

¿Se puede, entónces, aseverar, se puede decir siquiera que es una empresa inconsulta, desgraciada i ruinosa la que va a multiplicar los productos de fértiles valles regados en una estension de mas de cincuenta mil cuadras, i que va a estrair los ricos tesoros de nuestros minerales?

Creo, señor Presidente, que basta la insinuacion de estos datos para desvanecer por completo i sin réplica posible semejante objecion.

Pero se dice: ¿i el cambio? Este eterno convidado de piedra, señor Presidente, me parece que no tiene asiento en el banquete del ferrocarril de la Calera a Ovalle. La lei de 17 de enero del 84 fija, puede decirse, el tipo del cambio en conformidad al cual se pagará esta garantía.

Dice el artículo 7.º:

«Art. 7.º El Estado garantiza al concesionario, por el término de treinta años, el interes de  $5\frac{1}{2}$  por ciento anual sobre el valor de los presupuestos aprobados, debiendo éstos estimarse en moneda de oro de Chile i pagarse la garantía en la misma moneda o su equivalente al cambio que rija en la época de efectuarse el pago».

¿Cuál es el valor del oro en Chile? ¿En la actualidad el valor del oro de Chile está en la misma relacion que el valor de la moneda de papel? Si el tipo del oro de Chile es, por ejemplo, de 44 peniques, la garantía se pagará al precio que tenga el oro de Chile, a razon de 44 peniques, i no hai para qué atender para nada al tipo de cambio de la moneda de papel.

Podria todavía someter a la consideracion del Senado otros muchos factores que servirán para manifestar que esta empresa estará mui distante de ser ruinosa; pero creo que los datos que he hecho valer ante la Cámara son suficientes para probar que está a salvo de esa objecion.

Hai efectivamente otro orden de consideraciones en que podia estenderme mucho, i es el que tiene relacion con el progreso jeneral del pais i con el desenvolvimiento especial de las industrias del norte, progreso i desenvolvimiento a que por deber tiene el Estado que contribuir en primer término, sobre todo cuando para alcanzarlos se trata de echar mano de un medio reproductivo, como son las empresas de ferrocarriles. En este caso, creo que no deben escatimarse tanto los tesoros del Erario público.

I yo pregunto: ¿los escatimaríamos tratándose de las provincias del norte, cuando se han invertido millones i millones en el ferrocarril de Valparaiso a Santiago i de Santiago hasta Angol, i cuando todavía vamos a llevar este ferrocarril al centro de las rejiones bárbaras de la Araucanía, persiguiendo únicamente su civilizacion i progreso? ¿Los escatimaríamos, pregunto, a las provincias del norte, en cuyo favor no se ha invertido hasta hoy, nótle bien la Cámara, un solo centavo por el Estado en líneas férreas para estimular el progreso i desarrollo de aquellas laboriosas i riquísimas rejiones, cuyas necesidades a este respecto debe conocer mui bien el señor Senador por Coquimbo, representante de una de ellas?

Hai, pues, señor Presidente, consideraciones de alto interes público, de riqueza nacional, de progreso del pais i hasta de reparacion i de justicia, que bastan para aconsejar al Senado no desvirtuar una lei por datos equivocados que puedan traérsele, para no re-

troceder del noble propósito que tuvo el aprobar la construccion de un ferrocarril que va a ser un vínculo de union entre las provincias del norte i las centrales, i un medio seguro de progreso i engrandecimiento del pais.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Habiendo llegado la hora, levantaremos la sesion. Quedan en tabla, en primer lugar, la continuacion de este debate, i en seguida el proyecto de acuerdo del señor Concha i Toro, el proyecto de organizacion de la Contaduría Mayor, el relativo a la permanencia del ejército en el lugar de las sesiones del Congreso i el de suplemento a una partida de beneficencia.

*Se levantó la sesion.*

JULIO REYES LAVALLE,  
Redactor.

### Sesion 35.ª ordinaria en 18 de agosto de 1886

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CUADRA

#### SUMARIO

Cuenta.—Se acuerda una sesion especial para el sábado próximo.—Se aprueba en jeneral i particular el proyecto que permite la residencia de cuerpos del ejército permanente en el lugar de las sesiones del Congreso.—Continúa el debate pendiente sobre el decreto que concede prórroga de un plazo para la construccion de un ferrocarril de la Calera a Ovalle.

Asistieron los señores:

Aldunate, Luis	Pereira, Luis
Altamirano, Eulojio	Puelma, Francisco
Antúñez, Carlos, (Ministro de Guerra)	Recabarren, Manuel
Besa, José	Rodríguez, Juan E.
Castillo, Miguel	Saavedra, Cornelio
Concha i Toro, Melchor	Sánchez Fontecilla, Mariano
Cuevas, Eduardo	Valderrama, Adolfo
Elizalde, Miguel	Valenzuela C., Manuel
Fabres, José Clemente	Vergara Albano, Amiceto
García de la H., Manuel	Vergara, José Francisco
Izquierdo, Vicente	Vergara, José Ignacio, (Ministro de lo Interior)
Lañas, Víctor	i los señores Ministros de Relaciones Exteriores, de Justicia i de Hacienda.
Lillo, Eusebio	
Marcoleta, Pedro N.	
Martínez, Aristides	

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Se dió cuenta:

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

«Santiago, 17 de agosto de 1886.—Esta Honorable Cámara ha tenido a bien aprobar el proyecto iniciado por S. E. el Presidente de la República i aprobado por el Honorable Senado, sobre conversion de los empréstitos exteriores del 5 i del 6 por ciento de los años de 1870, 1873, 1875 i 1867, en los términos siguientes:

#### PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República:

1.º Para convertir el empréstito del cuatro i medio por ciento autorizado por la lei de 5 de noviembre de 1857 i emitido el 24 de noviembre de 1858, cambiando los bonos vijentes por otros del mismo interes i con amortizacion acumulativa de medio por ciento

anual; i para conceder a los tenedores las compensaciones que juzgue necesarias;

2.º Para convertir los empréstitos esteriores del cinco por ciento de los años 1870, 1873 i 1875;

3.º Para convertir igualmente el empréstito del seis por ciento del año 1867;

4.º Para emitir bonos que produzcan lo suficiente para atender al aumento de capital que requiere la ejecucion de las anteriores autorizaciones i a los gastos de emision del nuevo empréstito; i

5.º Para emitir, finalmente, en obligaciones análogas, la suma de trescientas quince mil libras esterlinas (£ 315,000) que se depositarán en el Banco de Inglaterra para atender al saldo de la liquidacion que ha de practicarse por lo que corresponda a los tenedores de bonos de la deuda del Perú, en conformidad con las prescripciones del decreto de 9 de febrero de 1882, inaplicacion en el contrato de paz celebrado con el Perú.

Los bonos que se emitan con arreglo a lo dispuesto en los números 2.º, 3.º, 4.º i 5.º de esta lei, tendrán un interes que no exceda de cinco por ciento anual, i una amortizacion acumulativa, tambien anual, de medio por ciento.

El Gobierno de Chile se reserva el derecho de hacer amortizaciones extraordinarias; pero podrá comprometerse a no ejercer esta facultad durante los diez primeros años.

Estas amortizaciones podrán usarse total o parcialmente i durarán por el término de dieziocho meses.

Devuelvo los antecedentes.

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

*Quedó para tabla.*

«Santiago, 17 de agosto de 1886.—Devuelvo a V. E., aprobado sin modificacion por esta Honorable Cámara, el proyecto acordado por el Honorable Senado que declara que los seis mil pesos a que se refiere el artículo 2.º de la lei de 12 de enero de 1884 es el valor de las suscritas libras de derechos que la Fábrica de Polvora de San Bernardo podrá introducir en cada año de los que comprende el término concedido por el artículo 1.º de dicha lei.

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

*Se mandó comunicarlo a S. E. el Presidente de la República.*

«Santiago, 17 de agosto de 1886.—Esta Honorable Cámara ha tenido a bien aprobar el proyecto acordado por el Honorable Senado, sobre pensión a doña Carmen Mackenna en los términos siguientes:

«Artículo único.—En atencion a los servicios prestados al país por el general don Juan Mackenna, concédese a su hija doña Carmen Mackenna una pensión anual de mil quinientos pesos, que gozará con exclusion de toda otra pensión fiscal».

Devuelvo los antecedentes.

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

*Quedó para tabla.*

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

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—En atencion a los servicios prestados a la instruccion pública por don Ramon Briceño, se le jubila con una pensión anual de tres mil quinientos pesos, incompatible con todo otro sueldo proveniente del Tesoro Público».

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

*Quedó para segunda lectura.*

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

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Se concede a la Casa de R. Danneri i C.ª liberacion de derechos para la introduccion de la maquinaria que existe en la aduana de Valparaiso, destinada a plantear en esa ciudad un establecimiento de refinacion de azúcares ordinarios».

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

*Quedó para segunda lectura.*

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

PROYECTO DE LEI:

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

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

*Quedó para segunda lectura.*

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

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Prorógase por dieziocho meses el plazo que la lei de 19 de agosto de 1885 concedió a don José Tomas García para iniciar la construccion de una línea férrea entre la ciudad de Concepcion i el puerto de Penco.

Esta lei principiará a rejir desde su publicacion en el *Diario Oficial*.

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

*Quedó para segunda lectura.*

2.º De una solicitud de don Adriano Silva, en la que se da por desistido de la que tiene presentada para construir un ferrocarril entre Santiago i Valparaiso, i pide no se le lugar a la que han presentado los señores Puyó i Gubler, mientras no se resuelva la que el ha presentado a la Honorable Cámara de Diputados para construir un ramal a Melipilla i San Antonio.

*Pasó a la Comision de Gobierno.*

El señor **Pérez de Arce** (Ministro de Hacienda).—Pido la palabra, señor Presidente, ántes de la órden del día.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **Pérez de Arce** (Ministro de Hacienda).—Como ha oído el Honorable Senado, la Cámara de Diputados ha despachado ya el proyecto de lei sobre conversión de la deuda exterior. No siendo posible que la Cámara interrumpiera el interesante debate que está pendiente, i que tambien tiene el carácter de urgente, para despachar aquel asunto, me permito pedir, en tal situación, que acuerde celebrar sesion mañana para tratar del proyecto a que he aludido, i si hai tiempo, de solicitudes de carácter industrial, que talvez no se alcanzarán a despachar en la sesion del viénes i que, terminado el período de sesiones ordinarias, quedarían retardadas quién sabe hasta cuándo, siendo varias de ellas de interés para el país.

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

El señor **Concha i Toro**.—¿Tendría inconveniente el señor Ministro para que esa sesion tenga lugar el sábado? Hai algunos señores Senadores que así lo desearían.

El señor **Pérez de Arce** (Ministro de Hacienda).—Por mi parte no tengo ningun inconveniente; pero si he hecho indicacion para tener esta sesion mañana, ha sido despues de haber oído el parecer de varios señores Senadores.

Para mí es indiferente que se fije el juéves o el sábado. El Senado resolverá lo que estime mas conveniente.

El señor **Concha i Toro**.—Si es indiferente para el señor Ministro uno u otro día, designemos el que sea mas cómodo para todos.

Yo me permito hacer indicacion para la sesion que pide el señor Ministro tenga lugar el sábado.

El señor **Aldunate**.—En apoyo de la indicacion del honorable Senador de Santiago, habria podido agregar que no conocemos las modificaciones que la Cámara de Diputados ha introducido en el proyecto, i que ellas pueden ser de carácter grave i exigir detenido estudio. Necesitamos, pues, algunas horas de tiempo, siquiera para examinarlas.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Parece que no se hace objecion para que esta sesion sea el sábado.

El señor **Castillo**.—Yo me opongo, señor. Tengo, como algunos otros señores Senadores, que ausentarme de Santiago el sábado; i pediría que se votara, en caso que el señor Senador por Santiago insista en su indicacion.

El señor **Concha i Toro**.—Lo mejor sería consultar a la Cámara si se fija el sábado o no para esta sesion. Si no se acepta este día, se entendería que la sesion tendria lugar mañana.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Se va a votar si la sesion que ha pedido el señor Ministro tiene lugar el sábado, en la intelijencia de que si resulta la negativa, la sesion tendrá lugar mañana.

El señor **Concha i Toro**.—Las discusiones son siempre mas cortas cuando hai mas tiempo para pensar los asuntos de que va a tratarse.

El señor **Cuadra** (Presidente).—En votacion.

*Resultaron 15 votos por la afirmativa i 11 por la negativa.*

El señor **Cuadra** (Presidente).—En consecuencia, la sesion tendrá lugar el sábado, a la hora de costumbre.

El señor **Antúñez** (Ministro de la Guerra).—En virtud del número 8.º del artículo 37 de la Constitucion, S. E. el Presidente de la Republica ha remitido un mensaje para que se permita la residencia de fuerzas del ejército en el lugar de las sesiones del Congreso i diez leguas a su circunferencia. Estando para terminarse esta autorizacion el 31 del mes en curso, hai urgencia en despachar el proyecto a que me refiero.

Rogaria, en consecuencia, al Senado que se sirviera ocuparse de este negocio.

El señor **Vergara** (don José Francisco).—Podríamos tratarlo hoy mismo.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Es lo que propone el señor Ministro.

Si ningun señor Senador hace uso de la palabra, procederemos a votar; i si no se hace observacion, daremos por aprobada la indicacion.

Aprobada.

*Se dió lectura al siguiente mensaje del Ejecutivo.*

«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

Debiendo terminar en 31 del presente mes la autorizacion conferida por lei de 31 de agosto de 1885, para la residencia de cuerpos del ejército en el lugar de las sesiones del Congreso, en cumplimiento de lo dispuesto por el inciso 8.º, artículo 37 de la Constitucion, i oído el Consejo de Estado, someto a vuestra deliberacion el siguiente

#### PROYECTO DE LEI:

Artículo único. — Permitese la residencia de cuerpos del ejército permanente en el lugar de las sesiones del Congreso i diez leguas a su circunferencia, hasta el 31 de agosto de 1887.

Santiago, 5 de agosto de 1886.—DOMINGO SANTA MARÍA.—*Carlos Antúñez*».

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

*Se dió por aprobado por asentimiento tácito de la Sala.*

El señor **Antúñez** (Ministro de la Guerra).—Me permito pedir que se acuerde pasarlo a la Cámara de Diputados, sin aguardar la aprobacion del acta de la presente sesion.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Si no hai inconveniente, así se hará.

Acordado.

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

Continúa el debate promovido por el honorable Senador de Santiago señor Concha i Toro con motivo del decreto de 4 de junio del presente año, referente al ferrocarril de la Calera a Ovalle.

El señor **Fabres**.—El asunto que se discute, señor Presidente, es una cuestion compleja, o sea dos cuestiones de distinta naturaleza: la una es económica i la otra legal.

La cuestion económica es incidental, es accesoria; solo la tomamos en cuenta para hacer ver la importan-

cia de la cuestion legal i para que nos aprovechemos de las consecuencias que nacen de esta misma cuestion.

La cuestion económica versa sobre la utilidad del ferrocarril de la Calera a Ovalle; i por grande que sea esta utilidad, por grandes que sean las ventajas que haya de obtener el pais con la ejecucion de esta empresa, esto no alterará en manera alguna la justicia o la manera de apreciar la legalidad del decreto de 4 de junio, i asimismo la caducidad o subsistencia del contrato celebrado por el Supremo Gobierno con el adjudicatario del privilejio i demas concesiones que otorga la lei de 17 de enero de 1884.

Sea por esta razon, sea por que mis honorables compañeros que me han precedido en el uso de la palabra han tratado esta cuestion con lucidez i acopio de razones, no me detendré mucho en su discusion, i me limitaré a breves observaciones.

El señor Ministro sufriria gran equivocacion si se imaginase que nuestro intento es oponernos o promover obstáculos para que se realice la empresa del ferrocarril entre la Calera i Ovalle. Por mi parte, señor Presidente, estoi léjos de creer inútil esa empresa, i estoi mas léjos de poner obstáculos a su realizacion. Por el contrario, creo que no se ha hecho justicia a las provincias de norte, creo que los gobiernos o administraciones anteriores no han hecho lo que debieron respecto a las vías de comunicacion en esas provincias. Pero no es esto de lo que se trata actualmente, sino de que la empresa del ferrocarril se realice de la manera ménos onerosa para el Estado i mas ventajosa para el pais.

Hemos dicho tambien que la lei de 17 de enero, que autorizó al Supremo Gobierno para contratar la ejecucion de esa obra con las condiciones que en ella se espresan, era inconsulta, poco meditada, i ocasiona mui serios gravámenes al Estado, los cuales podrian evitarse, haciendo otra clase de estipulaciones o trabajándolo por cuenta del Estado.

La garantía de 5 por ciento de productos que ha dado el Gobierno por el contrato actual, puede dar por resultado una responsabilidad de un millon de pesos anuales, que en el término de treinta años que dura el privilejio concedido, importará treinta millones de pesos. ¿Quién no se vé entónces que sería mucho mas ventajoso para el Gobierno i para el pais que se costeara el ferrocarril por cuenta del Estado?

Yo no he tomado, señor Presidente, sino la mitad de la suma calculada por el señor Senador por Tarapacá, como peligro probable del gravámen del Estado en razon de la garantía del 5 por ciento que se ha estipulado. Porque si aceptamos por completo el cálculo de dicho señor Senador, el gravámen para el Estado vendria a importar 60 millones de pesos en los treinta años que durará el privilejio otorgado al contratista actual.

El señor Ministro se ha defendido de este cargo sosteniendo que la lei ha sido bien meditada, bien consultada i deliberada, intentando probar su aserto con razones bien fáciles de rechazar o de desvanecer.

Es la primera que el malogrado señor Senador don Benjamin Vicuña Mackenna hace algunos años proponia i sostenia con calor la conveniencia de llevar a cabo este ferrocarril

Pero no advierte el señor Ministro que la cuestion no versa sobre este punto, pues, como ántes lo he observado, no es la necesidad o la conveniencia de llevar a cabo el ferrocarril lo que principalmente está en debate, sino la manera de ejecutar la obra, las condiciones o estipulaciones a que debe sujetarse, segun la lei de 17 de enero, i tambien podrá agregar, la oportunidad de llevar a cabo la empresa. La opinion del señor Vicuña Mackenna no altera un ápice nuestras afirmaciones o alegaciones, ni hai, por consiguiente, para qué tomarla en cuenta en este debate.

La segunda razon con que se defiende el Ministerio del cargo que le hacemos en cuanto a ser inconsulta la lei de 17 de enero, no es mas atendible. El señor Ministro nos decia que esa lei habia sido aprobada por unanimidad, i aun sin debate.

Pero no advertia el señor Ministro que la lei habia sido dictada en época en que ya se ausenta de Santiago gran parte de los miembros del Congreso en que ademas queda un número suficiente para formar *quorum*, i que todos estos, o casi todos, son personas afectas a la administracion actual. ¿Qué extraño es, entónces, que las leyes pasen con tanta rapidez, con uniformidad de pareceres, i aun sin debate?

Debo hacer notar, señor Presidente, esta práctica tan poco patriótica, i aun poco decorosa, que se ha venido introduciendo de pocos años a esta parte, de prolongar las sesiones del Congreso hasta mediados o fines de enero, época en que ya ha salido de Santiago la mayor parte de los Senadores o Diputados, sea porque se lo exige el cuidado de su salud o sus ocupaciones, i porque casi todos ellos tienen que estar de vuelta en Santiago el 1.º de marzo, porque así lo exigen sus ocupaciones, i porque en ese dia principia la jeneralidad de las funciones públicas. Mientras tanto, el Gobierno prolonga su feriado hasta fines de marzo o principios de abril, sin que nadie pueda tomarle cuenta de ello.

Vengo ya, señor Presidente, a la cuestion legal, la que tambien es compleja, pues se trata de la legalidad o eficacia del decreto de 4 de junio i de la caducidad del contrato o concesion del privilejio para la construccion de un ferrocarril entre la Calera i Ovalle.

Ambas cuestiones son independientes; la una no depende de la otra; pero ámbas son sobremana interesantes, la primera en cuanto a la buena doctrina, el mantenimiento inalterable de las atribuciones de los poderes públicos; la segunda en cuanto a los intereses pecuniarios del Estado i a las ventajas que debe reportar la nacion de la prontitud con que debe llevarse a cabo la dicha empresa.

Pero la cuestion principal, la que ha dado orijen a esta debate, la que debemos perseguir con mas anhelo, es la primera, esto es, la legalidad del decreto supremo de 4 de junio último.

Este decreto ha sido impugnado con dos razones poderosas que no han podido ser contestadas por el señor Ministro de lo Interior ni por el señor Ministro de Justicia.

La primera de esas razones ha sido que la prótega del plazo de los 18 meses otorgada al concesionario para formar los planos i presupuestos, importa un cambio sustancial de las condiciones con que se ofreció el privilejio a los licitadores. Si estos hubiesen sabido

que se les podia prorogar el plazo de 18 meses para la formacion de planos i presupuestos, i que el Gobierno de este modo podria eximirlos de la multa de 100 mil pesos que les impone la lei por la infraccion de esta obligacion, habrian ofrecido, sin duda, en la licitacion mayores ventajas para el Estado que las que las que da el actual concesionario.

Los señores Ministros han guardado profundo silencio sobre este punto; no han encontrado la mas lijera razon con que defender el decreto de 4 de junio de este gran cargo.

Segunda. Se ha impugnado tambien el decreto de 4 de junio con una observacion que nace de la letra i espíritu de la Constitucion del Estado, i que no tiene réplica. Un decreto, se ha dicho, no puede alterar o modificar una lei. El Presidente de la República debe someterse en todo a la lei; debe cumplirla con fidelidad, sin permitirse la mas lijera libertad a este respecto. La lei solo puede ser modificada o alterada por otra lei. Esto es rudimental en la ciencia política; esto es de la mas alta importancia en la administracion pública i en la funcion o ejercicio de todos los poderes públicos. La derogacion o alteracion de esta regla llevaria consigo la perturbacion mas radical de los principios fundamentales de nuestro réjimen político. Ella importaria una usurpacion o un avance de uno de los poderes públicos sobre las atribuciones del otro, que es lo que mas resiste la buena doctrina del réjimen constitucional republicano o democrático. Ella importaria, sobre todo, un avance o usurpacion en el poder público mas peligroso, cual es el Poder Ejecutivo, que, por su naturaleza i por los medios de accion que le da la lei constitucional, es el mas propenso a la usurpacion, a la invasion sobre los otros poderes públicos.

La invasion o usurpacion del Poder Ejecutivo sobre los otros poderes públicos, no solo dañaria el buen réjimen político, sino que, poniendo a sus piés a los otros poderes públicos, dañaria los derechos de los particulares con la influencia que sus decretos ejercerian naturalmente en las sentencias de los tribunales de justicia.

La cuestion, como se ve, es harto mas grave, es harto mas dañina para los intereses públicos que los millones de pesos con que puede perjudicarse el Erario mediante el contrato cuya caducidad venimos sosteniendo.

A las dos razones con que se ha impugnado el decreto de 4 de junio, i que acabamos de enunciar, podemos agregar todavía una tercera, que merece nuestra mas seria atencion. El artículo 1.º de la lei de 17 de enero de 1884 otorgó al Presidente de la República el plazo de dos años para adjudicar en licitacion pública el privilejio i demas concesiones que espresa dicha lei para llevar a cabo la empresa del ferrocarril de la Calera a Ovalle. Pasados esos dos años ya no podria el Presidente de la República celebrar contrato alguno para la realizacion de esa obra. Esto lo han reconocido esplicitamente los señores Ministros. Pues bien, si pasados los dos años que otorga el artículo 1.º de la espresada lei no podria el Presidente de la República celebrar contrato alguno para la realizacion de esa empresa, tampoco podria estipular, pasados los dos años, modificacion o alte-

racion alguna del contrato celebrado dentro de los dos años.

Esto se funda en el mismo principio que nos sirvió para la doctrina de la separacion e independencia de los poderes públicos. El contrato es una lei para los contratantes, nos dice el Código Civil, i solo puede ser alterado o modificado, en consecuencia, por los mismos que lo celebraron. De aquí resulta con la mas rigorosa lójica que el contrato no puede ser alterado o modificado, si las facultades o capacidad de las personas que intervinieron en él han cambiado o han caducado, porque ya no son las mismas personas. Un mandatario, cuyo poder ha terminado o ha sido revocado, no podria alterar o modificar en un ápice el contrato que hubiera celebrado durante la vijencia de su mandato.

Exactamente es lo que pasa con el Gobierno en la cuestion actual: el Gobierno tenia mandato del Poder Lejislativo por dos años para hacer la concesion del privilejio de construccion del ferrocarril con las condiciones que espresa la lei de 17 de enero; vencidos los dos años, el Presidente no podria ya celebrar contrato alguno sobre el particular, como lo reconocen los señores Ministros; luego, pasados los dos años, no podria tampoco modificar o alterar ese contrato.

La segunda cuestion legal versa sobre la caducidad de la concesion del privilejio otorgado por el Gobierno al actual concesionario, en virtud de haber faltado éste a las obligaciones estipuladas para obtener dicha concesion.

Esta cuestion, señor Presidente, debe ser enviada a los tribunales de justicia. Los señores Ministros, como celosos defensores de los intereses del Estado, como celosos guardianes de los dineros del Erario público, deben apresurarse a someter a la decision de los tribunales de justicia el conocimiento de la cuestion sobre caducidad de la concesion del dicho privilejio. Bastaria una sola duda fundada sobre esta materia para que los señores Ministros se abstuviesen de fallar por sí solos tan comprometente i delicada cuestion.

Voi a entrar en esta cuestion con el ánimo de coadyuvar, por mi parte, a dar la mayor luz posible sobre la justicia de tan grave asunto, i con la conviccion de que no solo hai duda fundada sino que hai mérito suficiente para establecer la caducidad, o sea la *resolucion* del contrato celebrado por el Gobierno para la adjudicacion del privilejio de construccion del ferrocarril de la Calera a Ovalle.

De dos maneras puede ser considerada esa concesion, bien como un contrato o como una donacion. Bajo ambas bases voi a considerar esa concesion.

Creo bien probada, estimaria mui razonable la opinion que sostuviere que la referida concesion es una donacion. Para ello me autorizaria la circunstancia de que en todos los artículos de la lei de 17 de enero de 1884 se habla en este sentido, porque en casi todos ellos se da el nombre de *concesionario* a la persona a quien debe adjudicarse el privilejio, i en ninguno de ellos se le da el nombre de contratista. Pues bien, *concesionario*, segun el Diccionario de la Academia, es término forense, i significa la persona a quien se hace una concesion; i *concesion* significa accion i efecto de conceder; i *conceder* significa dar,

otorgar, hacer merced i gracia de una cosa; luego concesionario es sinónimo de donatario.

Si la lei de 17 de enero llama concesionario a la persona a quien se adjudica el privilejio del ferrocarril, tenemos que concluir con rigorosa consecuencia que la concesion de ese privilejio es una verdadera donacion.

I no se diga, para rechazar esta idea, que la dicha concesion impone al concesionario gravámenes pecuniarios de mucha importancia, porque esto no altera en manera alguna la naturaleza de la donacion. Nuestro Código Civil en varios de sus artículos, i especialmente en el 1423, reconoce que las donaciones pueden llevar consigo gravámenes pecuniarios o apreciables en dinero, sin que esto altere su naturaleza o las haga degenerar en contratos o actos jurídicos de otra clase.

Pues bien, el artículo 1426 del mismo Código, dice así: «Si el donatario estuviese en mora de cumplir lo que en la donacion se le ha impuesto, tendrá derecho el donante para que se obligue al donatario a cumplirlo, o para que se rescinda la donacion». La accion resolutoria por falta de cumplimiento de las obligaciones del donatario es, pues, de lei espresa i no puede ofrecer dificultad ninguna.

Ahora bien, el donatario o concesionario del privilejio ha de cumplir una de las obligaciones que se le impusieron en la concesion del privilejio; ha dejado trascurrir los 18 meses que se le señalaron como plazo para formar los planos i presupuestos, i la accion resolutoria no puede tener obstáculo.

La única cuestion que estaria por averiguar es si el concesionario está en mora de cumplir su obligacion sobre planos i presupuestos por el solo trascurso de los 18 meses que se señalaron como plazo. Pero esta no es cuestion en vista de lo que dispone el artículo 1551 del mismo Código Civil, que dice: «El deudor está en mora primero, cuando no ha cumplido la obligacion dentro del término estipulado, salvo que la lei en casos especiales exija que se requiera al deudor para constituirle en mora». Por mi parte, declaro que no conozco lei alguna especial que salve de la mora en este caso al concesionario o que exija que se le requiera para constituirle en mora.

Pero, si me inclino a creer que en el caso de que tratamos hai una verdadera donacion con causa onerosa, no tengo interes en sostener esta teoria, pues, para el objeto que me propongo, es exactamente lo mismo que la concesion otorgada por el Gobierno del privilejio para que la construccion del ferrocarril de Calera a Ovalle sea un verdadero contrato. Para mi propósito da el mismo resultado: si es contrario, se puede sostener su caducidad con las mismas o mejores razones que en el caso de donacion.

El artículo 1489 del Código Civil dice así: «En los contratos bilaterales va envuelta la condicion resolutoria de no cumplirse por uno de los contratantes lo pactado». «Pero, en tal caso, podrá el otro contratante pedir a su arbitrio o la resolucion o el cumplimiento del contrato, con indemnizacion de perjuicios». La lei no puede ser mas terminante; el concesionario ha faltado a una de sus obligaciones, no ha cumplido lo pactado, no ha formado los planos i presupuestos en el plazo de 18 meses; la accion resolutoria está espedita a favor del Gobierno. Esto es

tambien rudimental; esto es de derecho universal; no hai lejislacion alguna que se derive del derecho romano que no consigne esta regla entre sus disposiciones.

El señor Ministro de Justicia, sin hacerse cargo de la doctrina perfectamente establecida i desarrollada en nuestro Código Civil, acerca de la condicion resolutoria que importa el cumplimiento de las obligaciones de parte de uno de los contratantes o de parte de la persona obligada, ha creido escapar de los sólidos argumentos que mi honorable compañero i amigo, el señor Concha i Toro, le hacia valer, fundándose en la calidad de condicional que envolvian las obligaciones nacidas del contrato o concesion sobre el privilejio de construccion del ferrocarril de la Calera a Ovalle.

El señor Concha i Toro citaba el artículo 1482 del Código Civil, que dice: «Se reputa haber fallado la condicion positiva o haberse cumplido la negativa, cuando ha llegado a ser cierto que no sucederá el acontecimiento contemplado en ella, o cuando ha espirado el tiempo dentro del cual el acontecimiento ha debido verificarse, i no se ha verificado». El honorable señor Concha i Toro decia: El concesionario no ha formado los planos i presupuestos dentro de los 18 meses señalados por el contrato; espirado este tiempo sin que se haya verificado el acontecimiento que sirve de condicion, se ha extinguido la obligacion, ha caducado el contrato celebrado por el Gobierno con el actual concesionario.

El señor Ministro de Justicia ha contestado que la obligacion de formar los planos i presupuestos en el término de 18 meses no es obligacion condicional, sino que es una obligacion a plazo con cláusula penal, porque el contratista debe pagar la multa de cien mil pesos por la falta de cumplimiento de esta obligacion.

El señor Ministro altera o cambia la base del argumento del señor Concha i Toro. Es cierto que la obligacion del contratista de formar los planos i presupuestos en el plazo de 18 meses no es condicional; pero no era esto lo que decia el señor Concha i Toro, sino que esta obligacion, o sea su cumplimiento, es la condicion de la obligacion por parte del Estado de otorgar i mantener el privilejio de construir i esplotar el ferrocarril por treinta años.

En todos los contratos bilaterales, la obligacion de cada uno de los contratantes no es condicional, pero su cumplimiento es condicion de la obligacion del otro contratante. Así, cuando yo le vendo a Pedro mi casa por diez mil pesos, mi obligacion de entregar la casa i de sanear la eviccion no es condicional, como no es condicional la obligacion de Pedro de darme los diez mil pesos; pero el cumplimiento de la obligacion de Pedro, esto es, de entregarme los diez mil pesos, es la condicion o la causa de mi obligacion de entregar i sanear, i vice-versa.

Una obligacion pura i limpia puede ser condicion en cuanto a su cumplimiento respecto de otra obligacion; i esto es lo que pasa en todos los contratos bilaterales, por mas que las obligaciones que en ellos se estipulen sean puras i simples; i esto no obsta para que su cumplimiento o inobservancia importe condicion respecto de la obligacion del otro contratante.

No escapa mas bien el señor Ministro con su obser-

vacion relativa a la cláusula penal. No porque la obligacion del contratista tenga cláusula penal deja de importar condicion su cumplimiento o inobservancia.

La teoría sobre las obligaciones con cláusula penal ofrece serias dificultades en el derecho positivo; i ofrece estas dificultades porque la fuente de las obligaciones modernas, esto es, el derecho romano, es deficiente en la materia. El derecho español hizo algun adelanto sobre aquél; el Código Civil frances adelanta un poco mas sobre el derecho español, i nuestro Código Civil, aunque acepta la base del Código frances, adelanta todavía un poco mas sobre él.

El artículo 1537 dice así: «Antes de constituirse el deudor en mora, no puede el acreedor demandar a su arbitrio la obligacion principal o la pena, sino solo la obligacion principal; ni constituido el deudor en mora, puede el acreedor pedir a un tiempo el cumplimiento de la obligacion principal i la pena, sino cualquiera de las dos cosas a su arbitrio; a ménos que aparezca haberse estipulado la pena por el simple retardo, o a ménos que se haya estipulado que por el pago de la pena no se entiende estinguida la obligacion principal».

Graves i multiplicadas son las cuestiones a que da lugar este artículo, a pesar de su aparente sencillez, i a pesar de la ventaja que lleva sobre el derecho romano, sobre la legislacion española i aun sobre el Código Civil frances. Voi a limitarme en su discusion a lo estrictamente necesario para la solucion de la cuestion relativa a la caducidad del contrato o concesion relativos al privilejio sobre construccion del ferrocarril de la Calera a Ovalle.

El artículo dice que, constituido el deudor en mora, no puede exijírsele el cumplimiento de la obligacion principal i la pena, a no ser que aparezca haberse estipulado la pena por el simple retardo. ¿Cuándo aparecerá que la pena ha sido estipulada por el simple retardo, o, a la inversa, cuándo aparecerá que la pena ha sido estipulada por la falta de cumplimiento de la obligacion principal? De la larga discusion que los juriscultos españoles i franceses sostienen sobre el particular podemos extraer estas dos reglas fundamentales: primera, se entiende estipulada la pena por el simple retardo cuando ella vale ménos que la obligacion principal. Fúndase esta doctrina: primero, en que segun todas las legislaciones, la pena es la garantía o la causa de la obligacion principal. Si valiendo ménos la pena que la obligacion principal, solo pudiese exijírse la una o la otra, perdía evidentemente la pena la calidad de caucion, porque sin duda alguna el acreedor solo exijiria la obligacion principal. Pero si la pena es de mas valor que la obligacion principal, entónces sí que es verdadera caucion, porque el acreedor cobraria la pena en vez de la obligacion principal; segundo, en que la pena es equivalente a la indemnizacion de perjuicios; i por eso nuestro Código Civil en el artículo 1543, dice: «No podrá pedirse a la vez la pena i la indemnizacion de perjuicios, a ménos de haberse estipulado así espresamente; pero siempre estará al arbitrio del acreedor pedir la indemnizacion o la pena».

Como la indemnizacion de perjuicios por el simple retardo es mucho ménos que la indemnizacion de perjuicios por la falta absoluta del cumplimiento de la obligacion, es claro que la pena debe seguir la misma

condicion o ser proporcionada a esas dos situaciones; si la pena es inferior a la obligacion principal, es claro que ella no puede haberse estipulado sino por los perjuicios resultantes del retardo; al paso que si la pena es igual o superior a la obligacion principal, es tambien claro que ella se ha estipulado como indemnizacion de perjuicios de la falta de cumplimiento absoluto de la obligacion.

La segunda regla que puede deducirse de la doctrina de los juriscultos i de las legislaciones modernas, i especialmente de las glosas de Gregorio López a las leyes 34 i 35 del título 11, partida 5.<sup>a</sup>, es que cuando la obligacion principal o su ejecucion importa solo un medio de arribar al cumplimiento de otra obligacion que viene a ser así mas principal, como sucede en el caso actual, el pago de la pena no exime del cumplimiento de la obligacion principal o lo que es lo mismo, puede pedirse el cumplimiento de la obligacion principal i de la pena, porque ésta importa entónces la indemnizacion de perjuicios por el retardo. Así, la multa de cien mil pesos estipulada por la falta de cumplimiento de la obligacion de formar los planos i presupuestos es solo por el simple retardo, porque si su pago equivaliera al cumplimiento de la obligacion principal, resultaria un absurdo a todas luces inadmisibles.

Resultaria que, pagando el contratista los cien mil pesos de la pena, quedaba libre de la obligacion de formar planos i presupuestos, de modo que se llevaria a efecto el contrato sin planos i presupuestos, o lo que vendria a ser lo mismo, con los planos o presupuestos que se le autojase formar al contratista. De modo que, tanto por esta regla cuanto en virtud de la primera, puesto que los cien mil pesos valen mucho ménos que la obligacion principal de construir el ferrocarril, la pena se ha estipulado en el presente caso solo por el simple retardo; de modo que puede pedirse el pago de la pena i la resolucion del contrato al mismo tiempo, puesto que el pago de la pena no equivale al cumplimiento de la obligacion principal, i puesto que el pago de la pena equivale en este caso a solo la indemnizacion de perjuicios de la mora, o sea el retardo en el cumplimiento de la obligacion.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Si le parece al señor Senador, podria suspenderse la sesion por un momento.

El señor **Fabres**.—Está bien, señor Presidente.

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

#### A SEGUNDA HORA

El señor **Cuadra** (Presidente).—Continúa la sesion, i con la palabra el señor Senador por Santiago.

El señor **Fabres**.—Decia, señor Presidente, que la cláusula penal equivale a la indemnizacion de perjuicios, no solo por disposicion espresa de nuestro Código, sino tambien por otras muchas legislaciones; i que esta doctrina incontestable nos daba por resultado que la circunstancia de tener cláusula penal una obligacion no inhabilita para ejercitar la accion resolutoria, puesto que por esta accion podemos pedir la resolucion de la obligacion principal; podemos pedir

la resolucíon del contrato i la indemnizaci3n de perjuicios.

La única diferencia que a este respecto puede establecerse en cuanto al cumplimiento de la pena, es que no podemos pedir la resolucíon del contrato i la pena, cuando no nos es lícito exigir el cumplimiento de la obligaci3n principal i la pena, porque ent3nces el pago de la pena equivale al cumplimiento de la obligaci3n principal; i sería un absurdo o un contra-sentido pedir el cumplimiento de la obligaci3n principal i la resolucíon del contrato al mismo tiempo. Pero bien podemos pedir la resolucíon del contrato si el deudor est3 en mora de cumplir su obligaci3n, con tal que no exijamos el pago de la pena.

Mas, cuando la pena se ha estipulado por el simple retardo, como sucede en nuestro caso, podemos pedir al mismo tiempo el cumplimiento de la obligaci3n principal i de la pena, i podemos, por consiguiente, pedir al mismo tiempo la resolucíon del contrato i el pago de la pena.

El seńor Senador por el Nuble observaba que el contrato celebrado por el Gobierno con el actual concesionario habia infringido la lei en dos puntos: primero, en cuanto a la multa de 18,000 pesos por cada mes de retardo en la conclusion del trabajo.

El seńor **Vergara** (Ministro de lo Interior).—¿Me permite el seńor Senador?

El seńor **Fabres**.—Con mucho gusto, seńor Ministro.

El seńor **Vergara** (Ministro de lo Interior).—Hai un error en eso, seńor. En el *Boletín* aparece realmente la lei hablando de dieziocho mil pesos; pero es un error de publicaci3n. En el testo orijinal de la lei pasada por el Senado al Ejecutivo, como en el testo de la lei promulgada, se habla solo de diez mil pesos. Ruego al seńor Secretario se sirva leer la lei orijinal.

El seńor **Fabres**.—Pero en el contrato, ¿se habla de diez mil o de dieziocho mil? Porque el contratista va a atenerse al contrato i no a la lei.

El seńor **Varas** (Ministro de Justicia).—De diez mil, seńor.

El seńor **Secretario**.—El testo de la lei dice: «Art. 6.º Si iniciados los trabajos no se diere término a ellos en el plazo de cuatro años fijado en el artículo 3.º, el concesionario pagará a favor del Estado una multa de diez mil pesos por cada mes de retardo, a mas de la pérdida de los cien mil pesos de que se habla en el artículo anterior».

El seńor **Varas** (Ministro de Justicia).—Sírvese leer el testo de la lei comunicada por el Senado.

El seńor **Secretario**.—Dice lo mismo que acaba de leer.

*Lejó.*

El seńor **Fabres**.—Siendo así, no hai duda que debemos atenernos al testo de la lei orijinal i no a la publicaci3n hecha en el *Boletín de las Leyes* i en el *Diario Oficial*, por mas que debamos tener como testo auténtico el que en ellos aparece.

La segunda incorrecci3n del contrato que notaba el seńor Senador por el Nuble la ha aceptado el seńor Ministro, i no tengo para qué ocuparme de ella. Pero debo agregar, por mi parte, otra tan notable como la anterior en que ha incurrido el contrato aludido.

El artículo 5.º de la lei pena con la multa de cien mil pesos la mora en la presentaci3n de los planos i presupuestos; pena con igual multa la mora en dar principio a los trabajos en los cinco meses que espresa el artículo 3.º; i pena igualmente con cien mil pesos la mora en concluir la obra del ferrocarril en cuatro años. De modo que son tres multas de cien mil pesos cada una las que impone el artículo 5.º de la lei de 17 de enero; i, sin embargo, en el contrato solo se ha exijido caucíon por una sola de estas tres multas.

Si el seńor Ministro ha creído que en el artículo 5.º solo se habla de una multa de cien mil pesos, i si ésta debe satisfacerse por la mora en la presentaci3n de planos i presupuestos, quedan sin caucíon las otras dos obligaciones, i debemos suponer ent3nces que por la falta de cumplimiento de la primera obligaci3n, esto es, la presentaci3n de planos i presupuestos, se paga la multa i se resuelve *ipso facto* el contrato; porque la multa de los cien mil pesos no vendria a caucíonar la tercera obligaci3n de concluir el trabajo en los cuatro años, sino en el caso de que se hubiesen cumplido en tiempo oportuno la primera i segunda obligaci3n.

El artículo 6.º de la lei de 17 de enero vuelve a repetir que la conclusion de la obra en los cuatro años que fija est3 garantida con la multa de cien mil pesos, lo que supone que son tres las multas, una para la presentaci3n de planos i presupuestos, otra para dar principio a la obra i la otra para darle término. Pero si el seńor Ministro, a pesar de esto, entendiese que el artículo 5.º habla de una sola multa de cien mil pesos, es claro que, habiendo incurrido en ella el contratista i habiéndola satisfecho, la lei ha supuesto que el contrato ha caducado, porque no habia otra multa u otros cien mil pesos con que garantir el cumplimiento de la terminaci3n de la obra, a pesar de que el artículo 6.º de la citada lei dice espresamente que se incurre en la multa de cien mil pesos si no se acaba la obra en el término de cuatro años.

Para terminar, seńor, resulta de lo espuesto que tenemos una lei espresa que declara la caducidad en el caso de no cumplirse las obligaciones estipuladas en el plazo prefijado. El concesionario incurre en mora, i ent3nces no solo debe exijírsele el pago de la multa, sino que queda de hecho resuelto el contrato.

I esto no solo es bueno, sino tambien conveniente para los intereses jenerales i para los intereses del pais, porque tanto el público como el pais tendrán la ventaja, con la resolucíon de este contrato, de no contribuir con su dinero—porque el dinero del Estado es el dinero del público—a pagar los treinta millones de pesos que importará la garantía del 5 por ciento sobre los capitales que se inviertan en la obra durante treinta años.

Resuelto ese contrato, vendrian otros interesados a construir ese ferrocarril, sin necesidad de que el Estado comprometiera su dinero, pues bastaria que les dijera: les damos libertad para emprender esa obra, i les concedemos la liberaci3n de derechos de los materiales que tengan que emplear en ella, para que se presente un nuevo contratista. Míentras que al presente estamos espuestos a perder treinta millones de

pesos, i segun cálculo de algunas personas, bien pudieran ser sesenta millones.

El señor **Varas** (Ministro de Justicia).—¿Tendría el señor Senador la bondad de espresar cómo perdería el Estado sesenta millones?

El señor **Fabres**.—En el pago de la garantía del 5 por ciento durante treinta años.

El señor **Varas** (Ministro de Justicia).—Se calcula que no subirá de seis a ocho millones.

El señor **Vergara** (don José Francisco).—¿Qué datos hai para hacer ese cálculo?

El señor **Varas** (Ministro de Justicia).—Los estudios hechos hasta este momento.

El señor **Vergara** (don José Francisco).—Parece que hasta ahora no se ha hecho estudio alguno serio.

El señor **Varas** (Ministro de Justicia).—Se están haciendo.

El señor **Concha i Toro**.—Los datos a que alude el señor Ministro serian sumamente interesantes para ilustrar este debate; porque, si por todo el tiempo de la concesion, es decir, durante treinta años, el Estado no hubiera de soportar un gravámen superior a seis u ocho millones de pesos.....

El señor **Varas** (Ministro de Justicia).—Me refiero al costo de la obra. Segun los datos que hasta aquí se tienen, puede calcularse en no mas de ocho millones.

El señor **Fabres**.—Yo me referia a lo que costaría al Gobierno el cumplimiento de la garantía del 5 por ciento. Como es por treinta años el privilejio, yo decia que serian treinta millones de pesos.

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

El señor **Cuadra** (Presidente).—Puede usar de la palabra el honorable Senador por Valparaiso.

El señor **Altamirano**.—Mientras mas avanza este debate, mas i mas me persuado, señor Presidente, de que mi honorable amigo el señor Concha i Toro ha prestado un señalado servicio al pais llamando la atencion de la Cámara a todo lo que se relaciona con el proyectado ferrocarril entre la Calera i Ovalle.

No sé si la Cámara habrá notado, como lo he notado yo, cuál ha sido la táctica parlamentaria de los honorables señores Ministros.

Hai dos cuestiones o dos faces mui distintas de la misma cuestion. La primera, es decir, la que se refiere a establecer si subsisten o han caducado las concesiones hechas por la lei de enero de 1884, es una cuestion mui interesante, pero no mui importante para la Cámara. Es interesante, i conviene que cada señor Senador que tome parte en este debate cuide de indicar su opinion, espresando al mismo tiempo los fundamentos en que la apoya. Así se hace luz i se forma la opinion pública i la opinion de todos aquellos que están llamados a intervenir en estos asuntos. Pero decia que no es mui importante para la Cámara, porque si la caducidad de las concesiones hechas en enero de 1884, tiene que ser declarada con el propósito de que surta todos sus efectos legales, esa declaracion no corresponderá al Senado, sino a los tribunales de justicia.

Pero la otra cuestion, es decir, la que se refiere al decreto de 4 de junio, a la constitucionalidad o inconstitucionalidad de ese decreto, esa no solo es interesante, sino que es una cuestion mui importante pa-

ra el Senado, cuestion de su esclusiva i privativa competencia, puesto que al examinarla trata de averiguar hasta donde han sido atropellados por el Ejecutivo los fueros i prerogativas del Poder Lejislativo. El Congreso, examinando ese decreto con el propósito ya indicado, ejerce sus altas facultades fiscalizadoras i llama a cuentas, como es su derecho i como es su deber, al Poder Ejecutivo, culpable de haber invadido el terreno que es propio del lejislador.

Pues bien, señor Presidente, los honorables Ministros se han cuidado de todo, ménos de tratar este punto importantísimo i que es el primero en la cuestion que debatimos. Han dedicado toda la fuerza de su argumentacion a sostener la vijencia de las concesiones hechas en enero, i cuando han tenido que referirse al decreto del 4 de junio lo han hecho precipitadamente, como lo harian si tuvieran que pasar por sobre una plancha de fierro enrojecida, sin detenerse para no quemarse.

Cuando mi honorable amigo el señor Concha hizo por primera vez sus observaciones, el señor Ministro de lo Interior se manifestó sorprendido i casi no encontró cómo responder a los cargos que se formulaban. No soi severo i no quiero ser injusto, i aunque habria motivo para estrañar la sorpresa de Su Señoría, tratándose de un decreto de fecha reciente, relativo a una cuestion mui grave, que importaba millones de pesos i que debió ser dictado despues de un estudio mui atento i de mui madura deliberacion, sé, sin embargo, que el Gobierno está llamado a resolver en cada momento cuestiones mui graves i difíciles, que en ocasiones se atropellan las unas con las otras, i no es imposible que a la mejor memoria se escapen los detalles de un asunto dado, por importante que él sea. Pero cuarenta i ocho horas mas tarde, el señor Ministro volvió a tomar parte en el debate i ya entónces no habia sorpresa, ya habia tenido tiempo para estudiar la lei i todos sus antecedentes, para consultarse, para meditar; i, sin embargo, la Cámara recuerda qué fué lo que nos dijo despues de haber refrescado todos sus recuerdos. Nos dijo Su Señoría que el decreto de 4 de junio no tenia la gravedad que nosotros le atribuimos, i que el único cargo que merecia era el de ser un decreto innecesario. Esta, como lo ve la Cámara, es una manera suave de decir que era un decreto inútil, o en otros términos, un decreto nulo, que no debia producir efecto alguno, puesto que, segun lo repitió el señor Ministro, la lei, a pesar del decreto, quedaba tal como habia salido de manos del lejislador.

Muchas horas, o algunos dias mas tarde, tomó parte en el debate el honorable Ministro de Justicia. No tuve el gusto de oírle pronunciar su discurso, pero lo he leído en *El Ferrocarril* i supongo que esa version era exacta. Pues este discurso, que ocupa dos o tres columnas del diario, dedica la mitad de su esfuerzo a probar que las concesiones subsisten, i la otra mitad a probar que en las comarcas que le debe recorrer el nuevo ferrocarril existe una inmensa cantidad de riquezas que hoy están muertas i que solo esperan el silbido de la locomotora para entrar en la vida ajitada i bulliciosa de las transacciones i de los cambios.

El señor **Varas** (Ministro de Justicia).—I soslengo siempre que esa es la verdad.

El señor *Altamirano*.—I por mi parte no contradigo a Su Señoría; no conozco las localidades, ni tengo los datos suficientes para juzgar de la pobreza incurable o de la riqueza que pueda encerrarse en esas comarcas.

Pero es el hecho que en este largo i bien elaborado discurso apénas si el señor Ministro ha dedicado seis u ocho líneas, que mas adelante me permitirá leer, para defender el decreto de 4 de junio.

La Cámara comprenderá que esto es bien raro. La lei puede tener cuantos defectos se quiera, i mui luego los manifestaré ante la Cámara; pero, al fin i al cabo, de esos defectos no son responsables los señores Ministros, i, sin embargo, en la defensa de esa lei han gastado todo su esfuerzo.

El decreto del 4 de junio es obra esclusiva de Sus Señorías, afecta su responsabilidad inmediata i directa, i es natural suponer que, si hubieran podido hacerlo, habrían puesto mas empeño en defender su propia obra que en defender la obra ajena. I, sin embargo, han hecho todo lo contrario.

Es, señores Senadores, que la defensa del decreto es superior a las fuerzas de los señores Ministros i a las fuerzas de cualquiera otra persona.

Es posible defender muchas malas causas que sin embargo de ser malas presentan algunos aspectos simpáticos, algun asidero para la defensa; pero el decreto del 4 de junio no lo tiene, i los señores Ministros han hecho lo que era humanamente posible hacer.

¿Quiere la Cámara una prueba mejor para convenirse de que la obra del Gobierno es radical i absolutamente insostenible?

Hechas estas consideraciones jenerales, voi señor Presidente, a entrar en el debate i a considerar a mi vez la cuestion de la caducidad de las concesiones, i la otra cuestion de la inconstitucionalidad del decreto. Pero, al tratar estos puntos, me prohibo absolutamente abrir el Código Civil; me propongo hacer simples observaciones de buen sentido; deseo presentar la cuestion con toda la claridad necesaria para que sea comprendida, no solamente por los honorables Senadores, que por su ilustracion están preparados para seguir con provecho una demostracion técnicamente legal o jurídica, sino que deseo ser claro para ser comprendido por el pueblo, cuyos intereses aquí representamos i que nos observa i nos juzga.

Para no engolfarme en la demostracion legal tengo todavía la razon decisiva de que sería pretensioso en mí el procurar agregar algo a lo que con autoridad de maestro acaba de esponer el honorable Senador de Santiago.

Ya el Senado sabe de memoria cuál es la estructura de esta lei de enero de 84. Ella concede tres plazos: uno de 18 meses para preparar i presentar los planos i presupuestos; un segundo plazo de 5 meses, contados desde la fecha del decreto en que el Presidente de la República apruebe los planos para iniciar los trabajos, previniéndose que no se consideraran iniciados si no se han invertido cien mil pesos en obras ejecutadas sobre el terreno; i finalmente, un tercer plazo de 4 años para dar término a la obra.

Por otro artículo de la lei se castiga al empresario con 100,000 pesos de multa si no presenta los planos, si no inicia los trabajos, o si no los termina en los

plazos ántes indicados, previniéndose que, respecto del tercer plazo, hai ademas de la multa de los cien mil pesos otra de 18,000 pesos mensuales por cada mes de retardo.

Se me advierte que en el momento en que me he ausentado de la sesion se ha puesto en claro que en realidad el testo verdadero de la lei, el que consta de nuestros Boletines, no habla de 18,000 pesos, sino de 10,000 pesos mensuales. Si ello es así, me felicito, señor Presidente, porque en esa disminucion de la multa veia una de las mas imperdonables violaciones de la lei.

Dados estos antecedentes, voi a establecer o a deducir la caducidad de las concesiones.

El empresario estaba autorizado para presentar sus planos i sus presupuestos hasta las doce de la noche del dia 20 de junio, porque en esa hora se vencia el plazo, segun lo dispone el Código Civil. Minutos ántes de esa hora, si hubiera entregado los planos, el Presidente de la República estaba obligado a recibirlos i a darles la tramitacion que la misma lei le indica, nombrando los injenieros que debian examinarlos e informarlos, para basar sobre ese informe el decreto de aceptacion o rechazo.

Pero sonó la última hora del plazo i los planos no se presentaron. Quiero presentar la cuestion de la manera mas favorable posible para los señores Ministros. Supongo que el 20 de junio el empresario se presentó en el despacho el señor Ministro de lo Interior, i le dijo: «Hoi vence el término dentro del cual he debido presentar los planos del ferrocarril; no he podido hacerlo, i, reconociendo que he incurrido en la multa determinada en la lei, pongo en manos de U.S. los cien mil pesos para que ordene que sean llevados a la tesorería fiscal». Ya vé el Senado que doi mucho de barato, que supongo que la multa ha sido pagada, cuando en realidad no lo ha sido hasta la fecha. Pues en esa situacion ventajosisima e imaginada para dar mayor fuerza a la argumentacion de los señores Ministros, yo me permito ahora decirles: «Está mui bien; los planos no se presentaron en tiempo; el empresario pagó su multa relijiosa i puntualmente; pero hoi nos encontramos en los últimos dias de agosto; han trascurrido dos meses mas i los planos no han llegado».

Quiero suponer que mañana el empresario los entregue al Presidente de la República; i en este evento me parece mui claro i mui sencillo el procedimiento a que debe ajustarse S. E. Debe decirle a ese empresario: «Lo siento mucho, señor, pero no puedo recibir estos planos porque la autorizacion que para este efecto me dió el Congreso espiró el dia 30 de junio; que Ud. los haya traído dos meses despues, importa para la lei lo mismo que si los hubiera traído un año o diez años despues; ni yo puedo, ni mis sucesores podrán recibirlos, porque haciéndolo saldriamos de la autorizacion que nos ha dado el Congreso».

¿Qué podría contestar a esto el empresario? ¿Sostendría que estaba en derecho para obligar al Presidente a recibir los planos i presupuestos? Pues, si tal inteligencia daba a la lei, iria a los tribunales de justicia a interponer su reclamo, i no es dudoso, señor Presidente, cuál sería el resultado de este juicio. Los tribunales dirian precisamente que el Presidente estaba

en su derecho i cumpla con un deber sometién dose a la voluntad del Congreso manifestada en la lei.

¿I cómo llaman los señores Ministros esta situación en la cual el Presidente se negaría a ir adelante en este negocio, sin que el empresario pudiera obligarlo en modo alguno? Yo la llamo situación de caducidad, i así espero que habrán de llamarla los señores Ministros ántes de que este debate termine.

Pero el Senador de Valparaiso olvida, dirá el honorable Ministro de Justicia, que la lei ha previsto el caso de que no se presenten los planos dentro del término de dieziocho meses, i que esa falta la castiga con cien mil pesos de multa i no con la caducidad.

Error, señor Ministro: el objeto de la multa en este caso no es mantener con vida el contrato; el objeto único con que se ha puesto en esta lei i en muchas otras leyes iguales, es el de dar seriedad a los contratos.

Se trata de un ferrocarril que el Congreso que dió la lei estimaba importantísimo, i siendo así habia un verdadero interes público en no perder tiempo haciendo contratos inútiles o haciendo concesiones a empresarios que no tuvieran los recursos suficientes para ejecutar lo que prometían en el tiempo convenido. Para salvar este escollo, para escluir a los contratistas poco serios, que son los que mas abundan, la lei dijo que se admitieran las propuestas, pero previniéndose que si incurrian en falta pagarían cien mil pesos de multa; i esto, por supuesto, sin perjuicio de la caducidad del contrato. La multa era para pagar los perjuicios que ese empresario habia hecho al pais haciéndolo perder dos o tres años sin poder avanzar en esta obra que se califica de importante, i obligándolo despues de ese tiempo perdido a discutir nuevas leyes i a pedir nuevas propuestas.

En el caso concreto de que nos ocupamos, hubo tres propuestas, i de ellas se aceptó la que parecia mas seria; pero a pesar de su seriedad se le exigió la multa como garantía indispensable en esta clase de contratos.

Pero los señores Ministros insisten en sostener que pagada la multa el contrato queda vijente; i a este propósito me permitirán recordarles que el Código Civil prohíbe i condena toda interpretacion de la lei o de los contratos que conduzcan al absurdo. I me será muy fácil demostrar que no solo al absurdo, sino a la vergüenza para el Congreso conduce la intelijencia que los señores Ministros dan a la lei.

Ya hemos supuesto que la multa de cien mil pesos fué pagada el dia 20 de junio. Han trascurrido dos meses i los planos no se han presentado. Yo pido a los honorables Ministros, si nos hacen el honor de replicarnos, que tengan a bien decir de qué apremio han podido valerse en los dos meses trascurridos para exigir la presentacion de los planos. Supongo que trascurran seis u ocho meses mas, un año ó diez años, i vuelvo a preguntar ¿de qué medio, de qué recurso que no sea el de la súplica podrían echar mano para exigir que se presentaran estos descuidados planos i presupuestos? Los señores Ministros no podrán dar contestacion alguna a esta pregunta. Yo de antemano afirmo que la lei no da recurso alguno. Si no hai presentacion de planos, no puede haber aprobacion del Presidente de la República; i, en consecuencia, no

puede haber el segundo período ni el tercero. La obra forzosamente tiene que paralizarse, sin poder dar un solo paso adelante mientras no se presenten los planos.

I vuelvo a repetir, que segun la intelijencia que los señores Ministros dan a la lei, habiendo el empresario pagado la multa, ya queda libre de todo apremio, ya los señores Ministros no tienen autoridad para ordenarle que proceda con mas o ménos presteza. El hará el ferrocarril cuando quiera. Pero si él no quiere hacerlo, el Gobierno no podrá contratar con otro.

Es decir, señor Presidente, que el Congreso de Chile habrá vendido por cien mil pesos el derecho de legislar sobre aquella parte del territorio en materia de ferrocarriles, i esta cesion i este abandono de sus facultades soberanas e inalienables no tendrá término fijo, durará todo lo que quiera que dure el empresario favorecido. ¿Es o no absurda e insostenible la intelijencia que los señores Ministros dan a la lei? ¿Importaría o no importaría para el Congreso esa lei una vergüenza eterna, si así hubiera de entenderse, si así hubiera de interpretarse i de explicarse? Pien sen en esto los señores Ministros, e inspirándose en su patriotismo retrocederán asustados i se sentirán felices retirando i condenando las teorías que han venido a sustentar ante la Cámara.

I sobre todo, señor Presidente, los señores Ministros no tendrán ningun inconveniente para volver atras, si piensan que forzosamente están obligados a llegar a la misma solucion a que nosotros llegamos.

En efecto, señor, dos corrientes de opinion se han pronunciado en esta Cámara. Una de esas corrientes está formada por aquellos que, como nosotros, piensan que el contrato ha caducado, aun cuando se haya pagado la multa. La otra corriente está formada por los señores Ministros, que sostienen que, pagada la multa, el contrato subsiste.

Pues bien, señor, la cuestion está resuelta. El plazo espiró el 20 de junio, i hasta la fecha la multa no ha sido pagada. Los señores Ministros no se han atrevido a sostener que el contrato subsiste, aun sin el pago de la multa. Luego, pues, no habiéndose pagado, tienen que convenir en que el contrato ha caducado.

Creo que este dilema no tiene salida posible, i hai que concluir que las concesiones hechas en enero no existen ya ni para nosotros, ni para los señores Ministros ni para nadie.

Ahí yo sé cuál es la única puerta de escape que en esta apurada situación se presenta, la única de que pueden aprovechar los señores Ministros. Pero tambien sé que si esa puerta les permite escapar de Scila es para hacerlos caer en Caríbdis.

Esa puerta es el decreto de 4 de junio. Sé muy bien que cuando el señor Ministro firmó ese decreto, lo hizo creyendo que con él ampliaba el plazo que la lei concedida para presentar los planos, i que condonaba la multa que la misma lei habia establecido para castigar la infraccion de sus disposiciones.

Tienen, pues, los señores Ministros que volver atras de las declaraciones que habia hecho el honorable Ministro de lo Interior. Ya el decreto de junio no es innecesario. Ha dejado de ser un documento nulo i sin valor alguno, para convertirse en un decre-

to eficazísimo que reforma la obra del lejislador, que amplía plazos i condona deudas.

¿Se atreverán los señores Ministros a venir a sostener ante el Senado que han tenido o que tienen facultad para hacer todo eso? ¿Nos obligarán a demostrar, en el seno del Congreso de Chile, que el Poder Ejecutivo no tiene facultad alguna para invadir el terreno que nos es propio, para reformar o anular las leyes, que son la espresion de la voluntad soberana? Pero si esto sucede, señor Presidente, si a representar tan triste papel se nos condena, ello sencillamente significará que en setenta años de vida independiente no hemos conseguido llevar todavía ni la primera piedra a los cimientos de nuestra organizacion política i administrativa.

La separacion de los poderes públicos será todavía una hermosa aspiracion, una palabra sin significacion escrita en nuestro Cóligo fundamental. Pero en el hecho, lo que habrá de verdadero i de cierto, es un poder absorbente i dominador que humilla i degrada a los demas poderes constitucionales.

No se puede, pues, pretender que el decreto de 4 de junio haya podido ampliar el plazo ni condonar la multa que la lei imponia. Preciso es resignarse a confesar, como ya lo hizo el honorable Ministro de lo Interior, que ese decreto es nulo i que no tiene valor alguno. Esta confesion es mas honrosa para el Gobierno i para el país que la pretension de que ese decreto subsista con fuerza i eficacia suficiente para destruir o barrenar la lei.

I entónces, señor Presidente, volvamos al principio: el plazo está vencido, la multa no ha sido pagada, i en esta situacion los honorables Ministros han declarado que el contrato ha caducado; puesto que, segun ellos, solo habiendo pagado la multa en tiempo oportuno ese contrato habria podido subsistir.

Pero no solo por estas razones la caducidad debe producirse. Yo no sé qué destino adverso ha presidido a todo lo que se relaciona con este ferrocarril. Jamas he visto que se acumulen tantos i tan graves errores, como los que, con la mayor facilidad, pueden hacerse notar examinando lijeramente la lei i los decretos que se han dictado. Es el caso de decir, señor Presidente, que si la caducidad no existiera, seria preciso inventarla para salvar a los empresarios de perjuicios seguros en un caso, i para salvar al país de perjuicios mayores en el otro.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Ha llegado la hora i podria quedar con la palabra el honorable señor Senador.

El señor **Attamirano**.—Está bien, señor.

El señor **Cuadra** (Presidente).—En tal caso continuará el debate de este negocio en la sesion del lunes próximo; en seguida el proyecto de acuerdo del señor Concha i Toro, relativo al cumplimiento de las leyes, de los decretos de gastos, i de la presentacion al Congreso de los presupuestos i cuentas de inversion, i a continuacion el proyecto que concede un suplemento al ítem 2.º de la partida 48 del presupuesto del Ministerio de lo Interior, destinado a gastos de hospitales, dispensarias, etc.

Para la sesion del viernes quedan en tabla:

1.º Proyecto de la Comision de Gobierno sobre la solicitud de don Miguel Felipe del Fierro, relativa a

la construccion de un ferrocarril trasandino por el boquete de Antuco;

2.º Modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados en el proyecto aprobado por el Senado que concede permiso a don Jorge A. Halle para construir un ferrocarril entre los ríos de Curanilahue i el puerto de Llico, del departamento de Arauco;

3.º Proyecto de la Cámara de Diputados que concede a don Carlos García Huidobro una próroga de tres años para que inicie los trabajos de un ramal de ferrocarril entre Chagres i el establecimiento de Ñihue de Catemu;

4.º Proyecto de la Cámara de Diputados, que prorroga por dieziocho meses el plazo que la lei de 19 de agosto de 1885 concedió a don José Tomas García para iniciar los trabajos del ferrocarril entre la ciudad de Concepcion i el puerto de Penco; i

5.º Informes de la Comision de Gobierno sobre las solicitudes pendientes para la construccion de ferrocarriles en la provincia de Tarapacá.

Son cinco proyectos sobre ferrocarriles, de los cuales podrá ocuparse el Senado en la primera hora de la sesion, estando destinada la segunda al despacho de solicitudes particulares.

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

La tabla de la sesion del sábado se fijará el viernes.

Se levanta la sesion.

RAIMUNDO SILVA CRUZ,

Redactor.

~~~~~  
Sesion 36.ª ordinaria en 20 de agosto de 1886

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CUADRA

SUMARIO.

Aprobada el acta de la sesion anterior, se da cuenta de un oficio de la otra Cámara devolviendo aprobado el proyecto relativo a las obras fiscales de Valparaiso.—El señor Cuadra (Presidente) espresa que no habiéndose presentado ninguna reclamacion sobre elecciones para Presidente de la República, no tiene razon de ser la sesion fijada para el 22 del presente por el artículo 104 de la Lei de Elecciones.—El señor Altamirano da algunas esplicaciones sobre la solicitud para construir un ferrocarril de Santiago a San Antonio.—Se acuerda devolver a la Cámara de Diputados la solicitud presentada a este respecto por el señor Gubler.—Se pasa a la órden del día.—Se lee el informe de la Comision de Gobierno referente a la construccion de un ferrocarril interoceánico i una solicitud de los vecinos de Búlnea.—En discusion el artículo 1.º del proyecto, usan de la palabra los señores Altamirano, Puelma i Recabarren.—Con 3 votos en contra se aprueba el artículo con las modificaciones propuestas.—Se aprueba sin debate el artículo 2.º.—El 3.º es aprobado con la supresion de la parte referente a la exencion de derechos de las pastas metálicas.—Los artículos 4.º i 5.º se dan por aprobados.—En debate el artículo 6.º, hacen uso de la palabra varios señores Senadores.—Habiendo llegado la segunda hora, se suspendió la sesion, quedando pendiente este debate para el viernes próximo.—A segunda hora la Cámara se constituye en sesion secreta para ocuparse del despacho de solicitudes particulares.