

# Sesion 44.<sup>a</sup> extraordinaria en 23 de diciembre de 1912

PRESIDENCIA DEL SEÑOR MATTE PEREZ

## Sumario

Acta de la sesion anterior. — Cuenta. — Los señores García de la Huerta i Besa usan de la palabra acerca de las obras de puerto de Constitucion i el señor Lazcano acerca de las de Llico. — El señor Búlnes habla sobre noticia dada por los diarios relativa a venta de algunos buques de guerra. — El señor Viel (Ministro de Ferrocarriles) anuncia que concurrirá a la sesion del juéves próximo para suministrar los datos pedidos sobre transporte de maderas i animales. — Se acuerda preferencia para proyectos de suplementos del Ministerio de Industria i Obras Públicas. — A propuesta del señor Balmaceda se acuerda celebrar sesion el viérnes 27, para tratar del proyecto de agua potable para Santiago. — Se nombra Comision Especial para informar sobre proyecto de regadío. — Se acuerda destinar quince minutos de la segunda hora para oír las esplicaciones del señor Viel (Ministro de Ferrocarriles) sobre transporte de animales i maderas. — Se suspende la sesion. — A segunda hora usan de la palabra sobre el servicio ya indicado los señores Viel (Ministro de Ferrocarriles), Barros Errázuriz, Silva Ureta i Besa. — Se constituye la Sala en sesion secreta i se despachan favorablemente las solicitudes de don Leocadio Rivera, don Paulino Hernández, don Javier Molina, don Víctor N. Castro, señora Montt Salamanca, señoras Oliva i don Manuel Molina. — Se levanta la sesion.

## Asistencia

*Asistieron los señores:*

Aldunate Solar Carlos Barros E. Alfredo  
Balmaceda J. Elias Bascuñan S. M. Ascanio

Besa Arturo	Rio del Arturo
Búlnes Gonzalo	Rivera Guillermo
Búrgos Gregorio	Salinas Manuel
Correa Ovalle Pedro	Sanfuentes Juan Luis
Charme Eduardo	Silva Ureta Ignacio
Echenique Joaquin	Tocornal José
Eyzaguirre Javier	Urrutia Miguel
García de la H. Pedro	Urrejola Gonzalo
Guarello Anjel	Valdes Valdes Ismael
Lazcano Fernando	Walker Martínez J.
Letelier Silva Pedro	Yáñez Eliodoro
Ochagavía Silvestre	

I los señores Ministros de Justicia e Instruccion Pública i de Industria i Obras Públicas.

## Acta

*Se leyó i fué aprobada la siguiente:*

SESION 43.<sup>a</sup> EXTRAORDINARIA EN 19 DE DICIEMBRE DE 1912

Asistieron los señores: Letelier, Aldunate, Balmaceda, Barros, Bascuñan Santa María, Búlnes, Claro, Echenique, Eyzaguirre, Lazcano, Mackenna, Ochagavía, Rio del, Salinas Sanfuentes, Silva Ureta, Tocornal, Urrejola Urrutia, Valdes Valdes, Waker Martínez Yáñez, i los señores Ministros de Relaciones Esteriores, Culto i Colonizacion i de Hacienda Leida i aprobada el acta de la sesion anterior, se dió cuenta de los siguientes negocios:

## Oficios

Cuatro de la Cámara de Diputados.

Con el primero remite aprobado un proyecto de acuerdo en que se concede al cónsul de Chile en Glasgow don Alfredo Rojas, el per-

miso requerido por la Constitución para aceptar el cargo de cónsul ad honorem del Ecuador en Escocia.

Quedó para segunda lectura.

Con el segundo devuelve aprobado, en los mismos términos en que lo hizo el Honorable Senado, el proyecto de acuerdo que concede a don Roberto Araya Lagos el permiso requerido por la Constitución para que pueda aceptar el cargo de cónsul jeneral de la República del Paraguai en Chile.

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

Con el tercero acusa recibo del oficio que le dirigió el Honorable Senado comunicándole la designación de los miembros que por parte de esta Cámara deben concurrir a formar la Comisión encargada de estudiar el proyecto de lei sobre reorganización de los Ferrocarriles del Estado i el plan de Obras Públicas.

Con el último comunica que ha tenido a bien designar a los señores Diputados Bermúdez, Espinosa Jara, Huneus don Francisco, Veas i Zañartu don Enrique para formar la Comisión que, en unión a la designada por el Honorable Senado estudie el servicio de los Ferrocarriles del Estado i su reorganización i el proyecto de plan de Obras Públicas.

Se mandaron archivar.

### Solicitudes

Una de doña Dorila Lazo Fuenzalida en que pide pensión de gracia en su calidad de nieta del servidor de la Independencia don Ramon Fuenzalida.

Pasó a la Comisión de Guerra i Marina.

En conformidad al acuerdo adoptado al final de la sesión de ayer, el señor vice-Presidente propone para que forme la Comisión Especial que debe informar acerca del proyecto de lei sobre «Construcción de Canales de Regadío», a los señores: Aldunate, Claro Solar, Echenique, Lazcano i Yáñez.

El señor Búlnes manifiesta que sería conveniente agregar un miembro mas a la Comisión, a fin de que queden representadas todas las tendencias que se han manifestado durante la discusión del proyecto i cree que debería formar parte de ella el señor Balmaceda.

El señor Yáñez expresa que, a fin de que puedan tener entrada otras señores Senadores, renuncia por su parte la designación que en su persona había hecho el señor vice-Presidente.

Renuncian posteriormente a figurar en la Comisión todos los demas miembros designados para formarla.

El señor Lazcano llama la atención del señor Ministro del Interior hácia la dificultad de llenar las vacantes de guardianes en la policía de Curicó i recomienda a la atención de Su Señoría la adopción de algunas medidas destinadas a remediar este mal, tanto en aquella policía como en los demas cuerpos de la República.

El señor Ministro de Hacienda ofrece transmitir al señor Ministro del Interior la recomendación hecha por el honorable Senador de Curicó i expresa que ya el Gobierno se ha preocupado de esta materia i ha elaborado un proyecto de lei que se presentará a la Cámara de Diputados una vez que aquella despache el proyecto de lei sobre impuesto al tabaco, que se espera dará los recursos necesarios para atender a mejorar la renta del personal de policía.

El señor Búlnes da a conocer una comunicación que le han dirigido los vecinos de Copiapó, en la cual manifiestan que el edificio destinado a la Escuela Normal no reúne condiciones apropiadas para el funcionamiento de ella i pide se otorgue a ese establecimiento algunos fondos de los que se destinan a edificación escolar.

El señor Barros Errázuriz, reiterando las observaciones que hizo en una sesión anterior, respecto a la conveniencia de elevar la categoría de Caja de Ahorro la sucursal que funciona en Puerto Montt, da a conocer el monto de las imposiciones hechas en aquella institución i pasa al señor Ministro diversos antecedentes relacionados con esta materia.

El mismo señor Senador pide al señor Ministro de Hacienda tenga a bien recabar de S. E. el Presidente de la República la inclusión en la convocatoria del proyecto de lei que tiene por objeto reglamentar la aplicación de los fondos de ahorro depositados en instituciones bancarias.

El señor Mini tro ofrece atender las recomendaciones del honorable señor Senador.

El señor Balmaceda da a conocer las medidas que en su concepto deben adoptarse a fin de abaratar los jornales i detener por este medio el retiro de los guardianes de las policías.

El señor Claro Solar recomienda a la Comision de Hacienda el pronto despacho del proyecto de lei sobre contribucion de herencias.

Usa en seguida de la palabra el señor Ministro de Relaciones Exteriores a fin de dar contestacion a los Senadores de Aconcagua i de Santiago, señores Claro Solar i Walker Martínez, hechas en una sesion anterior con relacion al decreto por el cual se contrató con el jefe de la Oficina de Mensura de Tierras la entrega de los terrenos de Magallanes que se subastaron mediante el pago de un honorario determinado i manifiesta que habiendo el Gobierno cambiado de parecer respecto a la forma en que debe procederse en lo relativo a las tierras de Magallanes, han quedado en el hecho sin efecto los decretos objetados por los señores Senadores, aun cuando no han sido espresamente derogados.

Manifiesta en seguida, refiriéndose a las ideas sugeridas en sesion de ayer por el señor Valdes Valdes, que le será mui grato colaborar con el Comité Permanente de Proteccion a la Infancia en el sentido de que el Gobierno se haga representar en el Congreso que se celebrará próximamente en Bruselas.

Usan en seguida de la palabra los señores Walker Martínez i Claro Solar para manifestar su complacencia de que se hayan dejado sin efecto los decretos relativos a pago de honorarios al jefe de la Oficina de Mensura de Tierras porque aquellos decretos no tenian base legal.

El señor Valdes Valdes hace renuncia del cargo de miembro de la Comision Permanente de Presupuestos.

Aceptada tácitamente esta renuncia, se designa al señor Claro Solar para reemplazarlo a propuesta del señor vice-Presidente, quien espresa que habiendo demitado todos los miembros de la Comision Especial para el estudio del proyecto de canales de regadío, se proveerá a su nombramiento en la sesion próxima.

No continúa a segunda hora por falta de número para formar quorum.

Se suspendió la sesion.

### Cuenta

*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:

Por diversas circunstancias las cantidades consultadas en los ítem 910 i 799 del presupuesto de Marina no han alcanzado a cubrir los gastos para los cuales habian sido destinadas.

El ítem 910, que consultaba la suma de un millon trescientos mil pesos para racion de Armada de jefes, oficiales, individuos de tripulacion de la Armada, de la artillería de costa i conscriptos, se ha agotado por diversos abonos i tesorerías fiscales por viveres pagados por ellas, cuyos valores no se habian abonado por falta de fondos. Por estas circunstancias i por rejir en la actualidad nuevas propuestas con precios mas subidos, i la movilizacion de la Escuadra para las maniobras navales efectuadas últimamente, se hace necesario destinar la cantidad de ciento cincuenta mil pesos para atender a los gastos en lo que resta del año en curso.

Del mismo modo el ítem 799, que consultaba fondos para racion de Armada de los individuos del equipaje que presten sus servicios en tierra, etc., se ha agotado por ser mayor el número de esos individuos que tienen derecho a este beneficio, siendo necesaria la suma de quince mil pesos para continuar pagando la mencionada racion.

Por estas consideraciones, oido el Consejo de Estado i con su acuerdo para que sea tratado en el actual período de sesiones extraordinarias, tengo el honor de someter a vuestra deliberacion el siguiente

#### PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Concédense los siguientes suplementos a los ítem del presupuesto de Marina que se espresan a continuacion:

Ítem 910	Racion de Armada para jefes i oficiales, individuos de tripulacion de la Armada, de la artillería de costa i conscriptos, oro.....	\$ 150,000
» 799	Racion de Armada para individuos del equipaje que presten sus servicios en tierra i que no puedan asistir al rancho comun, incluso los del Arsenal i Seccion Armas de Guerra i Municiones, de	

comandante a grumete, a razon de ciento ochenta pesos anuales a cada uno, moneda corriente..... \$ 15,000

Santiago, 18 de diciembre de 1912.—  
R. BARROS LUCO.—*Claudio Vicuña S.*

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

a) Santiago, 19 de diciembre de 1912.—El proyecto de lei de presupuestos de gastos de la Administracion Pública para 1913, en la parte correspondiente al Ministerio de Hacienda, que ha remitido el Honorable Senado, ha sido tambien aprobado por la Cámara de Diputados con las modificaciones que se expresan a continuacion:

PARTIDA 1.ª

Se ha reemplazado la glosa del ítem 335 por la siguiente:

«Ítem 335. Cuatro pesadores auxiliares de salitre, con mil novecientos veinte pesos anuales cada uno. L. P. 1904».

Se han trasladado los ítem 846, 847 i 848, que figuran bajo el rubro «Tenencia de Aduana de Gatico», colocándolos a continuacion del ítem 864.

Se han trasladado los ítem 902 i 903, que figuran bajo el rubro «Tenencia de Aduana de Papos», colocándolos a continuacion del ítem 905.

Se han trasladado los ítem 1,012, 1,013, 1,014 i 1,015, colocándolos a continuacion del ítem 1,002.

Se ha correjido la glosa del ítem 1,121, diciendo: «Cinco marineros auxiliares, con quinientos cuatro pesos anuales cada uno».

Se ha correjido la glosa del ítem 1,132, diciendo: «Cinco guardas, con setecientos veinte pesos anuales cada uno. L. P. 1907».

PARTIDA 4.ª

Se ha eliminado el ítem 1.287, que consulta mil seiscientos sesenta i cinco pesos como pension de jubilacion de don Félix Campos, teniente primero del resguardo de la Aduana de Talcahuano.

PARTIDA 19

Se ha consultado a continuacion del ítem 1,773, el siguiente:

«Ítem 1,774. Para subvencionar a la Asociacion Salitrera de Propaganda, para atender a los gastos de propaganda del salitre en el extranjero, siempre que la Asociacion acredite contribuir con la suma de cuarenta mil libras esterlinas, debiendo darse cuenta de la inversion de este ítem i teniendo el Fisco que hacerse representar debidamente en el comité directivo de la Asociacion, quinientos treinta i tres mil trescientos treinta i tres pesos treinta i tres centavos».

PARTIDA 23

Se ha eliminado en la glosa del ítem 1807 la siguiente frase: «i al contrato celebrado por el Ministerio de Industria i Obras Públicas en 13 de mayo de 1910».

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio número 912, de 26 de octubre del presente año.

Dios guarde a V. E.—JULIO PUGA BORNE.  
—*Nestor Sánchez*, Secretario.

b) Santiago, 20 de diciembre de 1912.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar, en los mismos términos en que lo hizo el Honorable Senado, el proyecto de acuerdo que concede a don Luis Vergara el permiso requerido por el número 4.º del artículo 9.º de la Constitucion Política, para que pueda aceptar el cargo de cónsul de Venezuela, con residencia en Iquique.

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio número 993, de fecha 17 del actual.

Devuelvo los antecedentes respectivos.  
Dios guarde a V. E.—CARLOS BALMACEDA.  
—*Nestor Sánchez*, Secretario.

c) Santiago, 20 de diciembre de 1912.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar, en los mismos términos en que lo hizo el Honorable Senado, el proyecto de acuerdo que concede a don Adolfo Valenzuela Clunes el permiso requerido por el número 4.º del artículo 9.º de la Constitucion Política, para que pueda aceptar el cargo de cónsul de Venezuela, con residencia en Talca.

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio número 995, de fecha 17 del actual.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.—CÁRLOS BALMACEDA.  
—*Néstor Sánchez*, Secretario.

d) Santiago, 20 de diciembre de 1912.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar, en los mismos términos en que lo hizo el Honorable Senado, el proyecto de acuerdo que concede a don Vicente Rojas el permiso requerido por el número 4.º del artículo 9.º de la Constitucion Política para que pueda aceptar el cargo de cónsul de Venezuela, con residencia en Concepcion.

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio número 994, de fecha 17 del actual.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.—CÁRLOS BALMACEDA.  
—*Néstor Sánchez*, Secretario.

3.º De los siguientes informes de la Comision Permanente de Presupuestos:

a) Honorable Senado:

Vuestra Comision Permanente de Presupuestos ha tomado en consideracion un mensaje de S. E. el Presidente de la República en que se solicita la autorizacion legislativa para invertir la cantidad de un millon quinientos veinte mil pesos en el pago de trabajos ejecutados en los meses de octubre i noviembre últimos en los ferrocarriles en construccion que se llevan a cabo por contratos adjudicados en licitacion pública.

La suma de catorce millones ochocientos ochenta mil pesos que se consultó en el presupuesto de Obras Públicas para construccion de ferrocarriles i adquisicion de material rodante, ha resultado insuficiente para satisfacer las situaciones de pago devengadas por las obras contratadas que se ejecutan en las siguientes líneas: Paloma a Juntas, Melocoton al Volcan, Rancagua a Doñihue, Confluencia a Tomé i Penco, Selva Oscura a Curacautin i Cajon a Llaima.

El señor Ministro de Industria i Obras Públicas ha manifestado a la Comision que la cantidad solicitada en el mensaje que nos ocupa es indispensable para atender a los compromisos contraidos por el Estado. Por otra parte, el señor Ministro de Hacienda nos ha espresado que puede hacerse efectivo este nuevo desembolso con cargo al ejercicio financiero del presente año, sin menoscabo

de la situacion de la Hacienda Pública, ya que los gastos que representa caben dentro de las cifras que ha dicho ejercicio atribuye su última esposicion, cifras que no han experimentado variacion, posteriormente a la fecha en que se dió a conocer aquel documento.

Por estas consideraciones, la Comision no ha tenido inconveniente en recomendaros la aprobacion del siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la cantidad de un millon quinientos veinte mil pesos en el pago de trabajos ejecutados durante los meses de octubre i noviembre de 1912 en los ferrocarriles que se construyen en virtud de contratos adjudicados en licitacion pública.

Sala de Comisiones, 21 de diciembre de 1912.—*J. Walker Martínez*.—*J. Elías Balma- ceda*.—*Javier Eyzaguirre*.

b) Honorable Senado:

Vuestra Comision Permanente de Presupuestos ha tomado en consideracion un mensaje de S. E. el Presidente de la República en que solicita autorizacion legislativa para invertir trescientos mil pesos en los gastos de reforzamiento de las defensas de la ciudad de Santiago contra las crecidas del rio Mapocho.

El señor Ministro de Industria i Obras Públicas ha manifestado a la Comision que es absolutamente necesario acometer cuanto ántes estos trabajos, para la seguridad de la capital i la conservacion de las obras de canalizacion, en la parte de las defensas del oriente, espuestas, como se ha visto últimamente, a posibles inundaciones.

El Ejecutivo no ha presentado un proyecto completo para el desarrollo de los trabajos de la canalizacion en el poniente de la ciudad, que comprende el ensanche de éste i la construccion de nuevos malecones, ya que no podria encuadrarse este gasto dentro de la actual situacion financiera del Estado, i se ha limitado a proponer la ejecucion de las obras ántes referidas, que son de carácter impostergerable.

Estas esplicaciones i la declaracion del señor Ministro de Hacienda de que el gasto correspondiente no importa alterar las cifras del ejercicio fiscal del presente año, han inducido a la Comision a recomendaros la aprobacion del siguiente

## PROYECTO DE LEI:

Artículo único. - Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la cantidad de trescientos mil pesos en los gastos de reforzamiento de las defensas de la ciudad de Santiago contra las crecidas del río Mapocho.

Sala de Comisiones, 21 de diciembre de 1912. — *J. Walker Martínez* — *J. Elías Balmaceda*. — *Javier Eyzaguirre*.

4.º De una solicitud de don Eliseo López Rei, capitán retirado con pensión de invalidez relativa, en que pide aumento de pensión.

### Puerto de Constitucion

El señor **García de la Huerta**.—Las grandes inversiones que ha hecho el Estado en construcción de ferrocarriles, con el propósito de fomentar el desarrollo de la producción nacional, han quedado incompletas por no haberse terminado los ramales transversales con las obras necesarias en los puertos.

En este caso se encuentra el ferrocarril de Talca a Constitucion, iniciado en la administración del Excmo. señor Balmaceda i completado con el gran puente metálico situado en la desembocadura del Maule, que fué mandado construir en la última administración por el Excmo. señor don Pedro Montt, i que deberá terminarse en algunos meses mas.

El puerto de Constitucion, que en otra época fué centro de activo comercio, a tal punto que muchas personas recuerdan haber visto fondeadas en «La Poza» hasta veinte buques, hoy se encuentra completamente paralizado, no puede entrar ningun buque a causa de la barra.

Como una muestra de la lentitud con que entre nosotros se resuelven los mas interesantes problemas que afectan al desarrollo de la riqueza pública, podemos citar el puerto de Constitucion. Desde el año 1876, en que el ingeniero Leveque hizo los estudios para mejorar la desembocadura del Maule, por medio de la construcción de dos molos, que angostasen el río frente a las Ventanas, estamos discutiendo cuáles son las mejores obras que deben ejecutarse en dicho puerto.

El ingeniero Cordemoy en 1892, continuó estudiando el puerto para llegar a conclusiones semejantes al proyecto Leveque.

En 1909 el ingeniero chileno, señor Quezada, hizo nuevos estudios en que no solo cal-

culó angostar el río hasta dejarlo navegable sino que proyectó en todos sus detalles los malecones de atraque, utilería, vías férreas, etc., e hizo el respectivo presupuesto.

Llevamos, en consecuencia, treinta i cuatro años de estudios i de discusiones, sobre cuáles son las mejores obras. Durante tan largo período de tiempo los productos de la rica zona vecina han debido buscar su salida por Valparaiso o Talcahuano, haciendo un largo recorrido inútil.

En esta situación se dijo: ¿No será mejor hacer el puerto en «La Caleta»? I por lei de 1910 se ordenó a la Comision de Puertos estudiar en el plazo de dos años el puerto marítimo, plazo que terminó el 7 de setiembre último. Se contrató el estudio con el ingeniero señor Alberto Lira, que formuló un proyecto i el presupuesto correspondiente.

Cuando el pueblo de Constitucion i las provincias de Talca, Lináres i Maule van el término de sus anheladas aspiraciones, aparece una nueva dificultad. ¿No será mejor hacer otro puerto? ¿El gran puerto militar no sería preferible i en otro punto en que la naturaleza lo haya proyectado?

El pueblo de Constitucion no pretende cerrar el paso a ninguna obra útil para el país; solo pide lo que él necesita.

Discutimos i estudiamos demasiado, señor Presidente.

La vida moderna exige a los pueblos que desean progresar, mas rapidez para sus resoluciones, sobre todo para las que afecten a su prosperidad i engrandecimiento.

No es necesario demostrar la influencia que tiene para el desarrollo del comercio i de la producción la fácil i económica salida de los productos al mar, porque felizmente, nadie lo discute, ménos en el caso actual en que el puerto de Constitucion aliviaría la situación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, evitando fletes inútiles i no haciendo necesaria la doble vía en muchos puntos.

Ahora bien, ¿qué pide el pueblo de Constitucion? ¿Un gran puerto con un costo de uno o dos millones de libras esterlinas? N6, señor Presidente, pide únicamente obras indispensables para que puedan llegar hasta él los buques que hacen el comercio de cabotaje en nuestras costas, dejando para mas tarde ampliar las obras a medida que el desarrollo del comercio del mismo puerto lo exija.

En un presupuesto de trescientos cuarenta i cinco millones de pesos al año se puede sin dificultad destinar algunas sumas para tender muchos kilómetros de rieles, hacer puentes, caminos etc., pero cuando se desea hacer un

muelle, un malecon, mejorar la navegacion de un rio, la cosa se complica i es necesario seguir estudiando.

El puerto de Constitucion dista por ferrocarril cuatrocientos kilómetros a San Antonio, supuesto construido el ramal de Paine a Talagante, que acorta la distancia en cincuenta i cuatro kilómetros i cuatrocientos veintitres kilómetros de Talcahuano. Su zona de atraccion comprende las provincias de Talca, Lináres, i los departamentos de Constitucion, Chanco i Cauquénes, de la provincia del Maule.

Se calcula el tráfico probable del puerto en doscientas mil toneladas anuales, de las cuales la mitad corresponden a productos agrícolas de esportacion, habiéndose descontado un veinte por ciento para el consumo local. El resto se forma con la parte de las mercaderías que se internan por Valparaiso i Talcahuano, para la zona de atraccion de Constitucion i la produccion de las numerosas industrias establecidas en ella que saldrian por mar, harinas, cervezas, galletas, catres, fósforos, etc.

El tráfico probable de doscientas mil toneladas justifica una inversion de seis millones de pesos de dieciocho peniques.

Podria cobrarse una tarifa de dos pesos oro por cada tonelada, que alcanzaria para los gastos de explotacion i administracion del puerto i para el servicio de intereses i amortizacion del capital correspondiente.

Las obras de los puertos por su naturaleza requieren para ejecutarse varios años, de modo que si se contratasen obras por seis millones, para pagarse a medida que los trabajos avanzaran, se gravaria el presupuesto con un millon de pesos oro al año, suponiendo que estuviesen terminadas en el plazo de seis años. Si desde luego no se requiriese invertir esa suma, creo que con tres millones se podrian hacer las obras mas urjentes, lo que disminuiria el desembolso anual a la mitad.

En dias pasados, la Comision pro-Puerto de Constitucion puso en manos de S. E. el Presidente de la República las conclusiones de una grande asamblea, en que el pueblo se reunió para hacer sus justas peticiones a nuestros poderes públicos.

Le manifestó a ese alto funcionario que deferia en absoluto a la opinion del Supremo Gobierno sobre la magnitud de las obras que debieran emprenderse, ya sea en «La Caleta», ya en el rio, i que únicamente pedian que se tomase alguna vez resolucion sobre este punto.

S. E. los animó en sus pretensiones i en presencia del Ministro de Hacienda, señor Ri-

vas Vicuña, les prometió pedir pronto a la Comision de Puertos su informe, sobre las obras que el Estado debe emprender en Constitucion. Estaria así en situacion el Gobierno para pedir al Congreso los fondos necesarios.

Yo deseo, señor Presidente, que se dirija en la forma acostumbrada, un oficio al señor Ministro de Hacienda, para que tenga la amabilidad de decirnos cuáles son las obras que a juicio del Gobierno deben iniciarse desde luego en el puerto de Constitucion i cuáles las que en el porvenir deben hacerse para mejorarlo.

Seria mui honroso para la administracion del Excmo. señor Barros Luco continuar el plan que se trazara el Gobierno hace veintitres años, al iniciarse el ferrocarril de Talca a Constitucion, continuando las obras que reclama la Nueva Bilbao.

El señor Besa.— Cuando se estudió la construccion de obras marítimas en diversos puertos de la República, parece que se consideró a Constitucion en la misma condicion que cualesquiera de las insignificantes caletillas que hai en la República, es decir, como que merecia algun estudio la idea de hacer en él obras de puertos.

En esa ocasion me permití indicar la conveniencia de que el puerto se hiciera en la Caleta i no en el rio, o sea que se hiciera un puerto netamente marítimo i con capacidad para recibir vapores de gran tonelaje.

En esto no estoy yo de acuerdo con los que piensan que puede optarse por construir indistintamente en Constitucion un puerto fluvial o un puerto marítimo; yo creo, i deseo dejar constancia de la opinion mui acentuada que tengo a este respecto, que la construccion del puerto fluvial produciria un fracaso completo por las razones que brevemente voy a esponer.

El puerto fluvial no seria sino una solucion demasiado pequena para las aspiraciones de las provincias de Talca, Lináres i Maule, i eso en el concepto de que la obra que hai que llevar a cabo, o sea la destruccion de la barra que constituye un obstáculo para la navegacion, diera los resultados que se persiguen.

El proyecto del señor Cordemoy, el del señor González, i algunos otros se basan en el encajonamiento del rio en su desembocadura, imaginando sus autores que la fuerza de la agua habrá de arrastrar los grandes bancos de arena que forman la barra del puerto i que tienen mas o ménos un kilómetro cuadrado

de estension, i dejar así libre el canal para la navegacion.

Repito que si ejecutaran estas obras, constituirian un fracaso completo, i para afirmarlo me fundo en que la sequía del año pasado cerró el canal hasta dejarlo con una anchura de ochenta i siete metros, es decir mucho ménos de lo que bastaria, segun los estudios hechos por el ingeniero señor Quezada, para barrer con los bancos de arena, i sin embargo, la barra no se movió ni una sola pulgada, ni el fondo aumentó en un solo centímetro. De manera que la naturaleza ha hecho por sí sola lo que habian proyectado los ingenieros, sin que se haya producido el desembanque del rio, que éstos habian proyectado por medio de la ejecucion de obras que costarian cuatro o cinco millones de pesos.

La Comision de Puertos estudia por medio de un distinguido ingeniero la ejecucion de obras portuarias marítimas en la Caleta i de ese estudio se desprende que las obras del puerto de Constitucion serán baratas, mas fáciles i mas seguras en su éxito que las de ningun otro puerto de la República. Yo he estudiado los presupuestos, tanto de las obras fluviales como de las marítimas i puedo asegurar que los precios unitarios que fija el ingeniero señor Orrego Lira para las obras marítimas son apenas un treinta o cuarenta por ciento mas altos que los calculados para las obras fluviales.

De manera que las obras costarian mas o ménos lo mismo, ya se hicieran en el rio o en la Caleta, i en el primer caso tendríamos un simple puerto de cabotaje para buques pequeños, i en el segundo un puerto marítimo amplísimo, donde podrian fondear vapores hasta de diez metros de calado, i que fomentaria considerablemente el comercio internacional.

Si a esto se agrega que se proyecta la ejecucion de grandes canales de regadío de mil quinientos o dos mil regadores, que tendrian su orijen en el rio Maule, tendremos que este rio llegaria a su desembocadura con tan poca cantidad de agua que no sé en virtud de qué fuerza, talvez de alguna desconocida para mí, quedaria libre el canal del gran banco de arena que lo obstuye. En tal caso la vida del puerto dependeria de que los años fueran secos o lluviosos; cuando fueran secos no habria puerto, i cuando fueran lluviosos, la corriente abriria brecha a la barra i facilitaria la navegacion. Pero ni aun esto sucederia por la razon que acabo de indicar.

Como se comprende, sobre la base de un puerto en esas condiciones no puede llevarse a cabo ninguna empresa ni fomentarse el co-

mercio ni nada. Las provincias de Talca, Linares i Maule necesitan, no un puerto alternativo, que preste servicios un año i que al siguiente no los preste, sino un puerto estable, que sirva permanentemente sus necesidades.

Por otra parte, yo creo que la realizacion de las obras marítimas del puerto de constitucion, no escluye la de las del puerto de Llico, que constituyen una aspiracion ideal desde hace muchos años; pero si se hiciera el puerto de Constitucion, valdria la pena estudiar de una vez la construccion de un ramal que partiendo desde Hualañé llegara a Constitucion en lugar de llegar a Llico, lo que tendria la ventaja de que atravesaria todo el departamento de Curepto i aprovecharia el puente ya hecho sobre el rio Maule. Yo he recorrido el trayecto entre Hualañé i Constitucion i me he convencido de que no hai dificultad ninguna para la construccion de este ramal, pues se trata de un terreno casi enteramente plano, cerca de la costa.

Así el ferrocarril proyectado de Cauquenes a Chanco tendria una salida mui fácil por el puerto de Constitucion, porque podria unirse sin dificultad con el ferrocarril de Talca a Constitucion, pues no faltaria sino construir un ramal de sesenta kilómetros. De este modo el puerto de Constitucion serviria a las provincias de Talca, Linares, Maule i Curicó.

El señor **García de la Huerta**.—Solo deseo contestar una observacion al honorable colega de senaturia.

El pueblo de Constitucion ha querido, precisamente, evitar esta discusion acerca de si el puerto se hace en la Caleta o en el rio, i deja al Gobierno la resolucion de este punto. Por eso, yo no he querido pronunciar sobre cuál es el mejor puerto, porque esto no es de mi resorte, i corresponde a los técnicos estudiar el punto i al Gobierno resolver acerca de él.

Me ha parecido entender al honorable Senador por Maule que en concepto de Su Señoría no se puede construir un puerto haciendo en el primer momento las obras indispensables, para ampliarlas despues. En esto estoy en desacuerdo con Su Señoría. Por ejemplo, en el puerto de San Antonio, se ha calculado por el ingeniero señor Brokmana que pueden ejecutarse primeramente obras provisorias, i mas tarde las definitivas i de mayor costo.

Por lo demas, esta es la política que se sigue en todos los países. De igual manera podria procederse en Constitucion; con cuatro a seis millones de pesos podrian hacerse estos primeros trabajos.

Doi las gracias al honorable Senador de Curicó por la interrupcion que me permite.

El señor **Lazcano**.—Muy interesante es la cuestion que los honorables Senadores de Maule han traído al debate. Pero yo no seguiré a Sus Señorías en el propósito de hostilidad, permítaseme decirlo, que han manifestado por la construccion de otros puertos que el de Constitucion.

Yo comprendo en otra forma la cuestion. La zona central del pais no tiene salida al mar sino en sus dos extremos; esta enorme i rica porcion de nuestro territorio tiene capacidad para ocupar, no digo ya un puerto como será el de Constitucion aun concediéndole las mejores condiciones, sino todavía uno o dos puertos mas de mayor estension. El puerto de Constitucion será del todo insuficiente para servir la enorme zona comprendida entre San Antonio i Talcahuano que son los dos únicos puntos de salida al mar, i que naturalmente no bastan para su servicio.

Este es el miraje, este es el punto de partida en que debemos colocarnos para contemplar esta cuestion i no descender a cuestiones pequeñas, a atacar por ejemplo la construccion de otro puerto porque se teme que perjudique al de Constitucion. Nó, señor; el puerto de Llico i el de Constitucion se completan en vez de hacerse la guerra; ambos serán utilísimos para dar salida al mar a nuestros productos.

Para la construccion del puerto de Constitucion, a juzgar por los antecedentes que conozco, parece que no hai acuerdo; mientras que el honorable Senador de Maule señor Besa i algunos otros ingenieros piensan que el puerto debe hacerse en la caleta, otros, entre los cuales se cuenta el señor Quezada Acharan, declaran que el puerto debe ser fluvial.

El señor **Besa**.—Es que al señor Quezada se le encomendó el estudio del puerto fluvial i nó del otro.

El señor **Lazcano**.—El hecho es que de los estudios publicados resulta que el puerto fluvial es el mas viable.

Respecto del puerto de Llico debo hacerme cargo de la observacion que con referencia al carácter militar de este puerto hacia el honorable señor García de la Huerta con cierto retintin malicioso.

El señor **García de la Huerta**.—No ha sido esa mi intencion, señor Senador.

El señor **Lazcano**.—Lo cierto es que la habilitacion o construccion de un puerto militar en Llico, aunque de lo mas importante i conveniente, no es lo que está ahora en tela de juicio; esa construccion podrá hacerse en un porvenir mas o ménos próximo; pero de

lo que hoy se trata es de construir un puerto comercial, lo que no demandará un gasto superior, segun distinguidos ingenieros, a tres i medio millones de pesos de dieciocho peniques.

El señor **Besa**.—Tres millones de libras será, señor Senador.

El señor **Lazcano**.—Como he dicho, tengo estos datos de distinguidos ingenieros i figuran entre los antecedentes que tiene el Gobierno, pero repito que debemos dejar de lado el puerto militar para estudiar solo el puerto comercial a fin de dar una salida a las provincias del centro, puesto que el puerto de Constitucion tiene muy pequeñas proyecciones, i aun, como lo confiesan sus propios sostenedores, será solo un modesto puerto de cabotaje. Se hace pues necesario que otros puertos le ayuden a vaciar al mar los productos de la riquísima zona central.

Nos decía tambien el honorable señor Besa que podría desviarse una parte del ferrocarril de Hualañé para llevarlo a Constitucion. Su Señoría dice que conoce el terreno; i estoy muy léjos de poner en duda la afirmacion de Su Señoría, pero debo agregar que yo tambien conozco el terreno i que la realizacion de la idea que propone el honorable Senador sería costosísima, i un ferrocarril que tiene que abrir túneles i servirse de cremalleras sería de poca utilidad porque su costo habria de recargar de una manera muy considerable el transporte de los productos. Quizas dirijiendo esa línea por el costado de Alicanten sería de ménos difícil ejecucion pero no como la ha ideado el honorable Senador, internándose por medio de montañas para llegar a Curepto. Seguramente Su Señoría en vez de guiarse por sus propios conocimientos se ha dejado llevar por insinuaciones de la prensa.

El señor **Besa**.—No me he guiado por lo que puede haber dicho la prensa, sino por estudios i planos que he tenido a la vista.

El señor **Lazcano**.—Creo no hacer injuria al interes que han demostrado por el puerto de Constitucion los honorables Senadores de Maule, si digo que ese interes es pequeño si se compara al que ha manifestado en repetidas ocasiones el honorable Senador de Atacama. A este respecto, el honorable Senador nos ha contado que hubo en tiempos pasados un honorable Diputado que apenas comenzaba cada sesion, hacia invariablemente esta pregunta: ¿se ha hecho algo por el Gobierno en favor del puerto de Constitucion? I como no se hubiera hecho nada, el mismo honorable Diputado, invariablemente, agregaba: Tome nota el pais de la responsabilidad que se echa encima el

Gobierno porque no realiza esta importante obra. De esto ya hace muchos años, lo que prueba que hace ya mucho tiempo que se está trabajando por la construcción de ese puerto i que su ejecución ha presentado tantas dificultades, que hasta ahora no ha sido posible hacer aquella obra.

Repito que sostendré siempre que la construcción del puerto de Llico no se opone a la construcción del puerto de Constitución, i que por la inversa, estas obras se ayudan i se completan en beneficio del país.

Por desgracia, i en este punto creo estar de acuerdo con el honorable señor García de la Huerta i temo no estarlo con el honorable señor Besa, se ha dejado la resolución de esta importante materia al arbitrio de la Comisión de Puertos, que si está compuesta de jóvenes muy distinguidos i meritorios, no está formada por ingenieros de experiencia.

El señor **Besa**.—Sin embargo, las obras de puerto de Valparaíso i de San Antonio han sido estudiadas por esta Comisión i son las que se están ejecutando.

Realmente, parece que es el señor Senador por Curicó quien no ha estudiado estas cosas, sino que las ha leído en la prensa diaria; esos jóvenes ingenieros han hecho los estudios de los puertos de Valparaíso, San Antonio i otros mas, de manera que han hecho mas que los extranjeros.

El señor **Lazcano**.—Ya he reconocido en sesiones anteriores los méritos de esta Comisión de Puertos, i continúo reconociéndolos i creo que puede servir útilmente al país, pero, llamo la atención del señor Senador de Maule a que no puede negarse que las obras de puertos no han sido hechas por esa Comisión.

Esa Comisión ha hecho lo que haría una persona que va a un jardín, donde diversos jardineros han plantado hermosísimas flores, i hace con ellas un ramo.

¿Podría decirse que el mérito es de la persona que formó el ramo? Nó, señor; es de los jardineros que plantaron las flores.

El país ha gastado millones de pesos en traer de Europa a las notabilidades mas distinguidas para hacer esos estudios que han servido de base a los distinguidos jóvenes de la Comisión de Puertos; pero decir que el trabajo de los estudios del puerto de Valparaíso ha sido hecho por esta Comisión, es proceder con un poco de injusticia i yo que sé que Su Señoría abraza en su alma sentimientos de la mayor justicia, apelo a esos sentimientos i pido que a los extranjeros que han hecho estos estudios no se les niegue el mérito.

Yo siento que el Gobierno no someta a un

estudio mas detenido este punto, relativo al puerto que debe construirse.

Desde luego yo no sé cómo el señor Besa, que forma parte de esa Comisión, no ha influido porque no quede retirado el puerto de Constitución, ya que la Comisión quiere que se hagan ocho o mas puertos, entre los cuales aquél no figura.

Para realizar estas obras cuyo gastos se calculan en tres i medio millones de libras esterlinas, sería necesario contratar un empréstito.

Sabido es que los de Constitución i de Llico, son una aspiración muy justa i posible de realizar. I yo pregunto al distinguido ingeniero señor Besa ¿Por qué Su Señoría ha permitido que se elimine el puerto de Constitución i se coloque en su lugar a Lebu, por ejemplo?

Talvez alguno de esos ingenieros haya representado a Lebu en el Congreso i se sienta por eso con alguna deuda pendiente para con este puerto.

¿Puede esto dirigir los actos de nuestro Gobierno? Yo digo que nó, sintiendo mucho estar en desacuerdo con mi honorable amigo el Senador por Maule. Creo que los Ministros, como hombres prudentes, deben consultar otras opiniones, ya que hai ingenieros distinguidos que pueden darlas. No es posible, repito, cerrar los ojos i dejar que la Comisión de Puertos, compuesta de jóvenes inespertos, tenga una preponderancia decisiva tratándose de obras que importan tres i medio millones de libras esterlinas.

De modo que yo defiende aquí los intereses de Constitución, lastimados por la Comisión de Puertos. ¿Sabe el honorable Senador por Maule de qué recurso echa mano esta Comisión para mantener el plan de obras que ha fijado? Dice, sencillamente, que la construcción de tal puerto no la incluye en la lista de obras que deben ejecutarse, porque no están hechos los estudios de ese puerto. Esta es la verdad, aunque parece increíble, i yo siento muy de veras que no esté presente el honorable Ministro de Hacienda para que confirmara mis palabras.

El señor **Besa**.—Yo no conozco el informe de la Comisión; pero me consta que en la lista a que se ha referido Su Señoría está indicado Constitución ántes que Llico.

El señor **Lazcano**.—Tengo yo mas interés por Constitución que Su Señoría, porque conozco los hechos que pueden afectar a ese puerto i Su Señoría los ignora, pudiendo conocerlos mejor porque forma parte de la Comisión.

Para terminar, pediría al Gobierno que a

fin de resguardar los intereses de la zona central, asunto en que todos debemos estar unidos i no declararnos la guerra, sometiera al estudio de personas competentes i ajenas a la Comision de Puertos, las resoluciones tomadas por ella. Yo querria que esta Comision se mantuviera dentro de su esfera de accion, sin que pueda llegar tan allá que sea ella la que resuelva, como tribunal de última instancia, cuáles puertos son los que deben construirse i cuáles nó.

### Venta de buques de guerra

El señor **Búlness**.—He visto en los diarios que el Gobierno de Chile ha vendido al de Rumania dos de los destróyers que están construyéndose en el extranjero para nuestra Marina de guerra. Aunque la noticia parece inverosímil, porque no se concibe que el Gobierno disponga sin mayor autorizacion de nuestros elementos de seguridad, está en forma clara i detallada, de manera que se hace necesaria una rectificacion pública o un esclarecimiento sobre el particular

Lamento que no se encuentre en la Sala el señor Ministro de Guerra, pero como supongo que un acto de esta gravedad habrá sido resuelto en Consejo de Ministros, aprovecho la presencia de los miembros del Gabinete que me escuchan para pedirles que se sirvan manifestar lo que hai sobre este punto.

El señor **Villegas** (Ministro de Justicia e Instruccion Pública).—Me inclino a creer que no hai ni siquiera oferta de compra de alguno de nuestros buques, i puedo asegurar que el Gobierno tiene el propósito de no desprenderse de ninguna de nuestras unidades navales.

El señor **Búlness**.—Celebro la respuesta del señor Ministro, pero hace ya mas de un mes, sin contar las últimas noticias a que me he referido, que vienen publicando los diarios que se han hecho propuestas a alguna de nuestras Legaciones en Europa para la compra de buques.

El señor **Rivera**.—I yo puedo agregar que, segun publicaciones hechas en los diarios, el Consejo Naval alcanzó a pronunciarse rechazando esas propuestas por unanimidad.

### Servicio de ferrocarriles

El señor **Viel** (Ministro de Industria).—Como va a dar la hora, no me será posible contestar las preguntas formuladas en sesion anterior por los honorables Senadores de O'Higgins i de Llanquihue, relativas al ser-

vicio de ferrocarriles. Tampoco me será posible hacerlo en la sesion de mañana por tener que concurrir a la Honorable Cámara de Diputados, a fin de tomar parte en la discusion de un proyecto correspondiente al departamento de mi cargo; pero podré concurrir al Senado el juéves próximo para dar las respuestas a que me he referido.

### Preferencia

El señor **Viel** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Sé que se ha dado cuenta de unos informes de la Comision Permanente de Presupuestos, recabidos en unos mensajes del Ministerio de mi cargo. Haria indicacion para que se diera preferencia a este asunto en la sesion del juéves próximo.

El señor **Besa**.—Rogaria al señor Ministro que trajera la lista de los carros que hai en la cuarta seccion.

El señor **Viel** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Tengo aquí esos datos, señor Senador, i podria darlos inmediatamente. Tal vez seria conveniente tratar de este asunto a segunda hora.

El señor **Matte** (Presidente).—A segunda hora corresponde ocuparse de las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados en el presupuesto de Hacienda.

El señor **Barros Errazuriz**.—Podrian destinarse quince minutos de la segunda hora para oír al señor Ministro.

El señor **Aldunate**.—Rogaria al señor Ministro que nos diera algunos datos sobre los trabajos que se ejecutan para proveer de agua potable a Rancagua.

El señor **Viel** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Tambien tengo que dar una respuesta sobre este punto.

El señor **Matte** (Presidente).—Como he dicho, a segunda hora corresponde ocuparse del presupuesto de Hacienda; de modo que el Senado no puede tratar otro asunto en la órden del dia.

El señor **Viel** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Podria acordarse un cuarto de hora para poder dar una respuesta a los señores Senadores.

El señor **Matte** (Presidente).—Si no hai inconveniente, se destinarán quince minutos de la segunda hora para que haga uso de la palabra el señor Ministro.

Queda así acordado.

### Agua potable para Santiago

El señor **Balmaceda**.—Estaba acordado discutir en la sesion de hoi el proyecto sobre

provision de agua potable para la ciudad de Santiago. Este es un asunto que estaba en tabla anteriormente, i yo quedé con la palabra en la discusion jeneral; pero hoi no me encuentro en situacion de poder continuar haciendo uso de la palabra, porque no me siento bien de salud.

Por eso rogaría al Senado que postergara la discusion de este negocio para otro dia, i que, al efecto, acordara celebrar sesion el viernes i sábado de la presente semana. Me parece que tratándose de un asunto de tanta importancia, que afecta los intereses de la ciudad de Santiago, vale la pena que hagamos el sacrificio de celebrar estas sesiones especiales.

El señor **Matté** (Presidente).—¿Su Señoría formula indicacion para celebrar sesion el viernes i sábado próximo?

El señor **Balmaceda**.—Sí, señor Presidente.

El señor **Besa**.—Ruego a la Mesa que se sirva dirigir oficio al señor Ministro del Interior, pidiéndole que remita los antecedentes sobre quiénes son los que aprovechan las aguas que el Gobierno sustrae indebidamente del canal del Maipo. Deseo saber a quiénes se obsequian estos doscientos regadores diarios.

Esta es una cuestion de la cual el Senado se ha desentendido hasta ahora.

### Comision especial

El señor **Matte** (Presidente).—Antes de dar por terminados los incidentes, debo manifestar que en la sesion anterior la Mesa quedó de proponer la Comision Especial que debe estudiar el proyecto de obras de regadío. Parece que hai acuerdo para que esta Comision Especial la forme la Comision de Constitucion, Lejislacion i Justicia, agregando a ésta al honorable Senador por Nuble, señor Balmaceda.

Si no hai inconveniente, la Comision quedará nombrada en esta forma.

El señor **Aldunate**.—Yo pediría que se agregara tambien al honorable señor Claro.

El señor **Yañez**.—¿Por qué no se agrega tambien al señor Senador por Lináres? En la sesion pasada Su Señoría fué el único que no renunció sino en vista de las otras renunciaciones.

I ha hecho observaciones que son mui dignas de atencion, por lo que creo que seria mui justo que figurara en esta Comision.

El señor **Búlnes**.—Yo no pido la inclusion de ningun miembro por temor de que se desorganice la Comision.

El señor **Matte** (Presidente).—Su Señoría puede estar seguro que no se desorganizaria i de que quedaria nombrada hoi esa Comision.

Quedaria nombrada esta Comision incluyendo el nombre de los tres señores Senadores que se han indicado.

Queda nombrada en esa forma.

En votacion la indicacion del señor Ministro de Industria para que en la órden del dia del jueves próximo, se trate de algunos suplementos del Ministerio de su cargo.

Aprobada.

En votacion la indicacion del señor Balmaceda para celebrar sesiones los días viernes i sábado de la presente semana.

El señor **Aldunate**.—¿No se podria dividir la votacion, señor Presidente?

El señor **Búlnes**.—Ya estamos en votacion.

El señor **Matte** (Presidente).—Se votará primero si se celebra sesion el día viernes.

En votacion.

*Efectuada la votacion, resultó aprobada por veinte votos contra cuatro i una abstension.*

El señor **Matte** (Presidente).—En votacion la indicacion para celebrar sesion el día sábado próximo.

*Efectuada la votacion, resultó desechada la indicacion por catorce votos contra diez i una abstension.*

Se dirigirá el oficio pedido por el señor Senador por Maule al Ministro de Hacienda en la forma acostumbrada.

Se suspende la sesion.

*Se suspendió la sesion.*

### SEGUNDA HORA

#### Trasporte de animales i de maderas

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

Puede hacer uso de la palabra el señor Ministro de Obras Públicas.

El señor **Viel** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—En una de las últimas sesiones, el señor Senador por Llanquihue llamó la atencion del Gobierno hácia el mal servicio que se hacia en el trasporte de animales de Osorno a Santiago. Llamó asimismo la atencion a que los trenes demoraban cuatro o cinco días, lo que traia por consecuencia que llegaban muchos animales muertos.

Las informaciones que el Gobierno tiene a este respecto, difieren de los datos que ha re-

cibido el señor Senador. En efecto, la Direccion de los Ferrocarriles se ha preocupado de tiempo atras de hacer en la mejor forma posible el servicio de trasporte de animales desde Osorno a Santiago.

El señor **Barros Errazuriz**.—Yo no he dicho que haya mal servicio, ni podia decirlo, puesto que se han trasportado cien mil animales en la última época. Lo que dije fué que los trenes demoraban cuatro i cinco dias, en que los animales carecian de agua i de alimentos, por lo que llegan muchos muertos. Este era el fondo de mis observaciones.

El señor **Viel** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Realmente el trasporte de animales ha aumentado considerablemente en los últimos años.

Hoi dia el servicio se hace por un tren directo que demora cuarenta i cinco horas de Osorno a Santiago, en tres jornadas.

Es efectivo que no se da agua a los animales, porque los que embarcan ganado tienen derecho a llevar un cuidador para que atienda a los animales.

El señor **Barros Errazuriz**.—Se me ha dicho que cuando los animales bajan en una estacion hai que pagar nuevo flete.

El señor **Viel** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Eso no es exacto.

Como digo, corre de cuenta de los remitentes el cuidado de los animales durante el viaje i el proporcionarles pasto i bebida, como entiendo que pasa en todos los ferrocarriles del mundo. De manera que el servicio de trasportes de animales está establecido en la mejor forma posible dados los elementos con que cuenta la Empresa de Ferrocarriles.

Ahora, por lo que respecta al trasporte de maderas, no sucede la misma cosa. El Gobierno reconoce que este servicio es pésimo; faltan elementos para establecer un servicio correcto i regular, i las gritas de los madereros por esta causa es justificada.

Para remediar los males se han tomado algunas medidas que no han satisfecho por completo a los madereros.

En cuanto a la forma en que se hace el reparto de carros ha sufrido varias modificaciones.

Antiguamente los jefes de estacion eran encargados de hacer el reparto de los carros, pero como se denunciaron numerosos abusos, se modificó el sistema, entregando ese servicio a los jefes de trasporte i como ni aun así se terminó con los abusos, el Gobierno se vió obligado a comisionar a un empleado de la Direccion de Ferrocarriles para que se trasladara a la cuarta seccion i fiscalizara la distri-

bucion de los carros. Este sistema dió lugar a reclamos de los pequeños proveedores, de modo que se alternó el servicio, entregándose carros ciertos dias a los pequeños madereros, i otros dias a los grandes barraqueros. A pesar de todo, el servicio no está en buenas condiciones, i la causa principal no se debe a la falta de equipo sino a la falta de desvíos para hacer la carga i descarga de los carros.

Se han presentado tambien este año otros inconvenientes. El principal ha sido la falta absoluta de carbon en setiembre, mes en que se retiró de su puesto el señor Huet; entónces no habia en la línea sino carbon para dos dias. Fué necesario suspender muchos trenes, que en seguida fueron restableciéndose poco a poco a medida que llegaba el combustible. Cuando ya el servicio empezaba a normalizarse ocurrieron dos nuevos inconvenientes, nada ménos que la interrupcion del tráfico durante quince dias en dos puentes del sur, que eran, si mal no recuerdo, los del Membrillo i de Temuco.

De las observaciones hechas por un segundo empleado enviado a la cuarta seccion resulta que tan solo desde octubre está movilizándose la cosecha que hai en las estaciones. En ese mes se trasportaron ciento dos mil sacos de avena i trigo, en noviembre ciento trece mil i en el mes en curso se llevan trasportados setenta mil sacos.

Siendo esta carga de preferencia, segun los reglamentos, hubo necesidad de anteponer su trasporte al de la madera. No se habia contado con que estuviera depositada una tan gran cantidad de cereales.

Debo, pues, decir a la Cámara que, dados los elementos con que cuenta la Empresa, es imposible mejorar por ahora el servicio de trasporte de maderas. Aun empleando todo el equipo de que para este objeto dispone la Empresa, demoraria ocho meses en trasportar todas las maderas acumuladas. Pero este servicio tampoco podrá hacerse durante el acarreo de la nueva cosecha; de manera que la última madera que se conduzca al norte será la que alcance a salir ántes del 15 de enero próximo.

Para remediar esta situacion, no tiene el Gobierno otro medio que solicitar del Congreso los fondos necesarios para aumentar los desvíos i mejorar las condiciones de las estaciones. Como he dicho, la falta de desvíos es tal que con el servicio que se hizo en noviembre, que no fué mui satisfactorio, llegó a haber trenes escalnados hasta San Fernando, esperando orden de partida.

De manera que reconozco, como el señor

Senador, los inconvenientes que se presentan para este servicio i confio en que el Congreso despachará oportunamente el proyecto que presentará el Gobierno, solicitando fondos para mejorar la situacion.

### Obras de agua potable

El señor **Viel** (Ministro de Industria).— Debo, asimismo, una respuesta al señor Senador por O'Higgins respecto de la provision de agua potable para Rancagua.

El Gobierno solicitó propuestas públicas en el mes de abril para dotar de agua potable a esa ciudad. Solicitó, al mismo tiempo, de algunos propietarios que permitieran llevar las cañerías por sus propiedades; pero resultó que algunos se negaron a ello. Sin embargo, se espera llegar a un arreglo con estos propietarios.

Como sabe la Cámara, en materia de agua potable solo se ha autorizado la prosecucion de las obras que ya están contratadas. Sabe tambien la Cámara que hace algunos años se contrató para este objeto un empréstito de un millon quinientas mil libras; pero no toda esta cantidad se destinó a la ejecucion de obras de agua potable, sino que una parte de ellas se destinó a la reconstruccion de Valparaiso. Por consiguiente, el Gobierno carece de recursos para continuar la construccion de obras de agua potable en todas las ciudades de la República.

El señor **Aldunate**.—Me alegro de las esplicaciones que ha dado el señor Ministro con relacion al agua potable de Rancagua, esplicaciones que corresponden a la pregunta que yo hice en sesiones anteriores con un fin mas amplio, es decir, para atender no solo a Rancagua sino tambien a otras ciudades de la República.

Respecto de la negativa de los propietarios para que las cañerías atraviesen sus fundos, el señor Ministro espera que desaparecerán los inconvenientes que se han presentado. Sin embargo, por la esperiencia que tengo de casos análogos, me parece que es mas barato proceder por medio de espropiacion que por arreglos directos, porque cuando los propietarios ven que no pueden sustraerse a la necesidad de dar facilidades para ese objeto, aceptan un arreglo satisfactorio. Por esto, yo me atreveria a pedir al señor Ministro que, sin perjuicio de seguir adelante en esta materia, presentará un proyecto de lei de espropiacion, ya que no se puede negar, ni por un momento que sea de utilidad pública el abas-

tecer de agua potable a una ciudad de la importancia de Rancagua.

Respecto al otro punto, que es mas vasto i que afecta a muchas ciudades, yo creo que habiéndose agotado los fondos para dotar de agua potable a diversas poblaciones de la República es indispensable que el Gobierno presente un proyecto de lei para arbitrar esos fondos, proponiendo, por ejemplo, un empréstito que podria ser de un millon o un millon quinientas mil libras. Esta clase de empréstitos no gravan al Estado, sino que son satisfechos por las localidades respectivas en forma poco sensible.

Los bonos de agua potable son de fácil aceptacion, i me consta que hai capitalistas que buscan con empeño esta colocacion de dinero.

De manera que no tendria dificultad el Estado para encontrar a un interes módico los capitales necesarios para obras de agua potable.

Siendo así, no veo por qué se detiene el Gobierno un momento mas en presentar un proyecto de empréstito para este objeto.

El señor **Barros Errazuriz**.—Agradezco al señor Ministro la contestacion que se ha servido dar a las observaciones que hice en sesion pasada, aunque Su Señoría ha estado algo mal informado sobre lo que dije; talvez la version rápida que se da en los diarios me ha supuesto ideas que no espresé. Yo no he podido decir que habia un mal trasporte de animales; al contrario, he dicho que este año se han acarreado muchos mas que en el anterior.

El señor **Viel** (Ministro de Industria i Obras Públicas).— En la 4.<sup>a</sup> Seccion se han trasportado ciento sesenta mil animales durante los diez primeros meses de este año, es decir, diez mil mas que el año pasado.

El señor **Barros Errazuriz**.— Precisamente, llamaba la atencion hácia la importancia que tiene hoi dia el departamento de Osorno en el abastecimiento de animales, i decia que convenia tomar las medidas del caso a fin de evitar que en cada carro que llegaba vinieran dos o tres animales muertos; cosa que pasaba debido a la falta de alimento i bebida durante el viaje. Esto me lo han dicho personas que se ocupan de este negocio, i tanto ménos puede negarse cuanto que el señor Ministro acaba de decir que la Empresa no proporcionará esa clase de cuidado a los animales que acarrea.

Sin embargo, yo sé que en otros paises, como en la Arjentina, por ejemplo, las empresas de trasportes hacen estos servicios. En

el caso de que me ocupó es natural que si quiera se dé de beber a los animales, ya que el viaje de Osorno acá demora cuatro días.

El señor **Viel** (Ministro de Industria i Obras Públicas).— Dos no más, señor Senador.

El señor **Barros Errázuriz**.— Eso es conforme a los itinerarios; pero, en la práctica es otra cosa. Dice el señor Ministro que las dificultades que se notan en el servicio no provienen de falta de equipo, que lo hai bastante, sino de falta de desvíos i otros accesorios de la vía. Habrá que preocuparse de esto porque cuando se entregue a la explotación el ferrocarril de Osorno a Puerto Montt, las necesidades que hoy se hacen sentir serán entonces mayores.

El señor **Besa**.— La verdad es que también hai falta de equipo porque el recorrido de nuestro material rodante es casi doble del que tiene en otros países.

El señor **Viel** (Ministro de Industria i Obras Públicas).— Pero, no existiendo los desvíos suficientes, no pueden detenerse en las estaciones gran número de carros. La dotación de la 4.ª Sección es de setecientos un carros.

El señor **Guarello**.— I debía ser de dos mil.

El señor **Viel** (Ministro de Industria i Obras Públicas).— En el estado actual la línea no admite un mayor número de carros. Sería imposible hacer una movilización económica sin colocar nuevos desvíos i ensanchar las estaciones.

El señor **Guarello**.— Ese es un defecto corriente entre nosotros, porque cuando se proyecta un ferrocarril se cree que todo es hacer terraplenes i colocar rieles sobre durmientes, i se olvida consultar el equipo necesario i extensión suficiente para el futuro servicio de las estaciones. Si un ferrocarril cuesta en el primer momento un millón de pesos, después hai que gastar otro medio millón en equipo.

El señor **Viel** (Ministro de Industria i Obras Públicas).— Recientemente han llegado cuatrocientos carros, única adquisición hecha en estos últimos años; son doscientos carros bodegas, cien carros reja i cien de otras categorías.

El señor **Barros Errázuriz**.— Yo de scaba solo hacerle presente al señor Ministro la falta de cuidado que hai en esta materia.

En un viaje que hice al sur en el mes de noviembre último, acompañando al señor Ministro de Instrucción, supe que en el accidente del Membrillo habían caído al río tres carros i que después, para despejar i arreglar la vía, se botaron de alto a bajo a un barranco

once carros más que estaban volcados llenos de carga. Esto, naturalmente, lo encontré atroz i ví que el destrozo fué enorme.

En verdad hai que exigir que los empleados tengan más cuidado con el equipo de los ferrocarriles. Es de suponer que habrá muchos otros medios de despejar una vía sin tener que botar los carros.

Termino recomendando al señor Ministro que tome las medidas del caso para aprovechar la nueva vía que se entregará al público en dos o tres meses, más de Osorno a Puerto Montt; de otra manera las dificultades serán inmensamente mayores, i Santiago tiene mucho que ganar con un acarreo fácil i barato desde la provincia de Llanquihue por la enorme cantidad de frutos i animales que de allá se pueden traer.

El señor **Silva Ureta**.— Deseo rogar al señor Ministro que atienda una petición que vengo formulando desde mucho tiempo atrás.

Si es inhumano que los animales mueran en los carros o al llegar a Santiago, creo que es más inhumano que se tenga a las personas al rayo del sol en los carros en la estación de la Calera desde la una de la tarde hasta las cinco.

Con esto nada tiene de extraño que todos los años se venga al Congreso a pedir fondos para combatir enfermedades infecciosas, i que la peste viruela, la alfombrilla i muchas otras epidemias entierren tantas personas diariamente.

Constantemente he pedido que se construya allá un galpón con cualquier cosa, con totora, con paja, con ramas, con lona, a fin de evitar que queden al sol los carros de pasajeros, que hoy día están destinados a sancochar jente.

Hace algún tiempo se nos tenía con una tina de baño por depósito de agua i fué necesario hacer presente eso en esta Sala, i aunque certificara mi afirmación el ex-Secretario señor Carvallo, prra que se remediara el mal. Creo que ahora no será necesario que el señor Secretario certifique lo que digo, pues ello está a la vista de todo el mundo i aun creo que algunos señores Ministros que han estado por allá lo habrán palpado.

También deseo hacer presente al señor Ministro la necesidad que hai de llevar a la Calera un pescante para cargar las grandes maquinarias i demás objetos pesados que hai que embarcar. Jeneralmente hai que mandar a Santiago las grandes maquinarias agrícolas que se descomponen i por falta de pescantes pasan meses de meses en las estaciones sin poderlas echar a los carros. Precisa,

mente hace dos meses que tengo un motor por allá i todavía no se puede embarcar.

Quiero hacer tambien algunas observaciones respecto del ferrocarril a Papudo.

Allí hai solo uno o dos carros de pasajeros, a pesar de que es enorme la cantidad de jente que viaja en ellos. Parece imposible que no se pueda conseguir otro carro i los pasajeros tienen que ir hasta en las pisaderas, a pesar de que se pagan dieciseis pesos por persona por el pasaje.

Ademas la carga se atrasa considerablemente, no por falta de carros, sino porque no pueden correr mas trenes por la línea. Faltan desvíos i doble via en una gran parte siquiera. Pasa allá lo mismo que en la línea de Santiago a Valparaíso, en donde si hubiera doble via completa podrian ir los trenes unos tras otros como hormigas si fuera necesario.

Tambien se pierde mucho tiempo en la carga i descarga de las mercaderías.

A este respecto quiero hacer una observacion jeneral. La carga i descarga de todos los trenes del Estado se entrega a un contratista, a quien se da pasaje gratis para que traslade sus cuadrillas de cargadores de una estacion a otra. De aquí resulta que cuando se está cargando o descargando en Rancagua, por ejemplo, las labores están paralizadas en otras estaciones. Yo creo que seria mas conveniente obligar al contratista a tener una pequeña cuadrilla en cada estacion.

No se puede decir que no se costearia ese servicio, pues sé que a los contratistas se les paga treinta i ocho centavos por tonelada de carga o descarga, mientras que el Fisco cobra a los particulares un tanto por ciento mui superior a esa cantidad, luego podria pagar mejor sin perder nada.

Otro punto sobre el cual deseo hacer una observacion es el siguiente:

No me parece mui correcto ni honorable que una empresa como los Ferrocarriles del Estado pesen los equipajes bulto por bulto a una misma persona, en vez de echarlos todos a una romana. De esa manera, como ningun bulto pesa cien kilos i se cobra como minimum lo que corresponde a esa cantidad, se hace el recargo consiguiente al público. Por un bulto que pesa veinte kilos se cobra como si pesara ciento, o sea, se recarga el flete en la proporcion correspondiente.

Creo que es necesario que la Empresa no sea tan, no quisiera decir usurera, pero no encuentro otra palabra que emplear. Solo en las boticas se pesan las cosas por fracciones; en

las estaciones debieran echar todos los bultos juntos a una romana.

Con ese sistema, ademas, se ocasionan grandes demoras.

Todavía quiero hacer otra observacion al señor Ministro. En ninguna estacion se da recibo por la carga que queda fuera de la bodega en los patios; de manera que al remitente le hace tanta cuenta dejar la carga en un patio de la estacion como botarla al rio. Si la Empresa no responde por esa carga, da motivo a que los empleados cometan abusos.

De la misma manera la Empresa no responde de la carga en muchos otros casos, como ser, cuando la carga en trenes especiales, si va a desvíos especiales, si se carga por cuenta del remitente, a pesar de que cobra derecho de carga, etc. De manera que casi no se sabe en que casos responde la Empresa por la carga que se le entrega para que transporte.

Como he dicho, por la carga que se deja en los patios de las estaciones no se da siquiera una guia o un simple recibo, cosa que no me parece aceptable.

Estas eran las observaciones que deseaba hacer al señor Ministro, reservándome otras que no tienen tanta gravedad.

Le recomiendo especialmente la peticion del galpon a que me referí; i he hecho pública esta peticion, para que se vea que hace muchos años que vengo reclamando esto; i quiero que se vea que toda la responsabilidad del mal recae en el Supremo Gobierno.

El señor Viel (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Lamento mucho no poder manifestar al señor Senador que desde luego procederé a dar las órdenes del caso para reparar la necesidad a que ha llamado la atencion.

Saben los señores Senadores que en el presupuesto de gastos para el año venidero no se consulta un solo centavo para obras estraordinarias en los ferrocarriles del Estado, de cualquier naturaleza que sean. Se impone, pues, la necesidad de que el Gobierno presente el plan de obras que tiene en estudio, que ya está terminado, a fin de que, una vez concedidos los fondos que se necesitan, se proceda a satisfacer las necesidades mas urjentes que se hacen sentir.

Respecto de las últimas observaciones que ha hecho el señor Senador, referentes a que no se da boleto por la carga que se deja en los patios de las estaciones, puedo decir al señor Senador que esa es una disposicion mui antigua. Se han hecho muchos reclamos sobre el particular a la Empresa, por lo cual se con-

sultó al abogado de los ferrocarriles, i este funcionario, en un informe que leí en la otra Cámara, manifiesta que no constando a la Empresa la carga que se ha depositado en los patios, no se puede responder por ella. Si se diera boleto por esa carga, los patios de las estaciones pasarían a ser bodegas de todos los hacendados.

El señor **Silva Ureta**.—La Empresa debe guardar esa carga, porque los patios son verdaderas bodegas con buenas paredes de cal i ladrillo, buenas puertas i guardianes.

El señor **Viel** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Pero hai carga que no puede quedar a la intemperie, i si se diera boleto por ella la Empresa respondería en caso de accidente. Si se diera boleto por un cargamento de sacos de trigo, por ejemplo, habría que cuidarlos de la lluvia.

El señor **Silva Ureta**.—Cuando yo era hacendado en Calleuque, de Almahue, se juntaban hasta ochenta mil sacos de trigo en la estación de Palmilla i se mandó hacer un simple galpon para guardarlos. La Empresa no respondía de perjuicios en casos de lluvia i jamás se perdió un solo grano de trigo, a pesar de que los sacos iban sin coser; i esto que solo había un guardian en cada puerta, no como ahora que la policía es abundante. Entónces, cuando algo faltaba, se perseguía la responsabilidad del personal respectivo i nadie se quedaba con lo ajeno, como sucede ahora.

El señor **Viel** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—En vista de los reclamos que se han producido, he dado instrucciones para mejorar estos servicios en cuanto sea posible, disponiendo que se dé boleto por toda carga que se reciba i quepa en las bodegas.

El señor **Silva Ureta**.—Poco o nada se sacará con eso porque las bodegas no pueden contener sino una parte mui reducida de la carga que se lleva a las estaciones. Como los hacendados no pueden ir personalmente a las estaciones i tienen que valerse de sus capataces, resultará siempre que no se puede saber si la pérdida de artículos ocurre en las estaciones o si se la roban los capataces en el camino. Se debería dar algun resguardo por todo lo que queda depositado en las estaciones.

El señor **Viel** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—En cuanto a una observacion que hacia el señor Senador por Maule, puedo manifestar que el equipo para transporte de animales no es deficiente con una utilizacion en condiciones regulares; pero los carros para el acarreo de madera no son bastantes, ni con mucho; aun cuando estos carros pudieran de-

volverse sin ninguna demora, siempre faltarian para atender a los pedidos.

El señor **Besa**.—Yo me referia al equipo en jeneral. Estudiando los datos que se dan por las comisiones nombradas para informar al Gobierno i los que constan de los mismos boletines de la Empresa, he observado que el equipo es la mitad del que requiere el movimiento de la carga. Esta deficiencia obliga a un servicio forzado del material, con la destruccion de carros consiguiente a este esfuerzo extraordinario. Esta es la causa principal del costo enorme que alcanza en Chile la reparacion del equipo, costo que se eleva a tres i cuatro veces lo que en otros países se invierte por este capítulo. Yo lo que quiero es un informe con datos matemáticos, exactos, del tráfico que se hace con el equipo existente.

Es vergonzoso que se esté deteniendo el progreso del país en la agricultura, en el transporte de la madera, en todas las industrias en jeneral; no es aceptable que la Empresa de los Ferrocarriles sea un factor negativo. ¿Cómo se puede declarar esta fa'encia de los ferrocarriles? No encuentro aceptable que el Gobierno reconozca i explique estas deficiencias sin decir al mismo tiempo que les pondrá remedio. Oigo al señor Ministro que el Gobierno se ha preocupado de la materia i que va a presentar un proyecto de lei; ojalá que lo haga a la posible brevedad, i que pronto tengamos equipo bastante i un servicio correcto. Los carros no siempre son seguros, i hai una cantidad cuyas puertas pueden ser corridas hácia atras junto con los marchamos o cierros de seguridad. Se hizo hace tiempo una solicitud al Gobierno para que se tomasen medidas para evitar que se siguiesen violentando las puertas por los palanqueros, pero no se logró el remedio. Yo mismo puedo citar un caso de los robos que se hacen a favor de esta inseguridad. Un cochero mio, que viajaba dentro del coche, vió que los palanqueros abrían un carro cargado de ovejas i sacaron cinco de estos animales, que fueron puestos en sacos i tirados abajo; mi cochero no se dió a ver, por cierto, porque los ladrones podían estropearlo o quizás matarlo para que no declarase en contra de ellos. De modo que hai que tomar con un poco de desconfianza los datos que procuran los empleados de la Empresa, i es necesario proceder con rigor para evitar que se sigan produciendo hechos tan vergonzosos.

El señor **Yañez**.—Como ha llegado la hora, este incidente podría quedar pendiente para la sesion de mañana.

El señor **Viel** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Desgraciadamente, no podré venir mañana, pues tengo que asistir a la otra Cámara donde se tratarán asuntos relativos al Ministerio de mi cargo. Así que debo postergar para otro día algunas observaciones mas que propongo hacer, sobre el servicio de los ferrocarriles i el plan que se trata de desarrollar en el proyecto que se ha de presentar.

El señor **Yañez**.—Será mui interesante oír al señor Ministro. Despues que Su Señoría esponga sus ideas, yo me propongo tambien ocupar por algunos momentos la atencion del Senado sobre esta materia de tanta importancia.

El señor **Matte** (Presidente).—Se va a constituir la Sala en sesion secreta.

### SESION SECRETA

#### Solicitudes particulares

Constituida la Sala en sesion secreta, pres to su aprobacion a los siguientes proyectos de lei:

«Artículo único.—Concédese, por gracia, al ex-soldado del rejimiento movilizado Concepcion, Leocadio Rivera, derecho a optar al beneficio que señala el artículo 6.º de la lei de 22 de noviembre de 1911.»

«Artículo único.—Concédese a don Paulino Hernández el derecho de acogerse a los beneficios que otorga la lei número 2,231, de 13 de diciembre de 1909, dentro de las condiciones que dicha lei establece. El plazo de cuatro meses que ella impone se contará desde la promulgacion de la presente.»

«Artículo único.—Se aumenta, por gracia, a la cantidad de tres mil pesos la pensión

anual que percibe la viuda e hija del contra-almirante de la Armada Nacional don Javier Molinas, las cuales disfrutarán de esta nueva pensión con arreglo a la lei de montepío militar.»

«Artículo único.—En atencion a los servicios prestados por don Vicior W. Castro, durante la guerra contra el Perú i Bolivia, concédesele, por gracia, una pensión mensual de ciento cincuenta pesos.»

«Artículo único.—Concédese, por gracia, a doña Maria Luisa i a doña Jesus Lastenia Montt Salamanca una pensión mensual de cien pesos, como hermanas lejitimas del subteniente del batallon Chacabuco don Julio Montt Salamanca, muerto el 10 de julio de 1882 en la defensa de la Plaza Concepcion, pensión de que disfrutarán con arreglo a la lei de montepío militar.»

«Artículo único.—Elévase, por gracia, a ciento cincuenta pesos la pensión mensual de montepío militar que actualmente perciben las señoritas Digna, Atenaí i Herminia Oliva, como hijas del sarjentó mayor graduado de la Independencia don Joaquin Oliva.»

«Artículo único.—En atencion a los servicios prestados por el guardian tercero de la policia de seguridad de Santiago don Manuel Molina Vergara, se le concede, por gracia, el derecho de retirarse dsl servicio de esa policia con una pensión igual al sueldo de que actualmente disfruta.»

*Se levantó la sesion.*

*Por la primera hora,*  
JOSÉ M. CIFUENTES.

*Por la segunda hora,*  
ANTONIO ORREGO BARRIOS,