

Sesion 45.^a ordinaria en 16 de Agosto de 1901

PRESIDENCIA DEL SENOR CONCHA DON FRANCISCO J.

SUMARIO

Se aprueba el acta de la sesion anterior.—Cuenta.—El señor Búlnes solicita que se pase inmediatamente a sesion secreta para continuar el debate internacional.—El señor Robinet hace indicacion para que la sesion se prolongue hasta las seis i media.—Se opone el señor Vial Ugarte i queda sin efecto la indicacion.—El mismo señor Robinet hace presente al señor Ministro del Interior la urgencia que hai en fijar los límites de los departamentos de Arica i Pisagua.—El señor Meeks pide se oficie al señor Ministro del Interior preguntándole si el Gobierno está dispuesto a reparar una injusticia cometida con un oficial del Ejército al privarlo de la pension de que gozaba.—El señor Concha don Malaquías solicita los antecedentes acerca de las obras de defensa que se ejecutan en el rio Mapocho.—Contesta el señor Ministro de Obras Públicas.—El señor Vivanco hace diversas observaciones acerca de las reparaciones que se ejecutan en el muelle provisional de Chañaral.—Contesta el señor Ministro de Obras Públicas.—Se constituye la Cámara en sesion secreta.

DOCUMENTOS

Nota de la Comision de Hacienda en que comunica que ha elegido presidente al señor don Arturo Besa.

Solicitud particular.

Informe del Directorio de los Ferrocarriles del Estado sobre el material rodante adquirido últimamente para la Empresa.

Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:

«Sesion 44.^a ordinaria en 14 de agosto de 1901.—Presidencia del señor Concha don Francisco Javier.—Se abrió a las 4 hs. 5 ms. P. M., i asistieron los señores:

Alessandri, Arturo
Bañados Espinosa, Ramon
Bernales, Daniel
Besa, Arturo
Casal, Eufrosino
Castellon, Juan
Concha, Malaquías
Correa, Manuel Domingo
Ocvarrubias, Manuel A.
Díaz Sagredo, Eulojio
Espinosa Jara, Manuel
Espinosa Pica, Maximiliano
Figuerola, Emiliano
Gallardo González, Manuel
Gutiérrez, Artemio
Ibáñez, Maximiliano
Iruzunza, Abdon

Irrarázaval, Alfredo
Landa Z., Francisco
Lazcano, Agustín
Meeks, Roberto
Mira, Juan José
Muñoz, Aníton
Orrego, Rafael
Ortúzar, Daniel
Padiña, Miguel A.
Palacios Z., Carlos A.
Pérez S., Osvaldo
Pinto Agüero, Guillermo
Rivas Vicuña, Francisco
Rivera, Juan de Dios
Robinet, Carlos T.
Rocuant, Enrique
Serrano Montaner, Ramon

Toro Herrera, Domingo
Valdes Valdes, Ismael
Vásquez Guardia, Efraín
Verdugo, Agustín
Vergara Correa, José
Vergara, Luis Antonio
Vial Ugarte, Daniel
Vidal, Rosendo

Villegas, Enrique
Vivanco, Benjamin
Walker Martínez, Joaquin
Yáñez, Aleodoro
Zuaznabar, Rafael
i el señor Ministro de Industrias i Obras Públicas i el pro-Secretario.

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

Se dió cuenta:

1.º De un oficio de la Comision Mista de Senadores i Diputados encargada de estudiar el proyecto de lei de presupuestos de gastos públicos para 1902, en que comunica que con fecha 9 del presente se ha constituido eligiendo para su presidente al señor don Federico Puga Borne.

Al archivo.

2.º De un informe de la Comision de Guerra, recaido en el proyecto aprobado por el Honorable Senado, que eleva a cincuenta pesos la pension mensual de que actualmente disfruta el soldado Francisco González, que hizo la campaña de la restauracion al Perú en los años 1838-39.

A Comision Revisora.

3.º De tres informes de la Comision de Hacienda.

El primero recaido en una solicitud de los empleados de la Tesorería Fiscal de Valparaiso en que piden se dicte una lei que declare que deben ser considerados como pertenecientes a la Aduana de Valparaiso, para gozar de la gratificacion a que se refieren las leyes número 121, de 18 de noviembre de 1893, i número 173, de 15 de enero de 1894.

Quedó en tabla.

El segundo recaido en la solicitud en que doña Dolores Sánchez, viuda del grabador de la Casa de Moneda don Nicolas Meneses Sepúlveda, pide pension de gracia.

I el último recaido en la solicitud de doña María Mercedes i doña Carmen Hódar i Guza-

man, hijas del contador primero de la antigua contaduría mayor, en que piden pension de gracia.

A Comision Revisora.

4.º De una mocion del señor Padilla en que propone un proyecto de lei que autoriza al Presidente de la República para que entregue a los subastadores de tierras fiscales que por causa justificada, no pudieran entrar en posesion tranquila de los predios rematados, otras hijuelas equivalentes, tanto en superficie como en calidad del suelo.

A Comision de Gobierno.

5.º De que la Comision de Guerra i Marina se ha constituido i nombrado presidente al señor Padilla.

Al archivo.

El señor Valdes Valdes hizo diversas observaciones sobre la calidad del equipo adquirido últimamente para los ferrocarriles del Estado.

Usaron de la palabra sobre el mismo asunto los señores Casal, Covarrúbias don Manuel i Fernández Blanco (Ministro de Obras Públicas).

El señor Verdugo recomendó al señor Ministro de Obras Públicas que se procediera cuanto antes a la construccion definitiva del puente de Chagres en el rio Aconagua.

Contestó el señor Fernández Blanco (Ministro de Obras Públicas) que tomaba nota de las observaciones del señor Diputado i procuraria se llevara a efecto cuanto antes la construccion de esta obra.

El señor Irarrázaval Zañartu pidió al señor Ministro de Obras Públicas que ordenara pagar con mas puntualidad sus sueldos a los empleados de los ferrocarriles en las secciones de Angol a Traiguén i de Renaico a Temuco.

Contestó el señor Fernández Blanco (Ministro de Obras Públicas) que reiteraria las órdenes que habia dado a este respecto.

A segunda hora se constituyó la Cámara en sesion secreta para continuar el debate sobre la interpelacion iniciada por el señor Walker Martínez.»

Se dió cuenta:

1.º De que la Comision de Hacienda se ha constituido i nombrado presidente al señor don Arturo Besa.

2.º De una solicitud de don Pedro Peña, ex-sarjento primero del Regimiento Chillan, en que pide se le conceda el derecho de acogerse a las leyes de recompensa e invalidez.

Debate internacional

El señor BULNES. — Voy a decir solo dos palabras para formular una indicacion que ruego a mi honorables colegas acojan favorablemente. Quiero solicitar de la Cámara que desde luego se constituya en sesion secreta a fin de dar mayor tiempo al debate internacional pendiente i ponerle hoy mismo término.

Esta es una medida que responde a un anhelo de la Cámara i del país. Conviene concluir este debate tanto por el prestigio del país, como de nuestro régimen parlamentario.

El señor VIAL UGARTE.—El remedio está en hablar ménos.

El señor ROBINET.—Como solo faltan diez minutos para que termine la primera hora i no avanzaríamos mucho constituyéndonos desde luego en sesion secreta, me permito rogar al señor vice-Presidente que no suspenda la sesion para hacer despejar las galerías, cuando la primera hora termine; i modifíco la indicacion del honorable Diputado por Rancagua en el sentido de que la sesion se prolongue hasta las seis i media.

Límites de Pisagua

El señor ROBINET.—Envío a la Mesa un telegrama de mis electores de Pisagua, en el cual, con justicia, se quejan de la tardanza inaplicable con que, desde hace cerca de dos años, se demora un decreto de carácter meramente administrativo, destinado a fijar los límites del departamento de Pisagua.

Este límite está claramente señalado por el Tratado de Ancón i por los mapas de los jeógrafos peruanos Paz Soldán i Barrera, mapas de irrecusable autoridad i prestigio oficial en el Perú.

El Gobierno de Chile, a pesar de ser manifiesto el derecho para fijar, por un decreto, los límites del departamento de Pisagua, vaciló largamente en dictarlo, despues de tenerlo ya redactado en diversas ocasiones.

Gracias a reiteradas jestionnes mias, en mi carácter de Diputado por Pisagua, logré obtener del Presidente Errázuriz el envío de una comision técnica para que fijara, en el terreno, el límite norte que separa el territorio de Pisagua del de Arica.

Los injenieros Obrecht i Pizarro efectuaron el relevamiento que se les encomendó i presentaron, en cumplimiento del pasado año, un informe clarísimo que contenía las descripciones de los jeógrafos oficiales del Perú, por el norte, i de los jeógrafos, tambien oficiales, de Bolivia, por el oriente.

Con este dictámen científico, se halló habili-

tado nuestro Gobierno para librar el decreto tan solicitado por Pisagua.

El Presidente Elizasuiz i el vice Presidente, señor Fernández Albano, en vista del testigo de los señores Obrecht i Pizarro, sus hicieron declaraciones esplicitas de que el decreto sobre límites de Pisagua sería dado de un día a otro. Han trascurrido largos meses i el decreto no se libra.

Entre tanto, a la sombra de estas inmotivadas demoras, se incuban intereses realsanos que cada día crean obstáculos que el curso del tiempo puede hacer mui difícil que sean removidos con equidad.

Numerosas cartas i telegramas de Pisagua me han hecho rogar al señor Ministro del Interior que falle, al fin, este negocio, que está dañando a mui sérias empresas del departamento que represento, i, dañando, sobre todo, muchísimo al país.

El señor Ministro, cuya palabra me inspira fe, me ha declarado que ya está resuelto por el Gobierno el dictar el decreto de límites de Pisagua, tan infundadamente retardado.

Sé que S. E. el vice-Presidente de la República, señor Zañartu, ha estudiado este negocio con particular atención, i que juzga que es un deber de su Gobierno deslindar este conflicto de autoridades administrativas i judiciales entre Arica i Pisagua.

Lamento la ausencia del señor Ministro del Interior, porque habria celebrado que sus declaraciones oficiales, hechas hoy día en la sala de su despacho, las hubiera podido ratificar en la Cámara, para calmar la inquietud justa de los industriales de Pisagua, de que da una muestra el telegrama del primer alcalde, que ruego al señor Secretario tenga la bondad de leer.

El señor PRO-SECRETARIO.—El telegrama dice así:

«Señor Carlos T. Robinet, Diputado por Pisagua.—Santiago.

Telegrama recibido de Pisagua el 16 de agosto de 1901.

A nombre pueblo sírvase decirme razones por qué Gobierno no trata solicitud horateras «Surire». Próximamente habrá meeting en Teatro para pedir Presidente de la República ubicación horateras conforme al informe injenieros Obrecht i Pizarro. Sírvase contestarme. El pueblo lo solicita. —José M. Sánchez, primer alcalde municipal.»

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Con el mayor gusto seré portador de las objeciones que el honorable Diputado ha hecho respecto de un negocio del cual está ya conociendo el señor Ministro del Interior.

Equipo de los ferrocarriles

El señor F. FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Ya que estoy con la palabra voy a aprovechar la ocasion para mandar a la Mesa una copia del informe pasado por la Direccion de los Ferrocarriles acerca del equipo entregado por las casas de Grace i Bésche.

Los otros informes se están copiando i mañana probablemente estarán a la disposicion de la Cámara.

El señor CASAL.—Pido que se publique este informe, así como tambien los demas antecedentes que he solicitado sobre esta misma materia.

El señor CUVARRUBIAS (don Manuel A.) —I tambien los que yo pedí.

El señor CONCHA (vice Presidente).—Se hará como los señores Diputados lo desean.

Pension de un militar

El señor MERKS.—He pedido la palabra con el objeto de rogar a la Mesa que tenga a bien oficiar al señor Ministro del Interior preguntándole al Gobierno si ha hecho cesar un estado de verdadero desajuste que se ha creado a un antiguo militar i meritorio servidor del país.

Ese militar, despues de haber hecho las campañas de Tacna, de Lima i todas las del interior del Perú, llegó a conseguir que el año 84 se le diera su cédula de invalidez i durante quince años percibió su pension, que era lo único que tenía para el sosten de su familia.

Un buen día, por el capricho de un empleado del Ministerio respectivo, se le quitó la pension i se le obligo a devolver ocho o diez mil pesos que habia percibido por ella.

Esto se hizo sin juicio, sin comprobacion de los hechos, i sin trámite de ningun jénero, sin el menor espíritu de justicia.

Hace veinte años que ese caballero está imposibilitado para trabajar i poder ganarse la vida. No tuvo juventud, no tuvo distracciones de ningun jénero. Entregó todas sus esperanzas, todos sus anhelos la vida misma a la defensa de la patria; i despues de haber percibido su pension durante quince años, se le arrebató por medio de un decreto absolutamente arbitrario i ilegalizado.

Este hecho verdaderamente inaudito ocurrió hace pocos años.

Ya, desoleado por exceso de culpa al Ministro que i rodó a la rueda, porque sé que se le presionó con una comisión, se le hizo creer en la existencia de una situacion falsa, a sabiendola de los empleados del Ministerio.

Esta aseveracion que hago ante la Honorable Cámara es verdadera i la podré comprobar con documentos, si ella fuere necesario.

No es mi ánimo crear ninguna situacion desagradable a esos empleados, pero si lo es exije por todos los medios que pueda hacer valer desde mi asiento de Diputado, que el Gobierno haga justicia a un antiguo i buen servidor de la patria.

El señor CONCHA (vice-presidente).—Se dirigirá el oficio a que se ha referido el señor Diputado.

Obras de defensa en el rio Mapocho

El señor CONCHA (don Malaquías).—Ruego al señor Ministro de Industria i Obras Públicas se sirva traer los antecedentes relativos a las obras de defensa que se están haciendo en el rio Mapocho.

He tenido ocasion de ver ayer esas obras i me parece que son una adiccion corregida i aumentada de las del muelle de Valparaíso.

Creo que se gastarán doscientos mil pesos para botarles al rio.

Cuando lleguen los antecedentes que he pedido, tendré oportunidad de fundar mis observaciones.

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Con mucho gusto enviaré los antecedentes que ha pedido el señor Diputado.

El muelle fiscal de Chañaral

El señor VIVANCO.—Aprovecho la presencia del señor Ministro de Obras Públicas para poner en su conocimiento un hecho que me parece irregular.

He recibido un diario de Copiapó en que se lee lo siguiente:

«El muelle fiscal de Chañaral.—El Gobernador Marítimo de Caldera ha enviado una nota al Director del Territorio Marítimo, poniendo en su conocimiento el hecho de que los trabajos de reparacion del muelle de Chañaral se hacen con tal lentitud, que no estarán terminados ántes de seis meses. Agrega el señor Gobernador que el ravelle en el estado en que se halla, envuelve un serio peligro para los pasajeros i solicita que no se permita el embarque de éstos durante la noche i que se reanueva componer el muelle de la Compañía Inglesa, trabajos que no importarian arriba de mil quinientos pesos i que pueden hacerse rápidamente.»

Estas mismas observaciones que acabo de leer, las hice presente al honorable señor Ministro al regresar del norte, i le aseguré que

lo que se gastaba en estas reparaciones importaba un derroche de los dineros del Estado.

Hoy se continúan aun estos trabajos, que no estarán terminados ántes que el muelle definitivo que ha mandado construir el Ministerio.

Entre tanto los pasajeros están rodeados de graves peligros al embarcarse en ese muelle; fué ahí donde murió ahogado el cónsul argentino en Copiapó.

El asunto es, pues, grave i vale la pena que el señor Ministro preste atencion, i que ordene que lo que se ha de gastar en ese muelle provisional, se emplee en el muelle de la Compañía Inglesa, cuyas composturas no pasarán de mil quinientos pesos.

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Obras Públicas).—Como lo acaba de indicar el honorable Diputado, a su regreso del norte me comunicó Su Señoría cómo se procedía en la reconstruccion del muelle de Chañaral.

Entonces llamé al jefe interino de la Direccion de Obras Públicas i le pedí tomara nota de las observaciones de Su Señoría.

Trataré de averiguar cuáles son las medidas que ha tomado el Director de Obras Públicas.

Pension de un militar

El señor MEEKS.—Debo manifestar que al pedir que se dirija el oficio que he indicado, al jefe del Ministerio, lo he hecho porque el Excmo. Señor vice Presidente de la República i el señor Ministro de Relaciones Exteriores tienen conocimiento de este asunto, i deseo saber si el Gobierno ampara la situacion a que me he referido.

Por esto no pido que el oficio se dirija al señor Ministro de la Guerra, que tampoco ha intervenido en este asunto. Deseo solo saber si el Gobierno acepta el despojo o quiere que se haga justicia.

Desearía dar esta esplicacion a la Cámara.

El señor VIAL UGARTE.—¿De quién se trata, señor Diputado?

El señor MEEKS.—Como es posible que con lo que he dicho quede terminado el asunto, no me he querido referir a mas antecedentes; pero si fuere necesario los traeré todos.

Debate internacional

El señor CONCHA (vice-Presidente).—Ha terminado la primera hora.

Habiendo quedado de hecho sin efecto la indicacion del honorable Diputado por Rancagua, si a la Cámara le parece, se aceptará la del honorable Diputado por Tarapacá, para prolongar la segunda hora hasta las seis i media.

El señor VIAL UGARTE.—Con mi voto en contra.

El señor CONCHA (vice-Presidente).—Como la indicacion requiere unanimidad, queda rechazada.

El señor BULNES.—Quede constancia de que nosotros somos los que deseamos que el debate internacional termine pronto i que proponemos los arbitrios para conseguir este resultado.

El señor VIAL UGARTE.—Queda tambien constancia que el modo mas fácil de terminar ese debate, es concluyendo con los discursos.

El señor CONCHA (vice-Presidente).—Se van a despejar las galerías para pasar a sesion secreta.

Se constituyó la Cámara en sesion secreta.

M. E. CERDA,
Jefe de la Redaccion.

ANEXO

Informe de la Direccion de los Ferrocarriles sobre el material rodante adquirido últimamente.

Valparaiso, 11 de junio de 1901.—Señor Director: Cumpliendo con lo ordenado en el decreto número 1,509 de la Direccion Jeneral, pasamos a poner en conocimiento de Ud. las observaciones que nos ha sujerido el exámen i pruebas que hemos practicado en los cien carros planos, entregados por la casa de los señores W. R. Grace i C.^a para estos ferrocarriles.

Marco o plataforma del carro.—Esto no tiene ninguna escuadra, ni esquinero de los que se ponen para amarrar las vigas longitudinales entre sí i con los cabezales, i que sirven al mismo tiempo para reforzar la parte donde van colocados los topes; consecuencia de esto es que uno de los carros, el número 5,307, recibió un golpe en un tope i éste se sumió quebrando el cabezal.

Tampoco tienen los cuatro (i algunos seis) tirantes transversales, para amarrar todas las vigas rellenando todos los huecos con baos de madera; la falta de todas estas piezas hacen mui débil dicho marco o plataforma. Deberian colocarse todos estos refuerzos.

Topes.—Los topes son de construccion i forma mui poco adecuadas para trabajar con el resto del equipo que actualmente se usa en este ferrocarril. La cabeza o platillo del tope que es de acero fundido, es de dos piezas, pues la espiga es separada i sujeta a la cabeza con dos remaches, la cabeza tiene un diámetro algo chico, pues apenas llega a doce pulgadas; el cilindro del tope es de tamaño i base reducidos,

i el agujero para la espiga ha sido concluido de fundicion i han quedado chicos, así es que hai ya varios de los cilindros partidos o rasgados por entrar mui apretada la espiga i porque los remaches de la misma sobresalen algo.

Para que estos topes queden en condiciones regulares de servicio, habrá que remacharles en la base una plancha de fierro batido, rectangular, de diecisiete pulgadas de largo por nueve i media pulgadas de ancho i por media pulgada de espesor i repararles todos en los agujeros de la espiga.

Pernos reales.—Estos pernos son de uno tres cuartos de pulgadas de diámetro i solo llegan como a la mitad del grueso de la viga inferior de copa i por consiguiente no tienen chaveta para amarrar las copas del centro, permitiendo que con facilidad se pueda salir el boggie de su centro. Habrá, pues, que alargar dichos pernos cinco i media pulgadas i hacerles canal para colocarles chavetas.

Copas de centro.—Estas son de forma cóncava con una espiga al centro de una i cuarto de pulgada de alto por cuatro pulgadas de diámetro.

Freno.—Traen freno automático de aire i de mano. El de mano tiene la rueda del tallo mui chica, apenas trece pulgadas, lo que no permite al palanquero desarrollar la fuerza necesaria para producir bastante efecto en las palancas; habrá, pues, que cambiarlas por manillas de fierro batido de dieziocho pulgadas de largo que es el tamaño que aquí se usa.

Boggies.—Los boggies son del tipo «diamante» con ruedas de fierro fundido endurecido; el eje, al parecer de fierro, buenos descansos, con poca media caña en el extremo interior de los descansos; el trabajo de la colocacion i ajuste de las ruedas en los ejes, no ha sido hecho con la prolijidad debida en esta clase de trabajo; así de cuarenta pares de rueda que se calibraron, habia veinticinco pares que tenían defectos capitales, pues las hai descentradas i algunas hasta excéntricas, lo que constituye un defecto capital.

La excentricidad llega a mas de un octavo de pulgada i la descentrada llega a tres octavos de pulgada, i una que se sacó en Santiago llegaba casi a una pulgada, siendo esto un grave peligro para la marcha de un tren.

Será, pues, indispensable calibrarlas todas, para reemplazar las que estén defectuosas.

Ligadura de la barra continua.—La ligadura es compuesta de planchas golillas unidas por dos barras de acero de cuatro pulgadas por media pulgada remachadas en las golillas i dobladas en las puntas formando respaldo. Su forma no parece de duracion.

Material de fierro batido.—Se cortó i se dobló un ejemplar de tallo de palanca, uno de

barilla de palanca, uno de barra en el eje i uno de cadena de engranche; todo este material llega a la inspeccion para ser regularizado.

Material de fierro fundido.—Este material no parece muy buena, pues a pesar de las planchas que forman la caja de la trabaja la viga real de copa, se les ha quebrado las arjas que amarran la viga inferior de madera donde asientan los resortes de suspension, i tambien se han quebrado varias de las postavas que forman canal donde se empuñan las barras que forman el marco del boggie.

Maderas.—Las maderas son de vino amarillo i roble americano, pero en gran parte de los carros como los números 5,336 i 5,343, que tienen cabezales con rasgaduras de consideracion.

Prueba de resistencia.—Segun la cláusula 15 de las condiciones jenerales de las ofertas i garantías de las locomotoras, coches, furgones i carros, «se armó un tren especial de diez carros planos i se les cargó con la carga máxima que les está asignada o sea dieciséis mil kilógramos, i se efectuó un viaje a Calera i vuelta solamente, para asentar un poco los descansos i cojinetes i en seguida se cargó de nuevo con la carga máxima i se hizo un segundo viaje hasta Santiago i vuelta a Baron; los cojinetes i descansos, aunque al principio se calentaron bastante, se fueron enfriando poco a poco i puede considerarse el resultado satisfactorio; no se puede decir lo mismo respecto a la resistencia del marco o cuerpo del carro, pues a pesar de tener cinco octavo de claro entre las copas de friccion cuando estaba vacío, una vez cargados i corridos hasta Santiago, todo el claro habia desaparecido tocando casi todas las copas entre sí, a consecuencia de que cedieron ambas vigas de copa, lo que hace creer que dichos carros en el estado en que están no son aptos para trabajar con una carga de dieciséis mil kilógramos. Sin embargo, ántes de determinar el punto que afecta de un modo serio la resistencia del carro, creemos conveniente hacer una mejora en el soporte de las varillas de las vigas de copa, pues dichas varillas descansan sobre una planchita de fierro de una pulgada de ancho por un octavo de pulgada de grueso i que con la presion de las varillas, se internan éstas en la madera de las vigas, dejando así que las vigas al soportar las dieciséis toneladas de carga se arqueen.

Resúmen.—Los carros pueden considerarse conforme con las especificaciones presentadas por la casa de Grace i C.^a i por las cuales fueron aceptadas; pues, éstas dicen casi nada; si, embargo, somos de opinion que estos carros, tal como se encuentran, no están en condiciones de firmeza i seguridad, que son necesarias en este ferrocarril para que puedan durar un

tiempo jeneral; pues, el servicio pesado a que están sujeto aquí el equipo, tanto por la frecuencia que hai que dar a los trenes para vencer las gradientes como por las velocidades a que tienen que someterse, creemos indispensable se hagan todas las reformas que dejamos apuntadas en las diferentes partes de dichos carros que hemos tratado, i aun nos atreveríamos a proponer que sea reducido el peso de la carga máxima que deberán soportar si se quiere que estos carros duren algun tiempo i presten sus servicios de una manera económica i sin entorpecimientos.

Díon en su nombre a Ud.—José de la C. Moreno.
—Cirilo Didier.

Valparaíso, 15 de junio de 1901.—Señor director: Cumpliendo con lo ordenado en el decreto número 1,509 de la Direccion Jeneral, pasando a poner en conocimiento de Ud. las observaciones que nos ha sujerido el exámen i pruebas que hemos practicado en algunos de los carros reja i de bodega entregados por la casa de los señores Beeche i C.^a para estos ferrocarriles.

Marco o plataforma de los carros.—Tanto los carros reja como bodega adolecen de los mismos defectos en cuanto a refuerzos i amarras que anotamos en el informe pasado con respecto a los carros planos, i recomendamos, por lo tanto, se efectúen dichas reformas a saber: escuadras, esquineros i tirantes trasversales.

Topes.—Los topes son iguales en su forma i construccion a los de los carros planos, con la diferencia que los platillos son de mayor tamaño i por consiguiente, mas aparente para el trabajo; tambien éstos juegan bien en el cilindro o caja de la espiga, debiendo remacharsele en la base la plancha rectangular propuesta para los carros planos.

Pe nos reales.—Igual a los de los carros planos, habiendo, por lo tanto, necesidad de alargarlos i hacerles canal para colocarles chavetas.

Copas de centro.—Iguales a las de los carros planos.

Frenos.—Los carros de reja i bodega traen las mismas dos clases de frenos que los cien carros planos de los señores Grace i C.^a i así, pues, habrá que cambiar el volante de la varilla de palanca por otra de dieziocho pulgadas en vez de trece que tienen ahora. Tambien habrá que alargar los tallos de palanca de seis pulgadas a ocho, pues los actuales están cortos i el palanquero no puede hacer esfuerzo suficiente para apretar con fuerza.

La tabilla que sirve al palanquero para apoyarse al apretar el freno es muy chica i debe sustituirse por otra de mayores dimensiones.

Boggies.—Los boggies son de tipo «*lifted axle*» como los de los carros planos, pero las ruedas i ejes son conforme a especificaciones, es decir, ruedas de fierro batido con varnas de acero i el eje tambien de acero.

Haremos notar que cincuenta de los carros bodega traen ruedas de fierro batido, pero de rayo sencillo i recto en vez de rayo dobla.

Se calibraron unos treinta pares de ruedas i todas están conforme a plantilla i bien centradas.

Ligadura de barra continua.—Iguales a las de los carros planos.

Cuerpo de los carros de reja i bodega.—El trabajo de mano deja bastante que desear sobre todo en los de reja, pues muchos de los atravesaños i diagonales no ajustan bien en las ensambladuras, haciéndose notar tambien la falta de suples o rellanos de madera que debe colocarse entre cada pié derecho i diagonal, para impedir que el agua lluvia se deposite en las escopladuras de las espigas; no traen tampoco solera falsa para recibir el espigado de montante i diagonales i descansan sobre la viga principal.

Puertas de costado.—En los carros de reja son éstas sumamente débiles, a pesar de ser de roble americano, pues carecen de marco i diagonales siendo, por consiguiente, de poca duracion; estas puertas están colgadas en la parte superior conforme a especificaciones, pero la esperiencia ha demostrado aquí ser indispensable dotarlas de una corredera inferior con guías o zapatas cerradas, para evitar robos i darles mayor firmeza; i si se las dota de correderas inferior, habrá que adaptarles el cerrojo o armella que aquí se usa para colocarle candado o marchamo.

Ademas, en la forma en que vienen colgadas dichas puertas, basta que un hombre las levante una media pulgada para sacarlas de su lugar i llevárselas, i aun, bastaria un movimiento brusco del carro para que la puerta salga de su posicion i caiga al suelo, esto es, pues, otro motivo para adoptarle la corredera inferior con zapatas cerradas.

En las puertas de los carros de bodega, habrá que adoptar tambien la corredera inferior.

Puerta de cabecera en los carros rejais.—Estos carros vienen provistos de puertas de dos manos en ámbos extremos i con una plataforma de madera embisagrada al cabzal del carro; estas puertas, al parecer, tienen por objeto hacer pasar los animales que se embarcan de un carro a otro, evitándose así el mover el tren cada vez que un carro se ha llenado para colocar otro frente al corral; pero creemos que para que esto dé resultados prácticos, sería menester sustituir la cadena que trae para impe-

dir que los animales saltan para el suelo al pasar por el espacio de un metro que queda entre carro i carro por una rejilla de alambre o madera.

Tambien se debe tener presente que el uso de estas dos puertas de extremos obligará el gasto de dos marchamos mas o candados. Ademas, las dos plataformas de los extremos serán una amenaza constante para los enganchadores, que tienen que entrar entre los carros para desengancharlos, pues el uso del gancho inglés así lo exige; otra cosa seria si se usara otro sistema de acopladura automática, como el «*Jancy Coupling*» muy en uso en Estados Unidos.

Techos de carros rejais i bodegas.—El techo que describen las especificaciones es de madera con fierro de fierro acanalado; el que traen es de fierro galvanizado liso, con fierro de madera machihembrada de pino blanco de cinco un cuarto de pulgadas por siete octavos de espesor.

Material de fierro batido.—Por la inspeccion ocular que hemos hecho de este material, cortando algunas piezas i doblándolas, se puede decir que el de los carros de reja i bodega es de buena clase, excepto los tallos de palanca.

Material de fierro fundido.—Igual al de los carros planos.

Maderas.—Las de los carros rejais i bodegas es de pino amarillo i pino blanco, siendo de roble americano las vigas reales de copa, tanto inferior como superior, i se pueden considerar en mejor condicion de sazon que la de los carros planos.

Pruebas de resistencia.—Se han hecho dos pruebas de resistencia con diez carros de reja cargados con carga máxima de dieziseis mil kilos; en la prueba se caldearon bastante los descansos, como es natural, i a la vuelta a Barón llegaron cinco descansos en mal estado; dos quebrados i tres trizados, todos los cuales fueron reemplazados por otros. Parece que los broncees fueran demasiado duros; sin embargo que en los carros planos que usan el mismo material no sucedió así.

Respecto a la resistencia del cuerpo del carro se dejaron las copas de friccion con el mismo claro de media pulgada a cinco i octavo pulgada i tambien llegaron algunas vigas de copa con las copas de friccion casi tocando, notándose un poco mas resistentes que los planos, debido a que estos carros tienen costados que, sin duda, contribuyen a dar mayor rijidez al marco del carro. En la segunda prueba salieron ocho carros rejais cargados con carga máxima a Calera acoplados a la parte trasera del tren número 23, formando tren doble, llegando a Calera sin novedad. Al examinar dichos carros en Calera, notamos que al carro número

2,171 le faltaba un eslabon a una cadena de enganche i al número 2,188 le faltaban dos eslabones, a pesar de que el tren no se cortó en ninguna parte; los que nos hace creer que esos eslabones los han cortado en los movimientos que hacen con el equipo en la estación de Baron para armar los trenes.

Estas cadenas de enganche son un octavo de pulgada mas delgadas que las que aquí se usan en el resto del equipo i tambien los eslabones son de mayor anchura. Formando así curva mas amplia en los extremos del eslabon, habiendo así mayor facilidad de romperse en las tiradas. La mayor amplitud del eslabon alcanza a cinco octavo de pulgada.

Resúmen.—Los carros-rejas i de bodega pueden considerarse conforme con las especificaciones i propuestas por las que fueron aceptadas i, por tanto, con las principales normas i condiciones especiales de las especificaciones de la Dirección de Obras Públicas en cuanto a detalles, siendo muy deficientes en las especificaciones no se puede hacer comparaciones; sin embargo, a pesar de que los pesos muertos sobrepasan al cinco por ciento de tolerancia, no encontramos estos carros lo suficientemente resistentes para trabajar con carga máxima de diez mil mil kilos (sin querer decir con esto que no soportan dicha carga) mezclado con el equipo pesado que aquí se usa, pues para poder apreciarlo con mas exactitud habria que entregar los carros al servicio ordinario de los trenes de carga—que son mas eficaces que los trenes especiales—por algun tiempo antes de decidirse si se ha de rebajar el maximum de carga con que han de seguir trabajando: esto podrá hacerse desde luego i a medida que los carros se vayan

armando, pues, desde que la parte vital, como ruedas i ejes, se encuentran en perfecto estado para entrar en servicio. En cuanto a las reformas que hemos propuesto para dar a dichos carros la solidez necesaria para el trabajo pesado que tienen que soportar al correr mezclado con el resto del equipo pesado que usa este ferrocarril, pueden éstas ir haciéndose paulatinamente por lotes de veinticinco carros o mas i a medida que la circunstancias lo permitan.

Dios guarde a U.I.—*José de la C. Moreno*
—*Chile Didin.*

Lo que transcribo a U.S. para que, si lo tiene a bien, se sirva ordenar lo que estime conveniente, ya sea en el sentido de que se haga la recepcion definitiva del equipo o que ántes de proceder a ella el inspector señor Labatut nombrado por ese Ministerio para examinar este equipo, verifique por sí mismo lo consignado en los informes que dejo trascritos i llegue con los contratistas al arreglo a que haya lugar en conformidad con las instrucciones que ese Ministerio se sirva transmitirle.

Orco oportuno prevenir a U.S. que el costo que demanda el arreglo de este equipo para dejarlo en regulares condiciones de resistencia i duracion, si no han de ejecutarse por cuenta de los contratistas, impondrá a la Empresa un gasto extraordinarios no previsto en su reducido presupuesto vijente.

Con lo espuesto, dejo cumplido lo ordenado por U.S. en oficio número 720, de 25 de mayo último, permitiéndome devolver la nota del inspector técnico señor Sotomayor i el informe del señor Huet.

Dios guarde a U.S.—*D. Zañartu.*