

Sesion 14.^a ordinaria en 23 de Julio de 1901

PRESIDENCIA DEL SEÑOR LAZCANO

SUMARIO

Se da lectura al acta de la sesion anterior i es aprobada.— Cuenta: Informe de la Comision de Constitucion, Lejislacion i Justicia acerca del proyecto de lei que sustituye el inciso 3.^o del articulo 82 del Código Penal por otro que restringe el plazo dentro del cual debe ejecutarse la pena de muerte desde que se comuniquen al reo el cumplimiento de la sentencia ejecutiva; Id. de id. sobre el proyecto de lei que crea en Santiago un juzgado especial de policia; Oficio del Tribunal de Cuentas, en el que comunica que ha tomado razon, despues de objetarlos por considerarlos ilegales, de los decretos números 806, de 27 de mayo de 1901, i 720 de 13 de junio, espeditos por el Ministerio de Guerra; Moción del señor Ballesteros en la que propone un proyecto de reforma de los articulos 65 i 66 de la Constitucion; Solicitud del teniente-coronel retirado don Leandro Fredes en que pide abono de tiempo para los efectos de su retiro.—A propuesta del señor Presidente se acuerda tratar, despues de terminados los incidentes, de la modificacion introducida por la Cámara de Diputados en el proyecto de lei que autoriza la adquisicion por el Estado del ferrocarril de Tongoi.—El señor Ossa pide que el Gobierno haga publicar los informes acerca de la calidad del equipo adquirido para los ferrocarriles del Estado.—El mismo señor Senador de Valparaiso llama la atencion hácia la conveniencia de despachar cuanto ántes un proyecto de lei sobre premios de constancia a los marineros, i el proyecto de Código Penal para la Marina.—El señor Latorre encuentra muy fundada la peticion del señor Ossa, i como la Comision de Guerra i Marina no ha podido funcionar por ausencia de algunos de sus miembros, propone que los señores Puga Borne i Rozas continúen formando parte de la Comision, a fin de poder despachar el proyecto sobre premios de constancia a la marineria, i demas asuntos pendientes.—Así se acuerda.—El señor Ballesteros hace indicacion para que se nombre una comision especial encargada de informar sobre el proyecto de Código Penal de la Marina.—Terminados los incidentes, se vota la indicacion formulada por el señor Ballesteros i se da por aprobada.—Se acuerda dirijir oficio al señor Ministro de Industria i Obras Públicas, para que se sirva enviar al Senado copia de los informes a que ha hecho referencia el señor Ossa.—Se pone en discusion la enmienda hecha por la otra Cámara en el proyecto de lei que autoriza la adquisicion por el Estado del ferrocarril de Coquimbo, i es aprobada despues de algunas observaciones del señor Barros Luco.—Continúa la discusion del articulo primero del proyecto de lei sobre concesiones para construccion de ferrocarriles, conjuntamente con la indicacion formulada por el señor Ballesteros, i usa de la palabra el señor Ossa, que hace indicacion para que el proyecto vuelva a la Comision de Industria i Obras Públicas.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa el debate i hacen uso de la palabra los

señores Montt i Bannen, que modifica la indicacion hecha por el señor Ossa, en el sentido de que el proyecto en discusion vuelva en informe a las Comisiones de Industria i Obras Públicas i de Lejislacion i Justicia, conjuntamente.—Se levanta la sesion i queda pendiente la discusion de este asunto.

Asistieron los señores:

Ballesteros, Manuel E.	Ossa, Manuel
Balmaceda, Elias	Puga Borne, Federico
Bannen, Pedro	Reyes, Vicente
Barros Luco, Ramon	Rozas, Ramon Ricardo
Blanco, Ventura	Silva Cruz, Raimundo
González, Juan Antonio	Silva Ureta, Ignacio
Latorre, Juan José	Varela, Federico
Matte, Eduardo	I el señor Ministro de Guerra i Marina.
Matte, Ricardo	
Montt, Pedro	

Se dió lectura a la siguiente acta:

«SESION 13 ORDINARIA EN 22 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, Saavedra, Silva Cruz, Silva Ureta, Varela i Walker Martínez, i los señores Ministros de Justicia, de Hacienda, de Guerra i de Industria i Obras Públicas.

Aprobadas las actas de las sesiones del diez i quince del corriente, se dió cuenta de los siguientes negocios:

Mensajes

Dos de S. E. el Presidente de la República, en los que inicia, respectivamente, los siguientes proyectos de lei: uno que aprueba el contrato celebrado por el Presidente de la República con los señores John Livingston i José Campelo, con arreglo a las bases contenidas en el decreto supremo de 20 de junio último, para la enajenacion en venta privada de ciento treinta mil hectáreas de terreno fiscal en los depar-

tamentos de Cañete e Imperial i para la formacion de un puerto artificial en la caleta de Tirúa; i otro que autoriza al Presidente de la República para invertir la suma de nueve mil ochocientos veinte pesos en el pago de los honorarios que se adeudan al ingeniero don Domingo Canales por el levantamiento de planos topográficos en el territorio de Magallanes.

Se reservaron para segunda lectura.

Oficios

Uno de S. E. el vice-Presidente de la República, en el que comunica el fallecimiento del Excelentísimo señor Presidente de la República, don Federico Errázuriz, acaecido en la tarde del día doce del corriente en la ciudad de Valparaiso.

Se mandó acusar recibo.

Tres de la Honorable Cámara de Diputados; en el primero acusa recibo del que le dirigió el Senado con fecha 9 del actual, participándole haber designado a los señores don Federico Puga Borne, don Pedro Montt, don Ricardo Matte, don Pedro Bannen, don Raimundo Silva Cruz i don Ignacio Silva Ureta, para que concurran a formar la Comisión mixta que debe examinar el Proyecto de Presupuestos de gastos públicos para 1902 i las Cuentas de Inversión del año último.

Se mandó archivar.

En el segundo comunica que, en sesión de 12 del corriente, ha tenido a bien elegir para Presidente al señor don Federico Pinto Izarra, i para primero i segundo vice-Presidente, respectivamente, a los señores don Francisco Javier Concha i don Juan de Dios Rivera.

Se ordenó acusar recibo.

I en el último comunica que ha acordado segregar el artículo 1.º del proyecto que autoriza la adquisición por el Estado del ferrocarril de Tongoi i lo ha aprobado, tratándolo como un proyecto separado.

Quedó para tabla.

Mociones

Una del señor Senador por Santiago, don Manuel E. Ballesteros, en la que propone un proyecto de lei que establece qué días deben considerarse como feriados.

Se reservó para segunda lectura.

Telegramas

Uno del señor Rosa e Silva, Presidente del Senado brasilero, en el que manifiesta el pesar de esa corporacion por el fallecimiento del Excmo. señor Errázuriz.

Habiendo sido ya contestado por el señor vice-Presidente, se mandó archivar.

Solicitudes

Una de don Juan B. Miranda en la que pide

el permiso requerido por el artículo 9.º de la Constitución para aceptar el cargo de cónsul *ad honorem* de la República del Salvador en Santiago.

Se tomó la resolución que mas adelante se espresa

Otra de doña Virjilia Navarrete, viuda del profesor don Enrique Wood Arellano, en la que pide pensión de gracia

Pasó a la Comisión de Instrucción Pública.

Otra de doña Lucrecia, doña Mercedes, doña Zoila Rosa i doña Julia Marzan, hermanas del coronel de Ejército don David Marzan, fallecido en junio último, relativa a obtener se les conceda una pensión de gracia.

Pasó a la Comisión de Guerra.

Presupuestos municipales

I de haber remitido las municipalidades de Chocalan, las Barrancas i Nancagua, sus presupuestos de entradas i gastos para el año de 1902.

Se ordenó archivarlos.

Procedióse a la elección de Presidente i vice-Presidente del Senado i verificado el escrutinio, resultó elegido para el primer cargo el señor don Fernando Lazcano por once votos contra uno por el señor Barros Luco; i para el segundo, el señor don Federico Puga Borne por nueve votos contra uno por cada uno de los señores Ballesteros i Blanco, i uno en blanco.

Antes de entrar a la órden del día, el señor Barros Luco pidió que el proyecto de lei sobre venta de cierto número de hectáreas de terreno que el Estado posee en el territorio de Magallanes, que se encuentra sometido al estudio de la Comisión de Relaciones Exteriores, pasara a la Comisión de Colonización.

Después de haber hecho el señor Ossa algunas observaciones en apoyo del mencionado proyecto de lei, el señor Ballesteros pidió se agregara a la tabla la moción presentada por Su Señoría, en la sesión actual, que establece qué días deben considerarse como feriados.

El señor Matte don Ricardo, hizo en seguida algunas observaciones al respecto del decreto supremo expedido por el Ministerio de Guerra, con fecha 13 de mayo último, relativo al contrato celebrado con el señor Bischoffshausen, para que preste sus servicios en el Ejército de Chile, i espresó el señor Senador que esperaba que en vista de lo espuesto por Su Señoría, el señor Ministro de Guerra se serviría, si lo tiene a bien, modificar dicho contrato en términos menos onerosos para el Estado.

El señor Presidente propuso que en la sesión actual, después de los incidentes, se ocupara la Sala del proyecto de lei que autoriza al Presidente de la República para invertir la suma de nueve mil ochocientos veinte pesos en el pago de los honorarios que se adeudan al ingeniero don Domingo Canales por el levantamiento de

planos topográficos en el territorio de Magallanes.

Después de algunas observaciones del señor Walker Martínez, el señor Montt pidió que se enviara desde luego a Comisión el proyecto de lei a que se había referido el señor Presidente.

Terminados los incidentes, se dieron, sucesivamente, por aprobadas, con el asentimiento tácito de la Sala, las indicaciones formuladas por los señores Barros Luco, Ballesteros i Montt, acordándose pasar en informe a la Comisión de Colonización el proyecto de lei relativo al pago de los honorarios que se adeudan al ingeniero don Domingo Canales por el levantamiento de planos topográficos en el territorio de Magallanes.

A indicación del señor Matte don Ricardo, aceptada con el asentimiento unánime de la Sala, se puso en discusión la solicitud de don Juan B. Miranda, en la que pide se le conceda el permiso requerido por la Constitución para aceptar el cargo de cónsul *ad honorem* de la República del Salvador en Santiago, i con el asentimiento tácito de la Sala se dió aprobado el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

«Artículo único.— El Congreso Nacional concede a don Juan B. Miranda el permiso requerido por el artículo 9.º de la Constitución para que pueda aceptar el cargo de Cónsul *ad honorem* de la República del Salvador en Santiago.

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

Púsose, en seguida en discusión particular el proyecto de lei sobre permiso para la construcción de líneas férreas, aprobado en jeneral en sesión de 9 del corriente, i considerado el artículo 1.º, el señor Ballesteros usó de la palabra i propuso que el artículo en debate se redactara en los términos siguientes:

«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 aprobación a la obra después de oír a la Dirección de Obras Públicas o a los ingenieros que se comisionaren para este objeto.

Una vez aprobados, quedarían sujetos a la servidumbre especial de tránsito que establece esta lei, los predios rústicos que deban ser atravesados por la línea férrea.

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

El señor Ministro de Justicia usó en seguida de la palabra para manifestar las razones por las cuales el Gobierno había creído interpretar

fielmente la Constitución al no llamar a elecciones extraordinarias después del fallecimiento del Exmo. señor Errázuriz, i dejar que se jenerare i termine la elección ordinaria de Presidente de la República.

Con este motivo, los señores Reyes i Ballesteros manifestaron que, a juicio de Sus Señorías, eran muy fundadas las razones que el Gobierno había tenido en vista para proceder en la forma que lo había hecho.

El señor Ministro de Industria i Obras Públicas espuso que veía con agrado que el procedimiento del Gobierno en este asunto merecía la aprobación del Senado.

Terminado este incidente continuó la discusión particular pendiente del artículo 1.º del proyecto de lei sobre permiso para la construcción de líneas férreas i usaron de la palabra los señores Montt i Reyes, habiendo espresado el señor Montt que las ideas insinuadas anteriormente por el señor Ballesteros podían tener cabida en el artículo 5.º del proyecto.

Se suspendió la sesión.

A segunda hora se constituyó la Sala en sesión secreta para ocuparse de negocios particulares de gracia.

El señor LAZCANO (Presidente) — ¿Está conforme el acta?

Aprobada.

Se dió cuenta:

1.º De los siguientes informes de la Comisión de Constitución, Lejislación i Justicia.

«Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Constitución, Lejislación i Justicia, se ha impuesto 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 restringe el plazo dentro del cual debe ejecutarse la pena de muerte, desde que se notifique al reo el cúmplase de la sentencia ejecutoria.

La Comisión no divisa la necesidad o conveniencia de modificar la disposición vijente del Código Penal a que el proyecto se refiere, porque si existen a favor de la restricción del plazo en que debe ejecutarse la pena capital, consideraciones de humanidad i de justicia que la abonen, pueden invocarse también razones no ménos poderosas de análoga naturaleza que aconsejan mantener el plazo que el Código Penal establece.

En consecuencia, juzga que no debeis prestar vuestra aprobación al proyecto que motiva este informe.

Sala de Comisiones, 12 de julio de 1901.—
M. E. Ballesteros.—R. Silva Cruz.—Vicente Reyes »

«Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Constitución, Lejislación i Justicia se ha impuesto del proyecto de lei iniciado por S. E. el Presidente de la República, que tiene por objeto crear en Santiago un juzgado especial de policía, que cono-

ca dentro del territorio jurisdiccional de la Municipalidad de esta ciudad.

1.º De los asuntos provenientes de las infracciones de las ordenanzas, reglamentos, acuerdos i demas disposiciones municipales de carácter permanente, para el juzgamiento de las cuales los jueces del crimen se han declarado incompetentes siempre que las infracciones no estén espresamente castigadas por el Código Penal; i

2.º De las que se relacionen con las reclamaciones sobre clasificacion de patentes profesionales e industriales i espendio de bebidas alcohólicas, cobro a los deudores morosos del impuesto de haberes i avalúo anual de las propiedades raices sujetas al pago de dicho impuesto, de que actualmente conocen los jueces de letras.

Respecto a la primera categoría de asuntos, es évidente que hai necesidad de adoptar algun temperamento que permita a las municipalidades hacer respetar i cumplir las ordenanzas, decretos de la alcaldía i demas disposiciones de carácter permanente.

En cuanto a las demas materias, de que actualmente conocen los jueces de letras, no habria por que quitarlas de su jurisdiccion puesto que por su fácil i espedita tramitacion no pueden dar lugar a retardos o dificultades para su despacho.

Siendo así, la Comision no divisa razones que aconsejen la creacion de un juzgado especial en Santiago, que impondria a la Municipalidad un gasto innecesario i que violentaria el sistema jeneral de nuestra lejislacion judicial que, léjos de ampliar, ha tendido constantemente a restringir las jurisdicciones privativas o especiales.

Hai que considerar ademas que las deficiencias o vacíos que el mensaje hace notar respecto al juzgamiento de las causas municipales en Santiago, se dejan sentir tambien en las demas municipalidades. De modo que la creacion del juzgado de policía, que hoi dia se propone solo para la capital, seria reclamado con fundamento por los demas municipios i habria que establecerlo seguramente a lo ménos en las principales ciudades de la República.

Para salvar estas dificultades, bastaria a juicio de la Comision, restablecer lo dispuesto en el artículo 98 de la lei de 12 de setiembre de 1887, encomendando a los rejidores el desempeño de las funciones de jueces de policía local, turnándose por meses. De esta manera la medida se hace jeneral para todas las municipalidades de la República sin imponerles gasto alguno, puesto que el servicio seria gratuito; no se quita a los jueces de letras el conocimiento de asuntos importantes que por la lei están sometidos a su jurisdiccion i que conviene que lo estén; ni se contraria el espíritu de nuestra lejislacion judicial.

Tomando en cuenta estas consideraciones, la Comision cree que en vez del proyecto pro-

puesto por el Ejecutivo podriais prestar vuestra aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Dentro del territorio de las respectivas municipalidades los rejidores desempeñarán por turno mensual las funciones de jueces de policía local, debiendo conocer breve i sumariamente i en única instancia de las infracciones de las ordenanzas, reglamentos, acuerdos municipales de carácter administrativo i decretos de la alcaldía.

Esta jurisdiccion no obsta a la que tienen los jueces de letras para conocer de las faltas que importen infraccion de ordenanzas municipales previstas en el Código Penal, ni el derecho que puede hacerse valer ante los mismos jueces para la devolucion de las multas.

El juez letrado o el que le subroga con arreglo a la lei tramitará estos recursos breve i sumariamente i su resolucion causará ejecutoria.

En cada Municipalidad se llevará un libro en que se anotarán las sentencias con la enumeracion breve i sencilla de los hechos.

Sala de Comisiones, 11 de julio de 1901.—*R. Silva Cruz.—M. E. Ballesteros.—Vicente Reyes.*

Quedaron para tabla.

2.º Del siguiente oficio del Tribunal de Cuentas:

«Santiago, 9 de julio de 1901.—El Ministerio de Guerra ha remitido a este Tribunal, para tomar razon, los supremos decretos números 806, de 27 de mayo pasado, i 720, de 13 de junio último.

El primero de estos decretos crea en la 1.ª 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, autoriza al Intendente Jeneral del Ejército para tomar las medidas necesarias para la instalacion de la nueva oficina, i determina el personal de esa Delegacion.

El segundo de los decretos indicados nombra el personal que debe servir la Delegacion i ordena abonar a los nombrados el sueldo correspondiente.

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 aumentan el personal de la Intendencia Jeneral del Ejército fijado en la lei de presupuestos vijente, contrariando lo dispuesto en el número 10 del artículo 28, ántes 37, de la Constitucion del Estado, en el cual se establece que solo en virtud de una lei se puede crear empleos públicos, aumentar o disminuir sus dotaciones, etc.

El Presidente de la República ha tenido a bien insistir en que se tome razon de los mencionados decretos, i se ha procedido a esta for-

malidad en cumplimiento a 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 10 del artículo 5.º de la ley 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.*»

Los antecedentes a que se refiere el oficio anterior son los siguientes:

«En Santiago de Chile a 18 de junio de 1901, la Corte de Cuentas tomó conocimiento de los Supremos decretos números 806 de 27 de mayo próximo pasado, seccion primera, i 720 seccion segunda de 13 del actual, espedidos por el Ministerio de Guerra i remitidos para la toma de razon. El 1.º de estos decretos crea en la 1.ª 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; autoriza al Intendente Jeneral del Ejército para tomar las medidas necesarias para la instalacion de la nueva oficina; i determina el personal de esa Delegacion. El 2.º de los decretos indicados nombra el personal que debe servir la Delegacion i ordena abonar a los nombrados el sueldo correspondiente. La Corte de Cuentas considera ilegales estos decretos porque aumentan el personal de la Intendencia Jeneral del Ejército fijado en la Ley de Presupuestos vijentes, contrariando lo dispuesto en el número 10 del artículo 28, ántes 37 de la Constitucion del Estado en el cual se establece que solo en virtud de una ley se puede crear o suprimir empleos públicos; determinar o modificar sus atribuciones, etc. En consecuencia, acordó representar los referidos decretos al Presidente de la República en cumplimiento de lo dispuesto en el número X del artículo 5.º de la ley de 20 de enero de 1888. Para constancia se levantó la presenta acta.—

Cárlos Varas.—J. Raimundo del Rio.—Antonio J. Vial.—Diego Sotomayor.—Joaquin Aguirre, secretario.»

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

«República de Chile.—Ministerio de Guerra.—Primera seccion, número 994.—Santiago, 6 de julio de 1901.—Visto el oficio del Tribunal de Cuentas número 270-B., de 18 de junio último, en que representa al Gobierno, por creerlos ilegales los decretos números 806, seccion 1.ª, i 720, seccion 2.ª, de 27 de mayo i 13 de junio del presente año, respectivamente, el primero de los cuales crea una Delegacion de la Intendencia Jeneral del Ejército en la primera Zona Militar, i el segundo nombra el personal correspondiente; i teniendo presente:

1.º Que la Ley de Reclutas i Reemplazos número 1462, de 5 de setiembre de 1900, autoriza

en su artículo 45 al Presidente de la República para invertir hasta dos millones de pesos en dar cumplimiento a dicha ley;

2.º Que la Delegacion de la Intendencia Jeneral del Ejército en la primera Zona Militar ha tenido por objeto atender las necesidades del servicio de Reclutas i Reemplazos en la mencionada zona;

3.º Que solo se ha creado el puesto de Delegado, con cargo a la ley número 1462, pues las demas plazas de contadores serán llenadas por el personal actual de la Intendencia Jeneral del Ejército,

Decreto:

El Tribunal de Cuentas procederá a tomar razon de los decretos números 806; seccion 1.ª i 720, seccion 2.ª del Ministerio de Guerra.

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

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

«República de Chile.—Ministerio de Guerra.—Primera seccion, número 806.—Santiago, 27 de mayo de 1901.—Vistos estos antecedentes,

Decreto:

Créase 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, que estará radicada en la ciudad, asiento de la jefatura de la misma zona. El personal de esta Delegacion constará de un Delegado, un contador mayor, un contador primero, un contador primero guarda-almacenes, un contador segundo i uno tercero. La actual Delegacion en Valparaiso continuará atendiendo el servicio en las provincias de Valparaiso, Aconcagua i Coquimbo i de Seccion de Embarques actualmente a su cargo.

Autorízase al Intendente Jeneral del Ejército para tomar las medidas necesarias para la instalacion de la nueva oficina.

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

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

«República de Chile.—Ministerio de Guerra.—Seccion segunda, número 720.—Santiago, 13 de junio de 1901.—Vistas las propuestas que preceden i teniendo presente que para el servicio de la Ley de Reclutas i Reemplazos del Ejército i Armada es de necesidad reorganizar la Delegacion de la Intendencia Jeneral del Ejército en la primera Zona Militar.

Decreto:

Nómbrase Delegado en la primera zona a don Recaredo Baeza Ossa.—Contador primero, a don Abelardo Varela; contador segundo, a don Antonio Cereceda.—Esta oficina tendrá su re-

sidencia en la ciudad de Tacna.—Abónese a los dos últimos nombrados el sueldo que les asigna la lei, e impútese el correspondiente al Delegado a la lei número 1462, de 5 de setiembre del año próximo pasado.

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

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

«En Santiago de Chile a 9 de julio de 1901, la Corte de Cuentas se impuso de haberse recibido en este Tribunal, el supremo decreto número 994 de 6 del actual espedido por el Ministerio de Guerra, i que ordena tomar razon de los decretos números 806 de 27 de mayo pasado i 720 de 13 de junio último espedido por el mismo Ministerio i que fueron representado por la Corte con fecha 18 de junio.—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 Río—Antonio J. Vial.—Diego Sotomayor—Joaquín Aguirre, secretario.*

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

Pasó a la Comision de Guerra i Marina.

3.º De la siguiente mocion:

Honorable Cámara:

El artículo 65 de la Constitucion del Estado determina que la falta del Presidente de la República, ya provenga de una causa accidental, ya de muerte, renuncia o imposibilidad absoluta para desempeñar sus funciones, sea suplida por el Ministro del Interior que asumirá el cargo de vice-Presidente de la República.

En el primer caso es indeterminado el período durante el cual el Ministro vice-Presidente debe ejercer sus funciones; en el segundo, solamente funcionará el tiempo indispensable para que pueda elejirse un nuevo Presidente con las mismas formalidades i en los mismos plazos que señala la Constitucion para la eleccion ordinaria de ese alto magistrado.

Muchas objeciones pueden hacerse contra el sistema constitucional de subrogacion del Presidente de la República, de tal manera que solo se esplica su existencia, por haber sido la resultante de antecedentes históricos que todos conocen.

La primera i mas importante de esas objeciones se dirige contra la base anti-democrática en que está fundado el sistema constitucional. En efecto, uno de los poderes públicos, el que obra con mas eficacia i con mas medios de accion, aquel que es ejercido por el Jefe Supremo de la Nacion, como lo denomina nuestra Carta Fundamental, se trasmite en los casos espresados por la simple voluntad del mismo que lo ejerce i no por los medios regulares establecidos para que la Nacion delegue parte tan importante de su soberanía. Asi el poder

público se constituye por la voluntad de un hombre, i no por la voluntad del pueblo, única i verdadera fuente de los poderes del Estado.

Por otra parte, no aparece establecido con suficiente claridad en las disposiciones constitucionales, si en el caso de eleccion extraordinaria el Presidente que resulte elejido debe durar un período entero de cinco años, como lo determina el artículo 52, o si su período está limitado al tiempo que falte al Presidente cesante para completar los cinco años de Gobierno, como parece deducirse del testo i del espíritu del artículo 65.

Si hubiera de entenderse lo primero, podria resultar la imposibilidad de conciliar las disposiciones de los artículos 55 a 58 con los artículos 65, 68 i 70 del Código Constitucional. Aquéllas provienen, en efecto, que la eleccion de electores se verifique el 25 de junio, la de Presidente de la República el 25 de julio i la proclamacion el 30 de agosto del año en que espire la Presidencia, i como los últimos no fijan dia determinado para esos actos, puede suceder mui bien que, a causa de una eleccion extraordinaria, no puedan rejir en adelante los artículos 55, 56, 57 i 58 de la Constitucion, sino infrinjiendo abiertamente el artículo 67 o manteniendo acéfalo durante algun tiempo el Gobierno del Estado, extremos tan inaceptables el uno como el otro.

Si, por ejemplo, el Presidente de la República falleciere en el mes de julio de cualquier año de su período constitucional, el Ministro del Interior, asumiendo el título de vice-Presidente de la República, espediria durante los primeros diez dias la convocatoria a elecciones, las cuales, para quedar perfectas con arreglo a los plazos constitucionales, requeririan a lo ménos sesenta i cinco dias sin contar el tiempo que se señalase para el primer acto electoral, que no podria ser menor de treinta dias. El Presidente que se elijiese entraria a gobernar en el mes de octubre i en ese mismo mes, despues de cinco años, terminaria sus funciones. Su sucesor deberia tambien gobernar desde el mes de octubre, i así sucesivamente, no pudiendo en adelante realizarse los actos electorales en las fechas fijas i determinadas que señala la Constitucion, a ménos que se mantuviese acéfalo el Gobierno durante once meses, ya que la Constitucion no prevé quien deberia en tal caso asumir el mando supremo. No podria ser este alguno de los Ministros de Estado, porque estos no son llamados a la vice-Presidencia sino en caso de impedimento temporal del Presidente, o de muerte, declaracion de haber lugar a su renuncia o de otra imposibilidad absoluta para el desempeño de sus funciones, que son los accidentes previstos por los artículos 65 i 66 de la Constitucion. No podria tampoco desempeñar la suprema magistratura el consejero de Estado mas antiguo, porque solo es llamado durante el período presidencial a falta de los Ministros de Estado, segun el artículo 70; i espira

do ese período, solo es llamado cuando existe ya Presidente electo, que no puede tomar posesion de la Presidencia por algun impedimento temporal o absoluto, que es el caso previsto en el artículo 69.

No es tampoco pequeño inconveniente el renovar la lucha electoral que se verifica en tan largos plazos, i que es naturalmente áspera i porfiada, dos o mas veces consecutivas durante el mismo período presidencial, distrayendo a los ciudadanos de sus habituales ocupaciones i manteniendo la excitacion publica por espacio de seis meses a lo ménos.

El proyecto de reforma constitucional que tengo el honor de someter a la deliberacion del Senado, subsana todos estos gravísimos inconvenientes. Al mismo tiempo que da a la eleccion del subrogante del Presidente de la República el orijen popular, única fuente del poder público en las democracias, armoniza entre sí los diversos preceptos constitucionales que se refieren a la eleccion i subrogacion de aquel alto funcionario i consulta todas las contingencias que pueden verificarse en esta materia.

El sistema que propongo rije en gran número de países republicanos, de los cuales puedo citar como los mas notables la Suiza en Europa, i en América los Estados Unidos, la República Argentina, el Paraguai i el Perú. En esta última República se elijen dos vice-Presidentes previendo el remoto caso de que falten el Presidente i el primer vice-Presidente.

Nuestra Constitucion no es ménos previsora que la del Perú, pues establece un sistema de subrogacion que puede considerarse inagotable desde que llama sucesivamente a cada uno de los Ministros de Estado, i cuyo número hoi llega a seis i a diez, de los consejeros de Estado.

I nótese que aun en este punto la Constitucion se prestaria a dudas i vacilaciones que pueden ser funestas en los momentos excepcionales en que hai que aplicarla. Así el artículo 66 llama a falta de Ministro del Interior al Ministro del Despacho mas antiguo, i lo regular será que todos los Ministros tengan la misma antigüedad, i no pueda saberse cuál es el llamado despues del Ministro del Interior. En cuanto a los consejeros de Estado, si bien el vice-presidente del Consejo es considerado como consejero mas antiguo, la duda podria existir, faltando el vice-presidente, entre los demas consejeros que de ordinario son nombrados en la misma fecha.

Mi proyecto subsana este inconveniente, proveyendo al caso remoto de faltar a la vez el Presidente i el vice-Presidente, i disponiendo que ejerza entónces la Presidencia de la República el ciudadano que fuere elejido por el Congreso, i que entre tanto gobierne el Consejo de Ministros, como sucede en varias naciones i especialmente en la república francesa.

Tengo, pues, el honor de someter a la deliberacion de la Honorable Cámara el siguiente

proyecto de reforma de los artículos 65 i 66 de la Constitucion del Estado:

«Artículo único.—Los artículos 65 i 66 de la Constitucion de la República quedarán modificados en la forma siguiente:

Artículo 65. Junto con el Presidente de la República será elejido por el mismo tiempo i con las mismas formalidades espresadas en los artículos precedentes, un vice-Presidente, cargo que debe recaer en una persona que reuna las condiciones exigidas por el artículo 51.

Cuando el Presidente de la República mandare personalmente la fuerza armada o cuando por enfermedad, ausencia en el territorio de la República u otro grave motivo no pudiere ejercitar su cargo, le subrogará el vice-Presidente de la República hasta que el Presidente se halle en estado desempeñar sus funciones. En los casos de muerte, declaracion de haber lugar a su renuncia, u otra clase de imposibilidad absoluta, o que no pudiere cesar ántes de cumplirse el tiempo que falta a los cinco años de su duracion constitucional, el vice-Presidente reemplazará al Presidente de la República hasta que se cumpla el período de cinco años para el cual fué nombrado.

Artículo 66. A falta del vice-Presidente i en la forma contemplada en el segundo inciso del artículo anterior, entrará a reemplazarlo temporalmente o por todo el resto del período la persona que las dos Cámaras reunidas designaren por mayoría de votos. Miéntras se hace este nombramiento, el Consejo de Ministros ejercerá las funciones del Presidente de la República.»

Santiago, a 23 de julio de 1901.—*M. E. Ballesteros.*»

Se reservó para segunda lectura.

4.º De una solicitud del teniente-coronel retirado, don Leandro Fredes, en la que pide se le abone el tiempo que permaneció en la escuela militar como cadete pensionista.

Pasó a la Comision de Guerra.

El señor LAZCANO (Presidente).—La Honorable Cámara de Diputados ha devuelto con modificaciones el proyecto de lei que autoriza la adquisicion por el Estado del ferrocarril de Tongoi.

Si no hubiera inconveniente, podríamos ocuparnos de este asunto inmediatamente despues de terminados los incidentes.

Queda así acordado.

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

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

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

El señor OSSA.—Tengo entendido que el Supremo Gobierno ha tomado ya algunas medidas conducentes a averiguar el estado i calidad del equipo que para los ferrocarriles del Estado se encargó al extranjero; i se me ha dicho que con este objeto se han pedido informes técnicos sobre la materia.

Uno de estos informes es el que ha presentado el señor Labatut; i, aunque no lo he leído, sé que es mui estenso i detallado. Desearia, señor Presidente, que el Gobierno hiciera publicar esos informes en el *Ferrocarril* i en el *Diario Oficial*. Así se haria plena luz sobre este asunto, i la opinion pública podria juzgar con entero conocimiento de causa si hai o nó fundadas razones para censurar la aceptacion del equipo de la calidad i condiciones en que se ha recibido. Creo que no debe guardarse secreto en cuestiones que afectan los intereses nacionales; creo, por el contrario, que todos los chilenos tenemos derecho de conocer i apreciar cómo se invierten los caudales públicos.

Pero no sé si el Senador que habla tendria o no derecho para pedir al Gobierno la publicacion del informe a que aludo. Sobre este punto desearia que se consultara a la Sala, porque es conveniente, es necesario hacer luz completa sobre este asunto.

El informe a que vengo refiriéndome es, como he dicho, bastante detallado i mui prolijo, i en el se analiza punto por punto todo el material, la calidad de los fierros, de la madera, de los aceros, etc. Insisto, pues, en que hai verdadera conveniencia en que se publique, tanto mas cuanto que hai muchas personas entre nosotros que están en aptitud i que desearian suministrar al Estado todo el material para los ferrocarriles que pudiera construirse en el pais, adelantando así nuestras industrias i dando incremento al trabajo i al progreso nacional.

I así tambien se sabria, señor Presidente, si en el pais puede o no construirse gran parte del equipo que necesitan nuestros ferrocarriles, i si el material aquí trabajado es tan bueno o mejor que el que nos viene del extranjero.

No me aparto, sin embargo, de creer que, al principio, pudiera haber tropiezos o defectos, como en cualquiera obra que se comienza; pero creo asimismo que, una vez dado el impulso, nuestra industria progresaria i podria seguramente atender a todas las necesidades de un buen servicio.

Hago, pues, indicacion para que se dirija oficio al señor Ministro de Industria i Obras Públicas, a fin de que tenga a bien hacer publicar el informe a que aludo.

I ya que estoi con la palabra, señor Presidente, quiero llamar la atencion del Honorable Senado hacia dos proyectos urgentes i de capital importancia; i son los que se refieren a los premios de constancia para la marinería i al Código Penal Marítimo.

Hoi dia, nuestra Escuadra está sin la dotacion necesaria; i se hace difícil completarla, porque los marineros no tienen aliciente alguno para servir en nuestras naves de guerra.

Los oficiales de marina si que tienen carrera i porvenir, puesto que, desde alumnos de la

Escuela Naval, pueden llegar hasta vice-almirantes.

Hace varios años que está sucediendo que, durante las evoluciones de la Escuadra ha podido observarse que la dotacion de las naves es apenas del sesenta por ciento de la que le corresponde.

Ademas de esto, sucede frecuentemente que el marinero que cumple su contrata no vuelve a engancharse i prefiere ir a servir a la marina mercante. I este es, señor Presidente, un peligro no poco grave, al que debemos tomar el peso i ver modo de buscarle pronto remedio.

Yo me he encontrado en algunas ocasiones a bordo, durante las evoluciones, i he podido notar la falta de dotacion de nuestros buques de guerra. I esta falta es algo que, sin necesidad de tener conocimientos técnicos—de que yo me apresuro a reconocer que carezco—salta a la vista de cualquiera, es algo de sentido comun que no puede desconocerse.

¿De que servirá tener una buena Escuadra, si carecemos de la necesaria jente para su servicio?

I ahora mismo, en que parece que se trata o se piensa por algunos de aumentar nuestro poder naval, pregunto yo ¿de qué nos sirve tener poderoso material naval si los buques carecen de la dotacion que necesitan?

El señor Director de la Armada, se ha mostrado, i con razon, alarmado por esto.

I como hai un proyecto pendiente sobre premios de constancia para los marinos—que viene a mejorar su condicion i ofrecerles algun aliciente—yo me permitiria rogar a los honorables miembros de la Comision de Guerra i Marina que tuvieran a bien despachar cuanto ántes su informe, tanto mas ahora que se desea dar mayor desarrollo al poder naval de Chile.

Lo mismo digo respecto del proyecto de Código Penal de la Armada, cuyo despacho es urgente i que viene a satisfacer una necesidad que se hace sentir cada dia mas.

Ojalá que la Comision respectiva evacuara pronto su informe acerca de este importante proyecto.

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

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

El señor LATORRE.—Encuentro mui justificadas las observaciones que ha formulado el honorable Senador por Valparaiso sobre la conveniencia de despachar los dos proyectos a que se ha referido Su Señoría.

Desgraciadamente, la Comision de Guerra i Marina no puede reunirse por estar ausentes dos de sus miembros.

No hace mucho, i con el objeto de que pudiera funcionar a fin de informar sobre el proyecto de reorganizacion de los servicios del Ejército, fué integrada con los honorables señores Puga Borne i Rozas.

Ahora si el señor Presidente integrara la

Comision con estos honorables Senadores, a fin de poder ocuparse de los asuntos pendientes i sobre todo del proyecto sobre premios de constancia, seria éste despachado en corto plazo.

El señor LAZCANO (Presidente).—El Senado ha oido la observaciones que acaba de hacer el honorable Senador de Valparaiso.

Si no hubiera inconveniente, quedarian nombrados para integrar la Comision de Guerra i Marina los señores vice-Presidente i Rozas, que ya habian sido designados anteriormente solo para informar acerca del proyecto sobre reorganizacion del Ejército, a fin de que esa Comision pueda estudiar i dictaminar respecto del proyecto a que se ha referido el honorable Senador de Valparaiso, i demas asuntos pendientes.

Acordado.

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

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

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

El señor BALLESTEROS.—A propósito de las observaciones hechas por el honorable Senador de Valparaiso, señor Ossa, sobre la conveniencia de despachar el proyecto de Código Penal para la Armada, debo manifestar a la Cámara que, reunida la Comision de Lejislacion i Justicia, de cuyo estudio pende este asunto, i estudiado el proyecto, se notó que hai en él varias cuestiones que requieren conocimientos técnicos especiales.

La Comision, sin perjuicio de tratar la parte puramente legal del proyecto, convino en pedir a la Cámara el nombramiento de una comision especial o siquiera el de algunos miembros que tuvieran los conocimientos requeridos para informar sobre la parte meramente técnica del asunto.

Me permitira, por tanto, hacer indicacion para que se nombre un comision especial que informe sobre el proyecto de Código Penal de la Armada.

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

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

Terminados los incidentes.

En votacion las indicaciones formuladas.

El señor SECRETARIO.—La única indicacion que hai que votar es la formulada por el honorable Senador de Santiago, señor Ballesteros, para que se nombre una comision especial con el objeto de informar sobre el proyecto de Código Penal Marítimo.

El señor LAZCANO (Presidente).—Si ningun señor Senador pide que se vote esta indicacion, la daré por aprobada.

Aprobada.

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

S. E. DE S.

Desearia conocer la opinion de la Cámara sobre la publicacion del informe a que he aludido.

Yo insisto, por mi parte, en que hai conveniencia en hacer esa publicacion; pero si el Senado no quisiera acordarlo así, yo no tendri sino que acatar su fallo.

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

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

El señor BARROS LUCO.—Talvez seria mas conveniente pedir copia de ese informe; i, en vista de él, la Mesa resolveria si se publica nó; i, de todas maneras, el señor Senador se impendria de ese documento.

Así podria reducirse la indicacion del honorable Senador de Valparaiso a que se acordara pedir copia al Ministerio del informe en cuestion; cosa, por lo demas, a que la Cámara tiene perfecto derecho.

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

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

El señor OSSA.—Parece que el honorable Senador de Lináres no ha interpretado todo lo que yo deseaba espresar. Lo que yo quiero es que el público conozca ese documento i que se haga plena luz sobre el asunto.

El señor BARROS LUCO.—Lo que llegue la copia de ese informe, la Cámara podrá acordar darlo a la publicidad; i esto me parece mas propio que pedir al señor Ministro que haga publicar ese documento.

El señor OSSA.—Perfectamente, señor; acepto ese temperamento.

El señor LAZCANO (Presidente).—Se dirigirá oficio al señor Ministro de Industria i Obras Públicas para que se sirva remitir al Senado copia del informe a que se ha hecho referencia.

El señor SECRETARIO.—Oficio de la Honorable Cámara de Diputados:

«Santiago, 13 de julio de 1901.—La Cámara de Diputados ha acordado segregar el artículo 1.º del proyecto que autoriza la adquisicion por el Estado del ferrocarril de Tongoi i lo ha aprobado, tramitándolo como un proyecto separado.

Lo digo a V. E. en contestacion a su oficio número 378, de fecha 2 de enero de 1900.

Devuelvo los antecedentes.

Dios guarde a V. E.—JUAN DE D. RIVERA.—*R. Blanco, secretario.*»

En sesion de 30 de diciembre de 1899, el Honorable Senado aprobó el siguiente:

PROYECTO DE LEY

«Artículo 1.º 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 de Tamaya, con el material rodante, propiedades raices i bienes muebles con que ha

sido adjudicado al Banco Chileno Garantizador de Valores.

Artículo 2.º Se autoriza igualmente al Presidente de la República para que invierta hasta la suma de trescientos cincuenta mil pesos en la terminacion de la seccion comprendida entre Trapiche i Ovalle i en el cambio de la trocha actual por la de un metro en la parte ya construida de la línea».

La Honorable Cámara de Diputados ha aprobado este proyecto limitándolo a su artículo 1.º en esta forma:

«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».

El señor LAZCANO (Presidente).—En discusion la enmienda propuesta por la Cámara de Diputados.

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

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

El señor BARROS LUCO.—Por mi parte, señor Presidente, acepto la supresion del artículo 2.º de este proyecto.

Una vez adquirido el ferrocarril, el Gobierno estudiará detenidamente la conveniencia de impulsar los trabajos i de hacer cesar la paralización de este ferrocarril i pueda funcionar beneficiando así toda a una provincia.

No veo, pues, inconveniente en que se acepte la modificacion propuesta por la Cámara de Diputados, puesto que el proyecto, tal como queda, llena perfectamente el propósito que tuvo el Senado al aprobarlo.

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

¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

En votacion.

El señor SECRETARIO.—¿Se acepta la modificacion?

Fué aprobada por unanimidad de dieziseis votos.

El señor LAZCANO (Presidente).—Continúa la discusion del artículo 1.º del proyecto sobre servidumbre de ferrocarriles, conjuntamente con las indicaciones formuladas.

El señor SECRETARIO.—La indicacion formulada por el honorable Senador de Santiago, señor Ballesteros en sesion de ayer, es para que el artículo 1.º se redacte en estos términos:

«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 Públi-

cas 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 LAZCANO (Presidente).—¿Algun señor Senador desca usar de la palabra?

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

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

El señor OSSA.—Sucede con frecuencia, señor Presidente, que se llevan a comision asuntos de verdadera i considerable importancia. La Comision los estudia, los informa favorablemente i, al fin, se archivan, i así trascurren dos i tres años.

De improviso, por falta de otros negocios, por no venir nuevos mensajes del Ejecutivo, o mociones, o por haberse agotado los asuntos de la tabla, se sacan del archivo negocios que allí dormian desde años atras, de improviso, se les pone en discusion.

Con este sistema ocurre que negocios de grande trascendencia, de importancia social, económica i política, hai que discutirlos de repente, sin que el Senado tenga mas conocimiento de ellos que el que le da la lectura del proyecto, que suele repartirse impreso.

Así es como a causa de este sistema de retardos, me ha sucedido hablar en contra de un proyecto cuyo informe favorable habia firmado yo mismo.

Esto se explica fácilmente. Estos proyectos, como he dicho, se sacan del archivo despues de haber estado durmiendo allí años de años; las circunstancias han cambiado i lo que pudo ser conveniente o bueno hace tres o cuatro años, puede ser hoy malo o deventajoso.

Ahora se ha exhumado un proyecto sobre legislacion ferroviaria, que considero de trascendencia grave i de grande importancia social, económica i hasta política; i se quiere que con la simple lectura i con el corazon lijero lo despachemos casi sobre tabla.

No hai que olvidar, señor Presidente, que las comunicaciones ferroviarias han trastornado el mundo, i esto puede decirse sin exajeracion. Si, han cambiado la faz de mundo, han trastornado la sociedad e impulsado la riqueza i el progreso de los pueblos; i los lejisladores de todos los paises se han ocupado i continúan ocupándose de esta materia. Los prontuarios sobre legislacion ferroviaria son estensos i detallados i comprenden todos los puntos concnientes a esta cuestion, que es de la mas capital importancia.

I, a propósito de las facilidades que deben darse para la construccion de líneas férreas, uno de mis honorables colegas comparaba ayer a los ferrocarriles con los canales de regadío;

se admiraba de que se pusieran dificultades para tender una línea, cuando no se las ponía para la apertura de un canal.

Verdad es que, en cuanto a utilidad pública, puede haber cierta analogía entre una vía férrea i un canal, ya que la irrigacion, al contribuir a la riqueza particular de una manera directa, contribuye tambien indirectamente a la riqueza pública.

Pero, desde luego, salta a la vista esta diferencia: uno o muchos canales que se abran no están en oposicion ni en lucha; i las líneas férreas si que pueden estarlo.

Ademas, de esto para que la comparacion fuera perfectamente concordante, adecuada i propia de un hombre de Estado, debiera haberse comparado una línea férrea, no con un canal de irrigacion, sino con canales de navegacion, que son los que sirven, al igual de los ferrocarriles, al movimiento comercial, industrial i económico de una localidad o de un pais.

Antiguamente existia en el Ejipto un canal paralelo al que es hoi dia canal de Suez i que influyó grandemente en el movimiento i progreso comercial e industrial de esa rejion.

Vino luego una cabeza privilegiada que tuvo el pensamiento grandioso de unir el Mar Rojo con el Mediterráneo, hecho que produjo un trastorno colosal en el orden económico, político i comercial, aproximando los continentes i produciendo una verdadera revolucion en el comercio del mundo.

En el año 1861 se envió una comision de ingenieros ingleses para que informara sobre el proyecto del canal de Suez. Esa comision calificó la idea de ridícula i dijo que Ferdinand de Lessepps era un loco, que la obra era impracticable; pues los vientos llevarian las arenas hácia el canal i lo obstruirian i cegarian. Sin embargo, resultó que la obra era posible; i ese canal es hoi una realidad i es una arteria poderosa del comercio universal. Pasa lo mismo con los ferrocarriles, porque, fíjese el honorable señor Presidente i los señores Senadores: no se trata de caminos carreteros, sino de ferrocarriles que marchan con velocidad a veces vertijinosa, i todo lejislador, que sea verdadero hombre de Estado, debe considerar esta cuestion como mui seria i grave, i que no puede ser resuelta con corazon lijero.

El Parlamento inglés procede con mucha cautela ántes de acordar un permiso para construir ferrocarriles porque se tiene mui en cuenta que una nueva línea puede afectar profundamente diversos e importantes intereses.

Es cierto que en teoría puede i debe sostenerse que los ferrocarriles son palancas poderosas para el desarrollo de la riqueza pública, del comercio i del progreso de los pueblos, i, en este sentido, encuentro que hai mui buena intencion, patriotismo i voluntad en los que pretenden estender, por medio de este proyecto, nuevas redes ferroviarias dentro del pais. Pero el proyecto, a mi juicio, no está bien concebido, le falta la parte que requiere estudio mas

profundo i que corresponde al hombre de Estado.

Podria hacer un estudio rápido de lo que ha pasado con todos los ferrocarriles del mundo; pero como no deseo molestar a la Cámara, me limitaré a los de Chile.

Tarapacá ha debido su desarrollo i su vida actual al salitre que, como saben los señores Senadores, es una materia que tiene que agotarse con el trascurso del tiempo.

El salitre ha dado vida a dos puertos importantes: Pisagua e Iquique.

Con el objeto de abaratar el precio de produccion i transporte del salitre, se pensó en el ferrocarril de Patillos. Esta idea suscitó grande oposicion, porque iba a herir los intereses mas vitales del puerto de Iquique, i se gastaron injentes sumas en poner tropiezo al proyectado ferrocarril, hasta que la empresa fracasó. Mas tarde, debido a influjos del Gobierno de Chile, se hicieron los ferrocarriles de Caleta Buena i de Junin.

El ferrocarril de Caleta Buena afectaba a los intereses de Pisagua; pero pudo construirse porque este puerto debía su vida a una materia agotable.

Algun tiempo despues, se pensó en el ferrocarril de Lagunas a un nuevo puerto. Esta obra significaba la muerte de Iquique, ciudad edificada en medio del desierto, con una poblacion numerosa i en que el valor de la propiedad urbana estaba representado por muchos millones de pesos.

Se hizo ver al Gobierno que ese ferrocarril era imposible; que si llegaba a abaratar el precio del salitre, no podia llevarse por delante los intereses de una poblacion de treinta mil habitantes, que no podia atropellarse los intereses de una ciudad, que habia logrado embellecerse con costosos edificios públicos, teatros, paseos, etc. i en que habia cuantiosas sumas invertidas en la propiedad privada.

Mas tarde vino el ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, ferrocarril internacional.

Sabe el Senado que la bahía del puerto de Antofagasta es mala. A fin de remediar este inconveniente, alguién pensó en la construccion de un ferrocarril a Mejillones i solicitó el permiso respectivo para construirlo.

Nó; se dijo entónces. No puede matarse a un pueblo ya formado como lo es el de Antofagasta; será mejor el puerto de Mejillones, pero es tarde para pensar en habilitarlo; ese ferrocarril va a herir de muerte a un pueblo formado por el esfuerzo de numerosos industriales, i no debe construirse; pues el ferrocarril de Antofagasta no es como el de Caleta Buena i de Junin, ferrocarril de vida limitada, sino que da salida a los productos de Bolivia, i es la única vía de su comercio i de sus comunicaciones; lo que debe hacerse en presencia de los inconvenientes de la bahía de Antofagasta, es construir muelles i mejorar las condiciones del puerto; pero, de ninguna manera, hacer un nuevo ferrocarril que comprometa los intere

ses de una ciudad ya formada a costa de grandes sacrificios i de injentes capitales.

Así, señor Presidente, podría desarrollar estensamente esta tesis relativa a los ferrocarriles del país, pero prefiero ser breve i no fatigar la atención del Honorable Senado.

Paso ahora a los ferrocarriles del Perú.

Arica i Tacna eran dos poblaciones de grande importancia i de considerable movimiento comercial; pero se construyó el ferrocarril de Mollendo i decayó Tacna; i Arica recibió un golpe de muerte con la construcción del ferrocarril de Antofagasta.

Yo voi mas léjos todavía, señor Presidente.

El desarrollo social presenta actualmente dos tendencias opuestas: el crecimiento de la población urbana i el de la población rural. La población urbana está predominando, pues los mas prefieren las ciudades, donde existen paseos, teatros i mayor suma de comodidades i los millones que representan la riqueza en los grandes centros, como Santiago i Valparaíso i otros, suman casi tanto como en todo el resto de la República.

En Valparaíso hai como trescientos millones en la propiedad urbana, incluyendo en esta suma el valor de las propiedades fiscales. Mañana podría ocurrírseme ir donde el juez de Quillota o de Limache a solicitar permiso para construir un ferrocarril a Quintero, por ejemplo.

¿Puedo hacerlo? ¿Se permitiría este atentado contra los intereses del puerto de Valparaíso, cuando esa obra no iría a beneficiar a la agricultura ni al comercio puesto que la distancia para uno i otro punto sería igual? La ciudad de Valparaíso representa el esfuerzo de tres siglos, para llegar a ser una población de ciento cincuenta mil almas i para adquirir todo el progreso i la importancia que tiene en la actualidad.

¿I por un pequeño ferrocarril a Quintero ¿iría a producirse una revolución en los intereses económicos i sociales del primer puerto de la República, que llegaría aun a afectar las instituciones de crédito?

Una paralización violenta en el puerto de Valparaíso, afectaría aun a todas las instituciones bancarias i a la Caja de Crédito Hipotecario que se encontraría en graves dificultades para hacer sus servicios, porque la importancia de las propiedades de Valparaíso, que sirven de garantía de ellos, es muy grande.

De modo, pues, los ferrocarriles no son como los canales de regadío, en que para su ejecución solo hai que estudiar la topografía del terreno; para construir un ferrocarril hai que estudiar, además, qué intereses pueden resultar afectados con la obra, qué derechos va a lastimar.

Así es que el legislador tiene que tomar muy en cuenta las circunstancias especiales que van a rodear a estas nuevas vías de comunicación, mirando desde mucha altura i mucha penetración las dificultades e inconvenientes que pueden traer al país, al desarrollo de sus indus-

trias i a los intereses permanentes de los centros de población.

Ahora, señor, es el caso de preguntarse también: ¿qué papel toca desempeñar en esta clase de asuntos a los jueces de letras?

¿Es acaso porque las peticiones para construir ferrocarriles tienen cierta semejanza con los pedimentos mineros?

Comprendo que sea de la competencia de los magistrados judiciales el estudio de la parte legal que pueda envolver la construcción de una vía férrea; pero, ¿qué tiene que hacer un juez con la parte técnica de una obra de este jénero, con su importancia económica, con su conveniencia estratégica, etc?

Supongamos que haya que someter a la jurisdicción del juez de letras de los Andes la construcción de un ferrocarril a través de la cordillera, ¿qué resolución va a dar ese juez acerca de una obra de esta especie, ni cómo se le va a dejar que él solo resuelva una cuestión tan trascendental, que puede afectar considerablemente las relaciones de nuestro país con la Argentina, en el sentido económico e internacional?

Ese ferrocarril sería de una trascendencia tan grande, que tendría que ser materia de una resolución legislativa, porque habría que tomar en cuenta, antes de otorgar el permiso, cuestiones tan importantes como las que acabo de insinuar.

Ahora, señor Presidente, yo preguntaría a los señores Senadores ¿cómo, cuándo i en qué forma, se ha puesto alguna vez obstáculos por el Congreso a estas concesiones a particulares para construir i explotar ferrocarriles que no llevan envueltas dificultades económicas o de grave daño para los centros de población, cómo las que acabo de enumerar? Nunca.

En el poco tiempo que tengo el honor de ocupar un asiento en este recinto, he visto despachar varios permisos para construcción de ferrocarriles, sin que nadie haya suscitado dificultades de ningún jénero para su aprobación.

Así se otorgó la concesión para que se construyese un ferrocarril de Curicó al interior. Apenas se dijo que el peticionario no solicitaba garantía alguna, se despachó sobre tabla el respectivo proyecto de ley.

De la misma manera se otorgó la concesión para otro ferrocarril de Peumo a las Cabras. I respecto de este ferrocarril, he visto recientemente en los diarios que los concesionarios se han presentado al Gobierno ofreciéndole gratuitamente los planos, presupuestos i hasta los terrenos i gastos hechos de esta obra, para que el Estado lo continúe por cuenta fiscal cuando lo estime por conveniente.

Vuelvo a preguntar, señor: ¿cuándo el Congreso ha puesto dificultades para otorgar estas concesiones para construir ferrocarriles particulares?

Yo mismo, señor, me empeñé por que se despachara la concesión relativa a un ferrocarril

de Loreto a Punta Arenas, i tengo la satisfaccion de decir que en el acto se despachó el proyecto correspondiente.

Mas tarde se presentó por el señor Senador de Antofagasta un proyecto para prolongar el ferrocarril de Calama a Chuquicamata, proyecto que tambien fué despachado en el acto.

¿Por qué? Porque eran ferrocarriles que no implicaban perjuicio alguno para los intereses del pais.

I entónces ¿por qué cambiaríamos lo existente en materia de concesiones para la construccion de ferrocarriles particulares?

Yo no diviso la razon que pueda haber para esto, i si veo mui graves inconvenientes

Repito una vez mas: ¿cuándo se ha puesto obstáculos a este jénero de concesiones? Lo que se ha hecho siempre es preguntar: ¿Se pide garantía? ¿Nó? Pues entónces se otorga la concesion; i benditos sean los que, para la construccion de estas obras, nos traen capitales, i, con ellos, los medios de dar impulso i desarrollo a nuestras industrias!

Pero si se presenta una peticion para la construccion de una vía férrea que pueda ser perjudicial a los intereses económicos del pais o a la seguridad estratégica o internacional, hai que estudiarla con mucho detenimiento; lo mismo que si puede ser contraria a las conveniencias de un importante centro de poblacion.

I en efecto, señor Presidente, ¿se cree posible que, por amparar un interes particular, se acuerden concesiones ocasionadas a perturbar i deprimir el órden económico i social de un pueblo?

Recuerdo que hace pocos años se otorgó una concesion con garantía, porque no entrañaba ninguno de estos peligros, i esa concesion no encontró tropiezo el que menor en los Cuerpos Lejislativos. Por consiguiente, me digo yo: ¿qué dificultad hai para que sea el Congreso el que otorgue permiso para la construccion de nuevos ferrocarriles sin garantía alguna?

Pero, en todo caso, no comprendo la injerencia de los jueces de letras en estos negocios. Me esplicaria hasta cierto punto que se dejara a los intendentes de provincia, asesorados por el juez i el ingeniero de la provincia, la facultad de otorgar estas concesiones; pero aun así me pareceria una anomalía establecer esto en la lei; porque un ferrocarril no va a atravesar solamente una provincia, ni a servir los intereses de una localidad, sino a facilitar la viabilidad i el tráfico de una porcion del pais, i a servir, por consiguiente, los intereses jenerales.

De aquí es que, a mi juicio, sea el Gobierno central, que es el encargado de la administracion de todo el pais, el que debe apreciar la conveniencia de la construccion de esta clase de obras.

Me llama, por otra parte, la atencion algo que considero mui peligroso para la marcha regular i armónica de la administracion pública: que el poder Lejislativo esté constan-

temente invadiendo las atribuciones del Ejecutivo.

En efecto, señor, se presentan aquí proyectos trascendentales, proyectos que afectan considerablemente los intereses del pais; i se discuten i aprueban sin decir a los Ministros del despacho, ni siquiera por cortesía: Vengan ustedes a darnos su opinion. Nó, señor; el Congreso lo hace todo, lo resuelve todo por sí mismo, hasta el punto que bien podia ponerse en el frontis de este edificio un letrero que dijera: «Aquí está el Congreso Nacional. Aquí está la Moneda».

Veo contantemente que los señores Senadores, animados sin duda del mejor espíritu i con los mas patrióticos propósitos, presentan mociones de la mas vital importancia para los intereses jenerales del pais sin conocimiento de los Ministros de Estado, aun cuando sean de carácter esencialmente administrativo. Si el Congreso es el llamado a legislar el Ejecutivo es el llamado a ejecutar, a administrar.

Creo, señor, que debemos dar mas prestigio al Poder Ejecutivo, i que proyectos de esa naturaleza, que pueden traer cambios económicos, sociales o políticos, deben venir, no en forma de mociones, sino de mensajes del Presidente de la República.

En cuanto al proyecto en debate considero que necesita ser estudiado mas a fondo; i, por tanto, me permitiria pedir que volviera a comision. Volviendo a comision, me parece que los señores Senadores que lo han informado podrian ver que no solamente es inútil, sino tambien perjudicial.

Me dice el señor Senador por Valdivia que en la Cámara de Diputados hai otro proyecto sobre esta materia, mas completo que el que estamos discutiendo. Talvez seria conveniente conocer tambien ese proyecto.

Pero, de todas maneras, vuelvo a decir que, a mi juicio, no hai necesidad de cambiar lo existente, desde que nunca se han presentado dificultades en el Congreso para esta clase de concesiones, cuando no lesionan intereses jenerales.

Si en Chile no hai mas líneas férreas que las actuales, es indudablemente por que no son un negocio. Si lo fuera, todo el mundo estaria solicitando concesiones para construirlas.

Aquí los ferrocarriles tienen que ser amparados con la garantía del Estado, o construidos por el Estado. I esto ¿por qué? Porque no se han desarrollado en tal grado las industrias que los hagan productivos.

Yo soi el primero en reconocer que los ferrocarriles son base de riqueza pública, que ellos son los que han operado milagros, sí señor, verdaderos milagros, en el mundo entero; i, por lo mismo que tienen considerables consecuencias, creo que los hombres de Estado, siempre que se trate de autorizar la construccion de un nuevo ferrocarril deben estudiar detenidamente el asunto en todas sus fases; pues, como digo, las comunicaciones ferrovia-

rias tienen influencias i consecuencias muy importantes, diversas.

Los términos obligados de las líneas férreas, son los puertos de mar; i para que estos puedan dar las facilidades consiguientes a la esportacion e importacion de productos, es menester hacer grandes obras marítimas que cuestan muchos millones i que solo pueden realizarse cuando los puertos de término han llegado a adquirir reconocida importancia en los centros comerciales del mundo.

Adquirida ya esta importancia, todo el afán de un hombre de Estado, es de no solo mantener esta importancia, sino que darle cada dia mas ensanche i desarrollo, siempre en armonía con los intereses bien entendidos del pais.

De ahí que para hacer concesiones ferroviarias hai que tomar muy en consideracion los puertos de término i la mayor zona de atraccion.

Francia tiene tres puertos de grande importancia: Marsella, Burdeos i Havre.

Hoy dia, los hombres de Estado en Francia están preocupados en el desarrollo de Marsella, no omitiendo sacrificio a fin de que no pierda su supremacía en el Mediterráneo, supremacía que hoy dia trata de disputarle Jénova.

¿Qué harian los hombres de Gobierno en Francia si alguien pretendiera, por nuevas concesiones ferroviarias, llevarse el comercio de Marsella habilitando algun pequeño puerto en la venedad?

En menor escala podria acontecer igual cosa entre nosotros i con mayor facilidad, dado nuestro modo de ser.

Debemos, pues, tomar las precauciones consiguientes. Al dar todo jénero de facilidades para desarrollar los ferrocarriles en Chile, no hai que olvidar que estas facilidades requieren estudios previos, estudios jenerales i de fondo, tendentes al mayor desarrollo i fomento de la riqueza de un pueblo.

I para que estos estudios den los resultados apetecidos, debemos seguir la norma ya establecida, es decir: dejar a los altos Poderes Públicos la resolucion de estas grandes cuestiones i no a los jueces de letras departamentales.

Antes de terminar, señor Presidente, quiero dejar constancia de que me es grato reconocer que los señores Senadores que han informado este negocio, han estado animados de los mejores propósitos en bien del pais; pero creo, al mismo tiempo, que no se han posesionado de las consecuencias trascendentales que puede traer consigo la aprobacion de semejante proyecto.

Por esto pediria al Honorable Senado que acordara pasarlo nuevamente a comision.

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

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

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

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

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

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

El señor MONTT.— ¿Hai alguna indicacion?

El señor PRO-SECRETARIO.— El honorable señor Ballesteros formuló indicacion en la sesion de ayer i el honorable señor Ossa, ha pedido que el proyecto vuelva a comision.

El señor MONTT.— Tenga la bondad, señor pro-secretario, de leer la indicacion formulada por el honorable Senador de Santiago?

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 MONTT.— La indicacion que ha formulado el honorable Senador de Valparaiso señor Ossa, para que se acuerde volver el asunto a comision, se funda, segun lo que pude oír a Su Señoría, en que considera inconveniente i perjudicial el proyecto. En lugar del rechazo de éste, el señor Senador pide ese trámite, que importaria una especie de desaprobacion, en forma mas suave.

Entiendo que este es el propósito de la indicacion.

El señor OSSA.— Sí, señor Senador; i a fin de que la Comision estudie esta cuestion en todas sus fases.

El señor MONTT.— En tal caso, se hace necesario volver, aunque sea someramente sobre las razones que militan en favor de la idea matriz del proyecto, que ya ha sido aprobado en jeneral por el Senado.

Se ha fundado la indicacion en que es inconveniente modificar el réjimen actual, en que puede ocasionar sérios perjuicios al pais el otorgar, por regla jeneral, permiso para la construccion de ferrocarriles.

Yo he creído encontrar alguna contradiccion en las palabras del señor Senador, por que Su Señoría empezó manifestando la conveniencia de estas vías de comunicacion i que el Congreso ha dado siempre, i con facilidad, los permisos que se han solicitado cuando no se

pedia garantía o subvencion fiscal, lo cual está manifestando que no se requieren los grandes estudios que el señor Senador consideraba, por otra parte, necesarios para despachar cada asunto de esa naturaleza.

Su Señoría divisa graves perjuicios en algunas de estas obras, i cree conveniente no fomentarlas sino evitarlas, haciendo que solo por medio de una lei pueda permitirse la construccion de cada una de ellas.

Yo me permito creer que estos temores son infundados, i casi imaginarios, por decirlo así.

Es evidente que las facilidades que se dan a las vías de locomocion, nunca son perjudiciales; ellas contribuyen al fomento de la produccion, aumentando i abaratando los medios de transporte. Este es un punto que me parece notorio; sirve de base a la servidumbre de tránsito a favor de los fundos que no tienen salida a los caminos públicos, i justifica la inversion de fondos en la apertura i conservacion de caminos i demas vías de comunicacion. ¿Por qué la construccion de vías férreas habria de producir aquellos inconvenientes i no los otros medios de comunicacion?

Su Señoría parece temer que la construccion de ferrocarriles a puntos cercanos de Santiago o Valparaiso pudiera perjudicar a estas ciudades.

¿Cree la Cámara que podria negarse permiso para ferrocarriles a lugares vecinos de Santiago, por temor de que se despoblase la capital? Sin duda que ese temor no se realizaria. Pero, aun concediendo que se produjese despoblacion en Santiago, eso se deberia a que sus habitantes encontraban mejores condiciones de vida en otra parte, i no seria justo ni prudente impedirles o dificultarles su determinacion de trasladarse donde les parezca mejor. Aquello de que por la lei se impida que cambien de condiciones de la vida o que se modifiquen las industrias, obedece a principios repudiados hace ya larguísimos años.

En el siglo dieziocho las industrias tenian una reglamentacion estricta i no podian ejercerse sin pertenecer al gremio respectivo; de modo que nadie, por ejemplo podia fabricar zapatos sin incorporarse al gremio de los zapateros i guardar todas las reglas establecidas. Pero, todo eso ha pasado hace mas de un siglo, reconociéndose la superioridad del sistema contrario, que deja libre curso a la industria particular.

Esas trabas quieren establecerse ahora respecto de los ferrocarriles.

¿Acaso un ferrocarril puede traer trastornos? Yo no los diviso. I si se produjeran serian trastornos para bien i no trastornos para mal, como sucede con todos los adelantos de la industria. Si se pidiera permiso para ferrocarriles eléctricos ¿creen los señores Senadores que podria negarse porque iba a producirse un trastorno en los ferrocarriles a vapor?

Yo no creo que haya motivo para abrigar

los temores que ha manifestado el señor Senador de Valparaiso.

Por otro lado, hoy pueden construirse ferrocarriles sin permiso del Congreso. Si los propietarios de los fundos por donde ha de pasar la línea la quieren hacer, o la consienten, la obra puede ejecutarse sin permiso de ninguna autoridad; pues la lei no lo exige. La autorizacion es necesaria para usar de los terrenos cuyos dueños se opongan, i nada mas.

El señor Senador citaba el caso de un ferrocarril a Quintero. La idea de llevar una línea a Quintero nació hace treinta años, i a nadie se le ocurrió combatirla con el argumento de la despoblacion de Valparaiso; i no seria natural que ese temor fuese alegado ahora.

En lo que estoi de acuerdo con el señor Senador de Valparaiso es en que la intervencion que el proyecto da al juez de letras no es conveniente. Esa intervencion deberia limitarse a lo que por los principios jenerales de lejislacion es materia propia de la justicia, como son las contiendas que pudieran suscitarse entre los propietarios de los fundos i la empresa constructora del ferrocarril.

Los ferrocarriles, en cuanto empresas que hacen un servicio público, deben someter sus planos a una autoridad que dé garantías, i esta no puede ser otra que la administrativa, que es la que tiene los elementos necesarios de estudio i de inspeccion i la que está encargada de fomentar las vías de comunicacion. En esta parte, encuentro razon a Su Señoría; la autoridad judicial no es competente para esto, sino para resolver las cuestiones entre la empresa i los particulares.

En cuanto a los trastornos de que ha hablado el señor Senador, repito, no encuentro razon al argumento, tanto ménos cuanto que Su Señoría empezó haciendo una pequeña reseña de los beneficios producidos por las vías i medios de comunicacion.

El honorable Senador recordó la obra del Canal de Suez, que fué considerada un delirio por notables injenieros ingleses, i que el hecho ha manifestado ser una de las que han impulsado mas decisivamente el comercio del mundo. ¿Qué se habria dicho si esa obra hubiera sido objetada so pretexto de que se perjudicaba el porvenir de Alejandría u otro puerto cercano? ¿Habria sido motivo suficiente para una negativa? I no puede juzgarse con el mismo criterio la objecion de que un ferrocarril puede dañar a tal o cual pueblo o localidad de la República?

Su Señoría ha manifestado que el Senado ha dado su aprobacion, con mucha facilidad, a multitud de permisos para construccion de ferrocarriles. Si este es el hecho reconocido por el señor Senador, ¿para qué, entónces, exigir una lei especial para cada nueva línea? A qué esta tramitacion?

El señor Senador ha recordado que en Inglaterra es difícil i costoso obtener un bill que autorice la construccion de una vía férrea. Pero

Si debemos imitar a esa gran nacion, aprovechemos de sus enseñanzas, tomemos de ella lo que es bueno, pero no aquello que no lo sea. I, en efecto, sabido es que en ese pais hai muchas leyes que se dictan mediante injentes gastos; pero no creo que debamos contribuir a que aquí se siga esa práctica, sino que por el contrario nuestro anhelo ha de ser que las leyes se dicten sin orijinar ni el gasto de un solo peso: si un proyecto es bueno i aceptable, que se apruebe, i si nó, que se rechace, sin gasto alguno en cualquiera de los dos casos.

En el espíritu práctico que debe animar al honorable Senador, no podrá ménos de reconocer Su Señoría que, por mui sencillo que sea un asunto, siempre suelen ocurrir demoras de años i años, por diversas causas. Siendo así, sucederá a veces que, teniendo los solicitantes el capital para las obras, no lo tengan despues, al tiempo de dictarse la lei, i que por esa causa los trabajos no se realicen. Los capitales no pueden permanecer muuho tiempo estacionarios e inactivos en espera de la sancion de un proyecto de lei, i por eso suelen tomar otro jiro, i dejar la lei sin ejecucion.

Muchos otros proyectos no se realizan por no tener un objeto práctico: el Congreso los despacha por no saber si son realmente viables o nó, o si los interesados cuentan con los recursos necesarios. Hasta por el prestigio de las resoluciones del Cuerpo Lejislativo seria recomendable no estar dictando leyes especiales para cada caso en que se solicite permiso para construir un ferrocarril.

Si para la construccion de cada canal se requiriera una lei aparte, la agricultura habria prosperado mucho ménos o permanecido estacionaria i habrian mucho ménos canales. Lo mismo digo respecto de los caminos para dar salida a los fundos. Para esos fines se lejisló estableciéndose en jeneral, en nuestro Derecho Privado, las servidumbres de acueducto i de tránsito, por una consideracion de interes público.

El señor Senador de Valparaiso no puede ménos de considerar como una necesidad de primer órden el facilitar el trasporte de los productos i el tránsito de las personas; i el medio mas conveniente i espedito es la construccion de ferrocarriles. Si el Estado no puede construir todas las líneas, por no tener fondos, o por ser algunas de interes privado ¿por qué impedir a los particulares que lo hagan?

Me atrevo, pues, a creer que no es justificado el trámite de comision que se propone, i opino que el Senado deberia continuar en el despacho de este proyecto, estableciendo la servidumbre de tránsito para la construccion de ferrocarriles.

¿Qué temor hai que aconseje no establecerla? Existiria el temor de que al amparo de la nueva lei se emprendiera la construccion de líneas en competencia con las actuales líneas del Estado? Para poner un ejemplo ¿se temeria que se hiciese una línea particular de Santiago a Valparaiso? Me parece que nó. Por una

parte los capitales son escasos, i, por otra, la obra es cara; de modo que ese es un temor que casi no cabe dentro de lo posible.

Ahora, yendo mas directamente a la objecion, si hubiera empresarios bastante audaces para intentar esa obra ¿qué perderíamos con ello? Sabemos que nuestros ferrocarriles no se costean, que los gastos son superiores a las entradas, i hace pocos dias hemos despachado un proyecto que autoriza el gasto de once millones para mejoras, reparaciones i equipo.

Si quedara paralizada la línea del Estado de aquí a Valparaiso, ahorrariamos parte de esa suma, i si se construyeran líneas particulares hasta Temuco, que mataran la existente, resultaria que no necesitaríamos gastar ninguna parte de esos once millones. Todavía si los ferrocarriles del Estado fueran lucrativos, se comprenderia el argumento, porque se iba a cegar una fuente de recursos; pero lo que ocurre es lo contrario, desde que son una fuente de gastos.

El señor VARELA. —Por la mala administracion de los ferrocarriles.

El señor MONTT. —Cualquiera que sea la causa, el hecho es que hace mucho tiempo que tenemos ferrocarriles i que cada año se gasta mas en ellos. Sabemos que desde dos años no se puede conducir la carga oportunamente por falta de equipo i que se aglomera i pierde en las estaciones. ¿Se produciria un trastorno, se causaria un grave daño a la República porque no se dejaban podrir las cosechas en las estaciones? ¿Acaso no hai dos líneas entre el Callao i Lima? En Europa i Estados Unidos no hai dos i mas líneas férreas entre muchas ciudades?

Entónces, no es cosa inconcusa que no podrian existir dos empresas entre Santiago i Valparaiso. Por el contrario, si llegara a hacerse otra línea, seria una ventaja, porque demostraria que hai la vitalidad necesaria para sostenerla, dado que nadie entraria a la nueva empresa sino bajo halagadores auspicios. Por mi parte, ojalá que el tráfico entre Santiago i Valparaiso exigiera cuatro ferrocarriles; seria un signo de gran movimiento i de progreso de la produccion i del comercio.

Por lo espuesto, creo que las observaciones que ha oido la Cámara al señor Senador de Valparaiso, se basan en temores infundados, imaginarios.

Respecto de la indicacion que ha formulado el señor Senador de Santiago, si Su Señoría ha tenido el pensamiento de que los planos se aprueben por el Presidente de la República i no por los jueces letrados, yo estoi de acuerdo en este punto, dejando a la justicia tan solo el conocimiento de las contiendas entre las empresas i los particulares. Pero si Su Señoría desea que sea preciso un permiso del Ejecutivo, que éste pueda conceder o no, entónces disiento de la opinion de Su Señoría. Yo creo que debe establecerse el derecho de los particulares para la construccion de líneas férreas;

todo el que lo desee i tenga los capitales, emprenda las obras, sometiendo su proyecto al Ejecutivo solo para la aprobacion del trazado, los planos, tarifas, condiciones de seguridad i otros objetos de utilidad pública.

El señor BALLESTEROS.— Es lo que dice mi indicacion.

El señor MONTT.—Entónces estoi de acuerdo con Su Señoría.

Mui justo i razonable es que el Gobierno intervenga para los objetos que acabo de recordar, pero reconociendo al empresario el derecho de construir su ferrocarril. El empresario debe quedar amparado por la lei, de modo que al presentarse al Gobierno no sea para pedirle un favor que pueda concedérsele o no, sino a ejercitar un derecho claramente establecido a su favor.

Parece que el señor Senador lo entiende así tambien.

El señor BALLESTEROS.—Sí, señor Senador.

El señor MONTT.—Entónces estoi de acuerdo con Su Señoría.

Es cuanto tenia que decir.

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

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

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

El señor BANNEN.—Voi a decir dos palabra, señor Presidente, en apoyo de la indicacion que ha formulado el honorable Senador de Valparaiso para que se pase este proyecto a comision.

Siento que el proyecto esté aprobado en jeneral; pero creo que esto no será inconveniente para reabrir la discusion jeneral, o para que, sin reabrir la, se adopte la medida propuesta por el señor Senador.

Entiendo que el señor Presidente ha aceptado este procedimiento, desde que ha podido entrarse en esta discusion.

La primera observacion a que se presta el proyecto en debate, es la de que en él se confunden dos caracteres, dos ideas que son completamente distintas.

Segun el preámbulo i segun el artículo 1.º, parece que se tratara únicamente de una cuestion de derecho privado o civil; pero en otros artículos del proyecto, en que se habla de trazados, de planos, de tarifas i de avisos que deben fijarse en un sitio público de las estaciones, etc., se ve que se trata de un asunto de interes jeneral o de Derecho Público.

Sin embargo, hai tal confusion en estos dos órdenes de ideas, en estos dos diversos caracteres que presenta el proyecto, que salta a la vista la necesidad de estudiarlo mas detenidamente i coordinar mejor sus artículos.

Si fuera aprobado en la forma en que está redactado, daría lugar a muchos inconvenientes en la práctica.

Desde luego, subordinar a la autoridad judi-

cial las cuestiones sobre trazados, planos de ferrocarriles, obras de arte, equipo i tarifas, no es prudente, ni siquiera racional. No es esa la autoridad que tiene competencia para juzgar de estas materias.

Es cierto que el proyecto da intervencion a un delegado de la Direccion de Obras Públicas, pero la resolucion final corresponde al juez letrado.

Ademas, hai un artículo que espresa que la justicia ordinaria en todas las cuestiones de que conozca a virtud del proyecto, debe fallar breve i sumariamente; i ya se sabe la larga elaboracion que demanda una obra de esta naturaleza i los prolijos estudios que se necesitan hacer para resolver acertadamente.

Sin embargo, el proyecto establece una tramitacion breve i sumaria.

Creo que es mui inconveniente entregar a un juez de departamento la resolucion de asuntos de esta naturaleza. ¡Ya sabemos cómo son algunos jueces de departamento!

Hai, pues, que considerar el interes público que envuelven las concesiones de ferrocarriles, i ese interes público no debe subordinarse al Poder Judicial, ni siquiera al Ejecutivo; es al poder Lejislativo al que corresponde resolver, cuando se trata de asuntos que van a afectar a los intereses jenerales del pais.

No puede considerarse esta materia como una simple cuestion de Derecho Privado, aunque se ha querido presentarla como una mera servidumbre de tránsito, como una cuestion de Derecho Civil.

Esta servidumbre, segun nuestro Código Civil, es limitadísima: se otorga en favor del dueño de un predio que no tiene salida al camino público i se le da el derecho de transitar por el predio ajeno, con el único objeto de darle salida.

I este derecho escepcional, solo se otorga subordinando el permiso a ciertas condiciones en que se consulta el respeto debido a la propiedad ajena.

La construccion de un ferrocarril no se encuentra en estas condiciones. No se concibe el caso de que un propietario, cuyo predio está aislado del camino público, invoque la servidumbre de tránsito para hacer pasar un ferrocarril por la propiedad ajena, a fin de abrir salida a su fundo. La servidumbre solo puede consistir en el tránsito ordinario; pero el derecho de hacer pasar un ferrocarril por el predio ajeno, nunca.

Para un ferrocarril, se espropia el terreno que va a ocupar la vía i pasa a ser propiedad de la empresa; no ocurre lo mismo en la servidumbre de tránsito. En este caso el dueño del predio sirviente conserva el dominio del terreno ocupado por el trayecto; en aquél lo pierde i se verifica una verdadera espropiacion para la cual se requiere, segun la Constitución, una declaracion previa de utilidad pública.

No hai, pues, analogía entre un caso i otro. La construccion de ferrocarriles es un asunto

de interes público i jeneral, i el otorgamiento del permiso respectivo, no debe corresponder a la autoridad judicial sino a la autoridad legislativa.

Hai, entónces, que considerar este asunto bajo los dos aspectos diversos que presenta: el interes público i el privado; i en el proyecto hai una verdadera confusion de estos dos órdenes de ideas.

Para que el Senado puede pronunciarse sobre el proyecto, juzgo que seria conveniente someterlo a un estudio especial de la Comision de Industria i Obras Públicas por lo que respecta a la parte técnica i de interes público, i de la

Comision de Lejislacion i Justicia, por lo que corresponde a la servidumbre.

Yo modificaria la indicacion formulada por el señor Senador de Valparaiso en el sentido de que se dijera que vuelva el proyecto a las dos comisiones, conjuntamente.

La materia es importante i grave, i bien merece que se retarde su despacho para que se resuelva con mejor acierto.

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

Se levantó la sesion.

EDUARDO L. HEMPEL,
Jefe de la Redaccion.