

Sesión 13.ª extraordinaria en 31 de Octubre de 1921

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES CLARO SOLAR Y CORREA OVALLE

SUMARIO:

Se aprueban definitivamente los poderes del señor Concha (don Luis E.) como senador por Concepción.—Se trata del proyecto sobre la Cruz Roja Chilena.—El señor Briones Luco se refiere al proyecto sobre legislación en favor de los empleados de comercio.—El señor Errázuriz Lazcano insiste en ciertos conceptos sobre los servicios aéreos del Ejército y de la Armada.—El señor Lyon recomienda la ejecución del ferrocarril de Pedegua a Petorca.—El señor Concha (don Luis E.) se ocupa de los antecedentes que aconsejan una visita extraordinaria al Juzgado de Coelemu. — El señor Valdés trata de los permisos concedidos a Compañías petroleras para colocar estanques a lo largo de la costa.—El señor Concha (don Juan Enrique) hace observaciones sobre el servicio de sanidad.—Se nombra la Comisión Mixta Especial para estudiar los problemas del salitre.—Continúa la discusión del proyecto sobre construcción de puertos.

ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Alessandri José Pedro	González E. Alberto
Bañados Guillermo	Huneeus Francisco
Barros E. Alfredo	Letelier Silva Pedro
Briones Luco Ramón	Lyon Peña Arturo
Concha S. Juan E.	Mac-Iver Enrique
Concha Luis Enrique	Ochagavía Silvestre
Echenique Joaquín	Quezada A. Armando
Edwards Guillermo	Torrealba Zenón
Errázuriz Jorge	Valenzuela Régulo
Errázuriz Ladislao	Valdés Ricardo
Freire Fernando	Yáñez Eliodoro
Gatica Abraham	Zañartu Héctor

ACTA

Se leyó y fué aprobada la siguiente:

Sesión 12.ª extraordinaria en 27 de Octubre de 1921

Asistieron los señores Claro, Correa, Aguirre, Alessandri, Bañados, Briones, Concha S. don Juan E., Concha don Luis E., Echenique, Edwards, Errázuriz Tagle, Errázuriz Lazcano, Gatica, González Errázuriz, Huneeus, Letelier, Lyon, Ochagavía, Torrealba, Valenzuela, Valdés, Yáñez, Zañartu don Héctor, y los señores Ministros de Justicia e Instrucción Pública y de Guerra y Marina.

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

Oficios

Uno del señor Ministro de Guerra y Marina con el cual envía los antecedentes que fueron pedidos por el Honorable Senador por Curicó, don Ladislao Errázuriz.

Se mandó poner a disposición de los señores senadores.

Dos del Tribunal de Cuentas:

Con el 1.º comunica que S. E. el Presidente de la República ha tenido a bien insistir en la toma de razón de los decretos N.ºs 2425, 2521, 2493 y 2990, expedidos por el Ministerio del Interior para pago de forraje de caballada de policías, que fueron representados por dicho Tribunal.

Con el 2.º comunica que S. E. el Presidente de la República ha tenido a bien insistir en la toma de razón de los decretos N.ºs 2769, 2709, 2992 y 3131, expedidos por el Ministerio del Interior para pagos de gastos de carabineros y de obreros cesantes, que fueron representados por dicho Tribunal.

Pasaron a la Comisión de Presupuestos.

Entrando a los incidentes, el Honorable Senador por Cautín, señor Valdés, ruega al Senado tenga a bien acordar dirigir oficio al se-

ñor Ministro del Interior pidiéndole el envío de una brigada sanitaria a Carahue, donde se ha desarrollado violentamente el tifus exantemático, causando ya varias muertes y la alarma pública consiguiente; y al señor Ministro de Hacienda rogándole atiende en cuanto sea posible al pago de los sueldos atrasados de los profesores de la Escuela Normal de Victoria, únicos impagos en dicho departamento.

El señor Huneeus pregunta a la Mesa si han llegado a la Secretaría los datos de carácter financiero que ha solicitado del señor Ministro de Hacienda.

El señor Presidente contesta que no al honorable senador por Santiago, a pesar de haberse reiterado el oficio pedido por Su Señoría.

El honorable senador por Curicó, señor Errázuriz, ruega al Senado tenga a bien acordar se publique entre los antecedentes de la presente sesión el oficio del señor Ministro de Guerra, de que se ha dado cuenta, con que remite antecedentes solicitados de su Departamento.

Usa en seguida de la palabra formulando algunas observaciones con motivo de la visita de los militares a S. E. el Presidente de la República de que se ha ocupado la prensa hace algunos días; y se refiere después al decreto que se ha llamado de reorganización de los servicios de aviación y que, en su concepto, no es otra cosa que su desorganización definitiva.

El señor Ministro de Guerra ruega al H. Senado tenga a bien acordar se publiquen en la versión de la presente sesión, algunos informes evacuados por la superioridad naval y militar con referencia a la medida gubernativa de separar las dos ramas de los servicios de aviación, a fin de que los señores Senadores puedan imponerse de los antecedentes de esta resolución que objeta ahora el Honorable Senador por Curicó, reservándose contestar en la sesión próxima las observaciones que ha formulado.

El Honorable Senador por Cautín, señor Valdés, hace algunas observaciones aplaudiendo las reformas que ha tenido a bien introducir en el servicio de Correos el nuevo Director General.

El señor Ministro de Justicia e Instrucción Pública formula indicación para que se destinen los diez primeros minutos de la segunda hora de la presente sesión, a discutir las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados en el proyecto de ley sobre reformas a algunos artículos del Código Penal.

El señor Briones pasa a la Mesa un telegrama que ha recibido de Pisagua en que se le comunica el incendio ocurrido últimamente en

aquella localidad y las grandes proporciones que ha alcanzado el siniestro; y ruega al señor Ministro de Justicia se sirva transmitir al señor Ministro del Interior la petición que le dirige a fin de que procure poner remedio a la triste situación que ha creado para una gran parte del pueblo de Pisagua el incendio que acaba de producirse y que ha venido a agravar la ya difícil situación en que se encontraba por la paralización de la industria salitrera.

El señor Ministro de Justicia e Instrucción promete atender los deseos del Honorable Senador por Tarapacá.

El señor Bañados pasa a la Mesa un telegrama que ha recibido de San Antonio en que se le comunica que ha sido asaltada y empastelada la imprenta "La Semana" por policía vestida de paisano y con orden del Prefecto, señor Stuardo.

Como considera este denuncia sumamente grave, ruega al señor Ministro del Interior se sirva ordenar una rápida investigación, y, si el hecho es efectivo, imponer al personal de dicha policía, incluso el Prefecto, el castigo correspondiente.

Se dan por terminados los incidentes.

Con el asentimiento de la Sala se acuerda dirigir, en la forma acostumbrada, a los señores Ministros del Interior y de Hacienda los oficios solicitados por el Honorable Senador por Cautín.

Se acuerda también insertar en la publicación de la presente sesión los documentos y antecedentes a que se han referido el Honorable Senador por Curicó y el señor Ministro de Guerra y Marina.

La indicación del señor Ministro de Justicia se da tácitamente por aprobada.

Se suspende la sesión.

A segunda hora, en conformidad al acuerdo antes adoptado, se ponen en discusión las modificaciones de la Cámara de Diputados al proyecto de ley aprobado por el Senado que reforma algunos artículos del Código Penal.

El señor Presidente explica a la Sala en qué consisten y el alcance de las modificaciones de la Cámara de Diputados.

El señor Ministro de Justicia e Instrucción Pública pide al Honorable Senado que deseche las modificaciones, manteniendo el proyecto aprobado, porque tiene una escala que gradúa la penalidad mejor consultada que la que ha introducido la Cámara de Diputados; con sólo excepción de la modificación que consiste en haber elevado de veinte a treinta pesos el monto aprobado por el Senado como cifra mínima para determinar la penalidad de las faltas, y las modificaciones que ha hecho la otra Cámara al artículo 448 y al artículo 495 N.os 21 y 22, que establecen también como base para la penalidad una cuantía pecuniaria que probablemente por

un error escapó al proyecto del Honorable Senado, que recomienda a su aprobación.

Cerrado el debate, se dan por aprobadas las modificaciones en la forma propuesta por el señor Ministro, desechándose las demás.

Con el asentimiento de la Sala se acuerda tramitar este proyecto sin esperar la aprobación del acta.

Entrando a la orden del día, continúa la discusión particular del proyecto de la Cámara de Diputados sobre construcción de obras portuarias, que quedó pendiente en la sesión anterior, en el artículo 1.º

El señor Errázuriz Tagle formula las siguientes indicaciones:

Agregar al final del inciso 1.º la frase: "... y de un muelle y sus obras complementarias en Pichilemu".

Reemplazar en el inciso 2.º la frase: "... y de Peralillo a Parronal", por la siguiente: "y del ramal de San Fernando a Pichilemu, a Parronal".

Agregar en el mismo inciso 2.º, antes de la frase que dice: "... y la prolongación del Ferrocarril a Hualafné, etc." esta otra: "de San Vicente a Peralillo".

El señor Echenique pide que se deseche el inciso 2.º, tomándose sobre él votación separada y que se vote especialmente las obras que correspondan a cada puerto.

Usan en seguida de la palabra los señores Edwards, Valdés, Briones, Lyon y Concha don Luis.

Este último señor Senador formula indicación para agregar al final del inciso 2.º la siguiente frase: "... y la terminación del Ferrocarril de Rucapequén a Tomé y Penco con la construcción de la sección de Penco a Los Perales".

Por haber llegado la hora, queda pendiente la discusión.

Se levanta la sesión.

CUENTA

Se dió cuenta:

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

Conciudadanos de la Honorable Cámara de Senadores:

Con el retiro del general de división don Guillermo Armstrong Ramírez, ha quedado una vacante de este grado.

Estima el Gobierno que los servicios prestados a la Nación en más de cuarenta años de activo trabajo en la profesión militar por el general de brigada don Alberto Herrera Ladrón de Guevara, lo habilitan para ocupar este puesto.

El general Herrera, según puede consultarse en la hoja de servicios que se acompaña, se inició en la carrera de las armas como cadete el año 1874, tomó parte en la campaña del Pa-

cífico y ha desempeñado después diversas e importantes comisiones, tanto en el país como en el extranjero, las que ha cumplido, mereciendo la plena aprobación de sus superiores. Se encuentra además en posesión del grado de general de brigada desde el 26 de Abril de 1918.

Dando cumplimiento a lo prescrito en el artículo 73, número 9, de la Constitución del Estado, tengo la honra de solicitar vuestro acuerdo para conferir el empleo de general de división al general de brigada don Alberto Herrera Ladrón de Guevara.

Santiago, 29 de Octubre de 1921.— Arturo Alessandri.— R. Medina Neira.

2.º De los siguientes oficios ministeriales:

Santiago, 28 de Octubre de 1921.— Con oficio N.º 364, de 16 de Setiembre pasado, se enviaron a esa Honorable Cámara los antecedentes solicitados por el Honorable Senador don Guillermo Bañados, y que V. E. pidió en oficio 158, de 28 de Agosto.

La Honorable Cámara de Diputados ha solicitado estos mismos antecedentes, y como de ellos no se ha dejado copia, agradecería a V. E. devolverlos al Ministerio si ellos ya no prestan servicios al Honorable Senado, o facilitarlos para tomar copia de ellos, y en seguida serían devueltos a V. E.

Dios guarde a V. E.—R. Medina Neira.

Santiago, 28 de Octubre de 1921.— Adjunto tengo el honor de remitir a V. E. un legajo que contiene los datos sobre inversión de fondos en la construcción de caminos, solicitados por esa Honorable Cámara en oficio N.º 152, de 26 de Agosto último, a petición del Honorable Senador por Linares, don Alfredo Barros Errázuriz.

Dios guarde a V. E.—Artemio Gutiérrez.

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

Santiago, a 27 de Octubre de 1921.— En contestación a vuestro oficio N.º 238, de fecha 25 del presente, tengo la honra de comunicar a V. E. que la Cámara de Diputados, en sesión de fecha de ayer, ha acordado aceptar la invitación que le ha hecho el Honorable Senado, para formar una Comisión Mixta Especial de Senadores y Diputados que estudie, de acuerdo con el Gobierno, los proyectos tendientes a proteger la industria salitrera.

Dios guarde a V. E.— C. A. Ruiz.— Alejandro Errázuriz M., Secretario.

Santiago, a 27 de Octubre de 1921.— Tengo la honra de poner en conocimiento de V. E. que la Cámara de Diputados, en sesión de fecha de ayer, ha tenido a bien elegir primer vicepresidente al señor don Hernán Correa Roberts, segundo vicepresidente al señor don Robinson Paredes, y Presidente, al que suscribe.

Dios guarde a V. E.— **C. A. Ruiz.— Alejandro Errázuriz M.**, Secretario.

Santiago, a 27 de Octubre de 1921.— Con motivo de la solicitud que tengo la honra de pasar a manos de V. E. la Cámara de Diputados ha dado su aprobación al siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

"Artículo único.— Se concede a don Antonio Aninat el permiso requerido por el número 4.º del artículo 9.º (11) de la Constitución Política, para que pueda desempeñar el cargo de cónsul de Bélgica en Concepción.

Comuníquese al Presidente de la República para su publicación en el "Diario Oficial".

Dios guarde a V. E.— **C. A. Ruiz.— Alejandro Errázuriz M.**, Secretario.

4.º De los siguientes informes de la Comisión de Gobierno y Elecciones:

Honorable Senado:

Don Luis Enrique Concha ha presentado el poder que lo acredita como senador electo por la provincia de Concepción, en la vacante producida por el fallecimiento del Honorable Senador don Malaquías Concha.

Según este poder, el señor Concha ha obtenido, en un total de 2,950 votantes, 2,810 votos, incluyendo en esta cifra 101 votos que obtuvo en el departamento de Rere y que no le fueron computados por no haber concurrido con las actas respectivas al escrutinio provincial el presidente y el secretario de la Junta Escrutadora de ese departamento.

Atendidas esas cifras y las condiciones en que se ha realizado esta elección, vuestra Comisión de Gobierno y Elecciones estima que no hay inconveniente para que el Senado la apruebe desde luego, y, en consecuencia, somete a vuestra consideración el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

Artículo único.— Apruébase la elección de don Luis Enrique Concha como Senador por la provincia de Concepción, en el tiempo que resta del período senatorial que termina el 31 de Mayo de 1924.

Sala de la Comisión, a 27 de Octubre de 1921. — **Guillermo Edwards.** — **Zenón Torrealba.** — **Pedro Letelier S.** — **Manuel Cerda M.**, Secretario de la Comisión.

Honorable Senado:

La Municipalidad de Copiapó, en sesión de 7 de Agosto de 1919, acordó, previas propuestas públicas, dar en arrendamiento a la empresa Bidwell y Larraín, por el término de cinco años, el edificio del Teatro Municipal, que posee en dicha ciudad, por el canon mensual de quinientos pesos, y a contar desde el 15 de Octubre del mismo año.

Conforme a lo dispuesto en el inciso cuarto

del artículo 56 (55) de la Ley de Organización y Atribuciones de las Municipalidades, este contrato debe ser sometido a la aprobación del Senado, ya que el plazo estipulado para su duración es mayor que el período municipal.

Vuestra Comisión de Gobierno y Elecciones ha examinado los términos del referido contrato y puede expresaros que no le merecen observación, y, en consecuencia, tiene el honor de proponeros el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

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

Sala de la Comisión, a 27 de Octubre de 1921. — **Guillermo Edwards.** — **Pedro Letelier S.** — **Zenón Torrealba.** — **Manuel Cerda M.**, Secretario de la Comisión.

Honorable Senado:

La Municipalidad de Tomé, en sesión de 30 de Diciembre último, acordó, por la unanimidad de los siete municipales que a ella asistieron, enajenar en pública subasta, por el mínimo de \$ 12,000, un sitio de su propiedad, con el objeto de atender al pago del alumbrado público de esa localidad.

El acuerdo en referencia fué también aprobado por la Asamblea de Contribuyentes, en reunión especial celebrada al efecto, con lo cual se han cumplido dos de los requisitos exigidos por el artículo 56 (55) de la Ley de Organización y Atribuciones de las Municipalidades, para efectuar la enajenación de bienes raíces, que debe hacerse en pública subasta, como lo establece el artículo 58 (57) de la misma ley.

Por último, la expresada Municipalidad, a fin de dar cumplimiento al tercero de los requisitos que exige el mencionado artículo 56 (55), solicita la aprobación del Senado.

Vuestra Comisión de Gobierno y Elecciones estima que no hay inconveniente para que preséteis vuestra aprobación al acuerdo aludido, ya que se han cumplido todas las disposiciones legales que deben concurrir para su formalidad, y, en consecuencia, tiene el honor de someter a vuestra consideración el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

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

Sala de la Comisión, a 27 de Octubre de 1921. — **Guillermo Edwards.** — **Pedro Letelier S.** — **Zenón Torrealba.** — **Manuel Cerda M.,** Secretario de la Comisión.

4.º Del siguiente oficio del Tribunal de Cuentas:

Santiago, 26 de Agosto de 1921.—Su Excelencia el Presidente de la República, por decreto número 1984, de 23 del mes próximo pasado, recibido en este Tribunal con fecha 27 del mismo mes, ha tenido a bien insistir en la toma de razón del decreto número 1723, expedido por el Ministerio de Hacienda, que fué representado por la Ilustre Corte de Cuentas, y esta Corporación, en cumplimiento del deber que le impone el número X del artículo 5.º de la ley de 20 de Enero de 1888, modificado por el artículo 11 de la ley número 3620, acordó comunicar al Soberano Congreso los antecedentes que con ellos tienen relación.

Por este decreto se ordena poner a disposición del Superintendente de la Casa de Moneda la suma de \$ 625,550, a fin de que atienda durante el resto del presente año a todos los gastos que se originen con motivo de la adquisición de pasta, acuñación de moneda, etc., e imputa el gasto a la ley 3527, de 8 de Agosto de 1919.

La Corte de Cuentas estimó ilegal dicho decreto porque contraría lo dispuesto en el inciso 1.º del artículo 13 de la ley de 16 de Setiembre de 1884, que prohíbe imputar gastos a leyes anteriores a la fecha del Presupuesto, salvo el caso de que la ley haya sido promulgada después de la presentación al Congreso del Presupuesto correspondiente al año en que se decreta el gasto. Como la ley de donde se ordena deducir la suma que se autoriza, no se encuentra comprendida en la salvedad que establece la disposición citada, consideró la Corte que no procede la imputación con cargo a ella.

Lo que tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. adjuntándole copias autorizadas de los decretos y de las actas de la I. Corte de Cuentas.

Dios guarde a V. E.—**J. Aguirre C.**

5.º Del siguiente telegrama:

Tomé, 28 de Octubre de 1921.—Señor Presidente del Honorable Senado.—Los habitantes de Tomé que se consideran abandonados por los Poderes Públicos, se dirigen respetuosamente a US. aprovechando la circunstancia de tratarse en esa Cámara de las obras portuarias, no olvidar este puerto que sirve la extensa zona comprendida entre Talca y Concepción. Habilitario definitivamente construyendo rompeolas y muelle, costaría alrededor de cien mil libras. Se ha preferido presupuestar seiscientas mil libras para contruir un puerto artificial en Constitución e igual suma para el de Lebu que tienen igualmente las desventajas de la barra del río y del mar abierto a todos los vientos.

Nuestro muelle fiscal amenaza caerse quedando nuestro comercio sin poder efectuar sus embarques. Después de reiteradas peticiones se logró obtener que concediesen diez mil pesos que no alcanzan para iniciar los trabajos. Pedimos respetuosamente que se nos atienda en esta justa petición que hacemos y que rogamos poner en conocimiento del Honorable Senado.—**Fábrica de Paños, Carlos Werner.**—**Sociedad Nacional de Paños, de Tomé.**—**Sociedad Vinícola del Sur, León e hijo.**—**N. y M. A. Ramírez.**—**Rómulo Vásquez.**—**Miguel A. Rodríguez.**—**Alfredo del Río.**—**Alfredo Ward.**—**Eleuterio Vera.**—**Manuel A. Moena,** primer alcalde.—**Sociedad Cooperativa de Viñas del Sur.**—**León y Compañía.**—**Q. Hermanos.**—**Sbábaro Hermanos.**—**Edmundo Witting.**—**G. Y. A. Inrichsen y Co.**—**Anacleto Pimentel.**—**Eleuterio Bahamondes.**—**Juan 2.º Hahn.**—**Manuel J. Vallejos.**—**Compañía Molinera El Globo.**

ELECCION DE SENADOR POR CONCEPCION

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Pongo en discusión el informe de la Comisión de Gobierno y Elecciones sobre la elección de Senador por Concepción.

El señor SECRETARIO.—Da lectura al informe, que termina proponiendo el siguiente proyecto de acuerdo: "Apruébase la elección de don Luis Enrique Concha como Senador por la provincia de Concepción en el tiempo que resta del periodo senatorial que termina el 31 de Mayo de 1924".

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

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se exige votación se daría por aprobado el proyecto de acuerdo.

Aprobado.

CRUZ ROJA CHILENA

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Si no hay inconveniente, podremos ocuparnos inmediatamente del proyecto que concede carácter de institución nacional a la Cruz Roja Chilena.

Acordado.

El señor SECRETARIO.—Da lectura a un informe de la Comisión de Guerra y Marina, que recomienda la aprobación del siguiente proyecto de ley iniciado por el Presidente de la República:

"Artículo 1.º La Cruz Roja Chilena, creada por decreto del Ministerio de Guerra número 1377, de 14 de Junio de 1920, queda reconocida como institución nacional, de acuerdo con los principios y obligaciones de la Convención de Ginebra de 6 de Julio de 1906, que reemplazó a la de 22 de Agosto de 1869.

Art. 2.º La Cruz Roja Chilena tiene por fines primordiales, en tiempo de guerra, atender al mejoramiento de las condiciones de los enfermos y heridos de los ejércitos en campaña, y

en tiempo de paz, tomando en consideración el programa de la Liga de la Sociedad de Cruz Roja, suscrita en París el 5 de Mayo de 1919, aplicar y extender su actividad a la educación higiénica del pueblo, al alivio de las calamidades públicas y a la asistencia social y sanitaria, de acuerdo con las respectivas autoridades.

Art. 3.º La Cruz Roja Chilena será dirigida por el Comité Central con sede en Santiago, establecido como organismo representativo interno e internacional y dirigente de todas las asociaciones de esta naturaleza, organizados o por organizarse dentro del país.

Art. 4.º La Cruz Roja Chilena se constituye con la reunión de los diversos comitees y sub-comitees provinciales y departamentales, respectivamente, y de las asociaciones establecidas o que se establezcan en conformidad a este estatuto y al reglamento general de la institución, que debe aprobar el Presidente de la República.

Art. 5.º Los comitees, sub-comitees y demás asociaciones de Cruz Roja, serán independientes entre sí y tendrán la autonomía administrativa y de organización interna de sus servicios de acuerdo con los procedimientos que especifique el reglamento general.

Art. 6.º El Comité Central encargado de la representación interna e internacional de la Cruz Roja Chilena, de la propaganda, uniformidad y fiscalización de los servicios generales, fijará y percibirá anualmente de las diversas asociaciones una cuota de dinero proporcionada a sus entradas, a fin de que dicho Comité pueda ejercitar sus obligaciones y acumular las reservas que sea menester para acudir, en cualquier momento, al socorro de las necesidades públicas.

Art. 7.º La Cruz Roja subordinará todos sus actos, sus aspiraciones y votos a los preceptos de la más acrisolada caridad, no haciendo jamás distinción de amigos, enemigos, ideas religiosas o indiferentes entre los que sufren, cuidando a todos con igual piedad y solicitud.

Art. 8.º En conformidad a los convenios internacionales, la bandera de la institución es un cuadrilátero de color blanco que ostenta en su centro, por uno y otro lado, la cruz roja; esta cruz formada por la unión de cinco cuadrados iguales, ocupará las tres quintas partes del ancho de la bandera, sin emblema ni inscripción alguna.

El brazal es una faja blanca con la cruz roja al centro, que sirve de distintivo para los socios en actos del servicio y que debe colocarse en el brazo izquierdo.

La bandera y el brazal, que son signos de neutralidad, no pueden ser usados sin especial autorización. El reglamento determinará su uso así como el de los distintivos y uniformes de la institución.

Art. 9.º El reglamento general determinará todos los detalles de constitución y organización de la Cruz Roja Chilena, el cual se considerará como anexo complementario de este estatuto, no pudiendo ser modificado sin previo

informe del Comité Central y dentro de las tramitaciones que debe estipular el mismo reglamento.

Art. 10. Los comitees y sub-comitees, las asociaciones de cruz roja establecidas o que en adelante se establezcan, deben ser aprobadas por el Presidente de la República, por intermedio del Ministerio de Guerra y previo informe del Comité Central, siendo dicho decreto suficiente para su reconocimiento institucional.

Las asociaciones establecidas con anterioridad a la presente ley, deberán conformar su organización con este estatuto y respectivo reglamento general de la Cruz Roja Chilena".

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — En discusión general el proyecto.

El señor VALDES. — Hay conveniencia en que se reconozca a la Cruz Roja Chilena como institución nacional, honorable Presidente.

Las dos principales ventajas son las siguientes: primera, que Chile esté representado en la Convención de Ginebra, por cuanto es uno de los pocos países que no lo está en la actualidad; y segunda, que es conveniente evitar que instituciones extranjeras, como el Ejército de Salvación, usen indebidamente el distintivo de la Cruz Roja, según lo ha observado en sesiones pasadas el Honorable Senador por Linares.

La Cruz Roja tiene establecidos varios dispensarios y algunos otros establecimientos de beneficencia que prestan grandes servicios a la clase menesterosa.

El reconocimiento de esta institución no importa gravamen de ninguna especie para el Fisco; de manera que yo, que me permití pedir que se discutiera este proyecto, pido ahora que sea aprobado por la honorable Cámara, ya que está informado favorablemente en todas sus partes por la Comisión de Guerra y Marina.

Ruego a mis honorables colegas que presen ten su aprobación al proyecto de Cruz Roja en debate, proyecto sencillo por su base y útil por sus proyecciones.

El señor MAC-IVER. — Entiendo que esta Cruz Roja es la misma institución internacional de la Cruz Roja.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Yo también lo entiendo así, señor Senador.

El señor MAC-IVER. — En esta materia me confundo algo. Como hay nuevas fórmulas en el derecho, que no todos se encargan de explicar, resulta que los profanos a veces nos quedamos a oscuras.

Me parece que hace pocos días se publicó un decreto supremo que declara institución nacional a los boy scouts de Chile. Es una grande y santa institución; pero el decreto supremo como ese, ¿qué significado jurídico tiene? Me he formulado varias veces esta pregunta, sin acertar con la explicación de lo que se llama institución nacional. ¿Es una institución de la Nación? incuestionablemente. ¿Quién la hace? Hay leyes para formar asociaciones, sociedades o lo que se quiera; pero el decreto ¿qué significa? No lo sé, señor Presidente. En esto me quedo, lo digo francamente, a oscuras.

Ahora se presenta a la consideración del Senado un proyecto que declara a la Cruz Roja Chilena Institución nacional. ¿Es entonces la ley quien crea estas instituciones? porque supongo que el Senado obrará aquí como cuerpo colegislador. ¿Puede crearlas también el Presidente de la República? ¿A quién corresponde esta función? Esta es la primera pregunta que hago, como quien manifiesta una duda sobre cosas que ignora.

En seguida, desearía saber con certidumbre si esta Cruz Roja es la creada en Ginebra hace años. Si es esa institución, no sé que se necesite de una ley para que tenga existencia entre nosotros. Si no es esa institución, desearía saber qué institución nacional vamos a crear con este nombre.

¿Hay algún informe de la comisión respectiva en el cual se de a conocer la naturaleza jurídica de esta institución?

Como la persona que está a la cabeza de esta institución es la persona que me atrevería a llamar la más respetable, no dudo de los buenos propósitos de ella, pero entretanto, ¿qué carácter jurídico tiene? Desearía que alguien me contestase esta pregunta.

El señor VALLES. — La institución a que se refiere el proyecto en discusión es privada, y fue fundada por varios caballeros y damas de la sociedad. Ahora se desea darle carácter oficial para rodearla de mayor prestigio y más eficacia, para presentarla con ese título a la Convención de Ginebra; a la vez que para impedir que otras instituciones se llamen también Cruz Roja. Su demanda es justa. Por eso he solicitado su inclusión en la tabla, y abogo ahora por su aprobación.

El señor MAC-IVER. — Desearía que el Gobierno diera su opinión al respecto.

El señor ERRAZURIZ LAZCANO. — Desempeñaba el cargo de Ministro de la Guerra cuando se dictó el decreto supremo que constituyó el comité de la Cruz Roja Chilena, para establecer correspondencia con instituciones internacionales congéneres.

Con posterioridad el Gobierno ha creído que aquel decreto no era título o formalidad bastante para que el comité nombrado en Chile se presente ante los que hay oficialmente reconocidos en otros países. De ahí este mensaje, por el cual se propone que a la Cruz Roja Chilena se le dé por ley el carácter de institución nacional, con lo que tendrá credenciales que la habiliten para tratar con las instituciones similares que existen en los demás países signatarios de la Convención Internacional de Ginebra. Así lo ha entendido la Comisión al recomendar la aprobación del proyecto.

Pudo haberse hecho la creación por un simple decreto; pero el Gobierno ha creído necesario añadir una formalidad más, y no hay inconveniente para aceptarla.

El señor MAC-IVER. — Pero entretanto yo desearía saber qué es esto de institución nacional, que no lo había visto antes.

El señor ERRAZURIZ LAZCANO. — Es algo nuevo, sin duda, Honorable Senador.

El señor MAC-IVER. — Yo desearía saber la razón que hay para introducir esta denominación. ¿Qué se llama institución nacional? ¿Qué efecto tiene? De otro modo yo preferiría el lenguaje ordinario. Entendámonos en el castellano corriente que siempre hemos hablado, y si es necesario hablar de institución nacional, entremos en eso, pero sabiendo con claridad qué es lo que se va a crear.

Yo no he podido darme cuenta del decreto que reconoció a las boy scouts como institución nacional: es, sin duda, una asociación muy simpática, muy útil, muy educativa, y ojalá se extienda más, pero esa declaración, lo repito, no la entiendo.

Por lo demás, yo no quiero ser un inconveniente para el despacho del proyecto. Me he permitido hacer estas observaciones más bien como una medida preventiva, para que no continúe esta creación de instituciones nacionales, sin que el concepto quede claramente establecido.

El señor OCHAGAVIA. — Algo parecido a lo que le pasa al Honorable Senador por Atacama respecto del aspecto jurídico de esta institución, me ocurre a mí, respecto de sus atribuciones y fines.

Algo sobre esto se encuentra en el artículo 2.º, que empieza de esta manera: "La Cruz Roja Chilena tiene por fines primordiales, en tiempo de guerra, atender al mejoramiento de las condiciones de los enfermos y heridos de los ejércitos en campaña", etc,

Esta parece que será la función más importante, tanto por lo que hemos oído hablar de la Cruz Roja en tiempos de guerra, como porque esa es la primera que se enumera al hablar de sus atribuciones.

Mientras tanto existe en el Ejército un servicio médico y no sé qué parte va a tomar la Cruz Roja al lado de este servicio del Ejército, ni cómo pueden obrar juntos.

Esto no lo entiendo bien. Y lo mismo me ocurre con otras atribuciones que se señalan en este mismo artículo. Así, por ejemplo, se dice que en tiempo de paz aplicará y extenderá su actividad a la educación higiénica del pueblo. Pero la educación depende del Consejo de Instrucción Pública o del Consejo de Instrucción Primaria; es decir, hay autoridades que tienen a su cargo ese rol, y entonces ¿qué participación puede tener la Cruz Roja en este asunto?

Por eso he dicho, que me ocurre sobre esto algo semejante a lo que le pasa al Honorable Senador por Atacama, respecto a una expresión que se emplea en el artículo 1.º del proyecto.

Por lo demás, no veo con qué medios va a contar esta institución para realizar la labor que se propone. En conclusión, no percibo bien el objeto práctico de lo que se trata de hacer.

El señor BARROS ERRAZURIZ. — A mí me

pasa todo lo contrario de lo que han manifestado los dos senadores que dejan la palabra, y declaro que daré mi voto al proyecto en debate con el mayor agrado.

Entiendo que el fin que persigue este proyecto es dar carácter legal al decreto que se dictó por el Ministerio de Guerra en Junio de 1920, que creó esta institución.

Sin entrar en detalles sobre la importancia que pueda tener el hecho de declararla institución nacional, deseo recordar que las funciones de la Cruz Roja no pueden ser más laudables.

En tiempo de guerra ayuda al cuidado de los enfermos, sin que esto signifique que vaya a reemplazar al servicio sanitario militar; como digo, ayuda al cuidado de los enfermos sin perturbar las funciones propias de aquel servicio que existe en el Ejército: en tiempo de guerra todo se hace poco.

En tiempo de paz, atiende al público, sobre todo en épocas de epidemia. En efecto, hoy mismo he visto en los diarios el crecidísimo número de vacunaciones que ha efectuado en Santiago esta institución.

No quiero entrar en detalles sobre las obras que realiza, pero, desde luego, por las personas que están al frente de ella, creo que es una institución que hace una labor muy laudable y que vale la pena que el Honorable Senado le preste su aprobación al proyecto en debate que viene a darle carácter legal.

El señor MAC-IVER.—Entonces, no se trata de la antigua institución de la Cruz Roja de Ginebra.

El señor BARROS ERRAZURIZ.—Según los antecedentes, se trata de la misma institución, señor Senador.

El señor MAC-IVER.—¿No podríamos esperar la sesión próxima, señor Presidente, para tratar este asunto?

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Si el Honorable Senador por Atacama así lo desea, podríamos dejar la discusión de este negocio para la próxima sesión.

Por lo demás, en este proyecto se establece que esta institución está de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10 de la Convención de Ginebra, que fija el personal privado, agregado al personal militar, y que autoriza a los Gobiernos de las distintas naciones a crear estas asociaciones y a reconocerlas oficialmente.

En vista del deseo manifestado por el Honorable Senador por Atacama, quedará este proyecto para la sesión próxima.

PROYECTO SOBRE REGLAMENTACION DEL TRABAJO DE LOS EMPLEADOS DE COMERCIO

El señor BRIONES LUCO.—He leído en uno de los diarios de Santiago el siguiente párrafo reproducido de uno de los diarios de Temuco:

"Octubre 27.—Por los empleados de comercio.—Después de repetidas gestiones ante los dueños de negocios, el Alcalde, señor Cabezas, ordenó el cierre del comercio durante 90 minu-

tos a la hora de almuerzo, a fin de dar el tiempo necesario a los empleados para que almuercen con tranquilidad.

"Esta medida ha dado origen a una presentación de más de cien comerciantes, pidiendo la derogación del decreto. Estiman que es ilegal, pues la ley no obliga a cerrar los negocios, sino que habla de dar tiempo a los empleados para que almuercen, pudiendo alternarlos en la atención de los negocios".

Este suelto de crónica está manifestando que existe en el país una necesidad urgente de legislar y reglamentar el trabajo de los empleados de comercio.

Hace tiempo sometí a la consideración de esta Cámara una moción proponiendo un proyecto de ley que contiene diversas disposiciones tendientes a establecer ciertas reglas especiales para el trabajo de los empleados de comercio.

El H. Senado ha despachado un vasto proyecto de legislación obrera. Este es el proyecto más avanzado que se ha discutido en el Parlamento chileno, y ha sido aprobado en una forma que merecerá seguramente el aplauso público. Pero el H. Senado no ha concluido su obra, pues le falta estudiar lo que se relaciona con este numeroso gremio de personas asalariadas que se llaman empleados de comercio, que reciben salarios más o menos semejantes a los que perciben los obreros, a pesar de que entre unos y otros hay diferencias notables en su régimen de vida y en su situación social.

Yo desearía estimular, por intermedio del señor Presidente, el celo de la Comisión respectiva, a fin de que se apresurara a despachar este proyecto, en la misma forma que lo hizo con el anterior de legislación social.

Yo llego a temer, después de la reforma del Reglamento del Senado, que establece que todos los proyectos pasarán a Comisión, que la Comisión de Legislación y Justicia se vea asediada por mucho trabajo, y sería conveniente en tal caso, crear en el Senado la Comisión de Legislación Social, como existe en la Cámara de Diputados. Luego llegará aquí, si no ha llegado ya, el importante proyecto sobre accidentes del trabajo, que, seguramente, va a ocupar la atención de la Comisión durante mucho tiempo.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Ese proyecto está en la Comisión de Legislación y Justicia; pero entiendo que no ha sido incluido en la convocatoria.

El señor BRIONES LUCO.—Me parece que están incluidos todos los de legislación social. La Comisión de Legislación y Justicia ha hecho una obra beneficiosa, y ha despachado, como he dicho, un proyecto de legislación obrera que es interesante en su fondo y en su forma.

Yo no he formulado indicación ninguna a este respecto, sino que he manifestado la conveniencia de que, si dicha Comisión estuviera abrumada de trabajo, estableciéramos esta nueva Comisión de Legislación Social. Al mismo

tiempo, me he permitido suplicar a la Comisión que tiene en estudio este proyecto relativo a los empleados de comercio, se digne ocuparse en él y despacharlo a la brevedad posible.

SERVICIOS DE AVIACION MILITAR

El señor ERRAZURIZ (don Ladislao).—De-seo hacer una ligera rectificación en la versión de la última sesión.

El decreto de 27 del presente, que critiqué en ella, tiene dos aspectos fundamentales: la independización de ambos servicios militar y naval, el primero; y el segundo, el de la desintegración o, mejor dicho, pulverización del del Ejército.

No ha sido mi ánimo hacer la crítica del primero.

Soy partidario del servicio de aviación único, y entiéndase que no excluye esta fórmula la autonomía que entre el civil y el militar debe establecerse.

MI opinión reposa, entre otros antecedentes de valor, que debí compulsar al dictar el decreto que acaba de derogarse, en las fundadas observaciones de la Dirección General de la Armada que siempre abogó por el servicio único.

En oficio de 28 de Noviembre de 1919, abogando la modificación de la organización de aquel entonces, el Director de la Artillería de Armada dijo textualmente: "Estoy enteramente de acuerdo con las siguientes consideraciones del Comité Técnico que recomendó para el servicio de aviación para la Marina y el Ejército de Estados Unidos, una sola organización. La comisión es de opinión que el desarrollo de los recursos aeronáuticos de Estados Unidos, y su aplicación a la guerra, con las mayores ventajas para el país, se pueden realizar mejor, por medio de planes y reglamentos para el desarrollo de la organización y operación de los servicios aeronáuticos del Ejército y la Marina, en lugar del desarrollo separado de cada servicio, dentro de sus áreas de responsabilidad.

"Aún cuando las operaciones del servicio aeronáutico de la Marina serán principalmente sobre el mar, y los del Ejército principalmente sobre la tierra, se puede decir, que en una guerra, los dos servicios tendrán que operar constantemente unidos. La línea de costa y las áreas de mar contigua serán el teatro de operaciones combinadas, en las cuales el servicio aeronáutico naval tendrá precedencia antes que se efectúe la invasión, y después tendrá la precedencia el servicio aeronáutico del Ejército, si el desembarco llega a realizarse. Pero en ambos casos cada servicio será suplementado, y apoyado por el otro.

"Por estas razones, la Comisión piensa que los pilotos y observadores de ambos servicios deben ser instruídos juntos... etc., etc. La Comisión cree que los tipos que adopte la aviación militar y la aviación naval, deben ser los más semejantes posibles, siempre tomando en cuenta los servicios que se requieran de cada uno,

que los motores a lo menos, deban ser del mismo tipo, etc., etc."

En oficio de 21 de Diciembre del mismo año se dice: "La unificación de los servicios de Aviación de la Marina y del Ejército, bajo una sola Dirección superior, fué solicitada por la Dirección General de la Armada, teniendo en vista la eficiencia del servicio mismo y la economía en personal y en dinero que representa esta unificación, como también la organización dada a este servicio, durante la guerra, por la mayor parte de los países beligerantes. La organización propuesta por la Armada dividía el servicio en dos secciones principales, la Sección de Aviación Nacional y la Sección de Aviación Militar, a cargo respectivamente de un oficial de la Armada, y de un oficial del Ejército, subordinados al director de la Fuerza Aérea Nacional.

La actual organización (que no estaba de acuerdo con la propuesta por la Armada), ha demostrado no corresponder a las necesidades del Ejército ni de la Marina, etc.

"Los dos servicios tienen responsabilidad y programas técnicos distintos, dentro de la misma organización, y quedarán mejor atendidos los servicios, y mejor resueltos los problemas de cada rama, si se confían a los oficiales respectivos el Ejército y Armada, dentro, naturalmente de la armonía y contacto, que deben mantener LAS DOS RAMAS DEL SERVICIO.

"Por lo tanto, el director del Servicio Aéreo debe tener un oficial de Marina, que sea su brazo derecho para la confección y el desarrollo del programa de construcciones y de instrucción técnica del personal del servicio de aviación naval.

"Las principales razones que aconsejan mantener la unificación de los servicios de aviación son:

- 1.0 DIRECCION SUPERIOR UNICA;
- 2.0 LA INSTRUCCION IGUAL Y UNIFORME;
- 3.0 ECONOMIA EN MATERIAL Y PERSONAL DE INSTRUCCION, DE SERVICIO, REPARACIONES Y REPUESTOS.
- 4.0 NECESIDAD DE MANTENER UNA FABRICA DE AERONAVES O TALLER CENTRAL DE REPARACIONES Y REPUESTOS.

"En vista de las consideraciones anteriores, me permito solicitar de V. E. la modificación del decreto de 18 de Marzo de 1919, introduciendo la división del servicio en dos ramas, la Sección de Aviación Militar, y la Sección de Aviación Naval, y SI ESTA MEDIDA NO ENCONTRARA FAVORABLE ACOGIDA, ESTIMO que sería preferible separar del todo ambos servicios, agregando la Aviación Naval a la Dirección de Artillería, etc., etc.

"Me permito agregar a la presente el proyecto primitivo de DIRECCION UNICA DE AVIACION PREPARADO POR LA DIRECCION DE ARTILLERIA EN FEBRERO DE 1919, y sometido a la consideración de V. S."

Moldeado precisamente sobre tales ideas, pero con las necesarias modificaciones de detalle que imponía la consideración de otros antecedentes, se dictó el decreto de 15 de Julio de 1920, que hoy se deroga.

Como de todos los asuntos de importancia que me correspondió resolver, conservo en mi archivo antecedentes completos, pero no creo del caso ocupar por más tiempo con su lectura a mis honorables colegas.

No obstante lo que dejo dicho, no puedo criticar la petición de la Dirección General de la Armada para que se separen los servicios.

Vea el por qué el Senado.

Hasta el día el Gobierno nada ha hecho para dotar a la aviación naval de aparatos modernos para el vuelo. La suscripción nacional reunió fondos considerables y entre ellos tenían los de las poblaciones marítimas, como Valparaíso, Antofagasta, etc., destinación obligada a emplearse en hidroaviones.

Se quejan los marinos, y con razón, de haberse suprimido totalmente por concepto de economías en el decreto de 11 de Agosto los fondos para la aviación naval.

Los dineros para arreglar como hangares las instalaciones de "Las Torpederas", ha sido preciso arrebatárselos a otros ramos de la actividad naval.

Y todo esto, habiendo importantes sumas de la suscripción nacional que pudieron dedicarse a atender estos menesteres, previa consulta de las comisiones erogantes.

Si en tal forma se atiende la aviación naval, justifico a la Dirección General de la Armada, que con su manejo autónomo puede amparar mejor el servicio que la Inspección de Aviación de los olvidos del Gobierno, que haya pedido su separación.

Ante el peligro de anonadamiento, cualquier solución es preferible.

Por eso no quise referirme a este aspecto del problema en mis observaciones anteriores, como se ve en el contexto general de ellas. Sin embargo, al escribir las conclusiones que sometía al estudio del Honorable Ministro, anoté impensadamente y obediendo al criterio que tengo al respecto, el punto relativo a la separación de los servicios.

Sabe, pues, Su Señoría que mis observaciones estaban encaminadas sólo a criticar, por el momento, la supresión de la Inspección de Aviación y la pulverización consiguiente de este servicio en el Ejército.

FERROCARRIL DE PEDEGUA A PETORCA

El señor LYON. — He leído en los diarios en los últimos días que el Gobierno tiene el deseo vehemente de dar trabajo a los desocupados. No pongo en duda la sinceridad de estos propósitos, y es por eso mismo que me ha llamado la atención lo que ocurre respecto de la construcción del ferrocarril de Pedegua a Petorca.

En los presupuestos de este año se consulta una suma apreciable para contratar la cons-

trucción de esa línea y, aun cuando la propuesta respectiva ha sido aceptada, no se da curso al decreto respectivo.

Desearía que el señor Ministro del ramo concurriera al Senado en la próxima sesión y nos diera alguna explicación al respecto.

Por mi parte, doy grande importancia a esta obra y desearía que se iniciara cuanto antes su ejecución.

PROCESOS ELECTORALES EN EL JUZGADO DE COELEMU

El señor CONCHA (don Luis E.)—Respondiendo el señor Ministro de Justicia a algunas observaciones que yo había formulado acerca del envío de un Ministro de la Corte de Concepción al Juzgado de Coelemu, para que se avocara el conocimiento de diversos procesos electorales que allí hay pendientes, dijo su señoría que no había todavía antecedentes suficientes para decretar esa visita.

El artículo 15 de la Ley de Municipalidades, que me voy a permitir leer, establece un plazo breve para que los jueces estudien y fallen las reclamaciones electorales. Dice el artículo:

Art. 15.— Contra las exclusiones y calificaciones ilegales y contra la admisión de excusas, resueltas por la Municipalidad, podrán reclamar los perjudicados y cualquiera del pueblo ante el respectivo Juez de Letras, dentro del término fatal de cinco días, contados desde la fecha de la respectiva resolución. A este efecto toda resolución de esa naturaleza será fijada el mismo día que se tome, en la puerta exterior de la Municipalidad y publicada en un periódico de la localidad.

El Juez de Letras, en primera instancia, y la respectiva Corte de Apelaciones, en segunda, conocerán de las reclamaciones interpuestas contra las referidas resoluciones de la Municipalidad. La sentencia de primera instancia se dictará dentro del término de veinte días, y la de segunda, dentro del término de diez días, contados desde que el asunto hubiere entrado al conocimiento del respectivo Juzgado o Tribunal.

En dichos juicios se procederá de oficio, breve y sumariamente, con intervención del Ministerio Público, consultándose si no fuere apelada, la sentencia de primera instancia y fallándose, en segunda, sin esperar la comparecencia de las partes. Los expresados juicios se tramitarán, además, en papel simple y libres de derechos de aranceles.

Los Tribunales de Justicia, en sus sentencias, podrán no sólo decretar exclusiones, sino también las inclusiones que procedan.

Como ve, honorable Presidente, estas reclamaciones debieron ser falladas, dentro del término de veinte días, por el Juzgado de primera instancia, y de diez por la respectiva Corte de Apelaciones; pero, en el caso de que se trata, han transcurrido los meses de Mayo, Junio, Julio, Agosto, Setiembre y Octubre y las reclamaciones no han sido despachadas.

Fué por esta circunstancia que al hacer mis

primeras observaciones, dije que el Juez de primera instancia era un poco parcial, porque no se pronunciaba con la debida oportunidad en este asunto. Pero ya que mi honorable colega el senador por Concepción, señor Aguirre Cerda, manifestó que no se podía decir que el Juez fuera parcial, emplearé otra frase: diré que estos Tribunales no han cumplido con su deber ya que han transcurrido más de seis meses sin resolver las reclamaciones a que me vengo refiriendo.

Se trata, señor Presidente, de la organización de una Municipalidad, y era lógico esperar que los Tribunales a los cuales la ley les ordena que de oficio sustancien y fallen las reclamaciones hubieran tomado un mayor interés en la constitución de una corporación de derecho público.

Con estos nuevos antecedentes, creo haber llevado al ánimo del señor Ministro de Justicia el convencimiento sobre la necesidad de decretar la visita.

Por mi parte, no puedo menos de insistir en mi anterior petición.

DEPOSITOS DE PETROLEO EN LA COSTA

El señor VALDES.— Deseo formular algunas observaciones al Honorable señor Ministro de Marina hacia un hecho que considero de importancia por la gravedad que implica en tiempos de paz y, sobre todo, en caso de guerra, caso que si no es cercano afortunadamente siempre es posible por desgracia.

Se trata señor, de que el Gobierno está concediendo permisos para construir en la rada de casi todos nuestros puertos principales, grandes estanques para petróleo u otros combustibles líquidos: los hay en Viña del Mar, Mejillones, Tal-tal, etc. etc.

Ultimamente una Compañía la Anglo Mexican Petroleum Co., ha pedido permiso para colocar sus estanques en Valparaíso, en la propia Avenida Altamirano, a 500 metros de los almacenes fiscales.

Nuestra costa, con el tiempo, se va a convertir en una serie de estanques de fierro llenos de combustible líquido. Estimo que esto constituye un peligro en tiempo de guerra. Una costa imposible de defender en toda su extensión como la nuestra, estará siempre sujeta a ser bombardeada por un buque o avión enemigo, y sin mucha dificultad, los depósitos pueden ser volados o destruidos. Y si se vaciaren para evitar el peligro el mal sería peor, porque quedaríamos sin combustible.

Un estudio serio de la materia y un reglamento, son a mi juicio de absoluta necesidad. Sé que las Compañías petroleras afirman que sus depósitos no constituyen peligro; pero la guerra demostró que hubo depósitos que hicieron explosión con granadas de trótil, disparadas a grandes distancias. En Estados Unidos ha habido una cantidad de explosiones de estanques de petróleo, originado por el rayo, como acabo de verlo en la revista de seguros "The Spectator".

Doy importancia a estos hechos, señor Presidente.

Como entiendo que el sitio elegido por la Anglo Mexican Co., es fiscal, y como sé que constituye un punto de inmenso valor comercial cuanto estratégico de la bahía de Valparaíso, que es una de las llaves de nuestro primer puerto, creo de interés público, por tal capítulo y por mis observaciones generales anteriores, que el Honorable señor Ministro de Guerra y Marina envíe al Senado los antecedentes de dicha concesión.

PROYECTO SOBRE INDULTOS

El señor SECRETARIO.— El Honorable Senador por Ñuble ruega a la Mesa tenga a bien anunciar para la tabla de fácil despacho de la próxima sesión, el proyecto de ley formulado en una moción que lleva la firma de varios honorables senadores, sobre indulto de reos.

El señor MAC-IVER.— ¿Para la tabla de fácil despacho?

El señor SECRETARIO.— Así dice la petición que ha enviado a la Mesa el Honorable Senador por Ñuble.

El señor MAC-IVER.— Yo me opongo a esa petición, si hay algún honorable Senador que me apoye.

El señor OCHAGAVIA.— Yo apoyo al Honorable Senador por Atacama.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).— La inclusión de un proyecto en la tabla de fácil despacho queda sometida al criterio del Presidente del Senado.

En el momento oportuno los honorables senadores pueden pedir el retiro de un proyecto de esa tabla; pero, por el momento, no es reglamentaria la oposición del Honorable Senador por Atacama, apoyada por el Honorable Senador por Chiloé.

Se ha pedido muchas veces que este proyecto sea discutido y como la tabla ordinaria del Senado le absorbe todo su tiempo anuncio para la tabla de fácil despacho de la sesión próxima el proyecto en referencia.

El señor MAC-IVER.— Y yo desde luego anuncio que pediré que pase a la tabla ordinaria.

EPIDEMIA DE VIRUELA

El señor CONCHA SUBERCASEAUX.— Voy a hablar nuevamente sobre la epidemia de viruela, señor Presidente, con el objeto de que la Mesa se digne dirigir oficio a nombre del senador que habla el Honorable Ministro del Interior, para saber si la Comisión nombrada por aquel Ministerio ha evacuado su informe respecto a los servicios de sanidad.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).— Se dirigirá el oficio a nombre del honorable senador por O'Higgins en la forma acostumbrada.

El señor CONCHA SUBERCASEAUX.— Deseo aprovechar esta oportunidad para dar lectura a un acuerdo tomado por la Sociedad Médica de Valparaíso en una de sus últimas sesiones.

El citado acuerdo, dice así:

COPIA

Considerandó:

1.º Que no se ha cumplido con la ley que establece que después de un año de promulgado el Código Sanitario, todos los habitantes de la República deben de ser vacunados y revacunados;

2.º Que ha habido negligencia para circunscribir los focos iniciales que se presentaron en la República;

3.º Que ha habido falta de previsión al no contar, después de ocho meses de epidemia de viruela en el país, con las placas de vacuna necesarias para abastecer los pedidos de las diferentes ciudades;

4.º Que el artículo 8.º del Reglamento de Vacunación y Revacunación priva al país del eficaz concurso que pudiera aportarle el cuerpo médico de la República; y

5.º Que la Sociedad Médica no podrá concurrir a las vacunaciones de la ciudad mientras subsista el artículo 8.º del Reglamento, que entraba su acción.

La Sociedad Médica de Valparaíso, declara:

1.º Que la población está insuficientemente defendida, y expuestos, por lo tanto, sus habitantes, a ser víctimas de la epidemia, si no se reacciona y se la deja tomar desarrollo;

2.º Que las medidas tomadas hasta aquí por la Dirección General de Sanidad, han sido insuficientes;

3.º Que es llegado el caso que la ciudad recurra a sus propios elementos para defenderse del peligro que la amenaza;

4.º Que debe suprimirse el artículo 8.º del Reglamento; y

5.º Que la Sociedad estaría dispuesta a tomar a su cargo, gratuitamente y bajo su responsabilidad, la vacunación intensiva de la población en breve plazo, siempre que el Gobierno concorra con la vacuna, los locales, y ponga bajo sus órdenes el personal indispensable que pudieran proporcionar el Ejército, la Armada y la Policía".

Este es el acuerdo que han adoptado los miembros de la Sociedad Médica de Valparaíso que cuenta en su seno con los más distinguidos profesionales del vecino puerto. Los hechos que han alarmado a los médicos de Valparaíso se están repitiendo diariamente en todo el territorio del país. Los diarios están publicando constantemente la noticia de que, a pesar de los continuos pedidos, no se les remiten las placas necesarias para la vacunación.

Por estas consideraciones yo rogaría al honorable Presidente, que se digne enviar el oficio que he solicitado.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Se procederá en la forma indicada por Su Señoría.

Terminados los incidentes.

COMISION MIXTA ESPECIAL DEL SALITRE

El señor SECRETARIO.—La Mesa propone a la Sala el nombramiento de los Honorables Senadores, señores: Barros Errázuriz, don Alfredo; Briones Luco, don Ramón; Errázuriz, don Ladislao; Rivera, don Guillermo; Zañartu, don Enrique y Valenzuela, don Régulo, para que formen parte de la Comisión Mixta Especial que se ha acordado designar para estudiar los problemas relacionados con el salitre.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Si no hubiera inconveniente por parte del Senado, se darían por aprobadas estas designaciones.

Queda así acordado.

Habiendo llegado la hora, se suspende la sesión.

—Se suspendió la sesión.

SEGUNDA HORA

OBRAS PORTUARIAS

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

Continúa la discusión del artículo 1.º del proyecto sobre construcción de obras portuarias en distintos puertos del país, conjuntamente con la indicación formulada por el Honorable Senador por Santiago, señor Echenique, para que se envíe el proyecto a Comisión.

El señor MAC-IVER.—Aunque no he estado presente en las sesiones anteriores en que se ha discutido este proyecto, noto que ha sido aprobado en general y que estamos ya en la discusión particular.

Yo no sé, señor Presidente, cómo va a resolver la Cámara todas las cuestiones que veo envueltas en este proyecto sin un estudio previo, sin tener conocimiento de los estudios que se han hecho acerca de las obras que se trata de ejecutar, sin tener a la vista, en fin, un informe de Comisión que nos dé alguna luz sobre esta materia.

A mí me parece que la Cámara debe tener presente una cosa, y es que con leyes no se ejecutan las obras de puertos que se trata de llevar a cabo; que la autorización que se nos pide no basta para realizar las obras que el proyecto consulta. Creo que los proyectos, que las leyes deben ser detenidamente estudiados, y que, sobre todo, debe disponerse de los recursos necesarios antes de emprender ninguna obra pública. Pero discutir un proyecto de esta entidad así no más, pensando que se dispondrá de los recursos indispensables, me parece que es incurrir en un error que puede producir consecuencias que la Cámara puede y debe evitar.

Este problema de la construcción de obras portuarias es uno de los más graves y complicados que tenemos en el país. Es indudable que la construcción de los puertos de Valparaíso, de Constitución, de Talcahuano y Valdivia,

será un gran progreso, algo que hará aumentar considerablemente la riqueza del país y disminuir los gastos de flete de las mercaderías y productos. Estas obras han debido ejecutarse hace muchos años. Las del puerto de Constitución, por ejemplo, debieron construirse hace cincuenta años, y Valparaíso debiera tener todas las obras e instalaciones propias de un puerto moderno desde hace veinticinco años; las obras portuarias de Talcahuano han debido estar construídas hace veinte años, y las de Valdivia, quince años atrás por lo menos. Estas obras han debido ejecutarse paralelamente con los ferrocarriles que tienen esos puertos como puntos de término, procediendo en esto, naturalmente, en relación con los recursos del Erario Nacional. Y por eso he dicho: las obras portuarias de Constitución debieron ser hechas hace cincuenta años. En 1870 nosotros teníamos capacidad para ejecutar esas obras; hace veinticinco o treinta años, después de los salitres, ¿cómo no hemos debido tener capacidad para construir las obras de los puertos de Valparaíso, Talcahuano y de Valdivia? Pero lo cierto es que no las hemos hecho. En cambio, se han hecho otras cosas muy diversas, se ha creado la cuestión social, tenemos los odios de clases; hemos formado millares de profesionales y muchos miles de aspirantes a empleados públicos. Hemos hecho muchas cosas y no hemos hecho esos puertos, de modo que yo considero el proyecto en debate, en sus líneas generales, como una especie de reparación, como una especie de desagravio del presente al pasado. Se trata de obras que debieron ejecutar los gobernantes de otras generaciones.

Miro por esto con mucha simpatía, el proyecto en debate. Pero, ¿por qué no vino antes?, ¿por qué viene ahora este proyecto? No quiero averiguarlo; pero lo cierto es que llega en mala hora. Obras públicas de esta magnitud no se realizan, como acabo de decirlo, con proyectos, sino que se necesita crédito, se necesitan recursos. Y ésta es la cuestión primera, la cuestión primordial en este asunto. Yo no sé dónde está el dinero, dónde está el crédito, dónde están los recursos para construir estas obras de puertos. Esta observación que formulo ahora en el Senado debieron hacérsela en la otra Cámara donde se aprobó el proyecto, porque me parece, señor presidente, que se ha querido cubrir la deficiencia de medios para realizar los fines que aquí se persiguen, con palabras, con tiempo, con disposiciones de carácter general, que no dan dinero, y que no son medio para conseguirlo.

El proyecto autoriza al Presidente de la República, por el término de diez años para realizar tales y cuales obras portuarias. Yo comienzo por preguntar: en una Cámara chilena, conocedora de las disposiciones constitucionales y de las reglas que rigen las autorizaciones que se dan al Gobierno ¿se daría una autorización

por diez años para ejecutar obras de esta naturaleza si se tratara de dictar una ley de estado normal? Creo que no.

Una autorización por diez años—me atrevo a decirlo—no es una autorización constitucional y no obedece a ninguna regla de buen Gobierno del Estado.

Y además, pregunto: ¿a quién se da esta autorización? Porque, en fin, si en un proyecto cualquiera se dice: "Autorízase al Presidente de la República, para hacer tal cosa", sabemos a quién conferimos tal autorización. Sabemos que el Presidente de la República está en la Moneda, sabemos que tenemos un Gobierno, conocemos a ese Gobierno.

Pero, ¿quién va a ser el Presidente de la República, dentro de diez años? ¿Quiénes van a constituir el Gobierno de Chile el año 1930 o 31? Yo no lo sé. ¿En qué estado va a estar ese Gobierno? ¿Qué grado de confianza va a merecer? Lo ignoro en absoluto.

Me excusará la Cámara si digo que yo no puedo dar una autorización que no es constitucional a un Gobierno cuyos funcionarios, cuya existencia no sospecho. Además de no ser esto constitucional, no lo encuentro razonable. Una Cámara legislativa debe saber a quién autoriza para hacer una cosa; debe medir el grado de confianza que merecen las personas a quienes concede esa autorización; no puede, a tontas y a locas, a ciegas, conferir autorización para invertir millones de libras esterlinas, para comprometer el crédito nacional en la forma que se trata de comprometerlo por medio de este proyecto.

¿Por qué se ha hecho esto? Yo no me doy más que esta explicación: porque se ha querido salir del paso en alguna forma. Se ha sabido que se carecía de recursos para la construcción de estas obras de puertos, y en lugar de estudiar el punto y de resolverlo, se ha recurrido a la prolongación indefinida, porque indefinida es esta autorización por diez años que se concede al Presidente de la República; porque no se ha conseguido el fin que se busca, porque con eso no se ha indicado la fuente de recursos y, en cambio, se ha incurrido en un pecado constitucional, en una extralimitación de las facultades que se conceden al Presidente de la República para la inversión de los dineros del Estado.

Vea la Cámara, si tengo o no razón entonces para decir: hay que estudiar este punto relativo a los recursos para llevar a cabo las obras de que se trata. Este punto capital ¿es irresoluble en los momentos actuales? De inmediato, es irresoluble. No tenemos dinero, nuestro crédito—que me parece sufre algo ya—debe emplearse en la satisfacción de las necesidades más primordiales del Estado. Pero, esta situación de hoy ¿es la situación de mañana? ¿es la situación de los años 1923, 1924, 1925? Yo me atrevo a decir que no; me atrevo a creer que hay medios que pueden indicarse en la ley como fuentes de recursos para la construcción, si no de todos

de los puertos que en realidad se necesita construir. Uno de ellos ya ha sido indicado en la Honorable Cámara, según he visto en los boletines de sesiones.

Alguien dijo: estas construcciones se harían sobre la base de que los gastos que demandasen las obras, fuesen cubiertos con las entradas que proporcionasen los mismos puertos.

La idea de hacer puertos en esa forma es una idea admirable, y puede dar buen resultado. ¿Por qué la conclusión de las obras del puerto de Valparaíso, por ejemplo, no podría hacerse en esta forma? ¿Por qué no podríamos construir así también la dársena comercial de Talcahuano? Tal vez estoy empleando un lenguaje que no corresponde al proyecto: estoy hablando de una dársena comercial de Talcahuano, y, según he oído, en el proyecto se trata de otra cosa; pero, yo no conozco el proyecto.

Por eso digo, ¿por qué no se podría construir el puerto comercial de Talcahuano como se intentó en 1894, sobre la base de pagarse las obras con las entradas del mismo puerto? ¿Por qué no se podría hacer también en esta forma el puerto de Valdivia y el puerto mismo de Constitución? Yo no veo inconveniente para estudiar el problema, traerlo resuelto a la Cámara y estampar su resolución en la ley.

Este proyecto es de una importancia de que no se puede dudar; pero, ¿por qué viene, no sólo en mala hora, en una hora de desgracia para las finanzas nacionales, sino que consultando la ejecución de tantas obras portuarias al mismo tiempo? ¿Por qué han de ser ocho puertos los que se construyan? Y note la Cámara: en un espacio de quinientas cincuenta millas, entre Valparaíso y Puerto Montt,—serán seiscientas a lo más—se trata de construir siete puertos, es decir, a razón de un puerto por cada ochenta millas.

Si no tenemos recursos para construir puertos en cantidad tan considerable, si no podemos tener recursos para ejecutar obras marítimas que habrán de importar muchos millones de libras esterlinas, ¿a qué aglomeramos este número de puertos en esa extensión de costas, a razón de uno por cada ochenta millas, como no los tiene probablemente ninguna nación americana y muy pocas de Europa? Pasaría tal vez lo que ocurrió en esta materia en Francia, donde para conseguir la adhesión de las Cámaras legislativas, a un plan muy vasto de obras portuarias, hubo necesidad de sacrificar muchos millones de francos a los egoísmos locales del país, o, en otros términos, para satisfacer los deseos de los electores de muchos senadores y diputados. Ese ejemplo ha debido servirnos de lección, pensando que si Francia, después de haber sacrificado muchos centenares de millones de francos, tal vez millares de millones de francos, concluyó por no tener ningún puerto, absolutamente ninguno, nosotros incurriríamos quizá en el mismo error aglomerando los puertos en la forma en que lo hace el proyecto en discusión.

Yo temo mucho que la construcción de mu-

chas obras portuarias simultáneas o casi simultáneas, en un espacio de tiempo escaso para esta clase de construcciones, influya considerablemente en la calidad y precio de ellas. Ya se están ejecutando obras portuarias en Valparaíso y en Talcahuano, y si a ellas agregamos las de Valdivia y Constitución, ¿no creen mis honorables colegas que la obra de mano que el costo mismo de las obras será mucho más considerable que si se estuvieran haciendo exclusivamente en Valparaíso y Talcahuano?

Si se ofrece como premio o pago de las obras las entradas de los puertos de Valparaíso, Constitución, Talcahuano y Valdivia no es lo mismo que ofrecer las entradas de dos de estos puertos concentrando en éstos los servicios de los cuatro. Emprendiendo a un tiempo la construcción de varios puertos para pagarse con sus entradas, naturalmente, se perjudica este sistema de pago y como consecuencia la construcción misma de estas obras.

Este inconveniente, ¿lo corregirá el Presidente de la República? Esto es algo que debe estudiarse y preverse; esto es algo que debe estar corregido o previsto en la ley.

¿Queremos puertos? Hagámoslos si tenemos recursos a la vista; señalemos en la ley misma los fondos con que han de construirse.

Tal como viene este proyecto no me parece aceptable. A la facultad que se da al Presidente de la República para construir puertos, es necesario acompañar los medios para llevar acabo esa facultad, esa autorización.

Luego, el proyecto no está bien, el proyecto necesita modificarse, necesita mejorarse. ¿Hay en mis honorables colegas la idea de sacrificarlo todo a título de que haya ley? ¿Hay el propósito de que este proyecto se despache y se promulgue como ley de la República? En este caso, quiere decir que habrá ley, pero no habrá puertos. El Congreso habrá despachado un proyecto, los señores senadores y los señores diputados habrán tenido la complacencia de dar su voto para que se construyan puertos, pero los puertos quedarán allá entre las sombras del porvenir, que seguramente no disiparán nuestros hijos, ojalá lo puedan nuestros nietos.

En el fondo, lo que estoy diciendo es lo siguiente: despachemos este proyecto, pero despachémoslo bien, no nos impacientemos, estudiemos, trabajemos. Yo personalmente tengo la idea de que podemos llegar a un buen resultado sin sacrificar al país ni sacrificar los puertos. La impaciencia, el afán de que salga luego este proyecto, no son buenos consejeros.

Desde que cambió la situación entre nosotros, desde que vimos el fondo de la caja fiscal, desde que estamos palpando nuestra pobreza, hemos debido pensar que este proyecto debía tener otra base.

Hay necesidad de puertos. Yo no discuto su utilidad para el futuro: ahí vendrán nuevas industrias, nuevas necesidades y con éstas, vendrán, naturalmente, nuevas construcciones y nuevas obras para sacar provecho de las loca-

idades respectivas. Pero en el día de hoy, ¿se necesita en nuestro país la construcción simultánea o casi simultánea de ocho puertos? Yo me permito dudarlo.

Siete puertos en 550 mil libras. Repito, yo sé que esto es un asunto de gravedad suma, porque aquí entran en juego los intereses locales representados por los sentimientos de sus representantes parlamentarios.

No intentaré convencer a una perona de Temuco, por ejemplo, que en el río Imperial no es necesario un puerto; sé que fracasaría.

No intentaré tampoco, convencer a otros, que el puerto de Lebu no es necesario por el momento. Me diría que el carbón nacional es la primera industria del país.

Pero ¿no habría manera de conciliar estos intereses? Porque, al fin, sobre estos intereses locales existen otros, que son mucho más grandes, y éstos son los intereses nacionales; otros intereses más considerables, que son los intereses del país, y tengo mucha fe en la energía de los sentimientos por los intereses nacionales, en general y en las ideas que a este respecto sustentan mis honorables colegas; y sé que al fin predominarían estos sentimientos no sólo en este recinto de la H. Cámara de Senadores que tiene una característica especial en su modo de ser moral, sino también en el recinto de la Cámara de Diputados donde se encuentran personas que tienen más contacto con los intereses de las provincias.

Y si nada se consigue, sería una temeridad intentar siquiera realizarlo, dictar una ley para que tenga los mismos resultados que han tenido las leyes francesas sobre construcción de puertos marítimos.

Yo tengo mucha fe, mucha confianza en los recursos de la inteligencia humana, sobre todo en los sentimientos del corazón de los representantes del pueblo de mi país. Pero hay que ver, hay que estudiar, hay que hablar, hay que consultar. De otra manera vamos al fracaso.

Hay un punto al cual me parece que mis honorables colegas darán alguna importancia. ¿Qué obras son las que se van a hacer? ¿Cuál es la construcción que se va a hacer en Talcahuano? ¿cuál en Constitución?

Para satisfacción de mi conciencia, yo quisiera oír una palabra; quisiera ver un plano, quisiera ver la lista de las obras. Hacernos votar un proyecto, así sin estudio, sin la visual material, sin antecedente ninguno, únicamente con este impreso que existe en la mesa de los honorables senadores, lo considero humillante. Decirnos: Ud. vota este artículo 1.º para construir estos puertos, según los planos que Ud. no conoce, según los proyectos que Ud. no ha visto y en conformidad a los planos que pueden hacerse después y a la resolución que pueda tomar el Presidente de la República, es algo que no debe hacerse. Yo no puedo votar en esta forma. A mí me alumbrá por aquí algo que está en el fondo de mi pecho, que tiene voz,

que tiene halagos, que tiene dolor y que se llama conciencia. Yo, sin esta conciencia, no podría votar.

A mí me parece que traer la cuestión a la Cámara reducida a este simple boletín, sin estudios previos, es como decirle al Senado: vote usted y no vea. Entretanto, nunca lo hemos hecho así. Este negocio de los puertos tiene cierta historia en este país. Cuando se trató de hacer las obras del puerto de Valparaíso, se confeccionaron los planos y los proyectos respectivos, y varios ingenieros, y asesores técnicos y miembros de la Marina vinieron a ilustrar a la Comisión. ¡Cómo se trabajó entonces! No veo a ninguno de los senadores de aquel tiempo; todos estarán, probablemente, bajo tierra. Pues bien, después de un detenido estudio de las indicadas obras, se vió la enormidad de lo que se pensaba hacer. El proyecto Kraus nos habría importado cerca de seis millones de libras esterlinas. Pero el estudio nos evitó incurrir en un error que habría sido dañoso para el país.

No pareció extraño a mis honorables colegas de aquel tiempo que el senador por Atacama creyera necesario discutir con alguna amplitud el proyecto relativo a las obras del puerto de Valparaíso, ya que la importancia de aquellas obras no era posible desconocerla.

Y ahora, en presencia del proyecto en discusión, me permito preguntar: ¿no se puede discutir con amplitud el proyecto que se nos propone? No, señor; debemos votar únicamente, podemos decir sí o no, sin saber, puede decirse, de qué se trata.

Por mi parte me atrevería a preguntar a la mayor parte de mis honorables colegas: ¿saben sus señorías de qué se trata? ¿Han visto los planos de las obras que se proyectan? ¿Han visto los estudios de las obras cuya construcción se nos propone? ¿Saben sus señorías en qué consisten esas obras? Estoy cierto de que la mayoría de mis honorables colegas no podría darme una contestación satisfactoria.

Sé que se consultan algunas obras complementarias de las que actualmente se ejecutan en Valparaíso, como tampoco ignoro que estamos gastando en la ejecución de esas obras, y que tendremos que gastar todavía más de la suma que corresponde a un puerto como Valparaíso, suma que tal vez excederá en dos, tres o cuatro millones de libras esterlinas. Sin embargo, yo digo: bien, a todo me avengo, ya que Valparaíso es el primer puerto de la República, pero, respecto de Talcahuano, ¿cuáles son las obras que se piensa ejecutar, cuáles son las obras que se nos propone? Yo no lo sé. Sabemos que allí se ha hecho lo que se llama una dársena militar, que por mi parte ignoro si lo sea, pero, el puerto comercial propiamente, aún no se ha construído, y nadie puede desconocer la utilidad de construir el puerto comercial de Talcahuano. ¿No es natural entonces que un senador, antes de votar el proyecto, sepa qué es lo que se va a hacer en Talcahuano?

He oído por ahí que ya no es aquella dár-

sena ideada por un conocido ingeniero, sino un proyecto nuevo. ¿Cuál será ese proyecto nuevo para Talcahuano? Yo no sé.

Pero, ¿cómo no he de saber lo que es el puerto de Constitución? Todos sabemos la importancia de este puerto, nadie puede negar que este puerto está en el centro de la parte más extensa, más rica y más poblada del territorio hasta el río Ñuble, que su población, con tendencia industrial, explota una enorme riqueza natural, que en la época presente, después de la gran guerra mundial, ha tomado mayor importancia. ¿Cómo no he de saber yo que esta parte del país será también fabril o manufacturera, no por medios artificiales, sino por los medios naturales?

Pero yo no he visto los planos del puerto de Constitución, yo no conozco el proyecto de ese puerto. ¿Y no le parece natural a la Cámara que sabiendo como sé estas cosas de esos lugares, diga aquí siquiera, muéstreseme el plano, dígame algo, exprésese en qué forma se va a hacer el puerto? No hay nada, porque para este proyecto no hay Gobierno. Es cierto que no hay Gobierno para nada en el país, pero en fin, para lo demás no se trata de construir obras públicas, se trata de otras cosas.

Yo sé que no debo hablar extensamente sobre este negocio, pero voy a agregar una consideración, que tiene por un lado un cierto carác-

ter personal: yo estudié hace muchos años, y me parece que muy detenidamente, este negocio de la construcción de un puerto en Constitución: todavía quedaban rastros de los proyectos antiguos sobre la materia, de aquellos que venían de épocas anteriores a la Independencia, y un representante popular, en cada sesión de la Cámara de Diputados hacía referencia a esta obra. Si el romano decía "delenda est Carthago", el chileno decía: "Señor Presidente, ¿y cuándo será puerto Constitución?" No se trata de esto, se le contestaba. Pero, al levantarse la sesión, él volvía a decir: ¿cuándo será puerto Constitución?

Desde entonces data la idea de construir este puerto de Constitución.

Cuando niño, yo lo oí mil veces; se repitió en todo el país, y era muy natural, porque entre Talcahuano y Valparaíso, en toda esa enorme extensión de nuestro territorio, no había ningún puerto.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Por haber llegado la hora continuará Su Señoría en la sesión próxima.

Se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión.

Antonio Orrego Barros,
Jefe de la Redacción.