

Sesion 39.^a ordinaria en 25 de agosto de 1886

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CUADRA

SUMARIO

Cuenta.—Se acuerda la tabla para la sesion siguiente.—Se aprueba en jeneral i particular el proyecto que concede a la sociedad de instruccion primaria de Copiapó permiso para conservar una propiedad.—Continúa el debate pendiente sobre un decreto de próroga para la construccion de un ferrocarril de la Calera a Ovalle.

Asistieron los señores:

Altamirano, Eulajio	Pereira, Luis
Antúñez, Carlos, (Ministro de Guerra)	Puelma, Francisco
Besa, José	Rodríguez, Juan E.
Castillo, Miguel	Saavedra, Cornelio
Concha i Toro, Melchor	Sánchez Fontecilla, Mariano
Correa i Toro, Carlos	Valderrama, Adolfo
Cuevas, Eduardo	Valenzuela C., Manuel
Elizalde, Miguel	Vergara Albano, Aniceto
Encina, José Manuel	Vergara, José Francisco
Fabres, José Clemente	Vergara, José Ignacio, (Ministro de lo Interior)
García de la H., Manuel	Vial, Ramon
Ibáñez, Adolfo	Zañartu, Javier Luis
Lamas, Víctor	i los señores Ministros de Relaciones Exteriores i de Justicia.
Lillo, Eusebio	
Marcoleta, Pedro N.	
Martínez, Aristides	

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Se dió cuenta:

1.^o De los siguientes mensajes de S. E. el Presidente de la República:

"Conciudadanos del Senado:

Estimo como un acto de verdadera justicia elevar al rango de jeneral de brigada en la plaza que existe vacante de esta clase, al coronel don Alejandro Gorostiaga.

Este distinguido jefe del ejército fué a la primera campaña de la última guerra en la clase de teniente coronel, de que se hallaba en posesion desde 1876; i despues de batirse al frente de uno de los cuerpos mas esforzados i de caer herido en el campo de batalla, volvió a terminar la guerra tomando parte en sus mas notables hechos de armas, i asumiendo en el último período de ella no solo funciones mui activas i laboriosas como jefe del Estado Mayor jeneral, sino otras de grave responsabilidad i de importantes consecuencias, como el mando en jefe de la division que operó en el norte del Perú i que con el triunfo de Huamachuco, nos puso en situacion de firmar la paz tan vivamente anhelada por el pais.

Es cierto que, despues de estos servicios tuvisteis a bien prestarme vuestro acuerdo para conceder a este distinguido jefe el empleo de coronel; pero no es ménos cierto que ese premio lo habia merecido ya el teniente-coronel Gorostiaga con los solos servicios prestados en mandos secundarios i con el solo trascurso del tiempo, como muchos otros de sus compañeros de armas.

Débele, pues, la nacion, en mi concepto, un premio especial por su inquebrantable entereza en llevar al enemigo, tres veces superior en número, hasta el campo de Huamachuco, i por su pericia para destruirlo allí alcanzando la señalada victoria cuya importancia política i militar reconoció el Congreso acor-

dando una especial condecoracion a los que en ella tomaron parte.

Despues de esa fecha, el coronel Gorostiaga continuó prestando importantes servicios, i es desde algun tiempo jefe militar i político del territorio araucano, que tanto debe en su organizacion i progreso actual a la acertada administracion de este jefe.

En virtud de lo que dejo espuesto, i cumpliendo con lo prescrito por el inciso 9.^o del artículo 82 de la Constitucion, vengo en recabar vuestro acuerdo para conceder el empleo de jeneral de brigada al coronel don Alejandro Gorostiaga.

Santiago, 24 de agosto de 1886.—DOMINGO SANTA MARÍA.—*Carlos Antúñez*.

"Conciudadanos del Senado:

Los largos i buenos servicios prestados en el ejército desde el año de 1848 por el coronel graduado don Hipólito Beauchemin, lo hacen acreedor en justicia a la efectividad de esa clase.

En posesion de su actual empleo efectivo desde enero de 1869, i siendo, por tanto, el mas antiguo de los tenientes coroneles, el coronel graduado Beauchemin no ha aprovechado, como sus demas compañeros de armas, las glorias de la última guerra para avanzar en su carrera.

Las necesidades del servicio público exijían que durante la ausencia del ejército un jefe esperto i de confianza mantuviera en sosiego la Araucanía, cuyas indómitas tribus habrian podido ser causa de seria perturbacion en momentos tan graves para el pais. El teniente coronel Beauchemin fué el jefe designado para esa delicada mision, i con los escasos recursos de hombres que pudieron ponerse en sus manos, la supo desempeñar de la manera mas cumplida.

Con posterioridad a esa época, el mencionado jefe ha continuado prestando servicios de diverso jénero, hasta que le fué confiado el mando del Batallon de Marina, que consideraciones de buen servicio aconsejaban reorganizar, cargo que desempeña hasta hoy.

Vengo, pues, en recabar vuestro acuerdo para concederle la efectividad del empleo de coronel.

Santiago, 24 de agosto de 1886.—DOMINGO SANTA MARÍA.—*Carlos Antúñez*.

"Conciudadanos del Senado:

Los dilatados servicios prestados al pais por el capitán de navío graduado de la armada don Juan E. López, el esmero que siempre ha puesto en cumplir satisfactoriamente las comisiones que se le han confiado, su contraccion al estudio i el haber trascurrido mas de diez años desde su último ascenso, lo hacen acreedor a la efectividad del empleo.

La hoja de servicios que os acompaño os impondrá de los detalles de su carrera; i no dudo de que en vista de ella me prestareis el acuerdo requerido por la Constitucion para conferirle el ascenso indicado.

Santiago, 23 de agosto de 1886.—DOMINGO SANTA MARÍA.—*Carlos Antúñez*.

Se reservaron para segunda lectura.

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

«Santiago, 24 de agosto de 1886.—Con motivo de

la solicitud que tengo el honor de remitir a V. E., esta Honorable Cámara ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Concédese a la Sociedad de Instrucción Primaria de Copiapó el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para conservar por treinta años la posesión de un sitio que adquirió en dicha ciudad por escritura pública de 31 de mayo de 1879.

Dios guarde a V. E.—PEDRO MONTT.—*Juan Antonio Orrego, Secretario*».

«Santiago, 24 de agosto de 1886.—Con motivo de las solicitudes de los señores Gubler i Subercaseaux sobre construcción de una línea de ferrocarril entre la ciudad de Santiago i el puerto de San Antonio que a virtud de acuerdo del Honorable Senado V. E. remitió con el oficio número 93 de 21 del presente, i de los antecedentes que tengo el honor de acompañar, esta Honorable Cámara ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.º Concédese a don Augusto Gubler permiso para construir i explotar una línea de ferrocarril de vapor entre la ciudad de Santiago i el puerto de San Antonio.

Art. 2.º Concédese asimismo el uso gratuito de los terrenos fiscales necesarios para la vía, estaciones i maestranzas, debiendo someterse en ese uso a los decretos o reglamentos que dicte el Presidente de la República para que no se dañe el servicio público.

Art. 3.º Concédese igualmente el uso de los caminos públicos en la parte que los atraviese la línea férrea, siempre que no se perjudique el tráfico jeneral.

Art. 2.º Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad municipal o particular que se necesitan para la construcción de la línea, sus estaciones, maestranzas i muelles, con escepcion de los muelles contruidos o que se construyeren.

Serán libres de derechos de alcabala las compras de terrenos que se hagan para la construcción de la línea i de los accesorios de que habla el inciso precedente.

Art. 5.º Se declaran libres de derechos de inter-nacion los rieles, coches, carros, máquinas, herramientas i demas materiales que se importen para la construcción i equipo de la línea i sus edificios, no pudiendo exceder de setecientos mil pesos (§ 700,000), oro chileno, el valor de los artículos que se importaren. El valor de estos objetos será determinado por un presupuesto que se someterá a la aprobación del Presidente de la República.

Los durmientes i los materiales a que el inciso anterior se refiere, serán conducidos por los ferrocarriles del Estado con una rebaja de cincuenta por ciento sobre las tarifas ordinarias de fletes.

Art. 6.º La línea férrea será del mismo ancho que la de los ferrocarriles del Estado i los planos de la obra serán aprobados por el Presidente de la República.

Art. 7.º Los planos deberán presentarse al Presi-

dente de la República dentro de un año, i seis meses despues de aprobados se iniciarán los trabajos.

Art. 8.º La línea se concluirá i entregará al tráfico público cuarenta meses despues de aprobados los planos por el Presidente de la República.

Art. 9.º La línea quedará sometida a la servidumbre de permitir el empalme de todo ferrocarril que construya el Estado o algun concesionario del Estado desde cualquier punto de ella hasta Quilpué o Valparaíso.

En este caso el peaje de los trenes de la línea que empalma se fijará en conformidad al artículo 31 de la lei de 6 de agosto de 1882.

Art. 10. Caducarán el permiso i las concesiones para la obra si no se presentan los planos, si no se inician los trabajos o no se entrega la línea al tráfico público dentro de los plazos establecidos en los artículos 7.º i 8.º

Pagará ademas el concesionario en cualquiera de estos casos una multa de veinte mil pesos.

El pago de la multa se garantizará a satisfacción del Presidente de la República.

Art. 11. El Estado se reserva el derecho de adquirir la línea i sus accesorios por su valor comercial a justa tasación de peritos, con mas un aumento de veinte por ciento sobre el valor de tasación; pero pasados treinta años desde que la línea se entregue al tráfico público, la adquisición podrá hacerla por el solo valor comercial de tasación.

Art. 12. La presente lei principiará a rejir desde su publicación en el *Diario Oficial*.

Dios guarde a V. E.—PEDRO MONTT.—*Juan Antonio Orrego, Secretario*».

Se reservaron para segunda lectura.

3.º De la siguiente mocion:

«Honorable Senado:

Por lei de 22 de julio de 1880 se manda suspender los efectos de la de 12 de setiembre de 1878 sobre ascensos militares.

Los motivos que dieron orijen a esa resolución, fueron, la necesidad que habia en ese entónces de facilitar al Supremo Gobierno la formación del gran ejército que hubo de organizarse a causa de la guerra contra el Perú i Bolivia; i la de llenar las continuas bajas que por acciones de guerra u otras circunstancias sufrían constantemente los cuerpos en campaña.

Hoi esas causas han desaparecido i no hai razon para que subsista el defectuoso sistema de ascensos que habia ántes de la lei suspendida.

Aquel sistema está basado únicamente en el mérito de la antigüedad de los oficiales en cuyos cuerpos ocurren las vacantes, sin que haya para los oficiales ilustrados i estudiosos otro estímulo en su carrera.

A fin de llenar este vacío, tengo el honor de someter a vuestra consideración el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Queda sin efecto la lei de 22 de julio de 1880 i se declara vijente la de 12 de setiembre de 1878 sobre ascensos militares.—*Cornelio Saavedra*.

Se reservó para segunda lectura.

4.º De una solicitud de don Julio Bernstein, propietario de la fábrica de refinería de azúcar de Viña del Mar, en la que pide se le devuelvan los derechos

de aduana que ha pagado por la internacion de las máquinas i útiles destinados a su establecimiento i que se le exima del pago para las que en adelante interne.

Pasó a la Comision de Gobierno.

El señor **Martínez**.—Pido la palabra para rogar al Senado se sirva dar preferencia al proyecto enviado por la Cámara de Diputados relativo a la concesion de un permiso a la Sociedad de Instruccion Primaria de Copiapó para conservar por treinta años una propiedad que ha adquirido.

Es un asunto mui corto i cuyo despacho no interrumpirá la órden del dia.

El señor **Cuadra** (Presidente).—En discusion la indicacion que acaba de hacer el señor Senador.

El señor **Zañartu**.—Desearia que quedase acordado que para la próxima sesion nos ocupásemos a primera hora del mensaje del Presidente de la República sobre ascensos a varios jefes del ejército i de la marina.

Esos ascensos son un verdadero acto de justicia a militares que se han conducido tan gloriosamente en la campaña.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Resolveremos primero acerca de la indicacion del honorable Senador por Atacama.

Si ningun señor Senador usa de la palabra con motivo de esa indicacion, se dará por aprobada.

Aprobada.

Nos ocuparemos de ella inmediatamente que la Sala se pronuncie sobre la indicacion del honorable Senador por Llanquihue.

Propone Su Señoría que el Senado se ocupe a primera hora de la sesion del viérnes próximo del mensaje relativo a ascensos que ha remitido el Ejecutivo; bien entendido que será despues de la eleccion de la Comision Conservadora, que, segun está acordado, deberá tener lugar en dicha sesion.

Si ningun señor Senador se opone, quedará así acordado.

Acordado.

Pasaremos ahora al proyecto a que ha aludido el honorable Senador por Atacama.

Se dió lectura al siguiente proyecto de lei:

«Artículo único.—Concélese a la Sociedad de Instruccion Primaria de Copiapó el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil, para conservar por treinta años la posesion de un sitio que adquirió en dicha ciudad por escritura pública de 31 de marzo de 1879».

El señor **Cuadra** (Presidente).—En discusion jeneral i particular.

Si ningun señor Senador hace uso de la palabra, se dará por aprobado.

Aprobado.

El señor **Martínez**.—Rogaria todavía al Senado acordara el envío de este proyecto a la otra Cámara sin esperar la aprobacion del acta.

Así se acordó.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Continúa el debate pendiente sobre el decreto de 4 de junio del presente año relativo al ferrocarril de la Calera a Ovalle.

El honorable Ministro de Justicia puede hacer uso de la palabra.

El señor **Varas** (Ministro de Justicia).—En la sesion anterior traje a la vista del Honorable Senado los actos i los precedentes administrativos establecidos por nuestros hombres públicos acerca de la inteligencia i del alcance que se ha dado a las facultades del Ejecutivo para llevar a efecto las resoluciones del Congreso.

Aun cuando abrigó la confianza de que esos precedentes bastarán a la Honorable Cámara no solo para explicar sino para justificar plenamente el procedimiento gubernativo, que ha despertado hoy la esquisita susceptibilidad de los que ayer no mas trazaron el camino que ha seguido mi honorable colega el señor Ministro de lo Interior, será útil i será todavía oportuno que el Honorable Senado tenga conocimiento de que los precedentes que he invocado no son los únicos ni los mas acentuados.

I para no hacer una historia que sería larga, invocaré solo el recuerdo de una lei i de una obra pública de grata memoria para el honorable Senador por Valparaíso: la lei de 26 de diciembre de 1872 i la construccion del ferrocarril de Curicó a Angol.

Por la lei que acabo de mencionar, se autorizó al Presidente de la República para que procediese a contratar por medio de licitacion pública la construccion del ferrocarril de Curicó a Angol con un ramal a los Anjeles, en conformidad a los planos i presupuestos formados por el ingeniero don Eujenio Poison.

Por decreto de fecha 27 del mismo mes, se fijaron las bases para la ejecucion de la obra.

Entre las bases determinadas por ese decreto, que lleva la firma del honorable señor Altamirano, se consignó «la de que la obra debia ejecutarse en conformidad a planos i presupuestos formados por el Gobierno».

Se estableció, tambien la condicion, como dice el honorable Senador por Santiago, «de que los trabajos se iniciarian en el término de dos meses, contados desde la fecha en que se otorgase la escritura pública del contrato».

Se estableció, ademas, que el contratista pagaria una multa de cien mil pesos en el caso de no cumplir las obligaciones contraidas.

En el plazo fijado para iniciar los trabajos, debian entregarse los planos i presupuestos.

Aceptadas estas bases o condiciones, se otorgó la escritura pública.

Como lo habrá observado la Honorable Cámara, las condiciones establecidas en el caso de la construccion del ferrocarril de Curicó a Angol, para el efecto de presentar planos i presupuestos e iniciar los trabajos, son mas limitadas i restrictivas que las fijadas para la construccion del ferrocarril de la Calera a Ovalle.

La Honorable Cámara no habrá olvidado que la causa única ostensible de la cruzada emprendida contra el decreto de 4 de junio último, es la de llevar a efecto la construccion del ferrocarril de la Calera a Ovalle no obstante no haberse presentado los planos i presupuestos en el plazo señalado. Es esto lo que está denunciado ante la Cámara i el pais; es esto lo que exalta el espíritu i provoca llamamientos a la defensa de la Constitucion i de las leyes.

De presumir es, entónces, que el hecho tan calorosa

mente censurado no tenga precedentes en nuestra historia administrativa.

Pues bien, es sencillamente la ejecucion de un acto realizado por el mismo honorable señor Altamirano, sin que el Congreso se haya alarmado, i sin que la Constitucion se haya visto amenazada.

Los planos i presupuestos para la construccion del ferrocarril de Curicó a Angol no se entregaron en el plazo señalado, los trabajos no se iniciaron en el término fijado, ni se pagó la multa estipulada.

Estos hechos están establecidos en una sentencia judicial no modificada aun. ¿Lo será mas tarde? No lo sé; pero entre tanto, esos son los hechos establecidos.

El señor **Concha i Toro**.—¿Me permite el señor Ministro? Desearia que Su Señoría indicara quién debió presentar los planos i presupuestos.

El señor **Varas** (Ministro de Justicia).—Esa es otra cuestion que está sometida al fallo de los tribunales.

El señor **Concha i Toro**.—No es eso lo que deseo saber, sino si los planos i presupuestos debian presentarse por el Gobierno.

El señor **Varas** (Ministro de Justicia).—Es exacto; pero, como se dice, el orden de los factores no altera el producto.

El hecho es que una de las partes contratantes estaba obligada a entregar los planos i presupuestos en un plazo determinado, i esto es lo único conducente a la cuestion.

¿Consideró caducado el contrato el señor Ministro de lo Interior de 1873 e ineficaz la autorizacion concedida al Presidente de la República para hacer construir ese ferrocarril?

¿Ocurrió al Congreso para obtener una nueva autorizacion o para prorrogar el plazo para la entrega de los planos i la ejecucion de la obra?

A estas preguntas solo podrá responder el ruido de los martillos de que nos hablaba con tan lejitima satisfaccion el honorable señor Altamirano.

La obra se llevó adelante sin ocurrir al Congreso, sin solicitar, que yo sepa, autorizacion alguna.

¿I lo que era lícito, legal i constitucional en 1873, es ilegal, anti-constitucional i criminal en 1886?

El procedimiento del Gobierno que traducía i daba ejecucion a la voluntad del Congreso llevando adelante la construccion del ferrocarril de Curicó a Angol ¿es hoy un atentado contra la Constitucion tratándose de construir el ferrocarril de la Calera a Ovalle, mandado ejecutar por la voluntad unánime del Congreso?

¿Será necesario insistir mas en la justificacion del procedimiento del Gobierno?

Pero la estraña perturbacion que ha producido en el espíritu del honorable Senador por Valparaíso la construccion del ferrocarril de la Calera a Ovalle, lo ha llevado hasta creer que la lei de 17 de enero de 1884 manda que la garantía se pague despues que el ferrocarril esté concluido en todas sus partes.

La lei de 17 de enero no prescribe ni insinúa siquiera semejante forma de pago.

Ella se limita a establecer que el Estado garantiza al concesionario, por el término de treinta años, el interés de cinco i medio por ciento anual sobre el valor de los presupuestos aprobados, dejando al Gobierno, encargado de ejecutar la lei, determinar i acordar lo

mas conveniente para los intereses del Estado sobre la forma del pago.

¿Era mas conveniente acordar el pago total de la garantía solo cuando estuviera concluido todo el ferrocarril, i dejar al concesionario que explotase por su sola cuenta i provecho secciones parciales de la línea, o convenia mas a los intereses del Erario nacional tomar en cuenta el producto de esas secciones parciales para el pago de la garantía?

El Gobierno ha estimado preferible tomar en cuenta los productos de las secciones parciales, teniendo muy en consideracion que entre esas secciones se encuentran las de los valles de la Ligua i de Choapa, que seguramente dejarán un provecho líquido muy superior a la garantía de cinco por ciento que ha aceptado el concesionario, i que éste aprovecharia si solo hubiera de pagarse la garantía sobre el producto total de la línea, es decir, cuando el ferrocarril llegase a Ovalle. La esperiencia ha demostrado que el pago por secciones, cuando se encuentran en las condiciones de ubicacion i produccion de los valles mencionados, es ménos gravosa para el Estado.

Pero, decia el honorable Senador por Valparaíso, en la construccion del ferrocarril argentino se ha determinado espresamente que la garantía no se pagará sino cuando esté concluida la obra i llenadas ademas otras condiciones.

Aquello se explica. Las condiciones de construccion i de explotacion de ese ferrocarril son muy diversas de las del ferrocarril de la Calera a Ovalle. Aquél no producirá provecho alguno mientras la obra no haya llegado a su término i llenándose las demas condiciones que pueden hacer provechosa su explotacion. No sucede lo mismo con el de la Calera a Ovalle, pues en éste hai secciones intermedias, como las ya mencionadas, que darán un producto seguro i superior a la garantía otorgada por el Estado.

No hai, como ve el Senado, comparacion posible entre el ferrocarril trasandino i el ferrocarril a Ovalle; no hai nada que justifique las observaciones comparativas hechas por el honorable Senador por Valparaíso bajo el punto de vista legal i económico.

Lo establecido en el decreto de 22 de marzo respecto del pago de la garantía por secciones, es perfectamente legal i conveniente para los intereses del país.

I es en verdad estraño que solo hoy, en agosto de 1886, venga a saltar a la vista la ilegalidad o inconstitucionalidad de este ya viejo decreto.

Pero, ¿i la liquidacion? dice el honorable Senador por Valparaíso. ¿Cómo se practicará ésta por medio de un interventor cuando las confusiones que se producen son tantas i tales que en cada año tendremos un pleito?

Presumo que el honorable Senador adelante estas provisiones por el semillero de cuestiones i de litijios en que estamos envueltos por la construccion del recordado ferrocarril de Curicó a Angol.

Si tal situacion llegase a producirse, el remedio es bien sencillo: lo ha indicado el mismo honorable Senador: determinar la utilidad por un tanto del producto de la empresa.

Pero en la festinacion que produce al honorable Senador por Valparaíso la construccion de ferrocarril de la Calera a Ovalle, llega a ver condiciones i alteraciones *a posteriori* en las bases del contrato, e in-

versiones i depredaciones en lo que es simplemente medio de ejecucion del contrato.

Así es como ha calificado tambien de modificacion posterior la forma de pago de la garantía i el reembolso de esta misma garantía pagada por el Estado. Pero acerca de estos últimos dos puntos, o el honorable Senador ha leído mui lijamente el contrato celebrado con el concesionario, o ha olvidado que el decreto de 22 de marzo, en el cual se consignan esas condiciones, es anterior a la licitacion pública, i por consiguiente, conocidos de todos los interesados en la ejecucion de la obra. Luego, entónces, no puede observar el señor Senador, como lo ha hecho, que vendrian a introducirse estas modificaciones sin haber tenido conocimiento de ellas los licitadores, des-nivelando así la situacion de los que hubieran podido interesarse en hacer propuestas.

Por otra parte, si el Congreso hubiera de estar dictando leyes para cada uno de estos detalles, para cada uno de estos procedimientos de mera ejecucion, tendríamos una verdadera confusion de poderes i un cúmulo tal de prescripciones reglamentarias, que llegaríamos a una situacion en que nadie querría contratar con el Estado.

Para tranquilizar al honorable Senador acerca de estas condiciones de ejecucion de la obra, que tanto alarma hoy su celo por la Constitucion i las leyes, voi a traer a su memoria la intelijencia i la aplicacion práctica dadas a esta clase de contratos.

Por el artículo 12 del decreto de 27 de diciembre de 1872, que pasó a ser cláusula del contrato, se estipuló que se retendría un diez por ciento del valor de los trabajos del ferrocarril para garantir el cumplimiento de las obligaciones del contratista.

Por decreto de 9 de abril de 1875, se eximió al contratista de la retencion, mandándosela entregar i sustituyéndose por otra obligacion, la de otorgar fianza. Este decreto lleva la firma del honorable señor Altamirano.

Hai aquí, segun Su Señoría, una infraccion del contrato. ¿Importa ésto, sin embargo, una infraccion de la lei? ¿Se necesitaría una lei especial del Congreso para autorizar esa modificacion?

El señor **Fabres**.—Hai una lei especial sobre este particular.

El señor **Varas** (Ministro de Justicia).—¿Sobre qué, señor Senador?

El señor **Fabres**.—Sobre que una garantía o una fianza, segun el Código Civil, puede sustituirse por otra.

El señor **Varas** (Ministro de Justicia).—Celebro la interrupcion del señor Fabres, pues si el contrato ha de apreciarse por las disposiciones del Código Civil que lo rijan, estoy de acuerdo con el señor Senador.

Pero en este momento estoy considerando actos meramente administrativos, precedentes establecidos para justificar la correccion del decreto de 4 junio último. I para confirmar esa correccion traeré a la vista del Honorable Senado otro precedente aun mas decisivo.

Segun las especificaciones que formaban parte del contrato, el pago de los materiales encargados al extranjero debía verificarse cuando fuesen desembarcados en Chile i recibidos por el ingeniero en jefe.

Sin embargo, por decreto de 13 de mayo de 1875, se mandó entregar anticipadamente el valor de los materiales, sin que hubieran llegado a Chile, en vista solo de los conocimientos que mandaba de Lóndres un ingeniero inspector de ellos.

¿Se estimó este decreto como una alteracion del contrato, como una infraccion de la lei? Debe presumirse que no, desde que él lleva la firma del honorable señor Altamirano, que reivindica hoy las facultades legislativas.

Ya ve el Senado cómo el Ejecutivo asumia el carácter de parte contratante, en virtud del mandato de la lei, para consultar el espíritu de ésta i para darle su mas fiel i completa ejecucion.

Dados estos antecedentes, ¿puede estimarse como un procedimiento que perturbe nuestras instituciones, el de que acuerde con el contratista la manera de determinar las utilidades de la empresa para el efecto de reintegrarse el Estado de la garantía pagada? Si esto pudiera alegarse ante un tribunal de justicia, no puede tomarse en consideracion en una Cámara.

Paréceme innecesario insistir mas sobre estos detalles i prolongar un debate que por sí solo llega a su término. Pero no dejaré la palabra sin hacerme cargo de una observacion aducida por el honorable Senador de Valparaíso, acerca de la influencia perturbadora que, segun él, está llamada a ejercer la fluctuacion del cambio comercial en el pago de la garantía acordada al concesionario.

Su Señoría no acertaba a esplicarse cómo pueda dejar de tomarse en consideracion decisiva esas perturbaciones. Ello es, sin embargo, mui sencillo, desde que en la lei se determina que el tipo del cambio que ha de tomarse en cuenta para el pago de las garantías, es el del oro de Chile a la época de efectuarse éste.

¿Sobre qué recae la garantía? Sobre el monto del presupuesto aprobado por el Gobierno i sobre el valor de él reducido a oro se efectúa el pago al tipo de 44 peniques por ejemplo, que es el que actualmente tiene el oro de Chile. Hai, por consiguiente, un tipo de cambio fijo i conocido, i no hai, por lo mismo, motivo alguno para que dicho cambio pueda estar subordinado a las fluctuaciones del tipo comercial. Esto me parece por demas claro i sencillo.

Pero, a pesar de todo, el honorable Senador por Valparaíso anuncia desgracia para el ferrocarril de la Calera a Ovalle. El honorable Senador me escusará que no tenga para este ferrocarril los vaticinios ni las profecías de Su Señoría, pues en mas de una ocasion no se han cumplido.

En sus tristes presajios destina Su Señoría el ferrocarril de la Calera a Ovalle solo para apostar carreras con los vapores que recorren las costas. Felizmente, la rejion que él está llamado a servir tiene por sí sola riquezas bastantes para ser mui valiosas esas carreras; i aun cuando él solo hubiera de servir para el fin a que el honorable Senador lo consagra, siempre sería preferible correr en él ántes que hacer correr de nuestro país a los obreros i capitales extranjeros que nos traen trabajos, industrias i riquezas.

El señor **Altamirano**.—No haré cargos al señor Ministro por el jiro que ha dado a su discurso, sin embargo de que tendria perfecto derecho para

hacerlo. Un Gobierno que se vé obligado a defender la legalidad de actos por él ejecutados, no cumple su deber presentando antecedentes que manifiesten que hubo en el pasado gobernantes que en situaciones mas o ménos análogas se hicieron tambien reos de flagrantes inconstitucionalidades.

Comprendo que en una buena defensa se haga mérito de esa clase de antecedentes, pero haciendo que ello figure en segundo término, dejando para el primero la defensa propia i directa.

Pero sea como fuere, por esta vez los antecedentes invocados por el señor Ministro no le servirán de nada. Su Señoría, en el desco de encontrar actos pasados con que excusar o atenuar la responsabilidad proveniente de los actos de hoy, no ha considerado siquiera que la situacion del Gobierno, tratándose de los ferrocarriles de Chillan a Talcahuano i de Curicó a Angol, es absolutamente distinta de la situacion en que hoy se encuentra relativamente del ferrocarril de la Calera a Ovalle. Aquéllos eran ferrocarriles que el Estado hacia con sus propios fondos, i éste es un ferrocarril que va a ser construido por particulares i en el cual el Estado no toma otra obligacion que la de asegurar un rendimiento de 5½ por ciento en oro.

Si en esto hubiera pensado, no habria incurrido el señor Ministro en el gravísimo error que motivó hace un instante la interrupcion de mi honorable amigo el señor Concha i Toro. Su Señoría ha tomado el contrato del ferrocarril de Curicó a Angol i ha visto que en ese contrato se decia que habia tal plazo para presentar los planos, un segundo plazo para iniciar los trabajos i un tercer plazo para concluirlo, i mas adelante ha encontrado otro artículo que castigaba con cien mil pesos de multa la falta de cumplimiento de las indicadas estipulaciones. El señor Ministro ha averiguado tambien que los planos no estuvieron concluidos dentro del plazo señalado, i esto le ha bastado para decir que no comprende cómo el Ministro que no aplicó la multa en aquel caso, pretende que se haga efectiva ahora por la mismísima falta de no haber presentado los planos dentro del término.

Pero, señor, en el caso del ferrocarril de Curicó era el Gobierno quien debia presentar los planos, i el contratista, señor Slater, estaba obligado a ejecutar la obra en conformidad con esos planos. ¿Habria querido el señor Ministro que el Gobierno hubiera declarado caducado el contrato por cuanto él habia incurrido en falta? ¿Habria querido que el Gobierno se hubiera impuesto la multa a sí mismo?

Cuando el honorable señor Concha i Toro le hacia este recuerdo, que deberia haber bastado para que Su Señoría no siguiera discurriendo en este sentido, insistió, sin embargo, diciendo que el orden de los factores no alteraba el producto. El axioma es exacto, tratándose de multiplicar; pero cuando se trata de discurrir i los factores son tan diversos, el resultado se altera enormemente. Es preciso que convenga en esto el señor Ministro.

La no presentacion de los planos pudo ser causa de caducidad. Si el contratista despues de firmado el contrato hubiera llegado a convencerse de que iba a hacer un negocio ruinoso, pudo haberse tomado de este pretesto para decir que no iba adelante, i talvez los tribunales le hubieran reconocido su derecho para proceder así; pero, si él no reclamaba, es evidente que

no le correspondia al Gobierno el castigarse así mismo.

Voi ahora a analizar uno a uno los casos de infracciones de aquel contrato que ha encontrado el señor Ministro.

Decia un artículo que se retendria el diez por ciento de todas las cuentas que se pagaran, para formar un fondo que sirviera de garantía del fiel cumplimiento del contrato.

Llegó un día en que el contratista se encontraba escaso de recursos para atender a las exigencias de aquel gran trabajo, en que llegó a haber 4,000 hombres empleados, i pidió que se le entregara el dinero retenido, reemplazando la garantía por fianza calificada de bastante por el Gobierno. Se aceptó la petición i se exigió no recuerdo si fué la fianza solidaria de don Domingo Matte i don Rafael Larrain, o la fianza de uno de los bancos de Santiago; pero lo que sí aseguro es que fué una fianza de mui sólida responsabilidad. Cuando el señor Ministro hacia este cargo, le interrumpia el honorable señor Fabres, diciéndole que eso era perfectamente legal, i así es la verdad. Queda, pues, descartado este antecedente, que de nada sirve para su defensa al señor Ministro.

Recordará tambien Su Señoría que, segun el contrato, los materiales traídos de Europa debian pagarse despues de ser recibidos por el ingeniero en jefe i, andando el tiempo, el Gobierno dispuso que se pagasen antes de la recepcion i solo en vista del manifiesto del buque. Otra modificacion del contrato, segun el señor Ministro. Pero, va a ver el Senado lo que importa esa modificacion.

El Gobierno habia nombrado en Inglaterra a un ingeniero, Mr. Wood, para que examinase los materiales, i cuando estuviera bien satisfecho de la calidad i bien seguro de la cantidad, pusiera su *visto bueno* a la factura. Cuando llegaba el buque a Chile era larga la operacion del desembarco, de modo que estando a la primera práctica, trascurrian muchos dias antes de que el contratista pudiera recibir el valor de su factura i cuando hai que atender a los gastos de una faena que comenzaba en Curicó i terminaba en Angol, el dinero anda escaso, aun siendo un Cresco.

Al Estado le convenia que el trabajo avanzara con la mayor rapidez posible i, como no habia ningun peligro, dispuso que se pagara la factura sin que tener a la vista el certificado de Mr. Wood. Esto no impedía que, una vez desembarcado el material, se recontara, i si habia alguna falta se habria deducido su importe de la cuenta del mes siguiente. ¿Estima el Senado que esta fué una modificacion del contrato?

Relativamente al ferrocarril de Talcahuano a Chillan, el señor Ministro comprobaba que no se habia terminado dentro del plazo, i que tampoco se habia impuesto la multa designada en el contrato, leyendo una nota en que yo reclamaba de que no se hubieran terminado los terraplenes de la línea a pesar de estar ya vencido con exceso el plazo del contrato.

Sin rebuscar antecedentes, sin haberme dado el trabajo de leer los documentos de aquel tiempo, i apelando solo a mi memoria, que será mui fiel, explicaré al señor Ministro lo que ocurrió a este respecto. El señor Slater hizo el ferrocarril i pidió que el Gobierno lo recibiera; pero por diversos motivos, la recep-

cion oficial se retardó, a pesar de que, por un convenio anterior, la línea se estaba explotando por cuenta del Estado. Llegó, entre tanto, el terrible invierno del año 73, que arrastró con el puente del Claro i, por efecto de las lluvias i de la misma explotacion, los terraplenes, que eran nuevos, bajaron considerablemente. En esta situacion el Gobierno exigió que ántes de recibir la línea los terraplenes se restablecieran; pero el señor Slater se negaba a hacerlo, diciendo que él habia ya lastrado la línea dos veces i que no podia estar obligado a seguir repitiendo esta obligacion, *máxime* cuando el Gobierno la estaba explotando por su cuenta. El Ministro de entónces insistió, sin embargo, i consiguió que en parte, si no en el todo, se renovara el lastre. Ya vé la Cámara cómo la situacion era compleja i cómo no basta encontrar en los archivos una nota en que el Ministro exijia que el lastramiento se terminara, para dar por hecho que aquel Ministro tenia un derecho espedito para imponer la multa, i que faltó no imponiéndola.

Otra nota se ha leído, en la cual yo reclamaba de que no estuviera concluido el telégrafo, tan necesario para la seguridad del servicio en un ferrocarril. El señor Slater se defendia diciendo que él trató de hacerlo oportunamente, que repartió los postes a lo largo de la línea, que tuvo que suspender el trabajo por motivo de las lluvias i que, cuando quiso emprenderlo de nuevo, los postes habian desaparecido. En aquellas rejiones los cierros de madera no duran sino por dias. Estaciones hai que se han cerrado dos veces, i en poco tiempo desaparece hasta el rastro de los cierros; por lo que el actual director de los ferrocarriles está resuelto a cerrar con fierro, valiéndose de rieles viejos que sirvan de postes i tambien de columnas trasversales. Sin embargo de las alegaciones del contratista, el Gobierno le obligó a construir el telégrafo.

Como vé la Cámara, los antecedentes invocados por el señor Ministro no le sirven absolutamente para excusar o atenuar los actos actuales que hemos estado criticando. Yo esperaba que Su Señoría hubiera encontrado un acto que hubo i que fué verdaderamente grave en el ferrocarril de Curicó a Angol, i ya que él no lo ha denunciado, voi a hacerlo yo con toda lealtad.

El señor **Varas** (Ministro de Justicia).—Yo no he buscado antecedentes con el propósito de hacer cargos al señor Senador.

El señor **Altamirano**.—Reconozco que el señor Ministro ha discurrido sin mal espíritu i con toda moderacion, i espero que sabré corresponderle espresándome en el mismo sentido.

Decia que iba a recordar un hecho grave, i fué el siguiente: las cuentas mensuales se pagaban en vista del estado que presentaba el ingeniero en jefe; pero, comenzó a suceder que el contratista se quejaba de que gastando él cien mil pesos mensuales, por ejemplo, el ingeniero no le reconocia sino una inversion de ochenta mil pesos. Marchando así las cosas, llegó un dia en que los banqueros que habilitaban al señor Slater, le dijeron que no le daban mas fondos, i él, a su vez, avisó al Gobierno que no podia continuar la obra por cuanto en los trabajos ejecutados habia centenares de miles de pesos que no le habian sido pagados, i que por este motivo el capital de que disponia se habia completamente agotado.

Habia dos cuestiones por resolver: una de largo aliento, que consistia en poner en claro cuál de los dos tenia razon, si el contratista o el ingeniero, i la otra era una cuestion de urjencia, a saber, qué se hacia con la obra cuando el contratista anunciaba que no podia ir adelante por falta de fondos.

El Gobierno comenzó por resolver la cuestion mas urjente. Habia, como vé el Senado, un verdadero caso de caducidad; pero, si se declaraba resuelto el contrato, los perjuicios que el país sufriria eran inmensos. Era preciso despedir a los cuatro mil trabajadores, era preciso dejar botados a lo largo de la línea valiosos materiales mientras se recababa una nueva lei del Congreso i se pedian nuevas propuestas, con la seguridad de que el futuro contratista pediria millones por concluir el trabajo. El Gobierno comprendió que éste era el camino legal, pero comprendió tambien que al fin de ese camino estaba la ruina o un inmenso perjuicio para la nacion. Resolvió entónces no suspender el trabajo, entregando la cantidad de cien mil pesos, con la condicion de que no sirvieran para descargar a los banqueros de los adelantos que habian hecho, sino para emplearlos en el trabajo mismo, asegurando el cumplimiento de esta condicion con mui sólidas garantías. El acto ejecutado se entregó a la publicidad i el Gobierno resolvió, si en el Congreso se objetaba su procedimiento, contestar lisa i llanamente, esplicando cuál era la situacion i cómo era que habia adoptado aquel procedimiento arbitrario, porque la situacion no daba espera. Sin duda la razon del acto fué juzgada por todos como mui poderosa i mui satisfactoria, pues nadie hizo ni en el Congreso ni en la prensa la mas lijera objeccion. Hai casos como éste en que los Gobiernos deben echar sobre si estas grandes responsabilidades, pero en esos casos deben limitarse a dar claras i francas explicaciones i resignarse a aceptar con todas sus consecuencias el veredicto favorable o adverso del Congreso.

Permítaseme, para terminar con los antecedentes traídos a colacion por el honorable Ministro i para dejarlos en el lugar que les corresponde, que haga una observacion jeneral que comprende lo ocurrido en el ferrocarril de Curicó, con relacion a los plazos.

Se dijo en aquellos contratos que el Gobierno quedaba autorizado para modificar las obras contratadas como lo tuviera a bien, debiendo pagarse mas, si la modificacion ordenada importaba un mayor gasto, o disminuirse el monto del presupuesto si la modificacion importaba un gasto ménos. Hubo modificaciones en el trayecto, perfeccionándolo i haciéndolo mas corto, lo que importaba una economía; pero hubo otras que importaban mayor gasto i mayor tiempo. Así, por ejemplo, los puentes contratados primitivamente debian ser de ladrillo, pero con la destruccion del hermoso puente del Claro se discutió el punto largamente entre los ingenieros, i el Gobierno resolvió que los puentes se hicieran de fierro. Hubo, pues, que hacer nuevos planos i nuevos presupuestos, i, mientras tanto, la obra contratada se paralizó.

Cuando los nuevos planos estaban ya avanzados i llegaba el momento de pedir a Europa los materiales, comenzó a anunciarse la crisis que nos azotó tan duramente en 77 i 78. Pensó entónces el Gobierno que era imprudente hacer pesar sobre el país el enorme costo de esos puentes i que valia mas obrar como lo

hacen los americanos del norte, esto es, hacer puentes provisorios de madera i dejar que con el tiempo se fueran reemplazando poco a poco por puentes definitivos. Tomada esta resolucion, se comunicó al injeniero i al contratista.

Pero, como vé la Cámara, con todas estas modificaciones los primitivos plazos del contrato desaparecieron. El Gobierno por una parte sostenia que el contratista estaba en mora, i éste aseguraba que la tardanza provenia de los cambios ejecutados en el contrato por el mismo Gobierno.

De aquí nació para uno i para otro ferrocarril un pleito que hasta la fecha no está resuelto; pero, ni en uno ni en otro caso se podrá decir que el Gobierno de entónces se separó o estralimitó las autorizaciones que la lei le diera.

Olvidaba decir que para resolver la cuestion suscitada por el contratista relativamente a las cantidades invertidas i no pagadas se ordenó practicar una remensura jeneral de todos los trabajos encargándole esta comision a don Jorje Lyon i que, como se adelantaron los cien mil pesos, se convino tambien en que el contratista tomara por injeniero en jefe para dirigir el trabajo a don Enrique Budge, lo que importaba para el Gobierno una preciosa garantía de éxito.

Estimando que son bastantes las esplicaciones que he dado para demostrar al Senado que los actos del Gobierno de 1871 no pueden servir para escusar los del actual Gobierno, pongo punto a esas esplicaciones, pidiendo al Senado que no olvide la inmensa diferencia que hai entre un ferrocarril que el Estado construye con sus propios fondos i otro ferrocarril perteneciente a particulares.

En el primer caso, cuando despues de haber invertido millones en la obra, ocurre alguna dificultad, a lo único que hai que atender es a no perder el dinero invertido, a que se produzca el menor daño posible.

En el segundo caso el Gobierno no debe atender sino a que la lei se cumpla, i para esto está completamente libre i desembarazado.

Me corresponderia ahora seguir al señor Ministro en lo poco que ha dicho en defensa del decreto de junio; pero, francamente, despues de oírle asegurar que la lei no ha dicho si la garantía se pagará por secciones, o si se pagará despues de estar concluida toda la obra, me siento completamente desanimado i sin fuerzas para seguir discuriendo.

Señor Presidente, yo pido a cualquiera que lea el artículo 7.º de la lei. En él se dice que el Estado garantiza $5\frac{1}{2}$ por ciento en oro sobre el valor del presupuesto, calculado tambien oro; ni una palabra mas ni una palabra ménos. En vista de este artículo, pregunto: ¿cuándo se pagará la garantía? I estoy cierto de que todos me responderán que se pagará cuando la obra esté concluida. Pues el señor Ministro afirma que la lei no dice tal cosa i que el Gobierno está en su perfecto derecho para disponer que la garantía se pague por secciones.

A mi vez, yo digo al Senado que si éste es el fruto que hemos sacado de la discusion, yo renuncio a seguir discutiendo i dejo la palabra.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Se suspende la sesion por quince minutos.

A SEGUNDA HORA

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

El señor **Cuevas**.—Rogaria al señor Presidente i a la Cámara se sirvieran acordar que, en caso de que termine en la presente sesion el debate pendiente, procediéramos a discutir inmediatamente un proyecto de que se ha dado cuenta, aprobado ya por la Cámara de Diputados, sobre construccion de un ferrocarril entre Santiago i San Antonio, por la vía de Melipilla.

Este asunto fué discutido en la Comision de Gobierno i hubo allí completo acuerdo para aprobarlo en la forma en que habia sido enviado por la Cámara de Diputados.

Rogaria, por tanto, al señor Presidente se sirviera tomar en cuenta esta indicacion.

El señor **Cuadra** (Presidente).—En discusion la indicacion de Su Señoría.

Si no hai observacion de parte de ningun señor Senador, se dará por aprobada.

Aprobada.

El señor **Fabres**.—No ocuparé por mucho rato la atencion del Senado, porque me propongo solamente dejar constancia de dos ideas fundamentales i de alto interes público con las que me propongo rebatir la parte legal del discurso del señor Ministro de Justicia.

Su Señoría ha creido destruir victoriosamente los tres capítulos de ilegalidad de que en nuestro concepto adolece el decreto supremo de 4 de junio último, con estas dos consideraciones que resúmen por completo todo el discurso del señor Ministro:

Primera: que otros actos análogos, o exactamente iguales al que discutimos al presente, se han ejecutado por otros Gobiernos; i la segunda, que el decreto del 4 de junio solo importa una interpretacion de la lei.

En cuanto a la primera consideracion, el señor Ministro ha discurrido largamente sobre la semejanza de otros decretos dictados por el Gobierno i que no fueron considerados ilegales, i ménos inconstitucionales, como se ha considerado el decreto de 4 de junio por los Senadores que lo hemos combatido.

Pero con las esplicaciones satisfactorias dadas por el señor Altamirano, la Cámara habrá visto que no hai semejanza alguna entre los decretos citados por el señor Ministro i el que actualmente se discute. No debo insistir en esta semejanza, porque no tengo nada que agregar a lo dicho por el señor Senador por Valparaíso i porque mi propósito es discurrir en la suposicion de que los decretos citados por el señor Ministro fueron semejantes en su naturaleza i en su alcance al de 4 de junio.

Pues bien, señor Presidente, dada esa semejanza, yo sostengo que ella reagrava la ilegalidad o inconstitucionalidad del decreto de 4 de junio; porque el argumento del señor Ministro podria entónces compendiarse brevemente de esta manera; otros gobiernos han dictado decretos ilegales o inconstitucionales sin que hayan sido censurados; luego no debe censurarse el decreto de 4 de junio, aunque adoleciera de esos vicios.

Yo sé bien, i quiero hacer plena justicia al señor

Ministro, que no ha sido ese su propósito i que no ha querido espresar semejante idea; pero su manera de discurrir podria prestarse para alguien a que se le diese esa significacion.

El señor Ministro nos ha dicho que él cree correctos i perfectamente legales los decretos que ha citado como iguales o semejantes al del 4 de junio. Sin embargo, el señor Ministro nos hacia notar varias disconformidades entre esos decretos i las leyes; i por mas que el señor Ministro quiera atenuarlas hasta el punto de legitimarlas, yo sostengo que si esas disconformidades existieran, los decretos serian ilegales e inconstitucionales, como creo que lo es el del 4 de junio.

Pero voi mas allá, i digo que reagravaria la ilegalidad e inconstitucionalidad del decreto de 4 de junio la ilegalidad o inconstitucionalidad de los otros decretos citados por el señor Ministro, porque esto vendria a formar un hábito en el Gobierno de violar la lei i la Constitucion, lo que desquiciaria por completo todo orden social. Un acto ilegal o inconstitucional es malo i de perversas consecuencias; pero las que producen una serie de actos de esta clase o el hábito de ejecutarlos, no pueden medirse ni calcularse.

Nunca será, pues, lícito defender un acto ilegal con otros semejantes o de la misma naturaleza, i ésta era la primera idea fundamental que queria dejar consignada de una manera bien esplicita.

El segundo argumento de que ha echado mano el señor Ministro para rechazar los cargos de ilegalidad e inconstitucionalidad del decreto de 4 de junio, consiste en decir que ese decreto solo importa una interpretacion de la lei de 17 de enero de 1884.

En nuestra actual lejislacion solo se reconocen dos clases de interpretaciones: la auténtica i la doctrinal. La primera corresponde solo al lejislador; la segunda es la única que pueden usar los particulares, los majistrados i los demas poderes públicos.

La interpretacion auténtica no está sujeta a reglas tan precisas, a leyes tan inflexibles como la interpretacion doctrinal. El lejislador tiene mas ancho campo de accion, pero no de tal manera que pueda interpretar caprichosamente la lei, haciéndola cambiar sustancialmente sus disposiciones, porque de esta manera podria dañar derechos lejítimamente adquiridos a la sombra de la lei interpretada. Si no tiene reglas precisas el lejislador para hacer la interpretacion auténtica, debe, sin embargo, sujetarse a los principios de la justicia natural i de la recta razon, que son tambien las bases de las buenas leyes.

Mas, no sucede lo mismo con la interpretacion doctrinal, pues que la lei misma se ha encargado de dictar reglas precisas, que importan otras tantas leyes, a las que debe sujetarse esta especie de interpretacion, i la primera de estas reglas es, que siendo claro el sentido de la lei, no nos es lícito abandonar su tenor literal so pretexto de consultar su espíritu.

Segun la manera de discurrir del señor Ministro, podria deducirse que era lícito todo acto o todo decreto que tendiese a llevar a efecto el ferrocarril de la Calera a Ovalle, porque este era el espíritu o el propósito de la lei. Pero en tal caso habria valido lo mismo una lei que encomendase simplemente al Gobierno la ejecucion de dicho ferrocarril que la lei de 17 de

enero, que le pone trabas, condiciones, plazos i que le detalla facultades limitadas.

La interpretacion doctrinal, o sea las reglas que deben observarse en su ejercicio, son exactamente las mismas para los particulares que tratan en ese negocio de cumplir o entender bien la lei, para los abogados que defienden o debaten cuestiones judiciales, para los jueces que fallan esas cuestiones, para todos los majistrados de la administracion, incluso el Presidente de la República i sus Ministros. No hai diferencia alguna a ese respecto entre todas estas clases de personas, porque todos tienen exactamente la misma obligacion de cumplir la lei i de respetar, por consiguiente, las reglas que la misma lei ha dado para su interpretacion.

Sin embargo, el Presidente de la República i sus Ministros tienen todavia mayor obligacion de respetar con fidelidad las reglas de la interpretacion doctrinal, porque el Presidente de la República i sus Ministros tienen por especial mision que dar ejemplo de respeto severo en el cumplimiento de la lei, i de vijilar por su observancia.

Si en un particular no puede tolerarse la infraccion de la lei, en el Presidente de la República i en sus Ministros no puede permitirse ni la mas lijera falta.

El señor **Concha i Toro**.—El estado actual del debate hará comprender a mis honorables colegas que no he pedido la palabra sino para hacer observaciones mui breves i cerrar por nuestra parte la discusion de un negocio a que hemos atribuido una importancia considerable.

Para nosotros la cuestion está concretada a dos puntos capitales: uno es la cuestion de subsistencia o caducidad del contrato, i el otro es la facultad con que el Presidente de la República haya podido alterar los planos señalados en la lei i no hacer efectiva la multa impuesta por la misma lei. Estos son los puntos capitales; toda otra consideracion colateral servirá solo para oscurecer este asunto, no para desvirtuar nuestras observaciones, sino para estraviar la opinion pública.

Planteando la cuestion en esta forma, no tienen cabida, ni valor alguno los precedentes citados por el señor Ministro de Justicia en que se trataba de ferrocarriles construidos con fondos del Estado, por el Estado, para el Estado i para ser explotados por el Estado, al paso que el ferrocarril de que se trata es construido por particulares, para particulares i para ser empleados por particulares, en que el Estado no tiene mas intervencion que la de pagar la garantía a que se ha comprometido, de tal manera que nada tiene que ver el Estado en cómo se paga a los trabajadores, cuánto cuestan los rieles, de qué material se harán ciertas obras, etc., etc., como tenia que ver i decidir respecto de los primeros, hechos bajo su direccion. En el caso actual la accion del Estado solo comienza cuando comienza su obligacion de pagar la garantía.

El señor **Varas** (Ministro de Justicia).—Me permite el señor Senador? Es solo para observarle que tengo en la mano una sentencia de los Tribunales de Justicia en que leo: causa promovida con motivo de la construccion del ferrocarril de Curicó, del Fisco con el contratista don Juan Slater.

El señor **Concha i Toro**.—Precisamente en

contestacion a la cita del señor Ministro, es que estoy haciendo notar la diferencia sustancial de los dos contratos: en el uno se trataba de ferrocarriles construidos por el Estado, bajo su direccion inmediata i con sus fondos, i para ser explotados por el Estado, mientras que en el que es materia del actual debate se trata de un ferrocarril que va a ser construido por particulares, con fondos particulares i para ser explotado por particulares. Por consiguiente, en el caso del ferrocarril a Curicó se trata de un acto de administracion, al paso que en el ferrocarril del norte que nos ocupa, el Estado no tiene mas intervencion, mas acto que ejecutar que el ver si ha llegado el caso de pagar la garantia otorgada por la lei mediante ciertas condiciones para que los particulares emprendan por su cuenta i para ellos ese ferrocarril.

Para mi propósito basta dejar establecido este antecedente, i no insistiré mas sobre este punto.

Réstame solo explicar la situacion de mis amigos i la mia propia en la discusion actual. Se estrañará por alguien que nosotros no hayamos llegado al término del debate formulando alguna proposicion concreta, i voy a explicar por qué no formulamos un proyecto de acuerdo o un proyecto de lei.

Formular un proyecto de lei sobre la construccion o no construccion de este ferrocarril, importaría un atropello de la disposicion constitucional que establece que no puede el Congreso impedir la accion de los tribunales de justicia, e indudablemente la cuestion de caducidad o no caducidad, subsistencia o no subsistencia del contrato celebrado, será cuestion del dominio de los tribunales, cuya decision podrá ser provocada por cualquiera que quiera ejercitar la accion pública que cabe en este caso.

¿Podríamos traer un voto de censura? Estos se dan para corregir una marcha política que se considera perniciosa o inconveniente, i solo caben, por lo tanto, contra Ministerios que pueden continuar en su puesto sosteniendo esa política; de manera que, cuando se persigue el interes público, cuando se va con ánimo levantado i espíritu tranquilo, no cabe proponer votos de censura contra un Ministerio que va a desaparecer en circunstancia que va a haber un cambio de administracion, porque entónces solo aparecería un sentimiento pequeño de persecucion personal, incompatible con el propósito elevado de perseguir únicamente un alto interes público, como es al que hemos obedecido en este interesante debate.

Hemos, pues, debido dejar marchar la discusion en el terreno que la planteamos, i al terminar, como ha terminado, con la acentuacion tan precisa, tan franca i decidida del Gabinete de ir adelante en la ejecucion de la obra, porque encuentra correctos sus procedimientos, nos será lícito, por lo ménos, a los que no aceptamos esos procedimientos por considerarlos ilegales e inconstitucionales, acentuar tambien nuestra opinion, por nuestra parte, de una manera igualmente precisa i decidida.

Muchos de nuestros amigos habrían deseado expresar su opinion, pero han desistido de hacerlo en obsequio a los demas negocios pendientes i para no prolongar mas este ya largo debate. He sido encargado por ellos de expresar su opinion i pedir que se deje constancia de ella en el acta, opinion que ha sido redactada en los términos siguientes:

«Los Senadores que suscriben, teniendo presente que una lei solo puede ser modificada por otra lei, i que, por tanto, el Presidente de la República no ha podido alterar el plazo taxativamente fijado por el artículo 2.º de la lei de 17 de enero de 1884, ni modificar las condiciones establecidas en su artículo 5.º, declaran: que, a su juicio, el decreto de 4 de junio del presente año es inconstitucional, i que, en consecuencia, no puede producir efecto alguno.—*M. Recabarren.—José Clemente Fabres.—J. F. Vergara.—E. Altamirano.—Francisco Puelma.—Adolfo Ibáñez.—M. García de la Huerta.—J. Rodríguez Rozas.—M. Sánchez Fontecilla.—Victor Lamas.—Luis Aldunate. Luis Pereira.—M. Concha i Toro.*

Mi honorable amigo el señor Varela, que no ha podido concurrir al Senado, se adhiere tambien a esta opinion, por medio de un telegrama, considerando inconstitucional e ilegal el decreto de 4 de junio último.

Nuestro propósito queda alcanzado dejándose sencillamente constancia de esta nuestra opinion, que no representará la del Senado, pero que será la que en conciencia han sostenido muchos Senadores en cumplimiento de su deber.

El señor **Vergara Albano**.—Había creído, señor Presidente, no tener necesidad, ni aun oportunidad de terciar en este debate. El asunto ha ocupado largas sesiones a la Cámara i ha sido tratado bajo todos sus puntos de vista, como cuestion de derecho constitucional i de derecho administrativo, i sería, por consiguiente, inoportuno en el momento presente volver sobre algunos de estos aspectos jenerales i manifestar, por ejemplo, cómo en cuestiones de esta naturaleza, en que el Poder Ejecutivo es el llamado a ser el intérprete de la voluntad del Congreso, obra dentro de sus funciones administrativas cuando en casos prácticos no previstos entra a hacer aclaraciones i aun atenuaciones de detalle a condiciones secundarias de una lei cuya ejecucion es esencialmente práctica, como una lei de ferrocarril. Igualmente estemporáneo sería entrar a probar que estas leyes obedecen a reglas mui distintas i que su interpretacion no se sujeta tanto a los artículos del Código Civil como las leyes especiales dictadas sobre la materia i disposiciones administrativas. He visto con gusto que el señor Ministro de Justicia, en la sesion precedente i en la actual, ha desarrollado esta cuestion bajo el verdadero aspecto que le corresponde, i dar esplicaciones, a mi juicio, completamente satisfactorias.

Decía, pues, por esto, que no tendría nada que agregar; pero no ha podido ménos de sorprenderme que en la hora undécima, cuando el negocio iba a terminar, i a terminar despues de luminosa discusion sostenida con satisfaccion por una i otra parte, i conservando cada cual las doctrinas que había sostenido, se presente el señor Senador que deja la palabra con un verdadero proyecto de acuerdo, por mas que nominalmente no le de Su Señoría esta designacion.

Nada importan las protestas de palabras de que no se pretende censurar, porque es inútil proponer votos de censura contra un Ministerio o una administracion que va a concluir, cuando en seguida se termina con un verdadero voto de censura i condenacion, que importa el mas solemne desmentido de ese espíritu

de tranquilidad i de sana intencion que se anunciaba.

El señor Senador debió tener presente que era el autor de otro proyecto de acuerdo parecido, que está en tabla i pendiente su discusion, proyecto de acuerdo perfectamente claro, que provoca un voto de censura del Senado contra las doctrinas, tendencias i actos de toda especie de la administracion actual relativos a las cuentas de inversion i muchas otras medidas del actual Gobierno en todo su período. ¿Cómo quiere el señor Senador que conciliemos estas dos manifestaciones del espíritu i de la voluntad del señor Senador?

No quiero hacer cargos al Ministerio, no pretendo abrirle un juicio de residencia ante el Senado i el país, dice Su Señoría, i mientras tanto deja pendiente un proyecto de acuerdo que no es sino una censura jeneral contra toda la administracion.

Bueno es que las minorías en el parlamento conserven i hagan uso de ciertas facultades que no podríamos ni querríamos negarles, i que hagan con toda amplitud uso de ellas para presentar proposiciones de censura i de acusacion francas i decididas contra el Gabinete cuya política no aceptan; pero facultad i deber de las mayorías que apoyan esa política i sostienen ese Gabinete es tambien pronunciarse de algun modo i contraponer su voluntad i su opinion a la voluntad i opinion de la minoría.

Por eso, en la situacion que yo me encuentro, creo que, sosteniendo doctrinas distintas a las manifestadas por los señores Senadores, no podria en este momento guardar silencio.

Me veo, pues, obligado a hablar i a contraponer mi voluntad i la de mis amigos a la de Sus Señorías, i ya que Sus Señorías piden que se estampe en el acta como conclusion del debate una condenacion escrita i firmada hasta por algunos de sus amigos que no han asistido a la Cámara, en que espresan que el Gobierno ha faltado a la Constitucion i a la lei, por nuestra parte queremos tambien que se tome en cuenta nuestra opinion i nuestra voluntad, i pedimos que la Cámara se pronuncie, pasando a la órden del día, por medio de la aprobacion de un proyecto de acuerdo, que diria mas o ménos:

«Oidas las esplicaciones de los señores Ministros de lo Interior i de Justicia, el Senado acuerda pasar a la órden del día».

El señor **Concha i Toro**.—Comenzaré, señor, por descartar un incidente hasta cierto punto personal. De las palabras del señor Senador por Colchagua podria desprenderse que ha habido poca claridad o poca confianza en las palabras que tuve el honor de pronunciar hace un momento, cuando manifestaba por un lado que no iba a proponer un voto de censura contra el Ministerio, i cuando, por otro lado, mantenía pendiente un proyecto de acuerdo que está en tabla, para ser tratado una vez terminado este negocio, proyecto de acuerdo que, a juicio del señor Senador, importa un verdadero voto de censura; de manera que hoy digo que no propondremos el voto de censura, reservándome, sin embargo, para mañana mantener el que ya por otro negocio tengo formulado.

Señor, en materia de interpretacion de intenciones, me parece que el Senado no puede ménos de atenerse a la que cada cual manifiesta ser la suya. Para que el

proyecto de acuerdo que tengo formulado i está en tabla fuera un voto de censura, era necesario que yo lo hubiera caracterizado así. Cuando quiera hacer de un proyecto cualquiera una cuestion política que termine por un solo voto de censura, tenga por seguro el señor Senador que lo diré, como lo he dicho en otras ocasiones, con toda franqueza.

Nó, señor; yo he visto en aquella cuestion una mera cuestion administrativa, de buen régimen administrativo, tendente a establecer buenas reglas a fin de mejorar el servicio. Ese proyecto de acuerdo se refiere a la presentacion de las memorias ministeriales, a las cuentas de inversion, a los decretos sobre nombramientos de empleados, etc. Es, pues, referente a reglas jenerales de administracion para corregir vicios i defectos existentes, a fin de que no se repitan en adelante, de tal manera que su discusion tiene cabida sea al terminar una administracion; como al iniciar otra con nuevo Ministerio i contra el cual no cabria voto de censura.

En cuanto a la órden del día que ha propuesto el señor Senador por Colchagua, me parece que se puede votar afirmativamente i negativamente por todos, segun sea la intelijencia i alcance que el autor le dé.

Si el señor Senador quiere significar con ello que las esplicaciones dadas por los señores Ministros de lo Interior i de Justicia son satisfactorias, evidentemente en este momento nuestro voto seria por la negativa i tendríamos que abrir discusion sobre el particular. Si la intelijencia i el alcance de esa órden del día es sencillamente que el Senado quiere poner término de una vez al debate que ha estado escuchando, es otra cosa; nosotros no tendríamos inconveniente en votarla, porque realmente no tenemos el propósito de prolongar mas este debate.

No pretendemos que el Senado se pronuncie sobre la cuestion de fondo, i por eso nos hemos levantado a pedir que se deje constancia en el acta de nuestra opinion personal, cosa que con igual derecho podria pedir el señor Senador por Colchagua i los amigos que lo quisieran, sin que tampoco importara un voto del Senado.

Por eso, ántes de seguir adelante, convendria que el señor Senador tuviese la bondad de precisar el alcance de su proposicion para discutirla o votarla desde luego.

El señor **Vergara Albano**.—He creído ser bien esplicito en el pequeño discurso que dirijí al Senado al someterle la órden del día motivada que he tenido el honor de formular. Ella solo ha venido a consecuencia del término que por su parte han querido dar a este debate los señores Senadores que han combatido de ilegal e inconstitucional el decreto de 4 de junio. Me pareció que los Senadores que teníamos la opinion contraria deberíamos, en tal caso, manifestarla tambien, i me parece que el modo mas regular i natural de hacerlo es votando una proposicion como la que he formulado, sin que ella pueda importar ni un voto de aplauso, ni de indemnidad, porque en esta clase de cuestiones no cabe, sino sencillamente la manifestacion de nuestra opinion contraria a la de los señores Senadores i conforme a lo sostenido por los señores Ministros.

Así como Sus Señorías ponen término al debate pidiendo que se consigne su opinion en el acta, así

tambien, por nuestra parte, queremos, en contraposicion, que este incidente termine pasando lisa i llanamente a la órden del dia, como lo he propuesto.

El señor **Vergara** (don José Francisco).—No he comprendido bien cuál es el propósito que persigue el señor Senador por Colchagua con la órden del dia que propone, a pesar que he puesto toda mi atencion en escucharlo.

¿Es que la Cámara dé por terminado el incidente i pasemos lisa i llanamente a la órden del dia? o bien que en vista de las esplicaciones de los señores Ministros, se declare satisfecha i pase a la órden del dia? Si el propósito de Sus Señorías es que pongamos sencillamente término al incidente, no tenemos para qué gastar mas tiempo; pero si su proposicion es para aprobar la conducta del Gobierno, tendremos que entrar a discutirla.

I encontrándonos ya en el momento de terminarse la sesion, el señor Presidente haria bien en levantarla.

El señor **Cuadra** (Presidente).—¿Su Señoría desea quedar con la palabra?

El señor **Vergara** (don José Francisco).—No, señor; me limitaba a hacer presente que si la proposicion del señor Senador por Colchagua tenia el significado de aprobar la conducta del Gobierno, no quedaba tiempo en la presente sesion para entrar a ocuparnos de esta cuestion, que es sumamente grave, i que seria mejor dejar pendiente este debate.

El señor **Puelma**.—Yo voi a permitirme decir cuatro palabras para precisar la cuestion.

Los señores Ministros no han dicho nada durante este largo debate sobre la observacion principal que en él hemos manifestado; se han contentado Sus Señorías con discurrir sobre la utilidad i ventajas manifestadas del ferrocarril de la Calera a Ovalle, pero no han dicho nada sobre la ilegalidad e inconstitucionalidad de los procedimientos del Gobierno en esta materia. Miéntras nosotros reducimos a ese punto nuestras observaciones, los señores Ministros, ni el honorable Senador por Colchagua, ni mis amigos han manifestado lo contrario.

Aprovecho esta oportunidad para agregar a las observaciones que hemos hecho en el curso del debate, otra que estimo de suma gravedad: el decreto de próroga, fecha 4 de junio último, fué espedido cuando habian espirado los dos años que duraba la autorizacion concedida al Presidente de la República por la lei de 17 de enero de 1884 para los efectos de esa lei, es decir, cuando el Presidente de la República no tenia derecho alguno para hacer nada en una obra cuyo oríjen legal habia caducado.

Pero de nada de esto se han ocupado en su defensa los señores Ministros, i se han contentado con aludir a casos que juzgaban análogos, i que no lo son absolutamente.

Por esto es que, partidario como soi de las situaciones definidas, quiero saber cuál es el alcance de la indicacion o del proyecto de acuerdo del señor Senador por Colchagua, si significa únicamente el deseo de que se dé por terminado el debate o que se cubra la conducta del Gobierno con un voto de aprobacion. I lo deseo tanto mas cuanto que tengo la conviccion de que no habrá en el Senado la mayoría que sea capaz de declarar que el Gobierno ha procedido en este

negocio del ferrocarril de la Calera a Ovalle dentro de la constitucionalidad.

De todos modos, señor, i habiendo llegado la hora de levantar la sesion, convendria dejar pendiente la consideracion de este asunto.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Como ha llegado la hora, quedará pendiente este debate para una sesion próxima. Para la del viérnes, la tabla quedará formada en el siguiente órden, ocupándonos en la primera hora de la sesion secreta de los mensajes de S. E. el Presidente de la República sobre ascensos:

1.º Eleccion de la Comision Conservadora;

2.º Discusion del proyecto sobre ferrocarril trasandino;

3.º Proyecto de la Cámara de Diputados que concede a don Augusto Gubler permiso i otras concesiones para construir un ferrocarril entre Santiago i el puerto de San Antonio;

4.º Modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados en el proyecto acordado por esta Cámara que otorga permiso i otras concesiones a don Jorge A. Halle para construir un ferrocarril entre los rios de Curanilahue i el puerto de Llico, en la provincia de Arauco;

5.º Informes de la Comision de Gobierno sobre las solicitudes para construir ferrocarriles en Tarapacá;

6.º Mensajes del Ejecutivo sobre ascensos militares;

7.º Solicitudes particulares.

Segun acuerdo, la sesion del viérnes comenzará tan luego como haya *quorum* despues de las dos de la tarde.

Se levantó la sesion.

RAIMUNDO SILVA CRUZ,
Redactor.

Sesion 40.ª ordinaria en 27 de agosto del 886

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CUADRA

SUMARIO

Se aprueba el acta de la sesion anterior.—Cuenta.—Se acuerda citar los Senadores suplentes para la sesion que celebrará el Congreso en 30 de agosto, i no celebrar ese dia la sesion ordinaria correspondiente.—Queda en tabla para la sesion del miércoles 1.º de setiembre, en primer lugar, la discusion relativa al decreto de 4 de junio sobre el ferrocarril de la Calera a Ovalle i en seguida los diversos proyectos pendientes sobre ferrocarriles.—Se procede a la eleccion de la Comision Conservadora.—Se aprueba el proyecto que concede auxilio de cincuenta mil pesos al hospital de San Agustin de Valparaíso.—Continúa la discusion del proyecto sobre el ferrocarril trasandino i es aprobado, acordándose comunicarlo a la otra Cámara sin esperar la aprobacion del acta.—Se pone en discusion el proyecto sobre construcccion de un ferrocarril entre Santiago i el puerto de San Antonio, i queda pendiente.—Se suspendió la sesion.—A segunda hora se da cuenta de un mensaje del Presidente de la República en el que remite un protocolo concluido con el representante de S. M. B. en virtud del cual se prorogan por seis meses los poderes del Tribunal Arbitral Anglo-chileno.—Se acuerda celebrar sesion el sábado, i se fija la tabla.