

Sesion 43.^a ordinaria en 30 de Agosto de 1904

PRESIDENCIA DEL SEÑOR LAZCANO

SUMARIO

Acta: Se da lectura a la de la sesion anterior i es aprobada. Cuenta: Se da cuenta de lo siguiente: De un mensajes de S. E. el Presidente de la República en que pide un suplemento de ocho mil pesos al ítem 1,837 de la partida 22 del presupuesto de Justicia. que consulta fondos para conduccion i aprehension de reos; De un oficio de S. E. el Presidente de la República en que acusa recibo del que le dirijió el Senado comunicándole la eleccion de Mesa Directiva; De dos informes de la Comision de Gobierno favorables a los siguientes proyectos de lei, iniciados por S. E. el Presidente de la República: el que anexa las subdelegaciones 13.^a i 14.^a del departamento de Castro, al de Quinchao, en la provincia de Chiloé; i el que crea un cuerpo de jendarmes, encargado de la vijilancia de las ciudades que no son cabecera de departamentos i en los campos; De una solicitud de don Francisco Sánchez Ruiz i de don Abel Parodi, que esponen que han concebido el proyecto de formar el puerto de Bajo Imperial o Sasvedra, i llevar, ademas, una línea férrea hasta la frontera con la República Argentina, obras que atraerian al indicado puerto los productos de la vecina República, en la que piden que el Estado les garantice los capitales que han de invertir en la construccion de las obras proyectadas.—El señor Balmaceda pide se trate del proyecto que modifica la patente minera que deben pagar los depósitos de sales i sustancias minerales.—Se acuerda tratar de este proyecto.—Usan de la palabra los señores Silva Cruz, Montt i Mac-Iver.—Queda el proyecto para ser tratado en segunda discusion.—Se trata del proyecto relativo a pagar a don Pedro José Pérez varias obras en el canal del Mapocho.—Usan de la palabra los señores Mac-Iver, Muñoz i Balmaceda.—Se da por aprobado el proyecto.—Se aprueba en jeneral i en particular el proyecto relativo a pagar a los oficiales jenerales, jefes, oficiales i asimilados a mas de clases, cierta gratificacion a los que se estacionen de Taltal al norte.—Se suspende la sesion.—A segunda hora se ocupa la Cámara del proyecto sobre mejoras de Valparaiso.—Usa de la palabra el señor Balmaceda, que queda con ella.—Se levanta la sesion.

Asistieron los señores:

Balmaceda, J. Elias
Bannen, Pedro
Barros Luco, Ramon
Blanco, Ventura
Castellon, Juan
Charne, Eduardo
Eastman, Adolfo

Errázuriz, Urmeneta R.
Escobar, Ramon
Latorre, Juan José
Letelier Silva, Pedro
Mac-Iver, Enrique
Montt, Pedro
Puga Borne, Federico

Reyes, Vicente
Rozas, Ramon Ricardo
Saaavedra, Cornelio
Sanfuentes, Juan Luis
Silva Cruz, Raimundo
Silva Ureta, Ignacio

Tocornal, José
i los señores Ministros del Interior, de Relaciones Exteriores, de Hacienda, de Guerra i Marina i de Industria i Obras Públicas.

Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:

SESION 42.^a ORDINARIA DEL 29 DE AGOSTO DE 1904

Asistieron los señores Lazcano, Bannen, Blanco, Castellon, Charne, Escobar, Letelier, Matte, Montt, Puga Borne, Rozas, Sanfuentes, Silva Cruz i Tocornal, i los señores Ministros de Hacienda, de Guerra i Marina i de Industria i Obras Públicas.

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

Mensajes

Uno de S. E. el Presidente de la República en que solicita el acuerdo del Senado para conferir el empleo de coronel de Ejército a los tenientes coroneles don Martín 2.^o Escobar, don Carlos Rojas Arancibia i don Tulio Padilla.

Se reservó para segunda lectura

Oficios

Cuatro de la Honorable Cámara de Diputados: con el primero remite aprobado un proyecto de lei que dispone que las pertenencias formadas con las sustancias minerales comprendidas en el inciso 3.^o del artículo 2.^o del Código de Minería pagarán una patente anual de veinte centavos por hectárea.

Se reservó para segunda lectura,

I en los tres restantes comunica, respectivamente, que ha tenido a bien desechar los proyectos de lei, aprobados por el Senado, que a continuacion se espresan:

El que destina la suma de cuarenta mil trescientos cuarenta i siete pesos ochenta i un centavos, oro de dieciocho peniques, en el pago del papel sellado suministrado para el bienio de 1899-1900, por el ajente de la Compañía Americana de Billetes de Banco, don Jorje Astaburuaga.

El que autoriza la inversion de la cantidad de ciento setenta i seis mil doscientos cinco pesos ochenta i siete centavos en la terminacion del edificio del Ministerio de Industria i Obras Públicas; i

El que autoriza al Presidente de la República para que pueda invertir hasta la cantidad de doscientos mil pesos en adquirir, previa tasacion de peritos, el terreno necesario para el ensanche del palacio de los Tribunales de Justicia de Santiago.

Quedaron para tabla.

Solicitudes

Una de don Luis Larrain Zañartu, secretario del Primer Juzgado del Crimen de Santiago, en la que pide que en la segunda hora de la sesion actual, destinada al despacho de negocios particulares de gracia, se tome en consideracion la solicitud que tiene presentada a esta Cámara sobre abono de servicio para los efectos de su jubilacion.

Se mandó agregar a sus antecedentes.

I otra de doña María Jesus, doña Mercedes i doña Rita Argomedo, hijas del sarjento-mayor de la época de la Independencia, don José María Argomedo, en la que piden se les dé copia autorizada de la lei de 7 de febrero de 1895 i, a continuacion, un certificado en que conste que en la historia de esa lei, o sea en su discusion, no existe declaracion, alusion, ni vestijio alguno que pudiera acusar la voluntad o la intencion del lejislador de imponer a los servidores de la Independencia, o sus asignatarios, el requisito de comprobar accion de guerra para tener derecho a acogerse a los beneficios de la lei indicada.

Pasó a la Comision de Guerra i Marina.

El señor Ministro de Hacienda propuso que en la orden del dia de la sesion de hoy, se ocupara la Sala del proyecto de lei

sobre mejoramiento del puerto de Valparaíso.

El señor Ministro de Guerra pidió que en la parte sobrante de la primera hora de la sesion actual se tomara en consideracion el mensaje de S. E. el Presidente de la República en que solicita el acuerdo del Senado para conferir el empleo de coronel de Ejército a los tenientes-coroneles don Martin 2.º Escobar, don Carlos Rojas Arancibia i don Tulio Padilla.

El señor Rozas espuso que Su Señoría no aceptaba indicacion alguna que tendiera a alterar *la tabla* fijada para la segunda hora de la sesion de hoy destinada al despacho de negocios particulares de gracia, i que, por lo tanto, negaria su voto a la formulada por el señor Ministro de Hacienda.

Con motivo de la indicacion del señor Ministro de Hacienda, usaron en seguida de la palabra los señores Castellon, Ministro de Hacienda, Rozas i Bannen, quien espuso que Su Señoría no podia aceptar dicha indicacion porque no le parecia propio que la Sala se ocupara del proyecto sobre mejoramiento del puerto de Valparaíso, no hallándose presentes los señores Mac-Iver i Balmaceda, que han tomado parte mui principal en su discusion.

El señor Ministro de Hacienda dijo que Su Señoría habia formulado esa indicacion porque creia que el señor Mac-Iver llegaria en pocos minutos mas a la Sala, pero que como no deseaba hablar sobre el proyecto de mejoramiento del puerto de Valparaíso, en ausencia del honorable Senador de Nuble, retiraba por el momento su indicacion.

El señor Silva Cruz hizo indicacion para que las sesiones del Senado se prolonguen, desde mañana hasta las seis i media de la tarde.

El señor Ministro de Industria i Obras Públicas pidió al señor Presidente se sirviera poner *en tabla* para la sesion de mañana, en los primeros quince minutos despues de los incidentes, el proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que lo autoriza para invertir hasta la suma de treinta i cinco mil doscientos sesenta pesos setenta i ocho centavos en el pago de los trabajos ejecutados por don Pedro José Pérez Montt en el canal del Mapocho, a inmediaciones del puente «Manuel Rodríguez».

El señor Presidente contestó que atenderia con mucho gusto la peticion del señor Ministró.

El señor Puga Borne pidió se enviara desde luego a la Comisión el proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que concede suplementos a los ítem 1,916, 1,920 i 1,924 de la partida 27 i al ítem 1,925 de la partida 28 del presupuesto del Ministerio de Justicia.

Así se acordó, pasando dicho proyecto a la Comisión Permanente de Presupuestos.

Terminados los incidentes, se procedió a votar las indicaciones formuladas.

La del señor Ministro de Guerra se dió por aprobada con el asentimiento tácito de la Sala.

La del señor Silva Cruz, para que las sesiones del Senado se prolonguen desde mañana, hasta las seis i media de la tarde, fué aprobada por doce votos contra dos.

Púsose en seguida en discusión jeneral i particular a la vez, el proyecto de lei iniciado por S. E. el Presidente de la República, que lo autoriza, por el término de un año, para invertir hasta la suma de cuatrocientos mil pesos en la construcción i reparación de puentes carreteros i en la compostura de caminos, i se dió por aprobado con el asentimiento tácito de la Sala.

Su tenor es como sigue:

«PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República, por el término de un año, para invertir hasta la suma de doscientos mil pesos en la construcción i reparación de puentes carreteros, i la de doscientos mil pesos en la compostura de caminos, en conformidad a los presupuestos formados por la Dirección de Obras Públicas».

A indicación del señor Ministro de Industria i Obras Públicas, se acordó tramitar este proyecto sin esperar la aprobación del acta.

Con el asentimiento tácito de la Sala se dió, asimismo, por aprobado sin debate, en jeneral i particular a la vez, el siguiente proyecto de lei, remitido por la Honorable Cámara de Diputados:

«PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Modifícase el ítem 2,673 de la partida 81 del presupuesto del Ministerio del Interior en la siguiente forma:

«Ítem 2,673 Para colocación de hilos telegráficos que unan el mineral de Cerro

Blanco con San Antonio. L. P. 1904, 7,000 pesos.»

En seguida se constituyó la Sala en sesión secreta para ocuparse del mensaje de S. E. el Presidente de la República en que solicita el acuerdo del Senado para conferir el empleo de coronel de Ejército a los teniente-coroneles don Martín 2.º Escobar, don Carlos Rojas Arancibia i don Tulio Padilla.

No habiendo usado de la palabra ningún señor Senador, se procedió a votar, i la Sala otorgó, sucesivamente, su acuerdo, en sesión secreta, por la unanimidad de catorce votos, para que S. E. el Presidente de la República confiera el empleo de coronel de Ejército a los teniente-coroneles don Martín 2.º Escobar, don Carlos Rojas Arancibia i don Tulio Padilla.

A indicación del señor Presidente se acordó tramitar las resoluciones anteriores sin esperar la aprobación del acta.

Se suspendió la sesión.

A segunda hora se constituyó nuevamente la Sala en sesión secreta para ocuparse de negocios particulares de gracia.»

Se dió cuenta:

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

«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

Según se desprende del detalle de inversión que tengo el honor de acompañaros, se ha agotado el ítem 1,837 de la partida 22 del presupuesto de Justicia, que consultó la suma de veinte mil pesos para atender el servicio de conducción i aprehensión de reos.

Entre los gastos de la administración pública, difíciles de calcular con exactitud, figura en lugar preferente el que se refiere al servicio de conducción de reos, cuya determinación obedece a factores conocidos, pero muy difíciles, si no imposibles, de determinar con precisión. Por este motivo, las sumas consultadas en las leyes de presupuestos anuales han resultado casi siempre deficientes.

De los cálculos hechos aparece que para el resto del año actual se necesitará la suma de ocho mil pesos, cantidad que bastará para que el servicio de que me ocupo no sufra perturbaciones.

El suplemento que solicito es de suma urgencia, especialmente en las circunstan-

cias actuales, en que está en vijencia el decreto número 4,120, espedido por el Ministerio de Hacienda con fecha 24 de diciembre de 1903, el cual prohíbe terminantemente a los tesoreros fiscales hacer pagos que no sean ordenados en las condiciones que espresa dicho decreto, sobre todo cuando no se espresa el ítem i partida a que debe imputarse el gasto.

Por estas consideraciones, i de acuerdo con el Consejo de Estado, someto a vuestra aprobacion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Concédese un suplemento de ocho mil pesos al ítem 1,837 de la partida 22 del presupuesto de Justicia, que consulta fondos para atender al servicio de conduccion i aprehension de reos.

Santiago, a 16 de agosto de 1904.—JERMAN RIESCO.—*Alejandro Fierro.*»

Para tabla.

2.º Del siguiente oficio de S. E. el Presidente de la República:

«Santiago, 30 de agosto de 1904.—Por el oficio de V. E. número 98, de 25 del actual, me he impuesto de que esa Honorable Cámara, en sesion de 24 del corriente, ha tenido a bien elejir a V. E. para Presidente i al señor don Federico Puga Borne para vice-Presidente.

Dios guarde a V. E.—JERMAN RIESCO.—*M. E. Ballesteros.*»

Al archivo.

3.º De los siguientes informes de la Comision de Gobierno:

a) «Honorable Senado:

La Comision de Gobierno se ha impuesto de la solicitud elevada al Ejecutivo el año 1901 por los habitantes de las islas Chelin i Quehui, remitida al Congreso para su resolucion en diciembre de 1902, en la cual piden que dichas islas i el islote de Imeldeb, anexo a la última, que forman actualmente las subdelegaciones 13 i 14 del departamento de Castro pasen a formar parte del departamento de Quinchao.

La solicitud ha sido sometida a la resolucion lejislativa, porque con arreglo al número 5 del artículo 28 de la Constitucion, solo en virtud de una lei se puede crear nuevas provincias o departamentos i arreglar sus limites.

La idea promovida por los habitantes de las islas aludidas ha sido favorablemen-

te acogida por las autoridades respectivas, que la consideran ventajosa para hacer con mas espedicion i comodidad los servicios administrativos i comerciales. En tal sentido opina el Intendente de la provincia, los gobernadores de los departamentos a que afecta esta medida i el jefe de la Seccion de Minas i Jeografía.

Las subdelegaciones 13, Chelin, i 14, Quehui, forman por sí solas, conjuntamente, la comuna de Curaco, así es que su agregacion al departamento de Quinchao no altera ningun territorio municipal, lo cual podria presentar inconveniente para la constitucion de los rejistros electorales.

En vista de estos antecedentes la Comision juzga que hai conveniencia en acceder a la peticion i os propone, en consecuencia, que presteis vuestra aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo 1.º Segréganse del departamento de Castro la subdelegacion 13, Chelin, i 14, Quehui, con el islote Imeldeb, que forman parte de esta última, i anéxanse al departamento de Quinchao, en el cual figurarán con los números 7 i 8.

La subdelegacion 15, Melinka, del departamento de Castro, quedará con el número 13.

Artículo 2.º El Juzgado de Letras de Castro continuará conociendo de las causas del territorio jurisdiccional de las subdelegaciones de Chelin i Quehui, en que ya hubiere proveído o que se hallaren en apelacion a la fecha de la promulgacion de la presente lei».

Sala de Comisiones, 24 de agosto de 1904.—*R. Barros Luco.*—*R. Escobar.*—*Pedro Montt.*—*Ramon Ricardo Rozas.*

Para tabla.

b) «Honorable Senado:

La Comision de Gobierno, con asistencia del señor Ministro del Interior, ha tomado en consideracion el Mensaje en que S. E. el Presidente de la República propone la creacion de un Cuerpo de Jendarmes.

El proyecto que en él se formula contiene tres ideas capitales: la primera, es que el servicio de policia de seguridad de las poblaciones que no son cabecera de departamento i el de los campos, será costeado por el Erario Nacional, en vez de serlo por las municipalidades como

actualmente, i se hará por un solo Cuerpo de Jendarmes, que dependerá directamente del Ministerio del Interior; la segunda, se refiere a que los alcaldes podrán requerir de la autoridad correspondiente el auxilio de la fuerza necesaria para el cumplimiento de las ordenanzas, reglamentos i decretos municipales; i la última, establece la guía de tránsito para los animales que se conduzcan por los caminos públicos i para los que se vendan en las ferias.

El principal objeto que se consigue con esta reforma, fuera de aumentar un poco las fuerzas de policía de seguridad, es el de dar a este servicio la unidad de acción de que hoy carecen las policías rurales. Es de temer, no obstante, que suprimiendo las policías comunales, no se obtenga este resultado, porque el Cuerpo de Jendarmes llamado a reemplazarlas, tendría que distribuirse en pequeños destacamentos en toda la República, desapareciendo así la unidad, disciplina i cohesión que el Cuerpo requiere para que sus servicios sean eficaces.

Si se dejan, en cambio, subsistentes las policías municipales, que cuentan actualmente con un personal de 1,700 hombres, que irá en aumento a medida que crezcan las rentas comunales, i se organiza, además, un Cuerpo de Jendarmes de 1,000 hombres que la auxilie en caso necesario i que atienda principalmente a la seguridad de los campos i persecución de malhechores, se llega a la doble ventaja de mantener una policía rural mas numerosa i con ménos costo para el Fisco.

Se calcula que el servicio de cada hombre, incluyendo lo que se gasta en cuarteles, cabalgadura, equipo, forraje, etc., es de mil pesos al año. De modo que la jendarmería, limitada por ahora a 1,000 hombres, impondría un gasto anual de un millón de pesos.

Es de advertir que el Cuerpo de Jendarmes de las Colonias, en atención a las condiciones especiales de la rejion que sirve, quedaria subsistente i organizado independientemente como en la actualidad.

Aprobado el proyecto que nos ocupa, el servicio de policía de seguridad, fiscal i municipal, constaria de 9,830 hombres, tomando en cuenta para la primera el personal directivo i todas sus dependencias, i su sostenimiento representa un gasto de ocho millones trescientos cincuenta mil pesos, distribuidos como sigue:

	Hombres	Costo
Policías de cabeceras de departamentos...	6,790	\$ 5.650,000
Jendarmes de las colonias.....	340	340,000
Jendarmería por organizar.....	1,000	1.000,000
Policías comunales...	1,700	1.400,000
	<u>9,830</u>	<u>\$ 3.350,000</u>

Respecto a la última idea que el proyecto comprende, relativa a establecer como obligatoria la guía de tránsito para los animales que se conduzcan por los caminos públicos i para los que se vendan en la feria, parece oportuno completarlas haciéndolas estensivas tambien a los animales que se trasportan por los ferrocarriles.

En mérito de las consideraciones que anteceden i de las que se consignan en el preámbulo del respectivo mensaje como fundamento i recomendación del proyecto, la Comisión cree que hai efectiva conveniencia en organizar el Cuerpo de Jendarmes, pero dejando subsistente las policías comunales.

En consecuencia, os propone que acepteis el proyecto en los términos siguientes:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Créase un Cuerpo de Jendarmes que dependerá directamente del Ministerio del Interior, destinado a coadyuvar a la acción de las policías comunales i a velar por la seguridad de los campos.

Artículo 2.º El Cuerpo de Jendarmes estará sometido a los reglamentos que dicte el Presidente de la República en cuanto a su organización i a la forma en que debe prestar sus servicios; i a las leyes del Ejército, en lo relativo a la disciplina, instrucción i penalidad de los delitos que cometan los individuos que pertenezcan a él, así como a los premios i beneficios otorgados a los que se inutilicen i a las familias de los que fallezcan en funciones.

Artículo 3.º El Presidente de la República puede destinar al Cuerpo de Jendarmes a los jefes, oficiales i clases del Ejército que hubieren hecho el servicio reglamentario correspondiente a su grado.

En tal caso, además del sueldo de sus respectivos empleos militares, gozarán de una gratificación, que será equivalente al treinta por ciento de dicho sueldo para los que sirvan en las provincias de Tacna, Tarapacá, Antofagasta i Atacama, i equi-

valente al veinte por ciento para los que sirvan en las demas provincias de la República.

Sus servicios en el Cuerpo de Jendarmes se considerarán como prestados en el Ejército para todos los efectos legales.

Artículo 4.º Se establece la guia de tránsito para los animales que se conduzcan por los caminos públicos i por los ferrocarriles, i para los que se vendan en las ferias.

Estas guias se reglamentarán por el Presidente de la República de acuerdo con el Consejo de Estado. En el reglamento que se dicte podrá establecerse multas que no excedan de cien pesos para los casos de contravencion; además del pago de los gastos ocasionados por la detencion de los animales conducidos sin guia en forma, mientras se compruebe fehacientemente su lejitima procedencia.

Artículo 5.º La plana mayor del Cuerpo de Jendarmes será la siguiente:

Un director con el sueldo de.....	\$ 7,200
Un secretario con el sueldo de..	4,800
Un escribiente, con el sueldo de.	1,200
Dos comisarios, cada uno con un sueldo anual de.....	5,400

Artículo transitorio.—Se fija, por ahora, en mil hombres el número de jendarmes a que esta lei se refiere, i se autoriza un gasto anual de un millón de pesos en su sostenimiento».

Sala de Comisiones, 27 de agosto de 1904.—*R. Barros Luco.—R. Escobar.—Ramón R. Rozas.*

Para tabla.

4.º De una solicitud de don Francisco Sánchez Ruiz i de don Abel Parodi en la que piden que el Estado les garantice los capitales que han de invertir en la formación del puerto de Bajo Imperial o Saavedra, i construcción de un ferrocarril hasta la frontera con la República Argentina que tienen proyectados.

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

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

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

El señor BALMACEDA.—Entiendo que ha llegado a la Mesa un proyecto aprobado por la Cámara de Diputados que modifica el monto de la patente que deben pagar los depósitos o terrenos que contienen sales i otras sustancias mine-

ras. Este es un asunto que afecta gravemente los intereses de la industria i por esto rogaria al Senado que le dedicara algunos momentos en esta primera hora de la sesion.

El señor LAZCANO (Presidente).—Si nadie se opone, entraremos a considerar el proyecto a que se refiere el honorable Senador de Tarapacá.

Acordado.

El señor SECRETARIO:

«Santiago, 27 de agosto de 1904.—La Cámara de Diputados ha dado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

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

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

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

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

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

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

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

El señor SILVA CRUZ.—Por encargo de mi honorable colega, el señor Latorre, que por razones de salud no podría tomar parte en el asunto, voi a hacer notar una circunstancia de carácter especial que no puede olvidarse al despachar el proyecto en discusion.

Existe una sociedad en liquidacion que está acojida a los beneficios que concede el artículo 132 del Código de Minería, artículo que ahora se quiere derogar; si se aprobara este proyecto de lei tal como está la sociedad a que me refiero vendria a salir muy perjudicada, en condiciones de verdadera injusticia, segun los antecedentes que se han suministrado a mi honorable colega el señor Senador de Valparaiso.

Esta sociedad ha hecho enormes sacrificios para ser una de las primeras la explotacion chilena a las borateras.

Si hubiera de rejir con respecto a ella la disposicion de la nueva lei, se le perju-

dicaria en tales condiciones que no podria subsistir ni siquiera en el estado de liquidacion, no pudiendo competir con otras sociedades explotadoras del mismo ramo que vinieran despues.

De consiguiente i por encargo de mi honorable colega, el señor Senador de Valparaiso, me permito hacer indicacion para que se agregue al artículo del proyecto un inciso que diga:

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

El señor BALMACEDA.—¿Cómo dice el proyecto de lei?

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

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

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

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

El señor BALMACEDA.—Aunque mi opinion es favorable al proyecto, no llega hasta desear que se reduzca la patente de que se trata a una suma tan insignificante de veinte centavos por hectárea, cuando la que hoi se paga es de tres pesos.

Segun mis recuerdos, el año 97 o 98 se ocurrió con un proyecto de lei que alzaba el valor de la patente con el objeto de forzar a los propietarios a la explotacion de sus borateras. No se consiguió el objeto deseado con el alza de la patente; mucho ménos se conseguirá ahora con una patente tan sumamente baja como sería la de veinte centavos por hectárea.

Los depósitos de boratos que existen en Tarapacá fueron adquiridos por una compañía estranjera interesada en hacer el monopolio del borato en el mundo. Han pasado varios años i esa compañía, lejos de contribuir a la riqueza de nuestro país, no ha hecho sino mantener en estagnacion aquellos terrenos de boratos, miéntras hacia la explotacion de sus borateras de Toscana.

Yo deseo que este asunto se despache cuanto ántes, porque yo mismo he sido visto por muchos interesados que manifiestan lo irregular de forzarlos al pago de una patente tan enorme, que importa algo

como el despojo de sus propiedades; pero no me parece conveniente llegar al estremo opuesto, a una patente tan baja, que no podria propender en lo mas mínimo al objeto que se perseguia en 1897.

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

¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

En votacion.

El señor SECRETARIO.—La indicacion del señor Senador por Bio-Bio es para que se agregue al artículo el siguiente inciso:

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

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

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

El señor MONTT.—Esta escepcion que propone el honorable Senador por Bio-Bio se refiere a dos sociedades i creo que son otras las que se encuentran en el mismo caso, con la diferencia que una es pobre i la otra rica, lo que no es motivo para que el lejislador atienda únicamente a la rica. Si hai justicia para una debe haberla tambien para la otra.

El señor SILVA CRUZ.—Encuentro muy atendible la observacion del honorable Senador por Cautín; habiendo dos sociedades en el mismo caso habria que comprender a las dos en la escepcion que haga la lei; pero no sé el nombre de la otra sociedad.

El señor MONTT.—La otra sociedad es la de Ascotan. Pero no hai para qué nombrar a ninguna en la lei sino decir: las sociedades que hoi gozan de ese privilejio.

El señor SECRETARIO.—Bastaria borrar el nombre de las sociedades, diciendo «Continuárá rijiendo por tres años respecto de las sociedades en liquidacion».

El señor SILVA CRUZ.—La forma que propone el honorable Senador por Cautín parece sería la mejor.

El señor SECRETARIO.—El inciso quedaría así, con la indicacion del honorable Senador por Cautín:

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

El señor MAC-IVER.—¿Cuál es el artículo del Código de Minería?

El señor PRO-SECRETARIO.—El inciso que dice:

«Los actuales concesionarios de depósitos de borato pagarán como máximo la cantidad de cien pesos por todas las pertenencias de un mismo yacimiento que poseyeren».

El señor MAC-IVER.—Este negocio es muy grave. ¿De manera que borateras como la de Ascotan pagarán cien pesos?

El señor MONTT.—Sí, señor.

El señor MAC-IVER.—Eso es un escándalo, lisa i llanamente.

Sería bueno dejar para mañana este asunto. Nos encontramos, es cierto, ante la necesidad de resguardar algunos derechos muy respetables, sin duda; pero, por otro lado, debemos contemplar los intereses públicos i no es posible proceder de lijero.

Por ejemplo, la Compañía «Ascotan» paga cien pesos i no paga ningun otro impuesto; esto me parece una desigualdad irritante.

Que se aplice siquiera hasta mañana este negocio para pensarlo un poco.

El señor LAZCANO (Presidente).—Quedará el proyecto para discutirse en la sesión de mañana.

¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

Terminados los incidentes.

El señor SECRETARIO.—Corresponde tratar del proyecto que autoriza al Ejecutivo para invertir la suma de treinta i cinco mil pesos en el pago de los trabajos de defensa ejecutados por el señor Pedro José Pérez Montt en el canal del Mapocho, a inmediaciones del puente Manuel Rodríguez.

El señor PRO-SECRETARIO.—Dice el mensaje:

«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

Por decreto número 1,103, de 12 de abril de 1901, se autorizó al Director de Obras Públicas para que ordenara hacer por administración los trabajos de defensa de la ciudad de Santiago contra las crecidas del río Mapocho, en las inmediaciones del puente Manuel Rodríguez i para invertir son este objeto la suma de cinco mil pesos.

Agotada esta suma, la Dirección de Obras Públicas, estimando conveniente no

paralizar los trabajos, contrató con don Pedro José Pérez Montt la continuacion de ellos por la suma alzada de treinta cinco mil doscientos sesenta i dos pesos setenta i ocho centavos, i por nota número 4,287, de 30 de setiembre del mismo año, solicitó del Ministerio respectivo los fondos necesarios para atender al pago de este contrato.

No existiendo en el presupuesto sum alguna que destinar a esta clase de trabajos, el Gobierno no pudo acceder a lo solicitado por el Director de Obras Públicas i se limitó a incluir en el proyecto de presupuestos para el año siguiente la cantidad a que se ha hecho referencia para pagarlo adeudado al señor Pérez Montt.

No obstante, la Comisión Mista de Presupuestos, estimando que el gasto en cuestion era materia de una lei especial, no se pronunció sobre el item propuesto i dejó pendiente la solucion de este compromiso.

En esta situacion, el interesado se presentó a la justicia ordinaria demandando al Fisco para el pago de la espresada suma, pero por sentencia de término, cuya copia acompaño, se negó lugar a la demanda, fundándose principalmente en que el Director de Obras Públicas carecía de la autorizacion necesaria para contratar con el señor Pérez Montt la ejecucion de los referidos trabajos.

El Gobierno, sin desconocer este hecho, considera que es de equidad atender al pago de la suma que reclama el señor Pérez Montt, por cuanto ella corresponde a trabajos ejecutados a satisfaccion de la Dirección de Obras Públicas i que obedecian a una necesidad impostergable, segun puede verse en los antecedentes que acompaño.

En mérito de lo espuesto, tengo el honor de someter a vuestra consideracion, de acuerdo con el Consejo de Estado, el siguiente

PROYECTO DE LEI:

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

Santiago, 10 de diciembre de 1903.—JERMAN RIESCO.—*Maximiliano I spinosa Pica*».

La Comisión de Industria i Obras Públicas ha informado como sigue:

«Honorable Senado:

La Comision de Industria i Obras Públicas ha tomado en consideracion el mensaje en que S. E. el Presidente de la Republica pide autorizacion para invertir hasta la suma de treinta i cinco mil doscientos sesenta pesos setenta i ocho centavos en el pago de los trabajos ejecutados por don Pedro José Pérez Montt en el canal del Mapocho, a inmediaciones del puente Manuel Rodríguez.

El orijen de esta deuda es el siguiente:

En abril de 1901 la Direccion de Obras Públicas solicitó del Ministerio respectivo la suma de cinco mil pesos para proceder a los trabajos de defensa de la ciudad de Santiago, en el canal del Mapocho, en las obras próximas al puente de Manuel Rodríguez.

Con fecha 12 del mismo mes el Ministerio, por medio de un decreto, autorizó al Director de Obras Públicas para que ordenara hacer por administracion los trabajos a que se ha hecho referencia i jirara contra la Tesorería Fiscal de Santiago hasta por la suma de cinco mil pesos.

Con fecha 1.º de agosto de ese año la Direccion de Obras Públicas pasó al Ministerio el presupuesto aprobado por el Consejo de Obras Públicas para la construccion de una rampla de refuerzo i sostenimiento del extremo poniente del radier del canal del Mapocho, ascendente a la suma de cuarenta mil doscientos sesenta i dos pesos setenta i ocho centavos. i solicitó la suma de treinta i cinco mil trescientos doce pesos setenta i ocho centavos para atender a los trabajos.

En el mes de setiembre insistió en la peticion de fondos haciendo presente al Ministerio que no alcanzaria a invertirse en lo que restaba del año la totalidad de la suma de sesenta i dos mil cuatrocientos pesos que se habia puesto a la órden de la Direccion para atender a los gastos que demandara la ejecucion de un pedraplen de proteccion del malecon que se construia en la ribera sur del rio Mapocho desde el puente del Arzobispo al oriente, i pidió que se le autorizara para pagar de dicha suma la cantidad de veinte mil pesos al señor don Pedro José Pérez Montt a cuenta de la de treinta i cinco mil doscientos sesenta i dos pesos setenta i ocho centavos que se le adeudaba por la ejecucion de la rampla de refuerzo i sostenimiento del extremo poniente del radier del canal del Mapocho.

E Ministerio, que no habia prestado su

aprobacion a contrato alguno para las obras, contestó en los siguientes términos:

«Por decreto número 1,103, de 12 de abril último, este Ministerio autorizó a Ud. para invertir hasta la suma de cinco mil pesos en los trabajos de defensa de la ciudad de Santiago en el canal del Mapocho, en las inmediaciones del puente Manuel Rodríguez.

Posteriormente, en nota número 4,287, de 30 del pasado, esa Direccion pide que se autorice para pagar a don Pedro José Pérez Montt la suma de veinte mil pesos a cuenta de la de treinta i cinco mil doscientos sesenta i dos pesos setenta i ocho centavos que se le adeuda por la ejecucion de la rampla de refuerzo i sostenimiento del extremo poniente del radier del referido canal.

Agrega Ud. que ha contratado con el señor Pérez la citada obra por la suma de cuarenta mil doscientos sesenta i dos pesos setenta i ocho centavos, importe del presupuesto formado por esa Direccion i que ha atendido al pago de los primeros trabajos por la suma de cinco mil pesos a que ha hecho referencia.

Como el Ministerio de mi cargo no conoce la autorizacion en virtud de la cual Ud. haya podido contratar privadamente una obra, cuyo presupuesto asciende a mas de diez mil pesos i para la cual no se han destinado fondos por un decreto o por una lei especial; i por el contrario, en el caso presente, solo se ha autorizado a Ud. para que invierta por administracion la suma de cinco mil pesos en la ejecucion de los referidos trabajos, sírvase Ud. proporcionar mayores datos a este Ministerio a fin de resolver acerca de lo solicitado en su nota 30 de setiembre último».

Esto dió orijen a un estenso informe de la Direccion en que hace relacion minuciosa de las circunstancias en que se celebró el contrato i las razones que tuvo la oficina para celebrarlo, entre las cuales figura la urgente necesidad que existia de proceder a ejecutar las obras para evitar la destruccion de una gran parte del canal que ya habia comenzado a producirse i conjurar daños mayores que se presumian por la crudeza con que se iniciaba el invierno. Se acompañó a él el detalle de los trabajos hechos firmado por el ingeniero-inspector i el jefe de seccion respectiva, del cual consta el valor de ellos i lo que se adeudaba al contratista.

Entre los documentos examinados por la Comision figuran tambien las tres pro-

puestas que se presentaron para la ejecución de los trabajos i el contrato celebrado con el señor Pérez Montt.

No habiendo obtenido la Direccion los fondos que solicitaba ni el contratista el pago de lo que se le debía, el interesado se presentó a la justicia ordinaria demandando al Fisco para el pago de la espresada suma, pero por sentencia de término se negó lugar a la demanda, fundándose principalmente en que el Director de Obras Públicas carecía de la autorizacion necesaria para contratar con el señor Pérez Montt la ejecución de los referidos trabajos.

La Comision considera que es de equidad atender al pago de la suma que reclama el señor Pérez Montt, por cuanto ella corresponde a trabajos ejecutados a satisfaccion de la Direccion de Obras Públicas i que obedecian a una necesidad impostergable.

Esto, sin embargo, no significa en modo alguno, reconocer o aceptar como correcto el procedimiento seguido por la Direccion de Obras Públicas que no tuvo autorizacion para contratar ni debió haberlo hecho aun cuando se tratara de obras impostergables i de imperiosa necesidad para evitar mayores daños.

Como no seria lójico ni equitativo que la incorreccion de este procedimiento recayera sobre el contratista que cumplió fielmente su compromiso, la Comision os recomienda que deis vuestra aprobacion al proyecto motivo de este informe.

Sala de Comisiones, ... de agosto de 1904.—*R. Barros Luco.*—*R. Escobar.*—*J. Elias Balmaceda.*

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

El señor MAC-IVER.—Del informe se ve que se trata de un nuevo gasto fuera del presupuesto, para hacer en el mes de octubre una defensa en el río Mapocho contra las avenidas.

El señor MUÑOZ (Ministro de Obras Públicas).—Pido la palabra.

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

El señor MUÑOZ (Ministro de Obras Públicas).—Este proyecto sobre el cual ha recaído el informe a que se ha dado lectura fué presentado el 10 de diciembre de 1903.

Creo escusado entrar en esplicaciones despues de la lectura del luminoso informe presentado por la Comision respectiva. Se

trata de pagar trabajos ejecutados por disposicion de la Direccion Jeneral de Obras Públicas de aquel entónces.

Se autorizó para invertir cinco mil pesos. Esta suma se invirtió, i viendo que era urgente defender el puente del Mapocho i terrenos cercanos a la calle de Manuel Rodríguez, el Director de Obras Públicas celebró con el mismo contratista otro contrato para la ejecución de todas las obras necesarias para salvar el peligro, cuyo costo se elevaba a treinta i cinco mil pesos. El Gobierno se resistió al pago de esta suma, i el contratista ocurrió a los Tribunales, que no dieron lugar a la demanda. Pero, estimando el Gobierno que habia equidad en pagar esas obras, que respondian a una necesidad verdaderamente sentida, ocurrió al Congreso con el mensaje de que se trata.

El señor MAC-IVER.—¿De modo que con una autorizacion para invertir cinco mil pesos, un funcionario público celebró un contrato por mas de cuarenta mil pesos?

El señor MUÑOZ (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Mal hecho, señor.

El señor MAC-IVER.—¿I ese funcionario?

El señor MUÑOZ (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Ya no existe. Se retiró

El señor MAC-IVER.—¿Quién fué?

El señor MUÑOZ (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Un señor Nieto.

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

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

El señor BALMACEDA.—Como miembro de la Comision informante, manifestaré algo de lo ocurrido al respecto.

Se habia autorizado al Director de Obras Públicas para ejecutar ciertas i determinadas obras en el canal del Mapocho. Pero, sobrevinieron los grandes temporales de aquel año, que estuvieron a punto de derribar el último puente, frente a la calle de Manuel Rodríguez. En esas circunstancias, no era posible aguardar a que se dictara una lei que concediera fondos, i se ordenó la ejecución de los trabajos, en la seguridad de que el Congreso no podia hacer objecion.

En cuanto a la seriedad de los trabajos, no cabe duda. Yo recuerdo haber manifestado en la Cámara que presencié los perjuicios causados en los terrenos del lado norte del Mapocho i pude cerciorarme de visu de lo que ahí pasaba. Las obras

fueron de todo punto necesarias; sin ellas se habria ido no solo el puente, sino tambien una gran parte del canal, socabado como se encontraba.

En casos tan estraordinarios como aquél, no cabe duda que no se puede aguardar la autorizacion lejislativa para emprender los trabajos indispensables. Su urjencia impone tambien medidas estraordinarias, como las que se adoptaron en aquel entónces.

Estas fueron las razones que tuvo el Director de Obras Públicas de aquel tiempo para antorizar la ejecucion de las obras en la forma en que se practicaron, i me parece que bastarán para calmar las dudas que parece le ofrece el proyecto al señor Senador de Ñuble.

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

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

El señor MAC-IVER.—A mí no me ofrece duda alguna este asunto, que me parece lisa i llanamente un escándalo, de los muchos de nuestra administracion pública. I lo que lamento no es tanto el escándalo mismo, como el que se defiendan estos procedimientos en el seno del Congreso Nacional, porque esto es algo que indudablemente estimula a muchos funcionarios públicos, empujándonos a una situacion bien penosa i desgraciada.

Este Director de Obras Públicas ha manifestado no tener ningun respeto a los dineros públicos, ya que procedia de motu proprio, sin siquiera la autorizacion del Gobierno, porque en fin no se ve aquí que haya un Gobierno responsable.

No basta tener lazos políticos con alguien para defender estos procedimientos. En estos negocios no hai lazo que pueda obligar a eso. Al que obra mal, si no se le castiga, se le dice por lo ménos que obra mal; i comprende el señor Senador de Tarapacá que así como ahora se trata de un correlijionario de Su Señoría, mañana podría tratarse de un correlijionario mio, i podría invocar este caso en escusa suya.

Estos no son asuntos en que entren los lazos políticos. Por el contrario, mas duro se debe ser para condenar el mal procedimiento en los miembros del propio partido a que se pertenece.

Yo, insistiendo en estas ideas, votaré en contra del proyecto.

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

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

El señor BALMACEDA.—Yo, con perdon del honorable Senador de Ñuble, no admitiré el cargo que Su Señoría formula contra el que habla, de venir a defender aquí intereses particulares, intereses privados de mis correlijionarios políticos.

Su Señoría no tiene ese derecho. Yo se lo niego. Aquí en esta Cámara, jamas me ha movido a hacer uso de la palabra otro interes que el interes público; de manera que el señor Senador ha querido imprimir al debate una forma azas irrespetuosa, que no estoi dispuesto a admitir.

Como decia, señor Presidente, las razones que movieron al Director de Obras Públicas fueron razones de conveniencia pública, de interes del Estado. Se necesitaba ejecutar aquellas obras porque iba a sufrir grandemente el trabajo de la canalizacion del Mapocho: se iba un puente abajo, i habria continuado el derrumbamiento de la muralla. Yo mismo sufrí las consecuencias de aquel temporal, porque fué menester ejecutar precisamente en aquel punto la reparacion de un cauce destruido por las obras de la canalizacion, lo que nos motivó a los propietarios la paralización de los riegos durante una buena parte del año. I debo prevenir a Su Señoría que yo no reclamé, ni hice diligencia alguna por razon de los perjuicios que sufrí. Yo no hablé al señor Nieto ni a nadie; yo no tuve atinjencia alguna con ese negocio. Si he tomado la palabra para justificar los procedimientos que tuvo que emplear el señor Nieto, o diré mas bien el señor Huet, que fué quien intervino en el asunto, obligado por las circunstancias, es a título de que soi miembro de la Comision informante, lo que me pone en el caso de manifestar a la Cámara las razones que militan para aprobar el proyecto que se discute.

El proyecto dispone el pago de lo que el Estado debe por obras ejecutadas, i debidamente ejecutadas, que fueron la salvacion de esa parte del canal i de un puente. La inaccion habria provocado la mas dura i justa censura del público; i la demora en aguardar una autorizacion lejislativa habria sido tambien fatal, porque, sin inmediato remedio, el mal habria asumido proporciones incalculables.

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

¿Algun señor Senador desea de la palabra?

En votacion el proyecto.

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

Votado el proyecto, fué aprobado por quin ce votos contra uno.

Se abstuvieron de votar los señores Reyes i Montt.

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

Art. 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.

Art. 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.

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

Art. 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*».

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

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

En votacion.

Si no se pide votacion se dará por aprobado en jeneral el proyecto.

Aprobado.

Si no hai inconveniente, se discutirá en particular.

En discusion particular el artículo 1.º

El señor SECRETARIO.—«Artículo 1.º Los oficiales jenerales, jefes i oficiales asimilados, con escepcion de los cirujanos, que prestan sus servicios en los cuerpos i secciones del Ejército residen-

tes 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».

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

El señor MONTT.—Yo desearia saber cuál es la asignacion que tienen hoi.

El señor PRO-SECRETARIO.—El artículo 18 de la lei de 1.º de febrero dice así:

«Art. 18. Los oficiales jenerales, jefes i oficiales i e individuos de tropa que presten sus servicios desde Taltal inclusive, al norte, gozarán de las siguientes gratificaciones:

Oficiales jenerales i jefes, quinientos cuarenta pesos anuales.

Oficiales, trescientos sesenta i cinco pesos anuales.

Individuos de tropa, sesenta pesos anuales».

El señor MONTT.—Tenian una asignacion de quinientos cuarenta pesos i ahora se les concede el cuarenta por ciento.

El señor PRO-SECRETARIO.—Son las asignaciones locales, fuera del sueldo.

El señor MONTT.—De modo que a un jeneral que gozaba de quinientos cuarenta pesos se le conceden ahora tres mil trescientos sesenta pesos. Ademas, se hace estensiva hasta Chañaral.

El señor PRO-SECRETARIO.—La lei jeneral de 1.º de febrero la estiende desde Taltal al norte.

El señor MONTT.—¿Cómo dice el proyecto?

El señor PRO-SECRETARIO.—El proyecto dice:

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

El señor MONTT.—Yo creo que valdria la pena saber cuánto cuesta hoi al Estado esa asignacion i cuánto va a costar despues.

El señor SECRETARIO.—Hai un informe de la Comision de Guerra i Marina de la otra Cámara, que dice así:

«Honorable Cámara:

La Comision de Guerra i Marina ha examinado el mensaje de S. E. el Presidente de la República en que propone un proyecto de lei que reforma, aumentándolas, las gratificaciones que acuerda la lei de 1.º de febrero de 1893 a los jefes, oficiales i tropa del Ejército que prestan sus servicios desde Taltal, inclusive, al norte de la República.

Se manifiesta en el citado mensaje que las gratificaciones acordadas por la lei vijente son demasiado exiguas, pues apenas alcanzan a quinientos cuarenta pesos anuales para los oficiales jenerales, a trescientos sesenta i cinco pesos para los jefes i oficiales i a sesenta pesos para los individuos de tropa.

Es notorio que esos emolumentos no bastan para compensar el mayor costo de la vida en esa rejion que, por lo ménos, es un cincuenta por ciento mas subido que en el resto del pais.

Por este motivo, tanto a los jefes i oficiales como a la tropa destinada a prestar sus servicios en la zona militar del norte, se les coloca en una situacion desventajosa mui marcada, pues sus sueldos les son insuficientes para subvenir a sus mas premiosas necesidades i, por esta razon, solicitan constantemente su traslacion a otras zonas.

La Comision encuentra que hai, en realidad, razones poderosas de equidad i de buen servicio que aconsejan aumentar las gratificaciones de que se trata, i considera que la forma en que el Gobierno ha propuesto fijarlas consulta mejor la equidad que la forma en que están establecidas por la lei vijente de 1.º de febrero de 1893.

Segun el proyecto, se acordaria una gratificacion de cuarenta por ciento sobre el sueldo de los jefes i oficiales, de manera que corresponda una cantidad mas o ménos subida segun sea mas o ménos elevado el empleo del oficial, ya que el mayor o menor costo de la vida depende en gran parte de la jerarquía del individuo.

Respecto de la tropa, se acuerda una gratificacion de doscientos cuarenta pesos para los sarjentos, de ciento ochenta para los cabos i de ciento veinte para los soldados.

El señor Ministro, que tuvo a bien asistir a la sesion en que la Comision se ocupó en este asunto, ha manifestado que es casi seguro que el proyecto no importará un mayor gasto, porque éste quedará com-

pensado con la economía que resultará evitándose las continuas traslaciones de jefes i oficiales que, hoy por hoy, son mui numerosas en atencion a que no es posible mantener en el norte a un mismo personal.

La mayoría de la Comision ha estimado equitativo introducir en el proyecto una lijera modificacion, que consiste en ampliar por el sur hasta Chañaral, inclusive, la zona territorial en que deben rejir estas gratificaciones, porque existen las mismas razones respecto de este puerto i la rejion intermedia entre Chañaral i Taltal, que las que se han tenido en vista para acordarlas a los cuerpos que residan en los demas puertos del norte.

En vista de las consideraciones espuestas, la Comision de Guerra i Marina tiene la honra de proponer a la Honorable Cámara que apruebe el proyecto en informe en los términos siguientes:

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

Art. 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.

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

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

Art. 5.º La presente lei comenzará a rejir desde el 1.º de enero de 1904».

Sala de Comisiones, 31 de diciembre de 1903. — *anuel Espinosa Jara*. — *S. de Toro H.* — *Cárlos Larrain Claro*».

Hai todavía otro informe posterior de la misma Comision, que dice:

«Honorable Cámara:

La Comision de Guerra i Marina se ha impuesto de los datos enviados por el señor Ministro de Guerra, relativos al mayor gasto que importará la aprobacion del proyecto que reforma, aumentándolas, las gratificaciones de que disfrutaban los jefes,

oficiales e individuos de tropa del Ejército que prestan sus servicios de Taltal al norte, haciéndolas estensivas a los que sirven en la zona comprendida entre Chañaral i Taltal.

Actualmente el valor de las gratificaciones que se pagan al personal del Ejército residente desde Taltal al norte asciende a la suma de ciento treinta i seis mil quinientos ochenta pesos. Aprobado el proyecto del Ejecutivo con las modificaciones introducidas en el primer informe de la Comision, esta cantidad subirá a doscientos ochenta i cinco mil doscientos cuarenta pesos; de modo que habrá un mayor gasto de ciento cuarenta i ocho mil seiscientos sesenta pesos.

Las razones de equidad i de buen servicio que aconsejan aumentar las gratificaciones de que se trata, justifican, en concepto de la Comision, el gravámen que ocasionará al Fisco la aprobacion del proyecto.

En consecuencia, es de parecer que la Honorable Cámara le preste su acuerdo en la misma forma en que lo propone en el informe de fecha 31 de diciembre del año próximo pasado.

Sala de Comisiones, 8 de agosto de 1904.
—*Abdon Insunza.*—*P. Dávila N.*—*Cárlos Larrain Claro.*—*S. de Toro H.*»

El mensaje del Ejecutivo es el siguiente:

«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

La lei de sueldos vijente desde el año 1893 asigna las gratificaciones de quinientos cuarenta pesos anuales a los oficiales jenerales, de trescientos sesenta i cinco pesos a los jefes i oficiales i de sesenta pesos a los individuos de tropa que prestan sus servicios desde Taltal, inclusive, al norte.

Esas gratificaciones, que fueron escasas desde el principio, son en la actualidad del todo insuficientes para que el personal del Ejército que reside al norte de Taltal pueda satisfacer el mayor costo de la vida en esa rejion, que es a lo ménos un cincuenta por ciento mas subido que en el centro i sur de la República.

De aquí ha resultado una situacion verdaderamente angustiada i mezquina para los jefes, oficiales i tropa que sirven en el litoral del norte, situacion que debe remediarse en obsequio a la justicia, equidad i del interes nacional. Este aconseja mantener las guarniciones de esa rejion en

buen pié de organizacion i servicio, con un personal suficiente i consagrado a sus obligaciones.

Penetrado el Gobierno de la necesidad de mejorar la situacion económica de dicho personal del Ejército, ha estudiado la reforma de la lei de sueldos en la parte que se refiere a las gratificaciones actuales. Dicho estudio le ha inducido a considerar que para el personal de jefes i oficiales deben éstas aumentar segun el grado, ya que los gastos de la vida van aumentando con la jerarquía i formacion de las familias.

Para las clases e individuos de tropa la gratificacion debe ser fija, tanto por razones de contabilidad, como porque el personal subalterno permanece en las filas un tiempo limitado.

En virtud de estas consideraciones, estimo justo i equitativo que a los oficiales jenerales, jefes i oficiales se les asigne una gratificacion equivalente al cuarenta por ciento de los sueldos en vijencia i una gratificacion fija de doscientos cuarenta pesos al año de los sarjentos primeros i segundos, de ciento ochenta pesos a los cabos primeros i segundos, i de ciento veinte pesos a los soldados.

El personal de asimilados disfrutaria de las mismas gratificaciones, con escepcion de los cirujanos. Estos últimos no deberian tener mas remuneracion sino la correspondiente a sus sueldos, pues todos ellos ejercen su profesion en las localidades en que residen sus cuerpos.

En vista de estas consideraciones, i oido el Consejo de Estado, tengo el honor de someter a vuestra aprobacion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

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

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

Artículo 3.º Los conscriptos que se llamen al servicio en los cuerpos i secciones»

residentes en el mismo litoral, gozarán de una gratificación 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 enero de 1904.—**JERMAN RIESCO.**—*L. Barros Méndez.*

El señor **MAC-IVER.**—En el artículo 1.º se dice desde Taltal al norte, i parece que se trata que sea desde Chañaral.

El señor **SECRETARIO.**—El proyecto enviado por el Ejecutivo dice desde Taltal. La Comision de la Cámara de Diputados propuso Chañaral, pero debió ser deseclada esta idea porque no aparece en el proyecto que se ha remitido.

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

Aprobado el artículo.

El señor **SECRETARIO:**

«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 gratificación anual de doscientos cuarenta, ciento ochenta i ciento veinte pesos, respectivamente».

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

Aprobado el artículo.

El señor **SECRETARIO:**

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

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

Aprobado el artículo.

El señor **SECRETARIO:**

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

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

Aprobado el artículo.

El señor **SECRETARIO:**

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

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

Aprobado el artículo.

Se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

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

Continúa la discusion del proyecto relativo a las obras de Valparaiso.

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

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

El señor **BALMACEDA.**—Comenzaré, señor Presidente, por manifestar la complacencia con que he visto que un debate de la importancia del presente, no ha sido desviado por intereses partidaristas o por razones políticas que perturban el criterio i son causa de que nuestras discusiones se encaminen en un sentido que no corresponda a la verdad ni a los intereses públicos que representamos.

Pero, si bien es cierto que no ha habido intereses políticos en esta discusion, i que la cuestion ha sido contemplada solo bajo el punto de vista de los intereses jenerales, es sensible que en el apasionamiento propio de las convicciones que han manifestado los que sostienen el proyecto, se haya llegado al extremo de negarnos a los que no lo aceptamos en la forma restringida en que nos viene, el propósito real que perseguimos: el de procurar que él corresponda a realizar eficazmente el mejoramiento del puerto de Valparaiso.

No es admisible, entónces, que se su ponga que porque consideramos que el proyecto no satisface esa aspiracion, somos contrarios a él i perseguimos el objeto de que las obras no se realicen.

Este concepto es profundamente errado i lo considero tambien injusto si se toma en cuenta que espresé bien claramente la primera vez que usé de la palabra sobre este negocio, que la ejecucion de obras de defensa para el puerto de Valparaiso correspondia a una de nuestras mas primordiales necesidades, i que era altamente sensible que se hubiera dejado pasar los años sin ejecutarlas.

Habia manifestado cuando se discutia el proyecto de venta de salitreras, en armonía con lo espuesto ahora por el honorable Ministro de Hacienda, que no era posible que estas inmensas rentas del salitre se perdieran en el vacío, i decia que la manera de darles una inversion útil i provechosa, era la de destinarlas a la ejecucion de obras tan importantes como

la del mejoramiento del puerto de Valparaíso.

No ha habido, pues, de nuestra parte, de la mía al ménos, propósito alguno de entorpecer esta obra; pero hai mucha diferencia en la forma en que unos quieren que se haga i la forma en que yo creo que debe ejecutarse; entre la forma que conceptúan los sostenedores de ese proyecto de lei i la que manifestaba el honorable Senador por Ñuble.

Para los que sostienen el proyecto en debate, no hai otra forma posible que la establecida en el proyecto del señor Krauss, i creen que esto es infalible. Yo creo que hai mucho que estudiar todavía ántes de proceder a ejecutar las obras del mejoramiento del puerto de Valparaíso i esto, procediendo dentro del interés público i dentro del propósito que todos perseguimos, que no es otro que el de hacer que el mejoramiento de este puerto sea un hecho real i efectivo.

Me parece que la precipitación en votar un proyecto de tanta importancia como el que discutimos, podría conducirnos a un extremo opuesto de aquel a que todos deseamos llegar, i a que las obras se realicen en condiciones que no produzcan el resultado apetecido, a pesar de las enormes sumas de dinero que en ellas se gastarían.

Voi, ahora, a hacer algunas observaciones.

Fuè contratado el señor Krauss a virtud de una lei que ordenó el estudio de las obras de mejoramiento del puerto de Valparaíso i se estableció que el objeto de sus estudios debía ser el de las dársenas.

La idea habia tenido su orijen en los estudios que algunos particulares habian hecho proyectándolas en uno u otro extremo de la bahía, i la idea surgió mas firme, mas poderosa delante de un proyecto que habia elaborado la Compañía de Diques i que se creyó que no impondría un gasto de mas de ocho a diez millones de pesos. Se trató entónces de que se efectuara un estudio científico sobre si la obra era perfectamente realizable i, en consecuencia, se trajo al Congreso el proyecto de lei que autorizaba el gasto de diecisiete mil libras para comprobar tales estudios.

De mucha importancia es, señor Presidente, este antecedente, este punto de partida que sirvió al contrato del señor Krauss.

Se trataba de que el señor Krauss viniera a estudiar únicamente la manera de

ejecutar *las dársenas proyectadas*, la posibilidad de su construcción.

Mas tarde, cuando el señor Krauss llegaba a Chile, con motivo de la destrucción del malecón, se le encargaba al mismo tiempo el estudio del mejoramiento de esa obra que circunda la bahía. El señor Krauss supo bastante bien, entónces, lo que significaba su contrato, i cuando el Ministro de Hacienda le llamaba a efectuar los estudios de esa obra, fuera de su contrato, le contestó diciendo: eso vale dos mil quinientas libras mas.

Se autorizó el gasto de estas dos mil quinientas libras i el señor Krauss hizo entónces estudios relativos al malecón.

Este antecedente es mui útil en la presente discusión, porque de él parten muchas de las observaciones que ha formulado con mucha razon el honorable Senador por Ñuble i muchas de las observaciones que haré.

El honorable Senador por Valparaíso contestaba en su discurso algunas de las observaciones que yo hice al usar por primera vez de la palabra en el presente debate.

Una de mis observaciones era la de que las dos bocas de las dársenas de Las Habas i de la Aduana se prestaban a que entraran por ellas las olas, produciendo dentro de las dársenas corrientes encontradas i los torbellinos consiguientes, lo que haría en gran modo ineficaces o defectuosas las dársenas especialmente en los dias de mar ajitado, en los que son mas necesarias.

En verdad, señor Presidente, esa observación es digna, a mi juicio, del mas severo estudio. Si efectivamente el mar puede entrar por esa boca i producir gran *barullo* o movimiento de olas dentro de las dársenas, éstas podrían resultar ineficaces.

El honorable Senador por Valparaíso estimaba que podría suceder eso; pero que el remedio se encontraría en cerrar la boca, como el mismo señor Krauss lo insinuó, con un tajamar cuyo costo sería de ochocientos mil pesos.

Se cree que podría tambien prolongarse el espigón de la Baja en cuarenta metros o mas para calmar la fuerza de las olas i de las corrientes, trabajos que se dice han dado excelentes resultados en Talcahuano.

Señor, yo debo manifestar que obras hidráulicas de tanta consideración son materias desconocidas entre nosotros; no tenemos obras hidráulicas en nuestros

puertos que nos permitan apreciar la importancia de esos inconvenientes que se encuentran al proyecto. Pero, el testimonio de lo que ha pasado en otras partes, autoriza para pensar que la observacion puede ser muy grave. Así, en un puerto de Francia, el puerto de Bonne, donde se encerró la bahía por medio de rompe-olas, i mas o ménos en las condiciones de las que propone el señor Krauss en la dársena de las Habas, sucedió algo de lo que acabo de manifestar. El puerto se habia construido sin dar importancia a las marejadas i corrientes que podian entrar por la boca. Se construye ésta hácia el sur de donde iban las corrientes i marejadas, i una vez terminado, resultó que el mar era mas ajitado adentro que afuera. Fué menester, entónces, abandonar lo hecho, cerrar la boca i estender las obras en direccion al oeste, cerrando el puerto con un gran cerco de rompe-olas de inmenso costo, destinado a formar el antepuerto i hacer así aprovechables las obras que no habian dado resultado. Se realizaron esas nuevas obras a costa de muchos mayores sacrificios de los que se habian hecho, en la construccion de los estensos tajamares que cerraban el puerto.

Y el temor de que esto suceda no es quimérico; yo he oido el testimonio autorizado de personas que pueden estimarse competentes en la materia, que piensan que sucederá de este manera.

Nosotros no podemos juzgar la cuestion con criterio científico; pero, podemos apreciarla con el criterio elemental de razon que cabe dentro de las discusiones de un Congreso que es responsable de sus actos i que está en el deber de meditar acerca de las obras cuya ejecucion autoriza i acerca de si, por la forma en que se proyecte ejecutarlas, corresponden al propósito de su ejecucion.

En el puerto de Bonne ocurrió lo que se teme que ocurra en las dársenas de las Habas i de la Aduana. Hai entónces motivo para preocuparse con interes de que esas obras se ejecuten en forma de que no adolezcan de defectos que puedan hacer infructuosa su construccion.

Se dirá que podria prolongarse el molo o espigon de la Baja para abrigar la entrada a la dársena, lo que evitaria la marejada dentro de ella. Yo creo que eso, dentro de las ideas que se han manifestado en apoyo del proyecto, seria irrealizable. Se nos ha hablado en esta Cámara de que las obras de rompe-olas son imposibles en una profundidad superior a treinta metros. Pues bien, no podria prolongarse ese espigon en setenta metros sin caer en una profundidad, que a juicio de los que han sostenido el proyecto, lo haria irrealizable. En efecto, en la punta del espigon de la Baja el mar tiene veinticinco metros de profundidad; cincuenta metros adelante, la profundidad es de treinta metros; a los setenta metros es de cuarenta; a los noventa i cuatro metros es de cincuenta; de sesenta a los ciento dieciseis metros, i de setenta a los ciento cincuenta i dos metros; es decir que en una obra accesoria, destinada solo a proteger la entrada de la dársena, se habria llegado a la conclusion de que era menester realizar un tajamar en las mayores honduras i proporciones que el proyectado por el señor Salazar.

Si se cerrara la boca de la dársena de las Habas, ya que esta obra del tajamar prolongado en hondura se estima irrealizable, ya no seria el proyecto Krauss el que se ejecutaba, sino que seria el proyecto del señor López.

El señor López proyectaba, en efecto, en 1898 una dársena en las Habas, de las mismas proporciones que la proyectada ahí por el señor Krauss. La muralla rompe-olas partia de la Baja en línea recta en vez de la línea curva adoptada por el señor Krauss, e iba a terminar en Punta Duprat, siguiendo en su trayecto, con mínima diferencia, el perfil del rompe-olas del proyecto del señor Krauss. La entrada a la dársena debia ser en el extremo sur.

El señor Krauss desechó ese proyecto, talvez por la ubicacion de la entrada al sur i concibió la idea de colocar otra entrada en la Baja para facilitar el movimiento de las naves. De modo que si se adoptara el procedimiento de cerrar la entrada a la dársena en la Baja, ya no seria el proyecto Krauss sino el proyecto López el que se realizaria. I tendrá que ser así, sin duda; pues si al experimentado marino no escapó la inconveniencia de situar una entrada en la Baja, donde el señor Krauss reconoce (página 242) que es el punto de mayor ajitacion de las olas, el mismo señor Kraus, cediendo a la evidencia, establece desde luego que cerrar esa entrada costaria ochocientos mil pesos mas.

En el mismo año de 1898 el señor Casanova elaboraba otro proyecto de rompe-olas, que, partiendo de la Baja iria a terminar en el muelle Prat. Las propor-

ciones i la hondura del mar debian hacerlo imposible. Pero al año siguiente los señores Simpson i Keller exhibieron la idea de otro rompe-olas que, partiendo de la Baja i siguiendo casi el mismo perfil del señor Krauss, iba a terminar cerca del cabezo del muelle fiscal. La Compañía de Diques elaboraba otro proyecto en el mismo año, consultando un rompe-olas, que partiendo de la Baja, avanzaba tambien hasta el cabezo del muelle fiscal, dejando su entrada en este punto. La línea del tajamar es en todo su largo i con mínimas diferencias la línea de los rompe-olas de las Habas i la Aduana del proyecto Krauss.

Si por razon de quedar encerrada con solo una entrada al sur, pareció inaceptable la dársena del proyecto del señor López, mas grave era el inconveniente del proyecto de la Compañía de Diques, cuyo molo, desprendido de la Baja, terminaba en el cabezo del muelle fiscal, teniendo ahí su única entrada.

El señor Krauss elaboró, en fin, su proyecto abriendo dos bocas en el tajamar proyectado por la Compañía de Diques, una en la Baja i otra en la Punta Duprat, con lo que se ha obtenido las dársenas proyectadas de la Aduana i de las Habas.

Si en la abertura de la Baja es de temer que las olas i las corrientes penetren en la dársena de las Habas, ocasionando el *barullo* o marejadas, no sería ménos de temer la abertura de frente a Punta Duprat, espuesta tambien al norte, aunque ménos que la de la Baja, i que los *urbillones* de agua de corrientes encontradas alcanzara hasta la dársena de la Aduana. No son pocas las personas competentes que temen ese resultado.

Se impondria entónces la necesidad elemental de cerrar la puerta o espacio abierto, lo que dejaria a ambas dársenas en una sola, con su única entrada en el cabezo del muelle fiscal, realizando así, en todas sus partes, el proyecto de la Compañía de Diques.

Si ello no fuera posible, ni aceptable, no habria otro medio de evitar la marejada que resguardar la entrada con un espigón que protejiera la aproximacion de las naves i abrigara las aguas de la dársena, ¿Seria fácil ejecutarlo?

Ahí donde estaria indicado el rompe-olas a cuarenta metros de distancia del de la dársena, los sondajes practicados manifiestan que a los cuarenta metros se encuentran treinta metros de profundidad; asenta i ocho metros de distancia,

cuarenta metros; a ciento cuatro metros la hondura es de cincuenta metros; a los ciento treinta metros adelante ya la profundidad es desconocida por no haberse llevado mas allá los sondajes.

Siendo así los hechos, ese espigón, a juicio de los señores Senadores que defienden el proyecto que se discute, seria impracticable, ya que segun lo han espresado, no hai que pensar en obras que requieren fundarse a semejante profundidad. Yo, que no tengo formado ese juicio, solo observaria que se realizarian esos tajamares con grandes gastos i sin resultado eficaz para el abrigo del puerto.

Otra de mis observaciones es la que se refiere a que las olas podrian sobrepasar la altura de los rompe-olas i entrar en las dársenas ocasionando los males consiguientes.

Mi honorable amigo el señor Senador de Valparaiso, cuya opinion respeto, cree, sin embargo, lo contrario. Su Señoría manifestaba al respecto que nada habia que temer de la fuerza de las olas, pues en ningun caso podrian llegar a la altura de los rompe-olas de las dársenas.

El señor IBAÑEZ (Ministro de Hacienda).—¿Me permite una palabra el señor Senador?

El señor BALMACEDA.—Con mucho gusto, señor.

El señor IBAÑEZ (Ministro de Hacienda).—Es para preguntar a Su Señoría si piensa hacer uso de la palabra todo el resto de la sesion, porque en la Cámara de Diputados está pendiente el proyecto sobre constitucion de la propiedad salitrera.

El señor BALMACEDA.—Sí, señor Ministro. Así me parece.

El señor IBAÑEZ (Ministro de Hacienda).—En ese caso podria ir a la Cámara de Diputados.

El señor BALMACEDA.—Cómo nó, señor.

El señor IBAÑEZ (Ministro de Hacienda).—Mil gracias.

El señor BALMACEDA.—Segun las citas que hacia el señor Senador de Valparaiso, la altura de las olas obtenida por el señor Kraus, era la siguiente:

Cerca de Punta Anjeles.....	6.20 metros
En Bella Vista.....	2.40 »
En el Matadero.....	4.20 »

La altura de los muros sobresaldria sobre la marea media:

En el espigon de la Baja... 6.00 metros
 En la escollera de las Habas. 4.20 »
 En el rompe-olas del Baron.. 7.20 »

» que estas cifras *no son rigurosamente exactas*. Se comprende, ademas, que, dado el corto tiempo que duraron dichas observaciones *debe haber habido mayores olas* en temporales mas fuertes, ocurridos *en otras ocasiones*, como *en efecto se han observado*.

Decia Su Señoría que para los efectos de la ola sobre los rompe-olas, la ola no se media desde su base a la cresta, porque la esperiencia demostraba que la parte de la ola que hace efecto en el rompe-olas es la que está encima del nivel medio, o sea, cinco metros en una honda de diez metros, perdiéndose la otra mitad en la masa de agua. De esto deducia que los rompe-olas de la Baja, las Habas i Baron, pueden soportar olas que excedan en otro tanto la altura que tienen sobre el nivel del mar.

De manera que la medicion de las olas a que hace referencia el señor Krauss no tienen una base científica sino una base calculada i que no corresponde a la medicion de las olas de los grandes temporales sino a las que los auxiliares del señor Krauss vieron mientras hacian sus estudios en el año 1901.

Yo creia, señor Presidente, que la base científica para la medicion de las olas, era la de estimar su altura por la que tienen sobre el nivel del mar en calma; pero esa distinta manera de apreciarlas, me hace concebir que ésa será la forma práctica en que lo hacen los marinos, lo que significaria que se les atribuye una altura mayor que la que yo suponía. En efecto, la altura así apreciada, seria formada por la masa de agua que se suspende del nivel en calma, dejando un vacio o depresion en el nivel normal en el momento del paso de la ola.

Las mayores alturas que calcularon fueron:

En Punta Anjeles..... 5.20 metros.
 En Bellavista..... 2.40 »
 En el Matadero..... 4.20 »

Cualquiera que sea la manera de computar su altura, voi a manifestar que los cálculos de la altura de las olas hechos por el señor Krauss, no son mui científicos, ni han sido mui precisos.

Pero el señor Krauss, en la página 155 de su libro, dice lo siguiente:

El señor Krauss, en la página 152 de su proyecto, dice:

«Otros ingenieros se han ocupado anteriormente de medir las olas en la bahía de Valparaiso. Entre ellos figura el señor Enrique Mijers, que ha observado en año 1879, frente a la antigua estacion de Bella Vista, olas de 6 m. de altura, segun un método que *no admite duda en cuanto a la exactitud* de sus resultados, pues en ese punto habia clavado entónces, como a 40 metros de distancia del malecon, un riel a propósito para dicha operacion».

«Para estimar las dimensiones de las olas, se les comparaba con el tamaño de objetos conocidos, como por ejemplo, cerca de Punta Anjeles, la altura de la boya del Buei servia de medida para estimar la altura de las olas; frente al fuerte Esmeralda se comparaba el largo i altura de las olas con las dimensiones de los buques ahí fondeados; cerca del Muelle Fiscal, la distancia de las columnas i los travesaños servian para determinar el largo i altura de las mismas. La altura de olas que se acercaban al Muelle Prat, se determinaba por el número de gradas que al canzaban a subir en las escaleras de dicho muelle. Cerca de Bella Vista el largo de las lanchas servia de comparacion para estimar las dimensiones de las olas, i por fin, frente al Matadero, prestaba ese servicio la boya que indica la roca «Ester».

De manera que ahí donde los auxiliares del señor Krauss miden 2.40 metros, el señor Mijers, con un metodo i testimonio que para el señor Kraus es irredargüible, el del riel clavado que servia de medida, dice que las olas se levantaban a 6 metros de altura.

«Conocido el procedimiento de observacion», dice mas adelante, «se comprende

Mas adelante dice el señor Krauss: «El ingeniero von Moltke hace mencion de olas de 30 pies (9 metros) de altura con un largo de 300 pies, i una velocidad de 40 pies por segundo».

I bien, señor Presidente, el señor Krauss fija la altura de las olas en Bella Vista en metros 2.40 i el señor Mijers comprueba que la altura de las olas en ese punto sube a 6 metros. Esas olas de Bella Vista que tantas veces destruyeron el malecon, saltaron sobre él i volcaron los trenes cargados i fueron a chocar en las murallas de los edificios distantes de la orilla ¿no son mayores de 2.40?

Si en Bella Vista las olas calculadas en

2.40 por el señor Krauss, suben a 6 metros, ¿a qué altura subirán entonces en Punta Anjeles, donde el señor Krauss ha comprobado olas de 5 metros 20 centímetros i de 4 metros 20 centímetros en el Matadero?

De manera que la altura fijada por el señor Krauss no corresponde a la altura verdadera que las olas tienen en los temporales, ni los quiebra-olas corresponden a la altura de las grandes olas de Valparaíso.

Aun cuando se nos diga entonces que nada hai que temer de la mitad inferior de las olas que queda incorporada a la masa de agua, es evidente que la mitad superior pasaria sobre los malecones; i habria que temerlas, porque en concepto del señor Senador de Valparaíso, es la parte superior la mas poderosa de la ola i la que ocasiona los daños sobre los rompe-olas.

De aquí nace que yo crea que no es imotivada la duda que manifiestan al respecto personas entendidas.

¿Es suficiente la altura de las murallas de las dársenas para la capacidad de las olas?

Si una masa de agua arrojada con la violencia de 40 pies por segundo alcanza nueve metros de altura, i la muralla destinada a contenerla no tiene sino cuatro o seis, es evidente que tres o cuatro metros de agua de su cresta, por una regla elemental de dinámica, pasarían por sobre la muralla, ajitando perjudicialmente las aguas de la dársena, donde los buques no podrian tener la amplitud que en la bahía.

Voi a referirme ahora a los estudios practicados en la bahía, por la importancia que tienen con relacion a la posibilidad de construir un gran rompe-olas que abrigue el puerto.

En la página 174 de su libro, el señor Krauss dice:

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

«En vista de esto, el exámen de la costa submarina, ha debido estenderse a ambos lados de la bahía; i como el estudio del malecon definitivo hizo necesario el exámen del subsuelo al lado sur, el exámen jeológico debió comprender necesari-

amente todo el contorno de la costa entre la Baja i Punta Gruesa».

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

De estas palabras del señor Krauss se desprende lo que espresa terminantemente su contrato, esto es, que delante de los proyectos indeterminados de dársenas, vino a Chile a determinar las que fueron mas convenientes, lo que haria por medio de sus estudios periciales sondeando jeológicamente la zona en que podria ubicarlas, la cual seria todo el contorno de la bahía hasta las profundidades máximas en que prudentemente fuera posible situar las dársenas.

Establecida de este modo la mision Krauss, veamos ahora cuáles es la naturaleza de los estudios que debia practicar i que practicó en efecto.

En la página 165 de su libro dice, despues de referirse a los sondajes practicados en todo el contorno de la bahía, desde Punta Anjeles a Caleta Abarca i aun en ochocientos metros mas, del lado de Viña del Mar:

«El ancho de la faja sondeada varia entre quinientos i ochocientos metros, alcanzando a profundidades de treinta a sesenta metros. De manera 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».

En la página 171, precisando en números el ancho de la faja sondeada, establece que la línea de sondajes B, que corresponde a los mas distantes de la orilla fueron como sigue:

Cerca de las Habas.....	450 metros
Entre fuerte Esmeralda i Muelle Fiscal.....	320 »
Cerca de Muelle Prat.....	250 »
Cerca de Bellavista.....	400 »
Frente al Baron.....	600 »
Frente a fuerte Andes.....	500 »
Cerca de Roca Ester.....	850 »
Cerca de Matadero.....	700 »
Frente a Punta Gruesa.....	300 »
Frente a fuerte Callao.....	600 »
Frente a Poblacion Vergara.....	600 »

Quede, pues, bien establecido que del lado oeste de la bahía en que podria situarse un rompe-olas para abrigarla, no se

avanzó con los sondajes mas allá de trescientos cincuenta metros de la orilla.

Veamos ahora cuál fué la naturaleza de los sondajes practicados i si ellos dan asidero a la idea de que un rompe-olas que abrigue la bahía es irrealizable.

En la página 168 dice el señor Kraus:

«Conociendo ya la profundidad de la bahía en la faja de quinientos a ochocientos metros distantes de la costa; i en la estension indicada en el párrafo anterior, (la del contorno de la bahía) no carecia de interes estender los sondajes hasta el centro de la bahía, aun cuando no fueran hechos en esta zona con la misma exactitud que los anteriores. Con este objeto se ha aprovechado el *exámen jeológico de la superficie del fondo* de la bahía para determinar al mismo tiempo su *profundidad*.»

Llamo la atencion del Senado sobre esas últimas palabras, de mucha significacion para el asunto que nos ocupa. En la página siguiente agrega:

«Como el principal objeto de estos sondajes era conocer la naturaleza del fondo de la bahía, se eligió el aparato Lucas para efectuarlos».

Se usaban dos escandallos: de cordel de treinta metros uno de ellos, i el otro de sesenta metros, de alambre, en los sondajes. En cuanto al aparato Lucas dice:

«Este aparato estaba provisto de un tambor como el aparato anteriormente descrito, que sirvió para los sondajes en la costa». «Este aparato consiste en dos cucharas de bronce que se cierran por medio de un resorte. Al bajar el aparato, las cucharas se abren por medio de una palanqueta; pero tan luego como se produce el choque del instrumento con el suelo, la palanqueta se retira tomando lo que han encontrado entre sí». «Con fango consistente o con arena fangosa se sacaban buenas muestras. Con arena gruesa se presentaba a veces el inconveniente de que el resorte no era suficientemente fuerte para cerrar bien las cucharas, en cuyo caso la muestra se lavaba demasiado ántes de llegar a la superficie».

Esto, que dará idea de los sondajes en el centro de la bahía, o sea, en la línea mas avanzada de ellos, que he citado, ha sido bien definido por el señor Kraus en estas conclusiones acerca de los sondajes del aparato Lucas:

«Se pudo constatar muchas veces que al subir el escandallo, el plomo habia pe-

«netrado hasta algunos metros en el fango, a juzgar por las muestras de esta materia que presentaba el alambre. En vista de esta circunstancia no se puede atribuir mucho valor a los sondajes de profundidad practicados de esta manera. Es verdad que en aquellos puntos en que se hicieron sondajes con el aparato Lucas, i que coincidieron con los hechos en la zona costanera, se notaron diferencias insignificantes; pero tambien se puede hacer notar que en esta zona no se encontró nunca una materia tan blanda, como mas al interior de la bahía».

Tales fueron los procedimientos empleados para determinar la formacion jeológica del fondo submarino i hasta para determinar por investigacion jeológica, la profundidad del fondo blando, de fango o arenas de la bahía.

Esos sondajes jeológicos hechos en esas condiciones, tomando de la superficie del fondo submarino con el aparato Lucas un poco del fango, arena o conchuelas, no me parece un exámen jeológico, o sea, un exámen de las diversas capas o estratas de la formacion submarina destinada a sostener las fundaciones de un rompe-olas; i determinar la profundidad por la arena, fango o conchuelas que existen sobre la superficie del fondo submarino, aun cuando se hayan comparado con las materias obtenidas en el sondaje jeológico de las zonas de las dársenas en contorno de la bahía, no me parece aceptable tampoco.

Por eso, con mucha razon el señor Kraus, al dar cuenta de esos sondajes jeológicos i de profundidad, decia que no se podia atribuirles mucho valor. Esos sondajes officiosos del señor Kraus, porque salian de la zona que estaba obligado a estudiar, no son jeológicos i si se refieren a averiguar la profundidad del fondo blando submarino por el exámen de los materiales que se encuentran sobre su superficie, yo no los llamaría así, porque seria mas exacto llamarlos *sondajes de induccion*.

Nó, señor Presidente; no porque el escandallo llegara al fondo, ni porque el aparato Lucas penetrara algunos pies en el fondo submarino, ni porque las muestras salieran en el alambre podria decirse que se han hecho sondajes jeológicos en profundidades en que se supone la existencia de un fondo de fango indefinido. Ni podia el señor Kraus verificar un sondaje jeológico en profundidades de cincuenta a setenta metros porque, si no estoi mal in-

formado, carecia de una sonda jeológica que pasara de treinta metros.

No tenia razon el honorable Senador por Nuble cuando, esforzándose en comprobar que de los sondajes practicados en hondura no se deducia que fuera impracticable la construccion de un rompe-olas que abrigue la bahía, reducía los sondajes de profundidad a uno solo. Yo observo a Su Señoría que *ninguno*.

En efecto, de la misma esposicion del señor Kraus, en cuanto a su línea avanzada de sondaje, se desprende claramente que ni para conocer el fondo submarino en que debía fundar las dársenas, ni para inquirir la practicabilidad de un rompe-olas que abrigue la bahía, hizo en el extremo oeste de ella ningun sondaje que avanzara mas de trescientos metros de la ribera. Los sondajes que se dicen hechos en profundidades hácia el centro de la bahía, se refieren a la rejion de ochocientos metros de costa estudiada en Viña del Mar, a nadie podrá ocurrirse la construccion en Viña del Mar de un rompe-olas destinado al abrigo de la bahía de Valparaiso.

Eso seria absurdo i no habrá pasado por la mente de nadie. Por el contrario, seria difícil hallar un ingeniero competente que ideara la ejecucion de un rompe-olas de abrigo del puerto que no fuera en el extremo oeste de la bahía i, dentro del extremo oeste, en las inmediaciones de Punta Duprat, donde no se han ejecutado sondajes a distancia mayor de trescientos sesenta metros de la orilla.

De ahí entónces que no es posible forzar las opiniones para hacernos consentir que el señor Kraus hizo el estudio de toda la bahía, cuando de su testimonio se desprende lo contrario. No hai, como punto de partida, ningun estudio, ningun fundamento para estimar que el señor Kraus ha considerado como irrealizable la construccion de un rompe-olas que haga el abrigo de la bahía.

Yo respeto mucho la opinion del señor Kraus: basta solo contemplar su obra para considerar que los estudios por él practicados lo han sido con mucho detenimiento, con una concepcion mui clara de su mision i con un acopio estraordinario de prolijos antecedentes.

Repito una vez mas que cuando el señor Kraus hace referencias a sus estudios de toda la bahía, se refiere a toda la bahía en que racionalmente podían fundarse las dársenas para que habia sido contratado,

o sea, a lo que él llama la plataforma submarina que ha observado en la zona que rodea la bahía, desde la Baja a Punta Gruesa.

Cuando se refiere a sus estudios hácia el centro de la bahía en que practicó sondajes en profundidad que comprobaron la existencia de un fondo de fango indefinido, se ha referido al proyecto de formacion del puerto en Viña del Mar.

Entre tanto, que la construccion de un tajamar que haga el abrigo del puerto de Valparaiso se impone como necesaria, no puede cabernos duda. Donde quiera que se ha construido un puerto o se ha tratado de resguardarlo, se ha ocurrido elementalmente a la construccion del rompe-olas de abrigo de la bahía, dejando adentro las dársenas destinadas a facilitar el despacho de las mercaderías. Gran parte de los que se han construido en el mundo, lo han sido con ante-puerto, o sea, con un espacio abrigado por otros rompe-otas para entrar al puerto. De modo que no solo se abriga las bahías con rompe-olas, sino que se abriga con otros rompe-olas la entrada a las bahías.

Entre los numerosos puertos de mar abrigados por medio de tajamares que existen en el mundo, citaré los siguientes con el largo aproximado en piés de los rompe-holas.

Aleandria.—Está cerrado al oeste por un largo rompe-olas desprendido de Punta Eustrostos i de nueve mil ochocientos piés. Al sureste un rompe-olas peninsular de tres mil setecientos piés abriga la bahía, formando al exterior un estenso ante-puerto encerrado entre los dos rompe-olas.

Civita Vecchia.—El puerto militar de Civita Vecchia está cerrado por un rompe-olas de seiscientos piés, desprendido de la dársena, al oeste de la bahía. Por el sureste, un rompe-olas peninsular i curvilíneo va a la boca de la bahía. Por el suroeste i delante de los anteriores otro rompe-olas aislado i curvilíneo protege la entrada a la bahía, formando un ante-puerto con dos salidas, al noroeste i al sureste.

Leghorn.—Está cerrado en la misma forma que Civita Vecchia por rompe-olas que tienen, respectivamente, mil quinientos, tres mil quinientos i tres mil trescientos piés.

Cherburgo.—Está abrigado al norte por un poderoso rompe-olas aislado, con direccion de este a oeste i de tres mil sete-

cientos sesenta i tres metros de largo. Es uno de los mas grandes del mundo.

Plymouth.—Está abrigado por un gran rompe-olas aislado al frente i sur de la bahía, de mil cuatrocientos metros de largo, quedando sus dársenas en el fondo del puerto.

Saint Jean de Luz—Con su bahía espuesta al noroeste está cerrada con un rompe-olas de mil seiscientos pies de largo que se desprende de fuerte Socoa i va en direccion del oeste al noreste i en la misma direccion; i al centro de la bahía sigue el rompe-olas Artha, de ochocientos pies de largo, que deja al puerto dos entradas, al este i al oeste.

Portland.—Está cerrado por el rompe-olas llamado del *interior*, de mil seiscientos pies al oeste; i a su continuacion, dejando una estrecha entrada, prosigue el rompe-olas del exterior, que haciendo curva en su comienzo, se dirige al norte en estension de seis mil quinientos pies.

Alderney.—Puerto del que se he hecho mencion, por ser su rompe-olas el de mayor profundidad, está cerrado a su frente, noreste por un tajamar de cuatro mil ciento cincuenta pies. Por el noroeste se habia proyectado su continuacion en dos mil pies i por el noreste otro rompe-olas de dos mil cien pies en ángulo.

Dover.—Puerto con su esposicion al sud-este, está cerrado al sud-oeste por un tajamar de mil ochocientos cincuenta pies, proseguido despues al sud-este por otro de mil ochocientos cuarenta pies. A continuacion, dejando entrada al puerto por el sur, se inició en 1847 el cierre completo de la bahía con otro tajamar de siete mil seiscientos pies, que, doblando en ángulo hácia el norte, dejaba una entrada al puerto por el oeste.

Colombo.—Cerrado al este por un tajamar peninsular de cuatro mil cien pies i al norte por otro posterior aislado de dos mil pies, dejando dos entradas a sus estremos.

Holyhead.—Cerrado al Norte por un poderoso rompe-olas peninsular que forma a la vez por sus ángulos, el abrigo de la bahía i la proteccion de su ante-puerto.

Kingstown—Abrigado al norte i oeste de un lado por un rompe-olas de cuatro mil novecientos setenta i cinco pies i otro por el sud-este, de cuatro mil ciento setenta i cinco pies, que dejan al norte la entrada al puerto i las dársenas en su fondo.

Newhaven.—Protejido al sud-oeste por

un tajamar de mil trescientos cuarenta pies.

Capetown.—Bahía mui semejante a la de Valparaiso, i con igual esposicion a los vientos, está protegida por un tajamar peninsular de cuatrocientos cincuenta pies del lado del oeste i tal como el señor Salazar proyectó el suyo en Valparaiso.

Table Bayharbour—Está protegido por un tajamar peninsular de un mil quinientos pies por el nor-oeste, proseguido despues al norte en un mil setecientos pies.

Lowestoft harbour.—Un tajamar de mil trescientos pies lo abriga por el sur i otro de seiscientos pies por el oeste.

Tine Mouth.—Dos tajamares peninsulares lo abrigan por el norte i el sud-oeste. En el norte con dos mil novecientos setenta pies i en el sud-oeste con ocho mil quinientos pies, construido antiguamente, i un mil doscientos pies mas, construido con posterioridad.

Whitehaven harbour.—Por el norte un rompe-olas de quinientos pies, i por el sur i suroeste, otro de mil quinientos pies, cierran el ante-puerto. Al interior i frente al puerto, cruzan la rada otros tajamares para entrar a la bahía.

Madras.—Por el norte cierra la bahía un tajamar de dos mil cuatrocientos pies que fué prolongado en mil quinientos pies mas, en curva, hácia el oeste. Por el sur, otro tajamar de dos mil quinientos cincuenta pies le da abrigo, habiéndose prolongado como el otro, en curva, hácia el oeste, en estension de ochocientos pies, dejando al oeste la entrada al puerto.

Wick harbour.—Un tajamar de setecientos pies de largo, prolongado despues en otros cuatrocientos cincuenta pies, abriga el puerto por el sud-oeste, desde la punta de Southhead.

Fraserburg harbour.—Un tajamar de setecientos setenta pies hace el abrigo de ante-puerto i protege la entrada a bahía Balaclava.

Alger.—Cerrado el nor-este por el gran rompe-olas de dos mil ochocientos pies i por el sud i sud-oeste por otro rompe-olas de mil pies al sur i de dos mil cuatrocientos cincuenta al oeste.

Imuiden harbour.—En los canales de Amsterdam, está cerrado, a su frente, por un rompe-olas del norte, de cuatro mil ochocientos pies, aislado i que debia prolongarse hasta tocar en tierra; i por el sur, por otro igual, de cinco mil pies, que debia prolongarse en la misma forma.

Jénova.—Un tajamar de mil quinientos piés cierra el puerto al sud-este, el que debia prolongarse en ángulo i en cuatromil setecientos cincuenta piés hacia el sud-oeste. Al interior existe lo que se llama el *old mole* de dos mil cien piés, que divide la bahía del ante puerto. Otro rompe-olas de mil cuatrocientos piés favorece al ante puerto por el noroeste.

Odessa.—Un tajamar aislado de mil quinientos piés cierra al noroeste la bahía que a su fondo tiene, formado por rompe-olas, la dársena de Pratique Harbour. Por el oeste un gran rompe-olas curvilíneo de tres mil novecientos piés, que se apoya en los tajamares de la dársena Quarantine Harbour, protege el resto de la bahía.

Chicago.—Por el sud-oeste i oeste, está defendido por dos rompe-olas, que dejan las entradas al antepuerto i cuyos rompe-olas tienen, respectivamente, dos mil ochocientos cincuenta i cuatro mil piés. Otro rompe-olas de tres mil ochocientos piés protege la entrada al rio por el norte. Distante de ese, i mas al norte, en pleno mar, otro tajamar aislado de cinco mil quinientos piés, con direccion del N. O. al S. E., protege el acercamiento al puerto.

El señor MONTT.—¿Me permite el señor Senador una palabra?

¿Podria Su Señoría completarnos el dato diciendo qué profundidad bajo el agua tienen estas construcciones?

El señor BALMACEDA.—No tengo los datos de lo que está bajo el agua.

El señor BARROS LUCO.—Aquí tengo el dato respecto de algunos puertos. En Cherburgo, 18 metros; en Plymouth, 18 metros; en Arjel, 30 metros i en Portland, 30 metros.

El señor MONTT.—Hacia la pregunta al señor Senador de Tarapacá por si habian obras a cincuenta metros, que es lo que necesitamos saber, porque en Valparaiso hai esa i mayor hondura. Pero, si Su Señoría no tiene ese dato, le ruego que me escuse.

El señor IBÁÑEZ (Ministro de Hacienda).—Yo tengo los datos, para darlos cuando use de la palabra.

El señor BALMACEDA.—Es conocida la profundidad de los principales a que me referiré despues. Continuaré con la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Puede seguir usando de la palabra el señor Senador de Tarapacá.

El señor BALMACEDA.—Estoi cumpliendo un deber, señor Presidente. Las

razones que me mueven a hacer uso de la palabra son razones de interes público.

Yo deseo llevar el convencimiento a mis honorables colegas para ver de arribar a una conclusion que nos permita ir con éxito a la construccion del puerto de Valparaiso. De ahí que tenga que estenderme en observaciones, aun a riesgo de inferirles una molestia.

Pastia.—Córcega. Un rompe olas peninsular de dos mil quinientos piés protege por el norte i noroeste la bahía de San Nicolas.

Puerto Said.—Un rompe-olas de seis mil setecientos cincuenta piés protege por el noroeste el antepuerto, para dar entrada a la dársena Ismail.

Tarragona.—Un tajamar de cuatro mil piés cierra la bahía por el sud i sudeste i otro de dos mil trescientos piés la abriga por el sudeste. El tajamar del sur, saliente sobre el anterior, forma un antepuerto a la entrada de la bahía.

Barcelona.—Por el sur i con direccion al oeste un tajamar de mil doscientos piés abriga la bahía. Otro que, por el oeste va hácia el sur en estension de dos mil quinientos piés, deja al sur la entrada de la bahía, a cuyo fondo se encuentran sus grandes dársenas formadas por medio de rompe-olas.

Boulogne.—Un rompe-olas peninsular de suroeste a noroeste abriga el mar exterior en que se abriria el canal que debia dar entrada al puerto.

Osweco.—*Harbour en el Ontario.*—Un rompe-olas de ocho mil quinientos piés cierra el puerto por su frente, aparte de los que en el interior forman sus dársenas.

Buffalo.—Dos rompe-olas al oeste i al sudoeste de cinco mil setecientos i cuatro mil seiscientos piés protejen el puerto i forman un gran antepuerto sobre el Erie.

Orán en el Africa francesa, está resguardado el norte por un rompe-olas peninsular de cuatro mil cien piés i otro al oeste de ochocientos cincuenta piés, quedando la entrada a la bahía precedida de un antepuerto formado por el espigon saliente hácia el oeste del rompe-olas del norte.

Cette.—Por el sur un tajamar de un mil novecientos cincuenta piés abriga la bahía; otro de mil quinientos piés la protege por el oeste; i delante de la garganta de entrada a la bahía que forman ambos rompe-olas, se encuentra el tajamar curvilíneo de cuatrocientos sesenta metros

que forma el antepuerto, da acceso a él por sus dos extremos i protege la boca de la bahía.

Entre otros puertos de mar i de rio protegidos por rompe-olas, se encuentran Niza, Mentana, Mastagurem, Bonne, Benisaf, Aurigny, Marsella, Trieste, Brest, Aberdeen, Charleston, Newburyfort, Kaurachi Harbour, Malamacco, Dublin, Galveston, etc., etc. Dublin tiene un tajamar con nueve mil trescientos pies; Charleston, dos tajamares con veintiseis mil quinientos sesenta pies, i Galveston uno de dieciseis mil quinientos pies.

Se ve, pues, que universalmente, donde quiera que se ha tratado de la construccion de puertos, lo primero que se ha hecho es la obra elemental del rompe-olas que abrigue la bahía. I para corroborar la importancia que esto tiene, aduciré lo que se ha hecho en Italia.

Italia posee, señor Presidente, los puertos que, para no fatigar la atencion del Senado, voi a limitarme a citar solamente, i de cuyos tajamares, sí, tengo a la mano todos los datos.

Los puertos construidos en Italia, todos con rompe-olas para el abrigo de sus bahías, son:

Jénova, Terre Anunziata, Oneglia, Porto Mauricio, Porto Torres, Leghorn, Ancona, Savona, Castella-mare, Porto Empedale, Molfeta, Venice (Malamoco), Venice (Lido), Palermo, Catania, Jénova (Galiera i Giono), Barletta, Palermo, Cagliani, Catrone, Porto de Anzio, Sicata, Santa Venerre, Nápoles, Jénova (palo o capa), Civita Vecchia, Leghorn (Molo de Vegliacia).

Se ve, señor Presidente, que, en conformidad a lo que dije en sesiones anteriores, siempre que se trata de construir un puerto se ocurre a construir primero, como obra elemental i principal, un tajamar o rompe-olas que cierre la bahía.

Es cierto que la bahía de Valparaiso es profunda cual ninguna otra talvez, i que, para cerrarla, seria necesario construir un rompe-olas que ninguno del mundo le seria comparable. ¿Quiere esto decir que la obra es irrealizable? ¿No ha manifestado lo contrario, con su elocuente palabra, el honorable Senador del Ñuble? ¿No ha dicho Su Señoría que en concepto del ingeniero Krauss, la obra es económicamente irrealizable, pero que científicamente no lo seria de ninguna manera? I aun diciéndolo el señor Krauss ¿deberíamos creer en su infalibilidad?

Cómo habria de decir lo contrario un

hombre de los conocimientos i de la competencia del señor Krauss. ¿Qué es un muelle rompe-olas?. Es un muro formado de piedras sueltas que se arrojan al fondo del mar.

¿I seria esto irrealizable científicamente?

La cantidad de piedras, el cubo de materiales que es menester arrojar al fondo del mar, varia segun la profundidad, que, segun sea, aumentará o disminuirá el volumen; pero la obra material es perfecta i técnicamente realizable i no ha habido ingeniero alguno que la haya impugnado como irrealizable hasta hoy. Seria absurdo que la impugnarán.

Que el señor Krauss considere *a priori* —porque no hizo estudio alguno al respecto,— que la construccion de un rompe-olas para abrigo de la bahía costaria mas que la ejecucion de su proyecto, i que dado un deseo que supone de limitar el gasto a una suma moderada lo considere una obra económicamente irrealizable, eso sí, señor Presidente. Pero puesto que la obra no está estudiada, puesto que no hizo cálculos que nos lleven al convencimiento de que la obra es irrealizable, el argumento no tiene valor alguno.

Como se vé en el mismo proyecto del señor Krauss, a las profundidades del mar se puede arrojar toda clase de piedras, porque las piedras depositadas en el fondo de una bahía, no sufren el choque de las olas. A diez metros de la superficie de las aguas, el mar es eternamente tranquilo. Solo pueden alterar las obras de un rompe-olas las corrientes submarinas que, arrastrando las arenas de su fondo, pueden producir, como en Alderney, el puerto a que se referia el señor Mac-Iver, los hundimientos naturales o depresiones que sufren hasta su consolidacion esta clase de construcciones.

Es bueno que no nos hagamos ilusiones i que sepamos que estas construcciones no se logra hacerlas de una vez para siempre exentas de deterioros, i que, por el contrario, requieran reparaciones mas o ménos periódicas para consolidarlas. Tengo en mi poder datos de lo que cuestan estas reparaciones de los diferentes puertos de Italia.

Todos sabemos que el gran rompe-olas del puerto de Cherburgo pasó durante mucho tiempo inutilizado, i sabemos que a mediados del siglo un ingeniero frances, cubriendo su superficie con cemento i arrojando sobre él grandes trozos de piedras para su proteccion, logró rehabilitar-

lo. Sabemos, tambien, que el rompe-olas de Arjel sufrió grandes desperfectos por la pronunciada inclinacion de sus taludes i que los han sufrido tambien, i no ménos grandes, los quiebra-olas de Plymouth i de Jénova, i mas que éstos los de Trieste, Civitta Vecchia, etc., que han pasado largos períodos inhabilitados. El mismo rompe-olas de Marsella, que tanto dinero costó, pasó inhabilitado por largos años hasta que, con motivo de la apertura del canal de Suez, se hicieron las obras para restablecerlo i perfeccionarlo.

El honorable Senador por Valparaiso decia que no todos los puertos tienen tajamares i los mayores del mundo no lo tienen. La razon es muy sencilla — no los tienen porque no los necesitan i porque, como se advertia oportunamente, están situados sobre rios.

Otros no los tienen porque son puertos abrigados; pero si no lo fueran los tendrían, los habrían construido.

No hai puerto, se dice, donde se hayan verificado construcciones a profundidades tales como las que se observan en la bahía de Valparaiso.

¿I por qué no se han verificado esas construcciones? Sencillamente porque no hai puertos que tengan la profundidad de la bahía de Valparaiso. Suponer que en los países que han maravillado al mundo con obras gigantescas, se habrían detenido para ejecutar un rompe-olas de ochocientos a mil metros de largo, en profundidad desesenta a setenta metros, si lo hubieran necesitado, es cerrar los ojos a la luz i desconocer la verdad i el empuje de pueblos, sin duda, mas progresistas que nosotros.

El señor LAZCANO (Presidente).—Ha llegado la hora. Se levanta la sesion, quedando Su Señoría con la palabra.

Se levantó la sesion.

PEDRO A. PÉREZ B.,
Redactor.