

Sesion 18.^a ordinaria en 31 de Julio de 1901

PRESIDENCIA DEL SEÑOR BLANCO

SUMARIO

En ausencia de los señores Presidente i vice-Presidente, pasó a presidir la sesion el señor Blanco.—Se da lectura al acta de la sesion anterior i es aprobada.—Cuenta: Oficio del Tribunal de Cuentas, en el que comunica que ha tomado razon de diversos decretos espedidos por el Ministerio de la Guerra, despues de representarlos a S. E. el Presidente de la República por estimarlos ilegales; Id. del primer alcalde de la Municipalidad de Maipú, en el que comunica que, en vista de no haber sido discutido ni aprobado presupuesto alguno dentro del plazo i forma en que lo dispone el artículo 67 de la Lei de Municipalidades, seguirá rijiendo para el año próximo el presupuesto vijente en el año actual. — Se pone en discusion i se da por aprobado el proyecto de lei que determina que se proceda a elegir Municipalidad en las comunas de Constitucion, Empedrado i Nirivilo.—Se pasa a la discusion particular i sucesivamente se aprueban, con modificaciones, los dos artículos de que consta el proyecto. — Se acuerda tramitarlo desde luego.—Continúa la discusion del artículo primero del proyecto de lei sobre servidumbre ferroviaria, conjuntamente con las indicaciones propuestas.—Usan de la palabra los señores Matte (don Eduardo), Barros Luco, Silva Cruz i Bannen, formulándose en el curso del debate varias indicaciones.—Se levanta la sesion.

Asistieron los señores:

Balmaceda, Elías	Matte, Ricardo
Ballesteros, Manuel E.	Montt, Pedro
Bannen, Pedro	Reyes Vicente
Barros Luco, Ramon	Rozas, Ramon Ricardo
Eastman, Adolfo	Saavedra, Cornelio
González, Juan Antonio	Silva Cruz, Raimundo
Latorre, Juan José	Valdes Cuevas, Antonio
Matte, Eduardo	

El señor SECRETARIO.— En conformidad al artículo 14 del Reglamento, corresponde presidir la sesion el honorable Senador por Santiago, señor Blanco, por no encontrarse presente en la Sala el señor Presidente ni el señor vice-Presidente.

El señor Blanco pasa a presidir la sesion.

El señor BLANCO (Presidente).— En nombre de Dios Todo Poderoso se abre la sesion.

Se dió lectura a la siguiente acta:

«SESION 17 ORDINARIA DEL 30 DE JULIO DE 1901

Asistieron los señores Blanco, Balmaceda, Ballesteros, Barros Luco, Bannen, Eastman,

González, Latorre, Matte don Eduardo, Matte don Ricardo, Montt, Reyes, Rozas, Saavedra, Silva Cruz, Silva Ureta, Valdes Cuevas, Varela i Walker Martínez.

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

Oficios

Una del Tribunal de Cuentas en el que comunica que ha procedido a tomar razon, por haberlo así ordenado S. E. el Presidente de la República, del supremo decreto número 664, de fecha 31 de mayo pasado, espedido por el Ministerio de Guerra, que ordena a la Delegacion de la Intendencia Jeneral en Valparaiso pagar al doctor don A. Torretti, la cantidad de 750 pesos, que se le adeudaba por el tiempo que ha prestado sus servicios en los fuertes de Valparaiso desde el 1.º de enero al 31 de mayo pasado, i ordena imputar el gasto a la partida 17, ítem 16 del presupuesto de Guerra vijente, decreto que el Tribunal representó por estimarlo i legal.

Pasó a la Comision de Guerra.

Informes

Uno de la Comision de Constitucion, Lejislacion i Justicia, acerca de la consulta hecha por S. E. el vice-Presidente de la República, señor don Aníbal Zañartu, respecto de si es incompatible su cargo de Senador con las funciones que actualmente desempeña.

Quedó para tabla.

Mociones

Una del señor Senador don Raimundo Silva Cruz, en la que propone un proyecto de lei que autoriza al Presidente de la República para invertir la suma de treinta i un mil trescientos noventa i seis pesos diez i nueve centaves en pagar al Banco Santiago la suma adeudada por

la Municipalidad de los Angeles por saldo del empréstito contratado en 22 de mayo de 1895, para establecer el servicio de agua potable en la poblacion.

Se reservó para segunda lectura.

Solicitudes

Una de don Eliseo López Rei, capitán de Ejército, retirado absolutamente, en la que pide abono de tiempo para los efectos de su retiro.

Pasó a la Comision de Guerra.

Antes de entrar a la órden del día, el señor Latorre pidió que en la primera hora de la sesion actual, despues de los incidentes, se tomara en consideracion una solicitud de don Eduardo Poirier, que Su Señoría pasó a la Mesa, relativa a obtener el permiso requerido por la Constitucion para poder aceptar el cargo de Consul Jeneral interino de la República del Ecuador en Valparaiso.

El señor Barros Luco hizo indicacion para que desde la sesion de mañana comience a discutirse en la órden del día, de preferencia a todo otro asunto, el proyecto de lei, iniciado por S. E. el vice-Presidente de la República, sobre reorganizacion de los servicios militares.

El señor Matte don Ricardo modificó la anterior indicacion del señor Senador de Lináres en el sentido de que ella tenga efecto desde la sesion del martes próximo.

Esta modificacion fué aceptada por el señor Barros Luco.

El señor Ballesteros usó en seguida de la palabra para fundar el siguiente proyecto de lei, que sometió a la consideracion de la sala:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Procédese a elejir Municipalidad en las comunas de Constitucion, Empedrado i Nirivilo, fijándose al efecto por el Presidente de la República la fecha en que debe tener lugar la eleccion.

Artículo 2.º La Municipalidad pretérita de cada una de estas comunas funcionará, para todos los efectos electorales, hasta que sea elejida nueva Municipalidad.»

Pidió el señor Senador de Santiago que este proyecto se discutiera, de preferencia a todo otro asunto, desde la sesion actual, en la primera i segunda hora.

El señor Rozas solicitó que se diera preferencia sobre todo otro negocio a la consulta hecha por S. E. el vice-Presidente de la República, señor don Aníbal Zañartu, respecto de si es incompatible su cargo de Senador con las funciones que actualmente desempeña.

El señor Ballesteros manifestó que aceptaba que el proyecto presentado por Su Señoría, en la sesion actual, se discutiera inmediatamente despues del asunto indicado por el señor Senador de Llanquihue.

El señor Silva Cruz pidió que se enviara

desde luego en informe a la Comision de Gobierno, sin aprobarse en jeneral, el proyecto de lei, presentado por Su Señoría, que autoriza al Presidente de la República para invertir la suma de treinta i un mil trescientos noventa i seis pesos diezinueve centavos, en pagar al Banco de Santiago la suma adeudada por la Municipalidad de los Angeles por saldo del empréstito contratado en 22 de mayo de 1895, para establecer el servicio de agua potable en la poblacion.

El señor Balmaceda recomendó a los señores Senadores, miembros de la Comision de Gobierno, se sirvieran informar a la brevedad posible acerca del proyecto de lei relativo al pago por el Fisco de la deuda que la Municipalidad de Iquique tiene a favor del Banco de Chile.

El señor Montt manifestó el deseo de que no se discutiera en la sesion actual el proyecto de lei presentado por el señor Ballesteros, sobre eleccion de Municipalidad en las comunas de Constitucion, Empedrado i Nirivilo, i espuso que estimaba conveniente que ese proyecto fuera estudiado por la Comision respectiva.

Con este motivo, espresó el señor Ballesteros que no tenia inconveniente para que el referido proyecto de lei se considerara en la sesion de mañana, pero que no aceptaba que se enviara a Comision porque era un asunto mui sencillo i urgente.

El señor Montt aceptó que dicho proyecto se discutiera en la sesion de mañana.

El señor Balmaceda pidió que en la sesion actual, despues de los incidentes, i a continuacion de los negocios indicados anteriormente, se tomara en consideracion el oficio de la Cámara de Diputados, en que comunica que ha tenido a bien desechar la modificacion introducida por el Senado en el inciso 1.º del artículo 2.º del proyecto que concede a la Municipalidad de Pisagua el uso de los terrenos fiscales necesarios para establecer el servicio de agua potable en esa ciudad.

Terminados los incidentes, se dieron sucesivamente por aprobados, con el asentimiento tácito de la Sala, todas las indicaciones formuladas.

Puesta en discusion la solicitud en que don Eduardo Poirier pide el permiso requerido por la Constitucion para aceptar el cargo de cónsul jeneral interino de la República del Ecuador en Valparaiso, se dió por aprobado con asentimiento tácito de la Sala, el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

«Artículo único.—El Congreso Nacional concede a don Eduardo Poirier el permiso requerido por el artículo 9.º de la Constitucion, para que pueda aceptar el cargo de cónsul jeneral interino de la República del Ecuador en Valparaiso

Comuníquese al Presidente de la República para su publicacion en el *Diario Oficial*.»

Considerando el informe de la Comision de Constitucion, Lejislacion i Justicia acerca de la consulta hecha por S. E. el vice-Presidente de la República, señor don Aníbal Zañartu, respecto de si es incompatible su cargo de Senador con las funciones que actualmente desempeña, informe en el cual la Comision espresa que, a su juicio, el señor don Aníbal Zañartu conserva su carácter de Senador, sin que a ello obste el ejercicio de la vice-Presidencia de la República, el Senado aprobó dicho informe por la unanimidad de dieziocho votos.

El señor Walker Martínez se abstuvo de votar, espresando que, a juicio de Su Señoría, existia incompatibilidad, pero que, por motivos de salud, no le habia sido posible asistir a la Comision para tomar parte en el acuerdo relativo al informe.

Con el asentimiento tácito de la Sala, se acordó comunicar la resolucion anterior, sin esperar la aprobacion del acta, a S. E. el vice-Presidente de la República.

Tomado en seguida en consideracion el oficio de la Honorable Cámara de Diputados, en que comunica que ha tenido a bien desechar la modificacion introducida por el Senado en el inciso 1.º del artículo 2.º del proyecto que concede a la Municipalidad de Pisagua el uso de los terrenos fiscales necesarios para establecer el servicio de agua potable en esa ciudad. modificacion que consiste en agregar al referido inciso 1.º la siguiente frase: «i asimismo los terrenos de propiedad particular que fueren necesarios para la ejecucion de la obra», el señor Balmaceda manifestó las razones por las cuales, en su concepto, la Sala debia insistir en su anterior acuerdo.

Cerrado el debate, se consultó a la Sala acerca de si insistia en su anterior acuerdo por el cual se agregó al inciso 1.º del artículo 2.º del referido proyecto de lei, la frase que ya se ha indicado; i resultaron once votos por la afirmativa i seis por la negativa, abs'eniéndose de votar los señores Reyes i Rozas.

No habiendo la mayoría requerida por la Constitucion, se repitió la votacion i resultaron catorce votos por la afirmativa i cinco por la negativa.

En consecuencia, el Senado insistió en su anterior acuerdo.

Se suspendió la sesion.

A segunda hora se entró a la órden del dia i continuó el debate pendiente de la sesion anterior, respecto del artículo 1.º del proyecto sobre servidumbre para la construccion de ferrocarriles, conjuntamente con las indicaciones propuestas; i el señor Reyes, que habia quedado con la palabra, siguió usando de ella para contestar las observaciones hechas por el señor Senador de Cautin, a propósito de la indica-

cion formulada por Su Señoría en sesion de 24 del corriente. Terminó el señor Senador haciendo presente que, a fin de procurar el acuerdo i de que la declaracion de utilidad pública no fuera necesaria para cada caso especial de espropiacion de terrenos que deban ser atravesados por ferrocarriles, proponia que esa declaracion la hiciera la lei, a lo ménos, respecto de cada obra o construccion que haya de ser causa de espropiaciones; i que al efecto sustitua su anterior indicacion para modificar el artículo 1.º en los siguientes términos:

«Artículo 1.º—Todo predio rústico está sujeto a la servidumbre de tránsito para ferrocarriles cuya construccion haya sido declarada de utilidad pública por una lei.

Esta servidumbre comprende el terreno necesario para la vía, estaciones, bodegas i edificios anexos.»

El señor Montt insistió por su parte en que se mantuviera el artículo 1.º en la forma en que la Comision de Gobierno la habia formulado, manifestando los inconvenientes de que, a su juicio, adolecia la indicacion del señor Senador de Santiago.

Por haber llegado la hora, se levantó la sesion quedando en tabla para la próxima este mismo asunto i demas negocios que lo estaban para la presente, debiendo tratarse del proyecto presentado por el señor Ballesteros sobre eleccion de municipalidades en el departamento de Constitucion, con preferencia a todo otro asunto, i continuando la discusion a segunda hora si no alcanzare a despacharse en la primera.»

El señor BLANCO (Presidente).—¿Está conforme?

Aprobada.

Se dió cuenta:

1.º Del siguiente oficio:

«Santiago, 30 de julio de 1901.—El Ministerio de Guerra ha remitido a este Tribunal para tomar razon, los supremos decretos números 816, 860, 863 i 866, seccion 1.ª, de 28 de mayo; de 7 i 8 de junio últimos, respectivamente.

Estos decretos disponen que la Direccion del Tesoro dé curso a los decretos supremos expedidos anteriormente por el mismo Ministerio, seccion 1.ª, números 516, 549, 736, 727, 735 i 714, que fueron objetados porque los gastos de arriendos de casas para varias oficinas militares en ellas ordenadas, exceden los ítem del presupuesto vijente a que se imputan.

La Corte de Cuentas hizo al Presidente de la República la representacion prescrita por la lei de 20 de enero de 1888, estimando ilegales estos decretos porque ordenan imputar gastos a ítem agotados, sin que el exceso se encuentre autorizado en ninguna de las disposiciones del artículo 14 de la lei de 16 de setiembre de 1884, que determinó los únicos casos en que es permitido excederlos.

El Presidente de la República ha tenido a bien insistir en que se tome razon de los men-

cionados decretos, i se ha procedido a esta formalidad en cumplimiento de las disposiciones legales que la ordenan.

La Corte de Cuentas, con fecha de hoy, acordó poner en conocimiento del Congreso los decretos objetados, en virtud de lo dispuesto en el número X del artículo 5.º de la lei de 20 de enero de 1888.

Adjunto remito a V. E. copias autorizadas de los decretos i de la representacion de la Corte de Cuentas.

Dios guarde a V. E.—*Cárlos Varas.*»

Las copias a que se refiere el oficio anterior, son las siguientes:

«En Santiago de Chile, a 25 de julio de 1901, la Corte de Cuentas se impuso de haberse recibido en este Tribunal el supremo decreto número 1,083, seccion 1.ª, de 24 del actual, espedido por el Ministerio de Guerra i que ordena tomar razon de los supremos decretos seccion 1.ª números 816, 860, 863 i 866, de 28 de mayo, de 7 i 8 de junio últimos, respectivamente, por los cuales se dispone que la Direccion del Tesoro dé curso a los decretos supremos números 516, 549, 736, 727, 735 i 714, espeditos por el mismo Ministerio i que fueron representados por la Corte con fecha 18 de julio. En virtud de lo dispuesto en el número X del artículo 5.º de la lei de 20 de enero de 1888, la Corte de Cuentas acordó poner en conocimiento del Congreso los decretos objetados i el que ordena se tome razon de ellos.

Para constancia, se levantó la presente acta.—*Cárlos Varas.—J. Raimundo del Rio.—Antonio J. Vial.—Diego Sotomayor.—J. Aguirre L., secretario.*»

Conforme con el orijinal.—*J. Aguirre L., secretario.*

«República de Chile.—Ministerio de Guerra.—Primera seccion, núm. 863.—Santiago, 8 de junio de 1901.—He acordado i decreto:

La Direccion del Tesoro dará curso a los decretos supremos de 13 del actual, números 737 i 735, seccion 1.ª

Tómese razon i comuníquese.—*Zañartu.—W. Búlnes.*»

Conforme con el orijinal.—*J. Aguirre L., secretario.*

«República de Chile.—Ministerio de Guerra.—Primera seccion, núm 866.—Santiago, 8 de junio de 1901.—Visto el oficio del Director del Tesoro número 751, de 1.º del actual,

Decreto:

La espresada oficina dará curso al decreto supremo del Ministerio de Guerra número 714, de 11 de mayo del año en curso, seccion 1.ª

Tómese razon i comuníquese.—*Zañarru.—W. Búlnes.*»

Conforme con el orijinal.—*J. Aguirre L., secretario.*

«República de Chile.—Ministerio de Guerra.—Primera seccion, núm. 860.—Santiago, 7 de junio de 1901.—He acordado i decreto:

La Direccion del Tesoro dará curso al decreto del Ministerio de la Guerra de 13 de mayo último, seccion 1.ª, número 736.

Tómese razon i comuníquese.—*Zañartu.—W. Búlnes.*»

Conforme con el informe.—*J. Aguirre L., secretario.*

«En Santiago de Chile, a 19 de julio de 1901, la Corte de Cuentas tomó conocimiento de los supremos decretos números 816, seccion 1.ª, de 28 de mayo; 860, seccion 1.ª; de 7 de junio; 863 i 866, seccion 1.ª, de 8 de junio, espeditos por el Ministerio de Guerra i remitidos para la toma de razon. Estos decretos disponen que la Direccion del Tesoro dé curso a los decretos supremos espeditos anteriormente por el mismo Ministerio, seccion 1.ª, números 516, 736, 735, 549, 727 i 714, que fueron objetados porque los gastos de arriendos de casas para varias oficinas militares en ellos ordenados, exceden los ítem del presupuesto vijente a que se imputan. La Corte de cuentas considera ilegales estos decretos porque ordenan imputar gastos a ítem agotados, sin que el exceso se encuentre autorizado en ninguna de las disposiciones del artículo 14 de la lei de 16 de setiembre de 1884, que determinó los únicos casos en que es permitido excederlos. En consecuencia, acordó representarlos al Presidente de la República en cumplimiento de lo dispuesto en el número X del artículo 5.º de la lei de 20 de enero de 1888.

Para constancia, se levantó la presente acta.—*Cárlos Varas.—J. Raimundo del Rio.—Antonio J. Vial.—Diego Sotomayor.—J. Aguirre L., secretario.*»

Conforme con el orijinal.—*J. Aguirre L., secretario.*

«República de Chile.—Ministerio de Guerra.—Seccion 1.ª, núm. 1,083.—Visto el oficio que antecede,

Decreto:

El Tribunal de Cuentas tomará razon de los decretos supremos de seccion 1.ª, números 816, 863 i 866, de 28 de mayo i 7 i 8 de junio últimos, respectivamente, por los cuales se dispone que la Direccion del Tesoro dé curso a los decretos supremos del Ministerio de Guerra, números 516, 549, 736, 727, 735 i 714, que fueron objetados porque los gastos de arriendos de casas para oficinas militares en ellos ordenados, exceden los ítem del presupuesto vijente a que se imputan.

Tómese razon i comuníquese.—*Zañartu.—W. Búlnes.*»

Conforme con el orijinal.—*J. Aguirre L., secretario.*

«República de Chile.—Ministerio de Guerra, —Seccion 1.ª, núm 816.—Santiago, 28 de mayo de 1901.—He acordado i decreto:

La Direccion del Tesoro dará curso a los decretos supremos del Ministerio de Guerra números 516 i 549, seccion 1.ª, de 30 de marzo i 8 de abril del año en curso, respectivamente.

Tómese razon i comuníquese.—Zañartu.—*W. Bülnes.*»

Conforme con el orijinal.—*J. Aguirre L.*, secretario.

«República de Chile.—Ministerio de Guerra. —Seccion 1.ª, núm. 727.—Santiago, 13 de mayo de 1901.—Teniendo presente el contrato celebrado entre el Fisco i don José Manuel Urrejola, que se aprobó por decreto número 120, seccion 1.ª, de 30 de enero de 1900,

Decreto:

La Tesorería Fiscal de Concepcion pagará al señor José Manuel Urrejola, por trimestres anticipados, los cánones de arrendamiento de la casa ocupada por las oficinas de la 3.ª Zona Militar, a que se refiere el indicado contrato, correspondiente al año en curso, a razon de tres mil ciento cuarenta i ocho pesos ochenta centavos (\$3,148.80) anuales.

Impútese al ítem 5 de la partida 19 del presupuesto de Guerra.

Refréndese, tómese razon, rejístrese i comuníquese.—Zañartu.—*W. Bülnes.*»

Conforme con el orijinal.—*J. Aguirre L.*, secretario.

«República de Chile.—Direccion del Tesoro. —Núm. 758.—Santiago, 4 de junio de 1901.—Por decreto supremo número 727, de 13 del mes próximo pasado, se manda deducir del ítem 5, partida 19 del presupuesto de Guerra vijente, la suma de tres mil ciento cuarenta i ocho pesos ochenta centavos anuales, por cánones de arrendamiento de la casa ocupada por las oficinas de la 3.ª Zona Militar. Como el ítem a que se manda imputar el referido gasto se encuentra agotado, esta Direccion, en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 15 de la lei de 16 de setiembre de 1884, ha suspendido el curso del decreto ya citado. Para los efectos legales, ruego a US. se sirva poner en conocimiento de S. E. el vice-Presidente de la República, la resolucion de esta Direccion.

Dios guarde a US.—*Benjamin Vergara E.*»

Conforme con el orijinal.—*J. Aguirre L.*, secretario.

«República de Chile.—Direccion del Tesoro. —Núm. 744.—Santiago, 1.º de junio de 1901.—Por decreto supremo número 736, de 13 del mes próximo pasado, se manda deducir del ítem 5, partida 19 del presupuesto de Guerra vijente, la suma de cincuenta pesos mensuales, invertidos en arrendamiento de una casa ocupada por oficinas militares i habitaciones de los oficiales

del batallon de infantería «Carampangue». Como el ítem a que se manda imputar el referido gasto se encuentra agotado, esta Direccion, en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 15 de la lei de 16 de setiembre de 1884, ha suspendido el curso del decreto ya citado. Para los efectos legales, ruego a US. se sirva poner en conocimiento de S. E. el vice-Presidente de la República, la resolucion de esta Direccion.

Dios guarde a US.—*Benjamin Vergara E.*»

Conforme con el orijinal.—*J. Aguirre L.*, secretario.

«República de Chile.—Direccion del Tesoro. —Núm. 751.—Santiago, 1.º de junio de 1901.—Por decreto supremo número 714, de 11 del presente, se manda deducir del ítem 5 de la partida 19 del presupuesto de Guerra vijente, la suma de cien pesos mensuales, que deberá invertir el Comandante Jeneral de Armas de Chillan en el pago de los cánones de arrendamiento de la casa que ocupa la oficialidad del batallon de infantería «Pudeto». Como el ítem a que se manda imputar el referido gasto se encuentra agotado, esta Direccion, en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 15 de la lei de 16 de setiembre de 1884, ha suspendido el curso del decreto ya citado. Para los efectos legales, ruego a US. se sirva poner en conocimiento de S. E. el vice-Presidente de la República, la resolucion de esta Direccion.

Dios guarde a US.—*Benjamin Vergara E.*»

Conforme con el orijinal.—*J. Aguirre L.*, secretario.

«República de Chile.—Direccion del Tesoro. —Núm. 757.—Santiago, 4 de junio de 1901.—Por decreto supremo número 735, de 13 del mes próximo pasado, se manda deducir del ítem 5, partida 19 del presupuesto de Guerra vijente, la suma de ciento sesenta pesos mensuales, que le corresponde a don Modesto Pomareda por cánones de arrendamiento de los dos locales de su propiedad, ocupados por el batallon «Carampangue». Como el ítem a que se manda imputar el referido gasto se encuentra agotado, esta Direccion, en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 15 de la lei de 16 de setiembre de 1884, ha suspendido el curso del decreto ya citado. Para los efectos legales, ruego a US. se sirva poner en conocimiento de S. E. el vice-Presidente de la República, la resolucion de esta Direccion.

Dios guarde a US.—*Benjamin Vergara E.*»

Conforme con el orijinal.—*J. Aguirre L.*, secretario.

«República de Chile.—Direccion del Tesoro. —Núm. 688.—Santiago, 22 de mayo de 1901.—Tengo el honor de comunicar a US. que esta Direccion no puede dar curso al decreto 549, de 8 de abril último, por estar agotado el ítem 5, partida 19 del presupuesto de Guerra, a que ha sido imputado el gasto de que trata dicho

decreto. Para los efectos del artículo 15 de la lei de 16 de setiembre de 1884, ruego a U.S. se sirva poner en conocimiento de S. E. el vicepresidente de la República, la resolución de esta Direccion.

Dios guarde a U.S.—*Benjamin Vergara E.*»

Conforme con el orijinal.—*J. Aguirre L.*, secretario.

«República de Chile.—Direccion del Tesoro.—Núm. 395.—Señor Ministro: Por decreto número 516, de 30 de marzo último, se autoriza al jefe de la 1.ª Zona Militar para jirar contra la Tesorería Fiscal de Tacna, a contar desde el 1.º de enero del presente año, hasta por la cantidad de doscientos cincuenta pesos mensuales, para que atienda el pago de cánones de arrendamiento de la casa que ocupa la zona en dicha ciudad. El ítem a que se ha mandado imputar dicha cantidad se encuentra agotado, i como el gasto no es de aquellos que permitan exceder los ítem del presupuesto, esta Direccion, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 15 de la lei de 16 de setiembre de 1884, ha suspendido el curso del decreto ántes citado. Para los efectos legales, ruego a U.S. se sirva poner en conocimiento de S. E. el vicepresidente de la República, la resolución de esta Direccion.

Dios guarde a U.S.—*Benjamin Vergara E.*»

Conforme con el orijinal.—*J. Aguirre L.*, secretario.

Pasó a la Comision de Guerra.

2.º Del siguiente oficio:

«Maipu, 24 de julio de 18901.—Tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. que no habiendo esta Municipalidad discutido ni aprobado presupuesto alguno dentro del plazo i forma en que lo dispone el artículo 67 de la «Lei de Municipalidades», i en vista de lo que dispone el artículo 87, inciso 2.º de la lei ántes citada, queda vijente para el año entrante (1902) el presupuesto del año actual.

Lo que comunico a V. E. en cumplimiento de mi deber.

Dios guarde a V. E.—*Luis Infante C.*—Alcalde.»

Se ordenó archivarlo.

El señor BLANCO (Presidente).—El oficio del Tribunal de Cuentas pasará a la Comision de Guerra.

Ofrezco la palabra.

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra, ántes de la órden del dia?

¿Ningún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

Entraremos a la órden del dia.

Va a darse lectura al proyecto de lei para el cual se acordó preferencia en la sesion de haber, presentado por el honorable Senador de Santiago, señor Ballesteros, i relativo a la eleccion de municipalidades en el departamento de Constitucion.

El señor PRO-SECRETARIO.—Dice así el proyecto de lei:

«Artículo 1.º Procédase a elegir Municipalidad en las comunas de Constitucion, Empedrado i Nirivilo, fijándose al efecto por el Presidente de la República la fecha en que debe tener lugar la eleccion.

Artículo 2.º La Municipalidad pretérita de cada una de estas comunas funcionará para todos los efectos electorales hasta que sea elejida nueva municipalidad.»

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

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

Cerrado el debate.

Si no se pide votacion, daré por aprobado en jeneral el proyecto.

Aprobado.

Se procederá a discutirlo en particular, si ningun señor Senador se opone a ello.

Acordado.

En discusion el artículo 1.º

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

«Procédase a elegir Municipalidad en las comunas de Constitucion, Empredado i Nirivilo, fijándose al efecto por el Presidente de la República la fecha en que debe tener lugar la eleccion.»

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

¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

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

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

El señor BANNEN.—Me parece, señor Presidente, que no se indica en el proyecto la época dentro de la cual el Presidente de la República debe ordenar la nueva eleccion.

Como este es un caso excepcional de por sí, no sé si estará previsto en la lei jeneral de elecciones.

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

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

El señor BALLESTEROS.—Está contemplado en el artículo 92 de la lei, que dice como sigue:

«En caso de eleccion extraordinaria de Diputado o Senador, en conformidad a lo dispuesto en los artículos 17 i 25 de la Constitucion, se procederá a elejir el reemplazante en el departamento o provincia correspondiente dentro de treinta dias, contados desde la fecha en que la Cámara respectiva comunique al Presidente de la República el acuerdo relativo a la vacancia.

En estos casos funcionarán las juntas receptoras que hubiesen intervenido en las últimas elecciones, cualesquiera que éstas sean, ajus-

tándose en sus procedimientos a lo establecido en el título IV.»

El artículo siguiente agrega:

«En las elecciones extraordinarias de municipales se seguirá el mismo procedimiento.»

De manera que una vez que este proyecto sea lei, el Presidente de la República tiene el plazo de treinta días para decretar la elección, en conformidad a los artículos que acabo de leer.

El señor BANNEN.—Sin embargo, señor Presidente, para evitar toda duda, yo me permitiría indicar que se agregara una frase que dijera, mas o menos: «dentro del plazo señalado por la lei de elecciones».

O talvez seria mejor decir: «dentro del plazo de treinta días, contados desde la promulgación de esta lei.»

Me permito formular indicación para que se agregue esta última frase.

El señor BLANCO (Presidente).—En discusión el artículo con la modificación propuesta.

¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

Cerrado el debate.

En votación.

Si no se pide votación, daré por aprobado el artículo con la agregación propuesta.

Aprobado.

En discusión el artículo 2.º

El señor PRO-SECRETARIO.—Que dice:

«Artículo 2.º La Municipalidad pretérita de cada una de estas comunas funcionará, para todos los efectos electorales, hasta que sea elejida nueva municipalidad»

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

¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

El señor BALLESTEROS.—¿Me permite el señor Presidente?

El señor BLANCO (Presidente).—Tiene la palabra el señor Senador.

El señor BALLESTEROS.—Me parece que no estaría de mas aclarar un punto, cuál es la Municipalidad pretérita, pues podría entenderse que lo es cualquiera de las anteriores.

Podría, pues, modificarse la redacción diciendo: «la municipalidad que terminó sus funciones en mayo del año último».

El señor MONTE.—Talvez seria mejor decir: la que fué elejida el año de 1897.

El señor BALLESTEROS.—Perfectamente; podría agregarse la frase «elejida el año de 1897».

El señor BLANCO (Presidente).—En discusión el artículo con la modificación propuesta.

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

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

El señor BLANCO (Presidente).—Tiene la palabra el señor Senador.

El señor BANNEN.—Yo desearia aclarar una duda: ¿Seria necesario que esta municipalidad se constituyera nuevamente en conformidad a la lei para elejir alcaldes i fijar el orden de precedencia de los rejidores?

Rogaria al honorable Senador de Santiago, autor del proyecto, que se sirviera manifestar su opinion a este respecto, para que quede en la historia de la lei, a fin de que sea interpretada correctamente.

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

El señor BLANCO (Presidente).—Tiene la palabra el señor Senador.

El señor BALLESTEROS.—Esa dificultad quedaria sanjada agregando despues de la frase: «elejida el año 1897», lo siguiente: «i constituida en la forma en que estaba al terminar su período».

Así se entenderia claramente que debe funcionar como primer alcalde el que lo era en aquella época i que rejiria el orden de alcaldes i rejidores que entónces existia.

El señor BLANCO (Presidente).—Va a darse lectura al artículo en la forma en que quedaria con las modificaciones formuladas.

El señor PRO-SECRETARIO.—Dice así:

«Artículo 2.º La Municipalidad de cada una de estas comunas, elejida el año 1897 i constituida en la forma en que lo estaba al terminar su período, funcionará para todos los efectos electorales hasta que sea elejida nueva Municipalidad.»

El señor BLANCO (Presidente).—En discusión el artículo en esta forma.

Ofrezco la palabra.

Si ningun señor Senador usa de la palabra, se procederá a votar.

I, si no se pide votación, daré por aprobado el artículo con la modificación propuesta por el señor Senador de Santiago.

Aprobado.

El señor BALLESTEROS.—Suplicaria al Senado tuviera bien acordar que se comunicara este proyecto a la otra Cámara sin esperar la aprobación del acta.

El señor BLANCO (Presidente).—Si no hai inconveniente por parte del Senado, así se hará, Acordado.

Corresponde continuar la discusión del artículo 1.º del proyecto sobre servidumbre ferroviaria, conjuntamente con las indicaciones formuladas.

¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

El señor MATTE (don Eduardo).—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor BLANCO (Presidente).—Tiene la palabra el señor Senador.

El señor MATTE (don Eduardo).—En su discurso de ayer, el honorable Senador de Cautin principió por probar de un modo brillante i completo la conveniencia de la construcción de ferrocarriles. Nos decia el honorable Senador que este es uno de los ramos del adelanto

moderno que mayores bienes produce para el desarrollo de la industria i la prosperidad de las naciones.

Yo creo, señor Presidente, que no hai en esta Sala, i quizas no hai en todo el pais, una sola persona que ponga en duda las ventajas producidas por los ferrocarriles i los inmensos servicios que esta manera de transporte de personas i mercaderías, trae para el pais i para la riqueza pública i privada. Pero no es esa la cuestion; i estoi cierto de que el honorable Senador no puede suponer que haya alguno de sus colegas que niegue la evidencia de un punto tan claro como la luz.

La cuestion es otra; la cuestion es ésta: ¿todos los ferrocarriles son de conveniencia pública? ¿los contruidos i los que están por construirse? ¿tanto los que consultan el interes de una localidad donde hai miles de vecinos, como aquellos que solo consultan el interes de un solo vecino?

Esta es la cuestion, i este es el terreno en que debe tratarse.

Yo creo, señor Presidente, que es útil, que es ventajoso dar facilidades para la construccion de ferrocarriles; pero creo, a la vez, que es un error grave, bastante grave, sostener que el hecho solo de construir una línea férrea importa un beneficio para el pais en jeneral o para gran parte de sus habitantes.

Se ha citado el caso probable de que un vecino, cuyo fundo esté separado por otro fundo de la línea central de ferrocarriles, quiera construir una línea para dar facilidad al transporte de sus productos i para su propia comodidad, viajando en tren en vez de hacerlo en otra clase de vehículos.

¿Podria decirse que la obra es de utilidad pública, que habria razon para vulnerar un derecho tan sagrado como es el derecho de propiedad?

Pero el honorable Senador nos decia:

«Pero no se ha visto nunca el caso de que tales pretensiones hayan existido». Yo creo que Su Señoría está en un error. Si mal no recuerdo, a esta misma Cámara se han elevado solicitudes para construir ferrocarriles como los que creia imposible el señor Senador.

Un propietario del departamento de Maipo se presentó solicitando permiso para atravesar con una línea férrea, las propiedades que se interponian entre la suya i la línea férrea principal; i entiendo que el Senado no otorgó el permiso, porque consideró que ese ferrocarril no era de utilidad pública, sino en beneficio de una persona, i que esto no autorizaba, de ninguna manera, la espropiacion del trayecto que el ferrocarril hubiera de recorrer por las propiedades vecinas, ni las molestias que impone a las propiedades por donde pasa.

I casos parecidos al que cito pueden repetirse con frecuencia.

Yo estoi cierto de que si se otorgara esta amplia autorizacion para que, sin el estudio i juicio de ninguna autoridad, cualquier propie-

tario pudiese construir ferrocarriles a traves de los fundos vecinos, habria muchos que los construirian, no por capricho o por molestar, sino por darse las ventajas que una comunicacion de este jénero puede traer a la propiedad del particular interesado.

Ahora bien, ¿seria aceptable o bastante fundado, que tan solo porque los vecinos pudientes gocen de la ventaja que ofrece la baratura de fletes, puedan atravesar los fundos ajenos sin mas motivo que su exclusiva utilidad? Yo creo que nó.

I si hubiera de prevalecer semejante criterio ¿por qué no habria de dictarse una lei que estableciera la servidumbre de caminos? ¿Por qué se obliga a los propietarios a dar grandes rodeos a traves de los fundos vecinos para llegar a un camino público o a un ferrocarril? ¿Por qué, pues, no se estableceria la servidumbre de caminos? Tan justificada seria una cosa como otra.

Por esto me parece que hai que detenerse un poco ántes de dar una autorizacion tan amplia i jeneral; es necesario ver si la compensacion del sacrificio que se impone a la propiedad, realmente existe o si solo hai trabas o incomodidades impuestas por un sentimiento mui respetable de progreso, pero olvidando algo de que el lejislador no puede desentenderse, la propiedad, que es base angular de la sociedad.

De modo que no puede imponerse mas cortapisas a la propiedad que aquellas que un verdadero interes público bien calificado haga necesarias.

I no es solo el caso de un vecino pudiente que quiera beneficiarse infiriendo a la propiedad ajena un daño de consideracion, el único que pueda presentarse; hai tambien la posibilidad de que se construyan líneas paralelas a la que el Estado tiene. Esto es algo que hai que tomar en cuenta.

Yo no digo que no deba autorizarse la construccion de una línea férrea en competencia a otra del Estado; pero creo que debe ser estudiado el asunto por algun representante del interes público.

No considero interes tan baladí el referente a las numerosas líneas férreas del Estado, para entregarlo al buen o mal cálculo o voluntad de los empresarios que quieran construir ferrocarriles. ¿Con que al Estado, que ha invertido doscientos o trescientos millones de pesos en esta clase de obras, puede serle indiferente que éstas subsistan o que se arruinen?

No digo que sea de importancia secundaria el abaratamiento de fletes i dar mayores facilidades que las que presentan los ferrocarriles del Estado; pero sostengo que no puede declararse de antemano que siempre hai conveniencia i beneficio público en permitir la competencia. Creo que es necesario que haya una autoridad representante del interes público para resolver estas cuestiones, tomando en cuenta los diversos intereses i declarando en

cada caso si hai utilidad o conveniencia pública.

Se ha citado el caso, que tambiea tiene relacion con el punto de que me ocupo, que podrian construirse línea férreas que arruinarían poblaciones formadas con grandes sacrificios i enormes esfuerzos de sus habitantes.

El honorable Senador de Valparaiso señor Osa, decia: «Allí está Antofagasta, poblacion que representa veintisiete millones de pesos en sus propiedades urbanas, formada mediante el esfuerzo i sacrificios de numerosas personas durante muchos años. Si mañana un empresario, por simple lucro, quisiera sacar por Mejillones el ferrocarril que hoi sale por Antofagasta ¿podria esto ser indiferente para el lejislador?»

No digo yo que prevalezca lo que hoi existe, que de todos modos subsista solo el ferrocarril de Antofagasta, pero no puede alegarse que el punto debe ser estudiado por el lejislador.

Las razones que inducen a la construccion de un ferrocarril ¿son de mas interes público que las que inducen a mantener la actual salida i entrada de productos? En hora buena; pero no se entregue al interes particular el derecho de arruinar una ciudad i destruir las espectativas perfectamente fundadas de sus habitantes.

Pero voi todavía mas léjos: creo que puede haber ferrocarriles que comprometan la seguridad del Estado.

¿No podria existir en alguna nacion vecina —no digo ahora, pero sí en alguna ocasion— el propósito de construir líneas estratégicas que le dieran ventajas positivas en el caso de un conflicto internacional? ¿Es esto imposible? Nó, señor.

I ¿seria natural que el Estado se cruzara de brazos diciendo: «abran caminos, establezcan líneas férreas por donde quieran; pues se trata de intereses entregados a la iniciativa particular: yo nada tengo que hacer?»

El caso que pongo es remoto, pero posible; i, sea como se quiera, no es natural que el Estado se desprenda de una facultad que atañe o está relacionado íntimamente con su seguridad i su grandeza.

El honorable Senador de Cautin, en su deseo patriótico —pero equivocado, a mi juicio— de llevar la conviccion al Senado sobre lo que sostiene Su Señoría, nos citaba la lejislacion romana i la española antigua, a propósito de la servidumbre de tránsito. Yo invitaria al honorable Senador a que registrara las lejislaciones modernas en lo relativo a construccion de ferrocarriles.

¿Ha encontrado Su Señoría en la lejislacion de algun pais que exista lei semejante a la que nos propone o sostiene? Yo no conozco ninguna.

I ¿será esto porque en las naciones mas adelantadas del mundo no exista el propósito de hacer progresar las industrias i de dar todos los medios imajinables para que la utilidad pública aumente?

No, señor; es porque hai necesidad de poner un freno a esos deseos, a fin de no dañar muchos intereses, de no vulnerar muchos derechos, entre ellos el sagrado derecho de propiedad.

Nadie podrá decir, señor Presidente, que la Inglaterra sea un pais retrógrado o de oscurantistas, que se niegue a aceptar el progreso que la civilizacion ha venido trayéndonos, i, sin embargo ¿se ha ocurrido a alguién, en Inglaterra, otorgar este jénero de concesiones i conceder estos derechos a todos los que quieran ejercitarlos, sin limitaciones de ninguna especie, como lo establece el proyecto en debate?

De ninguna manera.

Yo no conozco la lejislacion actual de Inglaterra; pero sé que no existe esta facultad, conozco lo que hasta hace poco ha existido i es probable que exista hasta ahora.

El ilustre espositor de la manera como se ejercita el gobierno inglés i de cómo ejerce sus funciones el Parlamento, el conde de Franqueville, estudia con especial atencion este punto.

I ¿cuáles son los procedimientos que se siguen en Inglaterra para obtener una concesion de ferrocarril, concesion relativa naturalmente a un ferrocarril que vaya a pasar por propiedades ajenas i a inferir perjuicios a personas distintas de las que tratan de ejecutar la obra?

Porque el caso de personas que de comun acuerdo van a construir una vía, no creo que lo hagan por mero capricho i con el objeto de producir dificultades i perjuicios; así como los que nos oponemos a esta disposicion, lo hacemos con el fin de amparar el derecho de propiedad, no con el propósito de impedir la construccion de ferrocarriles.

Vuelvo a la manera cómo en Inglaterra se hacen estas concesiones.

El Senado debe saber que ellas requieren multitud de trámites. Se necesita, ante todo, hacer una publicacion en el periódico de la localidad por donde va a pasar el ferrocarril; en seguida se necesita dirijir a cada uno de los propietarios cuyos terrenos van a ser atravesados por el ferrocarril, cartas certificadas, comunicándoles el propósito que se tiene en vista i la magnitud de la obra dentro de sus propiedades. Previos estos procedimientos precautorios, se recurre a una comision de la Cámara de los Comunes o de los Loes, ante la cual concurren los peticionarios con sus abogados, i los propietarios acompañados tambien de los suyos. Si no hai oposicion, se otorga la concesion, siempre, se entiende, que ningun interes público pueda estar comprometido. Si hai oposicion, se discute latamente el punto en la comision, se oyen los testigos que se presentan al efecto, i, con pleno conocimiento de causa, se da o niega la concesion, que, de ordinario, es ratificada por la autoridad correspondiente.

Los ingleses han sido siempre tan respetuo-

del derecho de propiedad, que el conde de Franqueville cita este caso: una compañía pretendió hacer un ferrocarril de un punto a otro, ferrocarril que debía atravesar la propiedad de un sujeto pudiente, retirado de los negocios, que llevaba una vida cómoda i tranquila. Se llamaba Mr. Price.

Llenadas las formalidades preliminares que antes he indicado, asistió el abogado de Mr. Price a la comision de la Cámara en donde se trabó un debate verdaderamente singular. Alegaba dicho abogado que, una de las razones principales porque Mr. Price se oponía a la construcción del ferrocarril, era porque su señora acostumbraba a manejar un carruaje tirado por cuatro caballos, i este ejercicio a inmediaciones de un ferrocarril podía ser peligroso, a causa de que los caballos podían espantarse con el ruido del convoi.

Sobre este punto se trabó, como digo, una larguísima discusión, se oyeron testigos i se produjeron las demas pruebas del caso.

El juez, un señor Johues, a quien se preguntó si creía que la señora de Mr. Price podría prescindir de aquel pasatiempo de manejar un carruaje tirado por cuatro caballos, contestó negativamente. El hecho fué que, despues de un debate complicadísimo, de examinar testigos i de rendir todas las pruebas del caso, se llegó a la resolución de que se otorgaba el permiso; pero con la condición de que el concesionario quedaba obligado a plantar árboles a lo largo de la línea para no echar a perder la vista del castillo; a construir el ferrocarril a cierta distancia del rio, a cuyas orillas acostumbraba la señora Price hacer sus paseos en carruaje, para evitar el peligro de que se espantasen los caballos, i a levantar en la estación un chalet que fuera agradable a la vista de los propietarios. I, a este tenor, otros varios detalles verdaderamente orijinales.

No cito este caso como ejemplo, a fin de que nosotros hagamos aquí otro tanto; lo cito únicamente para hacer ver cómo se respeta i resguarda el derecho de propiedad; para hacer ver si en países, como Inglaterra, se toma o nó mui en cuenta el interes de los propietario; en Inglaterra, que no puede ser tachada como un país retrógado, ni en donde no se hayan tomado en consideración los nuevos medios de locomoción que viene trayendo consigo el progreso de los tiempos modernos.

Ahora bien, ¿cuál es la causa que ha dado origen a este proyecto? ¿por qué se presenta?

Se dice que porque las concesiones que el Congreso otorga están sujetas a trámites mui lentos, que muchas veces los concesionarios se aburren de tanta demora i abandonan sus peticiones para dedicar los capitales destinados a esos ferrocarriles a otras cosas diversas.

Entonces ¿dónde está el mal? En el Congreso, en que el Congreso no cumple con su deber. Si esto fuera así ¿por qué, en vez de ir a buscar la solución en imposiciones i gravámenes muchas veces odiosos para el derecho de propie-

dad, no buscamos el remedio en donde está, es decir, en la forma del Reglamento, en una modificación de nuestras prácticas parlamentarias?

Si fuera posible hacer el despacho de estas concesiones, no demoraran mas que dos o tres meses, por ejemplo, no habria necesidad de esta lei. Entónces, lo razonable es que los legisladores tomen las medidas que sean conducentes al pronto despacho de estos asuntos, a que el Congreso cumpla con su deber.

Por mi parte, considero que no hai razon alguna que justifique el proyecto en la forma propuesta. Creo, por el contrario, que hai muchos que lo condenan, algunos de los cuales, con la brevedad que me ha sido posible, he insinuado en el curso de este debate.

Pero veo que hai dos corrientes: la una que quiere dar mayores facilidades para la construcción de estos ferrocarriles; i la otra que quiere amparar en absoluto el derecho de propiedad. Yo invitaria a los que representan la primera de estas corrientes, a buscar el remedio, como acabo de decirlo, en la reforma de nuestro Reglamento, en una modificación conveniente de nuestras prácticas parlamentarias. Si el Congreso llegara a despachar estos asuntos rápidamente ¿a qué quedarían reducidas las razones jenerales que se han dado para dictar esta lei? A nada.

Tratemos entónces de salvaguardar el derecho de propiedad, i tambien el otro interes, estableciendo la manera de despachar pronto estos proyectos, de tal manera que la demora no sea posible.

Pero, si a este camino no se recurre, habria otro que quiero someter a la apreciación de la Cámara, para que, cuando llegue el momento de resolver este cuestion, no se vea el Senado en la necesidad de optar por uno u otro término extremos, entre rechazar la lei o conceder esta libertad absoluta.

Queda un tercer temperamento: el de autorizar a uno de los poderes públicos para que otorgue estas concesiones. No veo por qué seria mas inconstitucional esto, que muchas de estas autorizaciones que se han acordado.

Se ha otorgado una autorización para estender i ensanchar las estaciones de los ferrocarriles; ¿quién ha señalado el terreno que debe ocuparse, las estaciones que han de ensancharse? Una autoridad bastante subalterna: supongo que el Consejo de los Ferrocarriles o el Director Jeneral. I ¿no podríamos nosotros decir: decláranse de utilidad pública todos los ferrocarriles que tengan tales o cuales condiciones o que no tengan tales otras? ¿No podríamos decir: decláranse de utilidad pública todos los ferrocarriles que consulten el interes de numerosas personas o que comuniquen un valle con otro i que no comprometan la seguridad nacional, etc., i entregarle al Presidente de la República la facultad de calificar esto último? Si hemos entregado esta facultad a autoridades subalternas en infinitos casos ¿por qué no la

entregaríamos ahora al Presidente de la República?

No digo que tal proceder sea completamente ajustado a la doctrina constitucional; pero sostengo, dentro de las prácticas establecidas en el Congreso, de conformidad a multitud de leyes dictadas, que esto nada tendría de extraordinario i sería igual a lo que se ha hecho otras veces.

Por eso me he atrevido a proponer la indicación que he formulado.

Sin embargo, tal indicación no me satisface; pues yo prefiero que el Congreso sea el que otorgue las concesiones con una tramitación rápida, limitándose a decir que la obra que se quiere construir es o nó de utilidad pública: todas las demás condiciones a que ha de someterse la concesión podrían quedar establecidas en una lei.

No es difícil decir si un ferrocarril es de utilidad pública, a no ser en mui raros casos. Si hai otra obra análoga a la cual se puede perjudicar sin necesidad, el Congreso u otra autoridad puede decidir rápidamente.

Así se obtiene el propósito que algunos abrigan al sostener este proyecto i marchar lijero; i, al mismo tiempo, se contemplan intereses importantes como son la propiedad, la seguridad nacional, la conveniencia de que no se destruyan capitales cuantiosos invertidos por el Estado en ferrocarriles.

Por esto insisto en proponer como medida que está dentro de los dos extremos, la que he insinuado, a fin de que el Senado se pronuncie declarando que prefiere la intervención directa del Congreso o la indirecta ejercida por otra autoridad que el mismo Congreso señale.

Pero, repito, que me parece mas conveniente, ménos ocasionada a peligros i mas conforme con la gravedad de los intereses que estos negocios suelen envolver, que la declaración de utilidad pública sea hecha por el Congreso.

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

El señor BLANCO (Presidente).—Tiene la palabra el señor Senador.

El señor BARROS LUCO.—Entiendo que el honorable Senador de Valdivia habia propuesto en la sesión anterior, en reemplazo del artículo 1.º del proyecto de la Comisión del Senado, el artículo 4.º del proyecto de la Cámara de Diputados.

El señor MATTE (don Eduardo).—¿Me permite el señor Senador?

El señor BARROS LUCO.—Con mucho gusto, señor.

El señor MATTE (don Eduardo).—Por estar incompleto ese artículo 4.º, mi idea era proponer como artículo 1.º, para que el Senado los tome como base, los artículos 3.º i 4.º del proyecto de la Cámara de Diputados.

Dice el artículo 3.º:

«Artículo 3.º Todo predio rústico está sujeto a la servidumbre de tránsito para ferrocarriles.

Esta servidumbre comprende el terreno necesario para la vía, estaciones, bodegas i edificios anexos, según fuere exigiéndolo el tráfico.

Se exceptúan de esta servidumbre las casas, corrales, patios, huertos i jardines que de ellos dependen.»

Esto es para establecer la servidumbre i responde a una objeción, en parte fundada, que hacia el honorable Senador de Cautín.

En seguida, para plantear la cuestión que debe resolver el Senado de si es el Congreso u otra autoridad, o ninguna la que interviene, en la declaración de utilidad pública, propongo también el artículo 4.º, quedando todo como un solo artículo.

El señor BARROS LUCO.—¿De modo que Su Señoría propone los artículos 3.º i 4.º del proyecto del informe de la Cámara de Diputados en reemplazo del 1.º en debate?

El señor MATTE (don Eduardo).—Sí, señor Senador.

El señor BARROS LUCO.—Mui bien, señor. Era lo que yo pensaba proponer, porque el artículo 4.º, como indica Su Señoría, no es completo, no puede reemplazar al artículo 1.º del proyecto de la Comisión de Gobierno del Senado: es necesario consultar los artículos 3.º i 4.º citados. Yo, en esta forma, acepto la indicación del honorable Senador.

Creo que sin dificultad ninguna podemos reemplazar el artículo 1.º en discusión por los artículos 3.º i 4.º del proyecto de la otra Cámara i me permito únicamente agregar que además de los ferrocarriles, se rijan también por esta lei las vías aéreas, los telégrafos i los teléfonos.

Con esta indicación, me parece que se salvan todos los inconvenientes que ha hecho presentes el honorable Senador de Valdivia.

Así no se entrega a los particulares la construcción de ferrocarriles, de manera que un propietario de gran fortuna i deseos estravagantes pueda construir una línea férrea atravesando fundos vecinos, solo por darse el placer de viajar con un poco de mas comodidad; caso que es mas bien imaginario, porque no es posible suponer que la construcción de un ferrocarril, obra que impone gastos mui considerables, vaya a ser resuelta de una manera o con un objetivo un tanto estafalario; como tampoco es posible suponer que en Chile vaya alguien a oponerse a la construcción de un ferrocarril porque, viajando en carruaje con cuatro parejas de caballo, se espanten éstos con el tren. Estos casos, que podemos llamar estravagantes, no se presentarán.

De modo que redactando el artículo 1.º tal como se propone en los artículos 3.º i 4.º del proyecto de la Cámara de Diputados, se salvaria todo inconveniente.

El que desee construir un ferrocarril tendría que presentarse al Presidente de la República, que ni ve si la obra es de utilidad pública. Si lo es, concede el permiso; i, si no lo concede, tiene que fundar su decreto denegatorio.

En cuanto a lo que se haya hecho o se hace a este respecto en otros países, yo no creo que fuera de Chile no existan legislaciones semejantes a la que aquí se ha propuesto.

De los datos recordados por el honorable Senador de Valdivia, aparece que en Inglaterra no se necesita un bill para construir un ferrocarril.

El señor MATTE (don Eduardo).—Sí, señor; se necesita un bill.

El señor BARROS LUCO. — Su Señoría ha dicho, i es la verdad, que es una Comision de la Cámara la que examina la peticion.

El señor MATTE (don Eduardo).—Pero una Comision que eleva su informe al Cuerpo respectivo.

El señor BARROS LUCO.—Pero no se dicta un bill.

El señor MATTE (don Eduardo).—Sí señor, un bill privado, como para todas las concesiones.

El señor BARROS LUCO. — Yo creo no hai bill sino un acto en que solo interviene la Cámara de los Comunes o mas bien una Comision de esta Cámara. Entiendo que no se dicta un bill, no hai una lei en que intervengan la Cámara de los Lores i la de los Comunes. Su Señoría no encontrará ningun bill para conceder esta clase de permisos.

En Francia hai ferrocarriles cantonales, i para la construccion de ellos, concede permiso solo la autoridad local. Los permisos para líneas jenerales van al Congreso, pero no los referentes a las líneas cantonales.

En Estados Unidos sucede igual cosa: es la lejislacion de cada Estado la que resuelve; no se necesita lei federal para autorizar la construccion de un ferrocarril.

Así es que esta lejislacion que se propone tanto en el Senado como en la Cámara de Diputados, no es enteramente nueva, especial para nosotros, como cree el honorable Senador de Valdivia.

El proyecto de la Cámara de Diputados fué elaborado por el señor Eliodoro Yáñez, i la Comision de Gobierno de aquella Cámara, al prestarle su aprobacion, ha hecho presente las consideraciones que abonan ese proyecto, consideraciones que no repetiré en este momento, porque los señores Senadores tienen el informe a la mano, pero son consideraciones verdaderamente poderosas.

Tanto en el proyecto de la Cámara de Diputados como en el proyecto del Senado, se da intervencion al Presidente de la República para obtener la autorizacion correspondiente; i en efecto, es el Presidente de la República, en último caso, el que tendria que resolver sobre si un ferrocarril es o nó de utilidad pública; porque ¿qué medios de comprobacion puede tener el Congreso? Nada mas que los que les dé el Ejecutivo sobre la importancia o utilidad de cada obra. De manera que dejando a cargo del Presidente de la República el calificar la importancia, utilidad o seguridad de cada fe-

rocarril, se consultan las condiciones necesarias para llevar adelante estas obras.

Todos estamos de acuerdo en que los ferrocarriles son de grande importancia i tienen verdadera utilidad pública; esto me parece que no puede ser desconocido por nadie. Hai una utilidad pública tan reconocida en construir ferrocarriles como en abrir canales de regadío.

Por otra parte, hemos dictado infinitas leyes segun las cuales el Congreso ha autorizado la espropiacion de muchos fundos que ni se sabia si serian atravesados por la línea. Por ejemplo, cuando se autorizó la construccion del ferrocarril de Santiago a Puerto Montt, que iba a atravesar la mitad de la República, el Congreso no podia saber qué propiedades iban a ser espropiadas. ¿I se violó la Constitucion con eso? Nó. Mañana puede presentarse otro proyecto que esté ya en estudio, para llevar el ferrocarril de Santiago hasta Pisagua, atravesando la otra mitad del país, i el Congreso no podrá saber cuáles son las propiedades que van a ser espropiadas. De manera, pues, que habremos hecho espropiaciones constitucionalmente en toda la parte lonjitudinal de Chile, i no veo por qué lo que hemos hecho respecto de casi toda la República, no lo sigamos haciendo respecto de la parte que queda, porque la razon es la misma, i es posible que el Congreso pueda tomar conocimiento especial de los fundos que va a atravesar un ferrocarril.

Se dice que hai el temor de que pueda arruinarse una poblacion por la construccion de un ferrocarril, como sucederia en el caso de Antofagasta, que se ha citado. Pero este caso está previsto en la lei; el ferrocarril no podria ir al puerto de Mejillones, por ejemplo, porque es puerto menor, i no podria construirse ese ferrocarril sino en virtud de una lei. Lo mismo digo del ferrocarril a Quintero. El proyecto que estamos discutiendo prevé esos casos.

Se dice tambien que pueden construirse ferrocarriles que hagan competencia a los ferrocarriles del Estado. lo que perjudicaria al interes fiscal, como sucederia si se hiciera un ferrocarril entre Santiago i Valparaiso, pasando por Curacaví, pues perjudicaria al ferrocarril que va por Llai-Llai. Evidentemente, lo perjudicaria. Pero ya el Congreso ha resuelto esta cuestion i ha votado una fuerte suma para estudiar un ferrocarril entre Santiago i Valparaiso, pasando por la cuesta de Catapilco. El Congreso habrá encontrado que es conveniente hacer ese ferrocarril, cuando ha autorizado un fuerte gasto para hacer los estudios necesarios. Lo mismo sucede con el ferrocarril a Valparaiso por la vía de Melipilla; indudablemente va a perjudicar a la línea que va por Llai-Llai, pero el Congreso ha resuelto que debe hacerse, porque el interes fiscal de mantener tal línea en ejercicio no puede sobreponerse a otros intereses superiores, como el de abreviar las distancias o favorecer a otras zonas,

lo que al fin de cuentas no vendria sino a servir los mismos intereses públicos.

De manera, pues, que prácticamente el proyecto no tiene dificultad ninguna i todos los temores que se abrigan han sido previstos en el informe de la comision.

Sea que se acepte el artículo 1.º del proyecto de la Comision de esta Cámara, o los artículos 3.º i 4.º del proyecto de la Cámara de Diputados, no hai, a mi juicio, temor ninguno. El Presidente de la República en ningun caso autorizaria la construccion de un ferrocarril que fuera a perjudicar intereses particulares o a poner en peligro la seguridad de la nacion. Así es que no encuentro dificultad para aprobar esta lei.

Sin embargo, debo decir que, dado el jiro que ha tomado el debate, creo que esta lei no se dictará, i quedará, como aquella otra relativa al aprovechamiento de la fuerza motriz de las aguas, en estudio en esta Cámara, porque es una lei de largo aliento que no es fácil dictarla cuando no hai voluntad para hacerlo. Pero la discusion habida será de gran provecho. Todos estamos de acuerdo en la importancia de los ferrocarriles i en la necesidad de promover su desarrollo; de manera que, si por ahora esta lei no se puede dictar, yo no dado de que mas tarde se dictará.

La marcha del progreso es un poco lenta. En Inglaterra los primeros ferrocarriles que se hicieron encontraron dificultades mui grandes. El Ministro del Interior de Inglaterra fué el primero que se opuso a que se construyeran ferrocarriles e hizo presente al inventor de las locomotoras, Stephenson, los peligros de este medio tan rápido de locomocion, pues se podrian atropellar las vacas. Stephenson contestó que realmente seria mui sensible para las vacas que podian morir atropelladas. Poco despues Inglaterra modificó sus opiniones i hoy se encuentra cruzada de ferrocarriles por todas partes, que no ha necesitado construirlos el Estado sino que todos han sido construidos por empresas particulares.

El señor BLANCO (Presidente).—Su Señoría podrá continuar a segunda hora con la palabra.

Se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

El señor BLANCO (Presidente).—Continúa la sesion.

Puede seguir haciendo uso de la palabra el honorable Senador por Lináres.

El señor BARROS LUCO.—Segun el informe de la Comision de esta Honorable Cámara, en el proyecto se respetan todos los procedimientos usados antiguamente para la ocupacion de la propiedad. Estos procedimientos consultan completamente el interes del predio sirviente o de los prédios que van a ser atravesados por ferrocarriles, tanto respecto de la vía que debe

tomarse, como respecto de las garantías que deben adoptarse en los ferrocarriles. Entre estas garantías está la que establece la lei del año 1862, segun la cual toda línea debe ser cerrada, garantía que no existe respecto de los canales.

Estas garantías son tan serias i tan bien calculadas, como lo hemos visto con lo que ha pasado en la construccion del ferrocarril de Santiago a Melipilla, por ejemplo. El valor de las espropiaciones se calculó en diez mil pesos en toda la línea. La compañía que tomó a su cargo la construccion de esta línea—la Compañía Constructora de Norte i Sud-América—pidió al Estado que tomara de su cuenta las espropiaciones, por considerar que seria mas fácil este procedimiento.

I, efectivamente, litigar con el Fisco es mas fácil que litigar con una empresa particular. Se iniciaron diferentes juicios i el resultado ha sido que los diez mil pesos calculados se han elevado a ciento treinta mil pesos, que ha habido que pagar por espropiaciones i perjuicios, sin tomar en cuenta el valor de la defensa fiscal, que se hace por empleados públicos.

Ha habido juicios en que se ha hecho mérito de los perjuicios que podia tener el propietario por el espanto que producian las locomotoras en los animales que estaban en engorda, i en los habitantes mismos del fundo, incluyendo por cierto a los propietarios; i esto se ha discutido ante la justicia ordinaria. No sé si se haya pagado alguna indemnizacion por este capítulo, pero se ha formulado este cargo, que es bastante orijinal.

Ha habido tambien propietarios que, por terrenos que valdrian o lo sumo quinientos pesos, han cobrado veinticinco mil pesos. En vista de estos antecedentes, nadie podrá sostener que a una persona se le ocurra construir un ferrocarril por mero espíritu de fantasía o de lujo, cuando se espone a que se le inicien juicios de tan graves consecuencias. Cito este caso de lo que ha sucedido en el ferrocarril de Santiago a Melipilla i podria citar muchos otros que han ocurrido en los ferrocarriles del sur.

La lejislacion que tenemos a este respecto la conserva la Comision en su informe, lo que da garantías completas a los propietarios i evita este temor de que vayan a hacerse ferrocarriles por espíritu de fantasía o de capricho.

El Senado debe tener presente tambien que estamos lejislando no solo para ciertos departamentos en que la propiedad está mui subdividida i en que podrian causarse perjuicios mas o ménos graves, pero siempre bien remunerados a algunos particulares. La lejislacion es para toda la República i desgraciadamente este pais se encuentra hasta ahora mui poco poblado; tenemos solo tres habitantes por kilómetro cuadrado, lo que quiere decir que el pais está casi desierto. De manera que en el sur, en las costas i en el norte de la República la construccion de vías ferreas es una cuestion de la mayor im-

portancia, porque las comunicaciones en lugares casi desiertos, son sumamente difíciles.

La Cámara puede tener completa seguridad de que si no hubiera sido por el ferrocarril que hoy atraviesa toda la Araucanía, la cuestión de someter aquel territorio habría sido impracticable; fué necesario que fuera allí un ferrocarril para poner fin a una cuestión que data de tres siglos.

Estas mismas observaciones pueden extenderse al norte de la República. En aquellos lugares donde no hay agua, donde hay carencia absoluta de medios de comunicación, los ferrocarriles son el único medio de llevar allí la vida y de dar salida con el tiempo a los minerales. Si no se dan los medios de acarrear los minerales a la costa, haciendo fácil la construcción de líneas férreas, indudablemente aquellos territorios no avanzarán un paso en la vía del progreso. Felizmente en el norte hay muchas empresas particulares que emprenden estas obras, y me parece que la ley debería darles toda clase de facilidades.

Se dice que obtener una ley para la construcción de un ferrocarril no es difícil. Es verdad que se han dictado muchas leyes sobre el particular. Pero, como lo observa muy bien el informe de la Comisión de la Cámara de Diputados, uno de los inconvenientes del sistema actual es precisamente éste de dictar leyes especiales en cada caso.

Puede haber personas o empresas que tengan medios eficaces de hacer pasar estas leyes, pero hay otras que no tienen estos medios. Esto se ha visto, dice ese informe. Puede haber en esto, no diré favoritismo, pero si más o menos empeño o actividad para conseguir estas concesiones; y la Comisión de la Cámara de Diputados ha dicho con razón que conviene hacer cesar esta situación y que las leyes tengan carácter jeneral para todos. De manera que, consultando el interés de los propietarios, como se consulta en el proyecto, creo que es un gran paso de justicia dictar una ley jeneral y echar a un lado estas influencias más o menos poderosas que pueden hacerse valer por tales o cuales empresas para obtener concesiones especiales.

Ha habido, desgraciadamente, algunas de estas concesiones que no han sido tan equitativas como en otros casos; y puede suceder también que en contra de una empresa nueva se hagan valer los intereses de una empresa ya establecida, lo cual no sería justo. Hay empresas de ferrocarriles de una influencia poderosa, a las cuales les conviene mantener su monopolio; y me parece que, sin lastimar las ideas ni los sentimientos de nadie, puede tomarse en cuenta la opinión expresada por la Comisión de la Cámara de Diputados, de que en esos casos no sería fácil obtener el despacho de una ley con la rapidez necesaria. Yo participo a este respecto de las ideas de esa Comisión; considero muy conveniente que se dicte una ley que coloque a todo el mundo en igual situación.

Yo creía que cuando el Senado aprobó en jeneral este proyecto, había aceptado esta idea fundamental de que los ferrocarriles se colocaran en la misma condición en que se encuentran los canales de regadío.

Probablemente me he equivocado, o probablemente también esta idea que dominó entonces tiene ahora alguna modificación y se ha reaccionado en contra de lo que se hizo cuando se aprobó en jeneral el proyecto. Por mi parte, creo que el Senado hizo bien en aprobar en jeneral el proyecto y en aceptar la idea matriz que contiene, como creo también que en la Cámara de Diputados, al ser informado por la Comisión y aprobado en jeneral el otro proyecto sobre la misma materia, se ha dado un gran paso en favor del progreso y de la igualdad para todos consultando al mismo tiempo el respeto debido a los intereses particulares.

Creando del caso hacer estas observaciones, me he permitido molestar la atención del Senado sobre un negocio que ha sido ya ampliamente discutido.

El señor SILVA CRUZ.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor BLANCO (Presidente).—Tiene la palabra el señor Senador.

El señor SILVA CRUZ.—Acaba de establecerse que se tomarán en cuenta como proposición nueva en este debate, los artículos 3.º y 4.º del proyecto de la Cámara de Diputados, en reemplazo del artículo 1.º que está en discusión.

Yo considero que talvez no traduciría exactamente el propósito de determinar cuál es la corriente dominante en el Senado acerca de la manera de reglamentar la construcción de ferrocarriles particulares, la sustitución propuesta de estos dos artículos en lugar del artículo 1.º; en otros términos, no quedaría bien determinada la resolución que sobre el punto capital hubiera de adoptarse, si hubieran de aprobarse estos artículos en sustitución del artículo 1.º. Voy a explicar el por qué.

Los artículos 3.º y 4.º del proyecto de la Cámara de Diputados determinan, el primero, que existirá la servidumbre de tránsito para la construcción de ferrocarriles; y el segundo, que corresponde al Presidente de la República conceder permiso para verificar estudios, simplemente, de las líneas en proyecto. No determina este artículo en que forma y por quién haya de hacerse la concesión definitiva, o sea la declaración de utilidad pública.

Se limita esta disposición a prevenir una necesidad en que pueden encontrarse los particulares que deseen construir ferrocarriles, de atravesar propiedades particulares, fiscales o municipales simplemente para hacer estudios; pero de ningún modo todavía para obtener la concesión correspondiente a fin de llevar adelante la obra.

El señor BARROS LUCO.—Sería convenien

te leer el artículo 4.º del proyecto de la Cámara de Diputados.

El señor PRO-SECRETARIO.—Dice así:

«Toda persona que desee construir un ferrocarril se presentará al Presidente de la República sometiendo a su aprobación la idea matriz del proyecto con indicación del punto de partida i del de llegada, i del objeto a que se va a destinar la explotación.

El Presidente de la República, previas las informaciones que creyere del caso, concederá el permiso necesario para hacer los estudios i el trazado de la línea, salvo si la obra proyectada fuere contraria a la seguridad de la nación, encaminada a violar sus leyes, o no respondiere a un fin de utilidad jeneral o local.

El decreto denegatorio deberá ser motivado.»

El señor SILVA CRUZ.—Como se ve, se refiere esta disposición al solo caso de los estudios para resolver si se lleva o nó adelante la obra. Tan es así que, habiendo leído yo hace un momento, con motivo de esta proposición, la mayor parte del proyecto de la Cámara de Diputados, he encontrado que responde a un plan diferente del proyecto presentado por la Comisión del Senado.

Se prevé mas adelante qué autoridades han de intervenir en la resolución definitiva, declarando si la obra corresponde o no a una utilidad pública i concediendo o no el permiso necesario para llevarla a cabo. El plan de este proyecto consiste en que, una vez hechos los estudios con permiso del Presidente de la República, levantados los planos i determinado el trazado de la línea, ocurrirá el interesado con esos antecedentes al juez de letras del departamento, quien por medio del *Diario Oficial* pondrá en noticia del público que se intenta solicitar permiso para construir un ferrocarril.

Al juez de letras ocurrirán tambien los particulares que se crean perjudicados por esa obra, llevando los antecedentes necesarios. Acumulados todos esos antecedentes ante el juez de letras, dentro de un plazo que fija el proyecto, este expediente será llevado al Ministerio respectivo i sometido al Presidente de la República, quien resolverá en definitiva, tomando en consideración los datos acumulados ante la justicia ordinaria, si concede o niega la autorización para construir la obra.

Concedida esta autorización, viene la reglamentación correspondiente acerca de cómo ha de construirse la obra, i como consecuencia todavía de esto es que viene la servidumbre de tránsito respecto de las propiedades particulares que hayan de ser atravesadas por la línea.

En el proyecto del Senado el plan es diferente. Desde luego no se prevé el caso de estos estudios preliminares, no se determina quien concede el permiso para ejecutarlos; se determina solo que habrá servidumbre de tránsito para la línea, i es la justicia ordinaria la que viene en definitiva a calificar la utilidad pública. No da intervención al Presidente de la Re-

pública sino al juez de letras respectivo. Son pues, dos sistemas enteramente diferentes. Coinciden ámbas en la idea capital, en que no se necesita una lei especial que declare la utilidad pública i conceda la autorización necesaria para construir la obra; i difieren en cuál ha de ser la autoridad que reemplazará al Congreso en esta tarea de declarar la utilidad pública i conceder el permiso necesario. El uno dice que sea la justicia ordinaria i el otro dice que sea el Presidente de la República, limitando la intervención de la justicia ordinaria a la simple tramitación de los antecedentes.

La idea capital de que no sea la legislatura la que en cada caso particular determine la utilidad pública es, a mi juicio, la mas aceptable i lo mas conveniente para nuestro estado social i para las exigencias de nuestro progreso. Yo no considero que rompa nuestras prácticas constitucionales ni que vulnere las disposiciones de la Carta Fundamental el declarar en forma jenerica que la construcción de ferrocarriles es de utilidad pública, con tal de que se someta a ciertas reglas i precauciones.

Se han aducido ejemplos que, a mi juicio son concluyentes, i bastaria citar las servidumbres que en forma jeneral existen en la legislación ordinaria. Por eso yo acepto que pueda entregarse a otra autoridad distinta del Congreso la calificación de la utilidad pública i la concesión definitiva del permiso correspondiente. Creo que es conveniente que así suceda. Casi no hai necesidad de recordar cuan difícil es hoy la tramitación parlamentaria. Por defectos reglamentarios, como decia el honorable Senador por Valdivia, que deberian corregirse, por malos hábitos mas bien, en mi concepto, sucede que las leyes mas útiles encuentran en el Congreso valla insalvable. La reforma reglamentaria seria ineficaz en gran parte para corregir este mal; conseguiríamos atenuarlo, pero no destruirlo.

La topografía del territorio chileno exige, a mi juicio, dar facilidades para las vías de comunicación, para la construcción de ferrocarriles; i todos los procedimientos que, sin vulnerar directa o indirectamente la Constitución, conduzcan a dar estas facilidades, son aceptables i convenientes para las necesidades de nuestro territorio.

Por esto yo acepto, en tésis jeneral, que no sea necesaria una lei para calificar la utilidad pública en cada caso particular. Ahora ¿cuál deberá ser la autoridad que reemplace a la lei, para tomar las precauciones, sin duda necesarias, en resguardo de la propiedad particular? ¿Conviene que sea la justicia ordinaria, como propone el proyecto del Senado? Yo resueltamente digo que nó. Tambien, por desgracia, nuestros hábitos judiciales son mui defectuosos, mui lentas las tramitaciones; i no seria dable entregar a un juez muchas veces no suficientemente preparado, sin bastante esperiencia, sin un criterio jurídico seguro ni ménos instrucción técnica para apreciar la conveniencia de

esta clase de obras, la resolucíon de estos asuntos tan estraños a su ministerio. Por eso, sin necesidad de mas razones, creo que es mala esta parte del sistema propuesto por la Comision del Senado.

Prefiero, i con mucho, que sea la autoridad administrativa, que tiene a su lado oficinas técnicas competentes para darle los informes necesarios, la que intervenga en la resolucíon definitiva sobre si ha de llevarse adelante una obra de esta naturaleza.

I en esta parte, prefiero tambien el sistema propuesto por la Comision de la Cámara de Diputados.

Yo creia necesario decir estas palabras acerca del proyecto, o mas bien dicho, acerca de los proyectos que estamos discutiendo.

¿Seria dable que nos pronunciáramos nosotros sobre los artículos 3.º i 4.º del proyecto de la Comision de la Cámara de Diputados, creyendo con ello resolver la base capital que no intervendrá una lei en cada caso particular? Nos equivocáramos si tal hiciéramos. Seria necesario que nos pronunciáramos sobre esta otra idea de si la concesion del permiso para la construccion del ferrocarril corresponde darla al Poder Ejecutivo, al Gobierno. Estableciendo este punto, vendria la reglamentacion correspondiente; seria menester preveer tambien a la necesidad preliminar de la autorizacion para los estudios en terrenos particulares, fiscales o municipales, porque sin esos estudios seria imposible, en la mayor parte de los casos, allegar los elementos necesarios para que la autoridad administrativa juzgase acertadamente sobre si debian ejecurse o no las obras.

Yo no deseo prolongar un debate ilustrado ya por luminosos discursos, i al cual no tengo la pretension de aportar ideas nuevas; pero me parecia conveniente llamar la atencion a ciertos puntos que en mi concepto deben establecerse en primer lugar.

I para los efectos de que pueda pronunciarse el Honorable Senado con exactitud acerca de esta cuestion, convendria, me parece, que al mismo tiempo que los artículos 3.º i 4.º del proyecto de la Comision de la Cámara de Diputados, se votase la idea de si corresponderá al Gobierno tambien la declaracion definitiva sobre la construccion de la obra. Con este objeto me permito proponer como artículo 1.º el que envío a la Mesa, quedando aquellos otros, es decir el 3.º i 4.º del proyecto de la Comision de la Cámara de Diputados como complemento de éste.

Rogaria al señor Secretario que le diera lectura.

El señor PRO-SECRETARIO.—El artículo que presenta el señor Senador de Bio-Bio dice así:

«Artículo 1.º Las personas o empresas que deseen construir un ferrocarril que deba atravesar propiedades particulares, fiscales o municipales, ocurrirán al Presidente de la República, sometiendo los planos jenerales i deta-

llados de la línea en proyecto, con todas las indicaciones necesarias para apreciar la utilidad i conveniencia de la obra así como la forma i tiempo en que seria ejecutada.

El Presidente de la República, despues de oír a la Direccion de Obras Públicas o a los ingenieros que se comisionaren al efecto, resolverá, con acuerdo del Consejo de Estado, autorizando o nó la ejecucion de la obra.

Concedida dicha autorizacion, todo predio rústico de cualquier dominio queda sujeto a la servidumbre de tránsito respecto a los terrenos necesarios para la vía, estaciones, bodegas i edificios anexos, segun fueren exijiéndolo el tráfico.»

El señor SILVA CRUZ.—En este artículo está espresada la idea jeneral de que la autorizacion definitiva para la ejecucion de la obra corresponderá darla al Presidente de la República con acuerdo del Consejo de Estado.

No hago cuestion respecto de la intervencion del Consejo de Estado, pero me ha parecido que seria una garantía mas, así para los empresarios como para los particulares. Seria garantía para los empresarios, porque el permiso no podria ser denegado sin acuerdo de esa Corporacion; i garantía para los particulares, porque la espropiacion de sus terrenos no vendria a ser autorizada sin la concurrencia de las voluntades de muchas personas altamente colocadas, de criterio sereno, ilustrado e imparcial. En el Consejo de Estado tienen asiento representantes de diversas opiniones e intereses, i forman parte de él tres miembros designados por cada una de las Cámaras.

Despues de esto cabria prevér el caso de los estudios preliminares, i a esto responderia el otro artículo que paso a la Mesa, tomado en gran parte del proyecto de la Comision de la otra Cámara. No difiere en las ideas, habiéndome limitado a darle una redaccion concordante con la del artículo que hace un momento se leyó.

El señor PRO-SECRETARIO.—Dice así el artículo que el señor Senador acaba de enviar a la Mesa:

«Artículo 2.º Los estudios que en conformidad al artículo anterior, fueren necesarios para la construccion de un ferrocarril que deba atravesar propiedades rústicas particulares, fiscales o municipales, serán autorizados por el Presidente de la República, previa las informaciones que creyere del caso.

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

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

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

El señor SILVA CRUZ.— Me ha parecido que para hacer simples estudios bastaba un permiso concedido por solo el Presidente de la República, porque las molestias inferidas a los propietarios son transitorias i de mucha menor entidad que en la ejecucion de los trabajos definitivos i explotacion de la línea.

Como no quiero fatigar mas la atencion del Senado, me limitaré a agregar que he tomado en cuenta no solo los diversos proyectos de que se ha hecho mérito en el curso del debate, sino tambien lo que prescriben algunas lejislaciones extranjeras, en especial la lei francesa sobre construccion de obras públicas, que contempla la construccion de caminos de hierro. La lei francesa establece un sistema misto, distinguiendo las líneas jenerales de los ramales, i disponiendo que para las primeras se necesita una lei en cada caso, mientras que para los ramales basta un permiso de la autoridad administrativa. Las palabras de la lei se refieren testualmente a aquellas líneas que puedan considerarse como ramales respecto de las líneas jenerales, i cuya estension no exceda de veinte kilómetros.

Esta construccion de ramales seria la única que por ahora, me parece, se intentaria en Chile por particulares. Si en Francia, donde la propiedad es tan valiosa i está tan subdividida, se consiente en que estas cortas líneas puedan hacerse con un simple permiso de la autoridad administrativa, no veo por qué el mismo sistema habria de ofracer peligros entre nosotros. Las empresas particulares se limitarian a unir tal o cual punto con la gran línea lonjitudinal.

Sin estenderme mas, i sin la pretension de haber acertado con la mejor solucion que haya de darse a este importante asunto, dejo formulado los artículos que propongo en reemplazo del artículo 1.º del proyecto de la Comision del Senado, como un medio de que la Cámara se pronuncie sobre si se atribuye al Presidente de la República, con intervencion del Consejo de Estado, la aceptacion o rechazo de los permisos para construccion de líneas férreas i al solo Presidente los permisos para simples estudios.

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

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

El señor BARROS LUCO.— Rogaria al señor Secretario que leyera el artículo propuesto por el honorable Senador de Santiago señor Ballesteros.

El señor PRO-SECRETARIO.— Dice así:

«Artículo 1.º Las personas o empresas que deseen construir un ferrocarril, que deba atravesar propiedades particulares, fiscales o municipales ocurrirán al Presidente de la República para que preste su aprobacion a la obra, despues de oír a la Direccion de Obras Públicas o a los ingenieros que se comisionasen para este objeto.

Una vez aprobado el proyecto todo predio rústico está sujeto a la servidumbre de tránsito para ferrocarriles.

Esta servidumbre comprende el terreno necesario para la vía, estaciones, bodegas i edificios anexos, segun fuere exijiéndolo el tráfico.»

El señor BARROS LUCO.— Como no hai gran diferencia entre las ideas propuestas por el señor Senador de Bio-Bio i las del artículo que acaba de leerse, que para mí obedecen al mismo sistema adoptado por la Comision de la otra Cámara, sin entrar en mas detalles, acepto la indicacion del señor Senador de Bio-Bio.

Dejando a aun lado pequeños detalles, como ser la intervencion del Consejo de Estado, creo que estamos de acuerdo con el fondo, i por consiguiente acepto la indicacion de Su Señoría.

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

El señor BLANCO (Presidente).— Tiene la palabra el señor Senador.

El señor BANNEN.— Es satisfactorio, señor Presidente, tomar parte en una discusion tan elevada, en la que se han vertido opiniones sostenidas con notable ilustracion i en la que todos los oradores solo han tomado en cuenta un alto interes público.

He seguido los debates con la mas viva atencion, i tratando de conciliar los pocos puntos de diverjencia que hai entre los señores Senadores que han tomado parte en ellos, me parece que no será difícil llegar a una solucion aceptable para todos.

Los elementos de esta solucion los encuentro precisamente en los mismos proyectos que se han tenido a la vista.

Uno de los puntos principales de desacuerdo estriba en la manera de garantir el interes de los propietarios que podian ser perjudicados con las concesiones para la construccion de líneas férreas.

Sostienen unos que bastaria una disposicion de carácter jeneral para que en virtud de ella pudieran espropiarse los terrenos de particulares.

Creen otros que debe dejarse establecida la regla de que en cada caso se declare la utilidad pública de la obra por lei especial.

Para los últimos, una disposicion demasiado amplia i jeneral, como sucede respecto de la servidumbre de tránsito, por ejemplo, dejaria espuestos, sin garantía, a los propietarios.

Para los primeros, la exigencia de una lei especial para cada caso tiene sus dificultades prácticas, sin embargo de ser la manera mejor de consultar el respeto a la propiedad asegurado por la Constitucion.

Noto que en el proyecto de la Comision de la Cámara de Diputados hai una disposicion que, a mi ver, salva la dificultad, i es nada ménos que la del artículo 1.º de ese proyecto, que es antecedente necesario del artículo 4.º

propuesto por el señor Senador de Valdivia' en sustitucion del artículo 1.º del proyecto de la Comision del Senado.

En el artículo 1.º del proyecto de la Comision de la otra Cámara, se fijan las condiciones que deben tener los ferrocarriles a que esta lei se refiere, quedando escludidos los ferrocarriles particulares, i tomándose en cuenta solo los que sean destinados a un servicio público.

Para mayor claridad, voi a leerlo. Dice así:

«Artículo 1.º Las disposiciones de la presente lei se aplicarán a la construccion i servicio de los ferrocarriles a vapor *destinados a un servicio público*, como ser la comunicacion entre dos pueblos o ciudades diversas, o dar salida a un puerto o trasportar de una rejion a otra los productos jenerales de una zona i a los destinados al servicio de explotaciones industriales, como fábricas, minas i canteras.»

Como notará el Senado, aquí están completamente escludidos aquellos ferrocarriles de capricho o fantasía, aquellas líneas particulares que se quisiera construir por el prurito de perjudicar a los propietarios por cuyos fundos pasara la vía. De modo que quedan eliminados casi en su totalidad los temores de que se pretenda ocupar, sin mediar utilidad pública, la propiedad particular ajena.

Quedaria en pié solamente averiguar si basta una declaracion jeneral como establece este proyecto para calificar la utilidad pública de que habla la Constitucion, o si ahbria de exigirse que la calificacion de esa utilidad se haga en cada caso por acto del Poder Lejislativo.

Jeneralmente, en todas las leyes de concesion dictadas hasta aquí, se ha consignado un artículo por el cual se declara de utilidad pública los terrenos necesarios para la vía, estaciones i anexos.

Esto está indicando que la garantía constitucional ha sido respetada siempre. Es verdad que no se han mencionado los fundos sujetos a espropiacion total o parcial; pero como la línea no se construye sin previa aprobacion de los planos i del trazado por la autoridad administrativa, los propietarios quedan garantidos contra la arbitrariedad de los empresarios.

Yo creo que con una redaccion como la del artículo que acabo de leer, quedarian garantidos, en gran parte, los intereses de los particulares. I yendo adelante en la lectura del proyecto de la Comision de la Cámara de Diputados, que he examinado con detencion, he encontrado muchas disposiciones mas que amplian esa garantía en términos de notable escrupulosidad.

Así, por ejemplo, los concesionarios no solo están obligados a obtener permiso para emprender los trabajos de construccion, sino aun para hacer los estudios preparatorios, i este permiso no se les otorga sin que se tomen ciertas precauciones.

Los propietarios son advertidos de la amenaza de construirse un ferrocarril que cruce por sus terrenos. Concedido el permiso para los

estudios, practicados éstos, i formulado un ante-proyecto, como dicen los ingenieros, se llevan los antecedentes al juez. Este convoca a comparendo a los empresarios i a los dueños de los fundos, citándolos con bastante anticipacion, en la forma que determina el proyecto; oye sus razones i manda agregar todos los antecedentes que deseen presentar, todo mas o ménos como se ha recordado que se practica en Inglaterra ante las comisiones parlamentarias.

Los propietarios pueden pedir la modificacion del trazado i los empresarios pueden objetar esa peticion: de todo se deja constancia, i todos los antecedentes acumulados son remitidos al Presidente de la República. Este funcionario los pasa en informe a la Direccion de Obras Públicas, oficina técnica, que dictamina despues de estudiar el proyecto sobre el terreno, i con la base de este informe el Presidente de la República resuelve otorgando o nó la concesion.

Me parece que está consultado escrupulosamente el interes de los particulares.

Despues vienen en el proyecto de la Comision de la Cámara de Diputados varias otras disposiciones de interes público previendo varios casos que son frecuentes en la práctica, i una resolucion que consulta el interes del particular i el del concesionario, que equivale a otra que contiene la lei sobre espropiacion de 1857.

La indemnizacion es estimada provisoriamente, es depositada, i el terreno se entrega al concesionario, sin perjuicio de seguir ventilando ante la justicia si la indemnizacion ha de ser menor o mayor.

He hablado con personas entendidas en la materia, que opinan que el trabajo hecho por la Comision de Gobierno de la otra Cámara es lo mas completo. Han colaborado en él distinguidos ingenieros que forman parte de aquella Cámara, i aun personas estrañas, de quienes se ha solicitado el auxilio de sus luces. Está calculado casi sobre la lejislacion belga i la inglesa. Seria difícil que en esta discusion, que nos tomó de improviso en un principio, pudiéramos hacer una lei congruente si nos apartáramos de ese proyecto. Esta dificultad crece ahora con las indicaciones que acaba de formular el señor Senador de Bio-Bio, que hacen mas confusas las ideas i mas difícil uniformar la redaccion, a lo que se agrega que las disposiciones que propone están casi todas contenidas en el proyecto de la Comision de la otra Cámara, ménos la intervencion que se quiere dar al Consejo de Estado.

Por lo espuesto, yo creo que para encarrilar mejor la discusion i llegar a una solucion mas acertada; seria conveniente tomar como base dicho proyecto.

Si no se aceptare esta idea, me verja en el caso de proponer desde luego como indicacion los artículos 1.º i 4.º de ese proyecto en reemplazo del artículo 1.º del proyecto de la

Comision del Senado. Ese artículo 4.º, que se ha propuesto ya aisladamente, no es bastante claro si no se le asocia al artículo 1.º. I por ese órden iria proponiendo los demas artículos del proyecto de la Comision de la Cámara de Diputados. Esto equivaldria a tomar como base ese proyecto.

Yo creo que este procedimiento nos lleva mejor al acuerdo que todos deseamos.

Desde luego, debo alejar una idea que se ha lanzado i que produce perturbaciones, i es la que se refiere a la servidumbre de tránsito establecida en el Código Civil sobre los terrenos que se necesitan para la construccion i explotacion de los ferrocarriles.

En ninguna de las leyes dictadas hasta el presente, autorizando la construccion de ferrocarriles, se habla de esta servidumbre de tránsito. Se trata en ellas solo de obras de interes público, para cuya realizacion hai que pasar por sobre los intereses particulares. Llamar a esto servidumbre de tránsito, no es conforme con lo que sobre esta materia establece nuestra lejislacion civil. Servidumbre de tránsito i espropiacion son cosas que se contraponen. I si la declaracion de utilidad pública se hace por esta lei en términos jenerales, la situacion jurídica no por eso varia. La servidumbre de tránsito no varia el dominio del terreno por donde se la ejercita: el dueño del predio sirviente lo conserva, i puede usar de este terre-

no en cuanto no estorbe el tránsito reconocido en bien del predio dominante. En el caso de los ferrocarriles, puede decirse que hai verdadera espropiacion.

Equiparar una cosa con otra, dar a ámbos un mismo nombre, solo serviria para introducir la confusion i dar lugar a litijios que pondrian trabas a la construccion de ferrocarriles en vez de facilitarla, que es de lo que tratamos.

Como ha llegado la hora, dejo la palabra, quedando formulada mi indicacion.

El señor BLANCO (Presidente).—¿Con carácter de previa?

El señor BANNEN.—Si, señor Presidente.

El señor MONTT.—Pediria que se publicasen las diferentes indicaciones. Son tantas i tan variadas que no es fácil recordarlas i estudiarlas comparativamente con la lectura que se hace en la sala.

El señor BANNEN.—I tambien el proyecto de la Comision de la Cámara de Diputados. Se han traído algunos boletines pero en mui corto número.

El señor BLANCO (Presidente).—Se harán las publicaciones indicadas.

Se levanta la sesion.

—*Se levanto' la sesion*

EDUARDO L. HEMPEL,
Jefe de la Redaccion.