

# Sesion 49.<sup>a</sup> extraordinaria en 31 de Diciembre de 1903

## PRESIDENCIA DEL SEÑOR LAZCANO

### SUMARIO

Acta: Se da lectura a la de la sesion anterior i es aprobada.

—Cuenta: Se dió cuenta de lo siguiente: Un oficio del Ministro de Obras Públicas relativo a la construccion de ferrocarriles pagaderos en vales; Un oficio de la Cámara de Diputados sobre la rejencia de boticas; Un oficio de la misma sobre la Sociedad Empleados de Comercio; Otro oficio de la misma sobre eleccion de Mesa del Senado; Una solicitud particular de don Frank Lumley.—El señor Rozas habla sobre establecimiento de un ferrocarril de Osorno a Puerto Montt.—El mismo señor Rozas habla sobre la Corte de Apelaciones de Puerto Montt.—El señor Barros Luco habla sobre el equipo de material rodante de ferrocarriles.—Se aprueban las indicaciones de los dos últimos Senadores.—Se da lectura a un proyecto de ferrocarriles concedido a don Alberto Cousiño.—Usan de la palabra los señores Reyes i Barros Luco.—Se aprueba el proyecto en jeneral.—Se pasa a su discusion particular.—Se aprueban los artículos 1.º i 2.º.—Se discute el 3.º sin aprobarlo.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa en secreto.—Se levanta la sesion.

### Asistieron los señores:

Balmaceda, José Elías	Puga Borne, Federico
Ballesteros, Manuel E.	Reyes, Vicente
Bannen, Pedro	Rozas, Ramon Ricardo
Barros Luco, Ramon	Saavedra, Cornelio
Blanco, Ventura	Sanfuentes, Juan Luis
Charne, Eduardo	Silva Cruz, Raimundo
Errázuriz Urmeneta, R.	Silva Ureta, Ignacio i
Escobar, Ramon	Tocornal, José
Montt, Pedro	

Se dió lectura al acta siguiente, la que fue aprobada:

«SESION 48.<sup>a</sup> EXTRAORDINARIA DEL 30  
DE DICIEMBRE DE 1903

Asistieron los señores Lazcano, Balmaceda, Ballesteros, Bannen, Barros Luco, Charne, González, Latorre, Montt, Puga Borne, Rozas, Saavedra, Sanfuentes, Silva Cruz, Silva Ureta, Tocornal i Vial, i

los señores Ministros de Hacienda i de Guerra i Marina.

Aprobada el acta de la parte pública de la sesion anterior, se dió cuenta de los siguientes negocios:

### Oficios

Uno del primer alcalde de la Ilustre Municipalidad de Santiago en el que solicita la autorizacion necesaria para llevar a cabo el acuerdo celebrado por la corporacion, con fecha 18 del actual, relativo a la compra i forma de pago de la propiedad de don Estanislao del Canto, adquirida para la prolongacion de la Avenida Cumming.

Pasó a la Comision de Gobierno.

### Solicitudes

Una de doña Isabel, doña Rebeca, doña Julia i doña Adela Guzman Cienfuegos en la que esponen que retiran la solicitud que tienen presentada a esta Cámara sobre pension de gracia, i piden se les devuelvan los documentos respectivos.

Se accedió a ella.

Antes de entrar a la órden de dia, el señor Balmaceda espuso que la Municipalidad de Iquique habia acordado, unánimemente, dirigirse a sus representantes en el Congreso a fin de que pidieran al Gobierno se sirviera no acceder a los permisos que se soliciten para la construccion de ferrocarriles que pueden traer la ruina del puerto de Iquique con todo sus valiosos intereses.

Agregó Su Señoría que con este motivo reiteraba la peticion que sobre el parti-

cular habia hecho en sesiones anteriores, al honorable Ministro de Industria i Obras Públicas, i esperaba que Su Señoría se impondría por los diarios de lo que acababa de espresar.

Terminados los incidentes, continuó la discusion, pendiente en la sesion anterior, del proyecto de acuerdo, formulado por la Comision de Gobierno respecto de la solicitud de empréstito de la Municipalidad de Valparaiso, conjuntamente con la indicacion del señor Ballesteros.

El señor Latorre pasó a la Mesa un oficio de la Alcaldía Municipal de Valparaiso, dirigido a Su Señoría en el que se indican las espropiaciones hechas i las que hai necesidad de hacer para la formacion de la Avenida del Brasil.

El señor Tocornal, en conformidad a lo que habia indicado en la sesion anterior, pidió que la frase que dice: «i dos por ciento de amortizacion acumulativa», se sustituya por esta otra: «i dos i cuarto por ciento de amortizacion acumulativa».

Modificó, asimismo el honorable Senador por Valparaiso el segundo inciso propuesto por el señor Ballesteros, en los términos siguientes:

«Este empréstito se destinará a la terminacion de la Avenida del Brasil.»

Cerrado el debate se votó el proyecto con las indicaciones del señor Tocornal i fué aprobado así por la unanimidad de once votos absteniéndose de votar el señor Saavedra.

El proyecto aprobado es del tenor siguiente:

#### PROYECTO DE ACUERDO:

«Artículo único.—El Senado en uso de la atribucion que le confiere el artículo 1.º de la lei número 378, de 14 de setiembre de 1896 autoriza a la Municipalidad de Valparaiso para contratar con los señores Savedra Benard i Compañía un empréstito de trescientos mil pesos, oro de dieziocho peniques, al interes de cinco por ciento al año i dos i cuarto por ciento de amortizacion acumulativa, tambien anual, en conformidad a lo estipulado en los artículos 13 i 14 del contrato sobre ferrocarril urbano con traccion eléctrica, aprobado por la corporacion en sesion de 8 de octubre de 1892 i reducido a escritura pública el 25 del mismo mes.

Este empréstito se destinará a la terminacion de la Avenida del Brasil.»

A indicacion del señor Tocornal, se

acordó tramitar este proyecto sin esperar la aprobacion del acta.

Púsose despues en discusion jeneral el proyecto de lei, remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que reorganiza los resguardos de cordillera, i se dió por aprobado con el asentimiento tácito de la Sala.

Considerado, en seguida, en particular, a propuesta del señor Presidente, se puso en discusion el artículo 1.º, i el señor Balmaceda espuso que, en su concepto, los servicios de resguardos de cordillera debian formar una seccion independiente de la Superintendencia de Aduanas; hizo el señor Senador algunas observaciones sobre el particular, i propuso que la frase que dice: «el que dependerá inmediatamente de la Superintendencia de Aduanas», se sustituyera por esta otra: «el que dependerá directamente del Ministerio de Hacienda».

El señor Cruchaga (Ministro de Hacienda) manifestó las razones por las cuales estimaba conveniente que el artículo se aprobara en la forma en que aparece en el proyecto.

Hicieron, en seguida, algunas observaciones los señores Balmaceda, Silva Cruz, i Ministro de Hacienda, habiendo espresado el señor Balmaceda que Su Señoría no insistia en su indicacion, pero salvaba su voto, i deseaba se dejara constancia de la opinion que habia manifestado.

En seguida el artículo se dió por aprobado tal como aparece en el proyecto.

Los artículos 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º, 8.º, se dieron, sucesivamente, por aprobados.

Considerado el artículo 9.º relativo a los empleados que quedaren cesantes con motivo de la reorganizacion de los resguardos, los señores Balmaceda i Ballesteros espresaron las razones por las cuales negarian su voto a este artículo.

El señor Presidente impugnó tambien el artículo, i pidió al señor Ministro de Hacienda se sirviera dar algunas esplicaciones acerca de él.

Usaron, en seguida, de la palabra, los señores Ministros de Hacienda, Silva Ureta, Barros Luco, Silva Cruz, i Bannen, habiendo espresado el referido señor Ministro que Su Señoría aceptaba que se suprimiera el artículo en discusion.

Cerrado el debate, se dió por desechado el artículo con el asentimiento tácito de la Sala.

Los artículos 10 i 11 se dieron sucesivamente por aprobados.

Considerado el artículo 12 que dice: «El Presidente de la República designará los boquetes de cordillera i los caminos de frontera habilitados para el tráfico comercial con los países limítrofes, i determinará las mercaderías extranjeras que sea lícito internar por ellos en tránsito o para el comercio», el señor Puga Borne espresó la conveniencia de que se consigne una disposición relativa a autorizar al Presidente de la República para que designe los boquetes de la cordillera por donde sea permitido el libre tránsito de las mercaderías a que se refiere la lei número 1187, de 26 de enero de 1899, i con arreglo a las disposiciones del artículo 2.º de esa lei.

El señor Ministro de Hacienda dijo que la idea del señor Puga Borne estaba comprendida en la redaccion del artículo en discusion, pues éste no restringe la facultad del Presidente de la República a una zona determinada, sino que es jeneral para toda la línea de la frontera, i, por consiguiente, no excluye los boquetes situados al sur de Nahuelhuapi, a que se ha referido el honorable señor vice-Presidente.

El señor Puga Borne espuso que, desde que el señor Ministro de Hacienda daba, a nombre del Gobierno, esa intelijencia al artículo en discusion, Su Señoría retiraba la indicacion que habia formulado.

El señor Montt dijo que, en su concepto, el artículo en debate no estaba conforme con las disposiciones constitucionales, pues él importaba habilitar puertos mayores de cordillera, lo que, segun el artículo 5.º del artículo 28 de la Constitucion, solo puede hacerse en virtud de una lei.

Agregó Su Señoría que estimaba conveniente se determinara en este proyecto cuáles son los puertos mayores.

Se suspendió la sesion.

A segunda hora, el señor Ministro de Hacienda contestó las observaciones hechas por el honorable Senador de Cautin, i dijo que proponia se sustituyera el artículo en debate por los siguientes:

«Artículo . . . Son puertos mayores de cordillera:

Pucon, Lonquimai, Antuco, Atacalco, Planchon, Portillo, Rio Colorado, Rivadavia, Las Juntas, San Pedro de Atacama i Sama.»

«Artículo . . . Son puertos menores:

Nahuelhuapi, Puyehue, Maithue, Llaima, Coliguen, San Fabian, Longavi, Las Lá-

timas, Maule, Lontué, Tinguiririca, Los Patos, El Sobrante, Choapa, Caren, Las Tórtolas, Cuncumen, El Tránsito, El Carmen, Puquios, Agua Verde, Ollagüe i Reigolil.»

El señor Balmaceda manifestó las razones que lo inducian a aceptar esta indicacion del señor Ministro de Hacienda.

Respecto al artículo que determina los puertos menores, hicieron algunas observaciones los señores Balilesteros, Ministro de Hacienda i Bannen.

Cerrado el debate, se dió por aprobada, con el asentimiento tácito de la Sala, la indicacion del señor Ministro de Hacienda para sustituir el artículo 12 del proyecto por dos artículos copiados anteriormente.

Considerado el artículo 13, que suprime las palabras «de mas de un año» en los incisos primero i segundo del artículo 8.º de la lei número 980, de 23 de diciembre de 1897, i deroga el inciso tercero del mismo artículo, el señor Ballesteros dió lectura a un telegrama dirigido a los señores Diputados de la Serena, Coquimbo i Elqui, por los principales hacendados de esas localidades, en el que manifiestan que es una medida en extremo perjudicial para esa rejion agricola la de suprimir la libre internacion de terneros menores de un año aprobado por la Cámara de Diputados.

Hizo el señor Senador algunas observaciones a este respecto, i dijo que desde luego formulaba indicacion para que el artículo 14, que fija la fecha desde la cual empezará a rejir la prescripcion a que se refiere el artículo en debate, se sustituyera la frase «desde el 1.º de febrero del año 1904», por esta otra «desde el 1.º de abril de 1904».

Esta indicacion fué apoyada por el señor Montt e impugnada por los señores Silva Ureta, Tocornal i Balmaceda.

El señor Bannen propuso, como término medio, que se fijara el 1.º de marzo de 1904 para que en esa fecha comience a rejir la prescripcion a que se refiere el artículo 13.

Cerrado el debate, se dió por aprobado el artículo 13 con el asentimiento tácito de la Sala.

Votado, en seguida, el artículo 14 tal como aparece en el proyecto, fué aprobado así por ocho votos contra cuatro.

Considerado el artículo 15, el señor Montt propuso que se redactara en estos términos:

«Artículo . . . Derógase el inciso 6.º del artículo 8.º de la lei número 980, de 23 de

diciembre de 1897, i los artículos 5.º i 6.º de la Ordenanza de Aduanas de 24 de diciembre de 1872.»

Esta indicacion fué aceptada por el señor Ministro de Hacienda.

En seguida se dió por aprobado el artículo en la forma propuesta por el señor Montt.

El señor Ministro de Hacienda hizo indicacion para que a continuacion del artículo final, que en el proyecto se consultara este otro:

«Art. . . Toda internacion que no pague el impuesto establecido en esta lei o no cumpla con alguna de sus disposiciones, será considerada fraudulenta i quedará sujeta a las leyes que reglan el comiso aduanero.»

Este artículo se dió por aprobado con el asentimiento tácito de la Sala.

Asimismo se dió por aprobado el artículo 16, i que dispone que esta lei comenzará a rejir desde la fecha de su publicacion en el *Diario Oficial*.

El proyecto aprobado es del tenor siguiente:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Reorganizanse los resguardos de cordillera, formando con su personal un cuerpo movilizable, bajo el nombre de «Resguardo de Fronteras», el que dependerá inmediatamente de la Superintendencia de Aduanas.

Artículo 2.º El Resguardo de Fronteras tendrá el siguiente personal de empleados con los sueldos anuales que se espresan:

Un jefe, con...	\$ 5,000
Tres inspectores, con cuatro mil pesos cada uno.....	12,000
Tres tenientes primeros, con tres mil pesos cada uno.....	9,000
Cuatro tenientes segundos, con dos mil cuatrocientos pesos cada uno.....	9,600
Nueve tenientes terceros, con dos mil pesos cada uno.....	18,000
Tres tenientes cuartos, con mil ochocientos pesos cada uno.	5,400
Quince tenientes quintos, con mil quinientos pesos cada uno.	22,500
Veinte guardas primeros, con mil cuatrocientos pesos cada uno.....	28,000
Treinta guardas segundos, con mil doscientos pesos cada uno.	36,000

Cincuenta guardianes primeros, con mil doscientos pesos cada uno.....	\$ 60,000
Cien guardianes segundos, con setecientos veinte pesos cada uno.....	72,000

Artículo 3.º Los guardas i guardianes estarán obligados a adquirir i mantener a su costa las cabalgaduras que requieran sus servicios.

Artículo 4.º Se acuerda la suma de cuatro mil pesos para asignacion local a los empleados que se destinen al puerto de Ollagüe.

Esta asignacion será distribuida en la proporcion que determine un decreto del Presidente de la República, previo informe de la Superintendencia de Aduanas, i se pagará mensualmente junto con el sueldo de cada empleado.

Artículo 5.º Un Reglamento dictado por el Presidente de la República fijará las atribuciones i deberes de los empleados creados por la presente lei, que no estuvieren señalados por otras leyes o reglamentos aduaneros.

El Superintendente de Aduanas podrá ocupar al jefe i a los inspectores del cuerpo en cualquiera comision del servicio aduanero, sin perjuicio de los deberes que se les impongan por el indicado Reglamento.

Artículo 6.º El jefe, los inspectores, tenientes i guardas serán nombrados por el Presidente de la República, a propuesta del Superintendente de Aduanas, i los guardianes serán contratados por este último funcionario.

Artículo 7.º El jefe será considerado como empleado superior para los efectos del número 10 del artículo 73 (82) de la Constitucion Política del Estado.

Artículo 8.º Para los efectos de la jubilacion de los empleados que crea esta lei, solo se tomará en cuenta el setenta i cinco por ciento de sus sueldos.

Artículo 9.º Para los efectos de las leyes, número 121 de 18 de noviembre de 1893, i número 173 de 15 enero de 1894, se declara que del total del producto del impuesto que se recaude anualmente por los puertos de fronteras, se destinará un diez por ciento para ser distribuido como gratificacion entre los empleados del cuerpo de Resguardo de Fronteras.

Esta gratificacion no podrá exceder del treinta por ciento del sueldo anual.

Artículo 10. El personal del cuerpo de

Resguardo de Fronteras tendrá en el ejercicio de sus funciones, libre acceso a los fundos rústicos que deslinden con los países limítrofes, con arreglo al Reglamento que dicte el Presidente de la República.

Artículo 11. Son puertos mayores de cordillera:

Pucon, Lonquimai, Antuco, Atacalco, Planchon, Portillo, Rio Colorado, Rivadavia, Las Juntas, San Pedro de Atacama i Sama.

Artículo 12. Son puertos menores:

Nahuelhuapi, Puyehue, Maihue, Llaima, Coligüen, San Fabian, Longavi, Las Lástimas, Maule, Lontué, Tinguiririca, Los Patos, El Sobrante, Choapa, Caren, Los Tórtolas, Cuncumen, El Tránsito, El Carmen, Puquios, Agua Verde, Ollagüe i Reigolil.

Artículo 13. Suprímense las palabras «de mas de un año» en los incisos primero i segundo del artículo 8.º de la lei número 980, de 23 de diciembre de 1897, i derógase el inciso tercero del mismo artículo.

Artículo 14. La prescripcion a que se refiere el artículo anterior rejirá desde el 1.º de febrero del año 1904.

Artículo 15. Deróganse el inciso 6.º del artículo 8.º de la lei número 980, de 23 de diciembre de 1894 i los artículos 5.º i 6.º de la ordenanza de aduanas, de 24 de diciembre de 1872.

Artículo 16. Toda internacion que no pague el impuesto establecido en esta lei o no cumpla con alguna de sus disposiciones, será considerada fraudulenta i quedará sujeta a las leyes que reglan al comercio aduanero.

Artículo 17. Esta lei comenzará a rejir desde la fecha de su publicacion en el *Diario Oficial*.

Siendo avanzada la hora, se levantó la sesion.»

*En seguida se dió cuenta:*

1.º Del siguiente oficio del señor Ministro de Industria i Obras Públicas:

«Santiago, diciembre 31 de 1903.—Adjunto remito a V. E. los siguientes antecedentes relativos al proyecto de construccion de obras públicas, pagaderas en vales, que penden de la consideracion de la Cámara:

1.º Plan de obras públicas elaborado por la Direccion Jeneral del ramo e informes de los jefes de las secciones de ferrocarriles, Hidráulica, Puentes i Caminos, i de Arquitectura, sobre las obras a que dicho plan se refiere.

2.º Planos i antecedentes de los proyectos definitivos de los ferrocarriles de Ovalle a Trapiche i Púa a Cura-Cautin.

3.º Planos i antecedentes de los proyectos definitivos de las diversas obras de hidráulica i puentes que figuran en el plan.

4.º Proyectos terminados de los edificios públicos que podrian incluirse en el mismo.

En cuanto a los demás proyectos de ferrocarriles por iniciar para 1904, no se envian desde luego, porque, como se espresa en los antecedentes a que se refiere el número 1.º, solo estarán listos en el curso del año próximo.

Igualmente, no ha sido posible enviar con el presente oficio, los proyectos definitivos de todas las obras de hidráulica i de arquitectura, por existir solo orijinales en las oficinas de la Direccion de Obras Públicas i por estar preparándose las reproducciones necesarias, las que se remitirán a V. E. a la mayor brevedad.

El infrascrito lamenta que la circunstancia de haber presentado la renuncia del cargo de Ministro de Estado en el Departamento de Obras Públicas, no le permita concurrir a esa Honorable Cámara, como lo habria deseado, a dar las esplicaciones del caso, ya que las ideas que al respecto emita pueden no estar de acuerdo con las de su sucesor en el espresado departamento.

Dios guarde a V. E.—*M. Espinosa Pica.*»

*A sus antecedentes.*

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

a) «Santiago, 29 de diciembre de 1903.—El proyecto de lei, remitido por el Honorable Senado, que reglamenta la rejencia de boticas, ha sido aprobado por la Cámara de Diputados, en los términos siguientes:

PROYECTO DE LEI:

Artículo 1.º Para rejentar botica se necesita haber obtenido en Chile el título de farmacéutico.

No obstante lo dispuesto en el inciso anterior, podrán rejentar boticas de su propiedad las personas que, con anterioridad a la vijencia de esta lei, hayan sido autorizadas para ello por el Gobierno en conformidad a lo establecido por el artículo transitorio de la lei de 9 de enero de 1879 i por la lei de 15 de julio de 1881.

Artículo 2.º En las poblaciones donde

no haya botica rejentada por farmacéutico titulado, el Gobierno podrá autorizar a una o varias personas para vender drogas i despachar recetas.

Esta autorizacion rejirá solamente respecto de la poblacion para que se hubiere otorgado, i caducará un año despues que en ella se hubiere abierto un establecimiento de farmacia con rejente titulado.

Artículo 3.º El Presidente de la República dictará, dentro del plazo de un año, i previo informe del Consejo Superior de Higiene, los reglamentos necesarios para la ejecucion de esta lei.

Artículo 4.º Derógase la lei de 15 de julio de 1881 i el artículo transitorio de la lei de 9 de enero de 1879.

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio número 3, de fecha 5 de junio de 1901, acompañando los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.—EMILIO BELLO C.—*R. Blanco*, Secretario.»

*Para segunda lectura.*

b) «Santiago, 29 de diciembre de 1903 — Con motivo de la solicitud i antecedentes que tengo la honra de pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha dado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único. —Concédese a la «Sociedad de Empleados de Comercio» de Santiago el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para que pueda conservar, hasta por treinta años, la posesion del bien raiz que tiene adquirido en la calle de Esmeralda de esta ciudad, signado con los números 752 i 772.

Díos guarde a V. E.—EMILIO BELLO C.—*R. Blanco*, Secretario.

*Para segunda lectura.*

c) «Santiago, 29 de diciembre de 1903. — La Cámara de Diputados se ha impuesto, por el oficio de V. E. número 79, de fecha 22 del actual, de que el Honorable Senado ha tenido a bien elejir a V. E. para Presidente, i al señor don Federico Puga Borne para vice-Presidente.

Dios guarde a V. E.—EMILIO BELLO C.—*R. Blanco*, Secretario.»

*Al archivo.*

3.º De la siguiente solicitud;

«Soberano Señor:

Frank Lumley, en representacion de la Compañía Inglesa The Mining Exploration Company Limited, a vuestra Soberanía respetuosamente espongo:

En las sesiones ordinarias de este año tuve el honor de presentar una solicitud en la cual pedia se concediera a la Compañía que represento el permiso necesario para construir i explotar un ramal de ferrocarril a vapor o eléctrico que partiendo de la estacion de Tinguiririca en la línea central de los ferrocarriles del Estado, llegará al punto denominado Puente de Herrera i de allí a la línea divisoria con la República Argentina.

La Compañía perseguía el propósito de explotar en gran escala, dándoles el mayor desarrollo posible, las minas de «Las Choicas» i «El Cobre» que posee en la cordillera de los Andes en el deslinde de la República Argentina con Chile por el paso de Las Damas i a corta distancia de este paso al oriente. Los estudios que ha hecho ejecutar la Compañía, de carácter preliminar, arrojan un presupuesto de mas de un millon de libras esterlinas i aconsejan construir el ferrocarril como empresa separada i con capitales distintos de los que se han invertido ya en la adquisicion i explotacion de las minas. La Compañía no se ha opuesto, por consiguiente, i al contrario ha ausiliado al sindicato que se ha organizado en Lóndres con el objeto de prolongar, a traves de la cordillera de los Andes, los ferrocarriles que actualmente se emprenden en la República Argentina hácia el mismo paso cerca del cual se hallan las propiedades de la Compañía. Mas fácil será para ésta, en efecto, entenderse con la Empresa del ferrocarril proyectado, para tender hasta sus minas ramales que serán de mui corta estension, que acometer de su cuenta una obra tan vasta i costosa como un ferrocarril de la cordillera al valle central de Chile.

De acuerdo con lo espuesto, he recibido instrucciones para retirar la solicitud que ha presentado i para adherir, por parte de The Mining Exploration Company Limited, a la solicitud de concesion que formuló el sindicato inglés a que acabo de referirme.

Por tanto, a vuestra Soberanía ruego se sirva ordenar se archive mi solicitud anterior i se tenga presente la actual.

Santiago, 11 de diciembre de 1903.—*Frank Lumley.*»

*Se accedió a ella.*

El señor LAZCANO (Presidente).—¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

El señor ROZAS.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor ROZAS.—Tengo conocimiento de que el señor don Manuel Ossa, nuestro antiguo i distinguido colega, se ha presentado al Gobierno ofreciendo construir el ferrocarril de Osorno a Puerto Montt, en condiciones ventajosas para el país, i como estimo esta obra de inmensa trascendencia i acreedora a la mas amplia proteccion legislativa, solicito de la Mesa que se digne officiar al Ministerio de Industria i Obras Públicas, para que remita al Senado, con todos los antecedentes de la propuesta a que aludo, la opinion del Gobierno sobre ella.

La demora para la remision de estos antecedentes al Senado, que sin duda ha sido orijinada por la actual crisis ministerial, no puede prolongarse con la crisis misma sin causar positivos perjuicios al país.

El honorable señor Ossa es por sí solo una sólida garantía de que ese ferrocarril será una obra perfecta i duradera, pues goza de la merecida reputacion de ser un industrial esforzado, hábil i competente empresario de esta clase de faenas, cualidades que reveló de un modo sobresaliente en la construccion del ferrocarril de Union a Osorno.

Cuando se presentan empresarios de esta talla, cuando se conocen por dolorosa esperiencia los inconvenientes de las líneas férreas dadas en licitacion pública, inconclusas con materiales inadecuados, fraudulentas i peligrosas, obras que en reparaciones cuestan a la larga cien veces mas que su costo natural, i cuando con tantos ferrocarriles construidos en Chile, hai luminosa esperiencia i base abundante para calcular exactamente el costo de estos trabajos, i las utilidades que ellos reportan verdaderamente, es una medida de la mas previsoras i trascendental importancia nacional, entregar la construccion del ferrocarril de Osorno a Puerto Montt a un hombre como el señor Ossa, nuestro antiguo i distinguido colega, de un empuje i competencia reconocidos por todo el mundo a quien no hai exajeracion en compararlo con el notable ingeniero don Enrique Meiggs.

La union de Valparaiso con Puerto Montt será un alto honor para el honorable señor Ossa, para el Congreso i el Gobierno actual, pues se realizará con ella un paso ajigantado en el progreso i prosperidad de la República, i sonará para las provincias australes de Chile, las de Llanquihue i Chiloé, especialmente, la hora feliz de su grandioso porvenir, postergado culpablemente desde tantos años atras.

Ese progreso, sin embargo, no ha sido tan lento que autorice la comparacion de Puerto Montt con Melipilla, que en una sesion anterior hizo aquí el honorable Senador Ballesteros, para probar que no era aquella ciudad la llamada al asiento de la futura Corte de Justicia, ignorando talvez Su Señoría que hai en Puerto Montt casas comerciales, como entre otras, la de Oelcker Hermanos que dispone de once buques i dos vapores i que jira con un capital considerable, la de Hube i Achelis, con un millon trescientos mil pesos i como éstas, muchas otras importadoras.

En el ramo de instruccion pública, fuera del liceo, existen colejos como el de los Reverendos Padres Jesuitas con mas de cien alumnos, el de la Purisima, de monjas, con otras tantas alumnas, etc., etc.

Parangones de esta naturaleza, por mas que ellos se funden en la diferencia de poblacion, son indebidos i a todas luces inaceptables.

La provincia de Llanquihue, unida por ferrocarril con el resto del país, en comunicacion rápida con la Arjentina por Nahuelhuapi, con las riquezas de su suelo, de sus aguas, de sus maderas i montañas, con la proteccion que le es debida de los poderes públicos, será, en una época no lejana, como todas las demas provincias australes de Chile, la fuente mas copiosa de la riqueza nacional.

¿Cómo, pues, pueda compararse con Melipilla la capital de Llanquihue?

I ya que me he referido al proyecto para establecer en Puerto Montt una Corte de Justicia, deseo que tambien se officie al señor Ministro del ramo, pidiéndole que remita al Senado todos los antecedentes que existan en ese Departamento de Estado relacionados con la fundacion de la Corte en Puerto Montt, o los que le lleguen en lo sucesivo para que, cuando todos estos documentos se encuentren acumulados, cumplir con el deber de solicitar para este proyecto, discusion preferente i el hono-

nable Senado puede, de ese modo, emitir un fallo conciente i previsor.

Volviendo al ferrocarril de Osorno a Puerto Montt que ofrece construir el prestigioso ingeniero don Manuel Ossa, en cuatro años mas, yo no dudo que llegando al Senado los antecedentes que he solicitado, sean informados preferentemente por la honorable Comision de Industria i Obras Públicas, i en seguida, discutido preferentemente por esta Cámara.

El señor BARROS LUCO.—Pido la palabra.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor BARROS LUCO.—Desearia que se oficiara al señor Ministro de Obras Públicas pidiéndole el siguiente dato: si en los presupuestos de los ferrocarriles a que se refiere el proyecto pasado por el Ejecutivo cuya construccion ha de pagarse en vales, está comprendido el material rodante i el equipo de esos ferrocarriles.

Seria conveniente completar los antecedentes de ese proyecto con el conocimiento del costo del equipo de estos ferrocarriles que se piensa construir.

En segundo lugar, desearia que el señor Ministro se sirviera dar la opinion del Gobierno sobre si estos materiales podrán o nó construirse en las fábricas nacionales.

Por los datos que he tomado, estos materiales costaron de millon i medio a dos millones de pesos, que parece que no están consultados en los presupuestos de las obras; i me parece que no habria dificultad para encargar a las fábricas nacionales la construccion de los carros, locomotoras, etc.

Ya que estoi con la palabra, pediria que se diera preferencia en la sesion de hoy a algunos proyectos relativos a permisos para construir ferrocarriles; como el del ferrocarril a Quintero, el de Penco a Lirquen i otro en la provincia de Colchagua.

Hago esta indicacion, porque, no estando presente el señor Ministro de Obras Públicas, no me parece natural que el Senado se ocupe de un proyecto de tanta entidad como el referente a ese ramo i sobre el cual se han pedido ya diversos antecedentes.

Por este motivo, creo que podríamos aprovechar el tiempo ocupándonos de los otros proyectos de ferrocarriles, que se limitan a la simple concesion de permisos para construir esas líneas.

El señor REYES.—Pido la palabra.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor REYES.—Entiendo que la indicacion del honorable Senador por Llanquihue es para que, a nombre de Su Señoría, se pida al Gobierno la remision de los antecedentes relativos a una solicitud del señor Ossa.

El señor ROZAS.—Sí, señor.

El señor REYES.—Yo tengo el mismo concepto que el honorable Senador respecto de las aptitudes i competencia especial del honorable señor Ossa para estos trabajos.

Pero, por lo que he oido, esta solicitud ha sido pasada a la Direccion de Obras Públicas para que estudie la materia; i si está en estudio en la Direccion de Obras Públicas, ¿cómo se va a pedir al Gobierno que la remita al Senado?

El señor ROZAS.—Una vez que esté evacuado el informe de la Direccion de Obras Públicas i reunidos los antecedentes.

El señor REYES.—Yo entiendo que era una remision inmediata lo que deseaba el honorable Senador; pero, con lo que ha espresado el honorable Senador, no tengo nada que decir.

Por lo demas me adhiero a la indicacion del honorable Senador por Lináres para suspender la discusion del proyecto sobre construccion de obras públicas i se trate de asuntos de mas fácil despacho.

El señor LAZCANO (Presidente).—¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

Terminados los incidentes.

El señor SECRETARIO.—Indicacion del señor Barros Luco para que se dé preferencia en la sesion de hoy al proyecto para construir un ferrocarril de Quintero a la línea central i de Penco a Loncoche. La otra solicitud, la que se refiere al ferrocarril a Tinguiririca, está retirada.

El señor BARROS LUCO.—Pero hai un proyecto de la Comision que está pendiente, de modo que lo que se ha retirado no es el proyecto.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—¿Entiendo que esta indicacion se entenderá vijente hasta que haya Ministro?

El señor BARROS LUCO.—Sí, señor Senador.

El señor LAZCANO (Presidente).—Si



no se pide votacion, se dará por aprobada la indicacion.

El señor BALMACEDA. — Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente). — Tiene la palabra Su Señoría.

El señor BALMACEDA. — Encuentro muy aceptable la indicacion del honorable Senador, porque considero muy prudente aguardar la presencia del Ministro de Industria i Obras Públicas, ya que se trata de un proyecto de tanta importancia i sobre el cual no están muy de acuerdo el Gobierno, la Comision i los honorables Senadores. Creo todavía que sería prudente dejar tiempo al Ministro que venga para que estudie las obras que deben tener preferencia sobre las otras.

El señor LAZCANO (Presidente). — Aprobada la indicacion.

El señor BALMACEDA. — Creo que lo natural sería suspender las sesiones del juéves que se dedicaban a tratar de este proyecto.

El señor LAZCANO (Presidente). — El honorable Senador de Lináres — tal vez Su Señoría no estaba en la Sala — formuló indicacion para que el Senado despachara los permisos para construir ferrocarriles, dejando de la mano el proyecto sobre obras públicas, hasta que viniera el Ministro e informara a la Cámara.

El señor BALMACEDA. — La indicacion del honorable Senador de Lináres es para que esos asuntos se sigan tratando los dias juéves?

El señor LAZCANO (Presidente). — Hasta que termine la discusion de los permisos para construir ferrocarriles.

El señor PRO-SECRETARIO:

«Honorable Senado:

La Comision de Industria i Obras Públicas ha tomado en consideracion la solicitud en que don Alberto Cousiño pide que se le otorgue privilejio esclusivo para construir i explotar un ferrocarril a vapor o eléctrico, entre la estacion de Nogales o de la Calera de los Ferrocarriles de Estado i el puerto de Quintero, i se le conceda el uso de la bahía i playa de dicho puerto para la construccion de una dársena i de un dique destinados a la fabricacion i carena de embarcaciones i permiso para construir un muelle al término del ferrocarril.

Este privilejio duraría setenta i cinco años i al cabo de este tiempo el ferrocarril con su material rodante i edificios, i las

dársenas, diques i demas obras anexas pasarian a ser de propiedad del Estado.

La peticion se limita a las concesiones indicadas i a las que de ordinario se otorgan en permisos análogos i no se exige ni garantía ni proteccion alguna del Estado, no obstante de que la realizacion del ferrocarril i demas obras, requiere la aplicacion de un capital que se calcula en cinco millones de pesos.

Esta consideracion i el tratarse de una empresa digna de ser amparada i de indiscutible utilidad i conveniencia, serian motivos suficiente para acojer favorablemente la peticion, la cual se recomienda además por los sólidos argumentos que en favor de la idea consigna la solicitud misma.

Sin embargo, la Comision ha creído indispensable hacer al proyecto que el solicitante formula, algunas modificaciones, que han sido aceptadas por el peticionario, destinadas a dar a la lei el carácter de una simple concesion i no de un privilejio; determinar concretamente la rejion o parte de bahía i playa que podrá usarse para la construccion de la dársena i dique i eliminar algunas de sus disposiciones que son innecesarias i amoldar las restantes a la forma i alcance que tienen comunmente en concesiones de la misma naturaleza.

En conformidad a estas ideas, os recomiendo, en consecuencia, otorgar las concesiones solicitadas, en los términos del siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo 1.º Concédese a don Alberto Cousiño o a quien sus derechos represente:

1.º Permiso para construir i explotar un ferrocarril de vapor o de traccion eléctrica que, partiendo del puerto de Quintero, termine i pueda empalmar su línea con las del Estado, en la estacion de Nogales, del ferrocarril de Calera a Cabildo, o en la estacion de la Calera, del ferrocarril de Santiago a Valparaiso, pudiendo, en este último caso, usar de la vía i demas obras existentes entre Calera i Nogales.

Esta concesion durará por el término de setenta i cinco años continuos, contados desde que el ferrocarril se entregue al tráfico público.

2.º El uso gratuito de los terrenos fiscales que sean necesarios para la construccion del camino, estaciones, desvíos, almacenes, talleres i demas oficinas deti-

nadas al servicio de la vía, calificándose previamente esta necesidad por el Presidente de la República.

3.º El uso de las vías públicas i vecinales en la parte que las recorra o atraviere la línea, siempre que este uso no embaraco o perjudique el servicio público.

4.º La facultad de abrir pozos o utilizar manantiales de agua para el consumo de las locomotoras i demas menesteres de la Empresa. Esta concesion será gratuita en los terrenos fiscales; i el agua que se obtenga de los pozos se considerará como propiedad de los concesionarios.

El uso de los manantiales i apertura de pozos, se entenderá sin perjuicio de terceros.

5.º Permiso para construir en el puerto de Quintero, un muelle terminal del ferrocarril, sometiéndose a las condiciones que para su explotacion fije el Presidente de la República.

6.º El uso de la parte sur-oeste de la bahía i playa del puerto de Quintero, que sea indispensable para la construccion de dársenas, diques i anexos, destinados estos últimos a la fabricacion i carena de embarcaciones, previa calificacion que hará el Presidente de la República de acuerdo con el Consejo de Estado.

Artículo 2.º Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad municipal i particular que se necesiten para el trayecto de la línea, sus estaciones i anexos, como tambien para la construccion de los muelles, dársenas, diques i demas obras anexas.

Artículo 3.º Serán libres de derechos de internacion los rieles, maquinarias i demas materiales destinados a la construccion de los muelles, dársenas i diques i a la construccion i equipo del ferrocarril i sus edificios.

Artículo 4.º Los planos del ferrocarril i las especificaciones de las obras a que esta concesion se refiere, serán sometidos a la aprobacion del Presidente de la República en el término de seis meses, contados desde la promulgacion de la presente lei; los trabajos de construccion de la línea se iniciarán en el término de dos años, i la línea deberá estar concluida i entregada al tráfico público en el término de cinco años, contados ambos plazos desde la aprobacion de los planos.

Artículo 5.º Si los concesionarios no hicieren los trabajos o no entregaren concluida la línea en los plazos indicados, caducarán las concesiones.

Artículo 6.º Las tarifas de carga i pasajeros serán sometidas a la aprobacion del Presidente de la República.

Artículo 7.º Vencido el plazo de setenta i cinco años que dura la concesion, la vía férrea con su material i edificios, los muelles, dársena, diques i demas obras que le sean anexas, pasarán a ser propiedad del Estado.

Podrá, no obstante, adquirir la propiedad de ellas, despues del vijésimo año, contados desde la promulgacion de esta lei, con aviso previo de dos años, pagando su valor de tasacion, mas un diez por ciento, en pesos, oro de dieziocho peniques, o en bonos del Estado del cinco por ciento de interes, estimados al precio de su cotizacion en Lóndres.

Artículo 8.º El concesionario i las personas o sociedades a quienes trasfiera o representen sus derechos, aun cuando sean extranjeras i no residan en Chile, se considerarán domiciliados en la República i quedan sujetos a las leyes del país como si fueran chilenos para la resolucion de todas las cuestiones que se suscitaren con motivo de la presente lei.

Sala de Comisiones, diciembre 1.º de 1903. *Ramon Barros Luco.—Ramon Escobar.—Rafael Errazuriz U.»*

El señor LAZCANO (Presidente).—En discusion jeneral el proyecto.

El señor REYES.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—La tiene Su Señoría.

El señor REYES.—En realidad, dadas las prácticas establecidas en estos últimos años en materia de construccion de ferrocarriles, ya sean por el Estado, ya por particulares, parece que no podria negarse la aprobacion jeneral a un proyecto de esta naturaleza.

No obstante, yo no estoi conforme con seguir esa práctica que, por lo demas, no ha sido siempre en la misma forma.

En años anteriores, cuando se presentaba una solicitud para construir un ferrocarril, se la pasaba a Comision acompañada de los planos de la obra en los que aparecia el trazado i las espropiaciones que debian de verificarse, i la Comision oia en seguida el dictámen de la Direccion de Obras Públicas. I esto era lo ménos que podia hacerse.

Quando se leen las leyes de otros países sobre esta clase de concesiones, realmente uno se abisma al ver la lijereza, la

facilidad con que entre nosotros se despachan esta clase de permisos.

No se indaga si con ellos va a dañarse al interes fiscal o público, si van a perjudicarse los intereses particulares, ni si se prestan a a objeciones dignas de ser tomadas en cuenta. I nada de esto se averigua, ni se sabe porque no se presentan los planos de las obras cuya construccion se solicita.

En otros paises se someten estos permisos a la consideracion i al estudio de una comision especial que se informa, toma datos estadísticos, calcula las ventajas e inconvenientes de la obra i el desarrollo i progreso que ella puede traer.

En seguida quedan los planos a disposicion de quien quiera verlos, a fin de que los perjudicados o los propietarios de los terrenos que va a atravesar la línea o que van espropiarse presenten las objeciones que crean del caso.

I solo despues de cumplidos todos estos trámites se entra a resolver la cuestion por los poderes públicos.

Nada de esto se hace entre nosotros: se procede con una llaneza, con una facilidad que asombra.

Ahora veo que en este proyecto va a declarar el Congreso de utilidad pública terrenos completamente indeterminados. Mejor dicho, va a delegar una facultad estrictamente lejislativa, como es la de declarar la espropiacion por utilidad pública, en manos del Presidente de la República. Pues, este es el funcionario que va a declarar, en vista de planos que aun no se han formado, cuáles terrenos deberán espropiarse.

Lo correcto seria proceder siquiera en la forma en que ántes se hacia i que hoi tanto se ha relajado.

Hoi basta que diga un Diputado o un Senador que el asunto está bastante estudiado, porque un ingeniero dió una mirada a galope por el terreno, para que sin mayores datos se entre a tratar del negocio i se resuelva.

I esto sucede aquí constantemente, cuando en otros paises se exigen los diversos trámites a que me he referido, o a lo ménos la presentacion de un proyecto definitivo i realmente estudiado. Así se procede en Francia, por ejemplo, en donde todas las líneas férreas han sido hechas por particulares.

En el caso de que ahora se trata, no diviso yo que haya peligro para el Estado. Es un simple permiso en que no se pide

ni privilejio ni garantías. Pero el trazado, que aun no se conoce, ¿consultará bien o mal el interes público? ¿Será el que ménos dañe a los particulares que van a verse espropiados? esto no lo sabemos.

Sin embargo yo no haré mayores objeciones a la aprobacion jeneral de este proyecto, pero me reservo reiterarlas i ampliarlas en su discusion particular.

El señor BARROS LUCO.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor BARROS LUCO.—Como el honorable Senador que deja la palabra no se ha opuesto a la aprobacion jeneral de este proyecto, yo me limitaré a recordar que hace veinticinco a treinta años que este negocio fué aprobado por el Congreso, dictándose la lei respectiva que otorgaba la concesion a don Luis Cousiño.

No se trata, pues, ni de un proyecto nuevo ni de un asunto que no se haya estudiado debidamente.

La sensible muerte del señor Cousiño impidió la realizacion de los trabajos. Hoi uno de sus herederos desea llevarla a efecto, i creo que tratándose de una obra ventajosa para el país, no debemos poner obstáculos para que se lleve a término.

El señor BALMACEDA.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor BALMACEDA.—Abundo, señor Presidente, en el mismo modo de pensar que el honorable Senador de Santiago.

En otras ocasiones ya he manifestado a este respecto ideas completamente iguales.

Como miembro de la Comision informante era natural que las hubiera hecho valer en su seno. Sin embargo lo consideré inoficioso en atencion a que la Cámara dos años atras habia aprobado una lei jeneral sobre concesiones para construir ferrocarriles. En esa concesion se consultan ideas de este carácter, por lo que me pareció inútil renovar las mismas observaciones como las que ha hecho presentes el honorable Senador de Santiago, puesto que aquella lei fué aprobada por unanimidad.

En sesiones anteriores del Congreso no se ha despachado proyecto alguno para construccion de ferrocarriles; por manera que en los últimos tiempos no se han construido talvez mas de unos sesenta i

ocho kilómetros por año por el Estado. Por estos motivos, se ha creído necesario dar mayor iniciativa a la industria privada i ya que la iniciativa del Estado no se ha hecho sentir en materia de nuevas obras públicas, dejar a los industriales privados de hacer algo para mover esta enorme carreta de trabajos públicos.

Como decia, a mí me pareció enorme esta delegacion de las facultades del Congreso en el Presidente de la República, en un asunto tan delicado como son las espropiaciones de terrenos, pues esto es de la mision esclusiva del Congreso, único llamado, sin duda alguna, a entender en esta clase de espropiaciones. Estas pueden acordarse solo por razones de un alto interes público.

No consigné, sin embargo, estas observaciones en el seno de la Comision, porque ya el Senado resolvió, por unanimidad o por una mayoría mui considerable, lo contrario en el proyecto a que me he referido.

Por lo demas, en parte pudiera ser esto subsanable, pues podrian hacerse valer estas consideraciones al tratarse de este proyecto en particular.

Me parece que, en cuanto a planos, es útil, necesario i prudente que no se conceda ninguna autorizacion para construir ferrocarriles, sino cuando los planos respectivos se hayan aprobado por el Congreso.

Con lo espresado, dejo espuestos los motivos en virtud de los cuales no formulé en la Comision las mismas observaciones que ahora ha formulado el honorable señor Reyes, con quien estoi en perfecto acuerdo al respecto.

El señor LAZCANO (Presidente).—¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

En votacion.

*Tomada votacion, resultó aprobado en jeneral el proyecto por unanimidad de diez ochos votos.*

El señor LAZCANO (Presidente).—Si el Senado no tiene inconveniente, procederemos a la discusion particular.

En discusion el artículo primero.

El señor PRO-SECRETARIO.—«Artículo 1.º Concédese a don Alberto Cousiño o a quien sus derechos represente:

1.º Permiso para construir i explotar un ferrocarril de vapor o de traccion eléctrica que, partiendo del puerto de Quintero,

termine i pueda empalmar su línea con las del Estado, en la estacion de Nogales, del ferrocarril de Calera a Cabildo, o en la estacion de la Calera, del ferrocarril de Santiago a Valparaiso, pudiendo, en este último caso, usar de la vía i demas obras existentes entre Calera i Nogales.

Esta concesion durará por el término de setenta i cinco años continuos, contados desde que el ferrocarril se entregue al tráfico público.

2.º El uso gratuito de los terrenos fiscales que sean necesarios para la construccion del camino, estaciones, desvios, almacenes, talleres i demas oficinas destinadas al servicio de la vía, calificándose previamente esta necesidad por el Presidente de la República.

3.º El uso de las vías públicas i vecinales, en la parte que las recorra o atraviese la línea, siempre que este uso no embarace o perjudique el servicio público.

4.º La facultad de abrir pozos o utilizar manantiales de agua para el consumo de las locomotoras i demas menesteres de la empresa. Esta concesion será gratuita en los terrenos fiscales; i el agua que se obtenga de los pozos se considerará como propiedad de los concesionarios.

El uso de los manantiales i apertura de pozos, se entenderá sin perjuicio de terceros.

5.º Permiso para construir en el puerto de Quintero un muelle terminal del ferrocarril, sometiéndose a las condiciones que para su explotacion fije el Presidente de la República.

6.º El uso de la parte suroeste de la bahía i playa del puerto de Quintero, que sea indispensable para la construccion de dársenas, diques i anexos, destinados estos últimos a la fabricacion i carena de embarcaciones, previa calificacion que hará el Presidente de la República de acuerdo con el Consejo de Estado.»

El señor LAZCANO (Presidente).—¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

El señor TOCORNAL.—Pido la palabra.

El señor LAZCANO (Presidente).—La tiene el señor Senador.

El señor TOCORNAL.—Segun veo, lo que se otorga por este artículo que propone la Comision, es un simple permiso al solicitante para construir un ramal de ferrocarril; i segun mis recuerdos, al padre del solicitante se le concedió no solo algo sino mucho mas, pues se le conce-

dió un privilegio especial, aparte del permiso.

De tal manera que en aquellos tiempos, en que todo marchaba tan bien, como lo ha dicho el honorable señor Reyes, se otorgó un permiso i además un privilegio, i en los tiempos de ahora, en que todo marcha tan mal, según el concepto de Su Señoría, no se va tan lejos, se deja todo reducido en un simple permiso.

No me parece, pues, que haya inconveniente alguno para aceptar el artículo, ni que debamos titubear en hacerlo. Ojalá se presentasen mil solicitudes como ésta, que impulsan el progreso del país i que no gravan al Estado en un solo centavo.

En segundo lugar, la estension de la línea para la cual se otorga ahora permiso se ha acordado en veinte kilómetros, antes era hasta La Calera i es ahora solo hasta Los Nogales.

Como en la época antigua se formaban planos, es probable que los planos hechos hace treinta años para la obra primitiva, existan todavía en el Ministerio o en los archivos de la Cámara.

Será cosa sencilla buscarlos i no vale la pena de retardar la aprobacion del proyecto exijiendo planos nuevos.

El señor LAZCANO (Presidente).—¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

El señor REYES.—Yo no pediré la palabra, señor Presidente, sino la venia de Su Señoría, para manifestar, en vista de las observaciones del honorable señor Tocornal, que no he tenido el propósito de comparar tiempos con tiempos. Si lo hiciera, tendría que corroborar que aquellos tiempos pasados eran correctos i que los actuales son incorrectos.

Lo único que hice fué recordar cómo se procedía en esta especie de autorizaciones legislativas.

Hasta hace, no ya treinta años, diez solamente, las solicitudes referentes a esta clase de obras no eran despachadas, no diré por la Comision de Obras Públicas, que entonces no existía, sino por la Comision de Gobierno, sin que previamente se presentaran los planos de los trabajos, se supiera qué espropiaciones debían hacerse, etc. Solo en vista de los antecedentes i del dictámen de la Direccion de Obras Públicas, se otorgaba la autorizacion.

El señor TOCORNAL.—Por eso he dicho a Su Señoría que entonces hubo planos al respecto.

El señor REYES.—Si los hubo, conviene traerlos para que el Senado los conozca.

El señor BARROS LUCO.—Hai planos, señor Senador.

El señor REYES.—Lo celebro.

Yo no tengo mala voluntad para esta obra; al contrario, me fué simpática desde que el señor don Luis Cousiño tomó intereses en ejecutarla; pero creo que deben traerse los planos al Senado, a fin de que cuando se trate del artículo 2.º, referente a espropiaciones, se sepa qué terrenos hai que declarar de utilidad pública, i se salve el precepto constitucional.

El señor LAZCANO (Presidente).—¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

En votacion el artículo.

Si no se exige votacion, lo daré por aprobado.

Aprobado.

En discusion el artículo 2.º.

El señor PRO-SECRETARIO.—«Artículo 2.º Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad municipal i particular que se necesiten para el trayecto de la línea, sus estaciones i anexos, como tambien para la construccion de los muelles, dársenas, diques i demas obras anexas.»

El señor REYES.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor REYES.—Convendría dejar este artículo para segunda discusion; quedaría para el juéves venidero i de aquí a entónces habría tiempo para traer los planos.

No sé si los planos con que se piensa ejecutar la línea sean los mismos antiguos.

El señor BARROS LUCO.—Están modificados, porque ántes la línea debía hacerse hasta Calera i ahora puede hacerse solo hasta Nogales.

El señor REYES.—Yo me permito, pues, pedir que se deje el artículo para segunda discusion.

El señor LAZCANO (Presidente).—¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

En votacion.

*Votada la indicacion del señor Reyes para dejar el artículo para segunda discusion, fué desechada por diez votos, con siete a favor.*

El señor LAZCANO (Presidente).—Va a votarse el artículo.

El señor REYES.—Repárese el Senado en que va a delegar sus facultades en el Presidente de la República, infringiendo la Constitución.

El señor TOCORNAL.—La utilidad pública se declaró hace más de treinta años i ahora el ferrocarril tendrá como veinte kilómetros menos, de modo que serán también menos las espropiaciones.

El señor REYES.—Aunque sea una vara de terreno lo que se espropié, se infrinje la Constitución.

El señor MONTT.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor MONTT.—He dado mi voto para que se dejara el artículo para segunda discusión, por deferencia al honorable Senador de Santiago; pero no creo que se infrinja la Constitución aprobándose el artículo.

Para probar esto podría aducir varias consideraciones teóricas i prácticas, pero ya está cerrado el debate; así es que me limito a estas dos palabras, para que no se estrañe que apruebe el artículo habiendo votado en favor de la segunda discusión. No encuentro que se infrinja el precepto constitucional.

El señor REYES.—¿Cómo no se ha de infringir la Constitución si se dice que se declara de utilidad pública lo que el Presidente de la República acepte como tal en vista de los planos de la línea!

El señor MONTT.—Podría declararse la utilidad pública aun sin nombrar al Presidente de la República i, entónces, las cuestiones que se suscitaban en la práctica serían resueltas por los Tribunales de Justicia. Si un propietario, por cualquiera razón, creyera que no se refería a él la espropiación, buscaría el amparo judicial.

El señor REYES.—Cuando hai cuestión sobre el valor de lo espropiado, se ocurre a los Tribunales; pero yo no sé cómo se puede espropiar terrenos para una línea sin tener a la vista los planos.

*Votado el artículo 2.º, fué aprobado por quince votos contra dos.*

El señor LAZCANO (Presidente).—En discusión el artículo 3.º

El señor PRO-SECRETARIO.—«Artículo 3.º Serán libres de derechos de internación los rieles, maquinarias i demás materiales destinados a la construcción de los muelles, dársenas i diques i a la cons-

trucción i equipo del ferrocarril i sus edificios.

El señor BANNEN.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor BANNEN.—Encuentro muy vaga la concesión que consulta este artículo. Aplicándola con toda latitud, podrían internarse libres de derechos toda clase de materiales de uso común, como maderas, cemento, pinturas, vidrios, para la construcción de edificios. Mientras tanto, creo que el espíritu de la ley no este, sino declarar libres de derechos ciertos artículos especiales, como rieles, maquinarias, artículos de ferretería i otros que se usan exclusivamente en las líneas férreas i en las otras obras que el concesionario se propone construir.

De modo que sería conveniente limitar la concesión, no digo que a los rieles i maquinarias, pero limitarla a ciertos artículos.

El señor SAAVEDRA.—Los rieles i maquinarias están libres de derechos.

El señor BANNEN.—Encuentro muy amplia la palabra «materiales».

Si no se encontrara desde luego alguna fórmula conveniente, podríamos dejar el artículo para segunda discusión.

El señor SAAVEDRA.—Se entendería esta concesión tal como se han entendido siempre todas las concesiones análogas.

El señor BARROS LUCO.—Podría fijarse una cantidad como máximo, por ejemplo, un millón de pesos.

El señor BANNEN.—Cambiemos la redacción del artículo tomando como norma las disposiciones análogas de otras leyes de esta clase, i para consultar esas leyes habría que dejar el artículo para segunda discusión.

El señor TOCORNAL.—Me parece muy atendible la observación del honorable Senador de Malleco, creo que debe determinarse un poco esta concesión, i como no tenemos a la mano leyes análogas que consultar, acepto que se deje el artículo para segunda discusión.

El señor SILVA CRUZ.—Tal vez no haya necesidad de reservar el artículo para segunda discusión, pues, durante la suspensión de la presente sesión tendríamos tiempo de consultar otras leyes i en la segunda hora continuaríamos la discusión del artículo.

El señor LAZCANO (Presidente).—Como el proyecto no alcanzará a despa-

charse en la primera hora, talvez seria aceptable el procedimiento que indica el honorable Senador por Bio-Bio, de dejar este artículo para tomarlo en consideracion en la segunda hora, a fin de poder ver, entre tanto, la latitud que se ha dado a esta consesion en otros permisos.

El señor BANNEN.—Pero, para determinar la cantidad, seria preciso estudiar un poco los antecedentes.

Mi propósito no es, en manera alguna, estorbar el despacho del proyecto. Pero, la consideracion de que se haya puesto en

discusion de improviso, puede decirse, este asunto justifica mas todavia la peticion de segunda discusion.

El señor LAZCANO (Presidente).— Se suspende la sesion.

*Se suspendió la sesion.*

## SEGUNDA HORA

*Se constituyó la Sala en sesion secreta.*

PEDRO A. PÉREZ B.,  
Redactor.

---