

yecto, no solo como lo ha presentado la Comision, sino tambien con la modificacion indicada por el honorable Senador por Concepcion.

El señor **Aldunate**.—Desearia que se leyera el testo de la lei de 1884 para saber donde debe pagarse esa garantía. ¿Es pagadera en Chile con nuestra moneda, o es pagadera en moneda extranjera?

Se leyó la lei de 1884, que dice:

«Santiago, 11 de setiembre de 1884.—Por cuanto el Congreso Nacional ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.º Concédese a don Pascual Binimelis permiso para construir un ferrocarril a vapor desde el pueblo de San Javier de Loncomilla hasta el puerto de Tomé, pasando por Cauquenes, Quirihue, Villa de Coelemu i Rafael. La línea tendrá a lo ménos un metro de ancho, i los planos de la obra serán aprobados por el Presidente de la República.

Art. 2.º Concédese igualmente al señor Binimelis:

1.º El uso de los terrenos fiscales necesarios para la construccion de la vía, estaciones i demas edificios anexos;

2.º El uso de parte de los caminos públicos que atraviese la línea, siempre que este uso no perjudique al tráfico;

3.º Liberacion del pago de derechos de importacion sobre los rieles, coches, carros, máquinas i demas materiales que se internaren para la construccion de la vía i sus dependencias, hasta que ésta haya sido entregada al servicio público.

Art. 3.º Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad municipal i particular que hubieren de adquirirse durante la construccion de la línea para la vía férrea i sus estaciones, debiendo hacerse la espropiacion en conformidad a las prescripciones de la lei de 18 de junio de 1857.

Las compras de dichos terrenos quedan exentas del pago de alcabala.

Art. 4.º El empresario tendrá el plazo de nueve meses para presentar sus planos e iniciar los trabajos de la línea, i el de tres años mas para entregarla concluida al tráfico público. Para garantir el cumplimiento de estas obligaciones dará una fianza de quince mil pesos, que quedarán a beneficio fiscal en caso de no cumplir cualquiera de ellas en las plazos indicados.

El término para concluir los trabajos se empezará a contar desde el dia en que el Presidente de la República prestare su aprobacion a los planos.

Por cualquiera infraccion de las obligaciones anunciadas caducarán tambien las concesiones otorgadas por esta lei.

Art. 5.º El empresario, ademas de las obligaciones que le imponen los artículos 53, 54 i 55 de la lei de 6 de agosto de 1862, tendrá la de conducir por la mitad del precio de pasaje a los empleados de cualquiera clase que viajen en comision del servicio público, i por la mitad del precio de tarifa toda carga que se le entregue por cuenta del Fisco.

Art. 6.º El Estado garantiza al empresario el interes de un seis por ciento durante diez años sobre la cantidad de diezochocientos mil pesos por cada kilómetro

de vía que se entregue al tráfico público, no debiendo exceder el total del capital garantido de tres millones i medio de pesos.

Art. 7.º El interes que el Estado garantiza al empresario principiará a correr una vez que éste haya entregado al tráfico público, con acuerdo previo del Presidente de la República, la primera seccion de la línea; dicho interes será proporcional al capital invertido en esa seccion, i así seguirá aumentando por secciones entregadas hasta la terminacion de la obra. Cada seccion será de cuarenta kilómetros por lo ménos.

Art. 8.º Todo producto líquido que exceda del seis por ciento que garantiza el Estado, se aplicará a reembolsar al Erario las sumas que se hubieren invertido en el pago de esa garantía.

Art. 9.º Para los efectos de la garantía se estimará el producto líquido de la línea garantizada en un cuarenta por ciento de su producto bruto.

Art. 10. El Presidente de la República podrá nombrar uno o mas interventores, autorizados plenamente para tomar conocimiento de los trabajos i examinar los libros i cuentas llevados por el empresario.

Art. 11. El Gobierno se reserva el derecho de intervenir en la formacion de las tarifas de fletes i pasajes desde que la línea sea entregada al servicio del público en cada seccion.

Art. 12. El Presidente de la República podrá nombrar injenieros para inspeccionar la ejecucion de los trabajos i vijilar que la solidez de las obras i buena calidad de los materiales sea proporcionada a los precios que las cuentas determinan.

Art. 13. Las personas o sociedades a quienes el concesionario transfiera sus derechos, aun cuando sean extranjeras i no residan en Chile, se considerarán domiciliadas en la República i quedarán sujetas a las leyes del pais como si fueran chilenas, para todas las cuestiones referentes a la construccion i explotacion de este ferrocarril.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese i llévase a efecto como lei de la República.—DOMINGO SANTA MARIA.—*J. M. Balmaceda*».

El señor **Aldunate**.—Como ya es la hora, no hai tiempo de ocuparse en este asunto.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Levantaremos la sesion, i continuará en la primera hora del viernes este asunto, i concluido, pasaremos al despacho de solicitudes particulares.

Se levantó la sesion.

JULIO REYES LAVALLE.

Redactor.

Sesion 24.ª ordinaria en 23 de julio de 1886

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CUADRA

SUMARIO

Cuenta.—Se aprueba un proyecto que concede permiso a la sociedad de Artesanos para conservar una propiedad raiz en Santiago.—Continúa la discusion del proyecto relativo a la construccion de un ferrocarril entre San Javier de Loncomilla i Tomé, el cual queda aprobado con modifi-

cacion.—A segunda hora, en sesion privada, se despachan solicitudes particulares.

Asistieron los señores:

Aldunate, Luis	Martínez, Aristides
Altamirano, Euliojio	Pereira, Luis
Antúñez, Carlos, (Ministro de Guerra)	Puelma, Francisco
Baquedano, Manuel	Recabárrén, Manuel
Castillo, Miguel	Rodríguez, Juan E.
Cuevas, Eduardo	Rodríguez Rozas, Joaquin
Elizalde, Miguel	Saaavedra, Cornelio
Encina, José Manuel	Sánchez Pontecilla, Mariano
García de la H., Manuel	Valderrama, Adolfo
Ibáñez, Adolfo	Valenzuela C., Manuel
Lamas, Víctor	Vergara A., Aniceto
Lillo, Eusebio	Vergara, José Francisco
Marcoleta, Pedro N.	Vergara, J. Ignacio (Ministro de lo Interior)

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Se dió cuenta del siguiente informe de la Comision de Constitucion, Lejislacion i Justicia:

«Honorable Cámara:

Vuestra Comision de Lejislacion i Justicia ha examinado la solicitud i antecedentes que se refieren al desafuero del Senador suplente de la provincia de Talca, jeneral don José Francisco Gana, a quien se imputa haber infringido el artículo 85 de la Lei de Elecciones, negándose a prestar, en el carácter de comandante jeneral de armas de la provincia de Santiago, el ausilio de la fuerza pública que se pidió por una de las juntas receptoras que funcionaron en esta capital durante la eleccion del 15 de junio último.

Para el mas cabal conocimiento de los hechos sobre que se apoya esa solicitud, i a fin de poder apreciarlos con recto i elevado criterio, vuestra Comision creyó oportuno i conveniente oír las esplicaciones de aquel señor Senador i le pidió al efecto el respectivo informe. Emitido éste, se ha mandado agregar al expediente para que la Honorable Cámara pueda utilizar i apreciar los datos que contiene, al pronunciar su resolusion, como lo ha hecho la Comision al deliberar sobre el dictámen que debia someter a su ilustrado exámen e imparcial aceptacion.

Despues de prolijas i de maduras deliberaciones, vuestra Comision ha podido llegar al resultado siguiente:

Cuatro de sus miembros son de dictámen que no debe darse lugar al desafuero, i uno que sí.

Menester es, sin embargo, advertir que los cuatro miembros contrarios a la proposicion de desafuero, aunque uniformes acerca de este punto, no lo están, con todo, acerca de los motivos o fundamentos que sirven de punto de partida a sus respectivas opiniones para arribar a aquel acuerdo comun. Diverjencias mas o ménos profundas de apreciacion se han producido a este respecto en el seno de la Comision, por lo que, a fin de no retardar mas este informe, cada cual se ha reservado la libertad de esponer en el curso del debate el fundamento de su opinion.

Dando formas concretas al dictámen que ha prevalecido en la mayoría de la Comision, tenemos la honra de someter al exámen i deliberacion de esta Honorable Cámara el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

«Se declara no haber lugar al desafuero del señor

Senador suplente de Talca, jeneral don José Francisco Gana.

Sala de la Comision, 23 de julio de 1886.—*Adolfo Ibáñez.—José Eujenio Vergara.—M. Recabárrén.—Luis Aldunate.*

Quedó en tabla.

Se dió cuenta de una solicitud de don Manuel Castillo M. en la que pide se le dé el título de cirujano 2.º de ejército, abonándosele el sueldo de tal por todo el tiempo que desempeñó dicho cargo en el rejimiento de Artillería de Marina, i que se le conceda ademas la gracia de poder retirarse con arreglo a la lei de recompensas de 22 de diciembre de 1881.

Pasó a comision.

De haber avisado el señor Correa i Toro, Senador propietario de la provincia de O'Higgins, que asistirá desde la próxima sesion; i el señor Sanfuentes, Senador propietario de la provincia de Valdivia, que no puede seguir asistiendo.

Se acordó comunicar estos avisos a los respectivos suplentes, señores Letelier e Izquierdo.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Pasaremos a la órden del día.

El señor **Ibáñez**.—Pido la palabra ántes de la órden del día.

El señor **Cuadra** (Presidente).—La tiene Su Señoría.

El señor **Ibáñez**.—Hace unas cuantas sesiones se ha presentado una solicitud del presidente de la sociedad «Union de Artesanos», en la cual se pide a la Cámara que tenga a bien conceder el permiso requerido por el Código Civil para continuar en la posesion de ciertos terrenos que le han sido concedidos temporalmente.

Los miembros de que esta institucion se compone se dedican a la organizacion de escuelas i otras obras de beneficencia.

Como estas concesiones se han hecho siempre sin obstáculo, i como la solicitud actual se presenta en la forma ordinaria, creo que no ofrecera dificultades. Rogaría, por tanto, al Senado se sirviera tomarla en consideracion desde luego i acceder a la peticion que se hace a nombre de aquella sociedad.

El señor **Puelma**.—Sin oponerme a la indicacion que se acaba de hacer, por mi parte pediria tambien al Senado se sirviera dar preferencia, no en esta sesion, sino para cualquiera de la semana entrante, a un proyecto que ha sido remitido a esta Cámara hace ya algun tiempo. Me refiero al proyecto despachado por unanimidad en la Cámara de Diputados, que tiene por objeto prorogar por dos años el plazo para la conclusion del ferrocarril entre la Serena i Rivadavia.

Por circunstancias independientes de la voluntad de los empresarios, como verá la Cámara al ocuparse de este asunto, se han atrasado los trabajos de esa obra, i el proyecto a que me refiero solo tiene por objeto dispensar a los empresarios del pago de la multa, que seria injusta, por ese atraso.

El Senado podria despachar este proyecto en cinco minutos; sin embargo, no hago indicacion para que se le dé preferencia desde luego, sino que me limito simplemente a pedir que se tenga presente para la sesion del lunes o miércoles, o, si el señor Presidente lo tiene a bien, que se ponga en primer lugar en la tabla.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Parece que no habrá inconveniente para que el proyecto a que Su Señoría se refiere quede en tabla para la sesión del lunes.

Por lo que hace a la indicación del honorable Senador por Santiago, si no hai oposición, la daremos por aprobada.

Aprobada.

Se dió lectura a la siguiente solicitud:

«Excmo. Señor:

Manuel Hidalgo, a nombre de la Sociedad de Artesanos de Santiago de Chile denominada «La Union», de cuyo directorio soi presidente, a V. E. respetuosamente espongo: que esta Sociedad es dueña de una propiedad ubicada en la calle del Sauce de esta ciudad, entre las de San Pablo i Sama, adquirida por compra hecha al señor jeneral don Santiago Amengual, i sobre cuyo terreno está construyendo la Sociedad un edificio destinado a escuela taller i para oficinas de la Sociedad misma.

Constituida esta institucion como persona jurídica en virtud del supremo decreto de 7 de mayo de 1874 (inserto en la página 351 del *Boletín* de ese año), necesita ella permiso especial de la lejislatura para conservar la propiedad de este bien raíz, que no nos será, así lo esperamos, negado, atendido el objeto de ella.

En esta virtud, i cumpliendo con el encargo que a este respecto he recibido del directorio, a V. E. suplico se digne conceder a la Sociedad el permiso que a su nombre solicito.

Es gracia, Excmo. Señor.—*Manuel Hidalgo*, presidente.—*Santiago 2.º Videla*, secretario».

El señor **Secretario**.—En la Mesa se habia redactado un proyecto sobre el particular, el cual quedaria en esta forma:

«Artículo único.—Concédese a la Sociedad de Artesanos de Santiago de Chile denominada «La Union» el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para conservar indefinidamente la posesion de la propiedad raíz que tiene adquirida en esta ciudad en la calle del Sauce, entre las de San Pablo i de Sama».

El señor **Puelma**.—Habia tomado el Código Civil con el objeto de ver si hai alguna disposicion referente al tiempo por que deben concederse estos permisos.

Hace dos años, segun recuerdo, que se trató en la Cámara de una concesion de esta misma naturaleza, i la Comision informante, a que tenia el honor de pertenecer, aceptó la idea de conceder estos permisos indefinidamente. Pero recuerdo tambien que entónces se hicieron observaciones tendentes a demostrar que esto era indebido i que, segun ciertas disposiciones del Código Civil, debia limitarse el tiempo de estas concesiones.

I la razon fundamental que con este objeto se hacia presente, era que la lei consideraba conveniente que de tiempo en tiempo hubiese el deber de ocurrir al Congreso para que se pronunciase sobre la necesidad de continuar o no la concesion. Recuerdo que se hacia presente una disposicion de la lei a este respecto; pero, como no he tenido tiempo de registrar el Código, no puedo citarla por el momento. Talvez el se-

ñor Senador que ha pedido el despacho de este asunto haya tenido oportunidad de hacerse cargo de este punto, ya tomado en cuenta por el Congreso en otra ocasion, en que fijó a una solicitud análoga el plazo de treinta o cuarenta años.

El señor **Ibáñez**.—Tengo fresco el recuerdo del caso a que el señor Senador que deja la palabra se ha referido. Justamente presidia yo el Senado cuando se disintió un asunto análogo a éste, tratándose de hacer una concesion de esta especie a una sociedad evanjélica establecida en Concepcion.

Con este motivo se suscitó un largo debate, no sobre disposiciones concretas i determinadas del Código Civil, porque éste nada dice con relacion al tiempo por que deben hacerse estas concesiones, sino sobre tópicos jenerales de conveniencia pública.

Se dijo entónces: conviene que estas concesiones sean indefinidas? Nó; conviene, al contrario, que, persiguiendo el espíritu que ha dictado la disposicion del Código Civil, se dejen siempre sujetas estas instituciones a una supervijilancia mas o ménos remota, para el caso de que estas instituciones pudieran por algun motivo desatender mas tarde los buenos propósitos que al fundarse tuvieron. Por esto se convino en fijar un plazo de treinta años, plazo que no se adoptó de un modo arbitrario, porque él concuerda con otras disposiciones del Código Civil relativas a los usufructos.

La opinion que tuve entónces la mantengo todavia, i, por consiguiente, propongo que en lugar de una concesion indefinida, sea por el término de treinta años, a fin de que siga la regla ya adoptada con respecto a otras autorizaciones acordadas. Jamas el Congreso ha negado estas concesiones, pero ha tenido a bien limitarlas a un plazo determinado.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Si ningun señor Senador usa de la palabra, procederíamos a votar.

En votacion.

El señor **Secretario**.—Quedaria así el proyecto de lei:

«Artículo único.—Concédese a la Sociedad de Artesanos de Santiago de Chile denominada «La Union» el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para conservar por treinta años la posesion de la propiedad raíz que tiene adquirida en esta ciudad en la calle del Sauce, entre las de San Pablo i la de Sama».

El señor **Cuadra** (Presidente).—Si ningun señor Senador se opone, daremos por aprobado el proyecto.

Aprobado.

Pasaremos a la órden del dia

Continúa la discusion del proyecto relativo a la construccion de un ferrocarril en el Maule.

El señor **Lamas**.—Para pedir que no se apruebe el proyecto de la Comision, se afirma erróneamente que él va a imponer un gravámen al angustiado Erario nacional. La afirmacion no es exacta, señor Presidente; el gravámen, si puede dársele tal nombre, le fué impuesto por la lei que autorizó la construccion del ferrocarril del Maule en 1884.

El proyecto de la Comision tiende esclusivamente a dar confianza a los capitalistas estranjeros, que no conociendo el pais i ménos aun la comarca que ha de

atravesar la línea férrea, tengan temores de colocar mal sus capitales.

Estos temores no pueden abrigarse por el Senado, pues ni la lei de 1884 ni el proyecto que se discute, gravarán al Erario nacional.

Para hacer esta afirmacion, tomo en cuenta lo que producen los ferrocarriles del Estado.

En la seccion de Santiago a Valparaiso el costo del kilómetro fué de 72,000 pesos. En toda la estension del país, de 50,000. Si estos ferrocarriles dan hoi el dos por ciento de utilidad líquida, el del Maule, que solo costará 18,000 pesos por kilómetro, debe dar el seis u ocho. I téngase presente que es un hecho innegable que el Estado es el administrador ménos feliz que se conoce.

Tomando en cuenta lo que sucede en los departamentos que va a servir el ferrocarril del Maule, quien los conozca no vacilará en asegurar que esa utilidad será mucho mayor.

El invierno es allí de ocho meses, i aunque no haya grandes lluvias, en todos ellos los caminos son siempre intransitables. Los productos de la agricultura i de la viticultura solo pueden conducirse al Tomé, único mercado ventajoso i seguro para ellos, desde fines de noviembre hasta fines de diciembre, i en mayo, enero, febrero, parte de marzo, se emplean en la cosecha, abril, en la vendimia, i no hai posibilidad de acarreo en todos estos meses. Así es que parte de la cosecha no se lleva a los puertos hasta diciembre: sucede lo mismo con los vinos, perdiendo los productores intereses crecidos, i en ocasiones viéndose obligados a vender a ínfimos precios, por haber pasado la época de la esportacion. Aunque la distancia de Cauquenes a Itata i al Tomé no es considerable, el flete del hectólitro de trigo es de 50 centavos a 1 peso 20, segun sea la distancia en que se encuentre del puerto. I para obtener fletadores, hai que contratar los fletes en julio o agosto del año anterior. Por lo accidentado del país i los malos caminos, las carretas que allí se emplean solo cargan de 4 a 6 hectólitros; así es que el cosechero de mil hectólitros necesita doscientas carretas. Calculen los señores Senadores cuan crecidos capitales necesitan en esos departamentos los agricultores para poder ganar su subsistencia.

En el departamento de Concepcion, que está servido por ferrocarril, terrenos de cerros, de igual calidad a los de Itata i Cauquenes, valen de 50 a 80 pesos cuadra, i en estos departamentos de 4 a 10. Esta es la consecuencia de la falta de vías férreas. Es por esto que la poblacion de los campos disminuye notablemente en aquella comarca. Sensible es que no sea público todavía el resultado del censo último, que, si ha sido debidamente formado, dará un testimonio de lo que espongo.

La construccion del ferrocarril del Maule mejorará notablemente la triste situacion de esa provincia. Los productos de la agricultura i de la viticultura acrecerán prodijiosamente, pues ese ferrocarril hará desaparecer el obstáculo único que entraba su desarrollo: la falta de vías férreas.

A mi juicio, señor Presidente, la empresa que se formó con la lei de 1884 i que vivificará la aprobacion del proyecto en discusion, tendrá utilidades en el negocio que va a emprender. El Estado tambien las tendrá en mayores proporciones, i cumplirá al

mismo tiempo con el deber de fomentar el progreso de aquellas localidades, hasta hoi desheredadas.

El señor *Encina*. -Voi a fundar en mui pocas palabras mi voto, que será en conformidad al informe de la Comision; pero, ántes de entrar en ese terreno, me permitirá el señor Ministro de lo Interior manifestarle que ha sido una verdadera novedad para mí la oposicion de Su Señoría al proyecto.

Su Señoría nos dijo que la Hacienda pública no estaba en buena situacion i que debíamos evitar echar nuevas cargas sobre ella. No esperaba que fuese el señor Ministro quien saliese al frente de este proyecto, para oponerse a la realizacion de una obra que, despues de tantos años, va a hacer participar a estensas comarcas de los beneficios que a las otras provincias de la República ha aportado el ferrocarril central i de que ellas solas han estado privadas. Creo que Su Señoría no ha pesado bien esta circunstancia, que basta por sí sola para que el Gobierno i el Congreso no trepiden, estimando que no puede ser motivo bastante el apuntado por Su Señoría para rechazar la realizacion de una obra tan útil i tanto tiempo reclamada.

Ahora, pasando a hacer observaciones de otro órden, me concretaré a espresar a la Cámara las razones bien poderosas que hai para que no niegue su aprobacion al proyecto.

Debe tomar en cuenta, en primer lugar, que no se trata de un proyecto nuevo, sino del cumplimiento de una lei vijente desde tiempo atrás. Lo único que ahora se pide, por causas mui fundadas, es la ampliacion del tiempo durante el cual se concedió la garantía i el aumento del capital garantizado.

Dice el empresario que necesita 400,000 pesos mas para terminar la obra, i pide, en consecuencia, que el monto del capital cuyo interes garantiza el Estado se eleve tambien en esa suma. ¿Cuánto importa el interes del 6 por ciento sobre estos 400,000 pesos mas? 24,000. I yo pregunto: ¿es esta una suma que pueda detenernos, tratándose de una empresa que tantos beneficios va a reportar, no solo a aquellas provincias, sino a toda la República? I esto es suponiendo que la obra no produzca absolutamente nada, lo que es imposible.

Supóngase que no produzca el interes del 6 por ciento, siendo que lo mas probable es que lo produzca, jamas dejará de rendir, por lo ménos, el 3 por ciento, de manera que todo el gravámen mas para el Estado vendria a ser de 12,000 pesos. ¿No seria hasta ridículo que por un gravámen tan pequeño, verdaderamente frívolo, fuéramos a privar a una estensa rejion de nuestro país de las inmensas ventajas de un ferrocarril que tanta falta le hace para su desarrollo i progreso en todos sentidos?

A esta consideracion capital i decisiva se agrega que no hai razon alguna para temer que el ferrocarril en cuestion no produzca el 6 por ciento. Para desbancar este temor basta considerar lo que producen en conjunto las líneas del Estado, a pesar de su costo mucho mayor. La línea de Valparaiso a Santiago tuvo un costo de 72,000 pesos por kilómetro, i las restantes del sur uno de 40,000, de manera que el término medio de todo el ferrocarril central importa 50,000 pesos mas o ménos por kilómetro.

¿No producirá ese interes, por lo ménos, un ferro

carril que va a costar solo 18,000 pesos por kilómetro? Es algo que no puede ponerse en duda.

Hace tiempo, señor, que el Senado oye los clamores de aquellas rejiones por que se les participe de los beneficios del ferrocarril central; es menester que alguna vez les preste atencion. I aquí vuelvo a manifestar el sentimiento con que he oido la oposicion del señor Ministro, porque no queria que sobre Su Señoría pesara el descontento de los vecinos del sur, descontento que indudablemente habia de acarrearle si resultaba rechazado el proyecto, contra todas sus expectativas i contra el interes del Estado mismo. Es evidente que el desarrollo que este ferrocarril produciria en aquellas provincias se traduciria en un considerable aumento de la riqueza publica, i por consiguiente en un aumento de las entradas del Erario nacional; de manera que el Estado recojeria de sobra con una mano lo que habia dado con la otra.

Podria agregar otras consideraciones sobre el particular, pero ya lo han hecho con mas claridad que lo que yo podria hacerlo los señores Senadores que han apoyado el proyecto, i doi por cumplido el deber que por mi parte tenia de defender el proyecto.

El señor *Vergara* (Ministro de lo Interior).—En la sesion pasada tomé parte en la discusion del proyecto en el sentido que me oyó el Senado, bajo la impresion de que la garantía debia hacerse efectiva en oro, como ha sucedido en otras concesiones semejantes. Antes de levantarse la sesion, a solicitud del señor Senador de Tarapacá, se dió lectura a la lei a que se refiere el proyecto en debate, i entónces pude persuadirme de que me encontraba en un error, porque la garantía, segun esa lei, se hará efectiva en moneda legal.

Si bien se impone de todos modos un gravámen al Erario nacional, en momento realmente poco oportuno, ese gravámen es de ménos consideracion de lo que yo me habia imaginado, de tal manera que lo que él va a importar no es bastante para retraernos de acceder a lo que se solicita.

De manera que, aunque temo mucho que en esta condicion pueda efectivamente llevarse a cabo la empresa, si los interesados la aceptan no tengo inconveniente para aceptar por mi parte el proyecto.

El señor *Aldunate*.—Como lo acaba de expresar el señor Ministro de lo Interior, del testo de la lei parece desprenderse que el pago de la garantía del 6 por ciento se hará en la moneda legal del pais. Así se desprende del hecho de que la concesion se hace a un chileno i de que la lei establece que cualquiera que sea la sociedad o compañía, a que el concesionario transfiera sus derechos, estará obligado a someterse a las leyes i tribunales del pais en las cuestiones que se susciten con motivo de la construccion i explotacion de la línea.

Pero considero conveniente que quede esto consignado en la lei de una manera espresa i categórica.

La Cámara sabe que esta clase de permisos se solicitan i obtienen con el objeto de transferirlos a compañías estranjeras que suministran capitales. En el caso concreto que tratamos, por un artículo de la lei se autoriza esa transferencia.

Conviene, pues, complementar la lei estableciendo un nuevo artículo o inciso que tenga por objeto evi-

tar las dudas o diversas interpretaciones en que pueda incurrirse sobre el particular.

Con este propósito, i ya que se está tratando de la de la discusion particular del artículo 6.º del proyecto de la Comision rogaria al señor Secretario tuviera a bien darle lectura.

El señor *Secretario*.—Dice así:

«Artículo 6.º El Estado garantiza al empresario el interes de un seis por ciento durante veinte años sobre la cantidad de dieziocho mil pesos por cada kilómetro de vía que se entregue al tráfico público, no debiendo exceder el total del capital garantido de tres millones i medio de pesos».

El señor *Aldunate*.—Propongo, en consecuencia, que se agregue a ese artículo un segundo inciso que diga lo siguiente:

«Las cantidades que el Estado tiene que satisfacer al concesionario o a las personas o sociedades a quienes transfiera sus derechos, serán pagadas con moneda legal del pais estimada en su valor nominal».

El señor *Puelma*.—Yo, señor, aunque convengo en que, segun la redaccion de la lei, ella quiere decir que esta garantía se pagará en moneda del pais—i así lo entendió la Comision que informó acerca de este asunto por mi parte, como miembro de esa Comision, no tengo dificultad alguna en aceptar la indicacion del honorable Senador por Tarapacá, porque es conveniente que se diga espresamente, i me parece necesario agregar las palabras: «por su valor nominal», por que de lo contrario podria quedar la duda de que la persona o empresa a quien se transfiriera esta concesion dijera: págueseme en moneda legal del pais, pero abóneseme la diferencia del cambio.

Es necesario entónces dejar bien establecido que la cuestion del cambio queda eliminada, porque de otra manera permaneceria subsistente la dificultad de saber si la diferencia del cambio es de cuenta de Chile o del empresario.

Cuando se leyó el acta de la sesion anterior—a la que no me fué posible asistir—me parece haber oido que se hizo indicacion para elevar la suma sobre que debe recaer la garantía de tres millones setecientos mil pesos, en vez de tres millones i medio que espresa la lei de 1884.

Desearia saber en qué se funda este aumento de la suma garantizada, porque este punto ocupó tambien a la Comision, como que era uno de los consignados en la solicitud, i la Comision vió que los fundamentos que se alegaban en dicha solicitud a este respecto no eran exactos. En la solicitud se espresaba que se pedia este aumento por que se iba a estender la línea hasta Cauquenes; i, mientras tanto, en la lei de 1884 se espresa, por que el ferrocarril pasará por Cauquenes. Por consiguiente, no hai tal estension de la línea que eso estaba establecido; i si se quiere leer el informe que en aquel entónces presentó la Comision de Gobierno, se verá que se fijó esta cantidad de tres millones i medio tomando en cuenta estos trabajos, que son los mismos que se van a realizar ahora.

Si no hai, por consiguiente, otro motivo para conceder este aumento, no sé qué fundamento plausible pudiera tenerse.

Como miembro de la Comision, me he creido en el deber de hacer presente esta circunstancia, para que no se crea que ella, al mantener la cantidad de tres mi-

liones i medio, no tomó en cuenta esta parte de la solicitud. Al contrario, se tomó muy en cuenta i fué materia de discusión, i entónces se pudo ver que efectivamente la lei había sido dictada en la suposición de que este ferrocarril pasaba por Cauquenes.

El señor **Altamirano**.—Efectivamente, como lo acaba de decir mi honorable colega de Comisión i como tuve el honor de recordarlo en la sesión pasada, se tuvo presente que la lei vijente se había dictado en la inteligencia de que el ferrocarril iba a Cauquenes, que la Comisión, al informar ese proyecto, tomaba en cuenta esa misma consideración.

Pero, en aquel informe se dice que la mayor extensión que se iba a dar a la línea sería de 58 a 60 kilómetros; sucediendo entónces algo que es muy natural, que en el momento en que se discutió la lei no se conocía con toda exactitud la distancia; i después, cuando ya se había presentado el informe, el señor Bini-melis se acercó a la comisión i le dió los datos exactos i definitivos, según los cuales la mayor extensión es de 78 kilómetros.

Lo que la Cámara votó entónces fué una garantía de 18 mil pesos por cada kilómetro, que es lo mismo que ahora se pide. Pero, como quiera que sea, la extensión definitiva de la línea va a quedar sometida a lo que acuerde el Presidente de la República previo informe de sus injenieros. Toda línea, ántes de ser construída, está sujeta a variaciones, ya que es necesario introducir perfeccionamientos en el trazado; i, después de todos estos estudios i de todos estos informes, la de que se trata bien pudiera tener una menor extensión, en cuyo caso podría suceder también que los 18 kilómetros, que resultan ahora de aumento, desapareciesen.

Por eso es que, después de las nuevas esplicaciones que se han dado sobre la materia, yo deseaba manifestar que ellas habían hecho fuerza en mi ánimo i que me habían decidido a dar mi voto en el sentido de fijar el máximo de la garantía en la cantidad que se pide.

I ya que uso de la palabra, voy a agregar a las consideraciones que se han hecho una sola, i es la de que si no hubiera de hacerse ferrocarril en estas rejiones, por lo ménos el Estado tendría que construir buenos caminos o mejorar los existentes, i acaba de oír la Cámara a un conocedor de aquella localidad, al señor Senador por Concepcion, que es tan malo el estado de aquéllos, que los agricultores no pueden llevar sus cosechas a la costa en la época en que podrían hacerlo con ventaja, esto es, en el invierno, sino que tienen que esperar la primavera; sufriendo, naturalmente, con este retardo un grave perjuicio en sus intereses.

Este estado de cosas no podría mantenerse indefinidamente, porque si no hacemos ferrocarril, el señor Ministro de lo Interior tendrá que pensar en hacer caminos o en reparar los actuales, i esos caminos costarían mucho dinero, talvez una suma mayor que la que importa la garantía de que ahora se trata.

Este es otro factor que es menester tomar en cuenta, porque es seguro que ningún señor Senador ha de querer decir con su voto que no se haga ferrocarril ni que se hagan tampoco caminos.

En cuanto a la situación, ella puede precisamente emporarse por uno de estos dos caminos: o por hacer gastos inconsiderados, o por volvernos tan económicos,

tan tacaños, que nos negáramos a hacer gastos reproductivos, sin los cuales se ciegan las fuentes de riqueza, o por lo ménos, impiden que se creen otras nuevas.

Lo que necesitamos hacer entónces es, pensando como el honorable Senador por Talca, i muy resueltos a no autorizar ningún gasto que no sea necesario i absolutamente reclamado por la situación, ponernos también en guardia contra este espíritu demasiado restrictivo, cuando se nos llama a favorecer empresas que van a aumentar i a desarrollar la riqueza pública.

El señor **Pereira**.—Agradezco al señor Senador que deja la palabra que haya aludido a lo que yo tuve el honor de decir cuando por primera vez hice uso de la palabra en este debate. I se lo agradezco, porque me proporciona la oportunidad de adherir a las opiniones que Su Señoría ha manifestado.

Si es verdad que me opuse al proyecto, fué porque creí que la garantía ofrecida por el Estado iba a ser cubierta en oro i fuera de Chile, ya que en estas clases de obras los empresarios se dirijen jeneralmente a compañías extranjeras. Pero con las esplicaciones que he oído después i con el artículo que el honorable Senador por Tarapacá propone que se agregue al proyecto, se desvanecen por completo mis dudas.

Si el sacrificio que el cumplimiento de este compromiso va a imponer al Erario Nacional viene a redundar en un bien público, estoy por el sacrificio.

Si esta obra, como lo creo, va a fomentar la industria i desarrollar la riqueza pública, sin gravámenes onerosos para el Estado, estoy por que se lleve a cabo.

En cuanto al otro punto relativo a la construcción i reparación de caminos, bien examinado el asunto i comparados los gastos de la línea férrea con los que aquéllos impondrían, me parece que puede ir lo uno por lo otro.

Si el Estado hubiera de gastar una suma siquiera regular en caminos, sería lo que tendría que pagar por la garantía del seis por ciento en moneda legal del país.

Así es que, por mi parte, retiro la oposición que había hecho i acepto el proyecto de la Comisión.

El señor **Ibáñez**.—Me parece que estamos discutiendo sin tener completo conocimiento de la cuestión primordial que estraña el proyecto, esto es, cuál es la clase de moneda en que habrá de pagarse la garantía.

No sé qué pasos hayan dado los interesados a este respecto; pero para mí es casi indudable que en Estados Unidos—a donde entiendo que se ha llevado el proyecto para realizar la empresa—traduciendo la palabra pesos al inglés, por *dollars*, los norte-americanos, han entendido que se trataba de pesos en oro. I me induce a creerlo así el hecho solo de que la garantía de dieziocho mil pesos en papel por kilómetro; es casi completamente ilusoria: dieziocho mil pesos en papel no alcanzan a valer ni diez mil pesos oro; i no es posible que empresa alguna se comprometa a construir un ferrocarril con semejante garantía.

Sin embargo, no sé lo que haya de verdad en esto, i desearía saber, a fin de no dictar una lei sin objeto alguno, si el interesado acepta esta interpretación que se da al artículo, al decir que el pago de la garantía es en moneda corriente de Chile.

¿De qué fecha es la lei?

El señor **Secretario**.—De 11 de setiembre de 1884.

El señor **Ibáñez**.—El cambio estaria en esa fecha a 26 o 28 peniques.

El señor **Cuadra** (Presidente).—A 30, señor Senador.

El señor **Ibáñez**.—Es de suponer que los contratistas hayan tenido presente esta circunstancia, esto es, el tipo del cambio en aquel tiempo.

Conviene, pues, i aun es necesario, saber si el interesado acepta o no que la garantía sea pagada en moneda chilena.

El señor **Atamirano**.—Siento que se haya promovido este incidente por el señor Senador de Santiago, porque no estamos en situacion de saber lo que desea el concesionario.

El hecho solo de haberse promovido esta cuestion, hace ahora necesaria la aceptacion de la indicacion propuesta por el señor Senador de Tarapacá, pues de lo contrario no tendria razon de ser, desde que la concesion se hace a un chileno i la lei determina que si el concesionario trasfiere sus derechos a otras personas o sociedades, aun cuando sean extranjeras i no residan en Chile, se considerarán domiciliadas en la República i quedarán sujetas a las leyes del pais como si fueran chilenas para todas las cuestiones referentes a la construccion i explotacion de este ferrocarril.

Es cierto que en la situacion económica actual, la garantía no es fuerte, i ojalá que cuando llegue el caso de pagarla el peso chileno valga mas que en la actualidad. No sé si la empresa se realizará; pero, de todos modos, no hai ningun motivo para que el concesionario pudiera creerse engañado respecto al valor de la garantía, que se dá ahora lo mismo que por la lei de 1884.

El señor **Aldunate**.—Las diversas opiniones manifestadas por los señores Senadores de Santiago i de Valparaiso, prueban la necesidad i justicia de mi indicacion. El señor Senador de Valparaiso dice que si no se hubiera promovido este incidente, esa indicacion habria sido inútil; i el señor Senador de Santiago dice que siempre se ha entendido que el peso equivale al dollar americano, i que los empresarios podian creer que la garantía era en oro, o sea de un 12 por ciento.

Insisto, pues, en creer que el inciso que he propuesto es útil i que es necesario aclarar perfectamente este punto; e insisto tambien en creer que si así no se hiciera, la cuestion seria discutible al transferir el concesionario sus derechos a una sociedad extranjera. Esta podria creer que la garantía era en oro, desde que invertia en la empresa tres millones i medio de pesos en oro.

Si no se explica claramente la lei, podrian ocurrir dificultades i hacer caer en una celada a individuo que traen sus capitales al pais creyendo que la ganancia que se les acuerda es en oro.

Ya que uso de la palabra, debo llamar la atencion a la contradiccion que ha notado en la lei el señor Senador de Valparaiso, contradiccion que verdaderamente existe, puesto que siendo la garantía sobre 18,000 pesos por quilómetro, el maximum de 3,500,000 que se fija en el proyecto no corresponde a la estension de la línea, al número de quilómetros

que va a tener. Se sabe que esta estension es mayor i que representa un capital de 3,900,000 pesos.

Todo se salvaria suprimiendo las últimas palabras del artículo propuesto por la Comision, i así remuneraria el verdadero costo de la línea, tanto mas cuanto que el Presidente de la República, al aprobar los planos, fijaria la estension total de la vía.

El señor **Lamas**.—Acepto la indicacion del señor Senador por Tarapacá.

El señor **Puelma**.—La modificacion propuesta por el señor Senador de Tarapacá, me obliga a tomar nuevamente la palabra, porque no considero innecesario fijar un límite al total de la garantía.

El ánimo del Senado es darse cuenta clara i perfecta del gravámen que va a pesar sobre el Estado, i no es indiferente dejar al empresario o al Presidente de la República dar a la línea una estension indefinida i que, por consiguiente, el gravámen sea tambien indefinido.....

El señor **Aldunate**.—El Presidente de la República, al aprobar los planos, fija la estension de la línea.

El señor **Puelma**.—I ¿por qué el Congreso no ha de ser el que fije el monto de la suma con que va a gravarse al Estado? ¿Podríamos aprobar una lei que impone un fuerte gravámen al Erario sin saber a cuánto asciende? Es necesario que el Senado lo conozca, i por esto se ha puesto siempre un límite al monto del capital garantido. Así, pues, es indispensable fijar un maximum.

Ahora, si se hace presente que ha habido un error de diez quilómetros en la estension que se daba a la línea, justo es que se tome en cuenta esa mayor estension. Diez quilómetros a 18,000 pesos serian 180,000 pesos mas i no 400,000...

El señor **García de la Huerta**.—La mayor estension de la línea es de 18 quilómetros, i en la Comision no se tomaron en cuenta.

El señor **Atamirano**.—Ademas, segun el proyecto primitivo, los puentes eran de madera, i ahora se consultan puentes de fierro.

El señor **Puelma**.—Nó, señor; en el proyecto primitivo se hablaba de puentes de fierro.

En fin, una vez que el pago de la garantía se hace en moneda legal del pais, no tengo inconveniente en aceptar que el monto del capital garantido sea 3,900,000 pesos; pero debe fijarse una suma determinada.

El señor **Aldunate**.—Pido la palabra.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Ya ha llegado la hora de pasar a ocuparnos de solicitudes particulares.

Varios señores Senadores.—A alcanzamos a votar el proyecto.

Estamos de acuerdo.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Puede Su Señoría usar de la palabra.

El señor **Aldunate**.—Era solo para decir que estoy de acuerdo con el señor Senador para fijar en 3,900,000 pesos el total del capital garantido. Debo agregar que siempre ha habido en estas leyes sobre ferrocarriles cierta delegacion de confianza en el Presidente de la República.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Si ningun se-

ñor Senador usa de la palabra, procederemos a votar. En votacion.

Iremos leyendo inciso por inciso.

Se dá lectura a los siguientes incisos:

«Artículo único.—Sustitúyense los artículos 6.º i 8.º de la lei de 11 de setiembre de 1884 sobre construcción de un ferrocarril entre San Javier de Loncomilla i el Tomé, por los siguientes:

«Art. 6.º El Estado garantiza al empresario el interes de un seis por ciento durante veinte años sobre la cantidad de 18,000 pesos para cada quilómetro de vía que se entregue al tráfico público, no debiendo exceder el total del capital de 3.900,000 pesos.

Las cantidades que el Estado tiene que satisfacer al concesionario o a las personas o sociedades a quienes transfiera sus derechos, serán pagadas en moneda legal del país, estimada en su valor nominal».

En votacion.

El señor **Lamas**.—¿Sería conveniente decir dónde debe pagarse la garantía? Me parece que debería ser en Santiago.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Talvez sería mejor que no se estableciera esa cláusula, porque puede convenir al empresario que se pague en Santiago o Concepcion.

Aprobado el artículo.

En discusion el artículo siguiente:

«Art. 8.º Todo producto líquido que exceda del seis por ciento que garantiza el Estado, se aplicará a reembolsar al Erario las sumas que se hubiesen invertido en el pago de esa garantía, i esto se hará aun despues de espirar el plazo de 20 años establecido en el artículo 6.º i hasta el completo pago de aquellas sumas».

Aprobado.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Se suspende la sesion por quince minutos para despejar las galerías i pasar a tratar de solicitudes particulares.

Queda en primer lugar de la tabla, para la sesion del lunes, el proyecto sobre ampliacion del plazo concedido para construir el ferrocarril de Elqui a Rivadavia, i en seguida los demas asuntos pendientes.

Se suspendió la sesion.

A SEGUNDA HORA

Constituida la Sala en sesion secreta, se pasó a tratar de asuntos de interes particular.

El resultado de la sesion fué el siguiente:

I. Puesta en discusion la mocion presentada por los señores Lillo i Valderrama a favor de la viuda de don José Antonio Soffia, se aprobó por catorce votos contra siete el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—En atencion a los servicios prestados al país por don José Antonio Soffia, concédese a su viuda, doña Lastenia Soffia, una pension de mil doscientos pesos anuales, que gozará en conformidad con las prescripciones de la lei de montepío militar».

II. Puesta en discusion la mocion presentada por los señores Martínez i Saavedra a favor de la viuda e hijas de don Pedro Soto Aguilar, se aprobó por dieznueve votos contra uno el siguiente

S. O. D. S.

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Concédese por gracia a la viuda e hijas del finado coronel don Pedro Soto Aguilar, muerto a consecuencia de los servicios prestados en la reciente guerra, la pension de setenta pesos mensuales en lugar de la de cuarenta i un pesos que le corresponde por su grado, en conformidad a la lei de montepío».

III. Por unanimidad de veinte votos se aprobó el siguiente proyecto de lei acordado por la Cámara de Diputados, a favor de doña Leonor Verdugo:

«Artículo único.—En atencion a los importantes servicios prestados al país en la guerra de la Independencia por el teniente de Ejército don José Verdugo, se aumenta a quince pesos la pension de diez pesos que actualmente goza su hija doña Leonor Verdugo».

IV. Por catorce votos contra cinco se aprobó el informe de la comision respectiva, desfavorable a la solicitud de doña Manuela i doña Jesus Heits, en que piden aumento de la pension de que disfrutaban.

V. Por diezisiete votos contra dos acordó insistir esta Cámara en el rechazo del proyecto de lei acordado por la Cámara de Diputados que aumentaba la pension de montepío que goza doña Cármen Aguilera, viuda del teniente coronel don José María Alvarez.

VI. Por diezinueve votos contra uno se aprobó el informe de la comision respectiva, desfavorable a la solicitud de doña Ana María Valenzuela, en que pide pension de gracia.

VII. Por unanimidad de diezinueve votos se aprobó el informe de la comision respectiva, desfavorable a la solicitud de don Roberto Baeza Larrain, en la que pide se le conceda por gracia la pension de retiro correspondiente al empleo de teniente de marina que desempeñó.

VIII. Por dieziocho votos contra dos se aprobó el siguiente proyecto de lei acordado por la Cámara de Diputados a favor de doña Mercedes Marcos:

«Artículo único.—En atencion a los servicios prestados en la guerra de la Independencia por el capitán de artillería don Mariano Cofré, concédese a su viuda, doña Mercedes Marcos, el goce de montepío militar correspondiente a la clase de sarjento mayor, el cual disfrutará en union de sus hijos, en conformidad a la lei de montepío».

IX. Por dieziseis votos contra dos se aprobó el informe de la comision respectiva, desfavorable a la solicitud de doña Francisca, doña Petrona i doña Dolores Fernández, en que piden aumento de la pension que ahora disfrutaban.

X. Por diezisiete votos contra uno se aprobó el siguiente proyecto de lei acordado por la Cámara de Diputados a favor de don Manuel Vargas:

«Artículo único.—Para los efectos del retiro se declara de abono al ayudante mayor don Manuel Vargas el tiempo que en clase de soldado distinguido sirvió en el Regimiento de Artillería, a contar desde el 1.º de noviembre de 1838 hasta el 14 del mismo mes de 1840, i desde el 2 de abril de 1844 hasta el 5 de febrero de 1845».

XI. Por unanimidad de dieziocho votos se aprobó el informe de la comision respectiva, desfavorable a

la solicitud de doña Micaela Barahona, en la que pide se le conceda por gracia pension de montepío.

XII. Por unanimidad de diecisiete votos se aprobó el informe de la comision, desfavorable a la solicitud de doña Rafaela Ahumada, en la que pide se le acuerde el derecho a las pensiones i gracias que la lei acuerda a las familias de los combatientes de Iquique.

Se levantó la sesion.

RAIMUNDO SILVA CRUZ,
Redactor.

Sesion 25.ª ordinaria en 26 de julio de 1886

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CUADRA

SUMARIO

Se aprueba el acta de la sesion anterior.—Cuenta.—El señor Encina pide que se trate de preferencia el informe recaido en la solicitud de desafuero del señor Gana, Senador por Talca.—Se suscita un debate durante el cual se formulan varias indicaciones i en el que toman parte los señores Aldunate, Encina, Concha i Toro i Puelma.—Cerrado el debate, se aprueba la indicacion del señor Aldunate para tratar este asunto en la sesion del miércoles.—Se pone en debate el proyecto relativo al ferrocarril de la Serena a Rivadavia.—Despues de algunas consideraciones del señor Puelma, se aprueba dicho proyecto.—A indicacion del señor Antúnez (Ministro de la Guerra) se pone en discusion, despues de algunas observaciones, el proyecto de lei que concede varios suplementos al presupuesto de Guerra, i fué aprobado.—Continúa la discusion del proyecto de reforma de la lei de instruccion secundaria i superior.—Hacen uso de la palabra los señores Rodríguez don Juan Estéban, Concha i Toro, Varas (Ministro de Instruccion Pública), e Ibáñez.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa el mismo debate i hacen uso de la palabra los señores Puelma, Ibáñez, Concha i Toro i Rodríguez don Juan Estéban.—Cerrado el debate, se aprueba una indicacion del señor Puelma para que el proyecto pase a comision para examinar el artículo transitorio i lo referente a la creacion de una nueva Facultad.—Se pasa a tratar del proyecto de reforma de la Contaduría Mayor.—Usa de la palabra el señor Concha i Toro, que, despues de algunas consideraciones, propone un proyecto de acuerdo.—Se levanta la sesion, quedando con la palabra el señor Ministro de lo Interior.

Asistieron los señores:

Antúnez, Carlos, (Ministro de Guerra)	Puelma, Francisco Rodríguez, Juan E.
Aldunate, Luis	Rosas Mendiburu, Ramon
Altamirano, Euliojio	Saavedra, Cornelio
Concha i Toro, Melchor	Sánchez Fontecilla, Mariano
Correa i Toro, Carlos	Valderrama, Adolfo
Cuevas, Eduardo	Valenzuela C., Manuel
Encina, José Manuel	Vergara Albano, Aniceto
Ibáñez, Adolfo	Vergara, José Francisco
Lillo, Eusebio	Vergara, José Ignacio, (Ministro de lo Interior)
Marcoleta, Pedro N.	i el señor Ministro de Justicia.
Martínez, Aristides	
Pereira, Luis	

Se leyó i fué aprobada el acta de la sesion anterior.

En seguida se dió cuenta:

1.º De los siguientes oficios de la Cámara de Diputados:

«Santiago, 26 de julio de 1886.—Con motivo de la solicitud que tengo el honor de acompañar a V. E., esta Honorable Cámara ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Concédese a la Sociedad de Beneficencia de Osorno el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para conservar por treinta años una propiedad raiz que posee en la subdelegacion 1.ª de ese departamento.

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

En tabla.

«Santiago, 26 de julio de 1886.—Esta Honorable Cámara ha aprobado el proyecto acordado por el Honorable Senado que concede a Lever Murphy i C.ª el usufructo de la parte de la playa de la caleta Abarca en la bahía de Valparaiso, reemplazando en el inciso primero de su artículo unico la frase «o a sus representantes legales» por esta otra: «o a quienes sus derechos representen».

Devuelvo los antecedentes.

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

En tabla.

«Santiago, 17 de julio de 1886.—Con motivo de la solicitud e informe que tengo el honor de acompañar, esta Honorable Cámara ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.º Se concede a los señores J. Gildemeister i C.ª privilejio esclusivo por el término de ocho años para hacer pozos artesianos, en terrenos de propiedad del Estado, en la pampa de la provincia de Tarapacá comprendida entre los paralelos de Punta Colorada por el norte i Punta Grueso por el sur, con el objeto de dotar de agua potable a Iquique i sus alrededores.

Art. 2.º Se eximen de derechos de internacion las maquinarias i útiles necesarios para labrar los pozos i la cañería para la conduccion del agua, debiendo justificarse ante el Presidente de la República el uso que se haga de tales materiales. Esta concesion durará hasta el momento en que los señores J. Gildemeister i C.ª pongan el agua en el puerto de Iquique.

Art. 3.º El plazo de los ocho años del privilejio se empezará a contar despues de tres años que se conceden a los solicitantes para hacer sus exploraciones, o desde que descubran agua potable, si lo hacen antes de este término.

Art. 4.º Se conceden los terrenos fiscales necesarios para el establecimiento de los pozos i para tender la cañería que conduzca el agua.

Art. 5.º Los señores J. Gildemeister i C.ª darán gratuitamente toda el agua necesaria para el uso de los establecimientos de beneficencia.

Art. 6.º El precio del agua para las oficinas públicas, fiscales i municipales, las escuelas, los cuarteles i los buques de la armada nacional no podrá exceder de medio centavo por decálitro.

Art. 7.º Se fija en centavo i medio el precio máximo a que puede venderse en Iquique el decálitro de agua para el consumo público.

Art. 8.º Todas estas concesiones caducarán si no se inician los trabajos de labrar los pozos en el plazo de dos años.

Art. 9.º La concesion que se otorga a los señores