

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

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

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

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

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

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

Una última consideracion debo hacer sobre la inconveniencia del decreto.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.º Ferrocarril trasandino.

Se levantó la sesion.

RAIMUNDO SILVA CRUZ,
Redactor.

Sesion 33.ª ordinaria en 13 de agosto de 1886

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CUADRA

SUMARIO

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

supuestos i que ha acordado que ésta funcione durante el receso del Congreso.—Se resuelve que dicha comision puede funcionar durante el receso de las sesiones.—Se da lectura al proyecto que otorga ciertas concesiones al señor Brown para la construccion de un ferrocarril entre Santiago i Valparaiso por la via de Melipilla, i a los antecedentes del negocio.—El señor Altamirano informa verbalmente, a nombre de la Comision de Gobierno, sobre este proyecto, que cree no debe aprobarse.—El señor Vergara (Ministro de lo Interior) adhiere a la opinion de la comision.—En votacion el informe, es aprobado con un voto en contra, i en consecuencia es desechado el proyecto.—Se acuerda comunicar esta resolucion a la otra Cámara sin esperar la aprobacion del acta.—Se pasa a tratar de la solicitud del don Miguel F. del Fierro para la construccion de un ferrocarril trasandino por el sur.—Se da lectura a los antecedentes.—El señor Cuadra (Presidente) cree que convendria que este negocio volviera a comision.—Hacen uso de la palabra los señores Altamirano, Recabarren i Vergara (Ministro de lo Interior).—Habiendo llegado la hora se suspende la sesion.—A segunda hora se constituye la Sala en sesion secreta para ocuparse del despacho de solicitudes particulares.

Asistieron los señores:

Altamirano, Eulojio	Recabarren, Manuel
Antúnez, Carlos, (Ministro de la Guerra)	Rodríguez, Juan E.
Besa, José	Rodríguez Rozas, Joaquin
Castillo, Miguel	Saavedra, Cornelio
Concha i Toro, Melchor	Sánchez Fontecilla, Mariano
Correa i Toro, Carlos	Valenzuela C., Manuel
Cuevas, Eduardo	Vergara A., Aniceto
Encina, José Manuel	Vergara, José Francisco.
García de la H., Manuel	Vergara, José Ignacio (Ministro de lo Interior)
Lamas, Víctor	Vial, Ramon
Lillo, Eusebio	Zañartu, Javier Luis
Martínez, Aristides	i el señor Ministro de Hacienda.
Puelma, Francisco	

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

En seguida se dió cuenta:

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

«Santiago, 12 de agosto 1886.—Esta Honorable Cámara ha aprobado sin modificacion el proyecto acordado por el Honorable Senado por el cual se aprueban las cuentas de inversion de los caudales públicos correspondientes a los años de 1880 i 1881.

Lo que tengo el honor de comunicar a V. E. en contestacion al oficio núm. 191, fecha 22 de diciembre de 1883.

Devuelvo los antecedentes.

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

«Santiago, 12 de agosto de 1886.—Esta Honorable Cámara ha tenido a bien aprobar sin modificacion el proyecto de lei acordado por la que V. E. preside que tiene por objeto conceder un suplemento de trece mil pesos al ítem 1.º de la partida 39 del presupuesto del Ministerio de lo Interior.

Devuelvo los antecedentes.

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

Se mandó comunicarlos al Ejecutivo.

2.º De los siguientes informes de mayoría i minoría de la Comision de Gobierno, sobre las solicitudes para construir ferrocarriles en la provincia de Tarapacá:

INFORME DE LA MAYORÍA

«Honorable Cámara:

Vuestra Comision de Gobierno ha tomado en atenta consideracion las solicitudes presentadas por don Eduardo Délano i por don Carlos Swinburn en representacion de los señores Campbell Outran i C.^a

Pide el primero en la última solicitud que ha presentado, que se le conceda autorizacion para construir un ferrocarril que, partiendo desde el puerto de Patillos, o desde la caleta de Chupana, llegue hasta la salitrera Lagunas, pudiendo espropiar con tal objeto los terrenos de propiedad particular i ocupar los del Estado que fueren necesarios para la construccion de la via, estaciones, maestranza, bodegas, etc. El ferrocarril será privado i destinado esclusivamente al acarreo de los salitres de Lagunas.

Por su parte, el señor Swinburn pide, en nombre de sus representados, permiso para construir un ferrocarril destinado a unir el puerto de Caleta Buena con el canton salitrero de Negreiros i Huara, con las condiciones prolijamente detalladas en el pliego acompañado a su solicitud.

Pocas veces, talvez nunca, habria resuelto el Senado una cuestion mas grave, de consecuencias mas trascendentales que la que se encierra bajo las modestas apariencias de las solicitudes ya indicadas. Si para dictar una lei cualquiera, el mas atento estudio, el mas detenido exámen es un deber que se impone a los lejisladores, en el presente caso, en que talvez se va a jugar la suerte de la mas importante de nuestras industrias i de poblaciones hoy dia florecientes, aquel deber de la meditacion i del exámen prolijo de todas las faces que la cuestion presenta se impone con mayor fuerza.

La Comision ha comenzado por estudiar el asunto sometido a su exámen bajo el aspecto legal, es decir, ha comenzado por preguntarse si habria alguna razon fundada en lei que impidiera al Senado tomar en consideracion i resolver con toda libertad lo que estimara mas justo sobre las solicitudes presentadas, i ha concluido por responderse que, a su juicio, la accion del Congreso está completamente libre i desembarazada para hacer o negar las concesiones que se solicitan, inspirándose única i esclusivamente en consideraciones de interes público.

Otra mui diversa habria sido la opinion de la Comision si hubiera tenido que informar ántes del 29 de enero último.

Hasta esa fecha existian los privilejios otorgados a Montero Hnos., o a los que actualmente representan sus derechos, pues nada habia dicho en contrario la única autoridad que podia pronunciar la caducidad segun los supremos decretos de julio 11 de 1868, mayo 18 de 1869 i octubre 26 de 1871.

Pero el 29 de enero la situacion cambió completamente. El Supremo Gobierno de Chile, ejerciendo los derechos i facultades que le habian sido reservadas al Gobierno peruano, declaró «que habian caducado el

permiso i privilejio concedidos a Montero Hnos. por el mencionado decreto de 26 de octubre de 1871».

¿Estaba llamado el Gobierno a hacer esta declaracion? La Comision cree que sí, teniendo presente el número 20 del supremo decreto de 1871, que dice:

«El Gobierno podrá declarar caduca esta concesion de propia autoridad, i sin mas trámites, siempre que no se comiencen las obras en los plazos estipulados o se suspendan los trabajos durante un año».

No solamente se encuentra esta facultad reservada al Gobierno en el decreto citado. Igual reserva, i esplicada con la misma claridad, se encuentra en los decretos de 1868 i 1869 que otorgaron a Montero Hnos. las dos primeras concesiones.

El número 30 del decreto de 1868 dice a la letra: «Montero Hnos. reconocen en el Gobierno el derecho de declarar la caducidad de este contrato en los casos a que se refieren las cláusulas 25 i 26».

El número 20 del decreto de 1869 dice a su vez: «Montero Hnos. reconocen en el Gobierno el derecho de declarar la caducidad de este contrato, siempre que no se comience la obra en el plazo estipulado en la cláusula 3.^a, o se suspenda el trabajo durante un año».

Como se vé, desde la primera hasta la última concesion, se ha reservado invariablemente al Gobierno la facultad de declarar la caducidad de los privilejios que otorgaba, llegados que fueran los dos casos que los mismos contratos contemplan, invariablemente, tambien.

La controversia sobre la subsistencia o caducidad de los privilejios tenia que ser resuelta, a juicio de la Comision, por el Gobierno, i ántes de que este se pronunciara, no habia cuestion que someter el exámen de la justicia ordinaria.

Montero Hermanos ha reconocido constantemente en el Gobierno el derecho de declarar la caducidad, i si éste no hacia semejante declaracion, talvez porque estimaba que los concesionarios habian cumplido bien todas sus obligaciones, no comprende la comision cómo habria podido someterse la cuestion a la decision de los tribunales, ya que no podria sostenerse que habria en este caso accion popular para exigir de la justicia ordinaria un pronunciamiento que el Gobierno se negaba a hacer.

A juicio de la Comision, la controversia sobre la caducidad o subsistencia de los privilejios se ha fallado i resuelto por quien debia hacerlo, por quien estaba llamado por cláusulas claras i espresas de los contratos o concesiones para hacer esa declaracion.

Lo espuesto no significa, sin embargo, que la Comision no dé importancia a la demanda que don Nicolas Linnich, como representante de la Compañía de los ferrocarriles salitreros, ha entablado contra el Fisco, a fin de que se declare que está vijente el privilejio otorgado en 1871 a las ramificaciones de los ferrocarriles de Iquique i de Pisagua.

El Gobierno podia declarar la caducidad en dos casos, esto es, si los concesionarios no habian comenzado la obra en los plazos estipulados, o si habian suspendido los trabajos durante un año, pero cabe la cuestion, cabe la duda de si el Gobierno ha estimado bien los hechos, si no ha habido fuerza mayor, si es o no imputable a Montero Hermanos o a la sociedad que hoy representa sus derechos, sea la inexecucion de

algunas líneas, sea la suspension de los trabajos, i desde que estas dudas existen, los tribunales de justicia están llamados a resolverlas, calificando ellos mismos, i previamente, su propia competencia.

Pero la demanda interpuesta ¿tiene fuerza bastante para paralizar la accion del Congreso? Declararla como lo ha sido la caducidad de los privilejios, ¿bastaria con que un ciudadano se presentara dando aviso a la Cámara de que ha entablado demanda, pidiendo en los tribunales la declaracion contraria, para que el Congreso no pudiera legislar sobre construccion de nuevas líneas férreas en Tarapacá?

Antes de pronunciarse sobre la cuestion propuesta, la Comision tomó conocimiento de todos los antecedentes que una latísima discusion, en la cual han tomado parte muchos funcionarios i muchas corporaciones, ha ido aglomerando.

No contenta con esto, llamó a la sala de su despacho a los interesados, con escepcion del señor Swinburn porque no tenia conocimiento hasta ese momento de la solicitud que ha presentado, i alegaron ampliamente sobre todos los puntos que creyeron de interes.

Hoy la Comision se pronuncia en el sentido de que, a su juicio, la demanda interpuesta no puede embarazar la accion del Congreso.

En primer lugar, hasta el momento en que la Comision emite su dictámen, la demanda no ha sido contestada; no hai, pues, propiamente todavía litis-pendencia. Para que esa demanda se convierta en un documento cuya importancia pueda ser apreciada por el Senado, es necesario que se le avise que los tribunales se han declarado competentes para conocer i resolver la cuestion suscitada, pues, ántes de que esto suceda, ese escrito, si bien revela la ilustracion i el talento de su autor, carece de fuerza para embarazar las resoluciones del lejislador.

Pero la comision se ha puesto aun en el caso de que ya estuviera trabada la litis, i siempre cree que las solicitudes pendientes pueden ser discutidas i resueltas sin inconveniente alguno, sea para el Estado, sea para Montero Hermanos o los que actualmente representan sus derechos.

Si los tribunales se declaran incompetentes, o si declarándose competentes, rechazan en definitiva la demanda, el decreto de 29 de enero queda en pié, la caducidad de los privilejios será la situacion legal ya inamovible, i las nuevas concesiones que pueda hacer el Congreso quedarán firmes i surtirán todos sus efectos.

Si, por el contrario, la demanda fuera aceptada, vendria por el mismo hecho la declaracion de que los privilejios subsistian, el decreto de 29 de enero quedaria sin valor i no produciria efecto alguno, i las nuevas concesiones que se le hubieran hecho, pendiente la litis i durante el régimen de caducidad que llamaremos provisorio, caerian tambien por tierra, siendo de cuenta esclusiva de los concesionarios los gastos i sacrificios que hubieran hecho.

La idea de que en ningun caso pueda afectar responsabilidad al Estado, por las concesiones que haga ahora, debe quedar consignada en la lei si se creyera que no basta que de ella se haga mérito en la discusion i en este informe.

Hemos dicho que, al legislar libremente el Congre-

so sobre esta materia, en nada daña el derecho de Montero Herraños, porque es evidente que una lei posterior, i que se dictaria estando pendiente la litis, no altera en nada las bases de su defensa.

Por estas consideraciones, la Comision ha creido que no deba consagrar en este informe, con el propósito de discutir las una a una, las diversas consideraciones legales que los interesados han hecho valer en el curso de una discusion que no ha podido ser mas ilustrada ni mas lata.

Para la Comision, el decreto del 29 de enero, o no significa nada, o significa la libertad devuelta al Congreso para legislar en materia de ferrocarriles en la provincia de Tarapacá, i ya se ve que la Cámara puede hacer uso de esta libertad sin dañar ningun derecho.

Pero no es bien propio decir que el Congreso pueda legislar con toda libertad en esta materia.

El supremo decreto de 29 de enero declaró la caducidad de los privilejios concedidos por el de 26 de octubre de 1871; pero han quedado subsistentes las concesiones hechas por los decretos de 11 de julio de 1868 i 18 de mayo de 1869.

El artículo 28 del supremo decreto de 1868 dice: «La Empresa tendrá la preferencia para establecer cualesquiera caminos de fierro en la provincia de Tarapacá, bajo las mismas condiciones en que se propongan por otros empresarios durante el término del privilejio».

El artículo 1.º del mismo decreto es el que determina el privilejio i su duracion.

Para la comision es evidente que la concesion que se haga a los señores Delano i Campbell Outran tiene que subordinarse al derecho de Montero Herraños, o de los que hoi lo representan, para tomar de su cuenta la construccion de esos ferrocarriles por el tanto. Se trata de ferrocarriles para la provincia de Tarapacá, i como se ha visto, el artículo 28 abraza todo ese territorio i todos los caminos de fierro que se proyecten.

Habrá, pues, de respetar el Congreso este derecho de preferencia en igualdad de circunstancias.

Pero si no hai consideraciones basadas en la lei o en los contratos que puedan detener al Congreso, ¿puede entónces con ánimo lijero acordar las concesiones que se solicitan? ¿En nada se opondrá a la construccion de los nuevos ferrocarriles el interes público, el interes de la industria salitrera, el interes fiscal, el progresivo desarrollo de las florecientes ciudades de Tarapacá?

Es esta la faz mas considerable de la cuestion, la única que ha llevado el temor i la duda al ánimo de la Comision: el temor de aconsejar al Senado una medida que, importando fabulosas riquezas para unos pocos, significará la ruina de los demas.

Los infrascriptos no conocen personalmente las localidades ni tienen los datos necesarios para calcular con exactitud los resultados que se producirian con las construccion proyectadas.

Pero, parece un hecho cierto que la salitrera de Lagunas i la de los señores Campbell Outran son las mas poderosas por la abundancia i la lei de sus caliches, hasta el punto de que el dia en que puedan

transportar con presteza i a bajo precio sus salitres a la costa, toda competencia o toda concurrencia en la produccion con las demas salitreras se hace imposible. El mayor número tendría que abandonar el campo i presenciara la ruina de sus valiosos intereses comprometidos en el desarrollo de esta industria.

Antofagasta e Iquique verian comprometido tambien todo su porvenir.

El interes fiscal, quedando a la merced de pocos productores, sufriría del mismo modo.

La Comision se ha preocupado, pero sin éxito, de encontrar una salida a esta situacion tan compleja.

La riqueza que se llama salitre no puede ser tratada con el mismo método que se emplea para desarrollar i favorecer la agricultura i la minería. Tratándose de estas últimas, el interes nacional nos lleva a fomentar su ilimitado desarrollo. Pero el salitre que solo nosotros poseemos en el mundo, que tiene en los mercados una demanda limitada, porque es limitado el consumo, no admite un desarrollo excesivo en la produccion sin sufrir una depreciacion inmediata i sin que produzca dolorosos quebrantos en la vida de la industria misma.

¿Cuál sería el deber i el interes del Estado en presencia de la industria salitrera? Cree la Comision que su deber i su interes serian el de colocar a todos los industriales mas o ménos en la misma situacion en cuanto fuera posible. Desde que no podemos forzar la produccion, le conviene al país que la cantidad total que podemos esportar se deba al esfuerzo de mayor número de industriales, i de ningun modo le conviene que el mayor número sucumba ante la situacion mas ventajosa de dos o tres privilegiados.

La espropiacion de los ferrocarriles salitreros, medida aconsejada por muchos hombres patriotas, por muchos espíritus previsores, pondrian al Gobierno en situacion de dominar el problema por medio de un sistema de tarifas hábilmente calculado.

El directorio del ferrocarril de Copiapó nos ha dado el ejemplo i ha hecho ver prácticamente cómo por un buen sistema de tarifas se puede colocar en situacion mas o ménos igual a las personas que dedican su capital i su trabajo a la misma industria.

La construccion de los ferrocarriles de que se trata por cuenta del Estado, sería otro medio aunque no de la importancia del anterior, para poder mantener el desarrollo de la industria dentro de límites que el interes del Estado señalara.

Por último, un arreglo con los actuales dueños de los ferrocarriles salitreros, mediante el cual aceptarían un sistema de tarifas que pusiera a Lagunas, por ejemplo, en lo que se relaciona con la presteza i costo del acarreo, en situacion igual a la del mas favorecido hoi dia, pero no en situacion superior, sería otro medio que podría i debería haberse ensayado para dominar la dificultad.

El Senado comprende fácilmente que la Comision no puede indicar de una manera precisa cuál de estos caminos sería el mejor. Carece de los datos que necesitaría para poder formular un proyecto de tanta gravedad e importancia, i por eso se limita a hacer insinuaciones.

La Comision declara tambien que si en el debate suje una indicacion cualquiera que revele el propósito de solucionar las dificultades de Tarapacá de

una manera que consulte el bien común, se reserva toda su libertad de acción para aceptar i apoyar esa indicación.

Pero si pueden ser muy graves los resultados que habrán de producir las concesiones que discute este informe, la Comisión no ha aceptado ni por un momento la idea de pedir al Senado que las rechace, manteniendo el *statu quo*. Ello equivaldría a declarar caducados los privilegios por decretos i por sentencias i a mantenerlos en la práctica firmes i subsistentes, no ya por un determinado número de años, sino por término indefinido o muy largo.

Esta situación no es aceptable. Si no se propone por el Gobierno, que es el primero llamado a hacerlo, o por algún señor Senador, un medio que establezca en Tarapacá un régimen de justicia i de equidad para todos, la Comisión cree que se halla en el deber de recomendar ante la Cámara la aceptación de las peticiones a que se ha referido.

Cree la Comisión que, discuriendo como lo hace, no incurre en contradicción. Es cierto que el despacho liso i llano de las concesiones traerá un verdadero trastorno en las condiciones de la industria salitrera, i que esta consideración debería aconsejar su rechazo.

Pero el mantenimiento del *statu quo*, el reconocimiento de un privilegio de hecho, de duración indefinida en favor de los actuales dueños de los ferrocarriles salitreros, crearía una situación que la Comisión no acepta por consideración alguna.

Durante años, todos los altos cuerpos del Estado i los mas encumbrados funcionarios se han ocupado en estudiar la cuestión de la subsistencia i caducidad de los privilegios. Parecía que el resultado práctico que se buscaba con ese estudio era el de saber si podrían hacerse o no muchas concesiones para construcción de ferrocarriles en Tarapacá i, en el primer caso, hacerlas.

Habría algo de irritante en una resolución del Senado que importara decir: ayer no otorgaba las concesiones porque me lo impedían los privilegios, i hoy, que no existen esos privilegios, tampoco las otorgo, porque me lo impide el interés público. Por lo ménos, si esta última es la opinión del Senado, debe declararlo para que los interesados abandonen toda esperanza i suspendan los litijios en que están empeñados, porque ya sería inútil continuarlos.

La Comisión, pues, se ha dicho que, si es posible tomar cualquiera de los caminos que deja indicados, ella aceptará toda indicación que eso conduzca; pero si lo único que se desea es mantener la situación actual, entónces dará su voto a los proyectos que autoricen la construcción de los ferrocarriles de Lagunas i de Negreiros.

Los que suscriben este informe deben todavía hacer presente que las opiniones que sustentan solo a ellos afectan.

Por motivos particulares no han tomado parte en el acuerdo los señores Puelma i Varela, e informa por separado el señor García de la Huerta.

Hecha la precedente exposición, correspondería ya proponer a continuación los dos proyectos de lei destinados a resolver favorablemente las peticiones de los señores Délano i Swinburn. Ello sería facilísimo,

pues, tratándose de simples concesiones que no envuelven privilegio alguno, esos proyectos podrían ser redactados en el momento mismo de la discusión.

Lo importante, lo que puede dar lugar a un debate muy laborioso i muy serio, es la aprobación o el rechazo en general de la idea de permitir la construcción de nuevas líneas férreas en Tarapacá.

Si la idea de hacer por ahora nuevas concesiones fuera desechada por la Cámara, la presentación de los proyectos no tendría objeto. Si esa idea, por el contrario, fuera aprobada, la Comisión presentaría los proyectos en la sesión siguiente para que se pudiera proceder a la discusión particular.

En consecuencia, la Comisión de Gobierno pide al Honorable Senado se sirva declarar si aprueba o no en general la construcción de un ferrocarril que una la salitrera «Lagunas» con un punto de la costa comprendido entre Chipana i el puerto de Patillos, i de otro ferrocarril que una el puerto de Caleta Buena con el cantón salitrero de Negreiros i Huara.

Sala de la Comisión, 12 de agosto de 1886.—*Eulogio Altamirano.—Eduardo Cuevas.*

INFORME DE MINORÍA

«Honorable Senado:

Como miembro de la Comisión de Gobierno, tengo el honor de informar separadamente sobre las solicitudes relativas a la construcción de nuevas líneas férreas en la provincia de Tarapacá.

Concuro en opiniones con mis dos honorables colegas que firman el informe en mayoría sobre todos los puntos relativos a los intereses fiscales e industriales afectados por las solicitudes; pero disiento en cuanto a la oportunidad de la construcción de nuevas líneas en Tarapacá.

Considero ajustado a los preceptos de nuestra Constitución el decreto de 13 de agosto de 1881, que declaró de la competencia de los tribunales de justicia las cuestiones que se relacionaban con la subsistencia o caducidad de los privilegios otorgados a los ferrocarriles de Tarapacá, i no reproduciré los fundamentos de mi opinión porque ellos fueron debidamente espuestos en el informe que tuve el honor de dar al Presidente de la República en 30 de noviembre de 1883 en unión con dos señores Senadores, i que se publicó en el *Diario Oficial* de 12 de enero de 1884.

Llegábamos en ese informe a la conclusión de que, a pesar de haber razones para creer que los privilegios habían caducado, la cuestión era de carácter judicial.

La circunstancia de haberse declarado la caducidad en decreto de 29 de enero del presente año, no ha modificado la opinión ántes manifestada, porque creo que un decreto no puede privar a nadie de un derecho de propiedad, que la Constitución ha declarado garantía individual, subordinada únicamente a las sentencias de los tribunales o a las leyes que lo declaren de utilidad pública.

Por estas breves consideraciones, i habiendo ya juicio iniciado ante los tribunales de justicia, estimo que sería prudente diferir toda resolución sobre las solicitudes que motivan este informe.—Santiago, 13 de agosto de 1886.—*M. García de la Huerta.*

Se mandaron publicar.

3.º De una solicitud de don Manuel Gallo Montt, con la que acompaña nuevos antecedentes en oposicion del proyecto de lei que hace concesiones a don Rafael Barazarte para la construccion de un ferrocarril entre el puerto de Paposo i el mineral del Desierto.

A sus antecedentes.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Pasaremos a la órden del dia. En el primer lugar de la tabla está el proyecto que concede un suplemento de 300,000 pesos al presupuesto del Ministerio de Hacienda. Va a leerse.

El señor **Secretario**.—Dice así:

«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

«El ítem 2.º de la partida 37 del presupuesto de Hacienda, destinado para la formacion de terrenos i obras de defensa en la bahía de Valparaiso, se ha agotado en estos últimos dias; i para continuar con actividad los trabajos del malecon i formacion de terrenos en ese puerto, i evitar los considerables perjuicios que se sufririan con su paralización, es indispensable autorizar el gasto de las cantidades necesarias para la marcha de esos trabajos hasta terminar el año corriente.

Con este objeto i de acuerdo con el Consejo de Estado, someto a vuestra aprobacion el siguiente proyecto de lei:

«Concédese un suplemento de trescientos mil pesos (§ 300,000) a la partida 39, ítem 2.º del presupuesto del Ministerio de Hacienda, destinados a la formacion de terrenos i obras de defensa de la bahía de Valparaiso».

Santiago, 9 de agosto de 1886.—DOMINGO SANTA MARÍA.—*H. Pérez de Arce*».

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

El señor **Zañartu**.—Aun cuando siento que el señor Ministro de Hacienda no se encuentre presente en la sala, creo que el despacho de este proyecto no debe demorarse, pues las razones que el señor Ministro espuso en la sesion anterior manifiestan la necesidad i urjencia de dictar esta lei.

Por otra parte, los datos i esplicaciones que el mismo señor Ministro de Hacienda dió a la Cámara, me parecen suficientes para dar mi voto al proyecto.

Se dió por aprobado el proyecto, i se acordó pasarlo a la otra Cámara sin esperar la aprobacion del acta.

Se dió lectura al siguiente oficio de la Cámara de Diputados:

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

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

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

Puesto en discusion jeneral i particular a la vez, se dió por aprobado por asentimiento tácito de la Sala.

Se puso en discusion jeneral i particular el proyec-

to contenido en el siguiente informe de la Comision d' Hacienda:

«Honorable Cámara:

Vuestra Comision de hacienda ha examinado la solicitud de la Fábrica de Pólvora de San Bernardo, que pide una declaracion lejislativa sobre la intelijencia que se debe dar al artículo 2.º de la lei promulgada el 12 de enero de 1884, i como de los antecedentes sobre la discusion de la lei resulta que realmente se tuvo en mira que el valor de los artículos importados no excediera de seis mil pesos anuales, os proponemos el siguiente proyecto de lei:

Artículo único.—Se declara que los seis mil pesos de que habla el artículo 2.º de la lei de 12 de enero de 1884, es el valor de las sustancias libres de derechos que la Fábrica de Pólvora de San Bernardo podrá introducir en cada año de los que comprende el término concedido por el artículo 1.º de dicha lei».

Sala de la Comision, agosto 5 de 1886.—*J. P. Vergara.—José Besi.—Victor Lamas*».

La lei de 12 de enero de 1884, dice así:

«Artículo 1.º Se declaran libres de derechos de importacion por el término de cinco años al nitrato de potasa i al cloruro de potasio que la Fábrica Nacional de Pólvora de San Bernardo necesitare como materia prima para la elaboracion de la pólvora de guerra i de caza.

Art. 2.º El valor de los artículos importados no podrá exceder de la suma de seis mil pesos i deberá justificarse anualmente el empleo de las materias espresadas.

Art. 3.º El Presidente de la República dictará las medidas necesarias para comprobar que las sustancias introducidas han tenido la debida aplicacion.

El establecimiento favorecido perderá con cualquier acto con que tratase de falsear las disposiciones de la presente lei las concesiones que ella le otorga.

Art. 4.º Lo dispuesto en esta lei se hará estensivo a las demas fábricas de pólvora de caza i de guerra que en adelante se establecieren».

El señor **Cuadra** (Presidente).—El punto que ha ofrecido dudas es: que por el artículo 2.º de la lei de 12 de enero de 1884 se dispuso que el valor de las materias importadas no podria exceder de 6,000 pesos, i aun cuando en el mismo artículo se indica que *anualmente* deberá justificarse el empleo de dichas materias, no se espresó de un modo claro que la cuota de 6,000 pesos era anual. Aunque de las actas del Senado consta de que tal es la intelijencia que debe darse a la lei, sin embargo parece que por parte del Gobierno ha habido dificultades para interpretarla así.

Debe entenderse, pues, que el valor de los artículos importados no podrá exceder de 6,000 pesos por cada uno de los cinco años a que se refiere el artículo 1.º de la lei de enero de 1884.

El señor **Zañartu**.—Yo desearia saber si los concesionarios han hecho uso ya de este derecho en el primer año.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Los peticionarios han tramitado su solicitud por habérseles dicho que el valor de los artículos importados no podria exceder de 6,000 pesos en los cinco años.

El señor **Zañartu**.—Pero, ¿ya han hecho uso de la cuota correspondiente al primer año?

El señor **Pérez de Arce** (Ministro de Hacienda).—Sí, señor Senador.

El señor **Zañartu**.—De modo que aun les resta las relativas a cuatro años mas.

El señor **Pérez de Arce** (Ministro de Hacienda).—Si el señor Presidente me permite, yo podría dar una esplicacion sobre este particular.

Los concesionarios han hecho uso del derecho que les otorga el artículo 2.º de la lei de 12 de enero de 1884, pero ha habido dudas respecto de la intelijencia que debe darse a la lei; porque si es verdad que aquéllos pidieron liberacion de derechos por cinco años a razon de 6,000 pesos por año, no es ménos cierto que en el testo de la lei se deja entender que los seis mil pesos son por los cinco años; así es que se ha creído conveniente esperar que el Congreso viniera a resolver la dificultad por medio de una lei aclaratoria de la de enero de 1884. I debo advertir que el plazo espira en estos dias. El Gobierno, haciendo uso de facultades que le otorga la Ordenanza de Aduanas, ha hecho despachar aquellos artículos en cierta forma; pero ya el plazo espira.

El señor **Zañartu**.—Agradezco las esplicaciones dadas por el señor Ministro, i en vista de ellas no tengo inconveniente en aprobar el proyecto.

No habiendo hecho uso de la palabra otro señor Senador se dió por aprobado el proyecto en jeneral i particular.

El señor **Lamas**.—Suplico al señor Presidente se sirva hacer pasar este proyecto a la otra Cámara, sin esperar la aprobacion del acta.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Así se hará, señor Senador, si no hai inconveniente por parte del Senado.

Queda así acordado.

Se leyó el siguiente mensaje:

"Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

A mediados del año anterior, los propietarios de las casas números 177 i 179, ubicadas en la calle de las Delicias de esta ciudad, i el de la número 40, ubicada en la calle de Teatinos, acreditaron un representante para que ofreciera en venta al Gobierno las mencionadas propiedades, que deslindan todas ellas con el Palacio de la Moneda, i cuya adquisicion por parte del Fisco entraña indudablemente ventajas positivas.

A pesar de haberse juzgado aceptables las propuestas hechas, no era posible celebrar por de pronto un contrato definitivo de compra-venta, por carecer el Gobierno de la autorizacion indispensable para efectuar el gasto consiguiente, por lo que habe de limitarme a dictar el decreto de 3 de agosto del citado año, en virtud del cual se facultó al director del Tesoro para celebrar con los dueños el correspondiente contrato, con la cláusula resolutoria de no concederse por el Congreso los fondos necesarios, i en este evento los vendedores tendrian el derecho de desistirse, pasado el término de sesenta dias, contados desde la fecha en que se firmaron las respectivas escrituras.

Creo supérfluo manifestaros que, no obstante el vivo interes que habia en el Gobierno para recabar del Congreso los fondos que exigen el cumplimiento del contrato celebrado, no fué posible someter a vues-

tra consideracion un proyecto de lei en tal sentido, en fuerza de la labor extraordinaria que entónces pesaba sobre vosotros.

En esta emergencia, los vendedores, haciendo uso del derecho que se les reservó, se desistieron del contrato.

Sin embargo, tres de ellos se han presentado nuevamente al Gobierno renovando sus propuestas en términos poco mas o ménos iguales a los del año pasado.

En el día subsisten los mismos motivos que aconsejaban en el año anterior la adquisicion de esas propiedades por el Fisco.

En efecto, el desarrollo que han ido tomando los servicios públicos ha hecho preciso, para dar a algunas oficinas el ensanche conveniente, desalojar otras que actualmente funcionan en locales inadecuados fuera del Palacio de la Moneda, con evidente perjuicio para su marcha regular i espedita, e imponiendo al Erario un gravámen no despreciable.

Dueño el Estado de las casas que ahora se ofrecen en venta, puede utilizarlas desde luego trasladando a ellas algunas de estas últimas oficinas, i ademas se consigue abrir camino a la idea jeneralmente aceptada de adquirir la parte de la manzana en que está ubicado el Palacio de la Moneda, i que actualmente pertenece a particulares, para construir locales cómodos destinados a las oficinas públicas que carecen de ellos, i una casa habitacion para el Presidente de la República cuando así lo permitan las circunstancias del Erario.

Por estas consideraciones tengo el honor de presentaros, de acuerdo con el Consejo de Estado, el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para que invierta hasta la suma de ciento diecisiete mil pesos (\$ 117,000) en adquirir para el Estado las casas signadas con los números 177 i 179, ubicadas en la calle de las Delicias de esta capital, i la signada con el número 40, ubicada en la calle de Teatinos.

Esta autorizacion durará seis meses.

Santiago, 9 de agosto de 1886.—DOMINGO SANTA MARÍA.—*H. Pérez de Arce*.

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

El señor **Puelma**.—Pido la palabra únicamente para preguntar si con los 117,000 pesos van a adquirirse todas las propiedades de la manzana en que se halla el edificio de la Moneda i que dan frente a la Alameda.

Varios señores Senadores.—Nó, señor; dos de esas casas.

El señor **Puelma**.—Me llamaba la atencion que solo se hablara de dos casas...

El señor **Vergara** (Ministro de lo Interior).—El deseo del Gobierno es obtener todas las propiedades particulares situadas en esa manzana, a fin de ensanchar el edificio de la Moneda, que hoy es estrecho para contener las diversas oficinas públicas, i concentrar allí aquellas que actualmente están instaladas en casas particulares pagando fuertes cánones de arrendamiento.

Pero para adquirir dichas propiedades se necesita una suma mucho mayor que la consultada en el proyecto, i habria que espropiar algunas. En la Cámara de Diputados se ha presentado un proyecto de lei declarando de utilidad pública aquellas propiedades; pero, dudo mucho que se despache favorablemente.

Mientras tanto, el Gobierno tiene el propósito de ir adquiriéndolas a medida que se pueda. Ahora se presenta la oportunidad de poder adquirir tres de esas casas, i se pide al Congreso la autorizacion para hacer el gasto.

El señor **Puelma**.—¿Hai algun convenio?

El señor **Vergara** (Ministro de lo Interior).—Sí, señor; hai un contrato firmado *ad referendum*.

El señor **Puelma**.—Siendo así, nada tengo que decir. Hacia mi pregunta por respeto a la propiedad privada; porque no me parece que sea bastante causa de utilidad pública para espropiar la necesidad de ensanchar una oficina pública, i queria conocer el alcance de la lei. Despues de las esplicaciones del señor Ministro, no tengo inconveniente ninguno para aceptar el proyecto.

Cerrado el debate, se dió por aprobado el proyecto.

El señor **Vergara** (Ministro de lo Interior).—Ruego al Senado se sirva acordar pasar el proyecto a la otra Cámara, sin esperar la aprobacion del acta.

Así se acordó.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Se va a dar lectura al informe de la Comision sobre el proyecto relativo a la solicitud del señor Barazarte.

Dice así:

«Honorable Senado:

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

Este ferrocarril tiene por principal objeto facilitar la explotacion del establecimiento metalúrgico de «Abundancia» creado recientemente para beneficio de los minerales de cobre de baja lei. El señor Barazarte se propone implantar en esta materia todos los adelantos modernos, i fácilmente se comprenderá la importancia que reportará al país el éxito de esta empresa, dado el estado de abatimiento en que se halla la industria minera, a causa de la baja de precio del cobre i de sus enormes costos de produccion. Sabido es que al presente no se benefician los metales de cobre sino cuando alcanzan una lei mui subida, de suerte que todo lo que tienda a mejorar los sistemas de explotacion empleados en la actualidad no hará sino incrementar considerablemente la produccion de los crecidos capitales comprometidos en esta industria. Hai, pues, una manifiesta causa de utilidad pública que aconseja la aceptacion del permiso i demas concesiones para la construccion del ferrocarril de Paposos, i, en esta parte, no es en modo alguno aceptable la solicitud del señor Gallo Montt, en cuanto funda su oposicion en la inexistencia de esa causa.

No es tampoco atendible la otra consideracion que hace valer, cuando dice que el señor Barazarte se propone, con la aprobacion de este proyecto, adquirir sorpresivamente un título de propiedad sobre el fundo de Paposos, perteneciente a la sucesion de doña Candelaria Goyenechea de Gallo. En ninguno de los artículos aprobados por la Honorable Cámara de Diputados ha hallado la Comision motivo para que se tema el despojo de algun derecho de particulares. El artículo 2.º consulta, con arreglo a la Constitucion del Estado, la facultad de espropiar los terrenos necesarios para la construccion de la línea i sus dependencias, facultad que año a año ha otorgado el Congreso en uso de sus atribuciones, sin que en la práctica haya acarreado los inconvenientes que hoy se demuestran.

En definitiva, vuestra Comision no ve motivo para que se embarace el despacho de un negocio que estima de alta importancia para la industria nacional, i, cree, pues, que debe ser aprobado el proyecto en los mismos términos en que lo ha acordado la Honorable Cámara de Diputados.

Sala de la Comision, 11 de agosto de 1886.—*Eulogio Altamirano.—Francisco Puelma.—M. García de la Huerta.—E. Cuevas*.

Se leyó asimismo la siguiente solicitud:

«Exemo. Señor:

Manuel Gallo Montt, en uso del derecho que a todos los habitantes de Chile confiere el artículo 12, núm. 6, inciso 4 de la Constitucion, me atrevo a pedir a V. E. se digne tomar en cuenta las siguientes razones al tratar del proyecto de lei solicitado por el señor don Rafael Barazarte sobre construccion de un ferrocarril en Paposos i espropiacion de terrenos para ello.

I. No habria molestado por segunda vez la atencion de V. E. si ante vuestra Comision se me hubiera oído. El señor Presidente de ella, con quien hablé, me espuso que la Comision, considerando el proyecto bajo determinado i especial aspecto, habia creído innecesario oír a las partes.

II. Junto con esta solicitud, acompaño el número 2,109 de la *Gaceta de los Tribunales*, en el cual a fojas 1,264, bajo el número 2,049, encontrará las sentencias a que me he referido en mi anterior solicitud i que justifican la propiedad de Paposos i la entrega que está obligado a hacer de ella el señor Barazarte, pues aunque la sentencia es dada contra la sucesion de don José Antonio Moreno, de ella es parte el señor Barazarte, consorte en segundas nupcias de la viuda del señor Moreno. No acompaño actuaciones posteriores a las sentencias, porque ellas se siguen en Copiapó.

V. E. se dignará ver estas sentencias i tomarlas en cuenta en la forma i alcance que juzgue prudente; pero en ella encontrará que realmente hai mas sentencias que ordenan al señor Barazarte entregar Paposos a sus dueños. I, comparando estas sentencias i el proyecto, V. E. no podrá ménos que fermarse plena conviccion de que en la lei solicitada i proyecto se busca un título de propiedad en la parte que se pretende espropiar Paposos; i que se busca dejar sin efecto, relativamente a esa parte, una sentencia de los tribunales pasada en juzgado, i de que a un asun-

to entre particulares se le ha dado indirectamente una tercera e inusitada instancia.

III. Habiéndose publicado el informe de vuestra Comision de Gobierno, él me sujere las observaciones siguientes:

«Este ferrocarril tiene por principal objeto facilitar la explotacion del establecimiento metalúrgico de Abundancia, creado recientemente para beneficio de los minerales de cobre de baja lei. El señor Barazarte se propone implantar en esta materia todos los adelantos modernos, i fácilmente se comprenderá la importancia que reportará al señor Barazarte el éxito de esta empresa. Pero, ¿al país? ¿a la utilidad del Estado? No sé en qué pueda influir en eso el que el señor Barazarte una con un ferrocarril de su propiedad i uso particular su mina *Desierto* i su establecimiento Abundancia; como no se vé en que pueda ser utilidad del Estado el que un agricultor, u otro industrial cualquiera, una por un ferrocarril dos de sus faenas o dos de sus establecimientos, aunque supongamos implantados en ellos los adelantos modernos.

Si la industria obrera se encuentra en estado de abatimiento a causa de la baja de los precios, esto es debido a causas jenerales en el mundo: sustitucion del cobre por otras sustancias en las industrias, aumento de produccion i oferta enorme de cobre en el mercado universal i europeo. ¿Irán esas causas universales a modificarse en favor de todo Chile porque el señor Barazarte construye un ferrocarril para su uso particular entre su mina i su horno de fundicion? Permítaseme dudarle.

Se desea i busca para todo Chile en el cobre precio alto, fácil produccion i barata; se quiere en todo Chile incrementar considerablemente la produccion de los crecidos capitales en todo Chile comprometidos en la industria obrera. ¿Irán todos estos bellos fines a conseguirse porque el señor Barazarte construye un ferrocarril para su uso particular entre su mina i su horno de fundicion? Permítaseme tambien dudarle. Para efectos jenerales son necesarias causas i medios jenerales.

Supongamos que los metales de baja lei de la mina *Desierto*, trasportados por el ferrocarril de que se trata, con el costo de produccion mas ínfimo, saliesen del establecimiento metalúrgico Abundancia, en barras de cobre, que se realizaran a los precios mas elevados; ¿de quién serian estos precios? ¿De quiénes esta utilidad? ¿Serian del Estado, irian a sus arcas? ¿Irian a incrementar considerablemente los intereses, los haberes de todos los que tienen en Chile comprometidos crecidos capitales en la industria obrera? Nó, Excmo. Señor. Esos precios, esa utilidad positiva, irian a aumentar el haber del señor Barazarte i de nadie mas.

En consecuencia, es mi humilde entender, hai una manifiesta utilidad privada i particular en el proyecto, i no una utilidad del Estado, única que autoriza, segun la Constitucion, la venta forzada o espropiacion.

IV. Excmo. Señor: si en vuestro alto criterio juzgais de diverso modo, me atreveria aun a suplicar que se imponga como condicion a ese ferrocarril el que sea al servicio del público que con el tiempo pueda habitar aquella localidades; i quede sujeto en sus

fletes i pasajes a las tarifas que por el Estado con su acuerdo se fijen.

Por tanto, a V. E. suplico se digne tener presente el documento adjunto i las peticiones i razones de esta solicitud.—*Manuel Gallo Montt*».

El señor **Cuadra** (Presidente).—Como este proyecto está aprobado en jeneral, pasaremos a la discusion particular. Se va a leer el artículo 1.º

El señor **Secretario**.—Dice así:

«Art. 1.º Concédese a don Rafael Barazarte permiso para la construccion de un ferrocarril de vapor que una el puerto de Paposos con el mineral del Desierto, en el departamento de Taltal; i el uso gratuito de los terrenos baldíos de propiedad fiscal necesarios para la construccion, estaciones, casas, bodegas, maestranzas i dependencias de la línea».

El señor **Puelma**.—Seria conveniente leer todo el proyecto.

Se dió lectura a los demas artículos del proyecto que dicen:

«Art. 2.º Se declaran de utilidad pública i libres de derecho de alcabala para su adquisicion los terrenos de propiedad municipal o particular que sean necesarios para la construccion de la línea i demas objetos indicados en el artículo anterior.

Art. 3.º Los rieles, coches, carros, máquinas i demas útiles destinados a la formacion del camino, edificios i equipo, hasta un valor máximo de trescientos mil pesos, no estarán sujetos a su importacion al pago de derechos fiscales, debiendo justificarse ante el Presidente de la República su destinacion a estos objetos.

Art. 4.º El trasporte de la carga del Estado i de los empleados públicos que viajen en comision del servicio, i el envío de los mensajes telegráficos o telefónicos de las autoridades, se hará por la empresa con la rebaja de un cincuenta por ciento sobre el precio fijado por sus tarifas.

Art. 5.º Los trabajos de construccion de la línea se iniciarán en el término de dos meses, debiendo estar concluidos en el de dos años, contados desde la promulgacion de la presente lei.

En caso de no cumplirse con esta obligacion, caducarán las concesiones que en ella se otorgan.

Art. 6.º Las personas o sociedades a quienes el concesionario transfiera sus derechos aun cuando sean extranjeras i no residan en Chile, constituirán su domicilio en la República i quedarán sujetas a las leyes del país, como si fueran chilenas, para todas las cuestiones que se suscitaren con motivo de la ejecucion de esta lei».

El señor **Concha i Toro**.—Ruego al señor Secretario tenga la bondad de volver a leer el artículo 3.º

Se leyó.

El señor **Cuadra** (Presidente).—En discusion el artículo 1.º

El señor **Puelma**.—Como la oposicion presentada a la construccion de este ferrocarril podrian haber suscitado algunas dudas en el ánimo de algunos señores Senadores, me voi a permitir decir algunas pocas palabras sobre el espíritu que ha guiado a la Comision para despachar este asunto en sentido favorable, entendiendo un poco mas las esplicaciones que se dan en el informe.

Como el Senado habrá podido notar, esta cuestion

tiene dos aspectos completamente distintos: uno de ellos es la concesion que el señor Barazarte solicita, i el otro es la espropiacion, que parece rechazar el opositor a aquella solicitud, diciendo que es indebida por cuanto no se trata aquí de utilidad pública, sino de la utilidad del señor Barazarte, i la Constitucion no permite estas espropiaciones sino por razones de utilidad pública.

La Comision no ha podido tomar en cuenta estas observaciones del opositor a la solicitud, atendida la disposicion terminante del Código de Minería, que viene a resolver por completo la cuestion haciéndola enteramente ajena, puede decirse, del estudio de la Comision. El artículo 6.º del Código de Minería dice así:

«Reconocida la existencia de la mina, los fundos superficiales quedan sujetos a la servidumbre de ser ocupados en toda la estension necesaria para la cómoda explotacion de ella, a medida que el desarrollo de los trabajos lo fuere requiriendo; para el establecimiento de canchas, terrenos, hornos i máquinas de estracion i beneficio de sus metales, habitaciones de operarios i vías de transporte hasta los camino comunes, no solo de los productos, sino de las materias que que se necesiten para la explotacion i beneficio. Pero el dueño del terreno no está obligado a consentir el establecimiento de empresas industriales o comerciales de fundicion o beneficio.

La servidumbre se constituirá previa indemnizacion no solo del valor del terreno ocupado, sino de todo perjuicio, ya se cause este a los dueños de los fundos superficiales, ya a cualquiera otro».

Como ve el Senado, la lei de minería establece a favor de los dueños de minas el derecho de poder abrir los caminos necesarios para la conduccion no solo de los metales sino de todos los materiales necesarios para el beneficio de ellos, i da derecho tambien de implantar establecimientos de beneficio. La única escepcion que hace es que los propietarios no están obligados a hacer estas concesiones a empresas industriales que no son dueñas de minas i que solo tienen por objeto implantar establecimientos de beneficio.

De manera, pues, que el Senado, en esta parte, no va a crear una servidumbre: ella está establecida por la lei. Por otra parte, la Comision creyó que no necesitaba entrar a estudiar este punto.

La única cuestion que hai que tomar en consideracion es si merece la empresa del señor Barazarte que se le hagan las pequeñas concesiones que solicita, esto es, que se le permita que el ferrocarril que trata de construir pase por terrenos fiscales, que pueda espropial al efecto los terrenos particulares, que en la compra de estos se le exima del pago de derechos de alcabala, etc. A juicio de la Comision, lo merece, porque es por todos reconocida la importancia del establecimiento que el señor Barazarte trata de implantar, el que, si, como se dice, da resultados satisfactorios, abrirá para la minería del cobre un nuevo porvenir, permitiendo la elaboracion de los metales de baja lei con un costo muy reducido. Esta sola circunstancia en los momentos actuales en que la industria cobrera se encuentra tan decaída, basta para justificar la concesion que se solicita.

Pero, aparte de esto, el derecho del señor Barazarte para construir este ferrocarril está reconocido en la misma solicitud del opositor.

El señor Barazarte, segun lo reconoce el señor Gallo Montt, es dueño de la mina *Desierto*, i como tal, tiene derecho para construir los caminos i colocar los establecimientos de beneficio que crea convenientes: este derecho se lo concede el Código de Minería sin necesidad de pedirlo al Congreso.

Por la lectura que se ha hecho de la solicitud del señor Gallo, he oido tambien que este caballero pide que, si se hace la concesion, se declare que este ferrocarril no va a ser privado sino público, i que el Gobierno intervendrá en la fijacion de las tarifas.

Por esto pedí la lectura de todo el proyecto, i no he visto que en él se diga que este ferrocarril va a ser privado. La Comision ha entendido que esta construccion quedaba sujeta a la lei jeneral de ferrocarriles; por consiguiente, todo el mundo podrá trasportar por él su carga, pagando el flete correspondiente. Respecto de las tarifas, la lei jeneral de ferrocarriles da tambien al Gobierno el derecho de fijarlas en ciertos casos. De modo, pues, que la Comision no ha necesitado entrar a estudiar estos puntos que ya están establecidos de antemano en las leyes jenerales i que nadie ha contradicho.

Ahora, si el señor Barazarte, como dice el señor Gallo Montt, tiene pretensiones que van mas allá de las concesiones que otorga el Código de Minería, no corresponde al Congreso resolver esta cuestion; serán los tribunales de justicia los que entrarán a conocer en ella. Pero, dentro de la lei de minería, es indudable que el señor Barazarte tiene el derecho de construir camino entre la mina *Desierto* i su establecimiento Abundancia. Ahora, que este camino sea un ferrocarril o una vía de cualquiera otra clase, no veo qué perjuicio pueda haber en ello para el propietario, desde el momento que, conforme al mismo Código, se le pagará no solo el valor de los terrenos que con la línea se ocupen, sino ademas cualquier perjuicio que de ello pudiera resultarle.

Repito, en conclusion, lo que he dicho el principio: que creia conveniente agregar estas breves esplicaciones a fin de que el Senado comprenda que las cuestiones suscitadas en la solicitud del señor Gallo Montt son enteramente estrañas a la concesion que solicita el señor Barazarte.

El señor **Recabarren**.—He pedido la palabra, no para oponerme a la concesion que se solicita, sino por cuanto me informan mis honorables colegas que se sientan a mi izquierda, que la oposicion del señor Gallo Montt, a nombre de la sucesion de doña Candelaria Goyenechea, tiene probablemente por objeto evitar perjuicios a esa sucesion que podrian serle irreparables, si se toma en cuenta que los terrenos que se teme que vaya a ocupar el señor Barazarte podrian venderse mas tarde con mayores utilidades que si fueran realizados inmediatamente.

Parece que estas propiedades terminan en el mismo puerto de Pajoso, i se cree, talvez con justicia, que el señor Barazarte, que no está obligado a presentar al Presidente de la República los planos de la obra que va a emprender, elija aquellos terrenos que sean mas aptos para formar poblaciones. Si esto ocurre, parece que hai una razon de equidad para pedir que se consulten algunas garantías en la lei.

Convendria, por tanto, que el Presidente de la República tuviera el derecho de examinar i aprobar los

planos de la obra, para subsanar este inconveniente que afecta a la sucesion representada por el señor Gallo Montt, sin perjuicio de los lejitimos intereses del señor Barazarte.

Por consiguiente, yo haria indicacion para que se agregue a la lei un inciso que diga que el señor Barazarte, para los efectos de la espropiacion, deberá presentar sus planos a la aprobacion del Presidente de la República.

El señor **Cuadra** (Presidente).—La indicacion de Su Señoría tendrá lugar en el artículo segundo, en que se trata de la espropiacion.

El señor **Recabárren**.—Como el proyecto se discute en jeneral i particular...

El señor **Cuadra** (Presidente).—Nó, señor; está simplemente en discusion particular el artículo primero. Está ya aprobado en jeneral.

El señor **Recabárren**.—Entónces formulo mi indicacion sobre el artículo segundo.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Si ningun señor Senador quiere usar de la palabra ni exige votacion, se dará por aprobado el artículo primero, pues sobre él no se ha hecho oposicion.

Aprobado.

En discusion el artículo segundo, conjuntamente con la indicacion del señor Senador por Arauco.

El señor **Puelma**.—Deseo simplemente manifestar a la Cámara que no debe estrañarse que la Comision no haya tomado en cuenta las observaciones que acaba de hacer el señor Senador por Arauco. La Comision ha leído las solicitudes del señor Gallo Montt, i en ninguna de ellas se dice una sola palabra acerca de este inconveniente que ahora se hace presente.

Pero, por otra parte, no comprendo tampoco cómo él podría presentarse, puesto que el Código de Minería define con toda claridad qué es a lo que un minero tiene derecho para ejecutar sus labores de mina, para implantar sus establecimientos de beneficio i para la construccion de caminos; la lei le da el derecho de adquirir los terrenos que sean necesarios para la línea i los edificios anexos a ella. Por consiguiente, no sé cómo podría haber lugar a temer que el señor Barazarte pudiera tomar mas terreno que el necesario; porque si tuviera tal pretension, el propietario se opondria i, en tal caso, serian los tribunales de justicia los que vendrian a resolver la cuestion.

Pero, ¿qué regla podía dar el Congreso sobre el particular? Decir, como quiere el señor Senador por Arauco, que el Presidente de la República aprobará los planos? Yo creo que esta seria una falta mayor de garantía, porque el Presidente de la República no podrá nunca tomar un conocimiento tan exacto i detallado del negocio como lo haria un juez oyendo a ambas partes i recibiendo la causa a prueba. No veo por este motivo que sea necesario consultar la indicacion que propone Su Señoría. Me parece mayor garantía para el propietario del fundo dejarlo en su pleno derecho para ocurrir a los tribunales de justicia si es que el señor Barazarte quisiera abusar de su concesion.

Por lo demas, la comision, como he dicho antes, no ha tomado en cuenta en su informe esta circunstancia, porque el señor Gallo Montt, en sus solicitudes de oposicion, no ha dicho nada acerca de ella. I esta es la mejor prueba de que el solicitante sabia que el

señor Barazarte no podía abusar en este sentido de su derecho, puesto que por su parte tiene espedito el camino para ocurrir a los tribunales de justicia.

El señor **Recabárren**.—Encuentro muy fundadas las razones que el señor Senador del Ñuble ha espuesto, i debo agregar que yo tenia formada la misma opinion que Su Señoría. Fué a peticion de mis honorables colegas los señores Rodríguez i Martínez que sometí a la consideracion de la Cámara la indicacion que formulé. Yo creo mas, creo que aparte de la garantía señalada por el honorable señor Puelma, hai todavía otra mas poderosa; me parece que estas concesiones pueden equipararse con una servidumbre cualquiera, i todos sabemos que nuestro Código Civil establece la regla jeneral de que para establecer una servidumbre se nombrarán previamente peritos por ambas partes, los que procurarán que la servidumbre cause los ménos daños posible al dueño del fundo, i tambien consulte los intereses del que la va a establecer.

Con esta esplicacion i las razones espuestas por el señor Senador por el Ñuble, retiro mi indicacion.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Retirada la indicacion, si no se exige votacion daremos por aprobado el artículo.

Aprobado.

Puestos sucesivamente en discusion los artículos 3.º, 5.º i 6.º, se dieron por aprobados por unanimidad i sin debate.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Concluida la lei, se va a dar cuenta de un oficio que llega en este momento de la Cámara de Diputados sobre el nombramiento de la comision mista de presupuestos.

El señor **Secretario**.—Dice así:

«Santiago, 13 de agosto de 1886.—Esta Honorable Cámara ha designado, en sesion de ayer, a los señores Ramon Bañados Espinosa, Adolfo Blanco, Zenon Freire, Demetrio Iastarria, Enrique Mac-Iver, Augusto Matte, Jovino Novoa, Evaristo Sánchez, José Antonio Silva Vergara i Gregorio Urrutia, para que concurren por su parte a formar la comision mista encargada de informar sobre el proyecto de presupuesto de gastos públicos para 1887 i sobre la cuenta de inversion de 1885.

La Honorable Cámara declaró en la misma sesion que la comision encargada de examinar e informar los presupuestos de gastos públicos i las cuentas de inversion podía funcionar durante el receso del Congreso; i acordó que se comunicara esta declaracion al Honorable Senado para los fines a que hubiera lugar.—Dios guarde a V. E.—PEDRO MONTT.—*Juan Antonio Orrego, Secretario*».

El señor **Cuadra** (Presidente).—Como el Senado ha oido, la Cámara de Diputados acordó que la comision mista de presupuestos podrá funcionar durante el receso; me parece que por parte del Senado no habrá inconveniente para acordar lo mismo i comunicarlo así a la otra Cámara.

Acordado.

Corresponde ahora tratar de la solicitud del señor Brown, para construir un ferrocarril de Santiago a Valparaiso por la vía de Melipilla, que ya está aprobada en jeneral.

El señor **Altamirano**.—Pocas palabras tengo que decir sobre este proyecto en nombre de la Comi-

sion de Gobierno que, advertiré, cuando tomó en consideracion este proyecto estaba formada por el señor García de la Horta, por el señor Puelma i por el que habla, porque nuestro honorable colega, el señor Cuevas, por motivos de salud no pudo asistir a la sesion en que este asunto fué considerado.

Sabe el señor Presidente, i sabe la Cámara, que cuando primitivamente se trató del proyecto de construir un ferrocarril entre Santiago i Valparaiso por la vía de Melipilla, se dictó simplemente una lei o concesion de mero permiso que no imponia al Estado gravámen alguno, i sabe tambien que, no obstante esa forma tan sencilla, aquella lei dió lugar a una larga discusion, habiendo muchos miembros del Congreso que manifestaron que aun así no debía ella otorgarse, por cuanto, dueño el Estado de una línea férrea que cuesta ya muchos millones, parecia natural que, si no la enajenaba, no se le creara con esta concesion una competenci, dando vida a una empresa ajena rival que iba a aprovechar de las ventajas que le daria la línea del Estado construida a enorme costo desde Valparaiso hasta Angol. Efectivamente, esta nueva línea, que va a empudnar en San Bernardo o en Nos con la del Estado, tomaria una gran parte de la carga del sur i tomaria una gran parte, si no la totalidad de los pasajeros que se dirijieran desde el sur o desde Santiago a Valparaiso.

Con este motivo se insinuaba entónces con insistencia que, si las necesidades comerciales se hacian sentir de una manera muy fuerte i se hacia indispensable otra línea mas, el Estado debería hacer el sacrificio de construir por sí mismo la nueva línea, antes que entregarla a empresas particulares.

Sin embargo, la idea de una concesion lisa i llana, sin garantía, para construir el ferrocarril, se abrió camino i el Congreso dictó la lei; pero resultó que el empresario no pudo reunir los capitales necesarios para llevar a efecto la obra, sin que el Estado garantizase cierto interes.

Conseguir esto es el objeto del nuevo proyecto que se ha traído a la consideracion del Senado: que el Estado otorgue una garantía de 6 por ciento sobre ocho millones de pesos, pagadera en libras esterlinas al cambio de 36 peniques.

La Comision, por no demorar su informe i por falta absoluta de tiempo, no procedió a redactarlo por escrito, i tambien, señor Presidente, porque toda la cuestion se reduce a esto: ¿cree el Senado que en las circunstancias actuales de la Hacienda pública, cuando Gobierno i Congreso se preocupan de mejorar la situacion económica afectiva por que atravesamos, ha llegado el momento de comprometerla aun mas otorgando una garantía de esta consideracion?

Difícil sería que la Comision pudiera traer razones i argumentos que hicieran cambiar la manera de pensar que pudieran tener sobre esta tésis los señores Senadores. La cuestion es la misma tratándose de este ferrocarril o de cualquiera otro. La situacion del país es conocida por el Senado, no puede él perderla de vista, i hai en este caso una circunstancia a que llamo especialmente la atencion, i es, que tratándose de un ferrocarril que va a hacer competencia al del Estado, éste no sólo tendria que pagar el interes del 6 por ciento sobre ocho millones de pesos, sino que experimentaria la pérdida considerable de entradas por

acarreo de mercaderías que la empresa competidora le arrebatará; de tal suerte que la garantía otorgada vendria a ser en realidad mucho mayor.

Hai, aparte de todo esto, una consideracion que no deja de tener importancia i que los señores Senadores deben tener presente al tiempo de dar su voto. Actualmente pende tambien de la consideracion de la Cámara otra solicitud, que será prontamente despachada por la Comision, si es que el Senado rechaza este proyecto, solicitud por la cual se pide permiso para construir un ferrocarril entre Santiago i San Antonio, que no impone al Estado gravámen de ningun jénero, i que sólo exige las concesiones comunes i ordinarias.

Por lo que ha oido la Comision, esta solicitud es bastante seria, es presentada por personas que parecen tener los capitales necesarios para realizar la obra, si el Congreso la autoriza.

Este ferrocarril de San Antonio a Santiago, que parece fácil i realizable, llenaria una buena parte de las necesidades que se trata de remediar con el ferrocarril consultado en el proyecto que está en debate. Si andando el tiempo i mejorándose la situacion de la Hacienda pública llegase a creerse conveniente hacer un ramal de Quilpué a Casablanca, que emprendido por el Estado, podria construirse con gran economía, puesto que los solos productos de esas localidades no exigirian en Valparaiso nuevas estaciones, almacenes ni maestranza, porque bastarian los existentes; hecho este ferrocarril por el Estado, digo, ya las necesidades que trata de llenar el de que se trata quedarían satisfechas en su mayor parte, i concluirían por consultarse en su totalidad prolongando poco mas tarde hasta Melipilla, si así se desea, el ferrocarril de Casablanca.

Estas consideraciones que se desprenden de la situacion actual i de los nuevos estudios que se han hecho, influyeron, como es natural, en el ánimo de la Comision para no aceptar el proyecto en debate; pero, vuelvo a decirlo, el punto de arranque es éste: ¿cree la Cámara que pueda concederse hoy dia una garantía del 6 por ciento en moneda esterlina al tipo de 36 peniques, sobre ocho millones de pesos, para construir un ferrocarril que va a hacer competencia al ferrocarril del Estado?

La Comision cree que no se debe conceder esta garantía, i deja al Senado que aprecie el asunto segun su alto criterio.

El señor *Vergara* (Ministro de lo Interior).—Solo necesito espresar en nombre del Gobierno, señor Presidente, que esto i conforme en todas sus partes con el informe verbal que acaba de dar al Senado el señor Senador por Valparaiso. No tendria nada que agregar para arribar a la misma conclusion que Su Señoría: que el Senado debe desechar el proyecto.

El señor *Cuadra* (Presidente).—Cerrado el debate.

En votacion el artículo 1.º

El señor *Vergara Albano*.—¿No hai un informe contrario a todo el proyecto? ¿Para qué imponer al Senado la molestia de votar artículo por artículo?

El señor *Cuadra* (Presidente).—Si ningun señor Senador exige votacion, se podria dar por rechazado el proyecto.

El señor **Vergara** (don José Francisco).—Me parece que sería mejor tomar votación.

El señor **Concha i Toro**.—Podría votarse el informe en jeneral; i, si es aprobado, dar en seguida por rechazado el proyecto.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Me parece lo mejor.

En votación si se aprueba o no el informe contrario a la solicitud del señor Brown.

Fue aprobado con un voto en contra.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Queda rechazado el proyecto.

El señor **Vergara** (don José Francisco).—Este proyecto estaba aprobado por la Cámara de Diputados?

El señor **Cuadra** (Presidente).—Sí, señor.

El señor **Puelma**.—Tiene que volver entónces a la otra Cámara, i la forma en que se ha votado va talvez a dar dificultad para redactar el oficio de devolución, porque se ha aprobado el informe, i éste no existe escrito.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Lo que debe comunicarse es solo que esta Cámara ha rechazado el proyecto que le envió la Cámara de Diputados, con fecha tal, sobre tal asunto, sin decir que ha sido en vista del informe de la Comisión.

El proyecto decía así:

«Art. 1.º El Estado garantiza un interés de cinco por ciento anual sobre ocho millones de pesos del capital que invertirá don Guillermo Brown en la construcción del ferrocarril entre Santiago i Valparaíso por la vía de Melipilla.

Para los efectos de esta garantía se fija como tipo mínimo el de treinta i seis peniques, moneda esterlina, por cada peso del capital garantido.

Esta concesión rejirá por el término de veinte años, que comenzará a contarse desde el día en que la línea sea entregada en su totalidad al servicio público.

Art. 2.º Todo producto líquido que exceda del cinco por ciento que garantiza el Estado, se aplicará a reembolsar al Erario las sumas que se hubieren invertido en el pago de esa garantía.

Art. 3.º Para los efectos de la garantía se estimará el producto líquido de la línea garantizada en un cincuenta por ciento de su producto bruto.

Art. 4.º El Presidente de la República podrá nombrar uno o mas interventores autorizados plenamente para tomar conocimiento de los trabajos i examinar los libros i cuentas llevados por el empresario.

Art. 5.º El Presidente de la República podrá nombrar ingenieros para inspeccionar la ejecución de los trabajos i vijilar que la solidez de las obras i buena calidad de los materiales sea proporcionada a los precios que las cuentas determinan.

Art. 6.º Las personas o sociedades a quienes el concesionario transfiera sus derechos, aun cuando sean extranjeras i no residan en Chile, se considerarán domiciliadas en la República conforme a las leyes del país i quedarán sujetas a las leyes del Estado como si fueran chilenas para todas las cuestiones referentes a la construcción i explotación de este ferrocarril.

Art. 7.º Se modifica el trazado de la línea en la entrada a la ciudad de Valparaíso, designándose por término del ferrocarril el terreno que está formándose

se por el fisco desmontando el cerro de la Artillería tras de los almacenes fiscales, terreno que será cedido al ferrocarril por el precio fijado por el ingeniero de las obras fiscales de Valparaíso en su memoria al Ministerio de Hacienda, que figura en la memoria del ramo correspondiente a 1883.

El concesionario podrá ensanchar dicho terreno en lo que creyere necesario para la estación que allí establezca, debiendo pagar la zona del cerro que necesite desmontar conforme a la ley de 15 de setiembre de 1882.

El concesionario dejará libre para el tráfico público una calle de veinte metros entre la estación i los almacenes existentes o proyectados, excepto en la esquina extrema del poniente, que será oclavada i en donde se estrechará la calle a quince metros.

Se permitirá unir los rieles de la estación con los rieles del servicio de la aduana para recibir la carga de dicha aduana, conformándose con los reglamentos del servicio interno».

El señor **Cuadra** (Presidente).—Sigue en la tabla el proyecto relativo al ferrocarril trasandino. Se van a leer los antecedentes.

Se leyó el informe de la Comisión i la siguiente solicitud de don Miguel Felipe del Fierro.

«Santiago, 2 de agosto de 1886.—Honorable Congreso.—Excelentísima Cámara de Senadores.—Miguel F. del Fierro, con el debido respeto a U. S. H. me presento suplicando el pronto despacho de la solicitud para construir i explotar una vía férrea trasandina, que, aprobada en jeneral, está pendiente desde 1883.

Es tan notoria la importancia de los grandes intereses morales i materiales vinculados a esa obra, que está llamada a ligar dos océanos, salvando la cordillera de los Andes, i fomentado el desarrollo de las fuerzas productivas de dos pueblos, que U. S. H. ha de encontrar justificado el empeño de la empresa que represento por obtener cuanto ántes las exenciones i privilegios necesarios para llevarla a cabo.

I al llamar la atención de la Honorable Cámara sobre la importancia i urgencia de mi solicitud, voi a permitirme solicitar también se introduzcan algunas modificaciones en el proyecto formulado por la honorable Comisión. Esas modificaciones, escepcion hecha de la primera, son indispensables para la realización de la obra, i están impuestas por la situación económica que se ha acentuado en el período de tiempo transcurrido desde la fecha de mi solicitud.

Voi a permitirme enumerarlas por su orden, rogando a U. S. H. se digne aceptarlas en mérito de las razones que paso a esponer.

Primera modificación.—Reemplazar las palabras «Miguel F. del Fierro», en el artículo primero, por «Francisco Bustamante i C.ª».

Esta modificación es solo de forma, i obedece a la necesidad de uniformar las gestiones ante los dos Gobiernos, a fin de que figure en Chile la misma firma social que ha hecho la solicitud ante las autoridades argentinas.

Esto no importa retirar al que suscribe la representación de los concesionarios; pues continuaré como encargado de encaminar las gestiones en Chile hasta formalizar la concesión.

Segunda modificación.—Reemplazar en la primera

parte del artículo primero, las palabras «de un metro a lo ménos de ancho», por «de un metro seiscientos sesenta i seis milímetros de ancho».

La idea primitiva fué construir en la seccion de la Cordillera, un ferrocarril de montaña, de trocha angosta, buscando en la economía i baratura de la construcción facilidades para la realización de esta vasta empresa. Pero un estudio mas detenido, tanto del terreno como de las necesidades que esta vía está llamada a satisfacer, aconsejan la adopción de la misma trocha que tienen los ferrocarriles del Estado.

La diferencia de trocha impondría, en efecto, dos trasbordos: uno en los ferrocarriles de Chile, i otro en los ferrocarriles del sur de la provincia de Buenos Aires; i estos trasbordos, a mas de ser en extremo molestos para los viajeros, recargarían de tal suerte el transporte de carga que vendrían a limitar el tráfico, i por lo tanto la productibilidad de la línea.

Entre tanto, siendo idéntica la trocha de los ferrocarriles de Chile, a la del ferrocarril del sur de Buenos Aires (*cinco pies seis pulgadas*), es fuera de duda la conveniencia de que la nueva línea que va a ligar estos dos ferrocarriles adopte la misma trocha que ellos tienen. De esta manera, el mismo wagon que salga de Valparaíso, Santiago o Talcahuano podrá ir hasta Buenos Aires, La Plata o Bahía Blanca, sin necesidad de soportar las demoras, gastos i perjuicios inherentes a todo trasbordo.

Es cierto que esta modificación aumenta el costo de la línea, pues el presupuesto de la seccion chilena, estimado antes en dos i medio millones de pesos, se aumenta por esta causa; pero este mayor costo está ampliamente compensado con los inmensos beneficios que dará la uniformidad de la trocha.

Tercera modificación.—Reemplazar el párrafo 1.º del artículo 6.º, por el siguiente:

«El Gobierno de Chile garantiza a la empresa de este ferrocarril trasandino el interes de seis por ciento, al cambio fijo de treinta i seis peniques por peso, sobre la cantidad de treinta mil pesos por cada kilómetro de línea que aquélla entregue al tráfico público, en el territorio de Chile».

Este aumento en la suma a garantir responde la mayor gasto impuesto a la empresa con la modificación de la trocha, adoptando para la redacción de este artículo los precedentes, que han tenido ya la sanción del Honorable Congreso. El tipo fijado para el costo quilométrico, es el mismo establecido por lei de 23 de octubre de 1884, para una línea férrea de trocha ancha, que si bien presenta dificultades que vencer, no pueden éstas compararse a las que ofrece una línea de cordillera.

Se ha adoptado tambien la misma forma del citado artículo, para establecer un cambio fijo a los efectos de la garantía, porque ello es de absoluta necesidad.

Es fuera de toda duda que no existen en el país capitales suficientes para acometer empresas de esta magnitud, i que es forzoso ir a pedirlos a los mercados extranjeros, donde existen acumulados i donde es posible obtenerlos a una tasa mas módica de interes.

Tanto Chile como la República Argentina se encuentran bajo el régimen del papel-moneda, i sería de todo punto ilusoria la fijación de una suma de la

moneda corriente de ámbos países, sujeta a frecuentes oscilaciones.

El capital europeo, dispuesto siempre a emplearse en obras reproductivas, busca ante todo la seguridad, i tiene necesariamente que retraerse de toda colocación sujeta a las variaciones de la moneda fiduciaria.

Es, pues, evidente que sería de todo punto imposible obtener el concurso de los capitales extranjeros, sin la seguridad de que, tanto el servicio de intereses como la devolución del capital, se ha de efectuar en la misma especie en que son prestados. De manera que, para que sea eficaz la garantía ofrecidas por ámbos Gobiernos, i sea posible la realización de esta importante empresa, es de absoluta necesidad que el monto de la suma sobre la cual ha de recaer la garantía se fije en una moneda estable i real, como la moneda esterlina, estipulando un cambio fijo sobre Londres, como se ha hecho ya con varias otras concesiones de ferrocarriles.

Si para empresas de carácter local ha sido necesario acordar un tipo fijo de de cambio, como medio de atraer los capitales extranjeros, esa necesidad es tanto mas imperiosa tratándose de una obra esencialmente internacional, que no podría, por otra parte, presentarse ante el capital europeo en condiciones inferiores a las empresas análogas autorizadas por el Gobierno de Chile. Esa inferioridad de condiciones sería causa sobrada para que los capitales europeos permaneciesen extraños a esta grande obra.

La modificación solicitada se encuentra, pues, autorizada por los precedentes ya establecidos, i apoyada en principios de equidad i de justicia de incuestionable evidencia.

Por todo lo espuesto, a U.S. H. suplico se digne otorgar la concesion con las modificaciones indicadas.

Es justicia, Excmo. señor.—*Miguel F. del Fierro.*

El señor *Cuadra* (Presidente).—Me parece que, como se modifican algun tanto las bases del proyecto, talvez convendría volverlo a la comision para que tomara en cuenta esas modificaciones, porque de otro modo sería mui difícil que entrásemos a redactar una lei de carácter grave sobre tabla.

El señor *Altamirano*.—Por una equivocacion examinó este asunto la Comision, creyendo que se habia acordado este trámite, cuando en realidad no era esto lo cierto; i solo despues de estudiarlo supo que no estaba en Comision. Pero este estudio nos hizo ver cuáles eran las modificaciones que se habian hecho, i hemos creído que el Senado podía despachar el proyecto sin necesidad de nuevo examen de la Comision.

Tres son las modificaciones que se han introducido en el proyecto primitivo: primera, que la concesion se haga a don Francisco Bustamante en lugar de don Miguel Felipe del Fierro, como aparecía en el otro proyecto; segunda, que habiéndose redactado la lei en el sentido de que este ferrocarril fuera de trocha angosta, se solicita ahora que la garantía sea un poco mayor, debiendo ser de trocha ancha, igual a la de nuestro ferrocarriles. Como aumentando el ancho de vía, aumenta tambien el costo, se pide que la garantía sea sobre 30 mil pesos por quilómetro; este sería uno de los puntos que tendría el Senado que resolver, i la Comision creyó que no valía la pena de que, por esta circunstancia, pasara el proyecto a nuevo estudio,

porque, como es sabido, este precio de 30 mil pesos por quilómetro es el precio corriente de toda vía ancha, i mucho mas tratándose de un ferrocarril de cordillera. Si este es el precio que fijan los ingenieros como precio comun i ordinario, i si la Cámara ha hecho ya otras concesiones sobre esta misma base de 30 mil pesos por quilómetro, la Comision habria tenido que decir necesariamente que no tenia observacion que hacer sobre el particular, i tratándose sobre todo—lo repito—de un ferrocarril de cordillera que indudablemente impone mayores gastos que un ferrocarril por valles i planicies. El aumento del capital guardará entónces relacion con la estension definitiva de la línea, pero se me ha informado que la empresa, para dar todavía mejor seguridad a este respecto, no tendria inconveniente para que se dijera que en ningun caso el capital garantido pudiera exceder de cuatro millones de pesos, debiendo los planos ser examinados i aprobados por el Presidente de la República.

La dificultad para la empresa de señalar hoy dia el número exacto de los quilómetros, nace de no saber todavía si esta línea empalmará en Yumbel con la de nuestro ferrocarril central, o si ese empalme tendrá lugar en otra estacion de mas al sur. Segun sea donde empalmen esas líneas, así será tambien la mayor o menor estension, i por consiguiente, el mayor o menor número de quilómetros sobre los cuales habrá de recaer la garantía; pero, en todo caso, ésta no será sino de treinta mil pesos por quilómetro, no pudiendo exceder la cantidad total de cuatro millones de pesos.

La tercera modificacion se refiere al tipo de cambio, que ahora se ha igualado al que fijaba el proyecto relativo a la construccion de un ferrocarril entre Santiago i Valparaiso que acaba el Senado de reelazar. La Comision opinó a este respecto de distinta manera en uno i otro caso, i voi a decir las razones que para ello tuvo presentes.

En primer lugar, parece resuelto, científicamente hablando, el problema de la apertura del istmo de Panamá, i estando a los últimos cablegramas recibidos en Chile, parece tambien resuelta la cuestion de dinero para la ejecucion de esa obra.

Si no hai, pues, cuestion respecto de la apertura del istmo, i hai, por otra parte, los recursos necesarios para esos trabajos, debemos creer que en cuatro o cinco años, a lo mas, el istmo esté abierto, i por consiguiente, nuestra situacion en el mundo comprometida, i comprometida en perjuicio nuestro.

Si, comparados con las demas Repúblicas sud-americanas, nos encontramos hoy en lugar preferente, una vez abierto el canal de Panamá, pasaremos a ocupar el último lugar. En tal situacion, un ferrocarril que trata de abrimos un camino cómodo, barato i fácil al Atlántico, es de una importancia capital i especificísima.

Estas consideraciones, que no han podido hacerse valer en favor del proyecto que autorizaba la construccion de un ferrocarril entre Santiago i Valparaiso, son bastantes, a mi juicio, para inclinar el ánimo del Senado i hacerle dar su voto a las modificaciones introducidas en el proyecto en debate. Tratándose del ferrocarril entre Valparaiso i Santiago, no solo ibamos a pagar la garantía, sino que ibamos a autorizar la competencia de esa línea con la del Estado, arreba-

tando así una parte de los productos que hoy acarrea esta última. Entre tanto, el ferrocarril trasandino va a tener la ventaja de aumentar el producto de las líneas del Estado, porque, debiendo empalmar con éstas, hará aumentar necesariamente los fletes i pasajes.

La garantía, pues, que pagásemos, en lugar de aumentarse como la del proyectado ferrocarril entre Santiago i Valparaiso a espensas de la línea del Estado, va a disminuirse por el mayor producto que dará a ésta el ferrocarril trasandino. De manera que, como medida de prevision relacionada con la apertura del istmo de Panamá i como cuestion de recursos, puesto que el aumento de entradas que va a traer a nuestras líneas quién sabe si llegará a igualar o a superar lo que paguemos por la garantía, este punto debe ser tratado con un criterio distinto que el que acabamos de aplicar al proyecto anterior.

I todavía hai otra consideracion muy importante que debe llamar la atencion del Senado, i es la de que esta garantía no va a ser pagada sino cuando el ferrocarril esté concluido de mar a mar; nada importará que se concluya solamente la línea cuyo costo vamos a garantizar, porque si la República Argentina no hace los centenares de kilómetros que tiene que hacer para llegar al Atlántico, el Gobierno de Chile no tiene obligacion de pagar la garantía, i solo la pagará cuando pueda embarcarse un pasajero en Valparaiso para ir a desembarcar en un puerto del Atlántico. De esta manera, el pago de la garantía no se verificará antes de muchos años, pues solo tendrá lugar cuando Chile esté en posesion de este beneficio i pueda comunicarse barata i fácilmente de un océano a otro océano.

Por ser únicamente las que acabo de espresar las modificaciones que sufre el proyecto, me parece que no vale la pena de hacerlo ir a comision.

El señor *Cuadra* (Presidente).—Como no habia por mi parte indicacion para que pasara a comision, deseando únicamente que se pasieran en relacion las modificaciones hechas con el proyecto, creo que no habrá dificultad para entrar a discutirlo, tomando en cuenta en el momento oportuno cada una de dichas modificaciones.

El señor *Recabarren*.—Cuando la Comision de Gobierno trató de este asunto, yo le presé, aunque con algun escrúpulo, mi aprobacion. Entónces no existia ni la circunstancia que nos hace pensar de una manera mas seria i madura en nuestra situacion económica, ni era un hecho, como ahora lo es, la apertura del istmo de Panamá.

Estas dos consideraciones me hacen mirar hoy las cosas bajo otro aspecto i me inclinan por ahora, mientras no oiga razones que me hagan desistir de mi opinion, a no aceptar lo que entónces firmé.

Sobre la situacion económica que atravesamos i sobre las cargas que este ferrocarril impondrá si se aumenta la garantía, no tendré nada que decir a la Cámara, porque ambas cosas se imponen, sin necesidad de darles mayor desarrollo. No creo conveniente que el Estado—aunque se aplace por algun tiempo el pago de la garantía que debe prestar—quede comprometido desde luego a hacer un fuerte desembolso sin saber los sucesos que vengán mas tarde i cómo se desenlace esta dura situacion.

La circunstancia de que la apertura del istmo de Panamá sea pronto un hecho, como lo creo, es lo que

me hace opinar en este momento en contra de lo que ántes habia firmado. Todos sabemos que la conduccion de los productos por tierra es inmensamente mas cara que su transporte por mar. Para mí, en lugar de llegar a ser los fletes mas baratos con la aproximacion aparente o real, por medio de la línea recta, del Atlántico i del Pacífico, van a ser mucho mas costosos, mucho menos económicos. Seria necesario haber hecho un estudio prolijo de cuánto costará el transporte de nuestros productos a Europa por el Canal de Panamá i de cuánto costará por la nueva línea que se trata de proteger, para hacer las deducciones del caso con entera seguridad. Pero esto, que no se puede hacer por ahora por falta de datos, me permite dejarme llevar de mis aprehensiones i de la regla jeneral a que me he referido: de que el transporte por tierra es inmensamente mas caro que el transporte por mar.

Esto nos aconsejaria mas bien entónces el prolongar nuestra línea central de ferrocarriles, dando salida a nuestros productos por ramales a la costa, tanto mas cuanto que me parece que es de alta política internacional que tanto nuestros productos como nuestros canjes tomen la vía del Pacífico. Eso es ademas lo natural i lo conveniente para nosotros, i que no nos pondria en el caso, que considero mui eventual, sin embargo, de complicaciones esternas, cosa que el Congreso debe mirar i entender.

La República Argentina es un país que multiplica su poblacion de una manera asombrosa, teniendo como tiene inmensas extensiones de territorio i considerables riquezas que estplotar. La corriente de inmigracion está establecida allí casi como en Estados Unidos; no hai buque que llegue a sus playas del Viejo Mundo que no le traiga quinientos o mas pasajeros que vienen a estallecerse permanentemente en su suelo.

Es verdaderamente una fortuna que, por la situacion topográfica de Chile i la República Argentina, estos países esten impedidos de agredirse. Pero si por esta causa, como por el buen sentido, cultura i patriotismo de los dos pueblos i de sus gobiernos, este peligro es de todo punto remoto, es necesario, sin embargo, alejar hasta la sombra de la desconfianza que pudiera suscitarse. ¿Por qué iríamos nosotros a proteger una línea que pudiera hacer posible semejante emergencia, que espero no ha de venir jamas?

Protejiendo la línea de que se trata, no sería raro talvez que, en un momento desgraciado, llegara a producirse una invasion o una complicacion que, lo repito, no espero que haya de llegar jamas.

Pero, esta es una insinuacion que hago como de paso, i que quisiera no se tomara mui en consideracion, porque no desearia que apareciéramos como abrigando la idea de que pudiera faltar el patriotismo suficiente en uno o en otro país para evitar perturbaciones internacionales, cuando en realidad solo he querido contraerme a la idea que antes he expresado: de que debemos propender a que la vida i el movimiento partan i se estienda del corazon del país a sus estremidades; que prolonguemos la línea central llevando ramales a los puertos de la costa, mejorando éstos en cuanto sea posible, con lo cual conseguiremos, a mi juicio, un transporte mas barato i sin compromiso para el Estado, obteniendo así con el tiempo un favorable desarrollo para nuestras industrias.

El señor *Vergara* (Ministro de lo Interior).—Me voi a permitir apoyar las observaciones hechas por el honorable Senador por Valparaiso con relacion al proyecto en debate.

El ferrocarril trasandino, por el punto que se proyecta construirlo, no solamente ha de servir, a mi juicio, para establecer las relaciones internacionales de mar a mar, como decia el honorable Senador, i esto es ya de suma importancia en la situacion i en las condiciones actuales, sino que ha de servir especialmente a nuestro progreso interno de una manera mui positiva.

No olvide el Senado cuáles son las rejiones de nuestro territorio que va a correr, cuáles son los productos que ese territorio contiene i que tendrán por la línea de que se trata fácil i espedita salida para la República Argentina. Las maderas abundantísimas de aquel suelo, el producto de vinos, cereales, etc., serian acarreados por este ferrocarril a la República Argentina, cuya poblacion, como ha dicho mui bien el honorable Senador por Arauco, es crecidísima en aquella parte; i en cambio, por ese mismo ferrocarril nos vendrian los productos naturales de aquellas rejiones, como la ganaderia; producto que, como lo sabe el Senado, nosotros necesitamos.

No temo, como el honorable Senador por Arauco, que este ferrocarril pudiera tener inconvenientes bajo el punto de vista internacional en las relaciones de ambas repúblicas. Confio en el patriotismo, como Su Señoría, de los habitantes de las dos repúblicas i de sus respectivos gobiernos para que continúen manteniendo las estrechas relaciones que hoi existen de amistad i concordia.

Bajo ese punto de vista, no creo que el Senado deba abrigar temor alguno; al contrario, una línea de comunicacion como ésta estrecharia mui considerablemente, a mi juicio, esas relaciones.

Por otra parte, la Comision ha tenido la prevision necesaria para consignar en el proyecto una disposicion que establece que no se llevará a ejecucion la obra sino una vez que se haya celebrado una convenccion i que se hayan puesto de acuerdo los dos gobiernos en cuanto a los detalles relativos a la ejecucion i servicio de la línea de que se trata.

Creo, pues, que el proyecto es de considerable importancia; creo que él atiende propiamente al incremento de nuestras rentas, como decia el honorable Senador por Valparaiso, i ademas a nuestro progreso material, especialmente en las rejiones del sur de la República, que son todavía casi vírjenes i de un porvenir mui considerable.

Por eso, apoyando—como decia al principio—las observaciones del honorable Senador por Valparaiso, me permito pedir al Senado que preste su aprobacion al proyecto de que se trata, ocupándose en momento oportuno de las modificaciones propuestas por el solicitante i consideradas ya por el señor Senador.

Yo mismo tendré que proponer talvez alguna modificacion de detalle al proyecto.

El señor *Altamirano*.—Pido la palabra.

El señor *Cuadra* (Presidente).—Ya ha llegado el momento de pasar a segunda hora, i creo que la discusion de este asunto debe continuar en la sesion del viernes próximo. Segun el orden establecido, las sesiones del lunes i del miércoles se dedicarán a otros negocios.

Así, pues, el señor Senador por Valparaíso quedará con la palabra para la sesión del viernes próximo. *Se suspendió la sesión a las cuatro de la tarde.*

SEGUNDA HORA

Constituida la sala en sesión secreta, se pasó a tratar de asuntos de interés particular.

El resultado de la sesión fué el siguiente:

I. En la solicitud de la señora Filomena Aravena, en que pide pensión de gracia, se aprobó por unanimidad de 18 votos el informe desfavorable de la comisión respectiva.

II. Por 16 votos contra 2 se aprobó el siguiente proyecto de ley acordado por la Cámara de Diputados:

«Artículo único.—Concédese por gracia a doña Carmen Santibañez, viuda del subteniente de ejército don Pedro Torres, el derecho al goce de montepío correspondiente al grado de subteniente que obtuvo su citado esposo».

III. En las solicitudes de las señoras Elvira Cañas i Natalia Torres, en que piden pensión de gracia, se aprobó por unanimidad de 18 votos el informe desfavorable de la comisión respectiva.

IV. El proyecto acordado por la Cámara de Diputados que concede abonos de servicios a don Antonio María Fernández, fué desechado por trece votos contra cinco.

V. En la solicitud de las señoras Nicasia, Emilia i Teresa Barrera, se aprobó por 12 votos contra 6 el siguiente proyecto de ley propuesto por la comisión de guerra i marina.

«Artículo único.—Auméntase por gracia a cuarenta pesos mensuales la pensión de montepío de que actualmente disfrutan las hijas del sarjento mayor don Juan Bautista Barrera.

VI. Por 16 votos contra dos acordó el Senado insistir en el rechazo del proyecto acordado por la Cámara de Diputados que concede a doña Dominga Goicolea de Hidalgo una pensión de cuarenta pesos mensuales.

VII. En la solicitud de doña Tomasa Ravanal se aprobó por 17 votos contra 1 el siguiente proyecto de ley propuesto por la comisión respectiva:

«Artículo único.—Concédese por gracia a doña Tomasa Ravanal, viuda de Molina, por los servicios de su finado padre el subteniente de ejército don José Matías Ravanal, una pensión mensual de quince pesos, que gozará con arreglo a la ley de montepío militar».

VIII. Por 13 votos contra 8 se aprobó el siguiente proyecto de ley acordado por la Cámara de Diputados:

«Artículo único.—Se concede a doña Manuela Salazar, viuda del sarjento Lucas Moncada, la pensión correspondiente al sueldo de sarjento primero de que se encontraba en posesión su finado esposo».

IX. En la solicitud de doña Felipa Canelo, viuda del cirujano 1.º de la armada don Guillermo Bastes, en que pide pensión de montepío, se aprobó por unanimidad el informe de la comisión que propone se remita dicha solicitud al Ministerio respectivo para que allí obtenga la tramitación ordinaria.

X. El proyecto acordado por la Cámara de Diputados que aumenta en 20 pesos mensuales la pensión

de que disfruta doña Mercedes Ríos del Canto, debiendo pasar esta pensión después de muerta a su hija doña Trinidad Riveros, fué desechada por 15 votos contra 1.

XI. En la solicitud de doña Ana Josefa Madariaga, en que pide pensión de gracia, se aprobó por unanimidad de 16 votos el informe desfavorable de comisión respectiva.

XII. Por trece votos contra tres se aprobó el siguiente proyecto de ley acordado por la Cámara de Diputados:

«Artículo único.—En atención a los importantes servicios prestados en la guerra de la independencia por el sarjento mayor de ejército don José María Ayala, concédese a su esposa e hijas solteras el goce del montepío correspondiente al empleo de sarjento mayor, del que gozará en conformidad a la ley».

XIII. En las solicitudes de la viuda e hijas del teniente-coronel don Juan Tagle i de la viuda e hijas del sarjento mayor don José María Banderas, se desechó el informe de la comisión que proponía se aumentaran las pensiones de que disfrutaban a cuarenta pesos mensuales, por 13 votos contra 3 en lo referente a la viuda de Tagle, i por 12 votos contra 4 en lo referente a la viuda de Banderas.

XIV. El proyecto de ley acordado por la Cámara de Diputados en que propone que, previos los trámites necesarios para cerciorarse del hecho i de la identidad personal, se reconozca favor de doña Jesús Valdes, en la deuda del 3 por ciento, con los intereses del 5 por ciento al año, los mil pesos que don José Antonio Valdes enteró en arcas fiscales para subvenir a los gastos de la nación, se acordó pasarlo a la Comisión de Hacienda.

Se levantó la sesión.

JULIO REYES LAVALLE,
Redactor.

Sesión 34.ª ordinaria en 16 de agosto de 1886

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CUADRA

SUMARIO

Se lee i aprueba el acta de la sesión anterior.—Cuenta.—

Continúa el debate sobre el incidente promovido por el señor Concha i Toro, i relativo al ferrocarril de la Calera a Ovalle.—Hacen uso de la palabra los señores Puelma i Varas (Ministro de Justicia). Se suspende la sesión.—A segunda hora continúa el mismo debate i usa de la palabra el señor Varas (Ministro de Justicia).—Terminado el discurso del señor Ministro, se levanta la sesión, quedando en tabla para la próxima este mismo asunto, el proyecto de acuerdo del señor Concha i Toro i demás negocios que lo estaban para la presente.

Asistieron los señores:

Aldunate, Luis	Puelma, Francisco
Antúñez, Carlos, (Ministro de Guerra)	Recabarren, Manuel
Castillo, Miguel	Rodríguez, Juan E.
Concha i Toro, Melchor	Sánchez Fontecilla, Mariano
Cuevas, Eduardo	Valderrama, Adolfo
Encina, José Manuel	Valenzuela C., Manuel
Fábres, J. Clemente	Vergara Albano, Aniceto
García de la H., Manuel	Vergara, José Francisco
Izquierdo, Vicente	Vergara, J. Ignacio, (Ministro de lo Interior)
Lamas, Víctor	Vial, Ramon
Lillo, Eusebio	Zañartu, Javier Luis