

Sesion 17.^a extraordinaria en 13 de noviembre de 1918

PRESIDENCIA DEL SEÑOR BRIONES LUCO DON RAMON

SUMARIO

Se aprueba el acta de la sesion 16.ª—Cuenta.—Continúa y queda pendiente la discusion del proyecto sobre terminacion de las obras del puerto de Valparaíso.

DOCUMENTOS

Oficio del Senado con que remite un proyecto sobre ratificacion de un proyecto de lei de reforma constitucional.

Oficio del Senado con que devuelve el proyecto que autoriza a las municipalidades de Valparaíso y Viña del Mar para establecer un derecho de tránsito en el camino plano entre ámbas ciudades.

Oficio del Senado con que devuelve el proyecto sobre construccion y reparacion de pavimentos en Santiago.

Oficio del Tribunal de Cuentas en que comunica que ha objetado el decreto que espresa.

Oficio de la Comision Mista de Senadores y Diputados encargada de informar el proyecto sobre Banco Privilejiado, en que comunica que se ha constituido y elegido presidente a don Luis Claro Solar.

Se leyó y fué aprobada el acta siguiente:

Sesion 16.^a extraordinaria en 12 de noviembre de 1918.—Presidencia de los señores Briones Luco don Ramon y Jaramillo.—Se abrió a las 16 h. 12 m., y asistieron los señores:

Acuña Guillermo	Balmaceda T. Enrique
Aldunate E. Luis	Bañados Guillermo M.
Alemparte Arturo	Barrenechea Manuel J.
Arancibia L. Héctor	Bermúdez Enrique

Blanlot H. Anselmo	Prat Arturo
Boza Lillo Agustin	Prieto E. Jorje
Cárdenas Nolasco	Ramírez F. Tomas
Célis M. Víctor	Reyes del R. Octavio
Claro Cruz Emilio	Rivas Vicuña Pedro
Claro L. Samuel	Robles Victor V.
Claro Solar Raul	Rodríguez Saladino
Errázuriz Ladislao	Rodríguez Enrique A.
Gallardo N. Galvarino	Rodríguez M. Enrique
Garcés Gana Francisco	Ruiz Carlos Alberto
García de la H. M.	Ruiz de G. Arturo
Gumucio Rafael L.	Sánchez G. de la H. R.
Hederra Manuel	Silva C. Gustavo
Herrera L. José R.	Silva Rivas Julio
Larrain José Manuel	Silva Matías
Lavanderos Eduardo	Silva S. Jorje
Lezaeta A. Eleazar	Somarriva Marcelo
Lira Infante Alejo	Urrutia M. Zenon
Lisoni Tito V.	Valdes E. Santiago
Martínez Juan B.	Valdes Máximo
Medina Remijio	Varela Alejandro
Menchaca L. Tomas	Várgas Manuel
Montt Lorenzo	Vial Solar Alfredo
Opazo L. Eduardo	Vidal G. Francisco
Orrego L. Luis	Yávar Arturo
O'Ryan Manuel J.	Yrarrázaval Arturo
Oyarzun Enrique	Yrarrázaval Miguel L.
Porto Seguro Luis	

El S-cretario señor González Edwards y el pro Secretario señor Errázuriz Mac-Kenna.

Se leyó y fué aprobada el acta de la sesion 15.ª, celebrada el 8 del actual.

Se dió cuenta:

1.º De dos oficios del señor Ministro del Interior.

Con el primero remite, a pedido del se-

ñor de Castro, copia del oficio en que el Ministerio de su cargo da instrucciones al comandante de Carabineros sobre intervencion de la tropa de este Cuerpo en el fundo "El Olivar".—Quedó a disposicion de los señores Diputados.

Con el segundo acompaña el informe recaido en una presentacion hecha por los vacunadores rurales de Santiago en la cual formulan diversas observaciones para que se tengan presentes al tratarse del proyecto que modifica el Código Sanitario.—Se mandó a Comision Especial de Código Sanitario.

2.º De un oficio del señor Ministro de Justicia con que remite, a solicitud del señor Lezaeta, el informe evacuado por la Corte de Apelaciones de Santiago, relativo a la reorganizacion del Conservador de Bienes Raices de esta capital.—Quedó a disposicion de los señores Diputados.

3.º De un oficio del señor Ministro de Hacienda en que manifiesta que está incluido en la convocatoria el proyecto presentado por varios señores Diputados, sobre ampliacion de las obras del puerto de Valparaiso.—Se mandó al archivo.

4.º De cuatro oficios del Honorable Senado.

Con el primero devuelve aprobado en los mismos términos en que lo hizo esta Cámara, el proyecto de lei por el cual se autoriza la inversion de diversas cantidades de dinero en atender a los servicios dependientes del Ministerio de Instruccion Pública.—Se mandó comunicar a S. E. el Presidente de la República.

Con los dos siguientes devuelve aprobados, en los mismos términos en que lo hizo esta Cámara, los proyectos de acuerdo por los cuales se concede a la Sociedad Union de Obreros Coronel-Puchoco y Sociedad Veteranos del 79, establecida en Valparaiso, el permiso requerido por el Código Civil para que puedan conservar la posesion de algunos bienes raices.—Se mandaron comunicar a S. E. el Presidente de la República.

En el último comunica que ha aceptado la modificacion introducida por esta Cámara en el proyecto de acuerdo que concede al Cuerpo de Bomberos de Puerto Montt el permiso requerido por el Código Civil para que pueda conservar la posesion de un bien raiz.—Se mandó al archivo.

5.º De un informe de la Comision Mista de Presupuestos acerca del proyecto de lei de presupuestos para el año 1919, en la par-

te correspondiente al Ministerio de Justicia.—Se mandó tener presente.

6.º De tres oficios del Tribunal de Cuentas en los que comunica que ha tomado razon, despues de objetarlos por estimarlos ilegales, de los decretos números 997, 1,021 y 1,070, espeditos por el Ministerio de Relaciones Exteriores.—Se mandaron a Comision Permanente de Presupuestos.

7.º De dos solicitudes particulares.

La primera de la Municipalidad de Talca en que solicita la dictacion de un proyecto de lei de empréstito para pavimentacion y otros servicios.—Se mandó a Comision de Hacienda; y la

Otra de doña Zenaida Freire Malvacia v. de Simpson, nieta del jeneral don Ramon Freire, en que pide pension de gracia.—Se mandó a Comision de Guerra y Marina.

8.º De un telegrama del Excmo. señor Brum, Embajador Extraordinario y Ministro de Relaciones Exteriores del Uruguay, en que reitera sus agradecimientos por los honores que le dispensó la Cámara, durante su reciente visita a este pais.—Se mandó contestar y archivar.

A indicacion del señor Briones Luco (Presidente) se acordó, por asentimiento unánime, contestar el telegrama del Excmo. señor Ministro de Relaciones Exteriores del Uruguay, don Baltasar Brum, en que por intermedio de Su Señoría reitera a la Cámara de Diputados de Chile sus agradecimientos por las atenciones de que fué objeto.

Entrando a ocuparse de los asuntos anunciados para la tabla de fácil despacho, se pasó a tratar del proyecto remitido por el Honorable Senado que autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la suma de un millon de pesos, moneda corriente, en la adquisicion de carbon para la Armada y en dar mayor incremento a la extraccion de carbon en las bahías de Lota y Coronel.

Puesto en discusion jeneral y particular, a la vez, el referido proyecto, usaron de la palabra los señores Gumucio, Alemparte, Vial Solar, Yávar, Sánchez García de la Huerta, Robles (Ministro de Marina), Herrera Lira y Claro Lastarria.

El señor Herrera Lira formuló indicacion para reducir la suma consultada en el proyecto, de un millon a 750,000 pesos.

Cerrado el debate, se puso en votacion la indicacion del señor Herrera Lira, en la in-

telijencia de que si ella era desechada, se daría por aprobado el proyecto en los términos en que ha sido remitido.

Puesta en votacion la indicacion del señor Herrera Lira, fué desechada por 35 votos contra 5, quedando, en consecuencia, aprobado con la misma voacion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta la suma de un millon de pesos (\$ 1.000,000) moneda corriente, en adquirir carbon para la Armada y dar mayor incremento a la estraccion de carbon en las bahías de Coronel y Lota”.

A indicacion del señor Robles (Ministro de Marina), se acordó, por asentimiento unánime, tramitar el anterior proyecto sin aguardar la aprobacion del acta.

El señor Blanlot Holley hizo, con el asentimiento unánime de la Cámara, algunas observaciones relacionadas con los rumores de haberse producido algunos desórdenes en una manifestacion verificada el dia 2 de noviembre en el pueblo de Iquique en conmemoracion del hecho de armas de la guerra del Pacífico de la toma de Pisagua y espesó que Su Señoría, como testigo presencial de dicha manifestacion, podia asegurar que ella se habia verificado en correctas condiciones, sin que hubiera tenido lugar durante su desarrollo ningun hecho que pudiera dar márgen a los rumores a que se ha referido.

El señor Célis, con el asentimiento unánime de la Cámara, dió lectura a un telegrama dirigido a Su Señoría por un vecino de Quepe, juez de la cuarta subdelegacion de esa localidad, en que le pide solicite del señor Ministro del Interior el envio de fuerza de carabineros con el objeto de resguardar su vida e intereses, amenazados por algunos individuos que han hecho un robo de animales.

Por asentimiento unánime se acordó publicar en la version en la prensa diaria de la presente sesion algunos documentos a que dió lectura el señor Célis y que están relacionados con el asunto de que ha hecho mencion.

Dentro de la órden del dia, se constituyó

la Cámara en sesion privada con el objeto de ocuparse de solicitudes particulares.

Se adoptaron los siguientes acuerdos:

Por la unanimidad de 29 votos se declaró que los servicios prestados por don Ventura Carvallo Elizalde han comprometido la gratitud nacional, y por 25 votos contra 4 se aprobó el siguiente

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—En atencion a los servicios prestados al país por don Ventura Carvallo Elizalde, concédese a su viuda doña Adela Berdía de Carvallo, una pension de tres mil pesos anuales”.

Por la unanimidad de 29 votos se declaró que los servicios prestados por don Manuel Yáñez Romo no han comprometido la gratitud nacional, y por 29 votos contra 2 se aprobó el siguiente

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—En atencion a los servicios prestados al país por el profesor de instruccion secundaria, don Manuel Yáñez Romo, concédese a su viuda e hijas solteras una pension de gracia de \$ 2,400 anuales, de la que gozarán con arreglo a la lei de montepío militar”.

Por la unanimidad de 30 votos se declaró que los servicios prestados por don Ramon Luis Irarrázaval Vera no han comprometido la gratitud nacional, y por 28 votos contra 2 se aprobó el siguiente

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—Concédese, por gracia, a la viuda de don Ramon Luis Irarrázaval Vera, una pension de tres mil pesos anuales”.

Por asentimiento unánime se acordó levantar la sesion a las 18 horas 27 minutos.

Se dió cuenta:

1.º De los siguientes oficios del Honorable Senado:

Santiago, 12 de noviembre de 1918.—Tengo el honor de comunicar a V. E. que el Senado ha dado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—El Congreso Nacional, en uso de la facultad que le confiere el ar-

tículo 158 (167) de la Constitución Política, ratifica el siguiente proyecto de lei que, bajo el número 3,330 se publicó en el **Diario Oficial** con fecha 1.º de diciembre de 1917:

“Artículo único.—Reemplázanse los artículos 55 (64), 56 (65), 57 (66) y 58 (67) de la Constitución Política, por los siguientes:

“Artículo 55 (64). El nombramiento de electores se hará por departamentos noventa días antes de aquel en que espire la Presidencia. Las calidades de los electores son las mismas que se requieren para ser Diputado”.

“Art. 56 (65). Los electores reunidos cincuenta días después de aquel en que hayan sido nombrados, procederán a la elección de Presidente, conforme a la lei jeneral de elecciones”.

“Art. 57 (66). Las mesas electorales formarán dos listas de todos los individuos que resultaren elejidos y después de firmadas por todos los electores, las remitirán firmadas y selladas, una al Cabildo de la capital de la provincia, en cuyo archivo quedará depositada y cerrada y la otra al Senado”.

“Art. 58 (67). Veinte días antes de aquel en que espire la Presidencia, se abrirán y leerán dichas listas en sesión pública de las dos Cámaras reunidas que se celebrará en la Sala del Senado, a las 2 de la tarde, haciendo de Presidente el que lo sea del Senado, y se procederá al escrutinio y en caso necesario a reafirmar la elección.

Si por cualquiera causa no terminasen estos actos en la fecha indicada, continuarán en los días siguientes, constituyéndose el Congreso en sesión permanente”.

Dios guarde a V. E.—**Ismael Tocornal**.
—**Enrique Zañartu E.**, Secretario.

Santiago, 12 de noviembre de 1918.—Devuelvo a V. E. aprobado por el Senado, en los mismos términos en que lo hizo la Honorable Cámara de Diputados, el proyecto de lei por el cual se autoriza a las municipalidades de Valparaíso y de Viña del Mar para establecer un derecho de tránsito en el camino plano comprendido entre la Avenida Argentina de Valparaíso y el paradero de tranvías actualmente situado frente a la Caleta Abarca.

Tengo el honor de decirlo a V. E. en

contestación a su oficio número 162, de fecha 5 de setiembre de 1917.

Dios guarde a V. E.—**Ismael Tocornal**.
—**Enrique Zañartu E.**, Secretario.

Santiago, 12 de noviembre de 1918.—Devuelvo a V. E., aprobado por el Senado, en los mismos términos en que lo hizo la Honorable Cámara de Diputados, el proyecto de lei por el cual se autoriza al Presidente de la República para que una vez efectuado el servicio anual del empréstito contratado en virtud de la lei número 2,324, de 18 de julio de 1910, invierta el sobrante en la conservación de los pavimentos que se han ejecutado en conformidad a dicha lei, en las reparaciones de las calzadas pavimentadas con asfalto trinidad y en la ejecución de nuevos pavimentos.

Tengo el honor de decirlo a V. E. en contestación a su oficio número 19 de fecha 20 de junio último.

Dios guarde a V. E.—**Ismael Tocornal**.
—**Enrique Zañartu E.**, Secretario.

2.º Del siguiente oficio del Tribunal de Cuentas:

Santiago, 11 de noviembre de 1918.—Se ha recibido en este Tribunal para su toma de razón, el decreto supremo número 1,177, expedido por el Ministerio de Relaciones Exteriores el 31 de octubre último.

Por este decreto se autoriza al intendente de Concepción para jirar contra la Tesorería Fiscal respectiva por la suma de \$ 5,000, a fin de que los invierta en los festejos en honor de la República Argentina que se celebrarán en aquella ciudad; e imputa el gasto al ítem 162 del presupuesto vijente, que consulta fondos para imprevistos.

La Corte de Cuentas hizo a S. E. el Presidente de la República la representación del caso, porque, según la anotación puesta por la Dirección de Contabilidad al refrendando, el ítem al cual se imputa el gasto está excedido y este exceso no se encuentra comprendido en ninguno de los casos de excepción contemplados en el artículo 14 de la lei de 16 de setiembre de 1884.

S. E. el Presidente de la República ha tenido a bien insistir en la toma de razón del mencionado decreto y se ha procedido a esta formalidad en cumplimiento de las disposiciones legales que la ordenan.

En cumplimiento del deber que le impone a la Corte de Cuentas, el número X del artículo 5.º de la lei de 20 de enero de 1888, acordó poner en conocimiento del So-

berano Congreso el decreto objetado y el que ordena tomar razon de él.

En consecuencia, remito a V. E. copias autorizadas de los decretos y de la representacion legal de la Corte de Cuentas.

Dios guarde a V. E.—**J. Aguirre L.**

3.o Del siguiente oficio:

Santiago, 12 de noviembre de 1918.—Tengo el honor de comunicar a V. E. que, con esta fecha, ha procedido a constituirse la Comision Mista de Senadores y Diputados, encargada de informar sobre el proyecto de lei que crea el Banco Privilejiado de Chile y ha tomado los siguientes acuerdos:

1.o Elejir como su Presidente al que suscribe; y

2.o Celebrar sus sesiones con un quorum de siete miembros.

Tengo el honor de decirlo a V. E. para los fines del caso.

Dios guarde a V. E.—**Luis Claro Solar.**

PUERTO DE VALPARAISO

El señor **Briones Luco** (Presidente).—La órden del dia de la presente sesion son los proyectos relativos a obras portuarias y en primer lugar el que se refiere a las obras del puerto de Valparaiso.

Continúa la discusion jeneral del proyecto.

El señor **Claro Solar** (don Raul).—Estaba yo con la palabra, honorable Presidente.

El señor **Briones Luco** (Presidente).—Tiene la palabra, Su Señoría.

El señor **Claro Solar** (don Raul).—En la sesion anterior, señor Presidente, el honorable Diputado por Curicó, señor Rivas Vicuña solicitó la opinion del señor Ministro de Hacienda acerca de la importancia del proyecto en debate y de la urgencia de su despacho. El señor Ministro de Hacienda, manifestó que al dia siguiente se dirijiria a Valparaiso con el objeto de completar el estudio que habia estado realizando sobre el particular, y ofreció traer la palabra del Gobierno a este debate.

Desgraciadamente, circunstancias conocidas de todos nosotros no nos permiten contar en este momento con la presencia del señor Ministro de Hacienda, y, por consiguiente, no podremos oír de Su Señoría que el proyecto en estudio merece la amplia aceptacion del Gobierno.

Pero, felizmente, esta omision puede re-

pararse, puesto que todos mis honorables colegas han podido imponerse por las versiones de la prensa de la opinion francamente favorable a las obras del puerto de Valparaiso manifestada por el señor Ministro, en el curso de su visita.

El señor Ministro declaró que estimaba las obras del puerto de Valparaiso como algo de urgencia inmediata, agregando que su realizacion responde a una necesidad nacional y que Su Señoría en las Cámaras impulsaria el despacho del proyecto en estudio.

Estas declaraciones que el señor Ministro hizo a la prensa de Valparaiso no son nuevas: se han venido repitiendo en una serie de actos del Ejecutivo, verbalmente o por escrito.

En la sesion pasada, alcancé a leer algunas frases en que la Honorable Comision de Hacienda se refiere al punto en que ahora se ocupa la Cámara.

Dice la Honorable Comision de Hacienda en su informe:

“En la última memoria del Ministro de Hacienda, al tratar de las obras del puerto de Valparaiso, se hace presente la necesidad de terminar esta obra en forma que consulte las necesidades del comercio, para lo cual es indispensable construir el molo de abrigo con la lonjitud que propone el proyecto estudiado por la Comision”.

Tengo a la mano la Memoria del Ministerio de Hacienda, publicada en 1918. Dice sobre este particular, a propósito de las obras marítimas propiamente tales:

“Terminados los 300 metros de molo construidos, ha podido apreciarse la necesidad de prolongar esta obra, a fin de asegurar una superficie suficiente de aguas abrigadas, sin lo cual no se obtendria la utilidad efectiva de los considerables capitales invertidos para formar el primer puerto comercial de la República.

El Ministerio se preocupa del estudio de este asunto para poder aprovechar las actuales faenas y se presentará al Congreso el proyecto de lei que conceda los recursos necesarios”.

De modo, señor Presidente, que la presentacion de este proyecto de lei de iniciativa parlamentaria, fué solo un anticipo, un avance, sobre una resolucion meditada durante varios años por el Ejecutivo, resolucion que el Ejecutivo, mas que nadie, está empeñado en llevar a la práctica.

Si este proyecto de lei no hubiera sido de iniciativa parlamentaria, el señor Minis-

tro de Hacienda habria traído, por su parte, otro proyecto encauzado dentro del mismo orden de ideas.

Estas aseveraciones no son mías: son del señor Ministro de Hacienda anterior al que ocupa actualmente esta cartera.

Siento no tener a la mano el Boletín de Sesiones de esta Cámara, pero todos recordamos que cuando este proyecto fué presentado a la consideración de mis honorables colegas, el señor Ministro de Hacienda se anticipó a hacer declaraciones análogas a las que yo ahora me limito a repetir, diciendo que era su propósito, el propósito del Gobierno, presentar un proyecto de ley encauzado a estos fines y que aplaudía y agradecía la iniciativa parlamentaria que adelantaba un trabajo que el Gobierno estaba resuelto a encarar.

El señor Ministro reconoció que las circunstancias monetarias no eran las más propicias para hacer frente al desembolso de los gastos que imponía la terminación de las obras del puerto de Valparaíso, pero hubo de reconocer también que, aun en medio de las circunstancias difíciles de la situación, había que hacer frente a esos desembolsos, porque era el único medio de aprovechar las hijentes sumas invertidas en el puerto de Valparaíso.

Recordó el señor Ministro que en estas obras se ha invertido ya la suma de tres millones de libras esterlinas y que los trabajos realizados con el monto de esa inversión son absolutamente insuficientes, puesto que, como se dijo desde el primer momento, desde antes que se procediera a la contratación de esos trabajos, el puerto quedará absolutamente desahogado si no se termina el molo de protección.

Este molo que, según el proyecto aprobado por el Ejecutivo, debía tener un desarrollo de mil metros, no ha sido contratado sino por 300. Y como han podido observarlos todos los que han visitado el puerto de Valparaíso, como puede comprenderlo cualquiera que estudie con interés esta cuestión, esos 300 metros apenas hacen una pequeña salida sobre la línea jeneral de la costa, y ni siquiera alcanzan para constituir un fondeadero, una parte donde las aguas tranquilas permitan a los buques capear los temporales.

Ese molo de 300 metros no presta tampoco abrigo a los buques que atraquen al muelle para las operaciones de embarque y desembarque de mercaderías.

En estas condiciones cabe considerar una

cuestión económica fundamental, una cuestión, mas bien dicho, relacionada con el costo del puerto.

Se han invertido en esas obras tres millones de libras deducidas de un empréstito. Ese empréstito de tres millones de libras, según el proyecto aprobado por el Ejecutivo, debe servirse con las entradas propias del puerto.

Pues bien, señor Presidente, si ese puerto no se termina será imposible explotarlo en una forma racional, será imposible obligar a los buques a atracar a los muelles e imposible imponer las tarifas que deben dar el rendimiento, cuyo monto total anual debe ser para servir el empréstito. Y seguirá en Valparaíso el mismo sistema de lanchas que siempre ha existido, el sistema de embarque y desembarque por medio de lanchones particulares; y, por consiguiente, todos los trabajos de movilización se harán en iguales o peores condiciones que las actuales, sin que se obtenga por el Fisco un solo centavo de entrada para el servicio del empréstito.

Lo que pasará si la Honorable Cámara no presta su aprobación a este proyecto, es que las entradas con que se contaba del puerto mismo, no existirán, y se habrá hecho entonces una negociación ruinosa, no solo desde el punto de vista técnico y práctico, sino también desde el punto de vista financiero, ya que los trabajos del puerto no rendirán un solo centavo de entrada.

Por eso, aunque parezca elevada la cifra de 1½ millón de libras en números redondos que la iniciativa parlamentaria pide para terminar estas obras, esa cifra no es elevada en vista del resultado que va a dar, pues estas obras son el complemento obligado para habilitar el puerto de Valparaíso en forma tal que sus entradas den una suma suficiente para servir el empréstito.

Cómo no deseo demorar la aprobación de este proyecto, no voy a entrar en detalles acerca de las conclusiones a que llega el informe. Por otra parte, esos números están estensamente considerados en el referido informe, y a mis honorables colegas les bastará leerlo para darse cuenta de las proyecciones y alcance de este asunto.

Espero que en esta Honorable Cámara no habrán de levantarse voces para oponerse a este proyecto que tiene por objeto terminar obras que todo el mundo considera como una necesidad indispensable. En la convicción de que este proyecto no habrá de encontrar ningún obstáculo de parte de la Honorable Cámara, dejo la palabra.

El señor **Claro Lastarria**.—Como no sé si me encuentre en la Sala durante la discusión particular de este proyecto, deseo hacer algunas observaciones, para rogarle a alguno de los Diputados, autores de la moción, que se sirvan tenerlas presente en la discusión particular.

Me refiero a lo dispuesto en el artículo primero del proyecto.

En el artículo primero se autoriza al Presidente de la República para contratar, a precio alzado, por medio de propuestas públicas, en conformidad al proyecto de la Comisión de Puertos y al pliego de condiciones que formará al efecto la misma Comisión, la terminación de las obras de abrigo del puerto de Valparaíso y de los trabajos complementarios del mismo.

La ley que autorizó la construcción de las obras del puerto de Valparaíso, número 2,390, facultó al Presidente de la República para que dentro de un plazo determinado adoptara, previo el dictamen de una comisión, el plan definitivo de las obras. Este plan definitivo fué elaborado y se dictó, según mis recuerdos, el decreto que aprobó y fijó las obras definitivas que debían construirse.

Hoy día, lo que quieren los autores de la moción es que se consulte la autorización necesaria para completar las obras, complemento que se traduce en terminar el molo de abrigo, hasta darle la extensión de mil metros que calculó la Comisión de Puertos y con los elementos que estime necesarios para la movilización de mercaderías.

Si la ley se dicta en la forma que está redactada, temo que ella pudiera dar lugar a que se ordenara un nuevo estudio, o a que se elaboraran nuevos planos, nuevos pliegos de condiciones.

Yo creo que habría ventaja, dado los términos del proyecto, en que se diera lugar a esta idea en la redacción del artículo 1.º, y en este sentido me permito rogar al señor Secretario que se sirva tomarla en cuenta, por si no estoy presente en la discusión particular. Dejo anticipada una indicación para que en el artículo 1.º se precise exactamente que las obras se harán, en conformidad al proyecto de la Comisión de Puertos aprobado por decreto de tal fecha.

No quiero, por lo demás, anticipar opinión sobre el artículo 4.º, y me reservo para hacerlo cuando se éntre a la discusión particular.

El señor **Rossetot**.—He visto con mucho agrado, señor Presidente, que la Cámara ha-

ya acordado dedicarse a este proyecto sobre construcción de puertos en la República. Creo que este es uno de los problemas más interesantes, importantes y urgentes de que pueda ocuparse la Cámara.

Se ha hablado mucho en la prensa, y se ha repetido en la Cámara y por el Gobierno el concepto de que es necesario prepararse para la paz.

Oreo que para poder prepararnos para la paz es necesario que tengamos puertos en que puedan abrigarse las naves extranjeras que vengan a nuestro país.

Me parece que, como estadistas debemos abordar este problema en conjunto. Debemos dictar leyes que contemplen la construcción de todos los puertos que sean necesarios.

Há que tener en consideración, por otra parte, la topografía de nuestro país. Tenemos una costa dilatada y salidas fáciles al mar, pero tenemos solo bahías, es necesario construir puertos.

Parece que nuestros estadistas anteriores algo hubiesen querido hacer en este sentido.

Después de la construcción del ferrocarril central se inició la de algunos ramales a la costa, al parecer para darle salida fácil a nuestros productos agrícolas y para darle también un mayor desarrollo a todas nuestras industrias. Sin embargo, ha pasado un fenómeno muy curioso: se han hecho estos ramales de salida al mar y lo que se ha conseguido con ellos es absorber toda la producción de la costa para traerla a la línea central y llevarla a los únicos puertos de salida que tiene este país, Valparaíso y Talcahuano, haciéndose así un recorrido enorme que encarece los artículos de consumo, y produciendo cuantiosas pérdidas a la Empresa de los ferrocarriles, la que constantemente tiene que ser socorrida por el Fisco con sumas fabulosas, siendo ésta una de las causas principales del gran déficit en que nos encontramos actualmente.

Ahora mismo los ferrocarriles del Estado se encuentran en una situación difícil y con un déficit de cuarenta millones de pesos.

Yo creo, señor Presidente, que no podremos salir nunca de esta situación si no dejamos a un lado esta explotación absurda que se hace en nuestro país de los ferrocarriles del Estado. No hace mucho tuve ocasión de trasladarme desde el sur a Santiago en compañía de algunos de mis honorables colegas, y todos pudimos ver el enorme recorrido que hacen los productos de mas al sur de La Unión, como, por ejemplo, las

papas, las maderas, los ganados y otros muchos, para llegar hasta los centros de consumo, hasta Santiago, primero, para seguir de aquí camino de Valparaíso, donde son embarcados con un costo excesivo, debiéndose todo esto al hecho de no existir otras salidas al mar.

Todos mis honorables colegas—aun aquellos que no hayan hecho viajes muy largos,—habrán podido ver cómo vienen los trenes de vacío con todo su equipo, haciendo su recorrido a pura pérdida.

Lo que se necesita, ya que se trata felizmente de un problema muy claro, es dar salida al mar a los ferrocarriles por medio de la construcción de ramalles, para evitar así que todas las economías se gasten en carbón para las locomotoras que arrastran trenes vacíos. Si en lugar de hacer un recorrido de ochocientos o novecientos kilómetros, hicieran solamente uno de cincuenta o sesenta, teniendo salidas al mar, se economizarían por el capítulo de los fletes sumas verdaderamente enormes, pagándose solamente la cuarta o quinta parte de lo que se paga hoy día.

Este problema está perfectamente ligado con la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y no es posible desatenderlo. También está ligado a lo que todos deseamos, al abaratamiento de los consumos.

Quiero traer al conocimiento de la Cámara un detalle, un dato que tomé en Puerto Montt hará 2 o 3 años, cuando ya estaba para terminarse el ferrocarril a esa rejión.

La provincia de Llanquihue es productiva de papas principalmente. Antes este tubérculo se llevaba al norte de Rancagua o Curicó, ahora se lleva de Llanquihue o de Chiloé.

Y he visto contratar la tonelada de flete de este artículo, desde esas rejiones hasta Iquique, a 4 pesos 50 centavos oro. Este es el costo del flete por mar. En los ferrocarriles vale 3 pesos 50 centavos.

¿Es posible que estemos insistiendo en este absurdo, en esta economía que nos lleva a la ruina, con lo que nadie se beneficia?

¿Por qué no acometer estas obras de puerto de una vez por todas? ¿Por qué vamos a hacer las cosas de a poco? ¿Acaso el Estado no es solvente? ¿No podría el Estado contratar un empréstito por cincuenta o setenta millones de pesos para efectuar estas obras? Y si esta suma se considerara excesiva, ¿no ha habido insinuaciones de las rejiones de Talca, de Constitución, de Lináres, de Curicó, que ofrecen servir el empréstito que

sea del caso contratar con un gravámen adicional de las contribuciones de haberes? Puerto Saavedra, o sea la provincia de Cautín, ¿no ofrece la misma cosa?

Hace apenas 6 u 8 años,—como si dijéramos ayer,—entraban al río Valdivia vapores de gran tonelaje y el año pasado he visto vararse allí vapores de pasajeros de 60 toneladas. Hemos abandonado este puerto fluvial, de gran importancia en el Pacífico, por no hacer un gasto de 7 u 8 millones de pesos.

Puerto Saavedra cuesta 500,000 pesos y Constitución me parece que 6 u 8 millones de pesos. ¿Y nosotros estamos deteniéndonos en estos problemas tan pequeños, que nos están acarreado tantos perjuicios?

Creo que debemos reflexionar y ser un poco más patriotas y previsores, autorizando desde luego al Presidente de la República para que contrate los empréstitos necesarios para la ejecución de todas estas obras de puertos. No me opongo al despacho de ninguno de los proyectos que están actualmente en discusión, porque todas estas obras las considero de suma necesidad, pero deseo que no vayamos de a poco, pues esto produce mal efecto. No es digno de hombres de Estado el que porque un Diputado ha estudiado personalmente un proyecto determinado, pide que se dediquen algunas sesiones al despacho de ese solo proyecto. Creo que debemos abordar todo el problema, el conjunto de las obras de todos los puertos.

No sé yo, señor Presidente, en qué situación reglamentaria se encuentra el proyecto en debate. Me parece que estas sesiones están destinadas a tratar nada más que de las obras de los puertos de Constitución, Lebu y Valparaíso, y estimo que el acuerdo debe hacerse estensivo a todas las otras.

El señor **Briones Luco** (Presidente). — Estas sesiones están destinadas a tratar de todas las obras de puertos, honorable Diputado.

El señor **Rosselot**.—Celebro mucho que así sea. Espero que la Honorable Cámara, después de las observaciones que he hecho, se habrá convencido de que es necesario tratar de una vez por todas de los diversos proyectos que se refieren a obras portuarias y que los despache. Y esto es muy sencillo, pues casi todos estos proyectos están ya bien estudiados.

No habría más que sumar cuánto cuesta cada uno de estos puertos y formar un proyecto jeneral.

Para obtener los fondos necesarios, si se quiere, grávese con un tanto por mil adicional esas zonas, tal como se ha hecho con las zonas beneficiadas con las obras de regadío.

El señor **Opazo**.—Yo asistí, señor Presidente, a la discusión de este proyecto en la Honorable Comisión de Hacienda, y no suscribí el informe por cuanto no estuve conforme con la opinión de la mayoría.

Se comprenderá que esta disconformidad no nace de que yo sea enemigo del proyecto. No lo soy, ni de éste, ni de ninguno que tenga por objeto crear un puerto de importancia nacional.

Quizás no habrá ningún chileno que no desee que el puerto de Valparaíso sea el primero del país, o acaso, de ser posible, de Sud-América y del mundo. Ningún chileno habrá tampoco que no desee que todos los demás puertos necesarios para el comercio de cabotaje se lleven también a término feliz para que la agricultura, la industria y el comercio se desarrollen como es debido y crezca al mismo tiempo la riqueza pública y privada.

Pero para hacer estos gastos, que siempre son característicos, se necesita de recursos, de fondos disponibles.

Las medidas financieras buscadas para ejecutar las obras de este proyecto, no puedo menos de calificarlas de malas, fundándose en esto para negar mi voto.

Se ha recurrido al presupuesto general, a empréstitos y vales de tesorería. Es claro que no se pensó en otros recursos porque tal vez no existen o no se tuvo noticia de ellos, lo que está indicando que este proyecto no cuenta con los medios financieros necesarios para su realización.

La primera de las recomendaciones que se hacen en los días que corren, tanto a las instituciones de comercio como a las políticas y de Gobierno, es que huyan de los trabajos aventurados, de los negocios espuestos al azar de un fracaso posible, de las empresas muy costosas, porque cuando se ignoran los rumbos que los acontecimientos impondrán para el futuro, no se abusa del crédito sin exponerse a un desastre.

Yo no sé, señor Presidente: esta Cámara, que aparece estéril en sus tareas de las sesiones extraordinarias, con la duda de si impondrá o no al país el 2 por mil adicional y que no vacila y se apresta para autorizar grandes empréstitos ¿ignora que con ánimo ligero impone nuevas contribuciones

al país, quizás más gravosas que aquel dos por mil?

En efecto, con esta moción se intenta crear impuestos destinados a obras de puertos.

El empréstito no es sino el medio de hacer pasar el dinero del bolsillo de los contribuyentes al de los capitalistas, porque todo empréstito, cualquiera que sea su naturaleza, debe ser pagado por los contribuyentes.

Y cuántos no se estrañan y aun celebran que la Cámara resista con energía al dos por mil adicional, creado en contradicción con sus propósitos, y trabajan por que se apruebe esta ley que siembra nuevos impuestos con el pretexto halagador de obras públicas necesarias y al mismo tiempo tan celebradas como las del puerto de Valparaíso. Aprobar el empréstito para estas obras y rechazar aquella contribución adicional son dos cosas que no se hermanan y que al contrario pugnan entre sí.

Yo he oído en esta Cámara, los honorables Diputados lo habrán oído también, y aun se ha repetido en el Honorable Senado, que el dinero abunda en Europa y que nosotros vamos a tener también mucho dinero.

Lo que abunda en Europa es el crédito llamado papel moneda, y abunda en la proporción que se quiera, hasta el punto de que podemos convertir todas nuestras existencias y riquezas en ese papel que algunos hacendistas han querido pescar como oro.

Recuerdo que en las postrimerías del mes de mayo se dictó una ley con el objeto clarísimo y confesado de dar medios a los bancos de este país y a los particulares para convertir el capital chileno en oro extranjero, es decir, en papel moneda extranjero.

Los fines que se perseguían con esta ley tampoco fueron ignorados. Se decía que se buscaba el abaratamiento de los capitales, el interés bajo, la valorización de los bonos hipotecarios...

Y yo digo, señor Presidente, si este es el resultado que se perseguía con aquella ley ¿cuadrarán estos empréstitos internos que encarecen los capitales con aquellos propósitos de abaratarlos?

Cualquiera que tenga una ligera práctica de los negocios contestará negativamente la pregunta. Todo empréstito interno tiende necesariamente a hacer más costosos los capitales, puesto que los rarifica, y, por consiguiente, hacer subir los intereses.

De manera, entonces, que nosotros estaríamos trabajando con una mano para que

haya abundancia de capitales, por medio de emisiones ficticias y arbitrarias con las cuales se obtenga lo que se llama valorización de los bonos hipotecarios, y con la otra mano, estaríamos creando bonos de la deuda interna con el objeto de consumir aquella abundancia de capitales, desvalorizar los bonos hipotecarios y hacer mas raro y escasos los capitales que ántes, y, por consiguiente, mas alto el interes.

Mis honorables colegas saben perfectamente, conocen la teoría de los empréstitos estudiada por los economistas desde hace mas de un siglo.

No ignoran que hubo muchos que aconsejaban su uso como un beneficio cierto y una pérdida imposible, desde que lo que daba el pais suscriptor lo recibia por el otro, quedando por añadidura las obras públicas realizadas; y si por desgracia el empréstito se derrochaba, la nacion no perdía un centavo, todo quedaba en casa.

En presencia de una realidad económica y financiera tan extraordinaria, apénas se comprende que haya quienes miren los empréstitos con horror y los consideren como peligrosos instrumentos de bancarrota.

El eminente e ingenioso periodista Emilio de Girardi, mareado con los cinco mil millones que Alemania recibió de Francia despues de la guerra de 1870, veia en los empréstitos internos el porvenir venturoso de los paises, la fuente inagotable de su riqueza y engrandecimiento.

La forma injénua de su raciocinio reposaba sobre esta verdad elemental, que recuerdo casi con sus palabras: Sin dinero, no hai caminos de vecindad, ni vias públicas, ni ferrocarriles, ni canales, ni puentes sobre los rios y arroyos, ni puertos de entrada, fácil y seguro abrigo, ni saneamiento de las ciudades, ni grandes obras públicas, ni trabajo en las fábricas, ni escuelas para los niños, ni bienestar del pueblo.

Claro queda así, que si el oro es el nervio de la guerra, lo es con mayor razon de la paz, del progreso de los pueblos y la prosperidad de las naciones.

Como quiera que los empréstitos son la varilla de virtud que hace brotar el oro de la roca del erario nacional, ellos son tambien y serán siempre el mas seguro camino de progreso privado y público.

Emilio de Girardi se engañaba. Una cosa, señor Presidente, es crear la riqueza y otra, mil veces mas fácil, es destruirla.

Para crear la riqueza se necesita esfuerzo, trabajo, poblacion, ahorro, tiempo de

años y de siglos, miéntras que para destruirlo basta un instante.

El niño que necesita la asistencia de su madre, puede incendiar la casa levantada por el vigor guerrero de sus antepasados; así pasa con las ciudades y los pueblos que consumen en un instante de locura el trabajo de varias jeneraciones. Es un sueño eterno el de esperar que la riqueza venga de otro modo que por el trabajo y para los que trabajan.

Nosotros, señor Presidente, talvez no tenemos ningun problema mas grave, de mayor importancia y trascendencia que el relativo a la estabilidad del valor monetario y sin embargo, lo olvidamos, porque como no sea de palabra, procedemos respecto de él, como si no existiera.

En cambio, nos preocupamos de abaratar los intereses por medio de emisiones abundantes de papel que somos incapaces de rescatar; y si queremos hacer palpable nuestra conversion a las buenas doctrinas monetarias, levantamos empréstitos internos que despues no tenemos con qué pagar, sino con títulos de una deuda flotante, aptos para garantir nuevas emisiones, de moneda vana, como decimos.

Antes de emitir billetes garantidos con vales de tesorería, debemos empezar por saber cuáles son nuestras entradas y cuáles son nuestros gastos; esto es: cuál es la política financiera del Estado, nuestra norma de presupuestos, nuestro deber parlamentario.

¿Quién conoce aquí el presupuesto? ¿quién lo examina? ¿Quién lo estudia? Y esta es la tarea primordial, talvez la única que justifique la existencia de los parlamentos populares.

La guerra nos sorprendió frente a una crisis agrícola, económica y financiera. Nunca hubo una situacion mas favorable para echar los cimientos de nuestra política futura, revisando los presupuestos y señalando los rumbos de una nueva organizacion económica del pais. Nada se hizo; y la terminacion de la guerra nos alcanza con todos aquellos problemas en pié, aun sin resolver, porque ningun estadista ha querido abordarlos.

Es ya tiempo de que esos problemas se impongan de verdad a la consideracion parlamentaria, buscando sus raíces mas hondas en los presupuestos. Mis honorables colegas saben que estos últimos se componen de tres partes que son mui fáciles de dis-

tinguir. La primera se refiere a los empréstitos, sean esternos o internos; la segunda mira a las obras públicas y la tercera a los sueldos.

El señor **Briones Luco** (Presidente). —

Advierto al honorable Diputado que ha llegado la hora. Quedará Su Señoría con la palabra.

Se levanta la sesion.

—Se levantó la sesion.