

no era conveniente por el punto que se indicaba i que no era un trabajo que pudiera servir de base para el levantamiento de planos i presupuestos definitivos.

Hé aquí la razon por qué el concesionario recurrió al Gobierno; pero no por temor de que la concesion iba a caducar i no pudiera llevarse a efecto la ejecucion. Recurría al Gobierno, porque no pudiendo cumplir la primera parte de la lei, la sociedad de capitalistas tuvo dificultades para mantener el contrato. Así lo manifestó el jefe de los ingenieros enviados de Europa, i por sus exigencias se hizo la solicitud que dió origen al decreto de 4 de junio.

No puede, pues, hacerse a este decreto el cargo que ha formulado el señor Senador por Tarapacá. Si en la lei no hai ninguna disposicion sobre caducidad de la concesion, si el contrato se mantendrá de una manera indefinida, por decir así, mientras el concesionario pague las multas que señala la misma lei cuando falte a los plazos señalados para la iniciacion i conclusion de la obra, el único cargo talvez seria el de que ese decreto es innecesario. I la verdad es que sin las exigencias de los capitalistas europeos o de sus representantes, no habria habido para qué dictarlo.

Considero bastante lo que he tenido el honor de esponer al Senado para explicar los antecedentes del decreto i demostrar que no envuelve él una grave ilegalidad, como se ha dicho, i que mucho ménos tiende a restablecer la vijencia de una lei que ha caducado, segun la opinion del señor Senador por Santiago.

Repito que la lei está vijente i que el decreto dice terminantemente en su parte dispositiva, no leida por el señor Senador de Tarapacá en la presente sesion pero que ya habia citado el señor Senador por Santiago, que él no importa ninguna modificacion en los términos del contrato, i ha sido aceptado por el concesionario.

El señor **Concha i Toro**.—Pido la palabra.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Como ya va a dar la hora, podria quedar Su Señoría con la palabra para la próxima sesion.

El señor **Concha i Toro**.—Está bien, señor.

El señor **Aldunate**.—Desearia, señor Presidente, para esclarecer los términos del debate, hacer una pregunta al señor Ministro de lo Interior.

Como el señor Ministro ha dicho que la lei no ha caducado i que la concesion está vijente, debiendo los concesionarios pagar las multas en que incurrieren por falta de cumplimiento de lo pactado, en los plazos estipulados, preguntaba a Su Señoría si se ha cobrado la multa cuyo monto existe depositado en la tesorería.

El señor **Vergara** (Ministro de lo Interior).—Nó, señor.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Habiendo llegado la hora, se levanta la sesion.

En la próxima continuará este debate, i una vez terminado se seguirá con la discusion del proyecto de acuerdo del honorable señor Concha i Toro.

Se levantó la sesion.

JULIO REYES LAVALLE,
Redactor.

Sesion 32.ª ordinaria en 11 de agosto de 1886

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CUADRA

SUMARIO

Cuenta.—Se acuerda dejar en el primer lugar de la tabla para la sesion próxima un proyecto sobre concesion de suplemento al ítem ... de la partida ... del presupuesto de Hacienda.—Se acuerda agregar a la tabla los proyectos relativos a construccion de ferrocarriles en Paposo, de Santiago a Valparaíso por Melipilla i trasandino.—Continúa el debate pendiente sobre un decreto de prórga para la construccion de un ferrocarril de la Calera a Ovalle.

Asistieron los señores:

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

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Se dió cuenta:

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

«Santiago, 10 de agosto de 1886.—Tengo el honor de comunicar a V. E. que esta Honorable Cámara, en sesion de ayer, ha elegido a los señores don Ramon Yávar i don Ramon Bernales para 1.º i 2.º vice-Presidentes, respectivamente, i para Presidente al que suscribe.

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

Se mandó acusar recibo.

«Santiago, 10 de agosto de 1886.—Con motivo de la solicitud i antecedentes que tengo el honor de acompañar a V. E., esta Honorable Cámara ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.º Se concede a don José Clemente Castro liberacion de derechos de aduana, hasta por el término de dos años, para la introduccion de máquinas por un valor máximo de noventa mil pesos, destinados a plantear en el pais un establecimiento de preparacion de sulfatos de cobre i fundicion de minerales.

Art. 2.º El Presidente de la República dictará las medidas necesarias para comprobar que las máquinas introducidas han tenido la debida aplicacion.

Art. 3.º El concesionario perderá con cualquier acto tendente a burlar o eludir las disposiciones de la presente lei los derechos que ella le otorga.

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

«Santiago, 10 de agosto 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 don Manuel Ossa exención de derechos de aduana, hasta por el término de un año, para la introducción de máquinas de un valor máximo de ochenta mil pesos, destinadas a su establecimiento de concentración de minerales de cobre, en la provincia de Atacama.

Art. 2.º El Presidente de la República dictará las medidas necesarias para comprobar que las máquinas introducidas han tenido la debida aplicación.

Art. 3.º El concesionario perderá, con cualquier acto tendente a falsear las disposiciones de la presente lei, los derechos que ella le otorga.

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

«Santiago, 10 de agosto 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 Decláranse libres de derechos de internación, por el término de tres años, las máquinas destinadas a plantear en el país fábricas de velas de estearina.

Art. 2.º El Presidente de la República dictará las reglas necesarias para comprobar que a las máquinas importadas se da la debida aplicación.

Art. 3.º Las máquinas importadas libres de contribución que fueren destinadas a otros usos que a la fabricación de velas de estearina, caerán en comiso; i las personas que las hubieren importado pagarán el cuádruplo del impuesto a que habrían estado afectas sin la liberación que se otorga por esta lei».

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

«Santiago, agosto 10 de 1886.—Con motivo de la solicitud i antecedentes que tengo el honor de acompañar a V. E., esta Honorable Cámara ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.º Decláranse libres de derechos de internación las máquinas, calderos, lámparas i demas útiles que se importen para el alumbrado eléctrico.

Art. 2.º El Presidente de la República dictará las reglas necesarias para comprobar que se da la debida aplicación a los artículos introducidos.

Art. 3.º Las máquinas, calderos, etc., importados libres de contribución que fueren destinados a otros usos que al alumbrado eléctrico, caerán en comiso; i las personas que los hubieren internado pagarán el cuádruplo del impuesto a que esos artículos habrían estado afectos sin la liberación que se otorga por esta lei».

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

Quedaron para tabla los proyectos a que se refieren los cuatro oficios anteriores.

«Santiago, 10 de agosto de 1886.—Esta Honorable Cámara ha tenido a bien aprobar el proyecto, acordado por el Honorable Senado, sobre permiso a don Jorge Halle para construir un ferrocarril de vapor entre los rios de Curanilahue i el puerto de Llico, en el departamento de Arauco, con las siguientes modificaciones:

En el inciso 2.º del artículo 2.º ha agregado la frase: «no pudiendo en ningún caso usarlos para el establecimiento de la vía, ni angostar su calzada cuando la línea férrea corra paralelamente con ellos».

En el inciso 3.º del mismo artículo se ha agregado lo siguiente: «determinándose el monto de esta liberación por un presupuesto detallado que se aprobará por el Presidente de la República, no pudiendo en ningún caso exceder de la suma de siete mil pesos por cada kilómetro de vía que se construya i debiendo acreditarse su inversión en la forma acostumbrada».

I por último, ha suprimido el inciso 4.º del mencionado artículo 2.º

Devuelvo los antecedentes.

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

Quedaron en tabla las modificaciones abulidas en este oficio.

«Santiago, 10 de agosto de 1886.—Esta Honorable Cámara ha tenido a bien negar su aprobación al proyecto acordado por el Honorable Senado que concede a don Edmundo Belly privilejio esclusivo para el establecimiento de una línea de vapores entre Valparaiso i Viña del Mar.

Devuelvo los antecedentes.

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

Quedó en tabla.

2.º De una solicitud de don Luis Lhoste, como mandatario de don Luis Hotton de La Tours, en la que pide privilejio esclusivo por cien años para establecer vapores remolcadores en el Estrecho de Magallanes, comprometiéndose a hacer varios trabajos de utilidad pública.

Pasó a la Comision de Gobierno.

El señor **Cuadra** (Presidente).—En conformidad a lo que indiqué en la sesion anterior, tengo el honor de proponer para que formen parte de la comision mista que debe informar sobre los presupuestos para el año 87, a los señores Senadores Castillo, Encina, Ibáñez, Pereira i Vergara Albano.

Si no hai inconveniente, quedará acordado este nombramiento i se comunicará a la otra Cámara sin esperar la aprobación del acta.

Así se hará.

El señor Ministro de Hacienda ha pedido la palabra para ántes de la órden del dia; la tiene Su Señoría.

El señor **Pérez de Arce** (Ministro de Hacienda).—Había pedido la palabra con el objeto de rogar al Senado tenga a bien ocuparse en la sesion de hoy del despacho del proyecto presentado por el Ejecutivo para conceder un suplemento de 350,000 pesos, a fin de continuar los trabajos del malecon i formación de terrenos en el puerto de Valparaiso.

Me encuentro en la necesidad de hacer esta indicación, porque los fondos están agotados i no habrá

con que pagar los trabajos sino hasta el sábado próximo, i debo dar al Senado una esplicacion acerca de los motivos por que vengo a pedir este suplemento a última hora, cuando ya los fondos están agotados.

Esos motivos son, en primer lugar, que se consultó una cantidad inferior a la necesaria para el curso del año, i hubo necesidad imprescindible de apurar, de avanzar los trabajos; i en segundo lugar, porque se habia estado reuniendo los datos necesarios para presentar al Congreso un proyecto de lei para vender los terrenos disponibles ya formados, cuyo valor se calcula en 1.500,000 pesos, i se creyó poderlo presentar juntamente con el proyecto de suplemento.

No habiendo esto sido posible, se ha hecho un poco angustiado el tiempo e impone la necesidad de ocuparse desde luego del suplemento solamente para poder continuar los trabajos.

Si el Senado tiene a bien aceptar mi indicacion, pasaré a dar las esplicaciones relativas al estado de estas obras i a la cantidad de fondos necesaria para continuarlas.

El señor **Cuadra** (Presidente).—En discusion la indicacion del señor Ministro de Hacienda.

El señor **Recabárren**.—Supongo que el señor Ministro se limita a pedir por hoy la aprobacion en jeneral del proyecto, a fin de que pase inmediatamente a comision, recomendándose a ésta el mas pronto despacho de su informe. Lo supongo así, porque se trata de un suplemento de 350,000 pesos, cantidad considerable que, por mas necesaria i aun reproductiva que sea, no es posible acordar sin exámen ni estudio alguno, sobre tabla.

Podría, como digo, recomendarse a la comision que despachase su informe para la sesion próxima.

El señor **Pérez de Arce** (Ministro de Hacienda).—Como se trata de una obra en construccion que ha de demorar tres años mas para su conclusion, i solo se pide la cantidad necesaria para continuar los trabajos en el resto del presente año, me parece que no hai necesidad. Tengo a la mano todos los datos i puedo dar todas las esplicaciones necesarias, que son sencillas i fáciles de comprender por el Honorable Senado por su sola enunciaci6n, sin necesidad de informe por escrito, que talvez demoraria.

Como lo he dicho, el asunto es mui urgente; en pocos dias mas no habrá con qué pagar los trabajos, que habria que suspender con graves inconvenientes i perjuicios. Solo se trata de tener una autorizacion para no interrumpir los trabajos, de tal manera que si yo obtuviera el asentimiento del Senado siquiera para no paralizar los trabajos, no exijiria que el proyecto se despachara inmediatamente.

El señor **Recabárren**.—Esa autorizacion no se puede dar sino por medio de una lei, de manera que no conduciría a nada el asentimiento solo del Senado a que alude el señor Ministro. Mientras tanto, la indicacion que yo hago consulta los deseos del señor Ministro a la vez que la circunspeccion con que debe proceder el Senado tratándose de un gasto considerable que requiere algun estudio, algun exámen.

Por mas que se trate de una obra reproductiva, tan reproductiva como se quiera suponer, no es posible que vayamos a votar a ciegas, sin exámen alguno, una cantidad tan gruesa como la que se pide, en los mismos momentos que tratamos de inspirar confianza en

el crédito del Estado, en su papel-moneda, a fin de mejorar nuestra situacion económica. Con este último fin hemos estado discutiendo de preferencia el proyecto sobre conversion de la deuda esterna i otros que tienden a asegurar el restablecimiento de la circulacion metálica, proyectos todos que significan, por una parte, economia, i por otra, cierta firmeza i seriedad de propósitos que inspire confianza al público de que realmente estamos dispuestos a conseguir lo que perseguimos.

Sin ánimo, pues, de dificultar el despacho de este asunto, insisto en que solo se apruebe en jeneral i pase a comision, para que despache su informe, si es posible, para la sesion próxima.

El señor **Vergara** (don José Francisco).—Deseo, como mi honorable amigo el señor Senador por Arauco, que no se retarde el despacho de este asunto; pero tambien como Su Señoría creo que es necesario que la Cámara le preste un momento de atencion i estudio, estudio que no puede hacerse de improviso en esta misma sesion, en que se trae por primera vez a la Cámara.

Es necesario tener presente que estas obras de Valparaiso se emprendieron sin autorizacion del Congreso; no hubo una lei que autorizara el gasto i la ejecucion de estos trabajos de tanta consideracion. Despues de emprendidas las obras por la sola determinacion del Ejecutivo, se consultó en los presupuestos una partida, i así se han ido llevando adelante hasta ahora: no se sabe, sino por los cálculos del ingeniero que los dirige, cual irá a ser su costo total i lo que podrán producir. Por reproductiva que se suponga una empresa que demanda un desembolso tan considerable i por tanto tiempo, al Gobierno no le es lícito resolver por sí solo; es el Congreso el llamado a decidir, el mismo que, como digo, solo vino a tener conocimiento de esta obra cuando ya estaba en ejecucion i no se podia volver atras.

Me parece que esta es una circunstancia mas, mui grave, para que el Senado no proceda a la lijera en el otorgamiento de este suplemento, sin el estudio i exámen que requiere.

Creo que sí, en atencion a su urgencia, no se acepta que pase a comision, por lo ménos debemos dejarlo para la sesion siguiente, a fin de que los señores Senadores puedan tomar el conocimiento mas lato. El retardo no sería mui grande i se consultarían los deseos de todos dejando el asunto en el primer lugar de la tabla para la sesion siguiente.

El señor **Recabárren**.—Acepto por mi parte.

El señor **Pérez de Arce** (Ministro de Hacienda).—No tendria para que hacer uso de la palabra respecto de que el asunto se deje para la sesion próxima. Basta que un señor Senador diga que necesita darse ese tiempo, a fin de estudiarlo, para que yo no pueda oponerme. La he pedido solamente a causa de las consideraciones aducidas por el señor Recabárren, al decirnos que estábamos principando a ocuparnos de tomar medidas tendentes al restablecimiento del régimen metálico, cuando se presentaba por el Ejecutivo un proyecto que importa un gasto considerable i por consiguiente contrario a aquéllos.

Tengo, señor, la opinion arraigada de que una de las cuestiones mas interesantes i que demandan con preferencia toda nuestra atencion, es aquella de que

depende el porvenir económico de nuestro país, es la del retiro del papel-moneda i la preparación para el restablecimiento del régimen metálico. Creo, como el señor Senador, que una de las medidas principales para llegar a este resultado es la economía en los gastos.

Al traer el proyecto de suplemento en debate he tenido muy presente estas consideraciones, i puedo decir que precisamente obedeciendo a ellas no he vacilado en presentarlo. No se trata, señor, de ir a gravar nuestros presupuestos con un nuevo gasto que no esté ya consultado, para emprender una obra nueva que no está ya iniciada ni ménos que sea de aquellas que solo dejan un gravámen al Erario Nacional. Todo lo contrario, se trata de una obra emprendida de mucho tiempo atrás, consultada en los presupuestos, i sobre todo de una obra sumamente reproductiva, de tal suerte que el suplemento de 300,000 pesos que se pide tiene por objeto principal el terminar la formación de una porción de terreno que vendida inmediatamente producirá al Estado la cantidad de 1.500,000 pesos. Voy a dar al Senado algunos datos que aquí tengo sobre el particular.

Van gastados en esta obra 590,000 pesos; el ingeniero a cuyo cargo corre, calcula que será necesario gastar un millón de pesos mas hasta su conclusión, que se verificará en tres años mas, contados desde la fecha. Los terrenos que se van a formar, una vez concluida, medirán 307,900 metros, de los cuales una parte se destinará a calles i edificios públicos i la otra, que será la mayor, casi la totalidad, se destinará a la venta, i su valor se calcula en 4.912,900 pesos; de manera que con un poco mas de un millón i medio de pesos se van a obtener 4.900,000, fuera del inmenso beneficio que se hace a Valparaíso con este ensanchamiento.

El ingeniero calcula que en el resto del presente año podrá entregar al público 35,000 metros, que se avalúan aproximadamente en 1.500,000 pesos. De consiguiente, el suplemento de 350,000 que se pide para poder continuar esta obra, léjos de importar realmente un gasto, tiene por objeto proporcionar una entrada considerable al Erario; es, pues, un verdadero proyecto de recursos que el Ejecutivo no ha podido ménos de apresurarse a presentar.

Debo todavía dar otra esplicacion sobre las circunstancias que han dado lugar a este suplemento en la mitad del año.

Cuando se discutió el presupuesto vijente, se creyó conveniente no consultar toda la cantidad que se calculaba necesaria para las trabajos que podrian efectuarse en todo el año, sino una menor, en prevision de que las entradas ordinarias podrian disminuir, pero sin perjuicio de aumentarla si así no sucedía. Contra lo que se temía, las entradas en el curso del año han sido suficientemente desahogadas para poder continuar estos trabajos que, en lugar de un gravámen, van a dejar una considerable utilidad al Estado. Aparte de esto, sucedió al principio del año, que hubo necesidad imprescindible de dar a los trabajos un impulso mucho mayor que el que se habia determinado, a causa de que por un extremo del malecón formado tenia entrada el mar al terraplen que se forma al interior, i resultó poco despues que, por la falta de movimiento en las olas se fué formado un barrial

que amenazaba corromperse, con grave peligro para la hijiene de la ciudad. Hubo por este motivo, de verdadera alarma, que apresurar los trabajos, i en consecuencia gastar en la mitad del año lo que se habia pensado gastar en todo él. De aquí la necesidad del suplemento que nos ocupa.

He querido anticipar estas esplicaciones al Honorable Senado para que no quede bajo la impresion de que el proyecto solo importa un gasto que va a reagrar los presupuestos de la nacion en circunstancias que la situacion exige economía i parsimonia. Como lo ve el Senado, el proyecto, sobre estar perfectamente justificado, es un verdadero proyecto de recursos para aumentar las entradas del Erario.

Por lo demas, como he dicho, no me opongo a que se deje el asunto para la sesion próxima, si así lo estiman necesario algunos señores Senadores.

El señor **Recabáren**.—Encuentro muy satisfactorias las esplicaciones que nos ha dado el señor Ministro, i me complace en haber dado ocasion para que ellas vinieran desde luego, porque servirán para mantener la confianza del público, que podia alarmarse con la presentacion de un proyecto de suplemento por una suma tan considerable.

Yo no he dudado de la importancia i conveniencia de estas obras, pues, léjos de eso, creo haber manifestado que reconozco su utilidad; pero me parece que por productivas que sean, el Senado no puede proceder lijeramente en la aprobacion de un gasto tan considerable como el de que se trata, en los momentos mismos en que parecemos preocupados de la idea de remediar la situacion económica que atravesamos.

Por consiguiente, ántes de dar nuestro voto de aprobacion al proyecto en debate, considero que es indispensable dedicarla algun estudio, para que todos se convenzan de que al autorizar la inversion de la suma que se pide, hemos procedido con la prudente atencion que el negocio requiere.

Para mí, todos los proyectos que se han presentado para mejorar la situacion financiera i para volver al régimen de circulacion de la moneda metálica, suponen esta base: economía en los gastos, para obtener la nivelacion del presupuesto de ellos con las entradas; economía que es preciso consultar en el «debe» de esta cuenta. Sin ella no podremos llegar jamas al fin que perseguimos, siendo inútil cualquiera otra medida que se tome, pues cuando un país se encuentra un poco agotado, cuando sus productos de esportacion son menores en valor que los de su importacion, es necesario apelar a la economía, como único remedio para mejorar su situacion.

Dado este antecedente, no podemos, no debemos aparecer aprobando sobre tabla, sin estudio, sin algun detenimiento un proyecto que importa a primera vista un gasto considerable, por mas útil i reproductivo que nos parezca.

Por esto insisto en que se postergue la consideracion de este asunto hasta la sesion próxima, en que creo será despachado, pues, al ménos por mi parte, tendrá plena aprobacion.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Acepta el señor Ministro que quede el asunto para la sesion próxima?

El señor **Pérez de Arce** (Ministro de Hacien-

da).—Si el Senado lo estima así conveniente, yo no podría oponerme. Acepto su resolución.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Si al Senado le parece, quedará este negocio en primer lugar en la tabla.

Acordado.

El señor **Altamirano**.—A fin de que Su Señoría pueda formar la tabla para la sesión próxima, voy a esponer que la Comisión de Gobierno, trabajando de día i de noche, ha alcanzado a estudiar suficientemente los distintos proyectos cuyo exámen se le habia recomendado con urjencia en sesiones pasadas.

Ha alcanzado a informar por escrito sobre el proyecto relativo al ferrocarril que quiere construir el señor Barazarte; pero no así respecto del ferrocarril de Santiago a Valparaíso por la vía de Melipilla. Acerca de esto, la Comisión solo ha alcanzado a formarse su juicio, i pide al Senado que le permita manifestárselo verbalmente, cuando llegue el caso, por que si hubiera de escribirlo talvez no alcanzaria a hacerlo para la sesión del viérnes, en que se desea tratarlos.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Me parece que el Senado no tendrá inconveniente en aceptar el informe verbal a que ha aludido el señor Senador, i en consecuencia, los dos proyectos podrán ser considerados en la próxima sesión. Quedan en tabla los proyectos mencionados por el señor Senador, i se publicará el informe relativo al ferrocarril de Paposo.

El informe de la Comisión es el siguiente:

«Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Gobierno es de opinion que presteis vuestra aprobacion al proyecto acordado por la Honorable Cámara de Diputados que concede a don Rafael Barazarte permiso para la construccion de un ferrocarril de vapor que una el puerto de Paposo con el mineral del Desierto, en el departamento de Taltal, no dando lugar, en consecuencia, a la solicitud de oposicion deducida por don Manuel Gallo Montt.

Este ferrocarril tiene por principal objeto facilitar la explotacion del establecimiento metalúrgico de «Abundancia», creado recientemente para beneficio de los minerales de cobre de baja lei. El señor Barazarte se propone implantar en esta materia todos los adelantos modernos, i fácilmente se comprenderá la importancia que reportará al país el éxito de esta empresa, dado el estado de abatimiento en que se halla la industria minera, a causa de la baja del precio del cobre i de sus enormes costos de produccion. Sabido es que al presente no se benefician los metales de cobre sino cuando alcanzan una lei muy subida, de suerte que todo lo que tienda a mejorar los sistemas de explotacion empleados en la actualidad, no hará sino incrementar considerablemente la produccion de los crecidos capitales comprometidos en esta industria.

Hai, pues, una manifiesta causa de utilidad pública que aconseja la aceptacion del permiso i demas concesiones para la construccion del ferrocarril del Paposo, i en esta parte, no es en modo alguno aceptable la solicitud del señor Gallo Montt en cuanto funda su oposicion en la inexistencia de esa causa.

No es tampoco atendible la otra consideracion que hace valer, cuando dice que el señor Barazarte se propone, con la aprobacion de este proyecto, adquirir sorpresivamente un título de propiedad sobre el fundo

de Paposo, perteneciente a la sucesion de doña Candelaria Goyenechea de Gallo. En ninguno de los artículos aprobados por la Honorable Cámara de Diputados ha hallado la Comisión motivo para que se tema el despojo de algun derecho de particulares.—El artículo 2.º consulta, con arreglo a la Constitucion del Estado, la facultad de espropiar los terrenos necesarios para la construccion de la línea i sus dependencias, facultad que año a año ha otorgado el Congreso, en uso de sus atribuciones, sin que en la práctica haya acarreado los inconvenientes que hoy se denuncian.

En definitiva, vuestra comisión no ve motivo para que se embarace el despacho de un negocio que estima de alta importancia para la industria nacional, i cree, pues, que debe ser aprobado el proyecto en los mismos términos en que lo ha acordado la Honorable Cámara de Diputados.—Sala de la comisión, 11 de agosto de 1885.—*Eulofio Altamirano*.—*Francisco Puelma*.—*M. García de la Huerta*.—*E. Cuevas*.

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

Tiene la palabra el honorable Senador por Santiago, señor Concha i Toro.

El señor **Concha i Toro**.—Después de la sólida argumentacion del honorable Senador por Tarapacá, habia derecho a esperar que el señor Ministro de lo Interior abriera la puerta a la duda acerca de la legalidad i eficacia de su decreto. No ha sucedido así, sin embargo.

El honorable Ministro ha traspasado los límites de la conviccion que abrigaba de la legalidad de sus procedimientos, para pretender llegar hasta los de la evidencia.

Su Señoría se ha sorprendido de que yo hubiera avanzado que la lei de concesion del ferrocarril de la Calera hubiera caducado por no haberse presentado los planos i presupuestos dentro de los dieziocho meses a que se refiere el artículo 2.º de la lei.

El señor Ministro decia: «Pero no he encontrado en ninguna de sus disposiciones nada que confirme tal afirmacion, ni que haya caducado la concesion, como ha creído Su Señoría cuando decia: «Vencido el plazo de los dieziocho meses, la concesion caducó, i solo podia revivir por una nueva lei».

«I esta afirmacion hecha en términos tan categóricos fué repetida varias veces en el curso de sus observaciones».

En seguida, dió lectura íntegra a la lei para demostrar que ella en ninguna de sus cláusulas hablaba de caducidad.

Después de la insistencia del señor Ministro en sostener la correccion de sus procedimientos, me veo en la precision de insistir por mi parte en demostrar que el Gobierno no pudo, i, pudiendo, no debió dictar el decreto de 4 de junio; o, lo que es lo mismo, que el decreto es inconstitucional o ilegal, i que tambien es inconveniente. Demostraré igualmente, aunque cause estrañeza al señor Ministro, que el contrato o concesion ha caducado, a pesar de la prórroga otorgada por Su Señoría.

Después de dar lectura a la lei, el señor Ministro decia: quiero repetir sus palabras para ser exacto, tomadas de la version de *El Ferrocarril*, que creo fiel:

«Esta es la lei dictada con fecha 17 de enero de 1884 para la construccion del ferrocarril entre la es-

tacion de la Calera i la ciudad de Ovalle. Habrá podido notar el Senado que no existe, como se ha dicho—siempre que el contrato para la construccion de esa vía férrea se efectúe dentro del plazo de dos años—ninguna disposicion sobre caducidad de la concesion, i que ésta continúa indefinidamente, por decir así, siempre que el concesionario pague las multas a que lo condena la misma lei cuando no presente los planos i presupuestos i no inicie i termine los trabajos en los plazos fijados».

Como se vé, celebrado el contrato, éste, a juicio del Gobierno, no puede caducar porque no hai ninguna cláusula que establezca espresamente la caducidad. La concesion subsistirá indefinidamente, a juicio del señor Ministro, si los concesionarios pagan las multas.

Antes de entrar a analizar la argumentacion que acabo de esponer, permítaseme decir con toda franqueza que mis observaciones van dirigidas al Gobierno, i no especial o personalmente al señor Ministro de lo Interior. Esta declaracion es necesaria, porque se trata de una cuestion bajo cierto aspecto legal o de derecho civil.

El señor Ministro de lo Interior, espero no tomará a mal lo diga, el señor Ministro, mui ilustrado i especial en otras materias, no tiene por qué estar al corriente del espíritu de la lejislacion i de las leyes civiles. Es, pues, fácil de esplicarse que incurra en errores en esta materia.

Pero el señor Ministro lleva la voz del Gobierno i habla en su nombre; a él se dirijirán mis observaciones, porque está obligado, mas que nadie, a conocer la lei, sobre todo si forman parte de él personas que han ocupado por largos años sillones en los altos Tribunales de Justicia.

La construccion del ferrocarril de que tratamos tiene su orijen en una autorizacion del Congreso al Presidente de la República para que haga ciertas concesiones al adjudicatario, dadas ciertas obligaciones que éste debe cumplir. En buenos términos, el Congreso dió al Gobierno una autorizacion condicional; i el Gobierno, por su parte, no pudo otorgar las concesiones sino con las condiciones o cláusulas que puso el Congreso.

Entre las condiciones de este último estaba la de que los planos i presupuestos se entregaran en el plazo de dieziocho meses. Es así que esta cláusula u obligacion no se ha cumplido, luego la concesion ha caducado, porque, segun el artículo 1,482, «se reputa haber fallado la condicior, cuando ha espirado el tiempo dentro del cual el acontecimiento ha debido verificarse i no se ha verificado».

Este i otros artículos del Código Civil establecen la caducidad para el caso de que tratamos. No entro a analizar i a aplicar esos artículos, porque temeria estenderme demasiado en un punto tan obvio. Además es innecesario, porque basta el citado para la base de mi racionio.

Deducir de que porque no se emplea la palabra caducidad en la lei la concesion no puede caducar, es cosa que felizmente no pudieron jamas sostener, ni nunca sostuvieron, los miembros del Gobierno que fueron jueces miétras desempeñaron esas funciones. Les hago justicia diciendo que fueron mejores jueces que administradores.

Para que las cosas fueran como sostiene el Gobier-

no, que por no haberse empleado la palabra caducidad la concesion durará indefinidamente, miétras el concesionario pague la multa, seria preciso admitir tambien que si en una de las concesiones de ferrocarriles se omitiera la cláusula que somete a los concesionarios a las leyes chilenas i a la jurisdiccion de sus tribunales, ni nuestras leyes rejirian el contrato ni nuestros tribunales tendrian competencia para conocer de él.

Nó, señor; en todo contrato se entienden virtualmente incorporadas las disposiciones legales, i por eso es que con arreglo a ellas se fallan las cuestiones a que aquéllas dan lugar.

El señor Ministro, no teniendo el valor o franqueza que debió tener para reconocer su error, lo que a juicio de los que solo buscamos el bien del país le habria honrado, ha tomado un medio de defensa que le conduce a consecuencias verdaderamente enormes.

Por un lado dice Su Señoría que este ferrocarril es reclamado con urjencia por el país i manifiesta el vivo deseo de que no se retarde. Por otro lado, sostiene el señor Ministro que la concesion continúa indefinidamente siempre que los concesionarios paguen las multas.

Tenga la bondad el señor Ministro de decirme a cuánto asciende la garantía total dada por los concesionarios para todas las obligaciones del contrato.

El señor *Vergara* (Ministro de lo Interior).—A cien mil pesos, señor, depositados en arcas fiscales.

El señor *Concha i Toro*.—Dada la respuesta que acaba de oír la Cámara, conviene recordar que el concesionario tiene, entre otras obligaciones, las tres siguientes:

- 1.^a Presentar los planos i presupuestos en el plazo de dieziocho meses, bajo la multa de cien mil pesos;
- 2.^a Iniciar los trabajos cinco meses, a mas tardar, despues de aprobados los planos i presupuestos por el Presidente de la República; i
- 3.^a Concluir la obra en cuatro años, contados desde que espiren los cinco meses.

Para responder a estas tres obligaciones solo hai, pues, la garantía de cien mil pesos.

Ahora bien, supongamos que los concesionarios no hubieran entregado los planos en los dieziocho meses ni obtenido próroga; la falta de cumplimiento habria hecho que se aplicara la multa al Fisco, i como la garantía quedaba consumida, ¿qué se haria cuando hubiera llegado el vencimiento de la segunda obligacion? Segun Su Señoría, la concesion continúa indefinidamente, i, entre tanto, no hai sobre qué hacer efectiva la multa.

Supongamos tambien que se presentaran los planos i aprobaran los presupuestos, i que no se hubieran iniciados los trabajos; los concesionarios habrian incurrido en la multa i la garantía habria sido igualmente agotada; i como el contrato subsiste indefinidamente, pagando la multa, desearia que el señor Ministro nos dijera: ¿qué haria en esta situacion? ¿Dejaría correr los cuatro años que tiene el contratista i concesionario para la construccion? Vencidos los cuatro años, ¿todavía subsistiría indefinidamente el contrato? ¿Por esta nueva falta incurriría en multa? ¿En qué se haria ella efectiva desde que no hubo mas que una garantía i esta quedó agotada? ¿Cómo se solucionarían, pues, estas cuestiones?

Ya que el señor Ministro no indica como se salvarán estas dificultades...

El señor **Vergara** (Ministro de lo Interior).—Creía que no se me interrogaba i que no se seguiría la forma de un interrogatorio.

El señor **Concha i Toro**.—Está bien; el señor Ministro contestará de la manera que le sea mas cómoda.

Mientras no se solucionen las cuestiones propuestas, habré de discurrir sobre la base de las teorías del señor Ministro.

Así, pues, si segun esas teorías, pagando la multa, la concesion o contrato subsiste indefinidamente, ¿no es claro que se habria puesto en manos de los concesionarios el medio de impedir que se ligue el norte con el centro del país por medio de un ferrocarril, puesto que bastaria que pagaran la multa para que la concesion subsistiera, aunque no diera una palada de tierra?

Es decir que por una multa relativamente pequeña, el señor Ministro venderia lo que es tan premioso i tan urgente. Si así fuera, es probable que se tuviera que rescatar con millones el privilejio que se habia vendido por uno o dos centenares de miles de pesos.

La verdad es, señores, que la lei no dice lo que se le supone. Ella no habló sino de una sola garantía de 100,000 pesos para las tres obligaciones, penando cada una con esa suma, porque faltando a la primera se incurría en la multa i caducaba el contrato, i no podía llegar el caso de que hubieran de cumplirse las otras dos obligaciones.

De otro modo, la lei habria exigido garantía especial para cada una de las obligaciones i el Gobierno lo habria establecido así en las bases de adjudicacion.

Este es el caso del artículo 1,537 del Código Civil, segun el cual, pagada la pena se estingue la obligacion, porque no puede exijirse a la vez la multa o pena i la obligacion, al ménos que se haya estipulado lo contrario, lo que en el caso actual no ha sucedido.

Segun el artículo citado, el contratista, una vez pagada la multa, no podría ser compelido a la ejecucion de la obra o al cumplimiento del contrato, que es la obligacion principal. Si esto es así, ¿cómo puede sostener el Gobierno que el contrato i las obligaciones subsisten para el Gobierno i no para el otro contratante? Esto ni se puede comentar. No hai tampoco necesidad de insistir en ello.

Tenga presente el señor Ministro que Su Señoría es mandatario del país i que las teorías que sostiene son las que el mas acucioso abogado de los interesados o contratantes con el Fisco no se atreveria a sostener ante el tribunal de la buena fé que debe presidir los contratos.

Medite el señor Ministro en las consecuencias que de sus teorías se desprenderian. Piense en que lo que ahora sostiene es aplicable a todo contrato condicional o con cláusula penal que celebre el Fisco, i verá la gravedad i peligros de esas teorías, avanzadas con buena fé, sin duda, pero sin el estudio i meditacion a que están obligados los administradores de bienes ajenos o los mandatarios, sobre todo cuando ellos se llaman Gobierno.

En resumen, el contrato caducó, porque si él no lo dice, lo dice la lei, sea que la obligacion de presentar los planos en dieziocho meses se mire como condicion del contrato, sea que esa obligacion se mire como obligacion con cláusula penal. En el primer caso, vencido el plazo sin cumplirse la condicion, la obligacion del Fisco caducó; en el segundo, incurriendo el deudor en la pena, no puede ser compelido al cumplimiento de la obligacion una vez pagada la pena; i, como los contratos son reciprocos, si uno de los contratantes quedó libre de su obligacion, el otro ha debido quedarlo tambien.

Quando el señor Ministro decia que habia, segun la lei, un solo caso en que podia tener lugar la caducidad de la concesion, que habria sido el de no haber hecho uso el Presidente de la República de la autorizacion que por dos años le dió el artículo primero para otorgar la concesion, señalaba precisamente el caso en que la caducidad de la concesion no podia tener lugar.

Solo puede caducar lo que ha existido, i como la concesion no habia sido otorgada porque no se habia hecho uso de la autorizacion, es claro que no podia haber caducidad de aquélla. De donde se sigue que para el señor Ministro jamas puede caducar la concesion, puesto que es imposible el único caso que admite en que pueda existir.

La mejor prueba de lo que vengo sosteniendo es la solicitud del mismo contratista. ¿Para qué i por qué pedía la próroga? Si su contrato no caducaba, no tenia necesidad de la próroga. Si el objeto era eximirse de la multa, no era al Gobierno a quien debia dirijirse.

El señor Ministro debió ver en la solicitud por lo ménos una duda de parte del mismo interesado respecto a la subsistencia de la concesion, i si el interesado dudaba ¿podia ver el Ministro mas claro que él?

Pero si no he sido bastante feliz para transmitir a mis honorables colegas la evidencia de lo que he establecido, i si mi palabra no puede inspirar la suficiente autoridad para probar que no porque la lei de 17 de enero de 1884 no haya consignado espresamente el efecto de la caducidad ese efecto deja de producirse en el caso de no haberse presentado los planos i presupuestos en el plazo fijado por ella, voi a manifestar al Senado la interpretacion que en la práctica se ha dado en un caso análogo al actual, i, puedo agregar, mucho ménos grave.

En 1880 se concedió a don Carlos García Huidobro el privilejio para la construccion de un ferrocarril que debia partir de la estacion de Chagres. En esa lei no se fijó un plazo para la obra i no se dijo una palabra de que espirando él sin haber cumplido con la lei, la concesion hubiera de caducar.

Pues bien, el concesionario consideró que su concesion habia caducado i ocurrió a quien debia ocurrir para obtener una próroga.

En la sesion de 9 del presente se ha dado lectura al siguiente informe de la Comision respectiva de la Honorable Cámara de Diputados:

«Honorable Cámara:

Vuestra Comision de Gobierno ha examinado la solicitud presentada por don Carlos García Huidobro, poseedor de un privilejio esclusivo para construir un

ramal del ferrocarril desde la estacion de Chagres al establecimiento de Nihue de Catemu, en la que pide próroga de tres años para iniciar sus trabajos.

Atendiendo a los considerandos espuestos por el interesado en su solicitud, i a que semejante concecion no viene a herir intereses de terceros, vuestra Comision tiene el honor de someter a vuestra deliberacion el siguiente

PROYECTO DE LEI

Artículo único.—Concédese una próroga de tres años a don Carlos García Huidobro, para que inicie los trabajos del ramal de ferrocarril de Chagres al establecimiento de Nihue de Catemu.

Sala de la Comision.—Santiago, 14 de julio de 1885.—*D. V. Santa María.*—*M. A. Prieto.*—*E. Sánchez.*—*Miguel A. Varas.*—*Francisco de B. Echeverría.*—*Aboljo Guerrero.*—*Tomas Echararría.*

Como lo observara el Senado, el caso del señor Huidobro era mas sencillo, porque en él no se trataba de garantía fiscal, ni de compromiso o gravámen alguno para la nacion. Sin embargo, el interesado consideró que, aun cuando la lei de concecion no establecia espresamente la caducidad, la concecion habia caducado. Miembros tan ilustrados i competentes como los informantes de la Comision de la Cámara de Diputados, juzgaron, al informar favorablemente la próroga, que sin una lei que prorogara el plazo fijado a la que otorgó el privilejio, la concecion no podria subsistir. De otro modo habrian negado la próroga por innecesaria.

¿Qué puede decirse dado este antecedente práctico? El importa la aplicacion e intelijencia de la lei tal como yo vengo sosteniéndola.

Me parece innecesario insistir mas en este punto, i ahora comprenderá el señor Ministro cuánta razon tenia para sostener que la concecion ha caducado por falta de cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 2.º de la lei, sea que se mire la concecion como obligacion condicional o como obligacion con cláusula penal.

Paso al segundo punto que me he propuesto tratar.

He sostenido que el Presidente de la República no ha tenido facultad para dictar el decreto de 4 de junio. A pesar de que esto es evidente, la insistencia del señor Ministro me obliga a volver sobre este punto.

En efecto, el artículo segundo de la lei de 17 de enero dispone que los planos i presupuestos deben presentarse «en el término de dieziocho meses, contados desde la fecha en que fuere aceptada la propuesta». ¿Con qué facultad podria el Presidente recibir despues del plazo fijado por la lei esos planos i presupuestos?

El Presidente fué autorizado para recibir los planos i presupuestos durante dieziocho meses; ¿quién le da facultad para recibirlos despues?

Prorogar el plazo fijado por la lei es modificar la lei, i esto solo puede hacerse por otra lei. Un simple decreto nada puede, porque seria inconstitucional.

Resulta de aquí que el decreto de 4 de junio, dictado con toda la buena fé que se quiera, no ha producido ni puede producir efecto alguno. En consecuencia, si se llevara la cuestion a los tribunales, allí

s. o. de s.

no podria invocarse sino la lei de 17 de enero u otra lei posterior que se dictara, pero no podria invocarse el decreto de 4 de junio.

En resumen, la lei ha fijado los plazos para el cumplimiento de las obligaciones impuestas en ella, i solo otra lei puede ampliarlos o restringirlos. Atribuir este derecho al Presidente de la República es perturbar el órden constitucional o político que nos rige.

La razon del interes público es la única consideracion que he oido aducir al señor Ministro para justificar el decreto. Pero el interes público debe ser apreciado por los poderes o autoridades competentes segun la Constitucion. De otro modo, en nombre del interes público podria eliminarse la intervencion de los poderes públicos incoados en aquellos casos cuyo conocimiento i resolucion les es atribuido por la Constitucion.

Quando hai un caso grave, urgente, de los que no admiten aplazamiento, el Presidente i sus Ministros suelen asumir la responsabilidad personal i obrar por sí solos. Pero en seguida se presentan los Ministros al Congreso, i dando cuenta solicitan un voto de indemnidad, voto que importa la aprobacion del acto, pero el reconocimiento de que no habia facultad para ejecutarlo.

Pero ¿cáso es esto lo que ha pasado en el caso de que tratamos?

Segun el artículo 5.º, no presentados los planos i presupuestos en los dieziocho meses, el concesionario pagara la multa de 100,000 pesos. Han corrido los dieziocho meses i el señor Ministro ha declarado que no se ha hecho efectiva la multa. Sin duda, la razon en que debe fundarse el señor Ministro es que el plazo concluia el 12 de junio, i habiendo sido prorogado por el decreto de 4 del mismo, la mora no existe.

De lo espuesto se desprende que la lei impuso una multa, i un simple decreto relevó de ella al deudor.

Ya el honorable Senador por Tarapacá demostró de la manera mas concluyente la ilegalidad e inejecia del referido decreto para los efectos de la condonacion de la multa.

I en efecto solo puede condonar la pena quien tuvo facultad para imponerla. Una lei impuso la pena de la pérdida de los 100,000 pesos. Solo otra lei puede condonarla.

El artículo 5.º de la lei de 17 de enero no puede ser modificado ni derogado, como lo seria si se condonase la pena, sino por otra lei; i sin embargo se da el decreto de 5 de junio para modificar o derogar el referido artículo 5.º

Es indudable que llevada la cuestion a los tribunales de justicia i demandada la multa, en vano se esculdarian los concesionarios con el decreto de próroga. Los tribunales se inclinarian ante la lei i prescindirian del decreto.

Para poder sostener lo contrario, es preciso admitir que el Presidente de la República puede por sí solo condonar toda multa, porque con las facultades con que ha obrado en el caso presente podria obrar en todos los demas de condonacion.

Despues de lo que sobre el particular se dijo por los señores Senadores por Valparaíso i Tarapacá, juzgo que seria una inconveniencia insistir mas, i me limitaré a repetir con el último, que no tengo ni interes

ni voluntad de que los concesionarios sean penados. Jamas he perseguido el mal ajeno ni nunca me he gozado en él. Lo que deseo es que las cosas se hagan legalmente. Preséntese la solicitud de condonacion de la multa, i yo le daré mi voto.

Creo poder concluir este punto repitiendo que el Presidente de la República no ha tenido facultad para modificar los artículos 2.º i 5.º de la lei, prorogando el plazo fijado en el primero i condonando la multa impuesta en el segundo, i que, en consecuencia, el decreto de 4 de junio es ilegal e ineficaz.

El señor **Vergara** (don José Francisco).—¿No podría suspenderse la sesion por un momento, señor Presidente?

El señor **Cuadra** (Presidente).—Muy bien, señor. Se suspende la sesion.

El señor **Concha i Toro**.—Precisamente el punto a que iba entrar está desligado de los anteriores.

A SEGUNDA HORA

El señor **Cuadra** (Presidente).—Continúa la sesion. El honorable Senador por Santiago puede seguir haciendo uso de la palabra.

El señor **Concha i Toro**.—Réstame ocuparme del tercer punto que me he propuesto tratar. Suponiendo que el Gobierno hubiera tenido facultad para prorogar el plazo i el contrato, no ha debido hacerlo en la forma que lo ha hecho.

En efecto, el decreto lleva fecha 4 de junio. En esa época el Congreso funcionaba.

Ahora bien, una vez que el concesionario solicitó la próroga de lo dispuesto en la lei, ¿no debió pensar el señor Ministro que si se pedía era porque se creía necesaria? ¿No debió advertir que habia alguien que creía que, sin la prorogacion del artículo 2.º, caducaba la concesion i llegaba el caso de la multa previsto en el artículo 5.º, o por lo ménos se produciría uno de los dos efectos indicados?

En tal situacion, la mas vulgar prudencia habria aconsejado pasar al Congreso la solicitud de próroga. Nada justifica el que se haya querido sustraer del conocimiento de él este negocio. Por haberlo hecho, estamos empeñados en esta desagradable discusion.

El Gobierno, al celebrar este contrato, ha procedido como obra un mandatario, i su deber, en caso de duda, era consultar a su mandante.

Esto era tanto mas debido, cuanto que, admitida la duda que envuelve la solicitud de próroga, debía surgir la de la fuerza de un decreto que modifica los plazos de una lei. I en este caso el decreto deja abierta la puerta a una cuestion ante los tribunales, lo cual ni es conveniente, ni justo, ni prudente.

Si la próroga era necesaria a juicio del Gobierno, no debió dar decreto sino pasar la solicitud al Congreso, que estaba funcionando en la época en que aquél se dictó. Así se evitaban las dificultades que he apuntado.

Para apreciar la discrecion con que se dictó el decreto i juzgar de la conveniencia, ya que no me ocupo de la legalidad, conviene analizar el contrato de construccion.

Al hacerlo me ocuparé solamente de los puntos mas capitales, dejando otros de importancia sin considerar, a fin de no estenderme demasiado.

En primer lugar, los presupuestos se van a hacer

por los ingenieros de los concesionarios, i, por tanto, es evidente que ellos tratarán de ponerse a cubierto de todo riesgo, haciendo presupuestos liberales. Esto es natural, i nada puede extrañarse en ello.

No sabemos cuánto puede costar el ferrocarril, o, lo que es equivalente, ignoramos el monto de los presupuestos, de modo que puede ser ocho, diez, quince millones de pesos.

Sobre esta suma va a garantir el país cinco i medio por ciento, pagadero en oro.

La aprobacion que debe dar el Presidente a los presupuestos i planos, es la única garantía que hai contra un compromiso que puede ser enorme para la nacion.

Si bien en principio es peligroso e inconveniente fiar a la falibilidad de los hombres la resolucion de las cuestiones de considerable entidad, i no buscar otros medios de neutralizar los peligros de los errores a que la intelijencia humana está espuesta, el peligro en ciertos casos es escepcionalmente mayor. Esta es la situacion en que se halla el ferrocarril de la Calera a Ovalle, dados los términos tan vagos de la lei.

En efecto, saben los señores Senadores que los presupuestos se forman en Chile, i que sobre la suma de ellos, una vez aprobados por el Gobierno, se garantiza el cinco i medio por ciento, pagadero en oro.

Siendo esto así, i rijiendo hoy un cambio tan bajo como el de 22 peniques, resulta que toda aquella parte del presupuesto de la obra que se refiere a artículos nacionales, jornales, etc., podrá elevarse considerablemente si el cambio no mejora de una manera notable a la fecha en que se formen los presupuestos.

En este caso, como el interes de cinco i medio por ciento se paga en oro, sobre el monto del presupuesto, resultará que cuando haya mejorado con el tiempo el cambio, el Gobierno no pagará 5½, sino 6, 7, quién sabe cuánto por ciento.

La razon es clara; una vez vueltos a la circulacion metálica i elevados los cambios, los valores sufrirán una modificacion, i el del ferrocarril será tambien afectado por esa causa, sin que se haya rebajado el interes o reducido el capital sobre el cual se garantiza el rendimiento de aquél. Esta consideracion es importante cuando se trata de un contrato por treinta años. Durante este largo período, es indudable que nuestro régimen monetario se habrá modificado i que el curso forzoso del papel habrá desaparecido.

Como ignoro si se han arbitrado medidas para prevenir el inconveniente apuntado, i como por principio jeneral no conviene emprender bajo el régimen del papel de curso forzoso obras que se han de pagar en largo trascurso de tiempo, en que seguramente haya de rejir la moneda metálica, considero que el Gobierno no ha obrado discretamente apresurándose a otorgar la próroga, i que habria sido mas cuerdo o no prorogar o adoptar algun arbitrio para evitar el efecto que producirá en los presupuestos el estado económico actual.

Otro punto grave del contrato que conviene aclarar antes de otorgar tan lijeramente la próroga, es el relativo a la garantía, dada la forma en que ha sido estipulada.

En jeneral, en todos los contratos análogos en que se ha otorgado garantía se ha cuidado de determinar qué parte del producto bruto de la línea se aplica a gastos

de explotación, para considerar el resto como producto del capital, que reducirá el monto del desembolso que haya de hacerse por razón de la garantía.

En la lei de 17 de enero nada se ha dicho sobre esto. En consecuencia, sería de temer que en cada semestre o cada año hubiera cuestiones entre el concesionario i el Gobierno para liquidar el interes garantido.

Las cuestiones para distinguir los gastos de explotación de los de obras nuevas o mejoramiento de la línea, o sea aumento de capital, son odiosas i difíciles, i en todo caso conviene cortarlas. Si no se hicieran las aclaraciones que esta clase de negocios requieren, sería muy posible que por largo tiempo tuviéramos que pagar íntegra o casi íntegra la garantía.

Por esto creo que no debió darse el decreto de próroga, porque el contrato necesitaba previas aclaraciones o modificaciones.

Tampoco debió dictarse el decreto que impugno, tomando en cuenta la situación económica que atravesamos.

Razon tenia el señor Senador por Tarapacá para llamar la atención a este punto.

En efecto, puede una obra dada ser útil, pero puede no ser oportuna.

Atravesamos una situación económica muy delicada. El cambio está a 22 peniques. Influye poderosamente en la bajo del papel la desconfianza del público. Tratamos de aliviar al tesoro público procurando la conversión de la deuda extranjera, i todos convienen en que es preciso entrar en un régimen de economía i moderación en los gastos.

Si esto es evidente, no lo es ménos que se contrarian esos propósitos acometiendo en el momento actual el ferrocarril que nos ocupa, porque vamos a aumentar los gravámenes que pesan sobre el Erario en una suma desconocida, pero que siempre será considerable.

El ferrocarril de la Calera a Ovalle por algun tiempo tendrá que ser improductivo o poco productivo, i durante ese tiempo el Estado habrá de servir el interes del capital a razon de $5\frac{1}{2}\%$.

Para pensar así, no necesito entrar en detalles. Sobre todo, me parece que los señores Senadores habrán de concurrir en mi modo de ver, cuando recuerden el rendimiento de las líneas en explotación en la provincia de Coquimbo. Las acciones de una se cotizan a 60% i las de otra a 35%.

¿Qué motivo tan urgente de acometer la obra hai para que no se tome en cuenta la inoportunidad del momento, i no se espere otra coyuntura ménos desfavorable?

Por esto pienso que, siendo inoportuna la obra, ha sido inoportuno el decreto que la impulsa i estimula.

De la ausencia de la cláusula relativa a la caducidad en la lei de 17 de enero de 1884 i de la consignación de aquélla en la lei que autorizó el ferrocarril de Antofagasta, ha deducido el señor Ministro que la primera tiene un carácter especial.

Yo reconozco que lo que no se consignó tratándose del ferrocarril de la Calera a Ovalle se consignó en el de Antofagasta. Voi mas allá. La cláusula de la caducidad se ha consignado tambien en casi la totali-

dad, puede decirse, de las concesiones otorgadas en los últimos años.

Se ha establecido la caducidad por vencimiento de los plazos, ya se trate de ferrocarriles con garantía o sin ella, con privilejio o sin él, como sucede cuando solo se concede permiso.

Pero la omision en la lei del ferrocarril de la Calera a Ovalle de lo que se ha consignado en todos los demas, ¿importa una escepcion hecha con deliberacion, nacida de un interes o motivo especial?

Si así fuera, yo pediria que se me dijera cuál es la razon de esa escepcion. Dígase por qué se puso esa cláusula en concesiones en que no se daba ni garantía ni privilejio, i se ponía en las que se otorgaba un simple permiso, sin gravámen para el Estado ni limitación para el público.

I yo me creo justificado para pedir esta esplicacion, porque la teoría de la caducidad era la del Gobierno en 1884, del que formaba parte en distinto ramo el señor Ministro de lo Interior.

En efecto, pocos dias ántes de aprobarse el proyecto de lei del ferrocarril de la Calera a Ovalle, el Ministro de lo Interior en aquella época, el señor Balmaceda, proponía un artículo por el cual, en caso de no presentar los planos o no concluir los trabajos en los plazos que se fijaban, el concesionario pagaria una fuerte multa i caducaria la concesion. I cuando se le observaba que el monto de la garantía i multa era excesivo, el señor Balmaceda observaba que valia mucho tambien la garantía del Estado.

El señor Balmaceda tenia razon en dar al artículo la redaccion que proponía.

Pero, ¿cómo se explica que al dia siguiente se aprobara en el Senado la lei de 17 de enero, haciendo en ella la escepcion o diferencia a que ha llamado la atención el actual Ministro de lo Interior?

Me voi a permitir manifestar cómo me lo esplicó yo.

En 11 de enero el proyecto pendia del informe de la Comision. Se solicitó ese dia se despachara ese negocio, i se habló de que la Comision se reuniera con prontitud. Al dia siguiente, el 12, se aprobó un proyecto, que es la lei de 17 de enero, puede decirse sin discusion. He registrado los antecedentes i no he encontrado nada que pueda inducirme a creer que hubo informe. El honorable señor Puelma podría decir si lo hubo o no. Aludo, a Su Señoría, porque, segun mis recuerdos, era el único de los miembros de la Comision que estuvo en la sesion del Senado ese dia.

En la Cámara de Diputados se procedió con igual rapidez, i aunque allí el trámite de Comision es mas de regla que entre nosotros, el proyecto fué eximido de ese estudio i se aprobó tambien con igual prontitud que en el Senado.

Saben los señores Senadores que a mediados de enero la marcha de los trabajos del Congreso se resiente de lo avanzado de la estacion. La mayor parte de los miembros de él se ausenta. Así el 12 de enero, a que me he referido, solo habia el número necesario para formar *quorum*, doce o trece. Los negocios se despachan lijeramente, porque por lo comun solo se trata de asuntos sencillos. No se puso, pues, mayor atención, i así se explica la diferencia que ha notado el señor Ministro de lo Interior entre la lei

que me ocupa i las otras. No ha habido ni podido haber el propósito de hacer en ella una escepcion.

Voi a decir mas aun, con la sinceridad que todos nos debemos, i esto para esplicar tambien lo que ha podido ocurrir a algunos de los miembros del Congreso.

Cuando se hablaba del ferrocarril de la Calera i se manifestaba por algunos cierta alarma por la fiebre de ferrocarriles i obras públicas en que se entraba, se dijo que al fin i al cabo ese ferrocarril no se haria, i que no habia temor para alarmarse.

Yo fui uno de los que creian en esas apreciaciones. Conversando con uno de mis amigos que ocupa uno de los asientos en la Sala i que no aprobaba el ferrocarril, le comuniqué lo que habia tenido oportunidad de oír. El, mas previsor que yo, me observó que él temia que el proyecto llegara a convertirse en un hecho, porque cuando se quisiera volver atras se presentarian dificultades con las cuales entónces no se contaba.

Estos antecedentes esplican por qué el proyecto no fué discutido ni estudiado como lo son ordinariamente otros de mucha menor importancia.

Ahora bien, llegando el momento de solicitar la prórroga, ¿no es claro que habria sido mucho mas prudente remitirla al Congreso que despacharla con la facilidad i prontitud que se ha hecho?

Una última consideracion debo hacer sobre la inconveniencia del decreto.

La concesion se hizo en licitacion pública, i los contratos que así se celebran deben ser cumplidos ajustándose a las bases sobre que se hizo la licitacion. Si se abriera la puerta a modificaciones ulteriores, la igualdad que se procuró en la contratacion se rompería en el curso de la ejecucion.

Creo haber demostrado la caducidad del contrato por el vencimiento del plazo para la presentacion de los planos i presupuestos sin que se hubiera llenado esa obligacion, sea que se considere la obligacion condicional o con la cláusula penal.

Tambien me parece que no puede haber duda acerca de que el decreto de 4 de junio no ha podido modificar los artículos 2.º i 5.º de la lei de 17 de enero, i que, por tanto, ni ha podido prorogar el plazo ni ha podido condonar la pena.

I por último, juzgo que ha quedado establecido que, aun pudiendo, el Gobierno no ha debido dictar el decreto de 4 de junio.

I para concluir, diré que sé lo que es defender los intereses públicos lastimando los intereses particulares. A los que nos acusan de pasion política, de falta de patriotismo, solo diremos los que hemos combatido el decreto de 4 de junio, que cuando se trata del cumplimiento del deber no averiguamos si es agradable o ingrato, sino si es deber.

El señor *Cuadra* (Presidente).—Habiendo llegado la hora, quedará esta discusion pendiente para la sesion del lunes próximo, conforme al acuerdo de la Cámara para destinar la sesion del viérnes en la primera hora a la discusion de ciertos proyectos sobre ferrocarriles, i en la segunda al despacho de solicitudes particulares.

En virtud de este mismo acuerdo, la sesion del viérnes se abrirá tan pronto como haya número, despues de las dos de la tarde, i la tabla, segun

lo acordado en la sesion de hoy, i las peticiones de algunos señores Senadores hechas en sesiones anteriores, queda fijada del modo siguiente:

1.º Mensaje sobre que se conceda un suplemento de 300,000 pesos al ítem 2.º de la partida 39 del presupuesto del Ministerio de Hacienda, destinado a la formacion de terrenos i obras de defensa en la bahía de Valparaiso.

2.º Proyecto de la Cámara de Diputados que concede a la Sociedad de Beneficencia de Osorno el permiso legal para conservar un bien raiz.

3.º Informe de la Comision de Hacienda referente a la solicitud de don Víctor Faure sobre aclaracion del artículo 2.º de la lei de 10 de enero de 1884.

4.º Mensaje del Ejecutivo sobre autorizacion al Presidente de la República para invertir hasta ciento diezisiete mil pesos en adquirir las casas números 177 i 179 de la calle de las Delicias i la número 40 de la calle de Teatinos.

5.º Informe de la Comision de Gobierno sobre las concesiones otorgadas por la otra Cámara a don Rafael Barazarte para construir un ferrocarril entre el puerto de Paposó i el mineral del Desierto

6.º Ferrocarril de Santiago a Valparaiso, vía Melipilla, i

7.º Ferrocarril trasandino.

Se levantó la sesion.

RAIMUNDO SILVA CRUZ,
Redactor.

Sesion 33.ª ordinaria en 13 de agosto de 1886

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CUADRA

SUMARIO

Se aprueba el acta de la sesion anterior.—Cuenta.—Se da lectura i se pone en discusion jeneral i particular el proyecto que concede un suplemento de 300,000 pesos al presupuesto del Ministerio de Hacienda.—Despues de algunas observaciones del señor Zañartu, se da por aprobado el proyecto i se acuerda pasarlo a la otra Cámara sin esperar la aprobacion del acta.—Se pasa a tratar del proyecto que concede a la Sociedad de Beneficencia de Osorno permiso para conservar una propiedad raiz.—Se da por aprobado en jeneral i particular.—Se lee i se pone en debate el informe de la comision sobre la solicitud del señor Faure, propietario de la fabrica de pólvora de San Bernardo.—Despues de algunas esplicaciones del señor Pérez de Arce (Ministro de Hacienda), se aprueba en jeneral i particular el proyecto i se acuerda pasarlo a la otra Cámara sin esperar la aprobacion del acta.—Se entra a la discusion del proyecto que autoriza al Presidente de la República para invertir cierta suma en la adquisicion de algunas propiedades colindantes con la Moneda.—Se suscita un corto debate entre los señores Puelma i Vergara (Ministro de lo Interior).—Aprobado en jeneral i particular el proyecto, se acuerda comunicarlo a la Cámara de Diputados sin esperar la aprobacion del acta.—Se da lectura al informe de la Comision de Gobierno relativo al ferrocarril de Paposó: a una solicitud de oposicion del señor Gallo Montt.—Se pone en discusion el artículo 1.º i es aprobado despues de algunas observaciones de los señores Puelma i Recabarren.—En la misma forma se aprueba el artículo 2.º.—Los demas artículos del proyecto se dan sucesivamente por aprobados.—Se lee un oficio de la Cámara de Diputados en el que comunica que ha nombrado los miembros que por su parte deben componer la comision jeneral de pre-