

Sesion 85.^a extraordinaria en 19 de Enero de 1907

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES ORREGO I PUGA BORNE

SUMARIO

Se acuerda discutir el proyecto sobre construccion libre de ferrocarriles por particulares i se aprueban los artículos 2.^o i demas del proyecto, a escepcion de los artículos 3.^o i 17, que quedan para segunda discusion, así como una indicacion del señor Irarrázaval Zañartu en el artículo 16.—Continúa la segunda discusion del artículo 1.^o del proyecto sobre ferrocarril longitudinal.—El señor Meeks presenta un contra-proyecto sobre la materia.—Se designa la Comision de diez Diputados que debe procurar la confeccion de un proyecto que armonice las opiniones emitidas acerca del ferrocarril longitudinal.—Se aprueba un proyecto que establece que la contribucion municipal de haberes será de tres por mil.—Se aprueba un proyecto sobre patentes de pertenencias auríferas.—Se levanta la sesion.

Acta

El señor ORREGO (Presidente).—Como no hai acta, se leerá en la sesion próxima.

Construccion libre de ferrocarriles

El señor ORREGO (Presidente).—En la sesion que acaba de terminar, se acordó tratar en la tabla de la primera hora de la presente, el proyecto que establece reglas para la construccion de ferrocarriles por particulares.

Continúa la discusion del artículo 2.^o

El señor SECRETARIO.—El artículo dice: “Art. 2.^o Los estudios que, en conformidad de artículo anterior, fueren necesarios para la construccion de un ferrocarril que deba atravesar propiedades rústicas particulares, fisca-

les o municipales, serán autorizados por el Presidente de la República previas las informaciones que creyere del caso.

El solicitante espresará la idea matriz del proyecto, con indicacion del punto de partida i del de llegada, i del objeto a que se va a destinar la explotacion.

El decreto denegatorio de este permiso deberá ser motivado i solo podrá fundarse en que la obra proyectada seria contraria a la seguridad de la nacion o a sus intereses, encaminada a violar sus leyes, o no responderia a un fin de utilidad jeneral o local.

Al conceder la autorizacion se determinará el plazo de su vijencia“.

El señor RUIZ VALLEDOR.—¿No vendría oír al señor Ministro de Obras Públicas?

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—El señor Ministro ha declarado que tenia que ir al Senado.

Por lo demas, este proyecto ha sido despachado por la otra Cámara e informado, despues de detenido estudio de la Comision; i aplazar su debate seria contrariar el propósito que ha tenido la Cámara de despachar el proyecto.

El señor RUIZ VALLEDOR.—Hacia la insinuacion para el caso de que el honorable Ministro no tuviese inconveniente para venir a la Cámara.

El señor GUTIERREZ.—Propongo que en el inciso 3.^o se cambie la forma “seria“ por “fuera“ i “responderia“ por “respondiera“.

Se dió por aprobada la indicacion del señor Gutiérrez.

El señor GUTIERREZ.—Creo, ademas, que en el inciso 1.^o seria mejor decir “predios riales“, en vez de “propiedades rurales“.

El señor CONCHA (don Malaquías).—Nó, porque nos hemos puesto en el caso de que el ferrocarril atraviese propiedades particulares.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Mejor seria decir: "los estudios que fueren necesarios para la construccion de los ferrocarriles a que se refiere el artículo anterior".

Se dió por aprobada esta indicacion del señor Izquierdo.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Voi a referirme al inciso 3.º del artículo 2.º, que se discute.

Ocurre, señor Presidente, que en la rejion del norte se presenta una situacion muy distinta de la que se observa en el centro i en el sur de nuestro territorio.

Hai allá pueblos nacidos a la vida al amparo del movimiento comercial que se produce en las salitreras, i los ferrocarriles que pudieran apartarse de la arteria principal es posible que presenten ventajas de cierta importancia, pero en cambio ellos vendrian a matar a esos pueblos, que se encuentran ya en cierto estado de desarrollo i de prosperidad.

Es éste un problema que me limito a insinuar a mis honorables colegas, i yo no sé en este momento cómo podríamos i deberíamos resolverlo; pero sé, sí, que en algunas ocasiones se han negado los permisos que para construir nuevas líneas se han solicitado en estas condiciones; i ello se comprende, porque es deber del Estado no desvalorizar las propiedades en las ciudades que han logrado formarse i crecer en medio del desierto.

El señor CONCHA (don Malaquías).—Ese temor es como el de los que se oponian a la construccion de ferrocarriles, porque se iba a arruinar la industria de las carretas.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—En este caso, estoi como la señora del cuento, por el sistema antiguo; porque yo me digo: ¿hai interes, un alto interes nacional, en que, en medio del desierto, se formen grandes ciudades, o le conviene al país que solo existan pequeñas i miserables villorrios que vayan siempre persiguiendo a la poblacion nómada que trabaja en las salitreras?

¿Qué es para el país mas interesante, la formacion en esa rejion de grandes ciudades que adquieran con el tiempo vida propia, en las cuales se haga la vida cómoda, donde se desarrollen los centros sociales, los centros de actividad i de negocios, o la formacion de solo pequeñas aldeas condenadas a desaparecer tan pronto como se agote la industria única a que deben su vida?

Yo creo que debe predominar en absoluto la idea de conservar a las grandes ciudades su importancia, para lo cual es preciso que el Estado no desvalorice en ellas las propiedades, i si nosotros aceptamos todos los dias este criterio respecto de las ciudades del centro de la República ¿cómo es posible que lo abandonemos cuando se trata de las grandes ciudades formadas en la rejion del desierto i del salitre?

Para no quitar a Valparaiso su importancia comercial, mantenemos completamente inactiva la bahía de Quintero, i nada, absolutamente nada hemos hecho en favor del puerto de San Antonio; i si esto hemos hecho con una ciudad del centro de la República, que tiene vida propia i próspera, ¿cómo no lo haríamos en la rejion del norte?

Yo no propongo nada; me limito a insinuar esta duda a fin de que personas mas preparadas aborden la solucion de un problema tan interesante.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Creo que son muy atendibles las observaciones del honorable Diputado por Angol; pero los temores de Su Señoría sobre la ruina de alguna ciudad de la rejion salitrera, no tienen asidero alguno en este artículo, que dice que el decreto denegatorio de los permisos para construir un ferrocarril debe fundarse en las circunstancias de que la obra sea contraria a la seguridad de la nacion o a sus intereses o no responda a un fin de utilidad jeneral o local.

Por consiguiente, si un ferrocarril va a dañar, lo que casi no se concibe, un interes jeneral o local, el Presidente de la República no otorgará el permiso necesario para su construccion.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Es precisamente en esa frase donde yo veo el peligro; porque puede ocurrir que un ferrocarril que va a servir los intereses de una rejion salitrera pueda ser contrario al interes de una gran ciudad ya formada porque dispere los elementos que la constituyen i dan vida, pero responda a un fin de utilidad local, i no se puede, por lo tanto, negar el permiso.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Si están en lucha diversos intereses, debe recordar Su Señoría que todos los intereses léjítimos son respetables, pues tanto derecho a vivir tienen las grandes ciudades como las chicas.

Ademas, debe recordarse que se trata de ferrocarriles particulares, en cuya construccion no se comprometen los fondos nacionales; i, finalmente, el Presidente de la República debe aprobar los planos i estudios de todo nuevo

ferrocarril i no dará su aprobacion, si la nueva obra no responde a un fin de utilidad jeneral o local.

El señor EYZAGUIRRE.—Me parece que la forma que se ha dado al inciso 3.º anula la facultad que se quiere acordar a los particulares para que construyan libremente ferrocarriles, desde que se establece que será motivo suficiente para negar el permiso el hecho de que la nueva obra no sea de interes jeneral o local.

Por ejemplo, el dueño de un molino que quisiera construir una línea especial para trasportar sus productos hasta el ferrocarril principal, no estaria en situacion de obtener este permiso, porque su ferrocarril seria de interes personal i no responderia a un fin de utilidad jeneral de la respectiva localidad.

Si lo que se quiere es estimular la construccion de ferrocarriles por los particulares, me parece que deberíamos suprimir este inciso.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Formularia indicacion para que la frase final de este inciso 3.º se cambiara por esta otra: "o no respondiendole a fines lejitimos".

Todos los intereses lejitimos tienen derecho a prosperar, i así no puede subsistir la duda que asalta al señor Diputado.

El señor CONCHA (don Malaquías).—Lo que debería suprimirse serian las palabras "o local".

El señor GUTIERREZ.—Todo ferrocarril, fiscal o particular, sirve siempre los intereses de la localidad que atraviesa.

Creo que el artículo está bien así i no vale la pena modificarlo.

El señor CONCHA (don Malaquías).—Está bien, señor.

El señor EYZAGUIRRE.—Quedando constancia espresa del alcance que se da a las palabras "interes local", no tengo inconveniente para aceptar este inciso.

El señor RODRIGUEZ (don Aníbal).—Lo que debería suprimirse seria la frase "encaminada a violar las leyes", porque no se comprende cómo un ferrocarril puede encaminarse a este fin; pero yo no hago indicacion en ningun sentido.

Cerrado el debate se dió por aprobado el artículo en la parte en que no habia sido ya modificado.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—En discusion el artículo 3.º

El señor PRO-SECRETARIO.—Dice así: "Art. 3.º La servidumbre se constituirá previa indemnizacion del valor del terreno i de todo perjuicio; pero el uso de los terrenos

rurales de propiedad fiscal o municipal, es gratuito.

La espropiacion se efectuará conforme al procedimiento establecido en el título XVI del Código de Procedimiento Civil."

El señor ERRAZURIZ.—Me parece que debería suprimirse la parte final del inciso 1.º que dice: "pero el uso de los terrenos rurales de propiedad fiscal o municipal, es gratuito". Puede haber terrenos fiscales de mucha importancia que sean ocupados por un ferrocarril particular, i no veo por qué se cederian gratuitamente, cuando los terrenos de los particulares son pagados íntegramente.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—El Presidente de la República no aprobará los planos, si pudiere resultar algun perjuicio para una propiedad fiscal de importancia.

El señor ERRAZURIZ.—El ferrocarril puede cortar propiedades de suma importancia, como la Quinta Normal, por ejemplo.

Conviene que se quite esta parte.

El señor ORREGO (Presidente).—Acaso se salvaria la dificultad si se dijese: "propiedad fiscal o municipal de uso público".

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Yo, a mi vez, propongo que se agregue al primer inciso esta frase: "salvo que el Presidente de la República determine otra cosa".

Porque hai que conceder el uso gratuito.

El señor GUTIERREZ.—Creo que lo que perturba es el empleo del vocablo "terrenos".

Yo propongo que, en su lugar, pongamos la palabra "predios".

A nadie se le ocurriria llamar "predio" a la Quinta Normal.

El señor CONCHA (don Malaquías).—¿I si dijésemos "predios eriales"?

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Daria lo mismo.

El señor GUTIERREZ.—"Predio" solo, es mejor.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—El terreno comprende la superficie i lo cultivado; es preferible a "predio".

El señor ERRAZURIZ.—I ¿por qué se van a regalar esos terrenos?

El señor GUTIERREZ.—Algo hai que hacer en favor de los ferrocarriles particulares, por el beneficio público que repartan.

El señor COX MENDEZ.—Yo pienso que hai conveniencia en exigirles a los dueños de ferrocarriles particulares que paguen los terrenos rurales de propiedad fiscal o municipal.

Si son de poco valor, pagarán poco.

Si son caros, pagarán mas.

¿Por qué habrían de tener el uso gratuito?

El señor GUTIERREZ.—Su Señoría no se fija en que aquí no se trata de trasferir el dominio de los terrenos, sino solo de conceder el uso de ellos.

El señor COX MENDEZ.—En el fondo es lo mismo, desde que un ferrocarril se hace para siempre.

El señor GUTIERREZ.—No es lo mismo, señor. Porque cuando se espropia un terreno a los particulares, se adquiere el dominio; cuando se usa un terreno del Fisco, solo se adquiere el uso.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—I el Fisco aprovecha el ferrocarril, porque sus terrenos toman mayor valor.

El señor COX MENDEZ.—El concepto legal será distinto; pero en el hecho es una misma cosa, porque un ferrocarril no se abandona ni en diez, ni en veinte, ni en cincuenta años.

El señor GUTIERREZ.—Pero bien se puede cambiar el trazado.

El señor CORREA BRAVO.—Encuentro una redundancia en este inciso 1.º, con perdón de mis honorables colegas de la Comisión informante.

Dice este inciso: "La servidumbre se constituirá previa indemnización del valor del terreno i de todo perjuicio".

¿Por qué no se diría: "La servidumbre se constituirá previa indemnización en la forma ordinaria"? Porque en la forma ordinaria se paga, no solo el valor del terreno, sino también los perjuicios. Esto es lo que dispone la lei jeneral, es decir, el Código de Procedimiento Civil.

El señor CONCHA (don Malaquías).—Es que hai otra lei: la de ferrocarriles de 1857.

El señor CORREA BRAVO.—Pero la lei jeneral de espropiaciones está modificada por el Código de Procedimiento Civil.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Es que la lei del 57 se refiere a ferrocarriles, i es discutible si está o nó modificada por el Código de Procedimiento.

El señor CORREA BRAVO.—¿Pero no es lei de ferrocarriles ésta?

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Sí, señor: por eso mismo es discutible si se ha de aplicar la lei del 57 o el Código de Procedimiento.

El señor CONCHA (don Malaquías).—Creo que lo mejor seria dejar las cosas como están. Lo que abunda no daña.

El señor CORREA BRAVO.—Es que yo

creo que las leyes se deben redactar sin redundancias i en la forma debida.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Es que esto está en forma debida.

El señor CORREA BRAVO.—Agradezco la benevolencia de Su Señoría; pero yo insisto en que se supriman estas redundancias.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Vote-mos, entónces.

El señor ERRAZURIZ.—Le encuentro a este artículo un inconveniente muy grave. Según el inciso segundo, la espropiación debe hacerse conforme al Código de Procedimiento. De tal manera que, mientras no se termine el juicio i se abone el precio de la espropiación no se puede continuar el trabajo.

Así estuvo un año retardada la construcción del ferrocarril de Penco.

Se trataba de construir dos kilómetros.

Los propietarios pidieron un precio excesivo: la empresa no lo aceptó.

Se empezó un juicio; pero el tiempo apuraba a los constructores, que hubieron de pagar un precio enorme para poder continuar la obra.

Me parece preferible el procedimiento antiguo de la lei de ferrocarriles

La avaluación se hace, conforme a la lei del 57, por una comisión de hombres buenos, i esa avaluación se impone al propietario. I en el caso de reclamación por parte de éste, ella puede entablarse, pero no obsta para que el interesado tome posesión de los terrenos espropiados i siga la obra.

Mientras tanto, el procedimiento establecido en el Código de Procedimiento Civil es largo i dificultoso; puede dar lugar a un litigio de un año o mas, sin que el interesado tome posesión del terreno en cuestión.

Hemos visto, hace poco, en esta materia, el caso del ferrocarril de Arica a La Paz, en que, a causa de estos procedimientos, se impidió durante mucho tiempo la espropiación, avaluando el metro de terreno en quinientos pesos, cuando su valor era cuatro.

El señor FERNANDEZ.—Yo creo, señor, que estamos estraviando el alcance de la disposición que discutimos.

Aquí no se trata, precisamente, de una espropiación sino de una servidumbre de tránsito; de manera que este artículo no se referiría en ningún caso al título del Código de Procedimiento sobre las espropiaciones sino a las disposiciones de ese Código relativas al establecimiento de una servidumbre de tránsito.

El señor PUGA BORNE.—Entónces la

palabra "espropiacion" está mal empleada; debe decir "servidumbre".

El señor FERNANDEZ.—Sí, señor.

La espropiacion lleva en sí la idea de la traslacion de dominio; la servidumbre solo envuelve la idea del uso del terreno para un objeto determinado.

Son dos cosas perfectamente diferentes.

De manera que la referencia que aquí se hace al Código de Procedimiento Civil es únicamente para establecer la servidumbre; pero no la espropiacion.

La servidumbre no trasfiere dominio, lo que trasfiere es el derecho de uso.

El señor CORREA BRAVO.—Para evitar dificultades, pido segunda discusion para el artículo.

El señor ORREGO (Presidente).—Quedará para segunda discusion,

En discusion el artículo 4.º

El señor SECRETARIO.—El artículo 4.º dice así:

"Art. 4.º En el decreto aprobatorio del proyecto se indicará el plazo en que deben iniciarse los trabajos i en el que deben dárseles término, no pudiendo el primero exceder de un año i el segundo de cinco.

Queda facultado el Presidente de la República para declarar la caducidad de la concesion por falta de cumplimiento de estos requisitos, sin derecho a indemnizacion por los desembolsos hechos".

El señor GUTIERREZ.—Yo haria indicacion para que se reemplazara en la primera parte de este artículo, la frase que dice: "i en el que deben, etc.", por esta otra, que es mas acorde con la gramática: "i el en que deben, etc."

El señor CONCHA (Malaquías).—Pienso, señor, que este plazo de cinco años es demasiado corto para la construccion de un ferrocarril. Una obra de esta especie, cuando es de algun aliento, puedo demorar ocho o diez años.

Supongamos que se trate de un ferrocarril de Iquique a la frontera de Bolivia; cinco años seria un plazo de tiempo completamente escaso para realizar esa construccion.

Yo estimo que seria conveniente estipular un plazo mas largo.

El señor CORREA BRAVO.—Pero tendria el inconveniente, un plazo mayor, de que las obras de poco aliento estarian paralizadas mientras los concesionarios pudieran endosar su concesion a otra persona o mientras pudieran negociar con ella. Para estos casos es conveniente mantener el plazo de cinco años.

En cuanto al ejemplo concreto que pone el honorable Diputado por Concepcion, yo creo que él no tiene mucha fuerza, por cuanto, cuando se trate de permiso para obras de tan largo aliento, los concesionarios pueden acudir al Congreso para que se les amplie el plazo ordinario.

El señor GUTIERREZ.—Del Senado viene con cinco años, honorable Diputado.

El señor CONCHA (don Malaquías).—Con tal que pase el proyecto, no insisto.

El señor ORREGO (Presidente).—Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votacion.

Si no se pide votacion, daré por aprobado el artículo con la correccion gramatical hecha por el honorable señor Gutiérrez.

Aprobado.

El señor SECRETARIO.—El artículo 5.º dice:

"Art. 5.º La formacion de nuevas estaciones i el ensanche de las antiguas serán determinadas por el Presidente de la República."

El señor GUTIERREZ.—Tengo que proponer en éste, tambien, un cambio de palabras.

El adjetivo "determinadas" debe estar en masculino; pido, en consecuencia, que se ponga, en su lugar, "determinados".

El señor CONCHA (don Malaquías).—Quedaria mejor dejar este artículo como un inciso del artículo anterior, o sea del artículo 4.º, desligado de los otros.

El señor ORREGO (Presidente).—Quedan hechas las indicaciones.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Se va a votar el artículo con las indicaciones formuladas.

El señor CONCHA (don Malaquías).—Retiro la mia, señor Presidente.

El señor ORREGO (Presidente).—Retirada la del honorable señor Concha.

Subsiste la del honorable señor Gutiérrez, que es simplemente una correccion gramatical.

Si no se pide votacion, daré por aprobado el artículo con la correccion de redaccion hecha por el honorable señor Gutiérrez.

Aprobado en esta forma.

El señor SECRETARIO.—El artículo 6.º dice:

"Art. 6.º Durante el curso de los trabajos de construccion de un ferrocarril, deberán ejecutarse las obras necesarias para no inte-

rrumpir el tráfico de los caminos, el curso de las aguas ni la navegacion de los rios.

Todos los trabajos de construccion de una línea o sus dependencias deberán ser hechos bajo la inspeccion de la Direccion de Obras Públicas, con materiales de primera calidad i conforme a las reglas del arte.

El Presidente de la República podrá ordenar, previo informe de la Direccion de Obras Públicas, la suspension de los trabajos o del uso de la línea ya construida, cuando no se cumpla con lo dispuesto en este artículo.

El señor CONCHA (don Malaquías).—Este artículo requiere, a mi juicio, una aclaracion.

Yo, por eso, talvez pediria que quedase para segunda discusion, segun el curso del debate.

Esto de que se diga:

“Durante el curso de los trabajos“ etc., no se entiende bien. Hai mucha vaguedad.

Si se destruye un canal, por ejemplo, al hacer la obra, ¿qué debe hacerse?

El señor CORREA BRAVO.—¿Por qué no se diria, entónces, “ejecucion“, en vez de curso?

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Encuentro mucha razon a la observacion de vaguedad que formula el honorable Diputado por Concepcion.

El señor CORREA BRAVO.—Hai, a mi juicio, algunas palabras demas en este artículo, i dígolo con el permiso del honorable Diputado por Lebu.

En el inciso segundo dice: “con materiales de primera calidad i conforme a las reglas del arte.“

Pase que se diga “i conforme a las reglas del arte“, aunque tambien seria redundante. Pero están positivamente demas las palabras; “con materiales de primera calidad.“

Si serán hechos los trabajos “bajo la inspeccion de la Direccion de Obras Públicas“, ¿cómo pudiera creerse que los materiales no fueran de primera calidad?

El señor CONCHA (don Malaquías).—Recuerde Su Señoría lo que ocurrió en el terremoto con todos los edificios públicos. Fueron los que mas sufrieron, porque estaban hechos con materiales de mala calidad. Ahí está el edificio del Ministerio de Industria i Obras Públicas que sufrió bastante por esta causa.

El señor CORREA BRAVO.—Quiere decir que no habia cumplido con su mision la Direccion de Obras Públicas. La lei no puede ponerse en el caso de que los empleados públicos se olviden del cumplimiento de su deber.

El señor CONCHA (don Malaquías).—El hecho es el hecho, honorable Diputado.

El señor CORREA BRAVO.—Pero, si la Direccion de Obras Públicas tiene que poner su visto-bueno, ¿cómo no ha de ser esto una garantía de seriedad?

El señor IZQUIERDO (don Luis).—'n vez de que se diga: “deberán ser hechos, etc.“ seria preferible decir: “se ejecutarán.“

Se redactaria así:

“El concesionario ejecutará, etc.“

El señor CONCHA (don Malaquías).—Me parece bien.

El señor GUTIERREZ.—Otra correccion gramatical, señor Presidente.

Que se cambie la palabra “tráfico“ por la de “tránsito“, que es mas correcta; i que donde dice “ni la navegacion“, se diga “i la navegacion.“

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Perfectamente.

El señor CONCHA (don Malaquías).—¿Qué no fué Su Señoría el que elaboró este proyecto?

El señor GUTIERREZ.—Sí, señor Diputado. Pero se han deslizado errores de copia.

El señor PUGA BORNE.—Como aquel otro cambio de *r* por *ni*.

El señor ORREGO (Presidente).—Por mi parte, formulo indicacion para que se agregue el siguiente artículo a continuacion del 6.º:

“Art. ... El concesionario del ferrocarril que atravesase un predio, estará obligado a permitir la construccion de los canales i acequias de regadío i de desagüe que se requieran para el servicio del predio sirviendo i propiedades vecinas; quedando, tambien, obligado a construir los puentes i alcantarillas que sean necesarios en los puntos en que la línea cruce a dichos canales o acequias.“

El señor CONCHA (don Malaquías).—El concesionario se obliga a eso.

El señor ORREGO (Presidente).—Este inciso tiende a evitar un gravámen al dueño, que no está justificado.

Cerrado el debate, se aprobó el artículo con todas las indicaciones formuladas.

El señor SECRETARIO.—“Art. 7.º El concesionario será obligado en todo tiempo, sin derecho a indemnizacion, a permitir a lo largo de la via, sin que se entorpezca su servicio, todas las construcciones i aparatos que requiera el establecimiento de líneas telegráficas o telefónicas del Estado o de particulares, como asimismo a que se ocupe en las estaciones el terreno necesario para una oficina fiscal destinada al mismo objeto.“

El señor PUGA BORNE.—Hago indica-

cion para reemplazar la palabra "aparatos" por "instalaciones."

La palabra "aparatos" indica en este caso algo así como musarañas.

El señor ORREGO (Presidente).—Si no se pide votacion, se dará por aprobado el artículo con la indicacion del honorable señor Puga Borne.

Aprobado.

El señor SECRETARIO.—"Art. 8.º En caso de ruptura de las líneas telegráficas o telefónicas del Estado o de cualquier otro accidente que interrumpa la comunicacion, la Empresa deberá dar las facilidades necesarias para investigar la causa i para el transporte de los empleados u operarios que deben repararla."

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Hago indicacion para que se omita este artículo 8.º, pues es mui reglamentario.

El señor CRUZ.—Es pura música todo esto.

El señor GUTIERREZ.—Dejémoslo así. Así viene del Senado.

El señor ORREGO (Presidente).—Si no se pide votacion, daré por aprobado el artículo.

Aprobado.

El señor SECRETARIO.—"Art. 9.º Los ferrocarriles están obligados a trasportar carga i pasajeros, segun itinerarios que deberán exhibirse en carteles en las estaciones, a lo ménos con ocho dias de anticipacion a su vijencia."

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Mejor es decir "los concesionarios", en vez de "los ferrocarriles." Hago indicacion en este sentido.

El señor CONCHA (don Malaquías).—Es mas amplio decir "la carga i pasajeros", etc.

Hago indicacion para que se anteponga a la palabra *carga* el adjetivo *la*.

El señor ORREGO (Presidente).—i no se pide votacion, se dará por aprobado el artículo con las modificaciones propuestas.

Aprobado.

El señor SECRETARIO.—"Artículo 10. Las tarifas de carga i pasajeros deberán ser aprobadas por el Presidente de la República i fijarse en un sitio público de todas las estaciones de la vía."

El señor CONCHA (don Malaquías).—Seria mejor decir "tarifas de fletes i pasajes".

El señor ORREGO (Presidente).—Si no se exige votacion, lo daré por aprobado.

Aprobado.

El señor SECRETARIO.—"Artículo 11. La Empresa podrá dictar, con aprobacion del

Presidente de la República, los reglamentos necesarios para su servicio.

El señor CRUZ.—Hai que borrar este artículo; es innecesario.

El señor BAQUEDANO.—Pido que se vote, porque las compañías ferrocarrileras abusan continuamente, i con este artículo el público se encontrará garantido.

El señor PUGA BORNE.—Este artículo derogará la lei del 62.

El señor CRUZ.—Basta con las disposiciones de la lei jeneral.

El señor ESPINOSA JARA.—El artículo 21 declara vijentes las disposiciones de la lei de ferrocarriles a este respecto.

El señor ORREGO (Presidente).—Si no hai inconveniente, se dará por suprimido el artículo.

El señor BAQUEDANO.—Nó, señor; que se vote.

El señor ORREGO (Presidente).—Se podría dar por rechazado con el voto en contra de Su Señoría.

Queda rechazado el artículo con el voto en contra del señor Baquedano.

En discusion el artículo 12.

El señor SECRETARIO.—Dice así:

"Artículo 12. La administracion de correos tendrá el derecho de enviar gratuitamente la correspondencia postal i un empleado para su custodia en todo tren de carga o de pasajeros.

Los concesionarios de la línea férrea deberán dar las facilidades necesarias para el transporte rápido i la seguridad de la correspondencia durante el viaje, pero no podrán ser obligados a detener el tren para su entrega en los puntos no designados en el itinerario".

El señor CRUZ.—Suprimamos el inciso segundo. Esa no es materia de lei sino de reglamento.

El señor GUTIERREZ.—Viene así del Senado.

El señor ORREGO (Presidente).—Si no hai inconveniente, se dará por aprobado el artículo.

Aprobado.

En discusion el artículo 13.

El señor SECRETARIO.—Dice así:]

"Artículo 13. Gozarán de pasaje libre en todo tren destinado a pasajeros:

1.º El Presidente de la República i los Ministros de Estado;

2.º Los funcionarios o empleados a quienes el Gobierno comisionare para inspeccio-

nar o recorrer la línea o material de explotación, o para vijilar el servicio de la Empresa;

3.º Los empleados del telégrafo i los operarios en el caso del artículo 9.º;

4.º El empleado de correo encargado de la correspondencia;

5.º Los funcionarios judiciales que fueren a practicar investigaciones sobre delitos cometidos en las estaciones o en los trenes o a recojer informaciones sobre accidentes ocurridos en la línea; i

6.º Los médicos u otras personas que las autoridades locales enviaren para prestar auxilio en caso de accidentes en la línea“.

El señor CONCHA (don Malaquíás).—En el inciso 1.º de este artículo propongo que se diga:

“El Presidente de la República, los miembros del Congreso i los Ministros de Estado“.

No hai razon alguna para eximir de esta facultad a los miembros de este poder público, que tiene el deber de fiscalizar i por lo tanto debe tener facilidades para ir i venir a todas partes.

El señor SALAS LAVAQUI —I en realidad, esta lei no impone gravámen de ninguna clase.

El señor CONCHA (don Malaquíás).—I a Empresa no va a gastar mas carbon porque lleva a uno o mas Diputados.

Ademas, en el inciso quinto de este artículo yo hago indicacion para que se diga en vez de “Los funcionarios judiciales que fueren a practicar, etc.“, “los funcionarios judiciales, etc., que fueren en actos del servicio“.

De este modo pueden usar del ferrocarril por cualquier motivo de servicio.

El señor ORREGO (Presidente).—En discusion las indicaciones del señor Concha.

El señor PUGA BORNE.—Que se voten aparte estas modificaciones.

El señor ORREGO (Presidente).—C frezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

En votacion la indicacion en la parte que se refiere a los miembros del Congreso.

Si nadie se opone, se dará por aprobada. Aprobada.

El señor PUGA BORNE.—Con mi voto en contra, señor Presidente.

El señor ORREGO (Presidente).—Aprobada con el voto en contra del señor Puga Borne.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—El inciso 2.º dice:

“2.º Los funcionarios o empleados a quienes el Gobierno comisionare para inspeccio-

nar o recorrer la línea o material de explotación, o para vijilar el servicio de la Empresa“.

Probablemente, en este inciso podrán estar incluidos los funcionarios policiales, pero el inciso no lo dice.

El señor CONCHA (don Malaquíás).—En el inciso 5.º están incluidos.

El señor ORREGO (Presidente).—En votacion la indicacion del señor Concha, relativa al inciso 5.º

El señor I. ARRAZAVAL ZAÑARTU.—Permitame el señor Presidente. Yo propondría que en este inciso se dijera: “Los funcionarios judiciales i empleados policiales que viajaren en actos del servicio“.

El señor ORREGO (Presidente).—Si no hai oposicion, se votará la indicacion que formula el honorable Diputado por Angol.

I si no se pide votacion, la daré por aprobada.

Aprobada.

Igualmente, si no se pide votacion, daré por aprobado el artículo del proyecto en la parte no objetada.

Aprobada.

Se puso en discusion el artículo 14, que dice:

“Art. 14. Pagarán la mitad de la tasa fijada en la tarifa correspondiente, previa presentacion de una órden al respecto, los militares, marinos o empleados de policia que viajen en cuerpo o aisladamente por causas del servicio, los individuos de la Guardia Nacional que marchen a incorporarse a su cuerpo o que regresen a sus hogares, despues de desempeñar su servicio i las cabalgaduras i bagajes de todos ellos“.

El señor ERRAZURIZ.—Hai que borrar a los empleados de policia de este artículo, pues ya se les concedió pase libre en el artículo anterior.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—Debe suprimirse a los guardias nacionales, porque no hai.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Pero puede haberlos mañana.

Se dió por aprobado el artículo, con la indicacion del señor Errázuriz.

Se puso en discusion el artículo 15, que dice:

“Art. 15. Siempre que el Gobierno tenga que enviar tropas o material militar o naval a cualquier punto de la línea, deberá poner la Empresa inmediatamente a disposicion de la autoridad todos sus medios de transporte, pudiendo reclamar del Fisco, por toda indemnizacion, el pago de la mitad del flete de tarifa.“

Se dió igualmente por aprobado sin debate. Se puso en discusion el artículo 16, que dice:

“Art. 16. En caso de guerra exterior, el Gobierno podrá tomar posesion de la línea férrea i de todo el material rodante para hacerlo servir a las necesidades militares.

La Empresa tendrá derecho en este caso a exigir el pago de una indemnizacion que será regulada con relacion a la utilidad media obtenida en el año anterior.”

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—En sustitucion de los dos incisos de este artículo, propongo que se diga:

“En cualquier momento, el Gobierno tendrá derecho para espropiar todo ferrocarril particular avaluándolo a justa tasacion de peritos i abonando sobre este precio un veinte por ciento a los concesionarios.”

Voi a esponer brevemente las razones que tengo para hacer esta indicacion.

Sucede que muchos ferrocarriles particulares deben llegar despues a ser del Estado, porque, no siendo en su orijen sino de interes particular, pasan mas tarde a ser grandes arterias, no solo de importancia nacional, sino aun internacional.

El señor ORREGO (Presidente).—Permítame el señor Diputado...

Ruego al señor Puga Borne se sirva pasar a la Mesa para que me subrogue, porque tengo que ausentarme.

El señor Puga Borne pasa a presidir la sesion.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Si fuera necesario citar algun caso como el a que me refiero, me bastaria nombrar el de Tarapacá, que desde su comienzo fué de una empresa a la cual dejaba pérdidas.

I ahora ha llegado el momento en que estos ferrocarriles son un factor decisivo en esta lucha de competencia, que ha elejido por campo la pampa de Tarapacá, entre el capital nacional i el extranjero que se disputan la supremacia de la industria del salitre.

No hai duda en que todos desearian que estos ferrocarriles fueran chilenos para que pudieran ayudar a nuestra naciente industria.

Otro tanto pasa en Antofagasta con el ferrocarril a Bolivia.

Hoi dia ese ferrocarril deberia ser chileno.

Seria efectivamente un elemento de primer orden en favor de nuestro desarrollo no solo material, sino tambien político e internacional.

Pero, naturalmente, para espropiar esto ferrocarriles habria que pagarles una indemnizacion, que yo propondria fuera del veinte

por ciento del valor del ferrocarril, en vez de diez por ciento que propone, segun creo, el Diputado por Concepcion.

Porque de otro modo retraeríamos los capitales extranjeros que pudieran venir a invertirse en ferrocarriles en nuestro pais. Con esta indemnizacion creo que se sentirian tranquilos en todo caso.

Ojalá, señor Presidente, pesaran estas razones en el ánimo de mis honorables colegas, para que dieran su voto a esta indicacion, que creo traerán ventajas inapreciables.

El señor CONCHA (don Malaquías).—Estoi conforme con el señor Irarrázaval en la idea principal que contiene su indicacion, que es la de dar al Estado facultad para espropiar en cualquier tiempo los ferrocarriles de propiedad particular, por causa de utilidad pública.

Pero esto podria hacerlo el Presidente de la República, aun sin necesidad de que le diéramos esta facultad en la presente lei. Convengo, sin embargo, en que es mejor dejar establecido espresamente este derecho.

En cuanto a la valorizacion, preferiria que se dijera que se les abonara el lucro cesante i el daño emergente. Porque bien puede suceder que una empresa ferrocarrilera construya una línea por considerarla un negocio lucrativo. Mas tarde resulta un negocio lamentable. Luego sus directores—porque es necesario legislar para los humanos—andarán detras de los hombres de gobierno para venderles la línea.

· Mas o ménos, lo que ha pasado con los ferrocarriles de Coquimbo, espues de que sus empresarios le sacaron el quimo i el limo, se los vendieron al Estado como un cacho viejo.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Pero yo digo: “a justa tasacion de peritos.”

El señor CONCHA (don Malaquías).—Pero agrega: con mas el veinte por ciento como indemnizacion.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—La Constitucion previó este caso i estableció en su artículo 10 que, cuando haya que espropiar por causa de utilidad pública, se pague al dueño de lo espropiado su valor a juicio de hombres buenos.

Ferrocarril longitudinal.—Comision especial

El señor ORREGO (Presidente).—Voi a solicitar el asentimiento de la Cámara para interrumpir el debate i para dar lectura a la lista de miembros que propongo para formar la Comision que se acordó nombrar a fin de

buscar un acuerdo que ponga término al debate sobre el ferrocarril longitudinal.

El señor SECRETARIO.—La Comisión se compondría de los señores Alemany Julio, Bagoedano Fernando, Concha Malaquías, Díaz Besoain Joaquín, Errázuriz Benjamín, Espinosa Jara Manuel, Huneeus Alejandro, Meeks Roberto, Puga Borne Julio i Suárez Mujica Eduardo.

El señor ORREGO (Presidente).—Si no hai oposición, quedará la Comisión constituida en esta forma.

Acordado.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—¿Dónde se va a reunir esta Comisión?

El señor ORREGO (Presidente).—Aquí en la Cámara, a las dos de la tarde, el lunes.

Construcción libre de ferrocarriles

El señor ORREGO (Presidente).—Continúa la discusión pendiente.

El señor ECHENIQUE (don Joaquín).—Yo estoy de acuerdo con el honorable Diputado por Angol; pero desearía que se fijara para estas concesiones un plazo máximo, que podría ser de veinticinco años. La lei no fija plazo alguno.

El señor CONCHA (don Malaquías).—El inciso final del artículo 2.º dice que, en el decreto de concesion, se determinará el plazo de la concesion.

El señor ECHENIQUE (don Joaquín).—Pero es preciso que la lei misma fije siquiera un plazo máximo.

I todavía, podría estipularse que, al concluir el plazo fijado podría el Estado tomar este ferrocarril en el caso que le fuera necesario.

Sucedería lo que sucedió con el ferrocarril urbano de Santiago, que a los treinta años por los cuales fué hecha la concesion, pasó a manos de la Municipalidad.

De manera, que yo sería partidario de que se fijara la duracion del plazo para que, terminado él, pasara el ferrocarril a poder del Fisco.

Haria indicacion para que se fijara el plazo máximo de veinticinco años.

El señor ESPINOSA JARA.—He pedido la palabra para apoyar la indicacion del honorable Diputado por Angol a fin de establecer la facultad del Ejecutivo para espropiar un ferrocarril cuando lo crea conveniente pagando su precio mas un tanto por ciento sobre su costo; pero creo que Su Señoría al fijar en un veinte este tanto por ciento, ha sido demasiado jeneroso.

En cambio, creo que el diez por ciento insinuado por el honorable Diputado por Concepcion es un sobre-precio, escaso para el pago del ferrocarril.

Entonces, adoptando un término medio entre estas dos cantidades propuestas, yo haria indicacion para que se fijara en un quince por ciento el tanto por ciento que debe pagarse sobre el costo del ferrocarril.

Aceptando el fondo de la indicacion del señor Errázaval, me permitiría modificarla en este sentido.

El señor ORREGO (Presidente).—En discusión la indicacion del honorable Diputado.

El señor ERRARAZAVAI. ZAÑARTU.—Yo no tendria inconveniente en aceptar esta modificacion.

El señor ERRAZURIZ.—Esta disposicion va a dificultar mucho la construcción de ferrocarriles.

Es una perturbacion la sola idea de que el Fisco puede arrebatar un ferrocarril a los concesionarios. En el caso de que el ferrocarril fuera un buen negocio, eso importaria un verdadero peligro.

El señor GÜTIÉRREZ.—Iba a hacer una observacion análoga a la que ha hecho el honorable Diputado señor Errázuriz.

Supongamos el caso de un ferrocarril que resulte un buen negocio para sus propietarios.

En el día ménos imaginado, el Fisco, por razones de conveniencia pública, les dice: necesito el ferrocarril. I lo espropiia, pagando solo un veinte por ciento sobre su costo.

Otra observacion: un ferrocarril, durante los diez primeros años, apénas se costea; empieza a dejar utilidad en los diez años siguientes.

Resulta de esta disposicion que, si se espropiia un ferrocarril cuando recien comienza a hacer su negocio, se le pagará un veinte por ciento, i si se le espropiia despues de treinta, cuando el ferrocarril deja grandes utilidades, se le pagará tambien un veinte por ciento.

Esto no me parece equitativo.

Yo aceptaria que se pagara un tanto por ciento; pero siempre que éste fuera tanto mayor cuanto ménos tiempo se hubiera dejado el ferrocarril en poder del concesionario.

Por ejemplo, aceptaria el veinte por ciento para un ferrocarril que hubiera estado en esplotacion veinte o veinticinco años; pero solo aceptaria un diez por ciento para un ferrocarril que hubiera estado en esplotacion un mayor número de años.

Creo peligroso dejar establecido que se pueda espropiar los ferrocarriles en cualquier mo-

mento. Esto seria matar la iniciativa particular.

Sobre este particular hai dos observaciones que hacer: por un lado, hai que contemplar el interes de los particulares—por otro el del Gobierno.

El señor IRARRAZAVAL ZANAARTU.—Yo creo que, si el Gobierno considera conveniente a sus intereses espropiar un ferrocarril, debe sujetarse a la lei jeneral i no encontrarse impedido para hacerlo.

El señor HUNEEUS (don Antonio).—Yo creo que en una lei jeneral no se pueden fijar las condiciones particulares a que debe sujetarse cada espropiacion, las cuales deben determinarse en cada caso particular conforme lo ordena la Constitucion.

Hai que dictar una lei especial para cada caso que se presente a fin de declarar la utilidad pública.

Si estas condiciones se fijaran en una lei de carácter jeneral como ésta, no podria hacerse la espropiacion en esa forma indeterminada, sin tomar en cuenta las circunstancias especiales de cada caso, que varian constantemente; así, una cosa que hoy vale uno, dentro de cincuenta años puede valer ciento, o vice-versa.

El señor GUTIERREZ.—En esto encuentro razon a Su Señoría.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—La Constitucion no se ha puesto en el caso de que se fije el precio de las cosas que se han de espropiar, por medio de una lei preexistente; sino que lo que se espropia debe pagarse a justa tasacion de peritos. El Gobierno no está autorizado para pagar mas ni ménos. No se puede fijar de antemano lo que ha de pagarse por medio de una lei.

El señor IRARRAZAVAL ZANAARTU.—Pero es que esta lei se limita a indicar el modo como se ha de fijar el precio: por peritos. La tasacion será hecha por éstos.

El señor HUNEEUS (don Antonio).—El defecto de esta proposicion está en el fondo, porque seria el Gobierno quien por sí i ante sí fijaria el precio de la espropiacion sin partir de una causa o antecedentes justificados o bastantes.

Bueno es que se dé al Gobierno la facultad de espropiar los ferrocarriles particulares si los considera útiles o necesarios para su uso; pero sujetándose en lo demas a las condiciones establecidas por la Constitucion.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—La Constitucion exige que en cada caso se califique la utilidad del Estado, por medio de una

lei, pero no por medio de una lei jeneral, sino por una lei especial en cada caso.

El señor ECHENIQUE (don Joaquin).—Yo hago indicacion para que se fije un plazo para las concesiones a que se refiere este proyecto.

Este plazo propongo que sea de cuarenta años, i pasaria a ser éste un inciso del artículo 2.º Pediria que por unanimidad se reabriera el debate del artículo 2.º

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).— Si hubiera acuerdo unánime, se aceptaria esta indicacion en el artículo 2.º I talvez el señor Diputado no tendria inconveniente para establecer que la concesion pueda prorrogarse por un plazo igual.

El señor ECHENIQUE (don Joaquin).—Acepto, señor Presidente.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—No hai que olvidar que todos los ferrocarriles particulares deberian pasar a ser propiedad fiscal despues de noventa años.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—La lei actual fija noventa años i la indicacion del honorable señor Echenique, autorizando para renovar la concesion despues de cuarenta años, no excede mucho este plazo, i por esto la acepto.

El señor IZQUIERDO (don Luis) —Yo la acepto tambien porque en este plazo los primitivos concesionarios ya habrán sacado toda la utilidad calculada.

El señor ECHENIQUE (don Joaquin).—Por eso se faculta al Presidente de la República para prorrogar la concesion por una vez.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—No veo razon para que se prorrogue solo por cuarenta años.

Un ferrocarril particular es inviolable, como cualquiera propiedad. No debemos olvidarnos de esto. Hai que proteger el derecho de propiedad.

Si no limitamos el plazo en que el Fisco pueda espropiar el ferrocarril, quitaríamos todo estímulo para estas empresas.

Debemos ser parcós en esta clase de autorizaciones al Gobierno.

Cuando una empresa esté empezando a obtener utilidades, no es posible que se encuentre espuesta a la espropiacion, a una espropiacion que pudiera ser arbitraria.

La constitucion ampara el derecho de propiedad; solo puede perderse, por causa calificada, de utilidad pública.

Estamos legislando para los humanos, como decia el honorable Diputado por Concepcion; no olvidemos que en los negocios de Estado pueden, a veces, por desgracia, influir causas

políticas, para mortificar a un particular, por ejemplo.

Este es un asunto grave.

Por eso, yo votaré en contra de la indicacion del honorable señor Irarrázaval, i pido para ella segunda discusion.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Ha terminado la primera hora.

Solo por unanimidad podria prorrogarse para continuar tratando de este mismo proyecto. Si no hai oposicion, quedará acordado.

Acordado.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Puesto que se ha dejado mi indicacion para segunda discusion, dejaré mis observaciones, en contestacion a las formuladas por el honorable señor Huneeus, para otro dia.

El señor ECHENIQUE (don Joaquin).—Podria agregarse a mi indicacion, como un inciso, la siguiente frase: "Pudiendo prorrogarse hasta por otros cuarenta años".

El señor SECRETARIO.—Se agregaria a la parte final lo siguiente: "pudiendo prorrogarse hasta por igual término".

El señor IZQUIERDO (don Luis).—¿I si no se prorroga?

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Queda por ochenta años.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—¿I si se niega la prórroga?

Esto es lo que yo pregunto.

El señor ECHENIQUE (don Joaquin).—En esta situacion están todos los ferrocarriles: pasarian al Estado.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Mejor que lo dejemos para despues.

Su Señoría dice que se fije el término de cuarenta años, al cabo de los cuales podrá prorrogarse el plazo; i si no se prorroga, pasará el ferrocarril al Estado.

Pero, yo digo, ¿cuál va a ser el Gobierno que, al cabo de cuarenta años i cuando ya el ferrocarril, si no se le prorroga la concesion, pasará a propiedad fiscal, va a prorrogar el plazo? ¿Qué Gobierno va a echarse encima la responsabilidad de privar al Estado de un ferrocarril?

Dejemos el artículo 2.º tal como está.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental). Como no hai acuerdo, tendrá cabida la indicacion del señor Echenique al discutirse el artículo 17.

Continúa la discusion del artículo 16.

El señor ERRAZURIZ.—Dice el artículo que en caso de guerra exterior, el Gobierno podrá tomar posesion, etc.

¿I en el caso de connoction interior?

El señor IZQUIERDO (don Luis).—La lei

de policía de los ferrocarriles del año 62 autoriza al Gobierno para tomar posesion de los ferrocarriles particulares en ambos casos: en el de guerra exterior i en el de connoction interior.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Creo que no hai oposicion para que se agregue la frase "o de connoction interior."

Acordado.

En votacion el artículo.

Si no se pide votacion, se dará por aprobado en la parte no objetada.

Aprobado.

En votacion las indicaciones.

El señor SECRETARIO.—Indicacion del señor Irarrázaval Zanartu, para que se agregue el siguiente inciso:

"En cualquier momento el Gobierno tendrá derecho de espropiar cualquier ferrocarril particular pagando su valor a justa tasacion de peñitos, con mas un cuarenta i cinco por ciento".

El señor ERRAZURIZ.—Esta indicacion ha quedado para segunda discusion a peticion del señor Huneeus.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—Retiro mi peticion de segunda discusion.

El señor GUTIERREZ.—Entonces, yo hago mia la peticion.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Queda la indicacion para segunda discusion.

En discusion el artículo 17.

El señor SECRETARIO.—Dice así:

"Art. 17. Si un ferrocarril fuere abandonado o se mantuviere sin explotacion mas de un año, el Presidente de la República declarará caducada la concesion i el propietario del terreno podrá recuperar lo sin ningun gravámen."

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—Este artículo es inútil, porque el artículo 21 dice que quedan vijentes las disposiciones de la lei de 6 de agosto de 1862 sobre policía de ferrocarriles, en todo lo que no sea contrario a la presente lei.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Noto, señor Presidente, que falta en esta lei un artículo que yo no me atrevo a redactar.

Los particulares tienen, por la lei de ferrocarriles, derecho de tránsito para sus carros por las líneas del Estado, sometiéndose a ciertas condiciones; i no veo yo una disposicion análoga en esta lei para el tránsito de los carros del Estado por las líneas de los particulares.

El señor ECHENIQUE (don Joaquin).— La lei jeneral trata de este punto.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Ofrezco la palabra sobre el artículo 17.

El señor MEEKS.—Me parece que este artículo tiene cierta gravedad, porque bien puede suceder que, con motivo de haber tenido una empresa pérdidas de material rodante o de dinero, necesite mas de un año a fin de recuperar su capital, i deje paralizado el tráfico por ese tiempo.

Segun este artículo, se espone a que se le declare caducada la concesion.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Yo hago indicacion para cambiar la parte que dice: “el Presidente de la República declarará, etc.”, por “el Presidente de la República podrá declarar.”

Encuentro que tiene mucha razon el honorable señor Meeks. Hai, por ejemplo, un ferrocarril que sirve a un mineral i puede bajar el precio del cobre a tal extremo que deje sin movimiento al ferrocarril.

El señor MEEKS. — De todos modos, el ferrocarril es una propiedad que no puede salir de manos de sus dueños sin alguna compensacion.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Pero el dueño de un terreno por donde pasa un ferrocarril puede recuperar esos terrenos.

El señor PINTO AGUERO. — Conviene suprimir el artículo.

Actualmente pasa que el ferrocarril de Serena a Rivadavia está interrumpido hace mas de un año.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—Yo propondria que se dijera: “Si el ferrocarril fuere abandonado i se mantuviere sin explotacion durante mas de un año, podrá declararse caducada la concesion”, etc.

De modo que, concurriendo estas dos circunstancias, pueda el Presidente de la República declarar caducada la concesion.

El señor ECHENIQUE (don Joaquin).—Que se declare abandonado un ferrocarril si se mantuviere durante dos años.

El señor MEEKS.—¿I cuándo se considerará abandonado?

El señor ECHENIQUE (don Joaquin).—Si no tiene administracion, personal, etc.

El señor MEEKS. — Me parece que es lo mas conveniente que el abandono de un ferrocarril lo declaren los dueños al Gobierno una vez que no quieran seguir explotándolo, porque creo que es inconstitucional quitarle a una empresa un ferrocarril por que no lo ha explotado durante uno o dos años.

Como decia el honorable señor Izquierdo, el precio del cobre puede bajar, pero la Empresa puede mantener en el ferrocarril dos o tres empleados. Segun este artículo, se declararia que el ferrocarril estaba abandonado, por mas que eso no fuera el ánimo de sus dueños

Entretanto, como el terreno puede haber aumentado de valor i el concesionario ha de haber invertido fuertes capitales i la Constitucion garantiza la inviolabilidad de la propiedad, no puede aceptarse este artículo.

En consecuencia, modifiko el artículo en el sentido de que, si los empresarios de un ferrocarril declaran su intencion de abandonarlo o si se mantuviere sin explotacion mas de dos años, pueda declararse caducada la concesion. Porque no es posible dejar esta declaracion al arbitrio de un denunciante que puede estar interesado en el desamparo.

Puede suceder que al dueño no le convenga la explotacion, pero que no quiera abandonarlo.

Si se deja este peligro, las compañías extranjeras no querrán venir a invertir millones en construir ferrocarriles si han de poder perderlos tan fácilmente.

El señor ECHENIQUE (don Joaquin).—Renuevo en este artículo la indicacion que habia hecho en el artículo anterior.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—Es muy sencillo amparar un ferrocarril dejando a su cuidado un solo empleado.

El señor HUNEEUS (don Antonio).—En esto hai varias cosas que considerar, i creo que hai conveniencia en dejar este artículo para segunda discusion, a fin de consultar en la redaccion las ideas espuestas.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Todo podria subsanarse si se aceptara la indicacion del honorable señor Echenique para que los permisos que otorgue el Presidente de la República en conformidad al artículo 1.º no puedan ser acordados por mas de cuarenta años, pudiendo prorrogarse por un término igual.

Yo propondria que se aceptase ese inciso en vez del artículo en debate i pediria que se agregara lo siguiente: “el Presidente de la República podrá poner término a la concesion cuando los concesionarios mantuvieren sin explotacion el ferrocarril por mas de dos años.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—Se parte de una base errada, la de creer que la lei del 62 establece el principio de que todo ferrocarril particular pasa a ser propiedad del

Estado despues de noventa años, i se acaba de ver que tal disposicion no existe.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Solo hai dos leyes sobre permiso para construir ferrocarriles particulares que fijen un plazo para que pasen a ser propiedad del Estado; el ferrocarril a Quintero, i el eléctrico entre Santiago i Valparaiso del señor Olivos.

El señor ECHENIQUE (don Joaquin).—Yo creo que esto se puede aceptar al fin de los noventa años.

Ahora, segun mi indicacion, el permiso no puede exceder de ochenta años. Al fin de este plazo, pasarán a ser propiedad fiscal. Asi no se matará el estímulo de los particulares.

Modifico en este sentido mi indicacion.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—Pero, para eso, convendria reabrir la discusion del artículo 2.º

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Lo mejor es dejar para segunda discusion esta indicacion, conjuntamente con el inciso propuesto para agregarlo al artículo 2.º

Quedó para segunda discusion el artículo, con las indicaciones formuladas.

e puso en discusion el artículo 18, que dice:

“Art. 18. Todo dueño de ferrocarril tiene domicilio legal en Chile i está sometido, para todo lo que se relacione con su empresa, a las leyes i tribunales chilenos, renunciando a toda jestion o amparo diplomático si fuere extranjero”.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—¿Cuántas veces está repetida la palabra “todo”?

El señor GUTIERREZ.—Corrijamos esto.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Podria decirse:

“Art. 18. Todo dueño de ferrocarril tiene domicilio legal en Chile, i está sometido, en lo que se relaciona con su empresa, a las leyes i tribunales chilenos; renunciando a toda jestion o amparo diplomático si fuere extranjero”.

El señor PUGA BORNE.—Yo creo habria conveniencia en agregar un inciso que dijera: No se podrá traspasar esta concesion sin autorizacion del Presidente de la República.

El señor ORRERO (Presidente).—Si no hai inconveniente se dará por aprobado el artículo en la forma propuesta por el señor Izquierdo, con la modificacion del señor Puga.

Aprobado.

El señor SECRETARIO.—El artículo 19 dice:

“Art. 19. En los puentes que las empresas construyan sobre rios o esteros, se destinarán galerías especiales para pasajeros a pié”.

El señor ECHENIQUE (don Joaquin).—Yo haria indicacion para que se dijera “vías” en lugar de “galerías”.

El señor ORRERO (Presidente).—Si no hai inconveniente, se dará por aprobado el artículo con la modificacion propuesta por el señor Echenique.

Aprobado.

El artículo 20 fué aprobado tácitamente.

Dice así:

“Art. 20. La construccion de las vías aéreas para trasportes, se rejirá tambien por las prescripciones de la presente lei en cuanto les fueren aplicables”.

se puso en discusion el artículo 21, que dice:

“Art. 21. Quedan vijentes las disposiciones de la lei de 6 de agosto de 1862 sobre policía de los ferrocarriles, en todo lo que no sea contrario a la presente lei”.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Yo insisto en las observaciones que tuve ocasion de hacer hace un instante a propósito de la situacion de privilejio en que quedarian las líneas de particulares si no permitieran traficar por ellas los carros del Estado.

Yo queria que se fijase en una disposicion la forma en que el material rodante del Estado podria traficar por las líneas particulares.

Se me objetó, por el señor Izquierdo, cuando hace un momento hice esta observacion, que el artículo 21 del proyecto subsanaba esta dificultad.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—He dicho que el artículo 21 deja vijente la lei del 62 sobre policía de ferrocarriles.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Yo queria agregar que las disposiciones a que Su Señoría se refiere no pueden ser otras que las consultadas en el artículo 31 de la lei de ferrocarriles, porque éstas son las únicas que tienen relacion con este negocio.

Dice así el artículo 31:

“Art. 31. Cuando dos o mas ferrocarriles construidos por diferentes empresas, se unan en un mismo pueblo o estacion, los trenes de cualquiera de ellos, podrán traficar por la vía que pertenece a la otra, pagando el peaje que fijaren por convenio mutuo. Si no pudieren ponerse de acuerdo acerca del peaje el Presidente de la República, de acuerdo con el Consejo de Estado, fijará el que deba cobrarse.

El tráfico de los trenes de cualquiera de las empresas, no podrá perjudicar al tráfico de los de la empresa que ha construido la vía.”

Basta la simple lectura de este artículo para comprender que lo que la lei ha querido es

fijar las relaciones de las compañías particulares entre sí.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Error de Su Señoría.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Tenga paciencia Su Señoría i se lo demostraré.

Segun esta disposicion, todas las dificultades entre las empresas ferroviarias se solucionarán por el Presidente de la República; i no se comprenderia que, tratándose de dificultades entre las compañías particulares i la empresa fiscal, se fuera a poner de árbitro a este alto funcionario, que precisamente seria parte interesada en el litijio.

Por lo tanto, yo creo que esta disposicion debe referirse únicamente a las compañías particulares.

Esta lei se refiere al caso de dos o mas ferrocarriles construidos por diferentes empresas.

Por consiguiente, si una línea es construida por una empresa belga i otra por una alemana, por ejemplo, i ámbas líneas empalman en un punto, el artículo 31 de esta lei salvaria la dificultad en el caso de que una línea no se pusiera de acuerdo con la otra sobre el peaje que debe pagarse.

Pero no es éste el caso cuando se trata de una empresa particular i de una línea del Estado.

En todo caso, hai falta de claridad, i conviene agregar un artículo que salve la dificultad, i que diria así:

“Art. ... Los concesionarios de un ferrocarril están obligados a permitir en sus líneas el tráfico de los trenes de los ferrocarriles del Estado pagando un derecho de peaje que se determinará en el respectivo decreto de concesion.”

El señor IZQUIERDO (don Luis).—En todo caso, creo que el artículo que acaba de leer el honorable Diputado por Angol, es aplicable a todas las empresas, no solo particulares, sino del Estado.

Por lo demas, la aplicacion que prácticamente se ha dado a la lei, es la interpretacion que yo le doi.

El único ferrocarril particular que empalma con las líneas del Estado, es el de la Compañía Arauco; i hai un contrato de transporte entre este ferrocarril i los del Estado, fundado en el artículo 31 de la lei del 62, que ha sido interpretado en la forma que indico.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—El hecho de que haya un contrato especial, quiere decir que no se ha aplicado la lei.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Se ha

hecho así en virtud de la disposicion de la lei.

No es posible que se escluya a las empresas fiscales, porque se deja la solucion de la dificultad al Presidente de la República.

En la mayor parte de los contratos de obras públicas, se deja esta facultad al Presidente de la República.

Ademas, Su Señoría es libre para contratar con cualquiera persona, i para establecer que las dificultades que ocurran serán resueltas por el otro contratante o por Su Señoría.

El señor ERRAZURIZ.—Creo que la idea del honorable Diputado por Angol es la de que los trenes de los ferrocarriles del Estado puedan transitar por las líneas particulares, no solo en las ciudades, sino tambien en toda la estension de esas líneas; i la lei de 1862 se refiere solo a las ciudades, al empalme de las líneas dentro de las ciudades.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Se refiere a toda la línea.

El señor ERRAZURIZ.—En todo caso, el asunto no es mui claro, i por esto suele haber serias dificultades entre la Compañía de Curanilahue i la línea de Penco, i las resoluciones han sido diversas.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Estas líneas no empalman.

El señor ERRAZURIZ.—Pero si hai dudas, ¿por qué no se aclaran?

Hai, pues, razon para establecer un artículo aclaratorio que diga que los trenes de los ferrocarriles del Estado pueden pasar por las líneas particulares pagando el peaje correspondiente.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Pagando el peaje que se estipule en el respectivo contrato de concesion.

El señor RODRIGUEZ (don Aníbal).—Tengo una opinion diversa de la del honorable Diputado por Angol: creo que el artículo 31 de la lei del 62 establece esta servidumbre, i que en la discusion de la lei quedó claramente establecida la obligacion que tiene la Empresa en donde empalman otros ferrocarriles para dar paso a los trenes de otra mediante el pago de peaje, i que cuando no estén de acuerdo en la cantidad, será ella fijada por el Presidente de la República.

Estas disposiciones se refieren tanto a líneas particulares como del Estado.

La lei de ferrocarriles en su artículo 1.º establece el verdadero principio en esta materia.

Dice así el artículo 1.º:

“Artículo 1.º Los ferrocarriles construidos por el Estado o a virtud de concesion o au-

torizacion de éste, están sujetos a las prescripciones legales relativas a los caminos públicos en todo lo que no contrarién directamente los derechos que al empresario o empresarios que los hubieren construido correspondan, en conformidad a la lei que autorizó la construcción“.

Las líneas de ferrocarril son, como se ve, de uso público, son vias públicas, i donde se crucen unas con otras, deben pagarse recíprocamente el peaje correspondiente.

Así no hai perjuicio alguno de qué quejarse.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—La cosa no es tan clara como parece.

La empresa del ferrocarril de Curanilahue queria que sus carros transitasen por las líneas del Estado, i el Gobierno pidió informe al respecto a la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles del Estado.

I bien; la Direccion, el Consejo, informó que no tenia aplicacion el derecho de tránsito por las líneas del Estado para los carros de aquella empresa, quedándose así ésta privada de poder hacer el tráfico que deseaba.

Hai, pues, aplicaciones distintas.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Si trafican todos los dias, señor Diputado, los carros de la empresa de Curanilahue por las líneas de la frontera.

El señor ERRAZURIZ.—Está equivocado Su Señoría.

Solo llegan hasta Chepe.

El señor RODRIGUEZ (don Aníbal).—He oído con agrado la observacion del honorable Diputado por Angol. El antecedente lo conocia.

De acuerdo con él, es mi propósito establecer mi opinion en esta materia, que he estudiado un poco.

La verdadera doctrina legal, que yo he invocado, fué tomada de un precepto del Código frances.

El artículo 1.º que he citado ampara al Fisco, i lo comprende.

El artículo 31 de la misma lei tiene una limitacion en lo que se refiere al peaje. Cuando no haya acuerdo con respecto al peaje, lo determinará el Presidente de la República.

Recuerdo que el decreto que antecedió a esta lei del 62, lo dictaron el Presidente Montt i su Ministro don Antonio Varas, con relacion al ferrocarril de Copiapó.

Así dejaron establecido que las vias férreas son simples caminos; de modo que todos pueden recorrerlos, pagando peaje.

Yo quiero que quede establecido este principio, que es de mucha importancia. I por eso, encontrando muy justificada la indicacion

del señor Diputado por Angol para que se den estas facilidades, me veré talvez en el caso de votar en contra, porque creo que la lei de ferrocarriles concede a los particulares el derecho absoluto de usar la via pública pagando un peaje que se debe fijar de acuerdo por las partes, dejándose, en caso de discordia, su fijacion al Presidente de la República con acuerdo del Consejo de Estado.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no hai inconveniente, daré por aprobado el artículo.

Aprobado.

En votacion la indicacion del honorable Diputado por Angol.

Votada la indicacion del señor Irarrázaval Zañartu, fué aprobada por veintitres votos contra uno, absteniéndose de votar un señor Diputado.

durante la votacion:

El señor GUERRA.—Sí, señor; porque, aun cuando creo que esto está consultado por la lei de ferrocarriles, lo que abunda no daña.

El señor RODRIGUEZ (don Aníbal).—Voto que sí, haciendo constar que esto está establecido por la lei de ferrocarriles.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Voto que sí, con la misma observacion del señor Diputado. Pero invocaria la unanimidad de la Cámara para hacer una observacion.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Rogaria al señor Diputado dejara su observacion para despues que hayamos terminado de votar.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Perfectamente, señor Presidente.

Despues de la votacion:

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Dice la indicacion del señor Irarrázaval que se pagará el peaje que se fije en el decreto de concesion.

No es posible fijar de antemano el peaje. Pediria que se dijera “con arreglo a la lei“.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Habria que decir: “en conformidad al artículo 31 de la lei del 62, para dejar su aplicacion al arbitrio del Presidente de la República“.

Pero, de todos modos, creo que seria mejor dejar la indicacion del señor Izquierdo para segunda discusion.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Sólo por acuerdo unánime se puede modificar lo ya aprobado.

¿Se opone Su Señoría?

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—
Sí, señor.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—En discusion el artículo 22.

El señor SECRETARIO.—Dice así:

“Art. 22. Una vez terminada la línea, los concesionarios de ferrocarriles que se construyan sin garantía del Estado, podrán exigir la devolucion del cincuenta por ciento de los derechos de Aduana que hubieren pagado por la internacion de materiales i equipo, debiendo acreditar previamente en la forma que establezca el Presidente de la República que dichos materiales han sido empleados en el ferrocarril cuya construccion se ha autorizado”.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Voi a llamar la atencion hácia la conveniencia de alterar la numeracion de estos artículos 21 i 22. Es mas lógico dejar el artículo 21 para el último.

El señor MEEKS.—El artículo dice que, una vez terminada la línea, los concesionarios podrán exigir la devolucion del cincuenta por ciento de los derechos, etc.

Pero aquí cabe observar que, si la construccion de la línea demora diez años, por ejemplo, los concesionarios solo podrán exigir la devolucion despues de esos diez años i no ántes.

Podria arbitrase algun medio para reducir el tiempo de la devolucion i decir, por ejemplo, que ésta tendrá lugar a medida que los materiales internados vayan siendo incorporados en la construccion.

El señor ERRAZURIZ.—En mi concepto, este artículo no debe aceptarse.

Hai casos en que la devolucion de derechos se justifica, como cuando el ferrocarril presta servicios principalmente al público. Pero me parece que la devolucion no debe efectuarse cuando el ferrocarril está destinado al servicio de una fábrica, de una hacienda, de una mina o de cualquier establecimiento particular.

Yo estimo que en cada caso los interesados en la construccion de un ferrocarril deben presentar solicitudes para la exencion o devolucion de derechos de Aduana.

De este modo, el Congreso aceptará o denegará la solicitud, segun vea que el ferrocarril está destinado al tráfico público o al servicio de algun establecimiento particular.

Por consiguiente, pido que se vote este artículo.

El señor MEEKS.—Es conveniente estimular la construccion de ferrocarriles locales, por cuanto ellos contribuyen de un modo positivo al fácil acarreo de los productos.

Es conveniente dar por lo ménos este pequeño aliciente a los constructores.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—Creo que es conveniente aprobar este artículo por las consideraciones manifestadas por el señor Meeks.

Por regla jeneral, la maquinaria agrícola que viene a favorecer a la agricultura tiene esta liberacion; i en este caso particular, una línea de ferrocarril es un nuevo camino que beneficia a todos.

Ademas, estos ferrocarriles van a pasar a ser propiedad fiscal. Es un estímulo esta concesion de liberacion del cincuenta por ciento de los derechos de aduana.

Sintiendo estar en disidencia con el honorable señor Errázuriz, votaré afirmativamente este artículo.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Yo agradecería al honorable señor Meeks que fijara en su indicacion, como máximo de tiempo, un plazo de cinco años; de modo que la liberacion de derechos se pidiera a lo mas a los cinco años de la fecha de la concesion.

El señor MEEKS.—Pero no se fija el señor vice-Presidente que pongo por caso una compañía que ha pagado cincuenta mil pesos por derechos de aduana. A los cinco años estos cincuenta mil pesos se elevan a cien mil; de manera que se rebaja el capital de la empresa sin objeto alguno.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Yo encuentro que es bastante estímulo para la empresa.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

En votacion.

Se va a votar el artículo en la forma que tiene en el reglamento.

Fué aprobado por unanimidad de veintitres votos.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—La indicacion del señor Meeks queda, en consecuencia, eliminada.

Si no hai inconveniente, daremos cabida al artículo 21 a continuacion del 22, como lo solicitó el señor Izquierdo.

Acordado.

Ferrocarril longitudinal

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Continúa la segunda discusion del artículo 1.º del proyecto sobre ferrocarril longitudinal.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Creo que habria conveniencia en aprovechar

los pocos momentos que restan de la sesion para despachar alguno de tantos proyectos interesantes que la Honorable Cámara desea despachar, en vez de engolfarnos en la discusion del proyecto que acaba de presentarse en debate, pues ya está nombrada la Comision que ha de ocuparse en buscar un acuerdo. En ella figura tambien el honorable señor Meeks, quien podrá esponer allí ampliamente sus ideas.

Lo demas seria hacer disparos en el aire.

El señor MECKS. Precisamente iba a manifestar que en los pocos momentos que quedan no alcanzaria a hacer todas las observaciones que deseo.

No tengo, pues, inconveniente para hacerlas valer en el seno de la Comision especial que se ha nombrado.

¡ Por lo mismo, acepto que aprovechemos los minutos que aun quedan en el despacho de alguno de los muchos proyectos que hai pendientes.

Voi, sin embargo, a permitirme enviar a la Mesa un contra-proyecto sobre el asunto en discusion, a fin de que se tenga presente.

El señor SECRETARIO.— El contra-proyecto dice así:

“Artículo 1.º Se autoriza al Presidente de la República, por el término de tres años, para contratar, por propuestas públicas, en conjunto o por secciones, el estudio, la construccion i el equipo de los ferrocarriles necesarios para unir la ciudad de Ligua con los puertos de Papudo i de Arica.

La línea entre Ligua i Copiapó deberá estar terminada ántes de cinco años.

Si las propuestas no se consideran aceptables, podrá el Presidente de la República contratar, por medio de propuestas privadas, con acuerdo del Consejo de Estado.

Art. 2.º El precio total de las obras no excederá de siete millones quinientas mil libras esterlinas i se pagará con bonos del Estado que ganarán un cinco por ciento de interes i uno por ciento de amortizacion acumulativa, por secciones concluidas.

El Estado podrá efectuar amortizaciones extraordinarias.

Art. 3.º Se autoriza el arrendamiento de las secciones concluidas i de las líneas férreas fiscales intermedias entre Ligua i Chañaral durante la construccion de los ferrocarriles a que se refiere el artículo 1.º

Las tarifas se fijarán con la aprobacion del Gobierno.

Art. 4.º Se autoriza al Presidente de la República, por el término de un año, para contratar, a precio alzado i en las mismas

condiciones que establece el artículo 1.º, la construccion de los ferrocarriles de Curicó a Llico i del Arbol a Pichilemu, por sumas que no excedan de siete millones quinientos mil pesos, oro de dieciocho peniques, el primero, i de dos millones quinientos mil pesos de la misma moneda, el segundo.

Art. 5.º Se declara de utilidad pública los terrenos particulares o municipales que se requieran para la construccion de los anteriores ferrocarriles, sus estaciones i anexos, en conformidad a los planos que apruebe el Presidente de la República.

La espropiacion se llevará a cabo en conformidad a la lei de 18 de junio de 1857, pudiendo iniciarse las jestioncs del caso durante el término de cinco años.

Serán libres de derechos de internacion los materiales necesarios para la construccion de las líneas férreas indicadas en el artículo 1.º i para su explotacion durante cinco años.

El Presidente de la República fijará la clase i cantidad de los artículos liberados.

Art. 6.º Se autoriza la inversion de tres millones de pesos para atender a la inspeccion técnica i otros gastos de los ferrocarriles en construccion, para el estudio de puertos i las espropiaciones de terrenos.

Art. 7.º La explotacion de la línea de Ligua al puerto de Arica por los arrendatarios estará sometida a la lei de 6 de agosto de 1862.

Art. 8.º Los contratos que se celebren en conformidad a la presente lei, no podrán transferirse sin autorizacion del Presidente de la República.

Los contratistas i las personas que representen sus derechos, aun cuando sean estranjeros i no residan en Chile, se considerarán como domiciliados en la República i quedarán sujetos a las leyes del pais, como si fueran chilenos, para todo cuanto se relacione con el cumplimiento de dichos contratos, entendiéndose que éstos o quienes adquieran sus derechos, no podrán recurrir al amparo diplomático en cualquiera dificultad que por la misma causa se produjere.—*R. Edvarson Meeks.—Belfor Fernández.—H. Zañartu.—E. Zañartu.—J. Alemany.—M. Concha.—J. Irarrázaval.—Agustin Correa Bravo.—Anibal Letelier.—J. Roman Leiva* “

Patentes sobre pertenencias auríferas

El señor STUARZ MUJICA.—Tratemos del proyecto sobre patentes auríferas. Es sencillo i corto.

El señor PUGA BORNE (Presidente acci-

dental).—¿Hai acuerdo para tratar del proyecto que indica el honorable Diputado por Vallenar?

El señor LEIVA.—Me parece que no está informado, señor Presidente.

El señor PINTO AGUERO.—Está acordado i redactado el informe, pero no se ha presentado aun porque no ha sido posible reunir últimamente a los miembros de la Comisión para que lo firmen.

El señor LEIVA.—Que se lea, entónces, tal como está.

El señor PINTO AGUERO.—Lo tiene el señor Correa Bravo, que no se encuentra en la Cámara en este momento.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Si no hai inconveniente, se podría tratar de este proyecto.

Queda así acordado, i se va a buscar el proyecto a la Secretaría.

Contribucion de haberes

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Sobre la mesa está el proyecto, informado por la Comisión de Hacienda, que fija el tres por mil como taza para el pago de la contribucion de haberes.

Si no hubiese oposicion, nos podríamos ocupar de él.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—Perfectamente, hasta que llegue el otro proyecto.

El señor FERNANDEZ.—¿Es el proyecto de la Comisión de Hacienda?

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Í, señor; trae las firmas de los señores Rivera, Concha Malaquías, Fernández i Urzúa.

Quedaré acordado tratarlo inmediatamente, si nadie se opone.

Acordado.

Como consta de un solo artículo, la discusion se hará en jeneral i particular a la vez, si nadie se opone.

Acordado.

El señor PRO-SECRETARIO.—El proyecto dice así:

“Artículo único.—El impuesto sobre los haberes muebles e inmuebles, establecido en el número 2.º del artículo 34 de la lei de organizacion i atribuciones de las municipalidades, de 22 de diciembre de 1891, será de un tres por mil“.

No habiendo usado de la palabra ningun señor Diputado, i no habiéndose pedido votacion, se dió por aprobado en jeneral i particular el proyecto.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—En este momento me asalta la duda de si está o no incluido este proyecto entre los de la convocatoria, porque he observado que él es de iniciativa de la Comisión de Hacienda; de manera que su aprobacion quedará subordinada al hecho de que esté incluido.

El señor PINTO AGUERO.—En la Comisión de Hacienda se trató de este proyecto cuando ella se ocupaba en el estudio de la lei que autoriza el cobro de las contribuciones i se consideró como un anexo de esa lei, aunque se acordó presentarlo como proyecto separado.

El señor FERNANDEZ.—La razon por que se presentó por separado este proyecto es la que se espresó en el informe de la Comisión sobre la lei de contribuciones.

Este proyecto se puede considerar incluido en la lei de contribuciones, desde que trata de contribucion, i por tanto está incluido en la convocatoria a sesiones extraordinarias.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Yo he hecho solo una salvedad; pero, si la Cámara considera que el proyecto está incluido en la lei de contribuciones, no tengo nada que decir.

El señor LETELIER.—Así lo ha estimado en el hecho la Cámara.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—El proyecto se da por aprobado en la inteligencia que está incluido en la convocatoria a sesiones extraordinarias; i si no es así, el Ejecutivo nos representará esta circunstancia.

El señor FERNANDEZ.—I en esta forma puede quedar consignada en el acta la aprobacion del proyecto.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—I así se puede hacer presente en el oficio que se dirija al Senado.

El señor GUERRA.—Mejor es no hacerle presente nada.

Patentes sobre pertenencias auríferas

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—En discusion el proyecto sobre patentes auríferas.

El señor PRO-SECRETARIO.—Sobre esta materia hai tres proyectos: uno del señor Urzúa, otro del señor Gallardo González i el tercero del señor Subercaseaux Pérez.

El del señor Urzúa dice:

“Honorable Cámara:

La nueva industria de los lavaderos de oro a la que hoi converjen las miradas del capi-

tal nacional i extranjero, ha abierto para la prosperidad económica un vasto i risueño horizonte.

Los poderes públicos no pueden ménos que contemplar con la mas viva satisfaccion esta abundante fuente de riqueza, que habrá de contribuir poderosamente al bienestar jeneral del pais, i tienen el deber de empeñarse por apartarle todos los obstáculos que puedan estorbar su desarrollo.

Algunas de las disposiciones legales i reglamentarias que rije la situacion jurídica de los lavaderos de arenas auríferas constituyen en estos momentos un tropiezo para las personas o empresas que desean dedicar sus esfuerzos i su dinero a la naciente industria, por lo cual es menester introducir sin demora en ellas las reformas que la naturaleza de su explotacion reclama.

El artículo 6.º del reglamento de minas que, con fecha 5 de julio de 1895, dictó el Presidente de la República en cumplimiento de lo ordenado por el artículo 163 del Código de Minería, exige que, para gozar del derecho de formar pertenencias mineras en el caso del inciso 2.º del artículo 4.º del mismo Código, es necesario la instalacion de maquinarias u otros medios de explotacion que permitan beneficiar, por lo ménos, veinticinco quintales métricos de arena, diariamente, por cada pertenencia.

El cumplimiento de esta disposicion demanda la inversion de injentes capitales cuando se trata de beneficiar un número considerable de pertenencias como la que necesitan reunir las empresas que se organizan para ocuparse en este ramo del comercio, i exige tambien un plazo necesariamente largo.

El artículo 10 del citado reglamento preceptúa en seguida que, desde la fecha del decreto judicial que ordena el registro i publicacion de las solicitudes de una pertenencia, tendrá el solicitante el término de trescientos dias para instalar las obras i aparatos necesarios para el beneficio, sin que entretanto puedan aprovecharse las sustancias existentes en la pertenencia solicitada.

Este plazo para perfeccionar la propiedad minera, constituyendo el título definitivo de ella, es angustiado para diversas rejiones del pais, en que los yacimientos auríferos no cuentan con vías fáciles de comunicacion o en que la naturaleza del clima no permite trabajos sino en ciertas épocas del año, por lo cual es menester ampliarlo, no divisiéndose razones de importancia en contrario.

La subsistencia del réjimen actual, en este punto, puede dar márgen a numerosos liti-

gios de denuncias por despueblos que se iniciarán sin ventaja para los intereses de la industria en jeneral.

Por otra parte, la patente de diez pesos por hectárea que hoy debe pagarse para amparar la posesion de las pertenencias mineras es sumamente elevada, lo que se comprende fácilmente advirtiendo que la explotacion de las arenas auríferas reclama grandes extensiones de terreno, lo que no sucede en las minas de oro, plata i otros metales.

La patente actual constituye un impedimento grave con que tropieza el pequeño capital para gozar de los beneficios de la explotacion de los yacimientos auríferos que la lei debe poner al alcance de los grandes como de los pequeños.

En consideraciones análogas a las precedentes se fundó la lei número 1,728, de 28 de enero de 1905, que redujo a veinte centavos por hectárea la patente que deben pagar los yacimientos de boratos.

A fin de dar, pues, a la nueva i valiosa industria de los lavaderos de oro todas las facilidades que su naturaleza especial pide, tengo el honor de proponer a la Honorable Cámara el siguiente

PROYECTO DE LEI:

“Artículo 1.º Amplíase a quinientos dias el plazo establecido por el artículo 10 del Reglamento de Minas de 5 de julio de 1905.

Art. 2.º Hécense estensivas a los yacimientos de arenas auríferas las disposiciones de la lei número 1,728, de 28 de enero de 1905—*D. Urzúa*“.

El del señor Gallardo González dice:

“Honorable Cámara:

El desarrollo que la explotacion de las arenas auríferas ha tomado en el sur del pais i especialmente en la rejion de Magallánés Tierra del Fuego, e islas adyacentes, ha venido a hacer notar los vacíos e inconvenientes de las disposiciones legales i reglamentarias referentes a la constitucion de las pertenencias auríferas, i a la patente.

Las principales observaciones que se han producido son referentes: 1.º el plazo para constituir definitivamente la propiedad; 2.º a la estension que se concede para las explotaciones; i 3.º al monto de la patente.

Voi a ocuparme de la primera de ellas.

El Reglamento de 5 de julio de 1895, dictado en cumplimiento del artículo 163 del Código de Minería, prescribe que para gozar

del derecho de formar pertenencias mineras en el caso del inciso 2.º del Código del ramo, es necesaria la instalacion de maquinarias u otros medios de explotacion que permitan beneficiar, por lo ménos, veinticinco quintales métricos de arena diariamente por cada pertenencia.

Dispone tambien que el solicitante tendrá el plazo de trescientos días prorrogables por cien mas para instalar las obras i aparatos necesarios para el beneficio (artículo 10 i 11) i que los concesionarios pierden todo derecho si no se hacen en los plazos respectivos las instalaciones de dichas obras.

Establece tambien cómo i cuándo, dentro de esos plazos, se conceden los títulos provisionales i definitivos.

La amplitud de esos plazos se pide en razon de las dificultades para hacer los reconocimientos i sobre todo la instalacion de las obras de beneficio prescritas, i que deben preceder a la constitucion del título de propiedad i a la explotacion de las pertenencias.

En verdad que esas dificultades existen, sobre todo en invierno.

Se trata de parajes deshabitados o muy poco poblados, a donde hai que llevar trabajadores, recursos i alimentos de todas clases, sin que hayan caminos o servicio de navegacion establecido.

De manera que las dificultades i gastos son considerables, sobre todo en las pertenencias que se solicitan i explotan en las islas.

Pero si esto es cierto, tambien lo es que hai conveniencia pública en que las pertenencias se demarquén sin mucha dilacion.

El plazo de trescientos días prorrogables por cien mas, es sin duda suficiente para hacer las explotaciones necesarias a fin de reconocer la pertenencia i poderla mensurar.

De modo que todo podria conciliarse manteniendo ese plazo para los efectos de constituir la pertenencia i prorrogándolo a dos años para la instalacion de las obras i aparatos de beneficio.

El segundo punto es el referente al número de pertenencias que actualmente se conceden.

Conforme al artículo 1.º del citado reglamento, los descubridores podrán solicitar hasta tres pertenencias separadas o continuas.

Los yacimientos de arenas auríferas no son como las vetas que se explotan a profundidad, de modo que necesitan mucha estension superficial.

Tales yacimientos se encuentran en capas o

mantos mas o ménos horizontales de espesor i lei variables, de modo que para que su explotacion sea provechosa necesita de estensiones horizontales de alguna consideracion, atendiendo, ademas, a la naturaleza del yacimiento, a los sistemas modernos de extraccion i a los capitales que necesitan invertirse.

Quince hectáreas, que es el máximo que actualmente puede pedir un descubridor, es una estension insuficiente, i habria sido más lógico que se hubiera asignado para esta clase de pertenencias la estension de cincuenta hectáreas que la lei señala, a las pertenencias carboníferas, de boratos i demas sustancias minerales a que se refiere el inciso 2.º i siguientes del artículo 2.º del Código de Minería.

Es cierto que en la práctica el descubridor burla aquella disposicion pidiendo las pertenencias que estima necesarias por intermedio de personas de su confianza, de quienes se hace otorgar títulos traslaticios. Pero es mejor que la lei reconozca esa necesidad i esa conveniencia, hasta en obsequio de no estimular a que se le burlé.

Conviene, pues, establecer que el peticionario tenga derecho a diez pertenencias de cincuenta hectáreas cada una, minimum necesario para una explotacion industrial provechosa.

Conviene tambien evitar algunas dificultades que en la práctica se han presentado con motivo de usarse en el artículo..... del Reglamento la palabra descubridores. Se ha creído en ocasiones que le son aplicables a alguno de ellos el privilejio concedido por el artículo 30 del Código de Minería a los descubridores en cerro virjen, segun el cual solo ellos tienen derecho a pedir pertenencias durante cincuenta días dentro de cierto radio.

Para ello bastaria sustituir la palabra "descubridores" por "registradores".

Tambien hai conveniencia en suprimir la facultad de constituir pertenencias separadas.

El tercer punto es referente a la patente que segun el acuerdo de la Junta de Alcaldes de Punta Arenas, un fallo judicial i el directorio de la Sociedad Nacional de Minería, se ha estimado que es de diez pesos por hectárea, es decir, la misma patente que corresponde a las minas metálicas.

Se reconoce la necesidad de la agrupacion de pertenencias que forman una estension de quinientas hectáreas a lo ménos para hacer

fructífera la explotación de la industria del lavado de arenas auríferas, tanto por las exigencias de los procedimientos i máquinas modernas como por los gruesos capitales que se necesitan i por la posibilidad o seguridad de que muchas de las pertenencias o estension de terreno no den una explotación provechosa.

También es de observar que en el primer tiempo solo hai crecidos gastos.

Es necesario hacer muchos i costosos reconocimientos para determinar la importancia de los yacimientos, constituir los títulos, construir habitaciones i adquirir e instalar las maquinarias necesarias para la explotación.

Admitiendo que bastaran cien pertenencias de cinco hectáreas, o sean quinientas hectáreas como base para una explotación industrial, que informaciones autorizadas, algunas de las cuales se han publicado, creen insuficiente, el negocio o empresa estaria gravado con una patente de cinco mil pesos por año.

Ahora si se estima necesaria una estension de mil a dos mil hectáreas, como aparece de aquellas informaciones, el gravámen de la empresa seria de diez mil a veinte mil pesos.

No conviene, pues, mantener este estado de cosas que va en perjuicio del desarrollo de una industria de gran porvenir a la cual se han vinculado ya capitales considerables i en buena parte chilenos, i que traerá grandes beneficios no solo a la zona en que se desenvuelve, sino a todo el país.

Se comprendería un gravámen tan pesado en una industria ya establecida i en plena producción; pero no tratándose de una industria incipiente, cuyo desarrollo está en su primera etapa.

Se impone, pues, la disminucion de la patente, i a fin de evitar que algunos yacimientos permanezcan sin explotación e improductivos porque la exigüidad de la patente no estimule el trabajo, conviene ir progresivamente aumentándola en relacion con el desarrollo de la empresa.

Podria ser de cincuenta centavos el primer año, al constituirse el título provisorio o definitivo. La patente establecida por la lei número 1,728 para las sustancias minerales comprendidas en el inciso 3.º del artículo 2.º del Código de Minería, es de veinte centavos por hectárea.

El segundo año seria de un peso, i cada uno de los años siguientes aumentaria en un peso hasta llegar a cinco pesos, máximo que estuvo señalado para aquellas sustancias por la parte segunda del artículo 130 del Código citado.

En vista de estas consideraciones, tengo el honor de proponeros el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo 1.º Los plazos establecidos por los artículos 10 i 11 del Reglamento de 5 de julio de 1895. Dictados en cumplimiento del artículo 163 del Código de Minería, se amplían a dos años para el efecto de instalar las obras i aparatos necesarios para el beneficio, quedando subsistentes esos plazos para los otros efectos que le asigna dicho Reglamento.

Art. 2.º La estension de las pertenencias para las sustancias minerales comprendidas en el artículo 4.º del Código de Minería, será la que determina el inciso 2.º del artículo 37 del Código citado, debiendo demarcarse en uno o mas rectángulos contiguos cuyos lados no bajen de veinte metros lineales de estension.

Art. 3.º Los registradores de las sustancias comprendidas en el artículo 4.º del Código de Minería solo podrán solicitar hasta diez pertenencias contiguas.

Art. 4.º Las pertenencias a que se refiere el inciso 2.º del artículo 4.º del Código de Minería, pagarán una patente de cincuenta centavos por hectárea durante el primer año.

Esta patente se elevará a un peso durante el segundo año i se aumentará en cada uno de los años siguientes, a razon de un peso hasta llegar a cinco pesos anuales por hectárea.

Art. 5.º Queda vijente, en cuanto no fuere contrario a la presente lei, el Reglamento de 5 de julio de 1895, dictado en conformidad al artículo 163 del Código de Minería.

Santiago, 24 de abril de 1906.—*M. Gallardo González*.

Finalmente, el del señor Subercaseaux Pérez dice:

“Honorable Cámara:

El gran desarrollo que han tomado en este último tiempo las empresas formadas para la explotación de yacimientos de arenas auríferas revelan que es indispensable preocuparse seriamente de estos negocios que abren un rico horizonte a la inversion de nuestros capitales i una nueva i casi inesperada fuente de riquezas para nuestro país.

En los dos últimos años se han organizado con este objeto sociedades que representan un capital de diez millones de pesos mas o ménos i ocupan en sus concesiones

una estension aproximada de cinco mil hectáreas.

Hai en nuestra legislacion vijente sobre la materia vacíos por una parte que dejan a estas concesiones en condiciones de cierta incertidumbre i con la amenaza de posibles litijios i disposiciones, por otra parte, que no consultan las verdaderas necesidades de esta industria i que constituyen un estorbo para su progreso.

El artículo 4.º de nuestro Código de Minería declara de libre aprovechamiento las arenas auríferas i estañíferas i cualesquiera otras producciones minerales de los rios i placeres, siempre que se encuentren en terrenos eriales de cualquier dominio; pero exige que se formen pertenencias mineras cuando la explotacion se hiciere en establecimientos fiscales.

El artículo 163 autoriza al Presidente de la República para reglamentar la manera de explotar estas materias de aprovechamiento comun i los casos en que hubieren de formarse las pertenencias mineras para dicha explotacion.

A fin de dar cumplimiento a lo ordenado por este último artículo—así lo dice su encabezamiento—se dictó el decreto del 5 de julio de 1895.

En él, despues de dictarse ciertas reglas para el aprovechamiento comun de los yacimientos de arenas auríferas, se establece en el artículo 6.º que, para gozar del derecho de formar pertenencias mineras, es necesaria la instalacion de maquinarias u otros medios de explotacion que permitan beneficiar por lo ménos veinticinco quintales métricos de arena diariamente por cada pertenencia.

Se fija en el artículo 7.º la estension de estas pertenencias; en el artículo 8.º el número que se concede a los descubridores i en los artículos siguientes la tramitacion a que deben ajustarse los concesionarios para constituir su propiedad.

No tiene objeto recordar en detalle las reglas sobre esta tramitacion; bastará decir que ellas se apartan sustancialmente de las que el Código establece para constituir las pertenencias mineras.

El Código exige en primer lugar la manifestacion; en seguida, el registro en el libro de descubrimientos, publicaciones en los diarios i ciertas labores de reconocimiento; despues la ratificacion dentro del plazo fatal de noventa dias i por último la demarcacion i mensura.

El reglamento exige tambien la manifestacion en forma análoga i compatible con lo

establecido en el Código, el registro i la publicacion; despues viene el plazo para instalar las obras i aparatos necesarios para el beneficio, que se fija en trescientos dias, i dentro de este plazo la autorizacion que concede el juez para comenzar el beneficio,—trámite que reemplaza a la ratificacion,—i finalmente la demarcacion i mensura.

Comparando unas disposiciones con otras, se ve que no son iguales, no se armonizan i están en contradiccion. ¿Ha podido el decreto de 15 de julio de 1895 modificar las disposiciones del Código respecto a la manera de constituir propiedades mineras sobre los yacimientos auríferos o someter en este punto estos yacimientos a reglas diferentes de aquellas a que están sometidas las minas en jeneral? Creo que nó, i por lo mismo es ésta una cuestion mui dudosa, lo que hace sobremanera incierta la condicion legal de los concesionarios.

En el artículo 4.º del Código de Minería se ordena formar pertenencias mineras cuando la explotacion se hiciere en establecimientos fijos. ¿Cómo deben formarse estas pertenencias mineras? Es evidente,—desde que para ellas no se dispone nada especial,—que del mismo modo en que se forman todas las otras pertenencias, o sea, ajustándose a lo dispuesto en el título IV i el título VI del Código.

En la última parte del artículo 163 se faculta al Presidente de la República para reglamentar *los casos en que hubieren de formarse pertenencias mineras conforme a la segunda parte del artículo 4.º* No se le faculta para reglamentar la forma en que deben constituirse estas pertenencias sino los casos en que hai obligacion de constituir las reglas jenerales del Código.

Habiendo diferencia sustancial entre las reglas dadas por el Código i las del decreto, resultará que una pertenencia constituida con arreglo al segundo no lo está con arreglo al primero, i como hai trámites en éste que deben llenarse dentro de cierto plazo so pena de caducidad, ocurre que pertenencias que se han ajustado estrictamente a las disposiciones del decreto han caducado segun el Código. Es, pues, indispensable salvar este vacío.

Establecidos estos antecedentes, no es posible desconocer, sin embargo, que las disposiciones del decreto de 1895, aunque defectuosas en varios puntos, consultan mejor los intereses de la explotacion de esta clase de yacimientos que los del Código, i todavía mas, que los del Código, si hubieran de apli-

carse en todas sus partes, serian fatales para esta explotacion.

Tratándose de un descubrimiento de arenas auríferas, el interes del descubridor es el mismo que en cualquier otro descubrimiento: anticipar a la manifestacion para adquirir un derecho preferente. No habria necesidad de cambiar en este punto las reglas jenerales del Código de Minería i deben mantenerse las disposiciones de este Código de Minería respecto a la manifestacion.

Seguro el descubridor de su derecho, despues de cumplido este trámite, necesita hacer reconocimientos en el terreno que le permitan conocer de un modo tan completo como sea posible la importancia de un descubrimiento a fin de saber si hai en él base para un negocio serio.

Este trabajo, de vivísimo interes, no puede hacerse en un plazo breve.

El tradicional pozo previo que exijan las antiguas ordenanzas i que él exige el artículo 35 del Código actualmente vijente, no es posible de labrarse en la mayor parte de los yacimientos de esta clase, ni practicado, dan luz alguna al descubridor.

Un calado de cinco metros de profundidad vertical podrá servir para dar idea aproximada de la potencia de una veta; nada puede revelar respecto a la importancia de los yacimientos minerales de los rios i placeres.

En éstos hai que hacer reconocimientos que abarquen, si es posible, en toda su estension i que permitan determinar la lei metálica de sus arenas i llevar un cálculo tan aproximado como se pueda de la cantidad de metal que contienen i de las expectativas de produccion.

Sólo así se concibe que estos negocios tengan, como deben tener, una base industrial sólida i no base aleatoria, como ocurre a menudo en las minas.

Trabajos de esta naturaleza requieren el empleo de personas competentes que no encuentran siempre en el momento deseado, gasto que de ordinario no está en condiciones de hacer por su sola cuenta el descubridor i sobre todo un plazo que podrá ser mas o ménos largo; pero que de ningun modo puede ajustarse al estrecho límite de noventa dias que fija el Código.

Es, pues, indispensable reemplazar la labor que prescribe este Código por reconocimientos mui completos i conceder para ello un plazo mucho mayor.

No debe olvidarse que la mayor parte de estos yacimientos se encuentran en el terri-

torio de Magallanes, donde los dias hábiles para practicar trabajos de esta clase, a consecuencia de las grandes nevazones, frecuentes lluvias i abundancia de agua en los esteros, no alcanza a noventa en un año. Por lo cual no es posible dar para ellos un plazo menor de un año.

Despues que el descubridor conoce de un modo aproximado el valor i las expectativas de lo que ha descubierto, llega para él el momento de ratificarse en su primitivo propósito de constituir su propiedad minera i de resolver la forma definitiva que ha de dar al negocio que intenta realizar.

No hai por qué suprimir el trámite de ratificacion prescrita en el Código, en el cual se pueden mantener las mismas reglas que éste prescribe para las otras minas, exijiendo ademas que se acredite con informe pericial la estension del yacimiento i se den algunos datos sobre su importancia.

La explotacion de estos yacimientos requiere capitales de alguna consideracion para la compra e instalaciones de maquinarias i para iniciar los trabajos, capitales que de ordinario el descubridor se procura buscando la cooperacion de otras personas.

Todo esto exige tiempo.

Las maquinarias hai que pedir las fuera del país i su construccion, envío e instalacion no se hacen en ménos de un año i medio a dos años.

Es justo que, con el fin de impedir especulaciones que darian por resultado sustraer a la industria grandes extensiones de estos yacimientos para no destinarlos a un trabajo efectivo, no venga la lei a amparar en forma definitiva los derechos del concesionario sino despues que éste se haya puesto en condiciones de aprovechar en forma efectiva su concesion con maquinarias u otros medios de explotacion que permita beneficiar una cantidad mínima al dia. De aquí la necesidad de fijar un nuevo plazo dentro del cual deba el concesionario instalar sus máquinas o injenios. Sólo despues de cumplida esta condicion dentro del plazo indicado debe quedar amparado en forma definitiva en sus derechos i sometido a la obligacion jeneral del pago de la patente para conservar su propiedad.

Si este plazo se vence sin haberse hecho las instalaciones que prescribe la lei, es justo que su concesion caduque.

La maquinaria que ordinariamente se usa para la explotacion de estos yacimientos vale, instalada, entre diez mil i quince mil libras esterlinas, segun las condiciones del terreno i la mayor o menor proximidad a la costa i

pueda trabajar en la rejion de Magallanes unos cinco o seis meses en el año i esplotar una pertenencia en la temporada.

En rejiones que se pudiera trabajar todo el año podria esplotar hasta dos pertenencias. En toda industria hai intereses en no recargar innecesariamente la produccion.

Mientras mayor sea el número de pertenencias que pueda esplotar cómodamente con una sola máquina mas se reduce el costo de produccion. Si una máquina beneficia una pertenencia en un año, limitar a tres el número de pertenencias que se conceden a un descubridor de estos yacimientos supone obligarlo a invertir mas de doscientos mil pesos para el beneficio de estas tres pertenencias que quedará terminada en tres años, o hacerlo buscar recursos poco serios para burlar la lei en este punto.

Debe, pues, aumentarse considerablemente la estension de estas concesiones, cosa que no tiene mayores inconvenientes desde que se toman medidas para no hacer concesiones que no hayan de ser objeto de una esplotacion efectiva.

Durante todo el tiempo trascurrido entre la manifestacion del descubrimiento i la instalacion de maquinarias i trabajos para su beneficio, no es justo ni conveniente exigir al concesionario que, ademas de todos los gastos de reconocimiento i de instalacion, venga a recargar sus desembolsos con el pago de una patente para amparar concesiones que nada le producen i que no sabe si algo valen. Despues de instalado el beneficio nada le significa el pago de una patente, por mas que sea subida. Conviene librarlo de ese gravámen por este tiempo e imponérselo como en todas las otras minas metálicas desde que empieza la produccion.

Con el objeto de poner término a las incertidumbres a que pueden dar orijen los vacíos de nuestra lejislation que he señalado respecto a la condicior legal en que se encuentran los concesionarios de estos yacimientos i de adaptar nuestra lejislation a las necesidades de esta industria que nace en condiciones tan favorables, propongo a la Honorable Cámara el siguiente

PROYECTO DE LEI:

“Artículo 1.º Las pertenencias de arenas auríferas que deben formarse en cumplimiento de lo dispuesto en el inciso 2.º del artículo 4.º del Código de Minería se rejirán por las disposiciones siguientes:

Art. 2.º Los que deseen constituir perte-

nencias mineras sobre yacimientos de arenas auríferas deberán presentarse por escrito al juez de letras respectivo, espresando la estension de la pertenencia que solicitan, su ubicacion con todo el detalle posible i el nombre que deseen darle.

Art. 3.º Hecha esta presentacion, el juez ordenará su registro i publicacion en la misma forma prescrita para las manifestaciones ordinarias de minas.

Art. 4.º El concesionario tendrá el plazo de un año para practicar reconocimientos en el terreno que permitan conocer de un modo aproximado la importancia del yacimiento i para alinderar provisoriamente su pertenencia.

Art. 5.º Dentro del mismo plazo i despues de practicados esos reconocimientos, deberá ratificar su registro por medio de un escrito presentado ante el juez de letras respectivo, en el cual espresé las circunstancias que caracterizan el yacimiento i la forma en que ha alinderado su pertenencia, indicando la estension en hectáreas que comprende.

Acompañará a su ratificacion un informe de ingeniero en que se dé cuenta de los reconocimientos practicados i del resultado de ellos.

La ratificacion se inscribirá tambien como la manifestacion.

Art. 6.º Todas estas diligencias servirán de título provisorio de la concesion hasta que se constituya el título definitivo de acuerdo con lo que se preceptúa en seguida.

Si estas diligencias no se practicaren dentro de los plazos indicados, la concesion quedará sin efecto.

Art. 7.º A contar desde la fecha de la ratificacion el concesionario tendrá dos años de plazo para instalar sus maquinarias i dar comienzo a sus trabajos.

La instalacion de maquinarias u otros medios de esplotacion de que se valgan deberán ser tales que permitan beneficiar por lo ménos veinticinco quintales métricos de arena diariamente por cada cinco hectáreas que comprenda la concesion.

Art. 8.º Dentro de este plazo deberá el concesionario presentarse por escrito ante el juez, solicitando la adjudicacion definitiva de su concesion.

El juez nombrará uno o dos peritos para que reconozcan las instalaciones e informen sobre si cumplen los requisitos determinados en el artículo anterior i, en caso de haberse cumplido todos ellos, hará la adjudicacion definitiva i ordenará que se proceda a la mensura de la pertenencia, debiendo procederse

a ella en conformidad a las reglas del título VI del Código de Minería.

Si las diligencias que se prescriben en este artículo i en el anterior no se practicaran dentro de los plazos en ellos indicados la concesion quedará tambien sin efecto.

Art. 9.º Todo concesionario tendrá derecho a una sola pertenencia, cuya cabida no podrá exceder de cincuenta hectáreas o quinientos mil metros cuadrados.

Art. 10. Solo despues de obtener la adjudicacion definitiva de su concesion rejirá para los concesionarios de yacimientos de arenas auríferas la obligacion del pago de la patente para la conservacion de sus derechos en la misma forma que para las demas minas i ésta será de diez pesos al año por hectárea.

Art. 11. En todo lo demas estos yacimientos se rejirán por las disposiciones del Código de Minería.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

“Art. 1.º Los que hayan constituido sus pertenencias en conformidad al decreto del 5 de julio de 1895 o del Código de Minería actualmente en vijencia, comenzarán a pagar patentes de diez pesos por hectárea dos años despues de la vijencia de esta lei.

Los que, habiendo comenzado a constituir en conformidad a las disposiciones citadas, no hubiesen todavía obtenido título definitivo por la mensura, pero hubieren cumplido todos los otros trámites que prescribe el Código o el Reglamento citados, tendrán tambien el mismo plazo de dos años para empezar a pagar la patente.

Los que aun no habiendo obtenido la autorizacion judicial en el artículo 12 del decreto del 5 de julio de 1895, deberán acabar de constituir sus pertenencias en conformidad a esta lei i tendrán el plazo de un año contado desde su vijencia para practicar los reconocimientos i diligencias que se determinan en los artículos 4.º, 5.º i 6.º de esta lei bajo la sancion en ella indicada. En lo demas se sujetarán a lo dispuesto en los artículos 7.º i siguientes.

Art. 2.º Esta lei comenzarán a rejir en todo el pais desde la fecha de su publicacion en el *Diario Oficial*.”

A. SUBERCASEAUX PÉREZ

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—En discusion jeneral el proyecto.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—Yo debo hacer presente a la Cámara que el obje-

to principal de este proyecto es rebajar las patentes que se pagan por la explotacion de minas de oro que en la actualidad es igual a la que se paga por minas de cualquiera otra sustancia.

Sabe la Honorable Cámara que no es lo mismo explotar una mina de cobre, por ejemplo, que una mina de oro.

De un metro cuadrado de escavacion en una mina de cobre puede extraerse bastante cantidad de metal; al paso que de un metro cuadrado de minas de oro se extrae una cantidad insignificante de este metal; de manera que no es justo gravar con la misma patente la explotacion de unas i otras minas.

La patente de diez pesos por hectárea que actualmente se cobra, en realidad, está estagando esta industria.

I esta ha sido la razon que ha inducido a numerosos industriales de Punta Arenas a hacer una representacion al Gobierno en el sentido de que rebaje el valor de esta patente.

Hasta el año pasado las minas de bórax se encontraron en la misma situacion que las minas de oro i la Cámara, inspirándose en un criterio de conveniencia jeneral i de justicia, rebajó esa patente en forma que facilita la industria de explotacion de esta sustancia.

Por otra parte, este mismo espíritu de dar facilidades inmediatas a esta industria de oro, aconseja, por el momento, no entrar a una reglamentacion completa en la materia o a una reforma de carácter jeneral en las leyes que rijen este asunto.

Lo urgente por ahora es rebajar el valor de la patente, que impide el desarrollo de esta industria.

Por eso, yo pediria a la Cámara que no entrara a la discusion del proyecto del señor Subercaseaux, que consulta una reglamentacion jeneral al respecto, i que tomara como base de discusion cualquiera de los otros proyectos de carácter sencillo que tienden únicamente a rebajar la patente que hoy se cobra a los que se dediquen a la explotacion de minas de oro.

El señor VIAL.—¿Cómo dice el artículo 4.º del proyecto que se acaba de leer?

El señor SECRETARIO.—El artículo 4.º del proyecto del señor Subercaseaux dice: (*leyó*).

El señor VIAL.—Entónces debe ser en el artículo siguiente, donde se dice que en el plazo de un año debe instalarse la maquinaria.

El señor PRO-SECRETARIO.—Es el artículo 6.º, que dice: (*leyó*).

El señor VIAL.—Hai en los lavaderos auríferos de Magallanes una sociedad ya cons-

tituida, a quien los constructores han pedido un plazo de veinte meses para instalarle la maquinaria. No creo que tenga inconveniente la Cámara para ampliar el plazo que se concede, a tres años.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—Creo que, conforme al Código de Minas, basta el plazo de la patente para que pueda hacerse la instalacion en cualquier tiempo.

El señor RODRIGUEZ (don Anibal).—¿Que estamos en la discusion particular?

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Nó, señor: en la discusion jeneral.

El señor RODRIGUEZ (don Anibal).—Entónces, seria mejor dejar esto para la discusion particular, dando desde luego por aprobado el proyecto en jeneral.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Si no hai inconveniente, podríamos dar por aprobado el proyecto en jeneral, pasando inmediatamente a la discusion particular.

Acordado.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—Pediria que se tomara como base de discusion el proyecto del señor Urzúa, que es el mas sencillo.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Si no hai inconveniente, así se hará.

Acordado.

El señor PRO-SECRETARIO.—Dice el artículo 1.º:

“Artículo 1.º Ampliase a quinientos dias el pago establecido por el artículo 10 del Reglamento de Minas de 5 de julio de 1895”.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—En discusion conjuntamente con el proyecto del señor Subercaseaux i el del señor Gallardo González.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votacion el artículo, i si fuera aprobado, se entenderian rechazados los artículos correspondientes de los otros proyectos.

I si no se exige votacion, daré por aprobado el artículo.

Aprobado.

En discusion el artículo 2.º

El señor PRO-SECRETARIO.—Dice así:

“Art. 2.º Hácense extensivas a los yacimientos de arenas auríferas las disposiciones de la lei número 1,728, de 28 de enero de 1905”.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—Aquí cabria la indicacion del señor Rodríguez.

El señor RODRIGUEZ (don Anibal).—Hago indicacion para que las patentes se eleven de veinte centavos, que propone el proyecto, a un peso.

Me parece buena la rebaja; pero nó a veinte centavos.

Hai que tomar en cuenta que ántes pagaban diez pesos.

Rebajamos de diez a un peso. Esto es una buena rebaja.

Propongo, pues, que, en vez de diez pesos, se pague un peso.

Reducir a veinte centavos, seria mucho.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—En discusion la modificacion propuesta.

El señor FERNANDEZ.—Podria decirse, “conforme al Código de Minas”.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—El proyecto del honorable señor Subercaseaux tiene un artículo que hace referencia a esto.

Se va a leer el artículo con la modificacion propuesta por el honorable señor Rodríguez.

Se leyó.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Si no se pide votacion, daré por aprobado el artículo con la modificacion propuesta.

Aprobado.

La Mesa lo redactará en la forma conveniente.

Terminada la discusion del proyecto.

El señor SUAREZ MUJICA.—Que se tramite sin esperar la aprobacion del acta.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Hai acuerdo para esto, honorable Diputado.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—¿Por qué no tratamos, ahora, del proyecto que modifica el Código de Comercio, en lo referente a las sociedades anónimas?

Entiendo que está aprobado en jeneral.

I está incluido en la convocatoria.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—No está en la Mesa, honorable Diputado.

Ademas, faltan pocos minutos para la hora.

Conforme al acuerdo de la Cámara, advierto a los señores Diputados que quedan suspendidas las sesiones hasta el martes próximo, a las tres i media de la tarde.

Se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

ARMANDO QUEZADA A,

Redactor.

