

Sesion 15.^a ordinaria en 24 de Julio de 1901

PRESIDENCIA DEL SEÑOR LAZCANO

SUMARIO

Se da lectura al acta de la sesion anterior i es aprobada.—

Cuenta: Solicitud de don Luis Patiño Luna, en la que pide abono de tiempo para los efectos de su retiro; Id. de doña Matilde Campos, v. de García, en la que pide la devolucion de ciertos documentos.—Se accede a ella. El señor Silva Cruz hace indicacion para que pase a la Comision de Constitucion, Lejislacion i Justicia la mocion presentada por el señor Ballesteros en que propone la reforma de los artículos 65 i 66 de la carta fundamental.—El mismo señor Senador de Bio-Bio formula indicacion para que las sesiones se prolonguen hasta las cinco i media de la tarde.—El señor Ballesteros hace, por su parte, indicacion para que los dos señores Senadores designados para integrar la Comision de Guerra i Marina continúen en esa Comision hasta que los miembros propietarios puedan desempeñar su cargo.—Terminados los incidentes se dan sucesivamente por aprobadas las indicaciones formuladas.—Continúa la discusion del artículo primero del proyecto de lei sobre concesiones para la construccion de ferrocarriles i usan de la palabra los señores Barros Luco, Reyes, Montt, Bannen, Balmaceda, Matte don Eduardo, i Ballesteros.—Cerrado el debate, se vota si el proyecto pasa a Comision i resulta la negativa.—Al procederse a votar la indicacion formulada por el señor Ballesteros, que modifica el artículo primero, se suscita alguna discusion, en el curso de la cual el señor Bannen pide que se reabra el debate.—Despues de algunas observaciones formuladas por varios señores Senadores, se acuerda reabrir el debate sobre el artículo primero.—El señor Matte don Eduardo, propone como artículo primero el artículo cuarto del proyecto de lei propuesto sobre la misma materia por la Comision de Gobierno de la Cámara de Diputados en 29 de noviembre de 1897.—El señor Balmaceda propone un inciso que exceptúa a los territorios de las provincias de Antofagasta i Tarapacá.—Usan en seguida de la palabra los señores Montt, i Reyes, que propone se agregue al artículo propuesto por la Comision de Gobierno la frase: «i cuya ocupacion haya sido declarada de utilidad pública».—Se levanta la sesion i queda pendiente el debate.

Asistieron los señores:

Ballesteros, Manuel E.
Balmaceda, Elías
Bannen, Pedro
Barros Luco, Ramon

Puga Borne, Federico
Reyes, Vicente
Rozas, Ramon Ricardo
Saavedra, Cornelio

Blanco, Ventura
González, Juan Antonio
Latorre, Juan José
Matte, Eduardo
Matte, Ricardo
Montt, Pedro
Ossa, Manuel

Silva Cruz, Raimundo
Silva Ureta, Ignacio
Varela, Federico
Walker Martínez, Carlos
I el señor Ministro de Guerra i Marina.

Se dió lectura a la siguiente acta:

SESION 14 ORDINARIA DEL 23 DE JULIO DE 1901

Asistieron los señores Lazcano, Balmaceda, Ballesteros, Barros Luco, Bannen, Blanco, González, Latorre, Matte don Eduardo, Matte don Ricardo, Montt, Ossa, Puga Borne, Reyes, Rozas, Silva Cruz, Silva Ureta i Varela i el señor Ministro de Guerra i Marina.

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

Informes

Dos de la Comision de Lejislacion i Justicia: el primero relativo al proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que tiene por objeto crear en Santiago, un juzgado especial de Policía; i el segundo acerca del proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República en el año 1898, que tiene por objeto sustituir el inciso 3.º del artículo 82 del Código Penal por otro que restrinje el plazo dentro del cual debe ejecutarse la pena de muerte, desde que se notifique al reo el cúmplase de la sentencia ejecutoria.

Quedaron para tabla.

Oficios

Uno 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 de los siguientes decretos supremos, que el Tribunal representó por estimarlos ilegales.

Decreto del 27 de mayo pasado, espedido por el Ministerio de la Guerra, que crea en la primera Zona Militar una Delegacion de la Intendencia Jeneral del Ejército encargada del servicio correspondiente a esta oficina en las provincias de Tacna, Tarapacá, Antofagasta i Atacama; i

Decreto de 13 de junio último, del mismo Ministerio, que nombra el personal que debe servir la Delegacion i ordena abonar a los nombrados el sueldo correspondiente.

Pasó a la Comision de Guerra.

Mociones

Una del señor Senador don Manuel E. Ballesteros en la que propone un proyecto de reforma de los artículos 65 i 66 de la Constitucion del Estado.

Se reservó para segunda lectura.

Solicitudes

Una del teniente-coronel graduado de Ejército retirado absolutamente, don Leandro Frides, 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 dia, el señor Presidente propuso que en la primera hora de la sesion actual, despues de los incidentes, se tomara en consideracion la modificacion introducida por la Cámara de Diputados en el proyecto de lei, aprobado por el Senado, que autoriza la adquisicion por el Estado del ferrocarril de Tongoi.

Así se acordó.

El señor Ossa pidió se oficiara al señor Ministro de Industria i Obras Públicas, a nombre del Senado, a fin de que se sirva ordenar se publique en el *Diario Oficial* i en el *Ferrocarril*, el informe dado por el ingeniero señor Labatut acerca del equipo para los ferrocarriles del Estado que se ha adquirido en el extranjero.

El mismo señor Senador de Valparaiso manifestó la necesidad de despachar a la brevedad posible el proyecto de lei sobre premios de constancia para la marinería i el de Código Penal para la Armada.

Con este motivo, el señor Latorre espresó que la Comision de Guerra i Marina no habia informado aun el proyecto sobre premios de constancia, porque no habia podido reunirse a causa de estar ausentes dos de sus miembros i propuso que, a fin de poder despachar el referido proyecto de lei, se reintegrara la Comision con dos señores Senadores.

El señor Presidente indicó a los señores Puga Borne i Rozas para que reintegren la Comision de Guerra i Marina con el objeto de informar

el proyecto de lei sobre premios de constancia para la marinería.

El señor Ballesteros manifestó las razones por las cuales la Comision de Lejislacion i Justicia no habia informado el proyecto de Código Penal para la Armada, e hizo indicacion para que se nombrara una Comision Especial que estudie e informe acerca de dicho Código.

Esta indicacion se dió por aprobada con el asentimiento tácito de la Sala.

Antes de votarse la indicacion del señor Ossa para que se oficie al señor Ministro de Industria i Obras Públicas con el objeto de que se ordene se publique el informe dado por el ingeniero señor Labatut acerca del equipo para los ferrocarriles del Estado adquirido en el extranjero; el señor Barros Luco manifestó que estimaba mas conveniente se pidiera al señor Ministro copia del referido informe, i en vista de él, la Mesa resolveria si debia o no publicarse.

Despues de haber aceptado esta idea el señor Ossa, se acordó proceder en la forma indicada por el señor Barros Luco.

Púsose despues en discusion la modificacion introducida por la Cámara de Diputados en el proyecto de lei, aprobado por el Senado, en sesion de 30 de diciembre de 1899, que autoriza la adquisicion por el Estado del ferrocarril de Tongoi, modificacion que consiste en segregar el artículo 1.º del proyecto, tramitándolo como un proyecto separado.

Despues de manifestar el señor Barros Luco las razones por las cuales no veia inconveniente para que se aceptara dicha modificacion, se votó ésta, i fué aprobada por unanimidad de diez i seis votos.

El proyecto con la modificacion aprobada es del tenor siguiente:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para que invierta hasta la suma de trescientos ochenta i cinco mil pesos en adquirir el ferrocarril de Tongoi a Trapiche i el ramal a Tamaya, con el material rodante, propiedades raices i bienes muebles con que ha sido adjudicado al Banco Chileno Garantizador de Valores.»

Continuó en seguida la discusion particular pendiente, en la sesion anterior, del artículo 1.º del proyecto de lei sobre permiso para construccion de líneas férreas, conjuntamente con la indicacion formulada, en dicha sesion, por el señor Ballesteros, i el señor Ossa usó de la palabra para espresar las razones por las cuales Su Señoría estimaba este proyecto no solamente inútil, sino tambien perjudicial, i pidió que se le enviara nuevamente a comision.

Se suspendió la sesion.

A segunda hora continuó la misma discusion i usaron de la palabra los señores Montt i

Bannen, quien apoyó la indicacion formulada anteriormente por el señor Ossa, modificándola en el sentido de que el proyecto en debate se pase en estudio a las comisiones de Lejislacion i de Industria i Obras Públicas unidas.

Siendo avanzada la hora se levantó la sesion.

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

Aprobada.

Se dió cuenta:

De dos solicitudes:

Una de don Luis Patiño Luna, ex-cirujano mayor del Ejército, i actual inspector jeneral de boticas, en la que pide abono de tiempo para los efectos de su retiro.

Paso a la Comision de Guerra.

I la otra de doña Matilde Campos, viuda de don José Liborio García, en la que pide los documentos acompañados a otra que presentó su esposo, i en la que pedia la efectividad de capitan.

El señor LAZCANO (Presidente). — Si no hai linconveniente por parte del Senado, se hará devolucion de documentos que se solicita.

Acordado.

¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra ántes de la órden del dia?

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

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

El señor SILVA CRUZ. — En la sesion de ayer se dió cuenta de una mocion del honorable Senador de Santiago, señor Ballesteros, tendente a reformar algunos artículos de la Constitucion del Estado. La Comision de Constitucion, Lejislacion i Justicia, se ocupa actualmente de estudiar algunos proyectos relativos tambien a reformas parciales de la Constitucion, i creo que seria oportuno que dicha mocion pasara a esta Comision, sin aprobarse en jeneral, así se aprovecharán los estudios que ya ha hecho la Comision en esta materia.

Haria indicacion en este sentido.

Tambien deseaba llamar la atencion del Honorable Senado a que el tiempo útil de las sesiones es escaso, viéndose con frecuencia que se interrumpen las discusiones en el momento mas interesante. Por esto me atreveria a indicar la conveniencia de aumentar un poco mas nuestra labor, i prolongar las sesiones hasta las cinco i media de la tarde.

Me permito formular esta otra indicacion.

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

¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

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

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

El señor BALLESTEROS. — En la sesion anterior se aumentó el número de miembros de la Comision de Guerra i Marina, o se nombró

a dos señores Senadores para integrarla, mientras los miembros propietarios no puedan desempeñar su cometido por cualquiera razon que sea. Pero el nombramiento de estos dos miembros reemplazantes, ha tenido solo por objeto que la Comision pueda dictaminar sobre tales i cuales proyectos determinados.

Entre tanto, como hai muchos negocios pendientes del estudio de esa Comision, i algunos de ellos tienen carácter de urgentes, o por lo ménos hai personas interesadas en su pronto despacho, yo pediria que se hiciera estensiva la facultad de la Comision, así integrada, para informar todos los negocios que tenga pendientes de su consideracion, mientras los miembros propietarios no puedan desempeñar su cargo.

Hago indicacion en este sentido.

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

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

En votacion las indicaciones.

El señor SECRETARIO. — Indicacion del señor Silva Cruz para que se envíe desde luego a la Comision de Constitucion, Lejislacion i Justicia, sin aprobarse en jeneral, la mocion presentada por el honorable señor Ballesteros sobre reforma de los artículos 65 i 66 de la Constitucion del Estado.

El señor LAZCANO (Presidente). — Si no se pide votacion, daré por aprobada esta indicacion.

Aprobada.

El señor SECRETARIO. — La otra indicacion formulada por el señor Silva Cruz es para que las sesiones del Senado se prolonguen hasta las cinco i media de la tarde.

Votada esta indicacion, fué aprobada por unanimidad de trece votos.

El señor SECRETARIO. — La indicacion propuesta por el honorable señor Ballesteros es para que los dos señores Senadores nombrados en la sesion de ayer a fin de reintegrar la Comision de Guerra i Marina, se consideren como miembros de la Comision para el despacho de los demas proyectos hasta que puedan asistir los otros miembros propietarios a quienes van a reemplazar.

El señor LAZCANO (Presidente). — Si no hai inconveniente, se dará por aprobada esta indicacion.

Aprobada.

Continúa la discusion del artículo 1.º del proyecto sobre servidumbre de ferrocarriles, conjuntamente con todas las indicaciones formuladas.

El señor SECRETARIO. — Las indicaciones hechas al tratarse del artículo 1.º son las siguientes:

Una formulada por el honorable Senador de Santiago señor Ballesteros, para que el artículo se redacte en estos términos:

«Artículo 1.º Las personas o empresas que deseen construir un ferrocarril que deba atra-

vesar 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 comisionaren para este objeto.

Una vez aprobada, quedarán sujetos a la servidumbre especial de tránsito, que establece esta lei, los prédios rústicos que deban ser atravesados por la línea férrea.

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

Otra, propuesta por el honorable Senador de Valparaiso, señor Ossa, para que el proyecto vuelva a Comision, modificada por el honorable Senador de Malleco en el sentido de que el proyecto vaya en estudio a las Comisiones de Lejislacion i de Industria i Obras Públicas, unidas.

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

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

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

El señor BARROS LUCO.—Yo daré mi voto a la indicacion formulada por el honorable Senador de Santiago señor Ballesteros.

Creo conveniente que los planos i trazados de los ferrocarriles que han de construirse, sean aprobados por el Presidente de la República.

Esta idea está en consonancia con lo que dispone el artículo 20 de la lei de 1862 sobre ferrocarriles, que dispone que ningún ferrocarril podrá entregarse al tráfico público sin que sea previamente examinado por el Intendente de la provincia respectiva. Una vez que el Intendente examina la obra i ve que reúne las condiciones de seguridad i otras necesarias, entónces se permite su explotacion i tráfico.

De modo que exigiéndose ahora que los planos i trazados sean aprobados por el Presidente de la República, la disposicion contenida en el artículo 20 de la lei a que me refiero va a ejecutarse con mas facilidad, porque ya se sabrá de antemano cuál es la naturaleza de la vía i las condiciones que debe tener para que ofrezca toda clase de seguridades.

La indicacion del honorable señor Ballesteros viene, hasta cierto punto, a corresponder a esta disposicion de la lei sobre explotacion de ferrocarriles particulares, pues a estos se refiere la de 1862.

Por lo demas, creo que con esta indicacion se salva tambien la mayor parte de las observaciones hechas en contra del proyecto, porque el Presidente de la República no aprobará los planos sino cuando vea que el ferrocarril que se quiere construir corresponda a una verdadera utilidad pública, viene realmente a prestar un servicio público.

I este interes público, por otra parte, está en consonancia con los intereses de los parti-

culares que quieren hacer una línea, porque en estas obras es difícil deslindar qué es de interes particular i qué de interes público. Es difícil que una obra de esta clase sea exclusivamente en beneficio de un particular o del dueño de un predio; pues un ferrocarril sirve jeneralmente de medio de comunicacion a todos los vecinos de la zona por donde atraviesa. De modo que son servicios de interes público i de interes particular al mismo tiempo.

Bajo este aspecto, la indicacion formulada por el honorable señor Ballesteros, viene a conciliar o hacer desaparecer las dificultades que se han hecho notar en contra del proyecto.

Respecto a otra observacion que se ha formulado, referente a que un ferrocarril particular puede perjudicar a los intereses fiscales, construyéndose por ejemplo, un ferrocarril de Santiago a Valparaiso, llevando la línea a Quintero, este es un caso que está previsto, porque segun otro artículo de este mismo proyecto un ferrocarril particular no puede llegar a inmediaciones del mar si no termina en un puerto mayor de la República. No podria pues, hacerse un ferrocarril particular a Quintero, a no ser que mediara una lei especial del Congreso que concederia la autorizacion respectiva.

La competencia que se teme como resultado del proyecto, tampoco existe.

En jeneral, yo atribuyo mucha importancia a este proyecto, pero noto que hai un vacío que podria llenarse fácilmente. El proyecto se refiere solo a los ferrocarriles a vapor, i considero que deberia comprender tambien a los ferrocarriles de sangre, a los de traccion eléctrica i sobre todo a los ferrocarriles aéreos, que actualmente están prestando a la minería servicios de grande importancia.

Para el trasporte de carga, los ferrocarriles aéreos son sumamente convenientes, pues con gasto insignificante, pueden trasportarse los productos, salvando gradiente que para un ferrocarril terrestre serian impracticables.

Se han construido ya varios en Chile, con mucho suceso, para el trasporte de minerales.

Pudiera ser que estos ferrocarriles encontraran dificultades de parte de algunos propietarios para la colocacion de los postes; de modo que seria conveniente incluirlos tambien en el proyecto. Así no habria necesidad de ocurrir al Congreso en demanda de concesiones para poder ejecutarlos.

En la agricultura, estos ferrocarriles aéreos con poste de fierro de cierta altura, pueden prestar servicios de importancia i trasportar sus productos con mucha economía i a grandes distancias.

Convendria, pues, una lei jeneral que estableciera esta servidumbre para impulsar esta clase de locomocion que ha llegado a adquirir gran desarrollo en Europa i Estados Unidos.

Si este proyecto llegara a convertirse en lei, seria tambien del caso hacer estensiva la servi-

dambre que en él se establece al derecho de poder plantar postes en los prédios rústicos para sustentar las redes telegráficas. En la actualidad hai que obtener permiso para colocar postes para estos servicios.

Recuerdo que cuando se construyó el Telégrafo Trasandino, un señor propietario se opuso a que se colocaran en su propiedad los postes necesarios para esta empresa i hubo necesidad de dictar una lei especial a fin de obligarlo a dar este permiso.

I ¿qué dificultad puede ofrecer a un propietario la simple colocacion de un poste telegráfico o telefónico.

Ninguna.

Entre tanto, estas obras significan progreso, dan mayor importancia al pais, i los Poderes Públicos se encuentran en el deber de amparar a los industriales que se propongan realizarlas.

Las industrias adquieren cada dia mayor desarrollo i seria verdaderamente sensible, que las empresas, que deseen implantarlas en nuestro pais, se retrajeran de hacerlo, porque el legislador no les ofrece una condicion legal i espedita.

Si el proyecto de que se trata, hubiera de continuar adelante en su discusion, yo me permitiria indicar que el se hiciera estensivo a las líneas telegráficas i telefónicas.

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

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

El señor REYES.—Cuando por primera vez usé de la palabra sobre el proyecto en debate, que me tomó de nuevo, porque ignoraba que estuviera tan próxima su discusion, me limité a esponer aquello que mas particularmente me llamaba la atencion en él, esto es, la idea de que cualquier particular quedaba autorizado para hacer pasar un ferrocarril por la propiedad ajena.

Me chocaba esa idea i me choca porque en nuestro pais no serian raros los casos en que para el servicio esclusivo de un fundo, para hacer llegar sus productos hasta la red central, se construyan ferrocarriles a traves de los fundos vecinos, i en provecho i beneficio del propietario de aquél.

Reconocia, en tésis jeneral, la necesidad de amparar la construccion de ferrocarriles de utilidad pública; i en aquellos instantes, cojido de improviso, no me encontré en aptitud de proponer una fórmula que consultara el doble propósito de dar facilidades a la construccion de ferrocarriles de interes público, i de no herir el derecho de propiedad.

Con lo que se ha avazado en la discusion i las observaciones estensas i luminosas aducidas por el honorable Senador de Valparaiso señor Ossa, se ve que aun entre los ferrocarriles destinados a servir al público o a las industrias, puede haber algunos que no convengan a los intereses jenerales del pais.

Sean cuales fueren las apreciaciones a que ha podido dar lugar el discurso del señor Senador de Valparaiso, el hecho es que la impresion que deja en el ánimo, es la de que la construccion de nuevos ferrocarriles, requiere condiciones i estudios especiales en cada caso determinado. En algunos casos, pueden aducirse consideraciones aceptables que justifiquen la espropiacion i en otros, no.

Este es el criterio que debe predominar en la concesion de permisos para estas obras; hai que ver ántes si la utilidad pública prima sobre el respeto que merece la propiedad ajena, en cada caso particular.

Este modo de ver, coincide con la disposicion del artículo constitucional, de que hice memoria en la primera vez que tercié en este debate. Esa disposicion abarca no solo la espropiacion, sino el mero uso de la propiedad privada.

No necesitan, por cierto, los señores Senadores que yo les recuerde los términos de esa disposicion; pero para su aplicacion al caso presente, vale la pena de leerlo.

Dice así:

«La Constitucion asegura a todos los habitantes de la República.

.....

«5.º La inviolabilidad de las propiedades sin distincion de las que pertenezcan a particulares o comunidades, i sin que nadie pueda ser privado de la de su dominio, ni de una parte de ella, por pequeña que sea, o del derecho que a ella tuviere, sino en virtud de sentencia judicial; salvo en caso en que la utilidad del Estado, calificada por una lei, exija el uso o enajenacion de alguna; lo que tendrá lugar dándose previamente al dueño la indemnizacion que se ajustase con él, o se avaluare a juicio de hombres buenos.»

Se ha entendido siempre que esta disposicion se refiere a los ferrocarriles i aun, a los telégrafos i teléfonos, a que aludia hace un momento el honorable Senador de Lináres.

La lei de 1857, que fijó las reglas a que deben estar sometidas las espropiaciones para construir ferrocarriles, dice en su artículo 1.º:

«Todo terreno que se necesite para el uso, tránsito i construccion de un ferrocarril, i cuya ocupacion haya sido declarada de utilidad pública por una lei, se denunciara i pedirá con este objeto ante el Intendente de la respectiva provincia.»

La espropiacion exige, pues, la declaracion previa de utilidad pública por medio de una lei especial.

I por otra lei posterior del año 1871, hizo estensivas estas reglas a las espropiaciones para construir líneas telegráficas.

De manera que se ha reconocido por nuestro Congreso que la declaracion de utilidad pública para la construccion de ferrocarriles o telégrafos, debe hacerse siempre ajustándose a la disposicion del artículo constitucional.

Es verdad, como se recordaba en la sesion antepasada, que se han establecido en las leyes ciertas espropiaciones jenerales, como las motivadas por las servidumbres de acueducto i de tránsito; no puede negarse que el Código Civil establece estas servidumbres, que en el fondo envuelven, indudablemente, una espropiacion, sea de la propiedad, sea del uso de bienes ajenos. Pero, si existen tales disposiciones legales, no hai razon para que el caso excepcional sirva de norma al Congreso para prescindir, cuando se le ocurra, de una prescripcion constitucional que es mui clara i esplicita.

Cuando se exige el cumplimiento de una disposicion constitucional como la que asegura la inviolabilidad de las propiedades, no sé cómo el Congreso pueda evadirlo.

El honorable Senador de Cautin aducia la consideracion de que, así como se habian establecido la servidumbre de acueducto i de tránsito, de la misma manera i con mayor razon podia establecerse tambien en la lei la servidumbre de tránsito para líneas férreas, sin necesidad de declaracion legislativa de utilidad pública en cada caso especial.

No hai paridad absoluta entre uno i otro caso, pues la servidumbre de acueducto consulta en todas circunstancias una evidente utilidad pública, porque ésta requiere que los campos se rieguen; i entónces, sin faltar a la lójica, el legislador puede decir: establezco que en todas partes la construccion de un canal es de utilidad, no solo para el particular que hace la construccion, sino tambien para toda la sociedad, porque propende al desarrollo a la vez que a la vida misma de la agricultura.

La servidumbre de tránsito se halla establecida en el Código Civil en condicion mui restringida, únicamente para el caso en que un predio esté destituido de toda comunicacion con el camino público; entónces se dice al propietario: «Ud. puede salir al camino público, imponiendo a los otros prédios la servidumbre de tránsito, en cuanto fuere indispensable para el uso i beneficio de su fundo. Pero, si por cualquiera causa o medio tiene acceso al camino, cesa la servidumbre.»

Ahora, aquello de que los ferrocarriles siempre pueden ser útiles al público i que, en consecuencia autorizan una espropiacion jeneral, es una consideracion demasiado lata, es de aquellas que, segun los escolásticos: *qui nimis probat, nihil probat*, lo que prueba demasiado nada prueba. Si hai conveniencia en que los productos de la agricultura puedan remitirse a donde sea conveniente, ¿ha de darse toda clase de franquicias, estableciendo que cualquier propietario puede llevar sus productos por los fundos vecinos, sea por ferrocarril, sea por caballos, sea por carretas? Habria que declarar, entónces, abiertos todos los campos de la República, para que cada cual pueda trasportar por ellos sus productos, siempre que crean que ahorran unas cuantas horas o unas cuantas cuadras de camino a la estacion del ferrocarril.

Yo hago valer estas consideraciones que no sé hasta que punto sean innecesarias con la indicacion formulada por el señor Senador de Valparaiso para que este proyecto de lei pase a comision.

No sé si esta indicacion tiene el carácter de previa, o si se considera simultáneamente con la discusion del artículo 1.º, pero, en todo caso, así como los demas señores Senadores han creído oportuno hacer valer razones en pro i en contra del asunto mismo, a pesar de que se trataba de saber si se le enviaba o nó a comision, yo creo conveniente, aunque se acuerde el pase a comision, que se hayan producido en este debate consideraciones relacionadas con el precepto constitucional i con los intereses jenerales, i digo jenerales, porque en el caso a que yo he aludido de un ferrocarril construido en beneficio propio de un individuo, de un ferrocarril hecho por un propietario rico que quisiere darse el agrado de trasladarse cómodamente a una estacion del ferrocarril principal, o trasportar sus productos de una manera fácil, atravesando varias propiedades, algunas de estas talvez pequeñas, pero valiosas, no habria, probablemente, sino un simple interes particular.

En consecuencia, daré con mucho gusto mi voto a la indicacion que ha formulado el honorable Senador de Valparaiso para que este proyecto de lei sea estudiado nuevamente por una comision.

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

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

El señor BARROS LUCO. — La servidumbre legal de acueducto es anterior al Código Civil.

El señor REYES. — Sin duda; procede de un Senado-consulta del año 19.

El señor BARROS LUCO. — I la Constitucion del 33 no revocó ese Senado-consulta, lo dejó vijente; lo que quiere decir que la Constitucion creyó que tal servidumbre estaba bien establecida.

Desde el año 1833 hasta el de 1857, en que se dictó el Código Civil, continuó abriéndose canales en todos los fundos; lo que prueba que en el espíritu de la Constitucion del 33 cabia la idea de que podian establecerse esta clase de servidumbres jenerales.

El Código Civil, dictado el 1855, reglamentó la servidumbre de acueducto, como asimismo la de tránsito, que tambien existia,

De modo que no veo que sea contrario al espíritu de la Constitucion establecer esta clase de servidumbres; al contrario, los antecedentes en esta materia dan a entender que la Constitucion creyó que este procedimiento era perfectamente aceptable: que pudiesen establecerse estas servidumbres de una manera jeneral.

La servidumbre de acueducto es exactamente igual a la que en el presente proyecto de lei se quiere establecer para los ferrocarriles. El

artículo 11 de este proyecto dice terminantemente que cuando el ferrocarril deje de explotarse, desaparece la servidumbre i el terreno vuelve a su dueño; lo mismo que acontece tratándose de los canales. En esto se iguala la servidumbre de acueducto con la que puede establecerse por la presente lei para los ferrocarriles, ya sean aéreos o de otra clase o para telégrafos i teléfonos.

I debo recordar que en el mensaje con que se remitió al Congreso el Código Civil, don Andres Bello hace un grande elogio de la disposicion del Senado-consulta que estableció la servidumbre de acueducto.

Por consiguiente, estas servidumbres, léjos de contrariar el espíritu de la Constitucion, puede decirse que están reconocidas por ella.

Así, pues, la cuestion constitucional no existe, como que para mí es perfectamente igual la servidumbre de acueducto como la que se estableceria para tender una línea férrea o telegráfica.

Debe tambien tomarse en cuenta que la apertura de un gran cauce, es una obra mas gravosa para el propietario del predio sirviente que la construccion de un ferrocarril aéreo, por ejemplo, que no ocupa mas terreno que el necesario para colocar los postes en que va el alambre.

Por lo demas, como ya lo he dicho, la servidumbre ferroviaria va a quedar sujeta a las mismas condiciones que la servidumbre de acueducto; si desaparece el canal los terrenos vuelven a su dueño; si desaparece la línea férrea vuelven tambien los terrenos al propietario.

Por otra parte, la utilidad de un canal no veo que supere a la de un ferrocarril. Por el contrario, un canal no sirve habitualmente sino los intereses de un solo fundo, i un ferrocarril sirve a muchos; i no ya solo para el transporte de carga, sino tambien para el de pasajeros. I todavía hai que tomar en cuenta que los ferrocarriles, especialmente los aéreos, son el único medio para servir la industria minera.

Nuestro deber, por consiguiente, es fomentar la agricultura i las industrias en jeneral; i seria mui sensible que estos propósitos vinieran a encontrar obstáculos en los que abrigan ideas liberales, ya que abrir caminos, dar facilidades de trasportes para carga i pasajeros, contribuir, en una palabra, al desarrollo del progreso, es una de las bases en que descansan los ideales liberales.

Por eso decia hace poco que, si se aprobara este proyecto, habria conveniencia en hacerlo estensivo a los servicios de telégrafos i teléfonos, que son tambien poderosos medios que contribuyen al desarrollo industrial.

Al presente hai necesidad de dictar una lei especial para cada caso en que quiera atravesarse un fundo con líneas telegráficas; i así hubo que hacerse cuando se estableció el Telégrafo Trasandino. I esta situacion me parece

insostenible, desde que no se ve qué perjuicios pueden irrogarse a los propietarios con el establecimiento de estos servicios que son poderosos medios de comunicacion.

Por lo que hace al envio de este proyecto nuevamente a comision, pienso francamente que valdria mas rechazarlo desde luego.

Yo tengo el honor de pertenecer a la Comision de Industria, i la verdad es que no sé qué mas podria hacer la Comision a este respecto, ni qué nueva luz podria traer al debate, ya que seria imposible que ella pudiera prever las nuevas dificultades i objecciones que pudieran hacerse en una nueva discusion.

Si la vuelta a comision se quiere como un medio indirecto de matar el proyecto, tal como se ha hecho con el que trataba del aprovechamiento de las aguas como fuerza motriz, creo que valdria mas decir, desde luego i con franqueza, que se le rechaza en absoluto.

I para esto bastaria con desechar el artículo 1.º, con lo que se haria inútil la discusion posterior, puesto que ese artículo es la base angular de todo el proyecto.

Este camino, a lo ménos es franco i consultaria mejor los intereses del debate.

Aun en el supuesto de que volviera el proyecto a comision i fuera nuevamente informado, siempre nos encontraríamos con que los enemigos del proyecto lo atacarían i los que somos partidarios de él lo defenderíamos.

Estre trámite no equivaldria sino a una nueva demora i nuevas dificultades.

Mucho mejor seria continuar en la discusion del proyecto. Ya durante ella se hecho una indicacion que lo mejora ¿por qué no podrian hacerse otras?

Eliminar el debate, es contrariar los propósitos de toda discusion, que no son otros que ilustrar el asunto, manifestando cada cada cual sus opiniones.

Colocado yo en la disyuntiva del pase a comision o del rechazo, estoi por el rechazo franco del proyecto.

Se me dirá que este rechazo pondria en contradiccion a la Cámara, puesto que ya ha aprobado el proyecto en jeneral. Pero esta contradiccion podria conciliarse fácilmente; bastaria para ello rechazar el artículo 1.º, cosa que está perfectamente dentro del Reglamento.

I así no podria decirse que el Senado habia vuelto sobre sus pasos.

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

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

El señor REYES.—Voi a decir solo mui pocas palabras en contestacion a algunas de las observaciones que ha formulado el honorable Senador de Lináres.

Desde luego, yo no creo, señor Presidente, que haya contradiccion entre el rechazo de este proyecto si llegara a efectuarse, i la aprobacion jeneral que le prestó el Senado, i mu-

cho ménos pienso que sea un subterfujio, un medio velado de rechazarlo, la indicacion que se ha hecho para que vuelva a comision.

Creo que cabe perfectamente dentro de la lójica i de un buen criterio, el que pueda aprobarse en globo la idea jeneral de un proyecto, i rechazar despues en particular la forma inadecuada, defectuosa o poco concordante que se ha dado a sus disposiciones.

Por otra parte, tampoco creo como el honorable Senador, que sea inoficioso que este asunto vuelva a ser estudiado por una comision. Pienso, por la inversa, que la comision tendria tarea útil i podria ahorrarnos largas discusiones.

Así, por ejemplo, la comision podria proponer que el Congreso se limitara a ejercitar su atribucion constitucional de autorizar o negar la espropiacion, apreciando a ojo de buen varon si habia o no utilidad pública en la construccion de tal o cual ferrocarril, dejando los pormenores i detalles a las otras autoridades.

Salvado el punto constitucional, conservando radicada en el Congreso la facultad de declarar la utilidad pública, lo demas podria ser materia útil i fructífera de estudio para la comision.

Yo tengo la conviccion de que el Congreso no puede delegar aquella facultad, al contrario de lo que sucedia ántes de la reforma constitucional de 1874; pues las disposiciones primitivas de la Constitucion autorizaban al Congreso para dictar leyes de duracion transitoria en que se confirieran facultades especiales al Presidente de la República, al paso que hoi dia están determinadas de una manera concreta cuáles son las facultades que pueden concederse a ese Magistrado.

Conservando el Congreso su facultad constitucional para pronunciarse en cada caso si el ferrocarril de que se tratase es o no de utilidad pública, todos los demas puntos podrian ser referidos a la resolucion del Presidente de la República, o a la de justicia si versaran sobre contiendas entre particulares.

La comision tendria, pues, vasto campo de estudio.

Por lo tanto, no veo que sea inútil el trámite de comision, ni que importe una especie de desaprobacion del proyecto. A todos nos interesa igualmente que el interes público sea consultado en las leyes, i no por una exajerada aficcion a ciertos ramos de la industria, debemos desatender cosas tan esenciales como el derecho de propiedad, cuyo respeto está tambien íntimamente ligado al progreso industrial.

¿Qué sucederia si el derecho de propiedad no descansara sobre bases sólidas?

Deseaba hacer estas breves observaciones para que no se crea que queremos que el proyecto quede muerto i enterrado. De ninguna manera pretendemos tal cosa, pues deseamos que se encuentre el mejor modo de simplificar los trámites a que está sujeta la construccion de ferrocarriles particulares; pero guardando el

respeto a las atribuciones que al Congreso confiere la Carta Fundamental.

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

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

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

El señor MONTT.—Me parece que el señor Senador de Lináres no ha carecido de razon al considerar que el trámite de comision envolvia el rechazo del proyecto.

El señor Senador de Valparaiso se manifestó contrario al proyecto, i preguntado sobre el alcance de su indicacion, se sirvió confirmar la idea de que realmente perseguia el rechazo del asunto.

Por esto, creo que el señor Senador de Lináres ha estado en lo justo al decir que el trámite de comision no es mas que una manera suave, parlamentaria, de desechar el proyecto.

Yo creo que si los señores Senadores se persuaden de que el proyecto es perjudicial, bien pueden rechazarlo en la discusion particular, no siendo obstáculo el haberlo aprobado ántes en jeneral; pero el señor Senador de Lináres tiene razon para insinuar que si este es el caso, se rechace el asunto directamente, por votacion espresa, i no por medio indirecto de un trámite que, a mi juicio, no tiene objeto.

Por su parte, el honorable Senador de Santiago, señor Reyes, cree que en el proyecto se ataca el derecho de propiedad i se lesionan las facultades constitucionales del Congreso. Si yo considerara que alguna de estas objeciones es efectiva, pensaria como Su Señoría respecto del proyecto en debate; pero creo que no hai tales ataques al derecho de propiedad ni a las facultades del Congreso. Lo primero, porque lo que el proyecto hace es simplemente imponer a la propiedad un servicio, por razon de interes público, servicio que tiene compensacion. Seria una servidumbre, como las de tránsito i de acueducto, que tienen una tradicion antiquísima, que el Derecho Romano las tenia establecidas.

El señor REYES.—El Derecho Español no establecia la de acueducto.

El señor MONTT.—El Derecho Romano establecia las dos. Por eso digo que cuentan a su favor una tradicion antiquísima.

No hai en esta lei espropiacion. La propiedad no pasa a otro dueño, sino solo el uso del terreno que se ocupe para el ejercicio de la servidumbre, i cuando ésta deja de ejercerse, el dueño del predio sirviente recupera el goce de ese terreno.

Voi a recordar ahora otro caso mas amplio del uso de la propiedad ajena.

El Código de Minería establece a favor del minero multitud de derechos, que vienen a gravar al propietario del suelo, para cateos, labores preliminares i explotacion de las minas. Estas servidumbres son de tradicion secular, vienen del Derecho Español, han sido res-

petadas siempre, ántes i despues de dictarse la Constitucion, i nuestros Códigos de Minería las han confirmado i reglamentado. ¿Se falta en esto a la Constitucion? ¿Habria álguien que pretendiera que el Código de Minería reglara esas servidumbres solo para el caso de que el Congreso autorizara la explotacion de cada mina? Si así fuera ¿cuántas minas se trabajarían? ¿No serian mui pocos los que se dieran la tarea ímproba de conseguir una autorizacion legislativa?

El criterio que rije i debe rejir en esta materia es, por fortuna, diverso i mas conveniente.

Basta que se reconozca que la explotacion de las minas es de utilidad pública, para que se dicte un Código de Minería como el que tenemos. Conforme a sus disposiciones, al amparo de ellas, cualquier individuo se pone a la obra si así lo desea i tiene los recursos para ello, sin necesidad de dar cuenta al Congreso de sus proyectos i pedirle una declaracion de utilidad pública.

Un criterio análogo debería seguirse en materia de ferrocarriles. Si se considera que estas obras son de utilidad pública, establézcanse reglas jenerales para que todas las personas que lo deseen puedan emprenderlas sin necesidad de solicitar permisos que pudieran serles negados, díctense disposiciones como las que existen para los canales, para la servidumbre de tránsito i para las servidumbres mineras.

I nótese una circunstancia especial, que sirve de garantía contra el abuso, en el caso de los ferrocarriles.

Estas empresas requieren grandes capitales; rara vez las llevaria a cabo un solo particular. Lo natural, lo seguro, es que cualquier ferrocarril serviría los intereses de muchos, que contribuirían a la obra. De modo que no existe el temor de que vayan a hacerse ferrocarriles con el propósito de perjudicar los fundos por donde pasen. Esto no sucede ni aun en los canales: a lo ménos, yo no he oido que nadie se queje de que se hagan canales sin utilidad práctica, por solo el prurito de perjudicar los fundos por donde pasan. I mucho mas garantía hai en el caso de los ferrocarriles, que cuestan inmensamente mas.

Por otra parte, un ferrocarril sirve para todos, no solo para la empresa que los construye. Si un ferrocarril atraviesa un fundo ajeno, el dueño de éste puede valerse de la línea, segun tarifas i condiciones fijas i conocidas, cosa que no sucede respecto de los canales, en que el único beneficiado es su dueño.

No hai, en mi concepto, motivo para abrigar temores.

No hai ataque al derecho de propiedad, porque se trata solo de una servidumbre como las establecidas para otros casos que tienen analogía i que cuentan con una tradicion mui antigua. No hai ataque a las disposiciones constitucionales, porque no he oido calificar de ins-

constitucionales las reglas del Código Civil i del Código de Minería que se han recordado sobre servidumbres, las que ya existian ántes de la Constitucion, como lo ha recordado el honorable Senador de Lináres.

Al dictar esos códigos el Congreso, sin delegar en nadie sus atribuciones, declaró las minas, los canales i la comunicacion de los fundos con los caminos como objetos de utilidad pública. Lo mismo haria ahora al prestar su aprobacion a este proyecto: declararia por sí, directamente, sin hacer delegacion en nadie, que la construccion de ferrocarriles es objeto de utilidad pública i autorizaria a todos los habitantes, sin distincion, para emplear sus capitales i sus esfuerzos en esa clase de obra.

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

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

El señor LAZCANO (Presidente).—Continúa la sesion i la discusion pendiente.

¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

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

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

El señor BANNEN.—Debo, señor Presidente, hacer una declaracion ántes que se voten las indicaciones pendientes.

Ha insinuado el honorable Senador de Lináres que parece que el propósito que ha guiado a las que han pedido que el proyecto en debate pase a Comision, no ha sido otro el que de rechazarlo de una manera indirecta.

Por lo que a mi respecta, señor, i entiendo que lo mismo pasa al honorable Senador que ha formulado la indicacion i a los demas que la apoyan, puedo decir, que no he abrigado tal propósito.

Al contrario, yo deseo que los ferrocarriles se fomenten i se multipliquen; pero deseo, a la vez, que, al dar facilidades para ese fomento se respete el derecho inviolable de la propiedad ajena.

Deseo tambien que en la forma que revista el proyecto se concilien los intereses particulares con el interes jeneral del Estado. I estas ideas no veo que están consultadas en el proyecto; i, como considero difícil que ellas pudieran intercalarse en la discusion particular, creo que es mas práctico que este negocio pase en estudio a las Comisiones de Lejislacion i Justicia i de Industria i Obras Públicas.

Veo que el proyecto ha tomado como base la servidumbre de tránsito i ha establecido que todo predio está o queda sujeto a esta servidumbre que se quiere establecer en la lei de una manera jeneral, en conformidad a las disposiciones del Código Civil.

Pero no se ha tomado en cuenta que el Código Civil establece la servidumbre de tránsito

to solo para casos excepcionales, para el solo caso de que una propiedad no tenga salida al camino público i únicamente, en vista de esta circunstancia podia atravesarse fundos vecinos.

I con este proyecto, en la forma en que se quiere que lo aprobemos, quedarian sujetos a la servidumbre ferroviaria todos los prédios en jeneral.

I se comprende, sin esfuerzo, que todos los fundos cercanos a una estacion de ferrocarril quedarian sujetos a ser atravesados por una línea férrea, que solo vendria a beneficiar un interes particular, con un gravamen para el predio sirviente, mui superior, por cierto, al que le impondria un camino.

El propietario de un gran fundo, por ejemplo, atravesaría impunemente todos los fundos grandes o pequeños, que le separarán de la próxima estacion, con un ferrocarril de poco costo, de trocha angosta, de sangre o como se quiera, con graves perjuicios de los espropiados que podrian ver que esa línea pasaba por sus mejores terrenos cultivados; pero con evidente ventaja i economía para él ya que seguramente compensaria el gasto del ferrocarril al que le demandase el gasto de carretas, bueyes, etc., para el transporte de sus productos.

I en este caso pregunto yo ¿habria utilidad pública? Seguramente que nó. I, sin embargo, si aprobáramos la lei, esa espropiacion podria hacerse.

Por lo demas, el derecho de propiedad se ataca tan efectivamente por la apropiacion de un terreno ajeno como por el simple uso.

La Constitucion, en el número 5.º del artículo 10, garantiza a todos los habitantes de Chile, no solo la propiedad sino tambien el uso i goce de esta misma propiedad, i exige en cada caso una lei especial para que alguien pueda ser privado de este uso.

Así es que esta servidumbre que se pretende establecer, violaria abiertamente esta disposicion constitucional a la vez que uno de los derechos mas sagrados, uno de los derechos reconocidos en todos los paises, en todas las repúblicas.

Se dirá que precisamente en obediencia o respetando ese artículo constitucional se dicta esta lei jeneral de espropiacion. Pero si la Constitucion no quiere eso; no quiere que se hagan espropiaciones a bulto, ni a ciegas; quiere que se hagan para cada caso particular i por una lei especial, despues de haber calificado si hai utilidad pública para autorizar la espropiacion.

I, con esta lei, esos principios se atropellan i se vulneran.

Por eso es que soi de parecer que este negocio pase a Comision, a fin de que allí se estudie la manera de conciliar el fomento de los ferrocarriles con el respeto a la propiedad, que el proyecto, tal como está, no consulta sino que lo lesiona.

Debo hacer todavía una consideracion de otro jénero, que viene a apoyar la idea o mejor

dicho, la necesidad de que este proyecto sea nuevamente estudiado por una Comision.

El año de 1893 se presentó a la Honorable Cámara de Diputados un proyecto análogo, con el mismo objeto del que ahora discutimos. Ese proyecto pasó a la Comision de Gobierno, la que presentó su informe; i en el año 95 se comenzó su discusion en aquella Cámara i se alcanzaron a aprobar seis de sus artículos.

Se acordó enviarlo nuevamente a Comision, i ahora supongo que debe estar en tabla por segunda vez.

Ese proyecto—i llamo sobre esto la atencion del Senado—tiene igual base i es casi a la letra el mismo que nos ha presentado aquí la antigua Comision de Gobierno.

Siendo esto así; ¿será correcto que el Senado burle la iniciativa de aquella Cámara anticiándose a discutir un asunto de que ya ha prevenido la otra rama del Congreso?

Creo que el respeto i las consideraciones mútuas que debemos guardarnos una i otra Cámara nos aconsejan no adelantarnos en el pronunciamiento de este negocio. Así es que el envio a Comision del proyecto que nosotros discutimos, tendria entre otras ventajas la de dar tiempo a que la Cámara de Diputados avanzara en la discusion del que se ha presentado allá, hace ya mucho tiempo, i nos evitaríamos un posible conflicto.

Si tuviera a la mano el *Boletín de Sesiones*, demostraria al Senado la semejanza que hai entre uno i otro proyecto, i como la discusion que aquí ha tenido lugar coincide en muchos puntos con la que se ha desarrollado en aquella Cámara.

Esto que acabo de esponer, señor Presidente, justificaria no solo el envio a Comision sino aun el aplazamiento del proyecto que está en debate. ¿O cree el Senado que hai conveniencia en discutir a la vez en ámbas Cámaras un mismo asunto?

Por estas consideraciones, señor Presidente, insisto por mi parte en la idea de que el proyecto debe volver en estudio a las comisiones que he indicado; i con tanta mayor razon, cuanto que se ha insinuado la idea de ampliar sus disposiciones haciéndolo estensivo a los servicios de teléfonos i telégrafos.

Ideas son estas completamente nuevas i que no seria prudente discutir así de improviso, si queremos que nuestras resoluciones sean suficientemente meditadas i vayan revestidas del prestigio i del acierto que debe caracterizarlas.

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

¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

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

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra, señor Senador.

El señor MATTE (don Eduardo).—Ruego al señor Secretario que se sirva dar lectura al

artículo 4.º del proyecto presentado sobre esta misma materia a la Cámara de Diputados por la Comisión respectiva i al que ha aludido el honorable Senador de Malleco.

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 BARROS LUCO.—¿Está aprobado ese artículo por la Cámara de Diputados?

El señor MATTE (Eduardo).—Aun no, señor Senador. Se comenzó la discusión del proyecto, se aprobaron algunos artículos, pero surgieron ciertas dificultades i volvió a Comisión con motivo de un contraproyecto, me parece, presentado por el honorable Diputado señor Yáñez.

El señor BANNEN.—I ese proyecto consta de cuarenta i seis artículos. Tengo ahora a la mano los antecedentes.

El señor MATTE (Eduardo).—Si yo he pedido la lectura del artículo 4.º, es porque en él se consulta, mas o ménos, la misma idea que encierra la indicación del honorable Senador de Santiago, señor Ballesteros.

El señor BARROS LUCO.—Yo encuentro preferible la redacción propuesta por el honorable Senador de Santiago.

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

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

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

El señor BALLESTEROS.—Por lo que acabo de oír, la idea indicada por el honorable Senador de Valdivia, coincide en el fondo con la que yo he tenido el honor de proponer, pero se apartan en la base capital.

Yo hice mi indicación tomando en cuenta la idea jeneral del proyecto, que establece una servidumbre de tránsito para los ferrocarriles particulares i otorga ciertos derechos a todos los que quieran construirlos sin que necesiten para ejercerlos el permiso del Presidente de la República ni del Poder Lejislativo.

La diferencia consiste en que en el artículo propuesto por mí se dice que el Presidente de la República aprobará los planos i en el artículo que se ha leído dice que el Ejecutivo concederá el permiso.

Sobre este punto recuerdo que ayer me interrogó el honorable Senador de Cautín sobre

si mi idea era que el Ejecutivo tuviera facultad para conceder esos permisos. A lo que yo contesté categóricamente que nó.

Por lo demás, aunque yo he tenido el honor de formular esa indicación, en vista de las observaciones que se han hecho, votaré preferentemente por que el proyecto vuelva en estudio a Comisión; i solo subsidiariamente, para el caso que este trámite fuera desechado, insistiré en la indicación que he formulado.

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

¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

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

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

El señor MATTE (Eduardo).—Debo anticiparme a declarar que yo no he formulado indicación. Lo único que he hecho ha sido pedir la lectura de ese artículo de un proyecto, de que se ha tratado en la Cámara de Diputados, como medio de ilustrar el debate. No puedo ménos, sin embargo, que declarar que considero ese artículo bien concebido tanto para los intereses de los empresarios como para resguardar los derechos de los que tengan que soportar la servidumbre de que se trata.

Si lo que se quiere es dar facilidades para la construcción de ferrocarriles, a la vez que no vulnerar el derecho de propiedad, no veo qué inconveniente habria en otorgar al Ejecutivo la facultad que le otorga el artículo que se ha leído.

Así no se correria el riesgo de que las solicitudes para construir líneas férreas se eternizaran, ni tampoco se entregaria sin medida alguna i a quien quiera que lo pretenda, la facultad o el derecho de construir ferrocarriles donde le parezca.

Por lo demás, no creo como algunos, que el interés particular no se equivoca i que sabe siempre lo que mas le conviene. Por el contrario, pienso que está sujeto a error i a equivocaciones, si no ya por capricho, por malos cálculos o por otras circunstancias. I así es factible que ocurra a mas de alguno emprender i llevar adelante un ferrocarril que no solo no beneficie al público, pero ni aun al mismo que lo emprenda.

Por eso me parece que si algo hubiera de aprobarse, valdria la pena de tomar en cuenta ese artículo 4.º del proyecto presentado por la Comisión de Gobierno de la Cámara de Diputados. Así se tendria la ventaja de que no se embarazaria la construcción de ferrocarriles con demoras indefinidas, i habria al mismo tiempo la garantía de que las empresas inconvenientes o inconsultas podrian ser impedidas por una autoridad responsable i apta para dar una resolución acertada.

Yo tambien, como el señor Senador de Santiago, en vista de la anarquía de opiniones que se ha producido, aceptaré en primer término

el envío a Comisión del proyecto en debate, no con el propósito de condenarlo al sueño eterno del archivo, sino con el propósito de que se busque un término medio razonable, que consulte las diversas ideas que se han emitido.

Yo creo muy laudable la idea de dar facilidades para la construcción de ferrocarriles, pero también encuentro muy atendibles las observaciones espuestas por el señor Senador de Valparaíso, y las que en orden al respeto debido al derecho de propiedad ha formulado el honorable Senador de Santiago señor Reyes. Por eso, votaré en primer término el trámite de Comisión, y, en subsidio, alguna disposición semejante a la que contiene el artículo 4.º del proyecto de la Comisión de Gobierno de la Cámara de Diputados, que otorga garantías a todos, es decir, tanto a los que piden permisos para las obras como a los que tienen que soportar la servidumbre.

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

Cerrado el debate.

El señor BALMACEDA.—Si me permite el señor Presidente...

El señor LAZCANO (Presidente).—Puede hacer uso de la palabra el señor Senador.

El señor BALMACEDA.—Agotado como está el debate sobre este asunto, no tengo para qué hablar sobre las consideraciones que ya se han hecho valer.

Mi objeto al pedir la palabra es otro.

Creo del caso dejar hecha una indicación tendente a que si se aprueba este proyecto, no se entienda que es aplicable a los territorios del norte, a los territorios de las provincias de Tarapacá y de Antofagasta.

Considero que bajo ningún respecto sea posible autorizar a cualquier particular para construir, a su voluntad, líneas férreas en aquellas provincias. Ni la seguridad de los intereses comerciales, ni la seguridad misma de la defensa nacional, permitirían un despropósito semejante.

La mayor parte de los terrenos de esas provincias son fiscales, y creo que al tratarse del artículo 3.º que concede el uso gratuito de los terrenos rurales de propiedad fiscal o municipal, sería del caso establecer que la servidumbre no tendrá lugar en aquellos territorios.

Como esta idea podría parecer en contradicción con el artículo 1.º, si éste fuera aceptado, quiero anticipar esa indicación al artículo 3.º, dejándola, desde luego, formulada.

La indicación es en el sentido de que la ley no tendrá efecto en las provincias de Tarapacá y de Antofagasta.

El señor MATTE (don Eduardo).—Desearía saber si la discusión va a cerrarse solo sobre la indicación previa de enviar el asunto a comisión. En otros términos, si esa indicación es

desechada ¿se procederá a votar el artículo 1.º o continuará la discusión sobre él?

El señor LAZCANO (Presidente).—La discusión ha sido en conjunto sobre la indicación previa y sobre el artículo y las modificaciones propuestas. La indicación previa se votaría de preferencia, y si resultara desechada, me proponía consultar a la Sala si daba el artículo por suficientemente discutido o si prefería continuar el debate.

El señor MATTE (don Eduardo).—Muy bien, señor.

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

Va a votarse la indicación propuesta por el señor Senador de Valparaíso para que el proyecto pase a comisión.

Si esta indicación fuera aprobada, se votará la formulada por el señor Senador de Malleco para que el asunto pase a estudio de las comisiones reunidas de Legislación y Justicia y de Industria y Obras Públicas.

Puesta en votación la indicación del señor Ossa fué desechada por nueve votos contra ocho.

El señor LAZCANO (Presidente).—Queda resuelto que el proyecto no pasa a Comisión.

Si los señores Senadores consideran el artículo suficientemente discutido, se procederá a votar. En caso contrario, es decir, si algún señor Senador desea usar de la palabra, continuará el debate sobre el artículo 1.º e indicaciones formuladas.

¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

El señor REYES.—¿Sobre qué, señor Presidente?

El señor LAZCANO (Presidente).—Sobre el artículo primero y las indicaciones formuladas respecto de él.

¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?...
En votación.

Va a votarse la indicación propuesta por el honorable Senador de Santiago, señor Ballesteros, que da una nueva redacción a todo el artículo 1.º

El señor BALMACEDA.—Entiendo que hai dos indicaciones: una propuesta por el honorable señor Reyes en el sentido de que todo fundo quedará sometido a la servidumbre de ferrocarriles, previa declaración del Congreso sobre que el ferrocarril es de utilidad pública.

El señor LAZCANO (Presidente).—Entiendo que el señor Senador de Santiago solo hizo una insinuación, sin formular indicación alguna.

El señor REYES.—Efectivamente, señor.

En el primer momento no me atreví a formular indicación por no saber si la expresión de que me valía llenaría o nó el objeto. Por esa razón me limité a hacer una simple insinuación, como dice el señor Presidente.

El señor BALMACEDA.—Yo, por mi parte,

acojo como mia esa idea i la propondria como indicacion.

El señor BARROS LUCO.—Yo pido que se vote la indicacion formulada por el honorable señor Ballesteros.

El señor SECRETARIO.—Va a votarse la indicacion del honorable Senador de Santiago señor Ballesteros.

Dice el artículo propuesto por Su Señoría.

«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 comisionaren para este objeto.

Una vez aprobada, quedarán sujetos a la servidumbre especial de tránsito, que establece esta lei, los prédios rústicos que deban ser atravesados por la línea férrea.

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

¿Se aprueba este artículo?

El señor SILVA CRUZ.—Rogaria al señor Secretario que leyera tambien el artículo 4.º del proyecto de la Comision de la Cámara de Diputados, a que llamó la atencion el señor Senador de Valdivia.

El señor PRO-SECRETARIO.—Dice así:

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

El Presidente de la República, previas las informaciones que creyeré 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 nacion, encaminada a violar sus leyes, o no respondiere a un fin de utilidad jeneral o local.

El decreto denegatorio deberá ser motivado.»

El señor BANNEN.—Ojalá leyera tambien el señor Pro-secretario el artículo 1.º del mismo proyecto.

El señor PRO-SECRETARIO.—El artículo 1.º es del tenor siguiente:

«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 a 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.»

El señor MATTE (don Eduardo).— Parece que hai muchos señores Senadores que encuentran aceptable el artículo 4.º del proyecto de la Comision de la Cámara de Diputados en reemplazo del artículo 1.º del proyecto en discusion.

¿No seria posible votarlo?

Yo, propondria este artículo 4.º en reemplazo del artículo 1.º del proyecto.

El señor MONTT.—Si se hubiera formulado como indicacion el artículo 4.º del proyecto de la Comision de la Cámara de Diputados, yo habria formulado algunas observaciones que me sujere ese proyecto.

Desde luego, se prohíbe en ese proyecto, a los propietarios de un fundo construir ferrocarriles dentro del mismo predio.

El señor BANNEN.—No dice eso el proyecto, señor Senador. Cada cual es dueño de hacer lo que quiera dentro de su fundo.

El señor MONTT.—Lo dice, señor, habla de explotaciones industriales, canteras, etc.

El señor MATTE (don Eduardo).—No dice que no puedan construirse ferrocarriles dentro de un fundo.

El señor MONTT.—Podria leerse.

El señor BARROS LUCO.—Lo mejor es hacer cumplir el Reglamento, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Va a votarse la indicacion formulada por el honorable Senador de Santiago, señor Ballesteros.

El señor REYES.—¿Tiene la bondad de leerla, señor Secretario?

El señor SECRETARIO.—Dice el artículo propuesto por el señor Senador de Santiago:

«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 comisionaren para este objeto.

Una vez aprobada, quedarán sujetos a la servidumbre especial de tránsito que establece esta lei, los prédios rústicos que deban ser atravesados por la línea férrea.

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

El señor MATTE (Eduardo).—¿I nada queda libre?

El señor MONTT.—En otro artículo se trata de eso, señor Senador; no es posible consignar todas las ideas de una sola vez.

El señor BANNEN.—¿No seria mas conveniente reabrir el debate, señor Presidente?

El señor MONTT.—No, señor; yo me opongo a que se reabra el debate.

El señor BANNEN.—¿Se opone el señor Senador de Cautin?

Quede constancia de que es el señor Senador de Cautin quien se ha opuesto a la reapertura del debate.

El señor MATTE (Eduardo).—Yo pediria tambien que se reabriera el debate, porque tendria una proposicion que formular.

El señor REYES.— Puede pedirse la reapertura del debate i la Cámara acordarlo; entiendo a lo que recuerdo, que no se necesita unanimidad en este caso.

El señor MONTT.— Mayor razon para que por el solo hecho de haber manifestado un señor Senador su opinion contraria a la reapertura del debate, no se le haga aparecer como espuesto a la vindicta pública.

El señor REYES.— Nadie ha hecho cargos a Su Señoría.

El señor MONTT.— Yo creo que es mejor no reabrir el debate.

El señor BANNEN.— Es la forma i el objeto de la oposicion lo que yo combato; es el hecho de impedir la reapertura de la discusion que tiende a consultar ideas de interes jeneral i no meramente de intereses particulares.

El señor MONTT.— Su Señoría no tiene derecho para espresarse así.

El señor BANNEN.— Pero el hecho es ese; i a lo ménos por cortesía, deberia reabrirse el debate.

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

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

El señor SILVA CRUZ.— Yo voté porque el proyecto no pasara a Comision; i procedí en esta forma en la intelijencia de que debia continuar el debate sobre el artículo 1.º; pues tuve ocasion de oír a algunos señores Senadores que, en el curso de la discusion de ese artículo, se formularian ideas que salvaran esos inconvenientes que se han hecho notar.

En esa conviccion voté porque no pasara el proyecto a Comision, pues deseo una lei que facilite la construccion de ferrocarriles; pero no puedo dejar de reconocer que el artículo 1.º que se ha propuesto, adolece de algunos inconvenientes, que es menester salvar.

Rogaria, pues, al honorable Senador por Cautin que no impidiera la reapertura del debate. El hecho de que el proyecto no haya vuelto a Comision indica que está en vías de ser lei, a lo ménos por lo que corresponde a esta Cámara.

Ademas creo que el retardo de algunos dias poco significa.

El señor LAZCANO (Presidente).— Debo advertir a los señores Senadores que, segun el Reglamento, habiendo comenzado la votacion, se necesitaria la unanimidad para reabrir el debate. Si la peticion se hubiera hecho ántes de tomar votacion, se necesitaria simple mayoría.

El señor MATTE (Eduardo).— Yo solo hice insinuacion; no alcancé a hacer indicacion proponiendo el artículo 4.º del proyecto de la Comision de la Cámara de Diputados en reemplazo del artículo 1.º del proyecto presentado en ésta.

Por eso pedia que se reabriera el debate.

El señor REYES.— ¿Tendria el señor Secretario la bondad de leer el artículo del Reglamento que trata de la reapertura de la discusion?

No lo encuentro en este momento.

El señor LAZCANO (Presidente).— Es el artículo 7º señor Senador.

El señor PRO-SECRETARIO.— Dice así el artículo:

«Sin embargo, si al procederse a tomar los votos se pidiere que se discuta de nuevo la proposicion pendiente, i lo ordenare así la Sala, se abrirá de nuevo la discusion sobre dicha proposicion, i los Senadores podrán ejercer el derecho que se les concede por el artículo 66, como si no hubiesen tomado ántes la palabra.»

El señor LAZCANO (Presidente).— Como ven los señores Senadores, este artículo dice: «Si al procederse a tomar los votos se pidiere que se discuta de nuevo la proposicion pendiente, i lo ordenare así la Sala, se abrirá de nuevo la discusion»; pero en el caso actual habia empezado a tomarse la votacion...

El señor REYES.— Talvez seria mui rigorosa la interpretacion que da a este artículo el señor Presidente; por que la frase «al procederse, etc.», puede tener cabida cuando apenas si se han tomado los votos de dos o tres Senadores.

El señor LAZCANO (Presidente).— Iba a consultar a la Cámara, señor Senador.

El Senado ha oido la indicacion que se formula para reabrir el debate sobre el artículo 1.º del proyecto.

En discusion esta indicacion.

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

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

El señor BANNEN.— Al solicitar que se reabriera el debate, lo hice con el objeto de ver si podian armonizarse las opiniones, a fin de que aprobáramos un proyecto mas completo, mejor concebido i consultara no solo intereses particulares sino el interes público.

Como habia pendientes varias indicaciones para que el proyecto pasara a Comision, a pesar de que se ha discutido largamente, por esas indicaciones se ha descuidado la discusion de la cuestion de fondo.

El señor REYES.— Esa es la verdad.

El señor BANNEN.— Esa es la verdad, i últimamente, en la segunda hora de esta sesion, se ha traído un proyecto de la Cámara de Diputados, que contiene una disposicion mejor consultada que la del proyecto que discutimos.

No ha habido tiempo de proponer como indicacion el artículo 4.º de la Comision de la Cámara de Diputados, i se pide que se de oportunidad para proponerla.

En estas condiciones, la mas elemental prudencia, aconseja reabrir la discusion, si se quiere resolver este asunto con escrupulosidad i pleno conocimiento de causa.

Hai todavía otra consideracion.

Creo que este proyecto es inconstitucional, porque priva a los propietarios de un derecho consagrado por la Constitucion del Estado.

En el proyecto de la Cámara de Diputados no existe este inconveniente, pues en él se establece que solo se concede permiso para construir ferrocarriles de interes público, i señala

determinadamente los casos en que el interes público existe, como ser la comunicacion entre dos pueblos o ciudades diversos, o a dar salida a un puerto, o trasportar de una rejion a otra los productos jenerales, etc.

En esas condiciones, se comprende que pueda declararse la utilidad pública, pero nó de una manera absoluta como lo establece el proyecto propuesto por la Comision de Gobierno del Senado en 1899; porque, repito, es inconstitucional

Esta circunstancia me impide votar el proyecto; i nadie puede hacerme votar un proyecto en estas condiciones, me abstendré, por consiguiente, de votar, dejando constancia de mi protesta.

I si hai seguridad de que, reabriendo la discusion, podemos aprobar un proyecto mas acabado que no lesione ningun derecho, que no sea contrario a la Constitucion, ¿por qué no se accede a la reapertura del debate? ¿por la voluntad del honorable Senador de Cautin?

Yo reconozco el derecho del señor Senador para oponerse; pero creo que si no fueran suficiente las consideraciones de cortesía que se deben entre sí los Senadores, a lo ménos debió ser mas asequible, por tratarse de consultar mejor el interes público.

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

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

El señor BARROS LUCO.—Yo apoyo la indicacion para que se reabra el debate, porque aun cuando ha sido largo i fatigoso, ha sido tambien mui ilustrativo, i esto ha venido a demostrarse con el artículo del proyecto de la Cámara de Diputados a que se ha dado lectura.

Segun ese artículo, el gran argumento de la prohibicion constitucional para dictar esta clase de leyes debe desaparecer. Tanto la Cámara de Diputados como el Senado, han declarado ya que pueden dictarse estas leyes sin violar la Constitucion. El interes público, segun el proyecto de la Cámara de Diputados, no es calificado en cada caso especial por el Congreso sino por el Presidente de la República; i esto es, mas o ménos lo que dispone el artículo propuesto por el honorable Senador señor Ballesteros.

De modo que la cuestion constitucional queda eliminada: tenemos ya sobre ella la opinion de una i otra Cámara.

El señor REYES.—La Cámara de Diputados no ha aprobado aun ese proyecto.

El señor BARROS LUCO.—Está bien, señor. I discutir de nuevo este asunto, no seria sino para traer mas ilustracion al debate o para buscar al artículo una forma que agrade mas a unos o a otros Senadores, porque la cuestion fundamental está ya resuelta por las dos Cámaras: puede el Congreso dictar esta clase de leyes sin violar la Constitucion; puede autorizar la construccion de ferrocarriles estableciendo las servidumbres del caso i dejando al

Presidente de la República los detalles o forma en que deban construirse.

I la verdad es que el Presidente de la República es el único que puede resolver estas cuestiones de detalles. En efecto, ¿qué datos se necesitaria para que un ferrocarril pueda ser calificado de utilidad pública? Los datos que pudiera dar el Gobierno, i nada mas.

Así es que, al aprobar la indicacion propuesta por el honorable señor Ballesteros, creo que entraríamos en el mismo camino admitido por la Cámara de Diputados, de dejar al Presidente de la República todo aquello que le corresponde, de calificar la importancia i utilidad de los ferrocarriles que se quiera construir i la forma en que deban hacerse.

Si los planos de un ferrocarril están bien hechos i consultan las necesidades del servicio, el Presidente de la República dictará el correspondiente decreto que autorice su construccion. Esto es todo lo que consultan el proyecto de la Cámara de Diputados i la indicacion formulada por el honorable señor Ballesteros a este respecto.

Pero me parece que principiando de nuevo este debate, nada perderemos; porque, de todos modos, en los artículos siguientes podrian repetirse las observaciones que se han hecho o quieran hacerse; i como faltan todavía diez artículos para terminar la discusion de este proyecto, mas vale principiar de nuevo con el artículo 1.º. Nada perderemos i, al contrario, talvez ganamos; porque pudiera ser que se descubriese una redaccion que satisficiera a todos los señores Senadores. Dada la ilustracion de los que han tomado parte en este debate, creo mas fácil llegar a este resultado en la misma Cámara i no en la Comision.

Por esto admito que se reabra el debate; perderemos tiempo, pero ganaremos en acierto.

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

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

El señor MONTT.—Examinando el artículo que se ha leído, del proyecto de la Cámara de Diputados, veo que es él el que suscita la cuestion constitucional que el honorable Senador por Santiago diseñó en la sesion anterior...

El señor MATTE (don Eduardo).—Si Su Señoría me permite...

El señor MONTT.—Ese artículo establece que el ferrocarril que se quisiese construir seria autorizado por el Presidente de la República cuando fuera de utilidad pública; de modo que la declaracion de utilidad pública, que autoriza el uso de la propiedad particular, no la haria el Congreso sino el Presidente de la República. Se traslada, pues, a éste la facultad de hacer tal declaracion.

Esto no lo considero constitucional; porque la Constitucion establece que sea el Congreso el que declare la utilidad pública i el Congreso no puede delegar esa facultad.

Puede el Congreso hacer la declaracion en términos individuales diciendo, por ejemplo, que se declara de utilidad pública una casa para abrir o regularizar una calle; o en términos jenerales, diciendo que son de utilidad pública todas las propiedades por donde debe pasar el ferrocarril de Santiago a Temuco. Pero decir en una lei que habrá utilidad pública cuando el Presidente de la República considere que la hai, creo que no es constitucional, porque el Congreso no puede a ninguna autoridad delegar las facultades que le confiere la Constitución.

Miéntas tanto, el proyecto del Senado con la indicacion del honorable Senador señor Ballesteros está dentro del precepto constitucional, porque es el Congreso mismo quien hace la declaracion de utilidad pública.

Así es que yo quedo tranquilo respecto de la constitucionalidad del proyecto con la indicacion del señor Ballesteros i no con el artículo 4.º del proyecto de la Comision de la Cámara de Diputados.

Por otra parte, con la lectura que se ha hecho, veo en el artículo 1.º del proyecto de la Comision de la Cámara de Diputados que se aplica esto a los ferrocarriles industriales.

El señor PRO-SECRETARIO.—Dice el artículo 1.º del proyecto propuesto por la Comision de Gobierno de la Honorable Cámara de Diputados:

«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 diversos, o a 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.»

El señor MONTT. — De modo que si alguien quiere construir un ferrocarril industrial, por ejemplo, para la fábrica de azúcar de Parral no podría hacerlo sin permiso del Presidente de la República, aunque quisiera construirlo dentro de su propiedad. Iríamos así para atras.

Hoi puede un propietario construir ferrocarriles en su fundo, dos propietarios pueden hacerlos en dos fundos i veinte en veinte fundos, aunque lleven así un ferrocarril de ciudad a ciudad. Con el proyecto de la Cámara de Diputados no seria posible hacer eso; habria necesidad de pedir permiso al Presidente de la República.

El señor MATTE (don Eduardo).—Creo que no tiene ese alcance el artículo, porque el proyecto trata de establecer una servidumbre; i dentro de su propiedad puede el dueño hacer lo que le dé la gana.

El señor MONTT.—Esa es razon para no aceptar el artículo del proyecto de la Cámara de Diputados.

El señor MATTE (don Eduardo).—Pero el artículo no dice lo que Su Señoría cree.

El señor MONTT.—Si lo dice, honorable Se-

nador. Segun la lectura que se ha hecho dice el artículo que las disposiciones en él contenidas se aplicarán a los ferrocarriles destinados a un servicio público i a los destinados al servicio de explotaciones industriales, como fábricas, minas i canteras, i agrega que dichas disposiciones se aplicarán a la constitucion i servicio de los ferrocarriles a vapor.

De modo que un ferrocarril eléctrico podría hacerse sin permiso, pero uno a vapor nó.

El señor MATTE (don Eduardo).—Si se ve que el artículo da lugar a la duda que espresa Su Señoría, habria que aclarar su sentido; porque el objeto de la lei es otorgar a los empresarios de un ferrocarril la facultad de usar de la propiedad ajena, i no puede negarse el uso de la propiedad que cada uno tiene.

En caso, pues, de que el artículo se preste a ser mal interpretado, seria fácil hacer en él una aclaracion.

El señor MONTT.—Su Señoría da a entender lo mismo que digo yo: que es inaceptable el artículo de la Cámara de Diputados por ser inconveniente su redaccion; debe él redactarse en otra forma.

El señor MATTE (don Eduardo).—Pero está en discusion si se reabre el debate sobre el artículo 1.º; i precisamente el objeto de la reapertura del debate es para aclarar o redactar en forma conveniente el artículo.

El señor MONTT.—Ya está reabierto el debate.

El señor MATTE (don Eduardo).—Yo creia que nó; me parecia que habia opiniones dadas en favor de su reapertura pero que no se habia tomado ninguna resolucion al respecto.

El señor MONTT.—Yo he entrado al debate porque he creido que habia sido reabierto...

El señor BANNEN.—Yo esperaba que se reabriera para hacer uso de la palabra; pero veo que el señor Senador de Cautin sin que el señor Presidente haya declarado reabierto el debate, ha entrado de nuevo a él...

El señor MONTT.—Accediendo a los deseos de Su Señoría, he dado por reabierto el debate.

Es algo curioso lo que sucede; el señor Senador de Malleco pide que se reabra el debate, entramos nuevamente a él, i encuentra esto malo...

El señor BANNEN.—Permítame un momento...

El señor LAZCANO (Presidente).—Permítame Su Señoría una esplicacion.

Para regularizar el debate, aguardaba que el señor Senador de Cautin, que habia entrado de lleno a apreciar el artículo de la Comision de la Cámara de Diputados, terminara su discurso.

Iba a decir que lo que se discutia era tan solo la proposicion de reabrir el debate.

Esta proposicion es lo único que está en debate.

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

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

El señor BANNEN.—Agradezco al señor Senador de Cautin su benevolencia para acceder a mi peticion de que se reabra el debate.

Como no tengo el dón de adivinacion, i como Su Señoría no lo habia manifestado con palabras, despues de haber declarado su oposicion, no he podido agradecerse con mas oportunidad.

Si yo hubiera sido adivino talvez lo habria hecho ántes; pero me atengo a las palabras i no a las intenciones. Celebro que se reabra la discusion mediante la benevolencia del señor Senador, lo que permitirá ampliar las ideas espuestas i aun presentar nuevas indicaciones.

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

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

Va a votarse si se reabre el debate sobre el artículo 1.º de este proyecto.

Como parece que todos los señores Senadores están de acuerdo, parece que podemos ahorrar la votacion.

Queda reabierto el debate.

¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

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

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

El señor MATTE (don Eduardo).—Yo formulo como indicacion que en lugar del artículo 1.º se apruebe el artículo 4.º del proyecto de la Comision de la Cámara de Diputados, a pesar de que no he podido estudiar suficientemente el punto.

Creo, como dije ántes, que este artículo tiene ventajas manifiestas sobre el que aconseja la Comision del Senado.

No se puede negar, i creo que esto se ha hecho notar con evidencia en el curso del debate habido, que pueden presentarse casos en que un ferrocarril no sea conveniente por ocasionar perjuicios superiores a las ventajas que pudiera reportar. Esto de entregar al solo juicio de un particular el decidir sobre la conveniencia de un ferrocarril, me parece que es ir demasiado léjos. Si el objeto del proyecto es dar facilidades, este propósito se sirve suficientemente con el artículo sustitutivo. Las tramitaciones ante el Presidente de la República no son demorasas i propenden al acierto mismo de toda empresa que tenga una base de interes jeneral.

Creo que el artículo que propongo es superior en su forma i en su fondo al de la Comision del Senado.

Yo no creo que sea posible interpretar el artículo de la Comision de la otra Cámara, que presento como indicacion, en la forma que lo hacia el señor Senador de Cautin. Yo no creo que a nadie pueda ocurrírsele que cuando se dice que se necesita permiso del Presidente de la República, se entiende que esta disposicion

comprenda tambien a las líneas que los particulares quieran construir dentro de sus propiedades. Me parece que nadie, que ningun tribunal daria esa amplitud de significacion a la indicacion que he formulado; pero si se insiste en creer lo contrario, bien se podria agregar algunas palabras para alejar toda duda.

El señor MONTT.—Desearia que se leyera el artículo que se propone en reemplazo del que figura en el proyecto de la Comision del Senado.

El señor REYES.—Tambien convendria que se leyera el artículo propuesto por el honorable Senador de Santiago señor Ballesteros.

El señor SECRETARIO.—El artículo 4.º del proyecto de la Comision de la Cámara de Diputados, cuya aprobacion propone el señor Senador de Valdivia, dice así:

«Toda persona que desee construir un ferrocarril se presentará al Presidente de la República sometiendo a su aprobacion 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 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 nacion, encaminada a violar sus leyes, o no respondiere a un fin de utilidad jeneral o local.

El decreto denegatorio deberá ser motivado.» El artículo propuesto por el honorable señor Ballestetos dice:

«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 comisionaren para este objeto.

Una vez aprobada, quedarán sujetos a la servidumbre especial de trámite, que establece esta lei los prédios rústicos que deban ser atravesados por la línea férrea.

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

El señor Senador de Tarapacá ha propuesto que se agregue un inciso que esceptúe de la servidumbre establecida por este proyecto de lei, los territorios de las provincias de Tarapacá i de Antofagasta.

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

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

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

El señor REYES.—Tanto la indicacion formulada por el honorable Senador de Santiago, señor Ballesteros, como la que propone el señor Senador de Valdivia, establecen la tramitacion que los interesados deben seguir ante el

Presidente de la República para llevar a efecto la construcción de un ferrocarril, como ser presentación de planos, informe de la Dirección de Obras Públicas, etc.

Yo creo que estas disposiciones podrían tener cabida en el proyecto después de establecerse la servidumbre de tránsito en favor de los ferrocarriles. Una vez establecido este principio, vendría lo relativo a la tramitación ante el Presidente de la República.

Dentro de este criterio, yo proponería que se aprobara el artículo 1.º del proyecto de la Comisión de Gobierno del Senado, agregándole la idea de que se necesitará, como condición previa, para el establecimiento de la servidumbre, la declaración de utilidad pública por parte del Congreso. La agregación podría hacerse empleando los términos de que se vale la ley de 18 de junio de 1857, sobre expropiación.

El artículo, en la forma que me permito proponer, quedaría así:

«Artículo 1.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, i cuya ocupación haya sido declarada de utilidad pública por una ley.»

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

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

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

El señor MONTT.— El objeto de la indicación que propone el señor Senador que deja la palabra me parece que es el que en cada caso se haga una declaración legislativa sobre si la obra es o no de utilidad pública.

Este punto es fundamental, i me parece que el Senado debe pronunciarse sobre él.

A juicio del señor Senador, debe requerirse una declaración expresa en cada caso. A juicio de la Comisión, basta una declaración jeneral.

Realmente que si hubiera de exigirse declaración expresa de utilidad pública en cada caso particular, subsistirían, poco más o menos, las mismas dificultades que hoy se hacen notar. No habríamos avanzado gran cosa entonces. Aprobar eso equivaldría a desechar el fondo del proyecto, porque el objeto, la idea matriz de éste, es autorizar la construcción de ferrocarriles sin necesidad de intervención legislativa en cada caso, así como se exploran i trabajan las minas i se abren canales sin necesidad de tal intervención i solo a virtud de las declaraciones jenerales que han hecho el Código de Minería i el Código Civil.

El señor LAZCANO (Presidente).— Se levanta la sesión.

Se levantó la sesión.

EDUARDO L. HEMPEL,
Jefe de la Redacción.