Sesion 42.ª estraordinaria en 11 de Enero de 1895

PRESIDENCIA DEL SEÑOR VALDES VALDES

SUMARIO

Se lee i aprueba el acta de la sesion anterior.—Cuenta.—A indicacion del señor Mac-Iver don David se acuerda continuar ántes de la órden del dia la discusion del proyecto que agrega la subdelegacion de Tirúa (departamento de Cañete) al departamento de Imperial.—A indicacion del señor Feliú, se acuerda preferencia para inmediatamente despues del anterior proyecto, al que hace estensivos a todas las Cortes de la República ciertos procedimientos en uso en las Cortes de Santiago.—El señor Ronjifo (Ministro de Justicia) contesta al señor Pleiteado la pregunta relativa al nuevo promotor fiscal de Iquique.—El señor Bello Codecido pide al señor Ministro de Industria i Obras Públicas ciertos datos relativos a la Esposicion de Minería.—El señor Palacios pide que se deje constancia de haberse abstenido Su Señoría de votar las indicaciones formuladas en la sesion anterior por el señor Guarello.—Puesto en discusion jeneral i particular a la vez el proyecto para el cual pide preferencia el señor Feliú, fué aprobado despues de haber usado de la palabra el señor Bello Codecido, por asentimiento unánime, acordándose enviarlo al Senado sin aguardar la aprobacion del acta.—Continúa i queda pendiente la interpelacion relativa a los ferrocarriles del Estado.

DOCUMENTOS

Mocion de los señores Robinet i Errázuriz Urmeneta para conceder al escultor don Nicanor Plaza su jubilacion con cien to cincuenta pesos mensuales.

Oficio de la Municipalidad de Talagante con el que remite su presupuesto para 1895.

Se lee i aprueba el acta siguiente:

«Sesion 41.ª estraordinaria en 10 de enero de 1895.—Presidencia del señor Valdes Valdes.—Se abrió a las 2 hs. 20 ms. P. M. i asistieron los señores:

Alfonso, Paulino	Errázuriz E., Rafael
Balmaceda, Rafael	Errázuriz, Javier
Bannen, Pedro	Errázuriz U., Rafael
Barriga, Juan Agustin	Espiñeira, Antonio
Barros, Octavio	Feliú, Daniel
Bello Codecido, Emilio	Ferrada, Manuel Francisco
Besa, Cárlos	Fisher, Enrique
Boizard, Cárlos	Gazitúa B., Abraham
Bunster, J. Onofre	González, Juan Antonio
Correa S., Juan de Dios	González E., Nicolas
Corbalan Melgarejo, Ramon	Guarello, Anjel
Délano, Alfredo	Guzman I., Eujenio
Díaz Besoain, Joaquin	Herboso, Francisco J.
Donoso Vergara, Pedro	Irarrázaval, Cárlos
Edwards, Eduardo	Ibáñez, Maximiliano
Edwards, Guillermo	Jordan, Luis
Lámas, Alvaro	Scotto, Federico
Larcano, Agustin	Silva Cruz, Raimundo
Mac-Iver, David	Silva Ureta, Ignacio
Mathieu, Beltran	Silva Vergara, José Antonio
Meeks, Roberto	Soto, Manuel Olegario
Mira, Juan José	Tocornal, Juan E.
Montt, Pedro	Urrejola, Gonzalo
Mundt, Santiago	Velázquez, José
Ochagavía, Silvestre	Velázquez José Domingo
Ossa, Macario	Vergara, Luis A.
Pálacios, Cárlos A.	Vidal, Francisco A.
Pinto Agüero, Marcial	Videla, Eduardo
Pleiteado, Francisco de P.	Walker Martínez, Joaquin
Prieto Hurtado, Joaquin	i los señores Ministros del Interior, de Relaciones Esteriores, de Industria i Obras Públicas i el Secretario.
Robinet, Cárlos T.	
Salinas, Manuel	
Sanfuentes, Vicente 2.°	
Sanhueza Lizardi, Rafael	

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

Se dió cuenta:

De cuatro mensajes de S. E. el Presidente de la República:

a) En el primero propone un proyecto de lei en virtud del cual se le autoriza para invertir hasta la cantidad de 10,000 pesos oro en ausiliar a los ciudadanos chilenos damnificados con motivo de la inundacion de Mendoza.

b) En el segundo comunica que ha resuelto incluir entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso en el actual período de sesiones, el proyecto que agrega al departamento de Imperial la subdelegacion de Tirúa.

A sus antecedentes.

c) Con el tercero remite un proyecto de la Municipalidad de Iquique para hacer obligatorio el servicio de desagües.

A Comision de Hacienda.

d) I con el último acompaña una presentacion de la Municipalidad de Pica, acerca de la interpretacion de los artículos 45 i 50 de la lei de 22 de diciembre de 1891.

A Comision de Constitucion, Lejislacion i Justicia.

El señor Barros Borgoño (Ministro de Relaciones Esteriores) hizo indicacion para eximir del trámite de Comision i discutir inmediatamente el proyecto que autoriza la inversion de 10,000 pesos oro en ausiliar a los damnificados chilenos de Mendoza.

Se aceptó esta indicacion por asentimiento unánime.

En la misma forma se aprobó en jeneral i particular el proyecto indicado, que dice así:

«Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta la cantidad de diez mil pesos oro en ausiliar a los ciudadanos chilenos damnificados con motivo de la reciente inundacion ocurrida en Mendoza.»—JORJE MONTT.—*Luis Barros Borgoño.*

A indicacion del señor Barros Borgoño (Ministro de Relaciones Esteriores) se acordó comunicarlo al Honorable Senado sin esperar la aprobacion del acta.

El señor Mac-Iver don David hizo indicacion para eximir del trámite de Comision i discutir ántes de la órden del dia el proyecto relativo a la segrega cion de la subdelegacion de Tirúa del departamento de Cañete.

Usó de la palabra el señor Edwards don Eduardo i la indicacion fué aprobada por 27 votos contra 8.

El señor Feliú hizo dos indicaciones:

Una para que se diera preferencia, en seguida del proyecto para el cual la habia solicitado el señor Mac-Iver, al proyecto sobre aplicacion de reglas de procedimiento en las Cortes de Apelaciones.

Fué desechada por 22 votos contra 13.

I la segunda para tratar a continuacion del anterior del proyecto sobre creacion de un nuevo Juzgado en Santiago.

Se desechó por 24 votos contra 13.

El señor Valdes Valdes (Presidente) manifestó que habiéndose aumentado las horas de sesion era posible que la interpelacion formulada por el señor Bascuñan al señor Ministro de Industria terminara ántes de levantarse la sesion i que en este caso i en conformidad a lo manifestado por el señor Ministro del Interior, quedaba entendido que seguiria la interpelacion formulada por el señor Silva Cruz i despues de ésta la dirijida por el señor Vergara al señor Ministro de Guerra.

Se puso en discusion jeneral i particular el proyecto de lei propuesto por los señores Pleiteado, Pinto Agüero i Mac-Iver don David sobre segregacion de la subdelegacion de Tirúa.

El señor Montt hizo indicacion para que el proyecto volviera a Comision; se dió, en seguida, por retirada, quedando el proyecto para segunda discusion a solicitud del señor Lámas.

Continuó la segunda discusion de la partida 37, Beneficencia, del presupuesto del Ministerio del Interior.

Se hicieron las siguientes indicaciones:

Por el señor Videla para que el ítem 22, al Hospital de Putaendo, se eleve a 4,000 pesos, i el ítem 24, al de los Andes, a 9,000 pesos.

Por el señor Palacios, para que los 4,000 pesos solicitados por el señor Tocornal para un lazareto en Búlnes, despues del ítem 80, se den al Hospital.

Por el señor Balmaceda para que despues del ítem 73 se intercale el siguiente:

Item ... Para el sostenimiento del Hospicio de la Serena..... $ 8,000

Por el señor Guarello para agregar a esta partida el siguiente:

Item ... Subvencion a las sociedades de obreros u obreras, de ahorros o socorro mutuo, existentes con personería jurídica en 31 de diciembre de 1894... $ 50,000

Esta subvencion se les distribuirá por el Ejecutivo a proporcion del número de socios activos de cada sociedad i al número de enfermos que las segundas hayan atendido durante el año espresado.

Por el señor Lazcano para que el ítem 6, al Hospital de Antofagasta, se eleve a 12,000 pesos.

Por el señor Ossa para que se agregue a la partida el siguiente:

Item ... Por asignacion de 240 pesos anuales a cada una de las seis hermanas que atienden al Hospital de San Bernardo..... $ 1,440

Por el señor Errázuriz don Javier para que el ítem 37, al Hospital de San Fernando, se eleve de 10,000 a15,000 pesos.

Por el señor Lámas para que en seguida del ítem 104 se intercale el siguiente:

Item ... A la Casa de Purísima de Constitucion..... $ 1,000

Cerrado el debate se dieron por aprobados los ítem no objetados i se procedió a votar los ítem modificados i agregados por la Honorable Cámara de Senadores i las indicaciones formuladas. El resultado fué el siguiente:

Puesto en votacion el ítem 15, para el hospital de Coquimbo, que fué elevado por el Honorable Senado a 6,000 pesos, se aprobó por 52 votos contra 4.

El ítem 18, para el hospital de Combarbalá, 2,500 pesos, fué aprobado por 51 votos contra 5.

Los ítem 19 i 20, 21, 52, 59, 60, 66, 69 i 70 correspondientes a los hospitales de Ligua, Illapel, Melipilla, Concepcion, Angol, Collipulli, Valdivia, Llanquihue i Ancud, respectivamente, se dieron por aprobados en la misma forma que el ítem 18.

El ítem 113, que fué elevado por el Honorable Senado i que consigna fondos para la Escuela-taller de Concepcion de los salesianos, fué votado nominalmente, a peticion del señor Feliú, resultando aprobado por 29 votos contra 27.

Votaron por la afirmativa los señores:

Alfonso, Barriga, Besa, Bunster, Correa, Délano don Alfredo, Díaz B., Donoso Vergara, Edwards don Eduardo, Edwards don Guillermo, Errázuriz don Javier, Errázuriz Urmeneta, Espiñeira, Ferrada, González E., Irarrázaval, Lámas, Mira, Ochagavía, Ossa, Prieto Hurtado, Scotto, Silva Vergara, Tocornal, Urrejola, Valdes Valdes, Vidal, Videla, Walker Martínez.

Votaron por la negativa los señores:

Balmaceda, Bannen, Barros, Bello Codecido, Boizard, Corvalan, Feliú, Fisher, Guarello, Herboso

Ibáñez, Jordan, Lazcano, Meeks, Palacios, Pinto Agüero, Pleiteado, Robinet, Salinas, Sanfuentes, Sanhueza Lizardi, Silva Cruz, Silva Ureta, Soto, Velázquez don José, Velázquez don José D., Vergara.

El ítem nuevo del Honorable Senado que consulta 40,000 pesos para ausiliar a la Sociedad de Beneficencia de Valparaiso para repartirlo entre los hospitales de la misma ciudad, fué aprobado por 51 votos contra 4.

Por la misma votacion anterior se dió por aprobado el ítem que consulta 4,000 pesos para el hospital de Doñihue.

El ítem que consulta fondos para ausiliar a la Sociedad de la Infancia de Santiago, fué aprobado por unanimidad.

La indicacion del señor Lazcano para aumentar el ítem 6 a 12,000 pesos, fué aprobada por 45 votos contra 11.

La indicacion del señor Edwards don Guillermo para consultar 1,000 pesos para instrumentos del hospital de Elqui, fué aprobada por 51 votos contra 5.

La indicacion del señor Videla se dió por aprobada con la misma votacion anterior.

La del señor Meeks se dió tambien por aprobada en la misma forma.

La indicacion del señor Espiñeira, para elevar a 15,000 pesos el ítem relativo al hospital de Rancagua, fué aprobado por 44 votos contra 13.

La indicacion del señor Errázuriz don Javier, para elevar el ítem 37, hospital de San Fernando, a 15,000 pesos, se dió por aprobada.

La del señor Lámas, relativa al ítem 47, hospital de Cauquénes, para elevarlo a 7,000 pesos, se dió tambien por aprobada.

La del mismo señor Diputado, para elevar a 7,000 pesos el ítem relativo al hospital de Constitucion, fué aprobada por 46 votos contra 11.

La del señor Ossa, para elevar a 6,000 pesos el ítem relativo al hospital de San Cárlos, se dió por aprobada.

La del mismo señor Ossa, para elevar a 20,000 pesos el ítem relativo al hospital de Chillan, fué aprobada por 41 votos contra 14.

La del señor del Campo, para elevar a 7,000 pesos el ítem relativo al hospital de Collipulli, fué aprobada por 29 votos contra 26.

La del señor Mundt, para elevar a 7,000 pesos el ítem relativo al hospital de Lebu, fué aprobada por 48 votos contra 6.

La del señor Besa, para elevar a 5,000 pesos el ítem relativo al hospital de Arauco, fué aprobada por 49 votos contra 5.

La del señor Yáñez, para elevar a 5,000 pesos el ítem relativo al hospital de Valdivia, fué aprobada por 35 votos contra 18.

La del señor Mira, para elevar a 4,000 pesos el ítem relativo al hospital de Osorno, fué aprobada por 46 votos contra 8.

La del señor Balmaceda, para consultar un ítem de 8,000 pesos para el sostenimiento del hospicio de la Serena, fué aprobada por 43 votos contra 14.

La del señor Alfonso, para consultar un ítem de 5,000 pesos para un lazareto en Ovalle, fué aprobada por 37 votos contra 17.

La del señor Verdugo, para elevar a 3,000 pesos el ítem relativo al lazareto de San Felipe, fué aprobada por 45 votos contra 8.

La del señor Espiñeira, para consultar un ítem de 5,000 pesos para el lazareto de Rancagua, fué aprobada por 43 votos contra 11.

La del señor Tocornal, modificada por el señor Palacios, para consultar un ítem de 4,000 pesos para el hospital de Búlnes, fué aprobada por 46 votos contra 8.

La del señor Lámas, para elevar a 1,100 pesos el ítem relativo al lazareto de Cauquénes, fué aprobada por 53 votos contra 2.

La del señor Tocornal, para consultar un ítem de 2,000 pesos para una dispensaría en Yungai, fué aprobada por 40 votos contra 12.

La del señor Montt, para elevar de 120,000 a 195,000 pesos el ítem relativo a la Casa de Orates de Santiago, fué aprobada por 36 votos contra 19.

La del señor Lámas, para consultar un ítem de 1,000 pesos para la Casa de Purísima de Constitucion, fué aprobada por 33 votos contra 23.

La del señor Verdugo, para elevar a 15,000 pesos el ítem 111 relativo a la Congregacion de las Hermanas Hospitalarias de San José, establecidas en San Felipe, fué aprobada por 33 votos contra 21.

La del señor Silva Vergara, para elevar a 3,000 pesos el ítem relativo a la Escuela-Taller de Talca, fué aprobada por 30 votos contra 25.

Votado el ítem de 2,400 pesos aprobado por la otra Cámara, relativo a la misma Escuela-Taller de Talca, fué aprobado por 31 votos contra 26.

La indicacion del señor Ossa, para consultar un ítem de 1,440 pesos por asignacion de 240 pesos anuales a cada una de las monjas que atienden el Hospital de San Bernardo, fué aprobada por 38 votos contra 18.

La del señor Guarello, para consultar un ítem de 50,000 pesos para subvencionar a las sociedades de obreros del pais, fué desechada por 32 votos contra 23.

Votaron por la afirmativa los señores:

Balmaceda, Barros, Bello Codecido, Boizard, Corbalan, Feliú, Ferrada, Fisher, Guarello, Herboso, Jordan, Lazcano, Meeks, Pinto Agüero, Pleiteado, Salinas, Sanfuentes, Sanhueza Lizardi, Silva Cruz, Silva Ureta, Velázquez don José i don José D., i Vergara.

Votaron por la negativa los señores:

Alfonso, Barriga, Besa, Bunster, Correa, Délano don Alfredo, Díaz B., Edwards don Eduardo i don Guillermo, Errázuriz E. don Rafael, Errázuriz don Javier, Errázuriz Urmeneta, Espiñeira, Gazitúa, González E., Irarrázaval, Lámas, Mathieu, Mira, Montt, Mundt, Ochagavía, Ossa, Prieto Hurtado, Robinet, Scotto, Silva Vergara, Soto, Urrejola, Vidal i Walker M.

Se abstuvieron de votar los señores Palacios, Bannen i Fernández Albano.

La del señor Gazitúa, para restablecer los ítem del presupuesto de 1894 relativos a médicos de ciudad, desde el 149 inclusive el 181, fué desechada por 53 votos contra 3.

Las otras indicaciones del mismo señor Diputado, para que en caso de ser rechazada la anterior, se restablezcan los ítem relativos a los médicos de ciudad de las provincias del sur, fué retirada por su autor.

Puesta en segunda discusion la partida 38, Beneficencia, gastos variables, conjuntamente con las indicaciones formuladas, suscitóse un incidente acerca de una peticion del señor Silva Cruz para suspender la sesion. Usaron de la palabra los señores Montt, Walker Martinez, Besa (primer vice-Presidente) i Valdes Valdes (Presidente).

El señor Silva Cruz formuló indicacion para suspender la sesion, i fué aceptada por el señor Valdes Valdes (Presidente) a peticion del señor Besa.

Continuó la segunda discusion de la partida 38, Beneficencia, gastos variables, i se hicieron las siguientes indicaciones, ademas de las ya formuladas en sesion de 31 de diciembre:

Por el señor Díaz Besoain para agregar el siguiente:

Item ... Al Hospital de Vichuquen, por una sola vez, 1,300 pesos.

Por el señor Ferrada para intercalar el siguiente:

Item ... Al Hospital de Linares, por una sola vez, 3,000 pesos.

Por el señor Mathieu para agregar el siguiente:

Item ... Para devolver a la Junta de Beneficencia de Malchen los fondos que facilitó para la conclusion del Hospital, 8,000 pesos.

Por el señor Fisher para agregar éste:

Item ... A la Casa de Providencia de Limache para construccion de un asilo, 5,000 pesos.

Por el señor Lazcano:

Item ... Para construccion de un hospital en Tocopilla, 5,000 pesos.

Por el señor Ochagavía para agregar el siguiente:

Item ... Para combatir la viruela en el departamento de Rere, 2,000 pesos.

Por el señor Salinas para agregar el siguiente:

Item ... Para construccion de un hospital en Huara destinado a los enfermos de las pampas de Tarapacá, 40,000 pesos.

Por el señor Vidal:

Item ... Ausilio estraordinario para reparaciones del Hospital de Curicó, 5,000 pesos.

Por el señor Balmaceda:

Item ... Ausilio estraordinario al Hospital de la Serena, 15,000 pesos.

Por el señor Meeks:

Item ... Para construccion de un lazareto en Quillota, 10,000 pesos.

Por el señor Herboso:

Item ... Para continuar la construccion de la Casa del Buen Pastor de Quillota, 5,000 pesos.

Cerrado el debate se dieron por aprobados los ítem no objetados.

El ítem introducido por el Honorable Senado de 25,000 pesos para ausiliar alguna institucion en Santiago que tenga por objeto la proteccion de la infancia, fué aprobado por 49 votos contra 2.

El ítem introducido por el Honorable Senado de 5,000 pesos, como ausilio por una sola vez a la Escuela-Taller que mantienen en Santiago los Padres Salesianos, fué aprobado por 29 votos contra 24.

La indicacion del señor Ossa, para consultar 2,000 pesos como ausilio al Hospital de San Bernardo para compra de medicina, fué aprobada por 40 votos contra 11.

La del señor Alfonso, para elevar a 40,000 pesos la subvencion a la Sociedad Protectora de la Infancia de Santiago, fué aprobada por 31 votos contra 19.

La del señor Balmaceda, relativa al Hospital de la Serena, fué aprobada por 30 votos contra 18.

La del señor Montt, para mejoras i gastos estraordinarios de la Casa de Orates, 132,000 pesos, fué aprobada por 28 votos contra 17.

La del señor Díaz Besoain, relativa al Hospital de Vichuquen, fué aprobada por 41 votos contra 4.

La del señor Ferrada, relativa al Hospital de Linares, fué aprobada por 41 votos contra 5.

La del señor Mathieu, relativa a la Junta de Beneficencia de Malchen, fué aprobada con 2 votos en contra.

La del señor Fisher, relativa a la Casa de la Providencia de Limache, fué aprobada con 2 votos en contra.

La del señor Lazcano, relativa al Hospital de Tocopilla, fué aprobada por 36 votos contra 11.

La del señor Ochagavía, relativa a combatir la viruela en Rere, fué aprobada por 34 votos contra 11.

La del señor Salinas, relativa al Hospital de Huara, fué desechada por 24 votos contra 20.

La del señor Vidal, relativa al Hospital de Curicó, fué aprobada por 37 votos contra 7.

La del señor Meeks, relativa a un lazareto en Quillota, fué desechada por 25 votos contra 16.

La del señor Herboso, relativa a la Casa del Buen Pastor de Quillota, fué aprobada por 33 votos contra 9.

Se puso en segunda discusion la partida 39, curso de matronas, conjuntamente con la indicacion del señor Alfonso para consignar el siguiente:

Item ... Para reparaciones en la escuela de matronas..... $ 3,000

La partida fué aprobada por asentimiento unánime, i la indicacion del señor Alfonso por 26 votos contra 9.

Puesta en segunda discusion la partida 42, Consejo de Hijiene, el señor Corbalan hizo indicacion para que el ítem de 20,000 pesos agregado por la Honorable Cámara de Senadores «para la fundacion de un laboratorio bacteriolójico», se elevara a 50,000 pesos i se redactara así:

«Para contribuir a la fundacion de un laboratorio bacteriolójico, 50,000 pesos.

Se dió por aprobada la partida.

La indicacion del señor Corbalan se aceptó por 25 votos contra 7.

Habiendo llegado la hora, se levantó la sesion.

Eran las 7 P. M.

Se dió cuenta:

1.° De la siguiente mocion:

«Honorable Cámara:

El profesor de escultura de la Seccion Universitaria, don Nicanor Plaza, acaba de iniciar su espediente de jubilacion: despues de largos años de enseñanza i de labor incesante, siente que su vista fatigada i su

salud delicada le impiden continuar en el trabajo. El autor de obras tan conocidas i celebradas en Europa i América, tales como Caupolican, Susana, Eva, Jugador a la chueca, Quimera, Abandonada i tantas otras que constituyen un orgullo del arte nacional, no ha podido, por una omision de la lei, recibir siquiera los premios que se otorgan a veces a simples traducciones o recopilaciones de otras obras.

Como un modesto estímulo a su trabajo artístico, débil recompensa a servicios efectivos que tanto brillo han dado al pais, tenemos el honor de proponer el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Concédese al profesor de escultura, don Nicanor Plaza, el derecho de jubilar con la suma de ciento cincuenta pesos mensuales.

Santiago, 10 de enero de 1895.—*Cárlos T. Robinet*, Diputado por Copiapó.—*Rafael Errázuriz U.*

2.° Del siguiente oficio:

«Tocopilla, 10 de enero de 1895.—En cumplimiento al artículo 54 de la lei de municipalidades tengo el honor de enviar a V. E. un ejemplar del presupuesto de entradas i gastos del año de 1895 aprobado por la Ilustre Municipalidad en sesion de 18 de diciembre i por la Asamblea de Electores en 30 de diciembre de 1894.

Dios guarde a V. E.—*Manuel Henríquez*, primer alcalde.»

El señor VALDES VALDES (Presidente).—El honorable Diputado por Tarapacá me ha pedido la palabra para ántes de la órden del dia.

Puede usar de la palabra Su Señoría.

El señor MAC-IVER (don David).—La he pedido, señor Presidente, para rogar a la Cámara que acuerde continuar ántes de la órden del dia la discusion del proyecto que quedó ayer para segunda discusion por haberlo pedido el honorable Diputado señor Lámas.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—En discusion la preferencia solicitada por el señor Diputado por Tarapacá.

El honorable Ministro de Justicia me ha pedido la palabra para ántes de la órden del dia.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor RENJIFO (Ministro de Justicia).—He recibido un oficio de la Cámara en el que se me trasmite una pregunta dirijida por el honorable Diputado por Temuco, señor Pleiteado, al que habla, relativa a si tenia conocimiento de cierta sentencia que afectaba la honorabilidad de la persona que habia sido nombrada para el puesto de promotor fiscal de Iquique.

No me habia sido posible contestar ántes al señor Diputado porque me he visto, en los dias anteriores, en la necesidad de atender en el Senado a la discusion del presupuesto del Ministerio de mi cargo.

Con motivo de la pregunta a que he aludido, diré a Su Señoría que conozco la sentencia i el espediente a que se ha referido, i puedo asegurar a la Cámara que nada hai en estos antecedentes que pueda afectar la honorabilidad de la persona que ha sido designada para ocupar el puesto de promotor fiscal de Iquique.

Por el contrario, el fallo pronunciado por la Corte de la Serena lo absuelve, declarando que no hai absolutamente mérito para proceder en su contra.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—El honorable Diputado por Coquimbo ha pedido la palabra para ántes de la órden del dia.

Puede usar de la palabra el honorable Diputado.

El señor FELIU.—Voi a permitirme rogar de nuevo a la Honorable Cámara que se sirva conceder preferencia para ántes de la órden del dia, inmediatamente despues del proyecto a que se ha referido el honorable Diputado por Tarapacá, al que se tiene por objeto hacer estensivas a todas las cortes de la República ciertas reglas de procedimiento en uso en la Corte de Apelaciones de Santiago.

Por no estenderme demasiado en la sesion anterior no quise esplicar cuáles eran estas reglas de procedimientos que creia conocidas de todos mis honorables colegas; pero como no tuve la fortuna de que fuera aceptada mi indicacion, voi a dar las razones que la justifican.

Este proyecto es sencillísimo i no quitará mayor tiempo a la Cámara. En él se trata de que todas las cortes de la República, lo mismo que la de Santiago, no puedan ponerse en acuerdo durante las cuatro horas destinadas a la vista de las causas.

En la Corte de Santiago se puede tambien suspender, por enfermedad u otra causa, la vista de una causa i en las demas de la República no puede esto hacerse, lo que es evidentemente inconveniente.

La Comision ha prestado un informe favorable, pues se ha reconocido que ha sido una verdadera omision de la lei no estender estas reglas adoptadas para la Corte de Santiago a todas las Cortes. Creo que bastará la sola lectura del proyecto para que los señores Diputados se convenzan de su sencillez i conveniencia.

El señor BELLO CODECIDO.—Rogaria al honorable Ministro de Industria i Obras Públicas que se sirviera remitir a la Cámara todos los datos i antecedentes que existan relativamente a la inversion de los fondos i a las entradas de la Esposicion de Minería.

El señor SILVA CRUZ.—Voi a decir solamente una palabra en apoyo de la indicacion formulada por el honorable Diputado por Coquimbo, i lo hago como miembro de la Comision que informó este proyecto.

La Comision no vaciló un instante para prestar su aprobacion a este proyecto, porque en él se trata solo de equiparar su trabajo a todos los tribunales de segunda instancia, pues no hai razon alguna plausible para que la Corte de Santiago tenga mayor cantidad de trabajo que las demas Cortes de la República.

A las medidas a que ha aludido el honorable Diputado por Coquimbo hai que agregar otra mas, la relativa a que principiada la vista de una causa no debe interrumpirse, i no alcanzando a hacerse en un dia se continúe en el dia siguiente para evitar que se interrumpa la continuidad del debate i consultar así el mejor acierto del fallo.

La Comision no vaciló un instante en cuanto a la conveniencia que existe en hacer estensivas a todas las Cortes unas mismas reglas de procedimientos.

El señor PALACIOS.—Siento no haber estado presente cuando se leyó el acta, porque he visto que

en *El Ferrocarril* se me hace aparecer como votando negativamente la indicacion del honorable Diputado por Valparaiso, señor Guarello, i temo que en el acta se haya incurrido en el mismo error.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Advierto al señor Diputado que entre *El Ferrocarril* i el acta no hai relacion alguna. La primera es una version absolutamente particular.

El señor PALACIOS.—De todos modos deseo dejar constancia de que yo no voté en contra de la indicacion del señor Guarello sino que me abstuve por la misma razon que dió el señor Bannen, esto es, porque, no habiendo estado presente en la discusion, no conocia el alcance de la indicacion del honorable Diputado por Valparaiso.

Cerrado el debate se procedió a votar las indicaciones formuladas.

Las indicaciones de los señores Mac-Iver i Feliú se dieron por aprobadas por asentimiento unánime.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Corresponde, en consecuencia, entrar, ántes de la órden del dia, a la discusion del proyecto a que se ha dado preferencia a indicacion del honorable Diputado por Tarapacá, señor Mac-Iver.

El señor SECRETARIO.—Dice así:

«Artículo único.—Segrégase del departamento de Cañete i agrégase al departamento de Imperial la subdelegacion de Tirúa.»

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Como consta de un solo artículo, lo pondremos en discusion jeneral i particular a la vez.

Acordado.

Está el proyecto en segunda discusion.

El señor MAC-IVER (don David).—Talvez ayer no fuí bastante esplícito al dar las razones que justifican este proyecto i por eso el honorable Diputado por Cauquénes creyó de su deber pedir que quedara para segunda discusion.

Voi a agregar hoi algunas observaciones que, espero, han de satisfacer al honorable Diputado.

El Gobierno, a fines del año 93, presentó un mensaje al Congreso en el que proponia la modificacion de los límites de varios departamentos i comunas.

En la parte que se refiere a este departamento dice lo siguiente:

«Segun la division actual de la provincia de Arauco, el territorio comprendido entre los rios Imperial i Tirúa i limitado al oriente por la cordillera de Nahuelbuta i el rio Rumalhue i al poniente con el mar, forma la subdelegacion 9.ª del departamento de Cañete.»

Los numerosos habitantes de esa localidad viven separados de la autoridades del departamento por grandes distancias i sobre todo por la cordillera de Nahuelbuta, que durante ocho meses del año les impide casi por completo toda comunicacion.»

«De aquí se orijinan gran número de dificultades para la administracion i para el comercio que pueden subsanarse segregando del departamento de Cañete la indicada subdelegacion 9.ª de Tirúa para anexarla al departamento de Imperial. Con esta distribucion, el servicio se hará fácilmente con Carahue, que se encuentra sobre el rio Imperial i a corta distancia de esta aislada rejion.»

Se ve, pues, que el Gobierno reconocia hace un año la necesidad imperiosa de modificar la condicion en que hasta hoi se encuentran los habitantes de esta subdelegacion, situacion que podemos salvar desde luego con un poco de buena voluntad.

Me parece que el honorable Diputado por Cauquénes, en vista de las razones que acabo de dar, no insistirá en su oposicion.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—¿Algun señor Diputado desea usar de la palabra?

Cerrado el debate.

Si ningun señor Diputado se opone, daré por aprobado el proyecto.

Aprobado.

El señor MAC-IVER (don David).—Rogaria a la Cámara que prestara su asentimiento para que este proyecto pase al Senado sin esperar la aprobacion del acta.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Si no hai inconveniente por parte de la Cámara, se comunicará al Senado sin esperar la aprobacion del acta.

Acordado.

Corresponde discutir el proyecto a que se ha dado preferencia a indicacion del honorable Diputado por Coquimbo.

El señor SECRETARIO.—Dice así:

«Artículo único.—Desde la fecha de la promulgacion de esta lei rejirán, respecto de la Corte Suprema i de todas las Cortes de Apelaciones de la República, las prescripciones de los artículos 6, 7 i 9 de la lei de 19 de enero de 1889, relativa a la division en Salas de la Corte Suprema i de la Corte de Apelaciones de Santiago.»

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Como consta de un solo artículo, se discutirá en jeneral i particular a la vez, si nadie se opone.

Acordado.

¿Algun señor Diputado desea usar de la palabra?

El señor BELLO CODECIDO.—Me felicito, señor Presidente, de que se haya presentado este proyecto, porque creo que él vendrá a producir muchos bienes para la pronta i correcta administracion de justicia.

En Valparaiso, donde funciona la Corte de Apelaciones desde hace solo tres años, existe un recargo de mas de quinientas causas que están aguardando su resolucion, i creo que con la estension de las reglas de procedimiento que existen en la Corte de Santiago, desaparecerá este mal que cada dia toma mayores proporciones.

Por estas razones, daré con gusto mi voto al proyecto que se discute.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—¿Algun señor Diputado desea usar de la palabra?

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si nadie exije votacion, daria por aprobado el proyecto.

Aprobado.

El señor FELIU.—Rogaria a la Cámara que, si no tiene inconveniente, se sirviera permitir que se comunique al Senado sin esperar la aprobacion del acta.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Si

nadie se opone, se hará como lo solicita el honorable Diputado.

Acordado.

Entrando en la órden del dia, corresponde ocuparse de la interpelacion formulada por el honorable Diputado por Santiago, señor Bascuñan, que ha propuesto el nombramiento de una comision parlamentaria.

El señor BASCUÑAN SANTA MARIA.—Antes de contestar al honorable Ministro, debo declarar una vez mas ante la Cámara que al presentar esta cuestion de esclusiva administracion no me guia ningun interes político sino el deseo de servir i cooperar a una administracion honrada i que corresponda a la confianza pública. Mis honorables colegas saben que ántes que interes por la política tengo el interes que nace de correjir los males que se notan en la administracion pública, tarea ingrata pero que estimo necesaria a los intereses del pais...

En este sentido rechazo, señor Presidente, la aseveracion hecha por el señor Diputado por Búlnes i siento que este honorable colega, interpretando mal intenciones ajenas, tome esto como base de una defensa.

Comprendo que el honorable Diputado tenga vivo interes en defender la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles, así como comprendo tambien que hai en Su Señoría circunstancias especiales que no obran en el ánimo de los demas colegas de esta Cámara i que justifican la defensa acalorada que Su Señoría ha hecho del Director Jeneral, i respetando esos poderosos motivos paso a contestar al honorable Ministro de Industria.

El señor PALACIOS.—¿Me permite el honorable Diputado?

El señor BASCUÑAN SANTA MARIA.—Con mucho gusto.

El señor PALACIOS.—El señor Diputado ha hecho mucho hincapié en que yo he hablado defendiendo al Director Jeneral de Ferrocarriles por ciertos motivos especiales i no solo por el deber de defender a un funcionario ausente que no puede venir aquí a defenderse.

Como estas palabras de Su Señoría me colocan en una situacion molesta, yo rogaria al señor Bascuñan que, con la franqueza i enerjía que creo lo caracteriza i de que ha dado pruebas en las sesiones pasadas, se sirviera decirme cuáles son esos motivos especiales tan poderosos que ha podido tener el Diputado que habla, i que son distintos del deber que tiene todo amigo de defender a su amigo cuando se le ataca por la espalda.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Yo agradeceria a los señores Diputados que no arrastrasen el debate a un terreno en que talvez seria difícil obrar con calma. Es evidente que todos estamos animados, en éste como en los demas asuntos, del mejor espíritu, i convencido de esto, puede el honorable Diputado por Santiago seguir en el uso de la palabra.

El señor PALACIOS.—Cuento con el asentimiento del señor Diputado.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Yo rogaria al señor Diputado que se sirviera no interrumpir.

El señor PALACIOS.—Yo desearia, sin embargo, que el señor Diputado dijera cuáles son aquellos motivos que me atribuye. Si no, me veria obligado a pedirle esplicaciones en otro terreno.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Permítame el señor Diputado. Su Señoría tiene la palabra i usará de ella despues del señor Ministro. Le ruego, pues, que guarde perfecta calma i tranquilidad.

El señor PALACIOS.—Es lo que quiero, señor Presidente.

El señor BASCUÑAN SANTA MARIA.—Yo creo mejor decir esos motivos especiales a que se refiere el señor Diputado, fuera de la Sala.

El señor PALACIOS.—Pero miéntras tanto, le agradeceré a Su Señoría que no me deje bajo el peso de una observacion como la que he tenido a bien formular.

El señor VALDES VALDES (Presidente, *agitando la campanilla*). — Permítame señor Diputado.

Su Señoría hablará a su tiempo. Por ahora, le ruego que tenga calma. Espero que se evitarán las interrupciones.

Puede continuar el honorable Diputado por Santiago.

El señor BASCUÑAN SANTA MARIA.—Para poder contestar, señor Presidente, necesito que el honorable Ministro de Industria se sirva contestarme algunas preguntas que estimo indispensables.

¿Ha encontrado Su Señoría que el cuadro comparativo presentado por mí ante la Cámara i que marca las utilidades, pérdidas, entradas i gastos del ferrocarril para el año 1893 i los once meses de 1894, tiene algun error o no es copia fiel del cuadro oficial que me ha sido remitido por conducto de Su Señoría?

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Por motivos ajenos a mi voluntad, no he podido imponerme del discurso pronunciado por el honorable Diputado por Santiago, sino muchos dias despues de que fué él pronunciado en esta Honorable Cámara.

Su Señoría retardó, o la retardó la prensa, la publicacion de su discurso. No sé el oríjen de esta demora. El hecho es que todos estamos habituados a ver reproducidos al dia siguiente con mas o ménos exactitud, en los diarios, los discursos que aquí se pronuncian.

Esto es lo que ha sucedido con la contestacion que yo dí al discurso de Su Señoría, i a este respecto debo declarar que esta publicacion se hizo sin intervencion alguna de mi parte. Ni ántes de que se publicara escribí una sola línea, ni entregué a nadie los datos que me sirvieron para contestar a Su Señoría.

Mi discurso fué publicado al dia siguiente, correspondiendo en jeneral al propósito que yo perseguia.

Como he dicho, el discurso del honorable Diputado por Santiago se publicó algunos dias despues del en que se publicó la contestacion que dió el que habla a las preguntas de Su Señoría, i esto quiero dejarlo establecido de una manera especial, porque esplica el hecho de que no ha sido posible hacer un estudio detenido de las observaciones del honorable Diputado por Santiago en el tiempo que medió entre

la publicacion de su discurso i el dia en que él fué pronunciado.

Debo principiar declarando que no es mi ánimo entrar a hacerme cargo de los datos numéricos, exámen de libros, etc., i demas argumentos de esta naturaleza aducidos por el honorable Diputado por Santiago, exámen i análisis que me encuentro verdaderamente incapaz de hacerlo.

A este mismo respecto voi todavía mas allá: creo que no corresponderia a los deberes que debo cumplir en el puesto a que he tenido el honor de ser llamado ocupando mi tiempo en la revision de los libros de una empresa como la de los ferrocarriles.

Tomando, pues, el único camino correcto que he encontrado, pedí a la Direccion de los Ferrocarriles hiciera estudios completos sobre este asunto, sobre la exactitud de las cifras i las deducciones que de éstas se desprenden.

Pero la Honorable Cámara comprenderá que si el señor Diputado por Santiago ha tenido bastante tiempo para formular sus cargos, todo el que haya creido por conveniente, es natural tambien que para la contestacion se dé suficiente tiempo a fin de imponerse por completo de los cargos i estudiar el asunto. Pues bien, la Direccion de los Ferrocarriles me comunicó que estos datos me serian entregados pronto, pero hasta este momento no los he recibido.

Por otra parte, la verdad es que no he gastado yo un esfuerzo mui especial para el pronto despacho de este negocio, por cuanto no he querido que la empresa de los ferrocarriles desatienda el buen servicio por prestar atencion preferente a este asunto, que ha de ser estudiado en todos sus detalles por la comision parlamentaria, cuyo nombramiento ha pedido el honorable Diputado.

Por esta última razon tambien, el Ministro al usar de la palabra no ha tenido otro propósito que contestar los cargos que a él se podian referir. No le pareció de ninguna manera correcto entrar a los detalles, por cuanto entónces no tendria razon de ser el nombramiento de una comision parlamentaria, la cual se apresuró a aceptar el Ministro por ser de conveniencia pública.

Despues de esto, la verdad es que yo no he creido conveniente que la Cámara continuara ocupándose en los detalles de si en tal mes de 1893 hubo tal o cual cargo i si en el mismo mes de 1894 correspondió esa carga con ese gasto, etc. Si a esto entráramos, llegaria la Cámara a una discusion para la cual no está preparada, porque es imposible que llegue al conocimiento exacto de todos los detalles i a sus precisas deducciones, i esto es materia de la comision parlamentaria.

Por lo demas, esta idea que insinúo, está de acuerdo con las prácticas parlamentarias: cuando se trata de un negocio engorroso, del cual no es posible que la Cámara se forme un cabal conocimiento, ¿no se ha nombrado siempre una comision que investigue lo que ocurre i presente el informe del caso? Pues bien; en este caso, con mayor razon, se debe nombrar a esa comision que es necesaria e indispensable; pues, de otro modo, no se llegará a tener conocimiento completo de lo sucedido.

Por consiguiente ¿habrá conveniencia de que la Cámara éntre al terreno de los detalles? En mi concepto, nó; lo declaro con franqueza.

La conveniencia está en que estudie este asunto la comision que ha de ser nombrada, ya que ha sido pedida en nombre de la Cámara i aceptada con gusto por el Gobierno, como una insinuacion ventajosa.

Creo, pues, que la accion de la Cámara sobre este asunto ha terminado; son los actos administrativos los que pueden dejar en tela de juicio si el Ministro ha obrado bien o mal, al aprobar tal o cual acuerdo del Consejo de los Ferrocarriles, si ha invadido sus atribuciones, si ha permitido que el Director fulano o zutano se apartara del cumplimiento de su deber. Estos actos creo que están convenientemente presentados en forma de observacion o de cargos en el seno de la Honorable Cámara. Pero me parece que la administracion interna, las operaciones de sumas, resta, multiplicacion i division, son estrañas al conocimiento de la Cámara, tanto mas cuanto que se va a nombrar una comision, que careceria de objeto, si la Cámara entrase en esos detalles. A lo ménos yo, por mi parte, declararia que el nombramiento de la Comision carecia de oportunidad, desde que la Cámara se pronunciara sobre el particular.

Me ha parecido conveniente entrar en estas esplicaciones por no existir los datos o la apreciacion de ellos que solicita Su Señoría; i he creido oportuno manifestar mi opinion a este respecto sin perjuicio de que, si la Cámara quiere desentenderse del estudio de los detalles por una Comision, i desea que se abandone el servicio público por presentar esos datos, haga el Ministro lo que se solicita, trayendo a la Cámara las cifras i los datos indicados. Si, por el contrario, el pensamiento de la Cámara es diverso, como creo que lo será, estaré por el nombramiento de una comision parlamentaria.

Sin embargo, en uno i otro caso me pongo a la disposicion de la Cámara.

El señor BASCUÑAN SANTA MARIA.—Como el honorable Ministro manifiesta no haberse impuesto de ese cuadro, dejo constancia ante la Cámara que ese cuadro, único en el cual me he fundado para establecer la disminucion de 2.000,000 en las utilidades del presente año, es exacto.

¿Encuentra US. conforme el cuadro comparativo que marca el aumento i disminucion de carga para los años 1893 i 94 i el gasto de carbon en relacion con la carga trasportada?

Por las mismas razones dejo constancia de que este cuadro oficial, que es el que me ha servido para establecer el aumento de la carga i el mayor gasto de carbon en el presente año, es tambien exacto.

Principió el señor Ministro por manifestar que él no daba gran importancia a los números, pues ellos pasan tan luego como se borra el recuerdo que de ellos queda, junto con agotarse la voz que los menciona.

En esto, señor Presidente, no estoi de acuerdo con el honorable Ministro, pues son precisamente los números los que comprueban con mayor exactitud las aseveraciones que he hecho, i esos números son tambien los que me indican que es necesario correjir la administracion económica de los ferrocarriles del Estado. Ellos no pasan, señor Presidente, ni se borran, puesto que quedan en los Boletines de se-

siones, i para que esos números se evaporen con la facilidad que cree el honorable Ministro es necesario que Su Señoría ponga algo de su parte i trate tambien de destruirlos con esos mismos números, tarea que en el caso actual es difícil realizar.

Los errores en que el señor Ministro incurrió en su primer discurso i que no pudo dejar pasar sin rectificar, quedan ocultos con sus propias declaraciones, al manifestar que no había podido disponer sino de muy poco tiempo para estudiar los documentos oficiales que tengo i que pasaré a manos de la Comision.

Su Señoría estrañaba de que yo no hubiese podido darme cuenta de la disminucion de las utilidades para el presente año, i me lo esplicaba con una sencillez estraordinaria, manifestándome que el que tiene un mediano conocimiento de los negocios no ignora que la cosecha de trigo de 1894 fué inferior en la mitad a la cosecha del 93.

No es tan sencillo para mí, señor Presidente, esplicarmelo con los datos que me suministra el señor Ministro, por cuanto sé que los ferrocarriles no solo sirven para trasportar trigo sino tambien otra clase de carga, i que si es cierto que la cosecha de trigo disminuyó, tambien lo es, segun el cuadro del movimiento de carga que tengo a la vista, que éste, léjos de disminuir, ha aumentado en unas cuantas toneladas, de tal manera que la disminucion de las cosechas de trigo no es razon que justifique la disminucion de las entradas, ya que los ferrocarriles no han movilizado ménos carga en el presente año.

Manifestó tambien el honorable Ministro que la Direccion de los Ferrocarriles creia que no eran exactos los cálculos relativos a la disminucion de las utilidades, i que tomando las cifras de todo el año en conjunto no existia una disminucion.

Los datos que me ha remitido la Direccion de Contabilidad, datos exactos i presentados con la mayor claridad, prueban lo aseverado por mí, i es estraño que la Direccion Jeneral que me los ha remitido no haya tomado nota de ellos ántes de aseverar que los datos suministrados por una oficina principal con la firma de su jefe i por conducto del Ministerio no son exactos.

Yo hago mas honor, señor Presidente, a la Direccion de Contabilidad, i declaro que esos datos son tan exactos i presentados con tanta claridad, que basta solo saber sumar para tomar en cinco minutos el valor de la diminucion del producto líquido del presente año sobre el de 1893, i esos datos suministrados oficialmente i con todos sus detalles nos indican tambien los excesos de gastos para el presente año i la ninguna regularidad que existe entre los gastos i las entradas.

Tambien el señor Ministro se estrañaba de que yo no comprendiera cómo disminuyendo las entradas no disminuian en proporcion los gastos i me lo esplicaba con el aumento de gastos que ocasionan las nuevas líneas en esplotacion, olvidando el señor Ministro que, entre otras, las líneas de Melipilla i Peumo dejan buenas utilidades i olvidando tambien que para el presupuesto de 1894 se consulta un ítem de 380,000 pesos para la esplotacion de esas líneas entregadas a la Administracion Jeneral.

He visto, señor Presidente, que disminuyen notablemente las entradas i aumentan tambien notablemente los gastos a pesar de dar buenas utilidades las nuevas líneas en esplotacion, agregándome el señor Ministro que esas líneas habian sido esplotadas unos cuantos meses del año pasado i en cambio se habian esplotado durante todo este año.

Esto es precisamente el motivo por que no comprendo cómo las líneas nuevas en esplotacion que dejan utilidades i cuyos gastos están consignados en el presupuesto, léjos de aumentar las utilidades las disminuyen. Para que el señor Ministro pueda hacer observaciones como las que refuto, es necesario olvidar que en todo ferrocarril, cuando aumentan los gastos en líneas de buena esplotacion, aumentan tambien las entradas, i no disminuyen cuando esas líneas son productivas como para citar la de Melipilla i Peumo, por ejemplo.

Ya que el honorable Ministro insiste tanto en demostrar que la disminucion de las utilidades en el presente año se debe a fluctuaciones del cambio, insisto tambien en probar a Su Señoría que no tiene completa razon, i para ello he formado un cuadro detallado de los valores del carbon hasta el 1.° de diciembre, i por ese cuadro podrá convencerse Su Señoría que el aumento de valor no tanto se debe a las fluctuaciones del cambio como al aumento de consumo de 21,000 toneladas de carbon en exceso i al aumento estraordinario en todos los gastos de la esplotacion de nuestros ferrocarriles en el presente año.

Debo tambien, señor Presidente, ántes de pasar adelante, rectificar un error en que incurrió el honorable Ministro al asegurarnos que tomando en cuenta los tipos medios del cambio en los años de 1893 a 1894 da una diferencia de cuatro peniques en favor del primero i, en consecuencia, un recargo de un 33 por ciento en contra del año de 1894.

Tengo los mismos datos que Su Señoría i suministrados por la misma oficina, i veo, segun estos datos, que el tipo medio de cambio para 1893 fué de quince peniques, i el tipo medio para 1894 fué de doce i medio o sea una diferencia de dos i medio peniques i no de cuatro peniques, como lo aseveraba el señor Ministro, i que, en consecuencia, habra un recargo no de un 33 *por ciento* sino de un 20 *por ciento*.

Estudie ese cuadro el honorable Ministro i se convencerá una vez por todas de lo que he asegurado i que no son exactas las observaciones que se hacen para tratar de justificar la disminucion de 2.000,000 de pesos en las utilidades del presente año, atribuyéndolo a las fluctuaciones del cambio. Segun ese cuadro, los valores por carbon para el año de 1894 alcanzaron a la suma de 2.058,521 pesos, valores correspondientes a 159,845 toneladas de carbon.

Hasta el 1.° de diciembre del presente año, el valor pagado por carbon consumido fué de 2.777,060 pesos, en cuyo total está incluido el valor de las 21,000 toneladas, gastadas en exceso durante el presente año, lo que eleva esa suma en un valor de 378,000 pesos, de manera que el valor total consumido solo es hasta el 1.° de diciembre de 400,000 pesos mas para el consumo del carbon del año 1894.

Como un comprobante, señor Presidente, a la exactitud de los datos que presento a la Cámara, me basta tomar el valor del carbon consumido el año

pasado, que es de 2.058,521 pesos i aplicarlo al 20 por ciento que tiene como recargo el valor del presente año a consecuencia de la baja de dos i medio peniques en el cambio: i resulta la suma de 411,000 pesos mas, gastados en el presente año hasta el 1.° de diciembre.

Como lo he dicho, aparece aumentada esa partida en 378,000 pesos a consecuencia del exceso de 21,000 toneladas consumidas en el presente año, lo que no se justifica dentro de una buena administracion de ferrocarriles. Si se toma en cuenta que el tonelaje de carga ha aumentado hasta diciembre en 50,000 toneladas, i como es un hecho perfectamente comprobado que corresponde un gasto de k. 8.10 de carbon por quintal métrico de carga, debió consumirse para el exceso de 50,000 toneladas de carga solo 4,050 toneladas de carbon, quedando siempre un exceso de gasto de 17,000 toneladas i cuyo gasto no podrá en manera alguna justificar la Direccion de los Ferrocarriles.

La Comision, señor Presidente, tendrá que concretarse con preferencia a estudiar este punto, i puede ser que, estudiándolo, encuentre aquí el oríjen de las pérdidas de carbon de que tanto se habla i pueda una vez por todas correjirse, lo que para el presente año significa una pérdida para la nacion de 300,000 pesos a lo ménos.

Se nos argumenta, señor Presidente, que ha habido un mayor kilometraje de carga recorrido, pero es necesario tener presente que en todo ferrocarril, a un mayor kilometraje recorrido corresponde siempre, sino hai graves defectos en la administracion, un mayor quintalaje kilométrico de carga. De tal manera que en el presente año debe corresponder al exceso de 50,000 toneladas mas movilizadas, un kilometraje mayor que solo exije tambien un consumo mayor de 4,050 toneladas en lugar de 21,000 toneladas que se han consumido en el presente año sin causa alguna para ello.

Si aparece, señor Presidente, un mayor kilometraje recorrido para el presente año que el que corresponde al exceso de carga, eso solo se deberá a la existencia de trenes inútiles, como lo es el directo a Victoria, i a que los trenes ordinarios no arrastran toda la carga que deben movilizar, lo que viene entónces a justificar cuanto he dicho para probar la mala administracion de nuestros ferrocarriles.

Se comprende, señor Presidente, que si un tren que debe arrastrar 400 toneladas de carga solo arrastra 100 toneladas, lo que hoi dia se vé con demasiada frecuencia, habrá un mayor kilometraje recorrido i que no guarda, ni puede guardar relacion con el quintalaje kilométrico de carga; i de aquí nace, señor Presidente, el aumento de kilometraje a que se refiere el honorable Ministro i que tampoco justifica el mayor gasto de carbon sino hasta 4,050 toneladas.

Segun el mismo cuadro, señor Presidente, aparecen aumentados los gastos de administracion hasta el 1.° de diciembre en la suma de 147,022 pesos, sin que esta partida tenga relacion con el cambio, pues solo se trata de sueldos a empleados, gratificaciones, viáticos, indemnizacion de empleados muertos en el servicio i otros gastos pequeños que no influyen, debiendo advertir que el aumento de sueldo acordado en el año pasado está consultado en el presupuesto.

Los gastos de carga tambien han aumentado en 130,160 pesos, sin que esto tampoco se justifique por el cambio, puesto que solo se trata de sueldos del personal, viáticos, gastos de carga i descarga i materiales consumidos.

Los gastos de maestranzas han aumentado tambien en 70,000 pesos, i esto tampoco tiene que ver nada con el cambio, puesto que se trata de sueldos de empleados, en reparacion, aseo i atencion de máquinas, materiales consumidos por una suma mui pequeña e indemnizacion a empleados muertos i heridos, i los gastos han aumentado a pesar de haber disminuido el personal.

Los gastos de estaciones tambien han tenido un aumento, señor Presidente, sobre el año 1893 de 180,818 pesos, sin que estos gastos tengan tampoco relacion con el cambio, pues solo se trata de sueldos de jefes, ayudantes, boleteros, cambiadores i demas empleados, alumbrado i materiales, por una suma que disminuiria el gasto de 180,818, pesos aplicando la diferencia de cambio en 15,000 pesos, quedando siempre un exceso de gastos en esta partida de 165,818 pesos.

Así continúan, señor Presidente, aumentando los gastos para diferentes partidas que tienen mui poco que ver con el cambio, i llegamos a los gastos de locomotoras con un aumento en el año 1894 sobre el año 1893 de 1.172,793 pesos hasta el 1.° de diciembre.

Debe notarse que en estos gastos se comprende el sueldo de maquinistas, fogoneros, empleados, en reparacion de coches, sueldos de limpiadores, sueldo de empleados, en composturas de carros, todo lo cual no está sometido al cambio ni hai motivos para que estos sueldos hayan aumentado la partida, por cuanto se han introducido economías reduciendo los personales.

Entran tambien en esta partida los materiales consumidos, que no pueden en caso alguno, como lo comprenderá la Honorable Cámara, aumentar de un año a otro para un igual servicio una partida en 1.172,793 pesos, ya que éstos son gastos esclusivamente de la esplotacion de las locomotoras.

Cuando uno se presenta, señor Presidente, ante una Cámara con datos perfectamente comprobados i que le manifiesta notables irregularidades que es necesario correjir, sin mas móvil que las exijencias de un puro patriotismo i sin mas esperanza que los odios i los rencores, tiene derecho a que se le crea i a que no se le supongan móviles mezquinos. Sin embargo, señor Presidente, estraña ver que se presentan a esta Cámara honorables Ministros defendiendo una mala administracion con datos que los mismos interesados les suministran i que es natural tengan interes en desviar la cuestion.

Mucho mas podria decir en lo que se relaciona con los aumentos inconsultos en los gastos de la esplotacion de nuestros ferrocarriles, i no lo hago por no seguir molestando la atencion de la Honorable Cámara; pero ello le demostrará la conveniencia que hai en el nombramiento de la Comision que solicito.

El señor Ministro reconoció en el que habla razon al manifestar que habian grandes pérdidas de carbon, pero tuvo especial cuidado en indicar que esto a

juicio, no es nuevo, i que estas pérdidas han existido siempre. Yo, a mi vez, manifesté que esas pérdidas habian tomando durante este último tiempo un desarrollo jamas visto, i esto lo probaba el exceso de carbon gastado durante el presente año, i manifesté que si se reconocia el mal, se le pusiera remedio i no se dejara que él revistiera caracteres especiales, como luego lo comprobaré.

Conozco, señor Presidente, individuos procesados por robos de carbon i que han vuelto a sus puestos con recomendacion especial de sus jefes; pero cuando uno llega al convencimiento de que todo desperdicio es nada al que tiene su oríjen en causas difícil de correjir si no se llama la atencion en la Cámara, como lo hago yo en este momento arrastrando el peso de muchas censuras, es inútil pretender poner remedio a pequeños males cuando éste tiene como causa primera males de mayor consideracion.

Despues de una larga disertacion, el honorable Ministro se encontraba molesto para contestar algunos cargos que hacia al Director Jeneral sobre algunas compras de carbon hechas por sí i ante sí a precios mas altos que el precio de plaza.

Tiempo tendré de comprobar todo esto; miéntras tanto voi a manifestar a la Honorable Cámara algo que es en Valparaiso voz pública i que se relaciona con la manera como se han estado haciendo en los últimos meses la compra i la entrega de carbon a la Empresa.

El actual director de los Ferrocarriles, inmediatamente de hacerse cargo de su puesto, debió someter las compras de carbon a licitacion pública, si queria que sus actos se ajustaran a la rectitud de sus procedimientos, ya que el cambio habia mejorado i no habia motivos para estar comprando tantas partidas de carbon fuera de licitacion i en forma incorrecta.

Hai varios cargamentos de carbon, señor Presidente, que no se han comprado directamente a las casas importadoras, sino por intermedio de otras personas que, comprando el carbon a esas mismas casas, lo entregan todavía a esta Empresa a un precio mas bajo que el mismo precio en que ellos lo han adquirido, i es ésta la causa por que algunas casas importadoras no han entregado ni venden carbon a la Empresa.

Tratando de esplicarse esta causa, una casa de Valparaiso ha llegado a constatar lo siguiente: que el vendedor presenta su conocimiento por el número de toneladas que corresponden a dicho cargamento, lo acepta la Empresa, i junto con principiar la descarga principia tambien la venta a los particulares, habiendo llegado este abuso en unos de los últimos cargamentos hasta entregar a la Empresa muchas toneladas ménos de carbon que han sido vendidas a particulares i cobrar esta cantidad de carbon a la Empresa por el número fijado en el conocimiento.

Esto ha pasado, señor Presidente, con mas de un cargamento i es la esplicacion que puede tener el robo de un mil de toneladas de que ha dado cuenta la prensa de Valparaiso, como tendrá oportunidad de comprobarlo la Comision.

Por mas que el honorable Ministro asegura que estos abusos se han cometido siempre, yo difiero de su modo de pensar, pues creo que esto se ha desarrollado últimamente como consecuencia de la ninguna fiscalizacion que hai por parte de la Direccion Jeneral, la desmoralizacion completa que reina en el servicio i el haber estado comprando carbon fuera de licitacion, como la buena práctica lo aconseja para resguardar los intereses fiscales.

Desmentia tambien el honorable Ministro uno de los hechos que comprueban un desperdicio de carbon manifestando que habia pedido informe a la Direccion Jeneral i se le habia dicho no era exacto.

Yo creo que si el Ministro hubiera sometido todos los cargos hechos a la Direccion Jeneral, habria obtenido la misma respuesta i es por eso que no sigo al Ministro en ese terreno, pues creo que está mal informado, ya que toma datos de parte interesada i les da mas importancia que a los hechos denunciados por mí i que comprobaré como rigurosamente exactos. Esto es, señor Presidente, el defecto de hacer defensas cuando se principia por declarar que no se han estudiado los antecedentes ni se tuvo conocimiento de los hechos.

Sepa el señor Ministro que es completamente inexacto que esté reglamentada la entrega de carbon a los maquinistas. La verdad es que cada maquinista pide el número de tinas que quiere pedir i durante la noche la entrega del carbon se hace por uno de los limpiadores, el que casi siempre conserva en la memoria la cantidad de tinas que entrega en la noche, sin contar con el hecho de que una pequeña gratificacion dada por el maquinista al mencionado limpiador disminuye considerablemente el número de tinas entregadas.

La manera como se recibe el combustible en Valparaiso no puede ser mas irregular, por cuanto el mismo empleado que recibe el carbon para la Empresa lo hace tambien para los mismos contratistas de la descarga para los particulares.

Dice el señor Ministro que en cuanto al consumo de carbon ha recibido tambien datos del Director Jeneral, datos que tiene a la mano, i que segun esos datos el exceso de consumo de carbon es de 15,000 toneladas, i de esa cantidad deben cercenarse 10,000 que hai en existencia. Por consiguiente, el exceso es de 5,000 toneladas.

Yo llamo la atencion al honorable Ministro a que es una falta grave de parte de un empleado superior el suministrar datos falsos cuando se desea buscar la defensa de una mala causa.

¿Cómo puede sostener la Direccion Jeneral que hai un exceso de consumo de 15,000 toneladas, manifestando en seguida que de esas 15,000 toneladas hai 10,000 en existencia?

¿Cómo puede tambien sostener esa misma Direccion que no son exactos los datos que me suministra la Direccion de Contabilidad de esa misma Empresa con la firma de su jefe?

Lo que a este respecto he aseverado, señor Presidente, i que es uno de los cargos de mala administracion mejor fundados, se comprueba con datos oficiales que tengo en mi poder i que no los presento ante la Cámara en la confianza que se nombre la comision que he solicitado. Ella podrá comprobar todo lo que he dicho i no encontrará una apreciacion que no sea rigorosamente exacta, i esto pondrá mas de manifiesto la inconveniencia de la defensa que hace el honorable Ministro en favor del Director

Jeneral de los Ferrocarriles, pues no es la manera de correjir los abusos que se cometen en la administracion pública.

Ya que trato del exceso de gastos de carbon, me permito hacer un cargo a la Direccion Jeneral, ya que el honorable Ministro ha tomado la defensa del tren directo a Victoria, probando con datos acomodados e inexactos que ese tren deja utilidades.

El servicio de la primera seccion acusa para el presente año un exceso de kilometraje recorrido de 300,000 kilómetros, i todo ello se debe en gran parte al tren directo a Victoria que Su Señoría defiende con entusiasmo i que yo combato tambien con entusiasmo. Ese mayor kilometraje no corresponde a un mayor quintalaje kilométrico de carga, lo que nos prueba que para esta seccion han sido los trenes inútiles como el directo a Victoria i trenes incompletos que por culpa del tren directo a Victoria han recorrido la línea sin ganar su flete.

Para que Su Señoría no me sostenga que ese tren deja utilidad, voi a presentarle un cuadro que demuestra las entradas i gastos de este tren con todos sus detalles para la seccion que mas produce i que mas carga da a este tren:

	GASTO MENSUAL		ENTRADA MENSUAL
	Sueldos	Viáticos	
Enero..... $	2,159 43	674	594 85
Febrero.....	1,911 93	869	488 02
Marzo.....	2,050 66	876 50	431 93
Abril.....	2,018 43	862 50	847 70
Mayo.....	2,063 43	910 50	738 70
Junio.....	2,019 93	897 50	365 05
Julio.....	2,048 43	925	694 50
Agosto.....	2,043 93	901	651 25
Setiembre...	2,064 93	892 50	627 60
Octubre.....	2,122 43	943	617 90
Noviembre...	2,063 43	915	640 70
Diciembre...	2,059 40	910	640 70
	24,641 36	10,576 50	7,309 40

Por sueldos.....	$ 24,641 36
Por viáticos.....	10,516 50
	$ 35,157 86

El tren ha dejado para la primera seccion una pérdida de 27,848 pesos 46 centavos aparte del entorpecimiento que este tren causa a los demas trenes del servicio ordinario, pues segun el artículo 5.° este tren tiene derecho a la línea, aparte tambien del deterioro del material rodante sometido a su esplotacion.

Ya que el señor Ministro nos ha asegurado que este tren deja utilidades a la empresa i que existen en esta Cámara antecedentes suministrados por la Direccion, antecedentes que pueden ser consultados en Secretaría por mis honorables colegas, voi a analizarlos con el objeto de no imponerles esa molestia.

Este tren, señor Presidente, se formó segun el artículo 2.° de su reglamento para trasportar equipajes, encomiendas, mercaderías por bultos sueltos, no por carros completos, i segun los antecedentes a que se referia el señor Ministro, este tren lo tenemos de acuerdo, con lo que dije anteriormente, reducido al trasporte de carros vacíos i carros completos con carbon para la empresa, quitando estos carros a los trenes del servicio ordinario con el objeto de aumentar las entradas de este tren sin fijarse que disminuye las entradas para los otros trenes llamados a hacer este servicio. Los trenes de carga quedan incompletos i son utilizados con mayor gasto de carbon a una notable disminucion en sus fletes i a un mayor kilometraje en relacion con la carga.

El documento a que el honorable Ministro se refiere i que estudiará la Comision es el mejor comprobante a cuanto he dicho sobre el tren a Victoria. Figuran ahí, señor Presidente, en la seccion de Santiago a Valparaíso 295 carros vacíos, que debian acompañar los trenes ordinarios, con un flete de 25 pesos cada carro i obligando a que los trenes del servicio ordinario se paseen por la línea incompletos aumentando el gasto de carbon. En la segunda seccion figuran 425 carros vacíos con un flete de 20 pesos cada uno, aumentando así para los trenes de carga el mayor kilometraje sin que aumente el quintalaje kilométrico de carga.

Estos antecedentes manifiestan que lo que se desea es aumentar con datos inexactos el valor de producto del tren a Victoria, por cuanto no se comprende que se le cargue a los carros vacíos mas flete que si esos carros fueran cargados, i a pesar de eso el tren aparece dejando pérdidas i no utilidades, como lo manifiesta el señor Ministro.

En los datos suministrados se hace figurar un gasto de 0.16 por kilómetro para carbon i materiales en lugar de 0.31, que es el gasto efectivo, i a pesar de aceptar las entradas por carros vacíos, tomando ese dato resulta una pérdida.

El señor Ministro defiende tambien la creacion de la Oficina de Reclamos, a pesar de las razones con que he manifestado los inconvenientes de esa oficina. Decia que esa oficina imponia al Erario público un gasto de cuarenta mil pesos para el primer año, i el señor Ministro, sin conocimiento alguno, me rectificaba manifestando que esa suma solo era de catorce mil ochocientos pesos. Todavía hacia bajar esa suma a diez mil pesos.

Los gastos, señor Ministro, son los siguientes:

Tres empleados superiores, 3,600 pesos cada uno...	$ 10,800
Un secretario.....	2,400
Tres oficiales de pluma.....	3,600
Viáticos para los empleados superiores, secretario, oficiales de pluma.....	2,000
El servicio de reclamos ántes de fundar la oficina se hacia con un personal que permanece en su puesto i que importa, mas o ménos.....	15,000
Por nuevas impresiones.....	2,500
Por impresiones perdidas, sin aplicacion en el Tribunal.....	1,500
Gastos de instalacion del Tribunal.....	3,000
	$ 40,000

Queda, pues, demostrado que no he incurrido en un error al aseverar que esa oficina exije un aumento

de presupuesto de cuarenta mil pesos en el primer año, como lo habia indicado.

Manifestó tambien el señor Ministro cuán difícil era, a su juicio, saber cuáles eran trenes útiles i cuáles inútiles, i que esperaba un Consejo de Ferrocarriles, compuesto de personas competentes, que determinara este punto.

Creo, señor Presidente, que un Director Jeneral competente puede con facilidad determinar cuáles son trenes inútiles i cuáles no; a él corresponde manifestar al Consejo los trenes que, dejando utilidades, deben conservarse, i los que, dejando pérdidas, deben suprimirse.

EMPRESA DE CARGA I DESCARGA

Cuadro que demuestra la carga movilizada, los gastos de carga i descarga i las entradas por id. id.

Años	Carga movilizada Quintales métricos	Gastos de carga i descarga
1890.....	16.672.245	276,026
1891.....	15.269 025	318.642
1892.....	18.488,569	463 474
1893.....	19.601,908	516,471
1894.....	19.500,000	521,000

He formulado, señor Presidente, un cuadro que demuestra la carga movilizada i los gastos de carga i descarga para los años 1890, 1891, 1892, 1893 i 1894, con el objeto de manifestar a mis honorables colegas el aumento que ha traido para los presupuestos de esta partida la formacion de la empresa de carga i descarga de A. Clemant i C.ª i a que me he referido anteriormente. Este mismo cuadro, señor Presidente, manifestará otras irregularidades, a mi juicio mui graves i a las cuales la Comision tendrá que prestar una especial atencion.

Estudiando ese cuadro se observa que en el año 1890, en que no existia la empresa de carga i descarga, hubo un movimiento de 16.672,245 quintales métricos, con un valor de 270,026 pesos; i en el año 1892 hubo un movimiento de 18.488,569 quintales métricos, con un valor pagado de 463,474 pesos, o sea para un aumento de 1.816,324 quintales métricos de carga con un mayor valor de 187,488 pesos. Tomando como base el valor de $1\frac{3}{4}$ de centavo que se paga a la Empresa por cada cien kilos de carga o descarga, resulta que corresponde a los 18.488,549 quintales métricos un valor de 323,540 pesos en lugar de 463,474 pesos que aparecen gastados, o sea un exceso de 139,934 pesos que han podido economizarse, pues las entradas de carga i descarga para ese año no pasan de 20,000 pesos.

En el año 1893 se han movilizado 19.601,908 quintales métricos de carga con un gasto de 516,471 pesos. Si se aplica a la carga movilizada el valor de $1\frac{3}{4}$ de centavo que se paga a los empresarios, resulta un valor pagado de 343,017 pesos en lugar de 516,471 pesos que figuran como gastos de carga i descarga para el año de 1893.

S. E. DE D.

Hai, señor Presidente, un exceso pagado en el año de 1893 de 173,454 pesos que conviene examinar estudiando la manera de economizar esta suma.

Ya que tanto se habla, señor Presidente, de esa empresa de carga i descarga, es conveniente hacer su historia para que mis honorables colegas puedan sacar de ella las conclusiones que yo omito por el momento i que presentaré ante la Comision.

En consejo de ferrocarriles se dió cuenta de dos solicitudes, una de los señores Miguel Callejas i C.ª, que estaba en poder de la Direccion de Esplotacion desde dos meses atras, i otra de A. Clemant i C.ª, en que ofrecen hacer por su cuenta la carga i descarga de las mercaderías que se trasporten por los ferrocarriles del Estado.

Segun el estudio hecho por el Director de Esplotacion aparece que la propuesta de los señores A. Clemant i C.ª es mas ventajosa que la de los señores Callejas, que cobran $\frac{1}{2}$ centavo mas que el otro proponente, siendo de notar que Callejas i C.ª se sometia en todo a las indicaciones de la Empresa i que el precio fijado por él era de $\frac{1}{2}$ centavo por los cien kilos de carga o descarga.

El Consejo, en vista de las esplicaciones dadas por el Director de Esplotacion, acuerda aceptar la propuesta de A. Clemant i C.ª, al precio de 1 los cien kilos de carga o descarga en lugar de $1\frac{1}{2}$ centavos que fijaban los otros proponentes. Despues de esto, el mismo Director de Esplotacion presentó un proyecto de contrato, i en una de las cláusulas se comprometia la empresa a efectuar la carga o descarga del Supremo Gobierno i la de la Empresa de los Ferrocarriles, de cualesquiera naturaleza que sea, por 50 por ciento ménos del valor fijado por la carga particular o sea $\frac{1}{2}$ centavo en lugar de 1 centavo por cada cien kilos de carga.

Se hacia presente tambien en el contrato que la empresa se hacia responsable de toda indemnizacion que se deba pagar al comercio o a los particulares por quebraduras, faltas o averías que provengan de la misma operacion.

He llamado la atencion a esta cláusula porque he visto algunos acuerdos mandando pagar, por cuenta de la Empresa, lo que debe pagar A. Clemant i C.ª

La Empresa se compromete tambien a dar a Clemant i C.ª los sitios necesarios para oficinas, debiendo estos señores hacer por su cuenta los edificios.

El contrato durará cinco años i la Empresa podrá rescindirlo si los contratistas dejaran de cumplir lo estipulado en ese contrato.

Debo hacer presente que la Direccion de Esplotacion conocia la propuesta de Callejas i C.ª cuando se presentó la de Clemant i C.ª

No figuraba en el contrato la carga i descarga de los equipajes, i, sin embargo, poco despues se agregó al contrato otro artículo, facultando a la Empresa para que hiciera ese servicio.

Habian trascurrido dos meses apénas, señor Presidente, i en Consejo de 14 de abril de 1893, se da cuenta de una nueva solicitud presentada por Clemant i C.ª, siendo de notar que no habian iniciado su trabajo para la carga i descarga de la mercadería trasportada por los ferrocarriles, i dicen que apénas iniciado el cumplimiento de su contrato, ven que no

les conviene hacer el trabajo por un centavo i manifiestan que les deja pérdidas i no obtienen el interes del capital invertido—capital que no existe, pues no lo necesita la Empresa—i piden se aumente a dos centavos en lugar de un centavo i medio que habian fijado los señores Callejas i C.ª, i que se les conceda tambien una subvencion de 500 pesos mensuales para los gastos de la sucursal de la venta de boletos i remision de equipajes a que están obligados por el contrato primitivo.

El Consejo, señor Presidente, sin pedir nuevas propuestas, lo que era natural, desde el momento que se habian presentado propuestas a un precio mas bajo, acordó, en vista de que ningun contratista podria hacer este servicio a ménos precio que el solicitado hoi por los señores Clemant i C.ª, acceder a lo solicitado i fijar en dos centavos el precio de la carga i descarga por cada 100 kilos de carga en lugar de un centavo que fijaba el contrato.

Acordó tambien, sin que el solicitante lo pidiera, suprimir la cláusula 5.ª del contrato i por la cual se comprometian hacer la carga i descarga de la mercadería del Supremo Gobierno i de la Empresa, por el valor de 50 por ciento del precio fijado a la carga particular i limitar a un año la duracion del contrato. El Ministro del ramo, despues de estudiar los antecedentes con el mismo contratista i de acuerdo con la Direccion de Esplotacion, introduce modificaciones i fija en un centavo i tres cuartos de centavo el valor por cada 100 kilos de carga i descarga, i agrega que si al controlar el avalúo se encuentra mayor peso que el establecido por la guia, se abonará el valor correspondiente al precio efectivo de la carga, pagar el 25 por ciento a la Empresa Clemant i C.ª i ademas el 25 por ciento de las multas que se cobran por exceso de peso en los carros completos. Se suprimió tambien la cláusula por la cual se comprometian a crear una oficina central para el despacho de boletos de pasajeros i equipajes, que los pasajeros lleven consigo en el mismo tren en que viajan.

En Consejo de 6 de julio se da cuenta de otra solicitud de los señores Clemant i C.ª en que piden se les haga estensivo el contrato a las estaciones de Viña del Mar, Limache, Quillota, Caldera, Llai-Llai, San Felipe, Andes, Rancagua, Curicó, Talca, Chillan, Collipulli, Ercilla, Los Anjeles, Angol, Traiguen, contrato que hoi se cumple en todas las estaciones en que deja la carga o descarga utilidades a la Empresa.

El Consejo acordó lo solicitado.

Pasó poco tiempo i en lugar de Clemant i C.ª entró a figurar el señor Benino, que ha continuado hasta hoi obteniendo nuevas concesiones de la Empresa del ferrocarril, i entre otras la carga i descarga de los animales.

Así se formó, señor Presidente, esta Empresa de carga i descarga que ha venido a recargar los presupuestos de la Empresa para esa partida en mas de un 50 por ciento i que cuesta a la Empresa de los ferrocarriles en los años 93 i 94 la suma de 350,000 pesos, poco mas o ménos.

Hemos demostrado ya, señor Presidente, con el cuadro comparativo formado, que la Empresa Clemant ha recibido con poca diferencia un mayor valor de 173,454 pesos para el año de 1893.

Como no me han sido remitidos aun los datos pedidos para el valor pagado en el presente año, voi a hacer un cálculo que permitirá apreciar al exceso pagado a esa Empresa para 1894 i que servirá de comprobantes a las partidas pagadas en exceso en 1893.

La Empresa de carga i descarga cobra a la Empresa del Ferrocarril por cada tonelada de carga o descarga la suma de diezisiete i medio centavos. Paga a sus peones un peso veinte centavos por todo carro de doce toneladas arriba i por los de ocho toneladas paga sesenta centavos, i siendo con madera o leñas paga a sus cargadores un peso setenta centavos i percibe esta Empresa de los remitentes dos pesos por valor de la descarga. Cobra ademas 25 por ciento sobre los excesos de peso en jeneral.

A los peones de la Bodega Remisora del sur les paga solo un peso por cada carro de ciento veinte o mas toneladas que cargan i sesenta centavos por los de ocho toneladas.

Con estos jornales pagados por la Empresa se puede establecer que cada carro de ocho toneladas da a la Empresa de carga ochenta centavos libres, para uno de doce toneladas noventa centavos i para un carro de veinte toneladas dos pesos treinta centavos, sin contar el mayor valor por el aumento de peso en los carros.

Se descargan al dia poco mas o ménos trescientos carros, de los cuales ciento cincuenta son de ocho toneladas, setenta i cinco carros de trece toneladas i setenta i cinco de veinte toneladas. Si a estos trescientos carros se les aplica el valor líquido que percibe la Empresa de carga i descarga, resulta un valor diario de trescientos sesenta pesos i que corresponde a treinta i seis mil quintales métricos.

Como en el presente año se movilizaron mas o ménos diezinueve millones quinientos mil quintales métricos de carga, resulta que la Empresa habrá pagado un exceso de doscientos mil pesos que pueden economizarse.

Esto es, señor Presidente, exceso sobre el valor de uno tres cuarto centavo, i como tengo la íntima conviccion de que ese trabajo puede hacerlo cualesquiera sociedad por uno i medio centavo, resulta que este servicio de carga i descarga, hecho en forma conveniente a los intereses de la Empresa de los Ferrocarriles ántes que a los particulares, puede disminuir al año esa partida del presupuesto en la suma de doscientos cincuenta mil pesos.

Sin entrar en mayores consideraciones, dejo la palabra.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Consecuente, honorable Presidente, con la idea que hace un momento acabo de emitir, no entraré a ocuparme detalladamente de los nuevos cómputos numéricos que el honorable Diputado interpelante ha traido a la Cámara, i en todo aquello que se refiera al manejo interno, balance de entradas i de salidas, de los Ferrocarriles del Estado.

No tomaré, por lo tanto, en cuenta si el carbon gastado fué mucho o poco, mas o ménos de lo que el honorable Diputado ha dicho. Me atendré, en esta parte, a lo que la honorable Comision informante diga; porque éstos son los únicos asuntos de que

puede conocer la honorable Comision; i si se los cercenáramos, su papel seria nulo i no tendria nada que hacer.

A la verdad, si yo hubiera de entrar en todos estos detalles i darlos a conocer a la Honorable Cámara; i si hubiera de pronunciarse en mérito de estos antecedentes, no comprendo cuál pudiera ser el objeto de esta Comision.

En efecto, del conocimiento i exámen que de ellos haga, se desprenderá cuáles serán los medios de que la Comision puede echar mano para remediar los vicios, errores o abusos que se comprueben.

No veo, pues, cuál seria la mision que desempeñara la Comision si le arrebatamos sus atribuciones; i como tengo un vivo interes en que esta Comision se nombre i haga aquellas investigaciones i estudios, no invadiré el campo de su accion.

Sin embargo, honorable Presidente, no podré desentenderme de contestar todos aquellos cargos que se relacionan de una manera directa con la accion inmediata que corresponde al Gobierno, en lo que se refiere a las graves irregularidades que se dicen cometidas i que el honorable Diputado ha denunciado; respecto de las cuales en realidad, creo poder probar que no hai toda la exactitud necesaria, porque el honorable Diputado no tiene todos los datos que se requieren.

Prescindiré de entrar en esta refutacion, aunque tengo en la mano todos los antecedentes, para hacer ver que el aumento de gastos durante el año 94 está justificado.

Al decir esto, honorable Presidente, quiero dejar perfectamente establecido que no vengo aquí a hacer defensa de personas, ni es posible hacerla; pues que se debe tener presente que la Direccion de los Ferrocarriles del Estado durante el año 94, ha estado confiada a tres personas distintas: el señor Budge, con cuya amistad me honro; el señor don Ramiro Cruz, que permaneció al frente de este servicio durante tres meses, con gran laboriosidad i desinteres, por no haber otra persona que lo desempeñara i especialmente rogado i cediendo a reiteradas instancias. Despues de este caballero entró el señor García, que ha estado al frente de este servicio durante los últimos meses.

En consecuencia, creo del caso llamar la atencion de la Cámara a esta circunstancia especial de que no se trata de hacer una defensa personal, pues son tres las personas que caen bajo el peso de las aseveraciones hechas por el honorable Diputado por Santiago.

Esto fué lo que me movió en la sesion anterior a usar de la palabra con cierto calor, por defender a estos caballeros en todo aquello que creia injusto.

Ya que toco este punto, no debo ocultar a la Cámara que tuve en vista otras consideraciones que afectan a otros funcionarios i que he debido tomar en cuenta; pues que de las aseveraciones hechas por el honorable Diputado interpelante, se desprenden graves cargos contra el Consejo Directivo de los Ferrocarriles. I aunque no acepto el concepto como emanado de una autoridad que me merezca observacion, no puedo ménos que hacer una defensa calurosa de esta corporacion; pues que los caballeros que se imponen tan pesada obligacion, son nombrados por el Presidente de la República; i no gozan de sueldo alguno: solo su patriotismo i el alto interes que tienen por el pais, los obliga a sacrificar tranquilidad, bienestar, i hasta su familia; pues muchos de ellos, por razones de buen servicio, permanecen en Santiago i están ausentes de sus familias por cumplir abnegadamente con el deber que gratuitamente se han impuesto.

No puede un Ministro que conoce estos sacrificios, dignos de alabanza i admiracion, dejar pasar en silencio la censura que se les dirije, sin que venga revestida de todos los antecedentes que la justifiquen, porque tras de estos funcionarios está la autoridad del Presidente de la República que los ha nombrado, i a quien por esta causa alcanzan aquellos cargos; i ántes que a éste afectan de un modo especial a mi honorable antecesor.

El señor BASCUÑAN SANTA MARIA.—Si me permite el señor Ministro, le advertiré que yo no he dirijido cargos al Consejo de los ferrocarriles.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Rogaría a su Señoría que no interrumpiera.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Afecta, como decia, a a mi honorable antecesor, aunque no me ligan para con él los lazos de la amistad que al honorable Diputado interpelante; no soi siquiera su correlijionario; apénas he tenido tiempo de conocerlo al hacerme cargo de mi puesto.

No es, pues, un móvil personal lo que me induce a desvanecer los cargos hechos por el honorable Diputado por Santiago; sino el dejar establecido que los hechos de que se ha hecho mencion o no son exactos o no tienen el carácter que se le ha atribuido.

Hai mas todavía: como ántes he dicho, tambien está comprometido S. E. el Presidente de la República, i aunque durante el ejercicio de sus funciones no es justiciable ante este alto tribunal, se arroja sombra sobre actos de personas que ha autorizado con su firma, por referirse a verdaderos fraudes denunciados.

No me referiré, pues, a los asuntos internos de la empresa, si se ha gastado mas o ménos carbon; pero como se ha hecho mencion de actos punibles, que arrojan sombras respecto de muchos honorables caballeros i el Presidente de la República, me veo arrastrado a defender con cierto calor la verdad para restablecerla i justificar los hechos.

Entro en este terreno porque quiero que se descubra cuál sea el móvil i cuál será mi norma de conducta al contestar la interpelacion del honorable Diputado

He creido conveniente, señor Presidente, dejar bien establecido estos antecedentes i esplicar el por qué el Ministro entrará en este terreno.

Es de sentir, señor Presidente, que el honorable Diputado interpelante, que conocia estos negocios desde tiempo atras, no hubiera levantado su voz apénas los hechos que denuncia llegaron a su conocimiento; pues que entónces habria encontrado en el Ministerio un correlijionario suyo mas preparado que yo para contestar a su Señoría. No comprendo por qué Su Señoría ha esperado la ausencia de aquel funcionario, que es miembro de esta Cámara.

El señor BASCUÑAN SANTA MARIA.—Estos hechos los he estudiado últimamente.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Ruego a su Señoría que no interrumpa.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—No comprendo por qué se ha elejidoeste momento para formular aquellos cargos cuando el Ministro que habla carece de la preparacion suficiente para desvanecer i refutar las observaciones de Su Señoría. Pero a pesar de esto, esté seguro el honorable Diputado que el Ministro que habla tiene la preparacion necesaria para desvirtuar muchas de las apreciaciones i de los cargos hechos por Su Señoría.

Formuladas estas salvedades, entro a tratar aquellos hechos a que me he referido i no porque tenga el propósito de defender todo lo que ántes se haya hecho sino porque considero que obedezco a un deber de lealtad al decir la verdad tal cual la entiendo, sin que por esto deje de estar espuesto a error.

El honorable Diputado por Santiago ha aseverado que se ha llevado a sus puestos, en el servicio de ferrocarriles, a los empleados que son los verdaderos ladrones de carbon, i que estaban sometidos a juicio. Yo rogaria al señor Diputado se sirviera manifestar quiénes son esos empleados, que habiéndose constatado sus hechos punibles, han sido repuestos en sus empleos. Es éste un hecho tan grave, que no da espera a la investigacion de una Comision Parlamentaria, i que debe tener remedio hoi mismo, en el acto de haber sido denunciado.

No sé si el honorable Diputado tendrá voluntad para proporcionar este dato al Ministro que habla; pero, por lo que a mí toca, puedo asegurar a Su Señoría que tengo la voluntad bastante para decir que, una vez reconocido el hecho, no habrá hablado en vano Su Señoría, i que se tomarán las medidas necesarias para hacer efectiva la responsabilidad de los que han llevado la desmoralizacion a uno de los ramos principales del servicio público.

Decia tambien el honorable Diputado, que es tal la desmoralizacion i el desórden de la Empresa de los ferrocarriles, en esta materia del carbon, que es un hecho públicamente conocido en Valparaiso, que, de los cargamentos que llegan del estranjero para los ferrocarriles, se vende una gran cantidad a los particulares, i de cada buque que llega, quedan cien, doscientas o mas toneladas en poder de terceras personas.

El hecho es efectivo, señor Presidente; pero él no envuelve cargo alguno contra la administracion de los ferrocarriles, i tiene una esplicacion mui sencilla, que la Cámara va a oir.

Los cargamentos de carbon tienen sus conocimientos hechos en el pais en que se compra, jeneralmente en la Australia, que es de donde se trae la mayor parte del carbon estranjero que consumen nuestros ferrocarriles. Los vendedores al enviar el cargamento, acostumbran embarcar siempre cierta cantidad de mas, para reemplazar lo que se puede perder durante el viaje por diferentes motivos, i evitar reclamos en el momento de la entrega. Si se han comprado dos mil toneladas, por ejemplo, los vendedores ponen en las naves dos mil cien o dos mil doscientas. Este exceso o sobrecarga, fluctúa ordinariamente entre el seis i el ocho por ciento del total del cargamento, i solo por escepcion baja de esa cantidad, para fluctuar entre el seis i el cuatro por ciento. Esto lo saben todos los comerciantes.

Pues bien, un buque que trae dos mil ciento cincuenta toneladas por ejemplo i que no ha esperimentado pérdidas en la navegacion, entrega en Valparaiso a la Empresa de los ferrocarriles las dos mil toneladas que ésta ha comprado. Las ciento cincuenta toneladas restantes quedan en el buque i pertenecen al consignatario, que no tiene por qué entregarlas a la Empresa de los ferrocarriles, porque ningun vendedor está obligado a entregar mas de lo que ha vendido. Ese sobrante es el que se vende separadamente, o a la Empresa misma de los ferrocarriles, o a los particulares, cuando éstos pagan mas o aquélla cree haber comprado lo bastante para su consumo.

Aquí tiene la Cámara, esplicado, por antecedentes estraños a las oficinas que pudieran llamarse sospechosas, el hecho que se ha presentado como un robo que debe el Gobierno correjir.

El señor BASCUÑAN SANTA MARIA.—Ante la Comision Parlamentaria probaré lo que he afirmado.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Perfectamente; pero, entre tanto, yo cumplo con el deber de esponer a la Cámara los hechos, tal como creo que ocurren.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Se suspende la sesion por quince minutos. El señor Ministro puede continuar a segunda hora.

Se suspende la sesion.

SEGUNDA HORA

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Continúa la sesion. Puede seguir usando de la palabra el señor Ministro de Industria i Obras Públicas.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Relativamente al consumo de carbon en la Empresa de los ferrocarriles, el honorable Diputado por Santiago asevera que este artículo no se entrega medido a las máquinas. Los antecedentes que yo tengo, suministrados por la Empresa, aseveran que se entrega medido. Nos encontramos, pues, en presencia de dos afirmaciones, la del honorable Diputado i la oficial. ¿Cuál es la verdadera? Yo no habré, por cierto, de fallar al respecto; i solo me limito a decir que el tiempo se encargará de mostrar dónde está la verdad. Diré tambien que, si los datos suministrados por la Empresa resultaran falsos, el castigo no se haria esperar para el funcionario infiel.

El honorable Diputado por Santiago ha incurrido en una contradiccion al hablar de la cantidad a que ascendia el exceso del gasto de carbon. Cuando Su Señoría hablaba en la Cámara, me pareció oirle que hacia subir esa cantidad a cuarenta mil toneladas; sin embargo, en el discurso de Su Señoría publicado posteriormente, solo aparecen veinte mil.

El señor BASCUÑAN SANTA MARIA.—He dicho que era la cantidad de carbon necesaria para cuarenta mil toneladas de carga.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Yo no puedo referirme sino a lo que he oido a Su Señoría. En mi concepto, oí a Su Señoría hablar de cuarenta mil toneladas de carbon, que en el discurso publicado aparecen

reducidas a veinte mil pesos. Todavía ahora ha aceptado el señor Diputado la reduccion de esa cifra a quince mil toneladas.

A este respecto, puedo suministrar a la Cámara los siguientes datos, tambien de orijen oficial: la existencia de carbon en 1.º de enero de 1894 era de 15,477 toneladas; en 31 de diciembre era de 24, 277 toneladas. Por consiguiente, hai 8,800 toneladas de saldo a favor de las bodegas de la empresa.

El señor BASCUÑAN SANTA MARIA.—Se ha gastado todo, señor Ministro.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Ruego al honorable Diputado que no interrumpa.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Obras Públicas).—Tambien rogaria al señor Diputado que me permitiera continuar.

Yo parto de una base diversa de la que ha tomado Su Señoría.

El documento que invoco es auténtico, i está firmado por el Director de Contabilidad de los ferrocarriles, señor Gaspar de la Carrera.

El señor Diputado por Santiago nos decia, hace un momento, que el Ministro que habla habia sostenido la conveniencia pecuniaria del tren de Valparaiso a Victoria. Lo que dije fué que el tren de Valparaiso a Victoria está en esplotacion i presta servicios al público; mas no lo que me atribuye Su Señoría.

No hai necesidad de torjiversar las palabras para establecer los hechos.

Yo observé que de un estado que se habia enviado por el Director de los Ferrocarriles al Ministerio se desprendia este antecedente.

El Director de los Ferrocarriles manifestó que habia conveniencia en mantener este tren por los buenos servicios que prestaba al público, i el Ministro se limitó a apoyar esas observaciones porque las creyó fundadas.

En esto encontrará sobrada razon la Cámara, porque por poca preparacion que se tenga para juzgar de estas cosas, la conveniencia del referido tren se ve clara, puesto que con él se atiende a una necesidad de servicio público, de notoria importancia.

La Cámara comprende que una carga que se conduce de Valparaiso a Victoria, si se le cambia varias veces de carros, en esos movimientos se destruye, se deteriora o disminuye; i, para evitar estas irregularidades en el servicio, es conveniente que la conduccion sea directa, sin trasbordo alguno. La utilidad de ese tren es, por lo tanto, manifiesta, i me parece que aunque ese servicio no dejara provecho sino lo contrario, es decir, impusiera un gravámen para el Estado, debe mantenerse, ya que con él se consulta una mejor administracion.

Para que este tren pudiera suprimirse, seria necesario que impusiera al Estado un gravámen de bastante consideracion, lo que no sucede, por cuyo motivo debe continuar funcionando.

Ve, pues, la Honorable Cámara que las ventajas de este ferrocarril son incontestables, i no creo necesario estenderme en mas observaciones sobre él, como podria hacerlo victoriosamente.

Su Señoría nos ha hablado, en seguida, de la Oficina de Reclamos, i como quiero ser lo mas breve posible, me limitaré a apreciar algunas cifras.

El señor Diputado nos asegura que, en su concepto, este servicio importa cuarenta mil i tantos pesos. No sé de dónde el señor Diputado haya podido arrancar ese guarismo.

El decreto que creó este Consejo de reclamos de los ferrocarriles del Estado, tiene fecha 25 de julio de 1894, i establece que esta oficina se compondrá de los siguientes empleados: tres miembros del Consejo, con 3,600 pesos anuales cada uno; un secretario, con 2,400 pesos; un oficial de pluma, con 1,200 pesos, i un portero, con 480 pesos. Todos estos sueldos solo imponen un desembolso al Fisco de 14,880 pesos.

El señor BASCUÑAN SANTA MARIA.—I algo mas.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Ruego al señor Diputado que no interrumpa.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Obras Públicas).—En su discurso el señor Diputado exajeraba esta cifra de un modo que yo no alcanzo a concebir.

Su Señoría insinuaba que, entre los gastos que exije esa oficina, figuran 3,000 pesos que se invirtieron en muebles para ella. Pero esos 3,000 pesos ¿pueden considerarse como un gasto ordinario, como un gravámen que anualmente esté imponiendo al Estado la oficina? Si así fuera, estos 3,000 pesos vendrian apareciendo todos los años en los presupuestos, indefinidamente; pero no sucede así, señor, porque ese fué un gasto estraordinario por una sola vez: aquellos muebles tal vez durarán cuarenta o cincuenta años, de modo que no se deben tomar como un gasto corriente. Por esto me parece de todo punto erróneo el cálculo hecho por el señor Diputado.

Fuera de la recordada cifra, no encuentro otra que pueda entrar a aumentar la cantidad de 14,880 pesos.

Suelen contratarse empleados supernumerarios, por un mes o por quince dias, para aliviar i alijerar los trabajos de la oficina; pero este gasto no sube nunca de 3,000 pesos al año.

El decreto que creó la oficina establece el personal de empleados con sus respectivos sueldos; debemos, pues, tener presente que ella no demanda mas gastos que los consultados en el aludido decreto.

Decia, en la sesion en que tuve el honor de contestar al señor Diputado, que estas cifras podian en realidad disminuirse.

En efecto, hai que reducirlas en tanto cuanto era el sueldo que ganaban los ausiliares necesarios para ayudar a la accion de los inspectores, que entónces tenian que fallar estos negocios.

Como hoi los inspectores no conocen de ellos, han desaparecido los ausiliares.

I por esto aseveré que esta oficina no impone, como servicio ordinario, un mayor gravámen.

El honorable Diputado por Santiago nos habla tambien de que uno de los factores principales que contribuian a formar el desequilibrio entre las entradas i los gastos de la Empresa, eran los trenes inútiles. Hoi ha insistido en esta misma observacion.

Hoi repetiré a Su Señoría lo que le dije en una ocasion anterior, a saber: que no estoi en situacion de determinar a punto fijo cuales trenes son útiles i cuáles inútiles. No hai, en este punto, nada preciso, porque es una cuestion de simple apreciacion perso-

nal. Ni Salomon mismo que viniera a resolver la duda, podria dar una solucion que fuese para todos igualmente satisfactoria.

Lo estoi viendo, por mi parte, todos los dias en esta Cámara i en el Honorable Senado. Aquí, en el Congreso, donde están las personas mas ilustradas i de mas preparacion, no existe ni con mucho el acuerdo necesario. Diariamente me sucede que un grupo me dice que debe suprimirse tal tren, por no prestar ningun servicio; i en seguida otro grupo me dice, por su parte: no solo no debe suprimirse ese tren sino que debe todavía aumentársele con este otro, porque, se me agrega, el punto de vista que se debe adoptar no es el de la ganancia pecuniaria de la Empresa, sino, ante todo, el aumento del tráfico i las facilidades del trasporte de pasajeros i de carga.

I si en la Cámara, donde hai personas que podrian haber uniformado sus opiniones por medio de la discusion, hai entre todos un desacuerdo tan absoluto; ¿cuál no será éste entre la opinion pública, entre la jente anónima, que aprecia estas cuestiones solo desde un punto de vista estrecho i personal?

He ahí, pues, una cuestion de simple apreciacion. Es evidente que hai un hecho al abrigo de toda duda: debe haber trenes para operar con exactitud todo el trasporte de pasajeros i de carga. Esto es inconcuso. Pero, ¿en qué forma han de caminar esos trenes? ¿Cuántos han de ser siquiera?

En estricta lójica, debe decirse: un tren para el norte i otro para el sur son bastantes. Por largo que sea cada uno de esos trenes, una máquina suficientemente poderosa podria arrastrarlo. Este es un hecho innegable: con uno o dos trenes para el norte i otros tantos para el sur, bastaria. ¿Por qué entónces hai mas? Porque se ha obedecido, como no podia ménos de hacerse, a una apreciacion mas discreta de las necesidades jenerales; debe haber, como lo ha demostrado la esperiencia, unos trenes que demoren mas i otros que demoren ménos, unos que hagan solo cierto servicio, i que dejen el resto del servicio para que lo hagan otros trenes; hai que consultar las horas mas oportunas; etc., etc.

No creo, pues, que de este asunto de los trenes útiles o inútiles pueda sacarse un cargo. Esta es una cuestion de prudencia. Para unos, un tren es útil, para otros, es inútil.

Entro ya, honorable señor Presidente, al último punto que ha tocado en su disertacion el honorable Diputado por Santiago, un punto sobre el cual mucho se ha dicho, por el cual sérios cargos se han insinuado, sin que se les haya especificado esplícitamente, un punto que arroja sombras sobre todos los funcionarios que en él han intervenido i que, si fuese efectivo, constituiria un verdadero escándalo.

Me refiero a los cargos que se han hecho por el establecimiento de la empresa de carga i descarga de los ferrocarriles del Estado. Si no se ha dicho claramente, se ha insinuado al ménos, que hai en este asunto compadrazgos, proteccion especial a una persona o a una institucion, que no se sabe a ciencia cierta quiénes componen esa empresa de carga i descarga.

Se añade que este servicio tan desfavorable a los intereses de la nacion, ha tenido una proteccion indebida, i que quienes lo sostienen o lo han permitido, no han hecho buena obra; o al ménos, no han sabido o no han querido defender los intereses públicos.

Para mí, la cosa es completamente diversa, como lo probaré en pocas palabras, a ménos que nuevamente se diga que los datos que traigo son falsos; i como he oido ya decir esto i desearia que tal argumento no se repitiera, voi a espresar cuál es el oríjen de estos antecedentes.

Ellos han sido tomados de la Direccion de Contabilidad de los Ferrocarriles del Estado, i vienen firmados por el jefe de esa oficina don Gaspar de la Carrera, quien, si dice mentira, debe ser sometido a los tribunales competentes.

Dicen estos datos:

En el año 1890 se cargaron 16.672,245 quintales métricos. Se pagaron por su carga i descarga 276,026 pesos. El valor de la unidad métrica cargada fué, en consecuencia, de un centavo sesenta i cinco centésimos de centavo.

En el año 1891 se cargaron 15.269,025 quintales métricos, i se pagaron 318,642 pesos 64 centavos. Valor de la unidad métrica cargada: dos centavos dieziocho centésimos.

En el año 1892 se cargaron 18.488,569 quintales. Valor de la carga: 463,474 pesos. Valor de la unidad: dos centavos cincuenta centésimos.

En el año 1893, carga 19.595,000 quintales (quiero dejar a un lado las cifras de centenas). Valor de la carga: 516,000 pesos. Valor de la unidad: dos centavos sesenta i tres centésimos.

En el año 1894: carga 19.900,000 quintales. Valor pagado por ella: 521,000 pesos. Valor de la unidad: dos centavos sesenta i un centésimos.

Me parece que estos datos los tiene tambien el honorable Diputado por Santiago.

Pues bien, de esta esposicion resulta que, desde el año 1891, cuando no existia esta empresa, el valor de la carga i descarga ha costado a los ferrocarriles dos centavos ocho centésimos por quintal métrico; en 1892, en las mismas condiciones, costaba dos centavos i medio la carga o descarga de cada quintal métrico.

El año 93 principió en sus funciones la empresa de que se trata, i la carga i descarga de quintal métrico importó a la Direccion dos centavos sesenta i tres centésimos; i en el año de 1894 dos centavos sesenta i un centésimos.

Envío estos datos a la Mesa para que queden a disposicion de la Cámara.

Pero en último resultado, en último término, cuando se dice que la Compañía ha tenido el máximum de privilejio, solo le paga la Empresa un centavo tres cuartos por quintal métrico.

De manera que la carga i descarga que durante el año 92 importó a la Empresa dos i medio centavos por quintal métrico, una vez celebrado el contrato con esta Compañía, le ha importado solo un centavo tres cuartos, lo que significa un ahorro de tres cuartos centavos por quintal métrico a favor de la Empresa.

Esta cifra ha ido tomando mucho mayor importancia posteriormente, porque hoi por hoi, el valor solo del jornal de la carga o descarga que hace la Empresa por su cuenta es de tres o cuatro centavos por quintal métrico.

¡I la Empresa privilejiada de que ántes he hablado

solo gana un centavo tres cuartos por quintal métrico.

Antes de deducir las consecuencias que de estas cifras se desprenden, quiero llamar la atencion de la Cámara a la historia de este negocio.

El aludido contrato fué celebrado con esta Empresa en abril del año 1893, por el señor Budge, entónces Director Jeneral de los Ferrocarriles del Estado. Tratándose de un negocio que ninguno de los contratantes conocia sino de una manera superficial, se hicieron propuestas que a poco andar resultaron desastrosas. Tengo antecedentes para creer que esta Empresa perdió diez mil pesos en el cortísimo espacio de dos meses. Se la declaró, entónces, inhabilitada para seguir desempeñando las funciones que habia tomado a su cargo e incapaz de poder continuar el negocio.

En esta situacion, siendo Ministro don Vicente Dávila Larrain, se invitó por el Director Jeneral de Ferrocarriles, señor Budge, al contratista para tratar en el Ministerio mismo de arreglar este asunto, porque se creia por el señor Ministro i el Director que, habiendo fracasado la primera empresa, no habria empresario alguno que se atreviera a hacerla revivir. Siendo esto así, i coincidiendo la opinion del señor Ministro con la del señor Director, se convino, en la sala misma del Ministerio, en proponer a la Compañía un aumento de tres cuartos de centavo por quintal métrico, a fin de que continuara prestando sus servicios. El señor Budge comunicó esto al Consejo de los Ferrocarriles para que tomara una resolucion sobre el particular.

El Consejo no trepidó en aceptar este contrato, hasta cierto punto *ad referendum*, porque el Ministro no estaba autorizado para contratar; i en el mes de abril del año 93, el señor Budge, por encargo del Consejo de los Ferrocarriles, firmaba el contrato en que se aumentaba el precio de la carga i descarga de los ferrocarriles.

Me parece que, con estos antecedentes, queda perfectamente justificada la medida que analizo, porque, como ántes he observado, hai que tomar en cuenta que en la serie de los últimos cuatro años, aquella que ha costado ménos al Estado la carga i descarga, han debido pagarse dos i medio centavos por cada quintal métrico; i en la carga i descarga que hace actualmente el Estado por su cuenta, le importa tres i cuatro centavos por quintal métrico. De modo que, en realidad, la compañía aparece perjudicada en este negocio.

¿Dónde está entónces el precio fabuloso i abusivo que se paga a esta Compañía? ¿Se puede dar este calificativo a un trabajo que se ejecuta por la mitad del precio que le importa a la Empresa si hace la carga por su cuenta?

Si estos datos no fueren suficientes, agregaré a la Cámara que la Compañía de Carga i Descarga, que aparece envuelta en cierta sombra, con caracteres poco favorables (no quiero emplear otra espresion que acaso traduzca mejor la idea que ha insinuado el señor Diputado), que dicha Compañía, repito, hace mas de un mes se ha presentado al Consejo de los Ferrocarriles pidiendo que la exima de su obligacion, que se arruina, que no hai capitales que le basten. El Consejo no ha aceptado esta solicitud, porque, aunque seria equitativo evitar la ruina de una Sociedad que ha prestado tan buenos servicios a la Empresa, no habria en ello justicia alguna, pues si, por circunstancias diversas, la Compañía hubiera hecho un gran negocio, con seguridad ella no habria eximido al Consejo del cumplimiento del contrato.

El Consejo ha resuelto no aceptar esta solicitud sino cuando la compañía se encuentre legal i absolutamente inhabilitada para cumplir sus compromisos, cuando no tenga operarios por falta de confianza en el pago.

Entónces se celebrará un contrato con otra compañía, a precio mucho mas subido, estoi seguro.

Hé ahí la historia de la situacion actual i de la Sociedad a quien se ha pintado con tan negros caracteres.

Aunque Su Señoría se ha referido solo a la Sociedad o a las personas que la componen, esos cargos comprometen a altos funcionarios que han intervenido en la negociacion, cuyo cometido no puede haber sido mas correcto, segun me parece haberlo dejado establecido.

De los antecedentes que he aducido, i que dejo a la disposicion de la Cámara, se desprende que los cargos hechos por el señor Diputado por Santiago carecen por completo de exactitud i aun han sido mal apreciados.

Me parece, señor Presidente, haber probado hasta la evidencia que la conducta observada por el Director Jeneral de los ferrocarriles no ha podido ser mejor; de lo que he dicho se desprende claramente que todos los cargos hechos por el honorable Diputado por Santiago carecen de exactitud, como asimismo las apreciaciones manifestadas por Su Señoría.

Creo, pues, haber cumplido con mi deber al desautorizarlos, i haber contestado todos los cargos que se han hecho. Por lo tanto, dejo la palabra.

El señor JORDAN.—Pido la palabra.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—La tiene pedida el honorable Diputado por Búlnes, i a continuacion la ha pedido el honorable Diputado por Tarapacá.

Inscribiré a Su Señoría para que use de la palabra en seguida.

Tiene la palabra el honorable Diputado por Búlnes.

El señor PALACIOS.—Me perdonará la Cámara que empiece con un incidente de carácter personal. El honorable Diputado por Santiago, señor Bascuñan, decia al empezar su discurso de hoi que no estrañaba el calor gastado por el Diputado por Búlnes al defender en una de las sesiones pasadas al Director Jeneral de los Ferrocarriles del Estado con el calor con que se defiende a los funcionarios que son atacados sin estar presentes i, en consecuencia, sin poder defenderse. Creí notar en las palabras de Su Señoría que hacia un cargo concreto que podia afectar a la honorabilidad del Diputado por Búlnes. Desearia que el honorable Diputado, con la franqueza i valentía que lo caracterizan, espresara cuál es el cargo que tiene que hacer al Diputado que habla para poder contestarle inmediatamente.

.....

Si Su Señoría no concreta cargo alguno, tomaré su silencio como no existencia de cargo que pueda afectar a mi honorabilidad.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Convendria que el honorable Diputado no diera este carácter al debate, que podria tomar un jiro desagradable.

El señor PALACIOS.—Como el honorable Diputado no formula ningun cargo, paso a espresar las ideas i esponer los antecedentes que me propongo dar a conocer a la Cámara.

Aunque la contestacion dada por el señor Ministro de Industria i Obras Públicas en una de las sesiones pasadas i en la sesion de hoi, ha desvirtuado por completo los cargos formulados contra la administracion de los ferrocarriles por el honorable señor Bascuñan, creo, sin embargo, conveniente dar algunas esplicaciones a fin de desvanecer las apreciaciones tan fundadas como gratuitas, que serian mas censurables todavía si no fueran hijas de naturalezas jóvenes, de sangre ardiente, que en la vehemencia de sus imajinarias concepciones i persiguiendo talvez un ideal jeneroso, suelen por olvido atropellar las mas elementales conveniencias, sobre todo cuando estoi cierto que el orijen i fuente de donde se han tomado o recojido esos datos no tienen la pureza que cree el señor Bascuñan.

Los ataques verdaderamente insultados hechos por el señor Bascuñan al actual director de los ferrocarriles tienen tal carácter i llevan envuelto tanto veneno, que si a su autor no lo creyera un caballero, habria motivo para sospechar que eran obra del despecho o de pasiones que no levantan a los hombres, i que no quiero suponer por un momento en el señor Bascuñan.

Por fortuna los antecedentes del Director Jeneral de los Ferrocarriles le abonan de tal manera, que su nombre i su persona están al abrigo de todo comentario respecto a su honorabilidad. En los numerosos puestos políticos i de responsabilidad que este caballero ha desempeñado durante doce años, o mas, jamas se ha levantado una voz para la mas insignificante censura, como tuve ocasion de decirlo en sesion anterior. Ha manejado muchos hombres, muchos dineros i ha podido ejercer muchas influencias: nunca abusó de los unos ni de los otros, i siempre recojió el respeto i la consideracion de todos los que le conocieron i conocen.

Son estos antecedentes honrosos los que han llevado al actual Director de los Ferrocarriles de ascenso en ascenso en su carrera administrativa, i no las influencias políticas, ni las simpatías personales que pudiera tener éste o aquel Ministro. Son estos antecedentes los que tambien lo indicaron para el puesto de Director Jeneral de los Ferrocarriles del Estado, puesto que rehusó por tres veces, escusándose ante S. E. el Presidente de la República, ante el Ministro i ante cada uno de los consejeros i Directores del Ferrocarril.

Estos antecedentes son incontrovertibles i no habrá nadie que se permita desautorizarlos sin incurrir en el mas grave error.

No me ocuparé de los cargos que se hacen al Consejo Directivo, sino para negar en absoluto lo aseverado por el señor Bascuñan respecto a que un miembro del Consejo se ha visto, durante la corta administracion del señor García, en la necesidad de quedar solo en las decisiones del Consejo. Esos hechos pertenecen, es cierto, a la historia del Consejo; pero es a una época que el señor Bascuñan ensalza i prestijia con el fuego de su calurosa palabra. Durante la administracion del señor García no se ha tomado medida alguna que no haya recibido del Consejo la mas decidida aprobacion.

Es de lamentar que no hayan sido coronadas las aspiraciones del señor Bascuñan para formar parte del Consejo; así se habria aprovechado de sus luces i de su práctica, evitando al mismo tiempo incidentes como los que hoi se debaten en el seno del Congreso.

Pero quiero dejar a un lado recuerdos de esta naturaleza i prefiero ocuparme en los cargos concretos que dedujo el señor Bascuñan de los estados remitidos al Congreso por la Direccion de Contabilidad de la Empresa. Para manifestar que las mermas que aparecen en los últimos meses no tienen esplicacion alguna, la compara con las entradas i gastos del 93 i deduce, como consecuencia, que la administracion ha sido mala.

Vamos a verlo.

Es mui sensible que se haya escapado a la escrupulosa investigacion practicada por el honorable Diputado, al recorrer el Boletin del ferrocarril, precisamente el documento que le habria ahorrado el trabajo de buscar las esplicaciones que no puede encontrar respecto a la pérdida que arrojan algunos meses del presente año, cual es el siguiente:

En la sesion celebrada con fecha 11 de enero de 1894, se tomó el siguiente acuerdo:

«El Consejo acuerda autorizar al señor Director Jeneral para pagar a la Compañía de Arauco, por el exceso de carbon que haya entregado i el que continúe entregando sobre el contrato del año último, *el precio que la misma Compañía fije a este material* en las propuestas públicas que próximamente pedirá la Empresa para la provision del presente año.»

Si el señor Bascuñan se toma la molestia de recorrer ese acta, verá que a esa sesion no asistió el señor García, i que de los consejeros de nombramiento del Supremo Gobierno solo asistió el señor Cruz, que tampoco se encontraba en la sesion siguiente en que se aprobó el acta. Cuando se dió cuenta del decreto supremo que aprobaba aquel acuerdo, tampoco se encontraba el señor García en la sesion, de manera que tuvo conocimiento de este asunto solo cuando hacia presente la necesidad de pedir propuestas a causa de la suma escasez de carbon, escasez que era alarmante.

¿Qué resultó de esa negociacion? Lo que no ha querido ver el señor Bascuñan: esto es, que durante los seis primeros meses del año se estuvo cargando el carbon al precio del año 93, miéntras que de junio adelante, cuando ya se supo el verdadero precio del carbon a causa de las propuestas aceptadas, hubo que cargar a los meses restantes del año la diferencia de precio por el carbon consumido i el que debia consumirse hasta terminar el año.

La diferencia de precio de este artículo entre el 93 i el 94 es la siguiente, segun compras i contratas hechas por el ex-director señor Budge:

	189	1894
Carbon de Lota.....	$ 13.00	$ 16.75
Carbon de Arauco.....	10.75	16.00
Carbon estranjero.....	sh. 19	sh. 26

El término medio de estas diferencias arroja una suma de cinco pesos treinta centavos tonelada en contra del presente año, que multiplicada por 190 mil toneladas da un recargo de mas de un millon de pesos.

Tengo la conviccion de que el propósito que guió al ex-director al adoptar este temperamento no fué otro que el de procurar, por medio de la fé que él tenia en un próximo mejoramiento del cambio, obtener el carbon para el presente año a mejor precio que el anterior. Se equivocó, i esto es todo. El cambio siguió declinando i el artículo subiendo.

Tiene, pues, comprobado con un documento oficial del señor Bascuñan que la suma de un millon de pesos con que ha habido que recargar los gastos del presente año en ese solo artículo la habria esplicado en su mayor parte el enigma cuya solucion ha ido a buscar al Congreso, precisamente en los momentos en que se encuentra fuera de Santiago la persona que le podia contestar satisfactoriamente en este recinto.

Tenemos ahora otros factores que no podrá desconocerse. Los artículos de consumo encargados a Europa con un presupuesto formado con cambio a 15d. ha habido que pagarlos con un cambio de 11 peniques. Esto dá un exceso en los gastos de 300 mil pesos mas o ménos.

Agréguese aun 300,000 pesos invertidos en la terminacion de las nuevas líneas entregadas inconclusas a la esplotacion, i en tal estado que algunas, como la de Palmilla a Alcones, no le fué posible a la Comision encargada de su recepcion recorrerla con un convoi de una máquina chica i de un solo carro, i tuvo que volverse de medio camino por temor a un descarrilamiento cierto, a juicio de los mismos injenieros que construian la línea. La misma esplotacion de estas líneas, que durante el año 93 no se alcanzaron a esplotar sino por unos pocos meses, ha tenido un mayor gasto con la esplotacion del año entero que no se puede apreciar en ménos de 200,000 pesos.

Por otra parte, los numerosos accidentes ocurridos en los meses de enero i setiembre del año 1894, (administracion Badge), no han venido a ser cubiertos sino cuando las reparaciones del equipo se han terminado. Tomo la época de enero a setiembre, porque de setiembre adelante (administracion García), ha habido la felicidad de no tener que lamentar accidentes de aquellos que importan fuertes desembolsos a fondo perdido. No se puede negar que el señor García ha sido afortunado, por lo ménos. Ya que toco este punto, es conveniente dejar establecido que el señor García fué nombrado con fecha 6 de setiembre i no en junio, como lo asevera el señor Bascuñan. Hé aquí el decreto en que se nombra el señor García Director Jeneral de los Ferrocarriles:

«Núm. 1,389.—Santiago, 6 de setiembre de 1894.—Hé acordado i decreto:

Nómbrase Director Jeneral de los Ferrocarriles del Estado al actual Director de Esplotacion don Ramon García R.

Páguesele al nombrado el sueldo correspondiente.

Tómese razon i comuníquese.—MONTT.—*M. A Prieto.*»

De setiembre acá, las pérdidas, que habian sido ántes de mas de cien mil pesos, desde que se principió a cargar el verdadero precio del carbon, disminuyeron hasta bajar en noviembre a 72,000 i concluir casi con ellas en el mes de diciembre próximo pasado.

Agréguese a estos factores el aumento de empleados con motivo de las nuevas líneas i el aumento de los jornales a causa de la depreciacion de la moneda i tendremos todavía que ha habido un gasto indispensable de mas de cien mil pesos.

Pasemos ahora a otro órden de consideraciones que han venido a recargar los gastos i a disminuir las entradas. Es un hecho público i notorio que las cosechas de cereales fueron en el año 94 inferiores al 93 en mas de un millon de hectólitros, solo en trigo. No tomando sino este cereal i calculando un término medio de cincuenta i siete centavos por quintal métrico en la conversion, tomando como base las estaciones de mayor produccion, tendríamos que ha habido una disminucion de entradas por causa de la mala cosecha de 1894, que asciende a 570,000 pesos. Esto tomando como base la tercera seccion. Tomando un término medio de toda la línea, serian setenta centavos por quintal métrico, lo que representa una disminucion de entradas que llega a 700,000 pesos. Con este motivo se declinó la administracion, i esto desde los primeros meses del año, a descargar las estaciones de la frontera del gran acopio de maleras que existia, ya que podia disponer de mayor cantidad de equipo.

Es sabido, por otra parte, que la 4.ª, 5.ª i 6.ª clase dejan pérdidas; así nos lo dice la memoria del 93, citada por el señor Bascuñan, i es sabido tambien que esta carga es la que recorre mayor kilometraje, aumentando sus gastos a medida que aumenta la distancia recorrida, de tal manera que pudiera decirse que este artículo recorre toda la línea, desde las mas lejanas estaciones de la frontera hasta Santiago o Valparaiso, que son los grandes centros de consumo.

Tenemos, pues, un exceso en los gastos perfectamente justificados con los gastos espuestos, i que sumados hacen la cantidad de 2.700,000 pesos.

¿Cómo es, dirá el señor Bascuñan, que este exceso ha quedado reducido a 1.500,000 pesos, valor del suplemento solicitado por el señor Ministro del ramo? Lo va a saber. El Consejo Directivo i el Director Jeneral, apercibidos de este exceso en los gastos, suspendieron algunas obras que no tenian el carácter de urjentes i se comenzaron a hacer economías en algunos servicios, no invirtiendo el presupuesto en varios ítem hasta conseguir en el corto espacio de cuatro meses no gastar 1.200,000 pesos sin que el servicio se haya resentido en lo mas mínimo. En noviembre se hizo un balance de todo el presupuesto i se vió, con verdadera satisfaccion, que el exceso de gastos se habia reducido en esa suma.

Este balance sirvió de base al Director para solicitar del Supremo Gobierno el suplemento a fin de no invertir suma alguna sin la debida autorizacion del Congreso.

Pasemos ahora a los gastos de carbon, que tanto sorprende al señor Bascuñan.

Sorprende, efectivamente, cómo al ilustrado criterio del señor Bascuñan i a su práctica de seis meses en estos complicados negocios, ha podido escaparse un dato sin el cual es sabido hasta del mas modesto

empleado del ferrocarril, que es materialmente imposible conocer la relacion que hai entre el carbon gastado i la carga trasportada sin tomar el kilometraje recorrido por esa misma carga. El señor Bascuñan desprecia este factor en su cuadro comparativo i resuelve la cuestion que él mismo se plantea de la manera siguiente: En enero del 93 se trasportaron 1.481,804 quintales métricos de carga i en enero de 1894 1 628,344 i hubo un exceso de gasto de carbon de 1,114 toneladas que no corresponde al exceso de carga trasportada. En febrero esta diferencia es todavía mayor, luego ha habido un gasto de carbon injustificado.

Pero el señor Bascuñan se cuida de manifestar que no ha tomado en cuenta el kilometraje recorrido por la carga en uno i otro mes de cada año. Para manifestar hasta dónde ha podido conducirlo el error de despreciar este factor, voi a poner un ejemplo que comprenda cualquiera.

Supongamos que se han conducido cien toneladas de carga de Santiago a San Bernardo o de Valparaiso a las Palmas el año 93 i otras cien de Victoria a Valparaiso el año 94.

En el primer caso, i tomando como término medio un gasto de mil seiscientos kilógramos de carbon por cada cien kilómetros recorridos, se habrán consumido solo cien kilógramos de carbon, ya que la distancia entre Santiago i San Bernardo es de dieziseis kilómetros. En el segundo caso, conduciendo las mismas cien toneladas de carga se habrian consumido doce mil novecientos sesenta kilógramos, desde que la distancia entre Valparaiso i Victoria es de ochocientos diez kilómetros.

Este ejemplo manifiesta claramente que el desprecio de factor indispensable ha llevado al honorable señor Bascuñan hasta hacerlo incurrir en el error de creer que el dato que deduce de su cuadro comparativo es un dato exacto, cuando en realidad no puede ser sino un dato verdaderamente caprichoso. Le ha ocurrido lo que ocurre al que sumando varios factores se salta un número, o porque lo desconoce, o porque lo toma por cero i sigue sumando. El resultado tiene, pues, que ser deficiente i erróneo. En consecuencia, el dato comparativo que sirve de base al señor Bascuñan no tiene importancia alguna.

Pero ya que él lo ha olvidado o despreciado, yo lo señalaré, i con la estadística aparecerá comprobado hasta la evidencia que el consumo de carbon en ámbos años 93 i 94 guarda perfecta regularidad con el quilometraje recorrido por la carga.

QUILOMETRAJE RECORRIDO POR LAS LOCOMOTORAS, LOS COCHES I CARROS EN LOS AÑOS 93 I 94

Quilometraje de máquinas

1893		6.130,481
1894		6.825,828
Diferencia	kls.	695,347

Quilometraje de coches i carros

1893		56.744,993
1894		61.830,035
Diferencia	kls.	5.085,042

Por cada cien kilómetros, valor del carbon consumido

1893	$	21 15
1894		28
Diferencia	$	6 85

De este estado se deduce que las locomotoras han recorrido durante el año 94 seiscientos noventa i cinco mil trescientos cuarenta i siete kilómetros mas que el año anterior de 1893, i los coches i carros cinco millones ochenta i cinco mil cuarenta i dos, importando la diferencia de precio del carbon seis pesos ochenta i cinco centavos mas tambien en 94 que el 93 por cada cien kilómetros recorridos.

Es éste el verdadero dato que debió haber tomado el señor Bascuñan para apreciar los gastos.

Debo dejar constancia tambien de que el carbon entregado durante los ocho primeros meses del año ha sido de mala clase, razon por la cual ha aumentado el gasto de este material.

Otro de los graves cargos que se hace a la actual administracion de los ferrocarriles es el establecimiento de la Oficina de Reclamos, respecto de la cual hace el señor Bascuñan apreciaciones desfavorables, llegando hasta exajerar sus gastos i el número de reclamos interpuestos durante el tiempo que funciona.

Contra los hechos no hai demostracion numérica que pueda alterarlos, de tal manera que asegurar que los reclamos han aumentado desde que se fundó la oficina, sin tomar los estados, sin conocer el número de reclamos pendientes al tiempo de su instalacion, i sin comparar los reclamos interpuestos en años anteriores con los de esta última época, es sencillamente asegurar una cosa de la cual no se tiene conocimiento.

Voi a comprobarlo.

La memoria del 92 da el número de reclamos interpuestos ese año...	4,297
La del 93 da el mínimum de.....	3,121
La estadística del 94 acusa solo.....	2,494

Debiendo tener presente que en el mes de diciembre próximo pasado se interpusieron solo 83 en toda la línea.

La junta recibió en 1.° de agosto del año 94, como existencia atrasada....	3,582
Ha fallado hasta el 31 de diciembre del 94.....	2.030
Existencia en 1.° de enero del 95.....	1,552

Se ve, pues, que la junta, a mas de los reclamos interpuestos de agosto acá, ha fallado dos mil treinta reclamos de los atrasados, quedando poco mas de una tercera parte de la existencia anterior

Es del caso dejar constancia de que los reclamos han disminuido de tal manera que en el mes de diciembre próximo pasado solo se presentaron ochenta i tres en toda la línea.

No es mas exacto el dato que se rejistra en el discurso del señor Bascuñan respecto al costo que importa anualmente la oficina de reclamos.

Esta oficina, como lo manifestó el señor Ministro, importa un gasto de 14,880 pesos, segun el decreto de su creacion, con mas el viático que pueda devengar alguno de sus miembros cuando tiene que ausen-

tarse para tomar informaciones, pero a estos gastos hai que rebajar i no aumentar el sueldo de los empleados que ántes se ocupaban de este servicio i que como empleados antiguos algunos se les ha ido colocando a medida que se ha presentado oportunidad.

Respecto a la supresion de las tarjetas de abono i temporada, basta hacer presente que esta medida tiene fecha 19 de enero de 1894.

Lo que puede cargarse en parte a la actual administracion es el establecimiento de los boletos de ida i vuelta que vinieron a suavizar un poco aquella medida, ya que tienen una rebaja de un veinte por ciento.

En el informe que está en prensa, pasado por la actual administracion respecto al que presentó la *comision de tarifas nombrada por el Supremo Gobierno*, se modifica ese servicio, dándose mas facilidades a los pasajeros que viven en pueblos cercanos a los grandes centros.

Tambien se hacen grandes cargos a la actual administracion por el contrato de carga i descarga llevado a cabo el 92 i reformado en mayo del 93.

Basta leer la copia de la parte del acta de la sesion en que se trató este negocio para ver cuánta inconveniencia hai en traer al seno del Congreso recriminaciones personales i cargos infundados.

El acta dice como sigue, tratándose de las modificaciones sufridas por el primitivo contrato:

«El señor Director Jeneral manifestó:

«Que oportunamente habia sometido a la aprobacion del Supremo Gobierno el acuerdo de 14 de abril último, relativo a las modificaciones propuestas al contrato celebrado con los señores Clement i C.ª para la carga i descarga de las mercaderías.

«Que el señor Ministro del ramo habia estudiado los antecedentes de esa peticion con el mismo contratista, i de acuerdo con la Direccion Jeneral i Direccion de Esplotacion cree preferible a los intereses de la Empresa introducir en el contrato actual las siguientes modificaciones»....

Se ve, pues, claramente que esas modificaciones se hicieron por el Ministro del ramo de acuerdo con el contratista i con el Director Jeneral.

Si el señor Bascuñan hubiera leido esa acta, ya que que ha removido tanto los archivos del ferrocarril con los datos que ha solicitado del señor Ministro, se habria evitado los inconvenientes que trae siempre consigo, los cargos infundados i las apreciaciones lijeras tomadas de fuentes dudosas.

Por otra parte, el resultado obtenido con ese contrato no ha traido recargo ni perjuicio alguno a la Empresa, ya que segun la estadística oficial el costo de la carga i descarga por tonelada métrica ha variado entre veinte i veintiseis centavos durante los años 91, 92, 93 i 94, i siendo solamente 17½ centavos lo que se paga al contratista como precio fijo e invariable, resulta que a la Empresa le cuesta mucho mas caro hacer la descarga por su cuenta. ¿Dónde está entónces el *mayor gasto*?

En el deseo bien marcado del honorable Diputado de encontrar cargos, deficiencias i mal servicio en una empresa en que precisamente se nota mejoramiento en todo, no ha omitido sacrificio hasta el estremo de sacrificar la verdad misma. Ya los siniestros pertenecen a la historia de las administraciones pasadas; la regularidad de los trenes de pasajeros es conocida de *todo el mundo; los reclamos* por falta de equipo i atraso de carga no los conocemos; los robos i estravios han disminuido en un ochenta por ciento, como se comprueba por la disminucion de los reclamos.

Esto acusa mejoramiento en el servicio i no desquiciamiento, como lo ha querido manifestar el honorable señor Bascuñan.

Si *esto es así, no* hai justicia en echar sobre los hombros de la actual administracion de los ferrocarriles las faltas de otras administraciones. Por el contrario, habria justicia i equidad en reconocer que ella trabaja con celo por el mejoramiento de un servicio público que por su naturaleza deja *mucho* que desear. Sobre todo debe gastarse benevolencia con una administracion que apénas hace tres meses tiene a su cargo el servicio de los ferrocarriles.

El nombramiento de una comision parlamentaria, que yo acepto i aplaudo, contribuirá a la mejora de este servicio, señalando los defectos que deben correjirse, i ayudará *eficazmente*, lo espero, la obra de la actual administracion.

El señor SALINAS.—El honorable Ministro de Obras Públicas ha dicho que en su concepto habia una verdadera incompatibilidad entre la indicacion propuesta por el honorable señor Bascuñan, con el objeto de que se acuerde el nombramiento de una *comision parlamentaria* destinada a inspeccionar el servicio de los ferrocarriles e informar a la Honorable Cámara respecto de él, i la continuacion del presente debate, que versa sobre la misma materia que va a ser sometida al estudio de aquella comision.

Yo opino lo contrario, señor Presidente.

Pienso que, precisamente porque se nos propone el nombramiento de esta comision, es oportuno i conveniente traer a la Cámara todos los datos que son conducentes a dar a conocer el estado en que se halla la administracion de la empresa, pues estos datos *habrán* de servir a la comision para el mejor desempeño de sus tareas.

Es éste el motivo porque yo resuelvo tomar parte en este debate.

Tambien debo observar al señor Ministro, que no encuentro razonable la limitacion que Su Señoría queria establecer en el campo de accion de la Cámara, cuando decia que no habia conveniencia en tocar un asunto de Gobierno en que podia haber intervenido el Presidente de la República, por cuanto es un superior jerárquico que está fuera del debate.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Obras *Públicas*).—Si me permite el señor Diputado, podria esplicarle mi pensamiento.

Yo no he dicho, o por lo ménos no he querido decir, lo que insinúa el señor Diputado, absolutamente. He dicho que creia de mi deber contradecir toda afirmacion que, no siendo exacta, pudiera echar sombra sobre el prestijio de que debe estar revestido el Jefe del Estado, sobre todo cuando no hai para ello fundamento alguno; i éste ha sido el móvil poderoso que me ha obligado a entrar en algunos detalles.

El señor SALINAS.—Si eso ha dicho el honorable Ministro, es indudable que no he entendido a Su Señoría.

Para apreciar el estado en que se halla la administracion de los ferrocarriles, es conveniente no olvidar una circunstancia capital, que se refiere al carácter especial de este ramo del servicio público.

Dispone la lei jeneral de los ferrocarriles, i ántes que la lei lo habia aconsejado ya el buen sentido, que esta Empresa sea considerada i por lo tanto administrada como una empresa industrial.

Con esto se quiere decir que tanto el Gobierno como la Direccion Jeneral deben proceder en todos i en cada uno de los detalles la administracion, como en igual caso habrá procedido una empresa ferroviaria de propiedad particular.

Una empresa particular, regularmente organizada, pone especial cuidado, en primer término, en la eleccion de su personal directivo, buscando ante todo la competencia i la honorabilidad; se preocupa en seguida de determinar anualmente el monto de su capital, fijando qué sumas deben agregarse a él por obras nuevas de instalacion o por material rodante de nueva adquisicion, i qué sumas deben deducirse o amortizarse, ya por las obras que han perdido su valor en la esplotacion, ya por el material rodante que se ha destruido o inutilizado.

Toda empresa industrial se preocupa tambien de un modo especialísimo de adquirir los materiales necesarios para el servicio en momento oportuno i a precios convenientes; de vijilar con escrupulosidad el consumo de estos materiales a fin de que las utilidades no se vayan en gastos inútiles, de procurar, en fin, en sus arreglos económicos el aprovechamiento de todos sus recursos; a fin de llenar su objeto, que es obtener el mayor interes posible del capital invertido, dentro de los límites que establecen sus tarifas de porteo.

Pues bien, señor Presidente, para comprobar qué grado de atencion se ha prestado por el Gobierno i por la Direccion de los Ferrocarriles a la negociacion que tiene a su cargo, yo voi a manifestar someramente algunas consideraciones i establecer diversos puntos de comparacion entre los procedimientos de esta empresa i los de otras empresas ferroviarias del estranjero.

Las conclusiones que se desprenderán de este rápido estudio, serán bastante para formar la conciencia de la Honorable Cámara en el sentido de que la administracion de nuestros ferrocarriles toca a los estremos del desbarajuste i del derroche i que es urjente poner mano enérjica sobre ella.

En órden al personal directivo de nuestros ferrocarriles, es un mal mui antiguo el de mirar en ménos las aptitudes de las personas llamadas al puesto de Director Jeneral, i atender de preferencia a consideraciones políticas o de otro órden completamente ajeno al interes fiscal.

Han pasado por la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles miembros distinguidísimos de nuestro foro, políticos de grande i pequeña talla, antiguos intendentes de provincia, personas todas que podrian ser mui hábiles en su especialidad, pero que eran absolutamente incompetentes en materia de administracion ferrocarrilera.

De este defecto adolece el nombramiento del señor García para el cargo de Director Jeneral.

Yo sé, señor, que el honorable Diputado por Búlnes ha sido perfectamente exacto al esponernos los datos biográficos del actual Director de los Ferrocarriles.

Fué, sin duda, activo Gobernador de varios departamentos i laborioso Intendente de varias provincias. Fué ciertamente tesorero fiscal de Santiago. Pero ¿estos antecedentes acreditan acaso la competencia del señor García para desempeñar aquel puesto?

¡En manera alguna!

Para ejercer con acierto un cargo de esta especie, se requiere como cualidad primera estar en posesion de conocimientos técnicos i prácticos que no pueden adquirirse sino en el estudio profesional i en el ejercicio de largos años.

El señor García carece por completo de esos conocimientos i se encuentra, por consiguiente, inhabilitado para administrar correctamente nuestros ferrocarriles, por mucha que sea la buena voluntad que en ello ponga.

Se me dirá quizas que el actual Director llegó a ese puesto despues de haber sido un año o año i medio Director de Esplotacion. En ese tiempo puede el señor García haber aprendido el A B C de un solo ramo de la administracion; pero de ningun modo puede haberse hecho apto en todos i cada uno de los detalles de este complicado servicio.

Yo preguntaria al honorable Diputado por Búlnes: ¿Cree Su Señoría que con estos antecedentes habria sido llamado el señor García a la direccion de alguna empresa ferroviaria de propiedad particular?

El señor PALACIOS.—Voi a contestar a Su Señoría. Se ha ofrecido al señor García el cargo de director del ferrocarril en proyecto de Chillan a las Termas.

El señor SALINAS.—Para dirijir esa empresa no se necesitará competencia especial. Será una línea cortísima i de escaso tráfico, de importancia poco mayor que una línea de ferrocarril urbano.

Observe Su Señoría cómo las empresas del ferrocarril de Antofagasta a Ascotan, de Iquique al Interior i de Caldera a Copiapó emplean siempre hombres aptos i de competencia reconocida, porque velan por sus intereses, porque proceden como empresas industriales.

Pero estas consideraciones no se tienen en cuenta para una administracion tan complicada como la de los ferrocarriles del Estado. No nos asombremos, por lo tanto, de las consecuencias.

Iguales irregularidades se observan en el nombramiento de otros empleados superiores.

Mui rara vez es la competencia la que los motiva. Es mas frecuente ceder a los empeños o las conveniencias políticas.

Prueba práctica de ello encontrará la Cámara en el nombramiento del reemplazante del señor García en la Direccion de Esplotacion.

Empleados envejecidos en el servicio práctico de los ferrocarriles, como el jefe de la primera seccion, señor Pérez, han sido postergados por un empleado de la seccion de contabilidad, que, aparte de ser mucho ménos antiguo, carece en absoluto de toda competencia en lo que constituye las operaciones del tráfico.

¿Qué garantías de buen servicio puede haber con semejantes jefes?

¿Qué estímulo se ofrece a los empleados que dedican su vida entera al servicio del país, cuando así se les arrebata un ascenso que les corresponde de derecho?

I es sensible tener que declarar, señor Presidente, que a estos móviles han obedecido muchos de los nombramientos hechos en el curso de los últimos tres años.

Observe la Honorable Cámara que la decadencia de nuestros ferrocarriles data precisamente desde 1891, época en que fueron espulsados muchos empleados antiguos i de probada competencia, por causas ajenas al servicio, i reemplazados por personas que venian provistas de recomendaciones de un órden meramente político, pero que carecian en absoluto de los conocimientos i de la práctica necesaria para el desempeño de esos cargos.

Desde aquella época, la desorganizacion, el desquiciamiento, el abuso, han sentado sus reales en la administracion de los ferrocarriles i amenazan llevarla a un fracaso completo.

No es así como procede una empresa industrial.

Es menester convencerse, señor Presidente, de que el orijen de los males que se nota en este servicio es la mala calidad de su personal superior.

Si el honorable Ministro de Obras Públicas está animado de un sincero deseo de mejorarlo, tenga mano firme para separar a los empleados que no cumplen con sus deberes i llame a otros mas aptos i mas celosos; i luego verá que las cosas vuelven a su antiguo cauce i se estirpan los abusos que hoi lamentamos.

Si de estas observaciones de carácter jeneral, penetramos al detalle de la administracion, encontraremos, a cada paso, pruebas palpables del increíble desbarajuste que domina en la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles.

Ya que de una empresa industrial se trata, lo primero que se ocurre preguntar es a cuánto asciende su capital.

He aquí, señor Presidente un logogrifo, de imposible solucion.

En alguna Memoria de la Direccion se lee que ese capital alcanza a sesenta i cinco millones de pesos.

En este caso, estoi perfectamente de acuerdo con el honorable Ministro de Industria, en cuanto cree que a veces no es posible tomar en cuenta las cifras.

Por lo ménos esta cifra vale poco.

La verdad es que no se lleva por la Direccion de nuestros ferrocarriles una cuenta exacta del capital, en la forma que lo hace cualquiera empresa industrial.

Se agrega caprichosamente a capital cualquiera gasto en obras nuevas o en material rodante, sin que jamas se tenga el cuidado de amortizar el valor correspondiente a las obras antiguas o a los materiales que se inutilizan o destruyen.

Un ejemplo.

Sobre el rio Maipo se han construido tres puentes; el puente primitivo provisorio; un segundo provisorio con carácter de definitivo i un tercer gran puente definitivo. ¿Se ha amortizado el valor de los dos primeros puentes, que ya no tienen aplicacion para la esplotacion de los ferrocarriles?

Nó, señor Presidente. El costo de estos puentes, segun informes que considero fidedignos, continúa figurando como parte de capital de la empresa.

Otro ejemplo.

Segun el inventario de los carros de carga, deberia tener la Empresa 4,240 carros: pero en realidad no existen sino 3,580.

¿Cuál es la razon de esta diferencia?

Que los carros destruidos continúan figurando como existentes para los efectos de la apreciacion del capital.

¿Es así como procede una empresa industrial?

¿Qué fé merecen datos que adolecen de tales errores?

Absolutamente ninguna.

La verdad del caso es que esta famosa empresa industrial no sabe a cuánto asciende su capital de esplotacion, i que, por consiguiente, los cálculos que se hacen año por año respecto de las utilidades percibidas carecen de base.

No sabemos qué capital representan los ferrocarriles, ni qué utilidad producen al Erario nacional.

En órden al consumo de carbon, que constituye el mayor de los derroches de la Empresa, las irregularidades de la Direccion Jeneral saltan al ojo de una manera irritante, si se compara el consumo de nuestros ferrocarriles con el de otras empresas ferroviarias del estranjero.

La base jeneralmente adoptada para apreciar este importante factor de los gastos de esplotacion, es el término medio de consumo por kilómetro recorrido de locomotora. En prueba de ello, bástame decir que éste es el único dato relativo al consumo de carbon, que se encuentra en las Memorias de los Ferrocarriles del Estado.

En los ferrocarriles de Europa o de Estados Unidos el consumo de carbon varía entre ocho i medio a diez i medio kilógramos por kilómetro recorrido de locomotora, segun la mayor o menor gradiente de las diversas líneas. Tomemos, sin embargo, para nuestros cálculos un promedio de diez kilógramos por kilómetro.

En Chile, el gasto efectivo de carbon ha sido en 1893, segun los datos oficiales, de 17.09 kilos por kilómetro recorrido en 1892; i de 16.25 kilos en 1894, en que se han consumido ciento ochenta mil toneladas, ha subido a 18 kilógramos por kilómetro recorrido, o sea a un ochenta por ciento mas que en los ferrocarriles de Europa i de Estados Unidos.

Reduciré mis cálculos a cifras palpables.

Los ferrocarriles chilenos, manejados debidamente i supuesto un kilometraje de diez millones, que es superior al calculado por el honorable señor Palacios, habrian consumido en 1894 cien mil toneladas. Han consumido ciento ochenta mil toneladas, i resulta, de consiguiente, un exceso de consumo de ochenta mil toneladas, que al precio de veintidos pesos cada una significan para el Estado un mayor gasto de un millon setecientos mil pesos.

¡Un millon setecientos mil pesos de pérdida por exceso de consumo de combustible en un solo año!

I aquí me haré cargo de la desintelijencia habida entre el honorable Ministro i el honorable Diputado por Santiago, en órden a la apreciacion del consumo de carbon.

El honorable Ministro afirmaba hace un momento

que el consumo no habia sido mayor en 1894 que en 1893, por cuanto la existencia que habia en carboneras el 1.° de enero de 1895 era superior a la que habia en la misma fecha de 1894. Pero no tomaba en cuenta que, segun los datos oficiales traidos a la Cámara por el mismo señor Ministro, consta que el carbon consumido en 1894 ha sido de ciento setenta i dos mil toneladas, o sea veinte mil toneladas mas que en 1893.

Es fácil encontrar la esplicacion de la mayor existencia que habia en carboneras en enero de 1895. Pero ántes de darla, agradeceria a Su Señoría que se sirviera decirme qué cantidad de carbon se compró para el año de 1894.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Obras Públicas).—Entiendo que se han comprado 180,000 toneladas.

El señor SALINAS.—Perfectamente, señor Ministro.

Voi a hacer entónces mis cálculos sobre esta base.

La existencia en 1.° de enero de 1894, era de 15,000 toneladas. Agregadas a éllas las 180,000 compradas en 1895, tendremos un total de 195,000 toneladas.

Carbon consumido en 1894: 172,000 toneladas, que deducidas del total de 195,000 dan un sobrante de 23,000 toneladas.

Hé aquí como, habiendo en enero de 1895 mayor existencia que en enero de 1894, ha habido mayor consumo, en 1894 que en 1893, pues en este último año se gastaron 152,000 toneladas i en aquél 172,000.

Pero en realidad el consumo fué mayor aun. El honorable Diputado por Búlnes nos ha dicho que el carbon comprado en el año anterior fué de 190,000 toneladas. Segun esto, la existencia en el presente mes debiera ser de 10,000 toneladas mas que la que en realidad hai en carboneras, o sea de 33 000 toneladas en vez de 23,000. Faltan, pues, 10,000 toneladas. ¿Qué se han hecho? Indudablemente se han consumido. En consecuencia, el consumo ha sido de 182,000 toneladas en vez de 172,000.

Si se objetara la exactitud de este estudio comparativo, por cuanto no se ha hecho tomando en cuenta el tráfico de las líneas respectivas, haria otra comparacion entre el consumo que hacen nuestros ferrocarriles i el de la línea que mas carbon gasta en Europa, a causa de sus fuertes gradientes.

Me refiero a la línea de San Gothardo.

Esta línea, de una lonjitud de 266 kilómetros, tiene un pendiente de 26 por mil en 80 kilómetros, o sea en la tercera parte de su estension.

Entretanto que los ferrocarriles chilenos no tienen mas pendientes fuertes que la del Tabon, con 22 por mil i algunas partes de la red de la frontera con 18 por mil.

En todo, una estension de 180 kilómetros, o sea una décima parte de su trayecto.

Consideremos prácticamente el tráfico de ámbas líneas, sin tomar en cuenta las condiciones mui diversas de sus pendientes, que indudablemente ejercen una influencia considerable en el gasto de combus tible.

Pues bien, en el San Gothardo hubo en 1893 un tráfico de 1.392,196 pasajeros que recorrieron 68.963,938 kilómetros.

En Chile traficaron ese mismo año 4.681,192 pasajeros, que recorrieron 196.842,025 kilómetros.

Es decir que en Chile el tráfico de pasajeros fué superior 2 1[5 de veces al de la línea de San Gothardo.

En el mismo año tuvo este ferrocarril un tráfico de carga de 791,425 toneladas, que recorrieron 125 millones 27,926 kilómetros, i en los ferrocarriles chilenos la carga fué de 1.959,560 toneladas sobre 319.194,011 kilómetros. Es decir que el tráfico de carga fué en Chile dos i media veces mayor que en el San Gothardo.

Tomando estos cálculos en conjunto, resulta que el tráfico de pasajeros i de carga fué en Chile, en 1893, superior en 2 2/5 al de San Gothardo.

Ahora bien, el consumo en esta línea fué en el mismo año de 48,167 toneladas de carbon de Westfalia, que es mui inferior al carbon inglés. Siendo el tráfico de nuestros ferrocarriles 2 2/5 mayor, el gasto de combustible debió superar en igual proporcion, lo que habria dado un consumo de 115,600 toneladas. No obstante, el gasto fué en 1893 de 152,000 toneladas, es decir, de 37,000 toneladas mas.

Pero en realidad el gasto efectivo es mayor, porque la Empresa no cuida de hacer un balance exacto entre el carbon que recibe a bordo, el que entrega a las locomotoras i el que queda en las carboneras. La entrega se hace por tinas, a cálculo de ojo; pero si hace la comprobacion con la existencia disponible en carboneras, resulta siempre una diferencia considerable. Segun datos que tengo a la vista, el consumo llegó en 1893 a la cantidad de 180,000 toneladas, que fué lo comprado.

Esto importa un exceso de 64,000 toneladas sobre el promedio de consumo en los ferrocarriles europeos, o sea mas de un millon doscientos mil pesos.

Pero, si esto es el pasado de la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles, podemos congratularnos ante el brillante prospecto con que se nos presenta el año corriente de 1895, para el cual se han pedido propuestas por 200,000 toneladas.

En el año de 1895 redondearemos, en el solo capítulo de pérdidas por exceso de combustible, la gruesa suma de 2.000,000 de pesos.

Este exceso de gastos es producido en pequeña parte por otros vicios de administracion que ya es tiempo de estirpar.

Es un hecho que el peso muerto de los carros de carga es enorme, hecho que impone un doble gasto que bien puede economizarse, en el mayor precio que impone su adquisicion i en el mayor gasto de combustible que requiere su movilizacion.

En los ferrocarriles europeos, el peso muerto de los carros de carga es de 66 por ciento del peso útil. En Chile el peso muerto es el ciento por ciento del peso útil. Resulta, pues, en los ferrocarriles del Estado un exceso de 34 por ciento en el peso muerto, que se arrastra inútilmente, orijinando mayores gastos.

Es ya tiempo de abandonar la rutina, renovando nuestro material de carga con vehículos lijeros, como se hace en todos los ferrocarriles del mundo.

Iguales prodigalidades se observar en el consumo de otros materiales, deducido el carbon i el aceite para locomotoras.

En estos artículos se han gastado en el San Gothardo en 1893, 68,740 francos. Calculemos igual gasto en alumbrado para nuestros ferrocarriles, a pesar de que aquí se gasta mucho ménos en este servicio, tanto porque tenemos pocos trenes nocturnos, como porque entre nosotros se usa el petróleo, que es mucho mas barato que el gas mineral usado en el San Gothardo.

Deduciendo el gasto de alumbrado, tendríamos que en San Gothardo se consumen en materiales 31,359 francos 39 céntimos.

Multiplicando por un tráfico 2.2/5 superior como es el de Chile, deberian consumir los ferrocarriles chilenos, (tomando pesos por francos, lo que es otra desventaja para mis cálculos) 75,000 pesos i se gastan en realidad mas de 260,000 pesos.

Apuntemos, en consecuencia, por este solo capítulo un exceso de gastos de 185,000 pesos.

El derroche es el mismo en órden a los gastos que se efectúan en las reparaciones del material rodante.

Para demestrarlo voi a hacer una comparacion entre los gastos que hacen nuestros ferrocarriles i los que hacen en el ferrocarril de Jura a Simplon, en la Suiza.

Esta empresa estranjera posee un material rodante que alcanza a 3,051 vehículos, entre locomotoras, carros de carga i coches de pasajeros.

En Chile tiene la Empresa de los Ferrocarriles del Estado 4,025.

Podemos, pues, decir que ámbas empresas cuentan con el mismo material.

Ahora bien, los gastos de reparaciones que hace el ferrocarril de Jura a Simplon suman la cantidad de 1.307,819 83 francos, i los gastos que estos trabajos cuestan en Chile, para un material igual, llegan a la suma de 1.692,389 pesos 28 centavos, siendo que el jornal del obrero en Suiza es de 1,400 francos al año i en Chile a la suma de 700 pesos al año.

De manera que aun cuando se tome franco por peso, i aunque no se tenga en consideracion que el sueldo del obrero en Suiza, resulta siempre que nuestros ferrocarriles gastan en reparaciones de su material 385,000 pesos mas que el ferrocarril de Jura a Simplon.

Hai que advertir todavía que esta Empresa tiene carros mui superiores a los nuestros en cuanto a lujo i comodidad; circunstancia que debiera influir en que las reparaciones fueran mas costosas.

Voi a llamar en seguida la atencion de la Honorable Cámara hácia un detalle del servicio que revela de un modo evidente la incuria verdaderamente increible que reina en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

De los 3,500 carros de carga que posee la Empresa, 2,300 están dotados de los aparatos de freno contínuo Westinghouse, i existen en almacenes aparatos para 200 carros mas. Por manera que disponemos de 2,500 carros con freno automático, cantidad que es mui suficiente para el tráfico ordinario.

Sabe la Honorable Cámara que el freno Westinghouse reporta dos ventajas de gran consideracion. Es la primera la de que permite al maquinista manejar con admirable seguridad i precision todos los frenos de un tren, i detenerlo en su marcha en cortísimo trecho. Es la segunda que suprime en absoluto el gasto de palanqueros i los consiguientes robos de mercaderías.

En los trenes que no están dotados del freno automático se emplea, por término medio, un palanquero para cuatro carros. El sueldo del palanquero es de 400 pesos al año.

Los gastos de instalacion de un freno automático importan mas o ménos 400 pesos, de manera que la economía que se obtiene en los sueldos de palanqueros, durante cuatro años, basta para pagar íntegro el valor del freno.

Pues bien, señor Presidente, estaba reservada a la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles chilenos la peregrina ocurrencia de emplear conjuntamente en los trenes de carga el freno automático i el freno humano, el palanquero, perdiendo todas las ventajas del primero i aprovechando todos los inconvenientes del segundo.

Los frenos automáticos han sido comprados i representan un capital de un millon de pesos; estos aparatos están adheridos a los carros i se pasean alegremente de uno a otro estremo de las líneas férreas, imponiendo el consiguiente gasto de combustible, pero, no están en uso i los carros continúan manejados por los palanqueros.

Resultado, señor Presidente.

El Estado pierde anualmente en el pago de quinientos palanqueros, que no tienen objeto, 200,000 pesos.

El Estado pierde cada año, en hacer pasear por sus líneas 1,500 toneladas de peso, que esto pesan los frenos, una suma estimada en 10,000 pesos.

I pierde todas las ventajas que para la seguridad del tráfico ofrece el freno automático, i mantiene, con el servicio de palanqueros, el constante robo de mercaderías en los trenes de la Empresa.

¡Brillante administracion, señor Presidente, digna por cierto de los elojios que le prodiga el honorable Ministro de Obras Públicas!

Relativamente al contrato de carga i descarga en las estaciones, el honorable Ministro nos ha dicho que en realidad no es gravoso para la Empresa, como lo prueba el hecho de que en donde este servicio es ejecutado por su cuenta, le cuesta tres o cuatro centavos, al paso que en las estaciones en que lo hace el contratista, solo le importa dos centavos i sesenta i ocho centécimos.

Voi a dar a Su Señoría la esplicacion de esta diferencia.

La Direccion Jeneral ha entregado al contratista todas las grandes estaciones, precisamente aquellas en que, por ser el tráfico de mucha consideracion, las utilidades son seguras. En esas estaciones, la Empresa podria hacer la carga i descarga por su cuenta, retirando una buena utilidad. En cambio las estaciones de escaso movimiento han continuado a cargo ella.

Lo bueno, para el contratista; lo malo, para la Empresa.

No se estrañe, pues, el honorable Ministro de que los gastos que hace el Estado para las operaciones de carga i descarga, sean mas gravosos.

Observaré todavía, respecto de este contrato, que el Fisco solo cobra al público diez centavos i paga al

contratista diezisiete i medio centavos por tonelada. He aquí una buena prueba de la excelente administracion de esta Empresa industrial.

I tome nota la Honorable Cámara de que el honorable Diputado por Santiago estima las pérdidas que orijina este contrato en mas de 200,000 pesos.

Si estos injentes gastos produjeran siquiera las ventajas de un servicio esmerado, que diera garantías de seguridad i comodidad a los pasajeros i a la carga, podríamos darlos por bien empleados.

Por desgracia no es así, señor Presidente.

Para la Direccion Jeneral de nuestros Ferrocarriles, la existencia humana tiene mui poco valor. Se la mira con la misma indiferencia que tienen por ella los indios de la Araucanía.

Desde tiempo atras se fabrica carros del sistema americano que están unidos entre sí por medio de aparatos que permiten el pasaje de un carro a otro, sin correr el peligro de caer en el vacío.

En Chile continuamos usando los mismos antiguos coches, que por falta de aquel utilísimo invento, son causa de contínuos accidentes.

Un buen sistema de señales es indispensable para la seguridad del tráfico.

En Europa obligan los gobiernos a las compañías a gastar, i gastan ellos mismos en sus propias líneas, sumas enormes en el servicio de señales, porque velan por la vida de los pasajeros.

En Chile los Ferrocarriles del Estado emplean un sistema de semáforos primitivo, rudimentario, solo en la primera seccion. En las líneas del sur ni siquiera éstas hai. Los trenes corren a la buena ventura i como Dios quiere, sin que se tomen las precauciones mas elementales.

Es por lo tanto una maravilla que no ocurran mas accidentes, i si no se producen con mucha mayor frecuencia, ello se debe a que el personal inferior de la empresa es bueno, a pesar de estar tan mal remunerado.

Tiempo es ya de que la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles se preocupe de establecer un sistema de señales medianamente organizado en todas las líneas.

Llega a ser ridículo que oigamos sonar los timbres eléctricos de seguridad en las estaciones de Santiago i Valparaíso, i no los haya en los puntos de la línea que ofrecen mayor peligro.

Seria tarea interminable la de señalar todos los errores, abusos i fraudes que se cometen en esta empresa.

El comercio escandaloso de empleos que se ha introducido en algunas oficinas superiores, el robo constante de mercaderías, el desbarajuste i el derroche en construcciones inútiles son otros tantos abusos que darian tema para largas disertaciones.

Pero quiero terminar, señor Presidente.

Los datos que he traido a la Cámara demuestran evidentemente que la administracion de nuestros ferrocarriles ha llegado a los últimos límites de la desorganizacion i del desquiciamiento.

Esa empresa está a cargo de un personal directivo incompetente; esa empresa ni siquiera tiene nocion exacta del monto de su capital. Esa empresa derrocha en exceso de consumo de carbon u otros materiales; en reparaciones, en el pago de palanqueros inútiles, en la carga i descarga de la mercaderías, mas de tres millones de pesos al año; lleva su desidia hasta no usar de los elementos que ha adquirido a gran costo, como los frenos automáticos; no cuida de la seguridad ni de la comodidad del tráfico, ni observa en ninguno de los detalles de la administracion el celo propio de una empresa industrial.

Hai, pues, motivo sobrado para que el honorable Ministro de Obras Públicas se preocupe de atender al mejoramiento de este servicio i para que la Honorable Cámara preste su aprobacion a la indicacion del honorable Diputado por Santiago.

El señor JORDAN.—Apesar del cansancio que dominará a la Cámara, despues de todo lo que se ha dicho, respecto de la desorganizacion de los Ferrocarriles del Estado, voi a agregar unas cuantas palabras, que conceptúo necesarias.

He creido ántes, i continúo creyendo, que este asunto de los ferrocarriles es de altísima importancia para la seguridad de los particulares i el desarrollo del comercio; pues que, sobre esta base descansan todas las transacciones i negocios. Por esta razon, en años anteriores, he venido llamando la atencion de la Cámara i del Gobierno hácia tan importante ramo del servicio, logrando algunas veces, fijar el interes de este último, que no se ocupa del ramo de ferrocarriles, lo que debiera quizas porque no tiene un interes político, sino verdaderamente nacional. Me alegro, por tanto, que el honorable Ministro de Industria, con buen acuerdo, haya descartado de este debate la persona del Presidente de la República; porque a mí mismo me habia estrañado que el señor Ministro la hubiera puesto en tela de juicio, con peligro para la dignidad de este alto majistrado.

El Presidente de la República no es justiciable ante la Cámara; pero sí, lo son todos los actos de sus Ministros, los cuales, por el mismo motivo, tienen derecho para tomar parte en nuestras deliberaciones.

Pero, yo no sé, honorable Presidente, qué es lo que pasa a los hombres públicos de mi pais. Miéntras están abajo, se les ve alzar su voz para censurar los abusos de la administracion; tan luego como llegan a ese viejo palacio de la Moneda, se trasforman i constituyen en aplaudidores de lo que ántes habian censurado; aquí son valientes adalides de la causa pública; allá son sus propios defensores.

No quiero, con esto, referirme al actual Ministro: me refiero a todos los que en sucesion interminable pasan por esos puestos.

Quiero descartar, honorable Presidente, muchos de los cargos que iba a formular; porque ya el honorable Diputado de Iquique los ha hecho valer todos, con claridad i precision. No hablaré, por lo tanto, de los frenos automáticos que incesantemente he pedido se adopten para impedir los frecuentes descarrilamientos, que producen tantas pérdidas de vidas i dinero. Esto se mira con indiferencia, i no se toma en cuenta ni para tender un puente en nuestros rios, en donde todos los dias se producen catástrofes.

Pero todo esto es poca cosa, al lado de la completa desorganizacion administrativa de los ferrocarriles, a la que el mismo actual Ministro de Industria i Obras Públicas llamaba la atencion en las sesiones ordinarias, refiriéndose a la línea de Valparaiso a Santiago. Tengo a la mano el discurso de Su Señoría, en que

asegura que una gran parte de los desrielamientos, ocurren por causa del pésimo estado de los durmientes.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Pero allí me he referido al mal estado de los durmientes i no a la administracion de los ferrocarriles.

El señor JORDAN.—I tambien a la desorganizacion administrativa.

Decia Su Señoría:

«Reconozco que pueden despertarse mui fundadas » alarmas con lo que he espuesto i con la publica- » cion o conocimiento de los antecedentes que soli- » cita del señor Ministro. Pero nada se remedia con » ocultar el mal. Al contrario, la revelacion de él » servirá para resguardar las vidas i conservar inte » reses que no querrán esponerse, si en realidad la » línea se encuentra en la situacion que he pintado.»

Ya ve la Honorable Cámara que al impugnar la mala direccion de los ferrocarriles, me encuentro en magnífica compañía.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Entónces solo me referia a los durmientes.

El señor JORDAN.—Pero cuando esto hacia Su Señoría servia los intereses públicos.

Pues bien, yo pedí al Ministro de Industria, (no recuerdo quien era porque, como he dicho, son tantos los hombres que pasan por esos puestos, que ni los recuerdos, ni tengo para qué hacer diferencia de personas) decia que pedí a ese honorable Ministro que trajera los antecedentes que justificaran los gastos de la Empresa; pues aparecia una diferencia de mas de dos millones de pesos entre lo presupuestado i lo gastado. Observé, que, el año 92, el presupuesto fué de diez millones i tantos pesos; i que lo gastado alcanzó a mas de once, a cerca de doce millones de pesos. Por consiguiente habia un gasto considerable hecho fuera de presupuesto, i sin que se hubiera pedido un solo centavo de suplemento para hacer frente a ese superavit de salidas.

Este solo dato está probando que la contabilidad de la Empresa no es satisfactoria; i que no se respetan las leyes que fijan los gastos públicos.

Yo pediria al honorable Ministro de Industria que los comprobantes de esta inversion se trajeran aquí como asimismo el decreto que autorizó este gasto; i para el caso que se nombre una Comision parlamentaria yo le recomendaria esta investigacion.

Esta anomalía, que el señor Ministro de Industria no ha podido esplicarse, me la he esplicado yo teniendo en vista el derroche permanente de los ferrocarriles, i en otro hecho mas que no se ha tomado en cuenta i que demuestra el exceso de gasto de aquellos dos millones de pesos, para los cuales no se pidió la autorizacion lejislativa.

Antes, señor Presidente, se hacian estos gastos en una forma regular i legal, por los distintos departamentos de la empresa. La lei de policía de los ferrocarriles ordenaba que cuando algun departamento necesitaba resortes, por ejemplo, éste se dirijiera al de almacenes, el cual los encargaba a Europa i los hacia venir de 1.ª mano i calidad, con gran ventaja i economía, pues no se pagaban derechos de Aduana, ni 25 por ciento del recargo ni la ganancia que se deja el comerciante de 2.ª mano, como sucede hoi en que se compran al menudeo esos artículos.

Todos los encargos a que me refiero se hacian directamente a Europa: hoi esta disposicion no se cumple porque no hai una oficina encargada de hacerla respetar. He aquí la causa de este gasto estraordinario de dos millones de pesos, que viene a quedar en manos de los compadres del Director de los Ferrocarriles, que proporcionan a mayor precio, los artículos que necesita la Empresa.

Se han aumentado, pues, los gastos de una manera exajerada sin sujecion a presupuesto. Ese aumento pasó el año 93 de tres millones de pesos, i en 1894 de cinco millones, que sumados a 1.300,000 pesos que fueron concedidos por una lei especial, hacen ascender a 6.300,000 pesos el gasto de ese año no consultado en el presupuesto.

Como tengo la voluntad i el deber de no prolongar este debate, pido solamente al señor Ministro se sirva tener presentes mis observaciones en el caso de que no se nombre la Comision Parlamentaria; pues, en el caso de ser ésta nombrada, las haré valer nuevamente ante ella.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Procuraré contestar, en pocas palabras, las observaciones del honorable Diputado de Caupolican.

Segun entiendo, los datos que Su Señoría ha hecho valer son perfectamente exactos. Sea como fuere, las observaciones que ellos provocan en Su Señoría no tienen relacion con el Ministro que habla, puesto que se refieren a inversiones hechas en los dos o tres años anteriores.

Es efectivo que la administracion de los ferrocarriles ha hecho en los últimos años gastos que no estaban consultados en el presupuesto respectivo. Yo creo encontrar una justificacion o por lo ménos una esplicacion de esos gastos en los incisos 3.° i 4.° del artículo 14 de la lei de 19 de setiembre de 1884, que establece ciertas reglas para la formacion de los presupuestos i de las Cuentas de Inversion.

Las autorizaciones para hacer gastos contenidos en aquellos dos incisos son, segun mi modo de ver, la única base en que podria haberse fundado la administracion de los ferrocarriles para hacer fuera de presupuesto los gastos que Su Señoría ha mencionado i hacer que el total de las inversiones haya llegado a superar en las cifras que el señor Diputado recuerda a las autorizadas por el presupuesto del año correspondiente.

Esta es la única esplicacion, la única base que he podido encontrar en la lei para justificar a la administracion de los ferrocarriles por haberse excedido en la inversion de fondos.

El señor JORDAN.—Conozco la lei de 1884, señor Ministro, i tenia presentes los incisos a que se ha referido Su Señoría; pero puedo decir a Su Señoría que ellos se refieren a casos imprevistos i que es absolutamente necesario remediar, como seria el hundimiento de un puente, que se tendria que reparar en el acto, aunque el costo de la obra no estuviera en el presupuesto, porque no seria admisible suspender indefinidamente el tráfico. Pero aun en esos casos, la

lei dispone que se tome nota exacta del desembolso i que se dé cuenta de él al Congreso para su aprobacion. Esto no se ha hecho en ninguno de los años a que me he referido, señor Ministro, i seria conveniente que Su Señoría estudiara el asunto para que el pais pudiera saber cómo se han invertido sus caudales.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Estoi de acuerdo con el honorable Diputado, i para probar que pienso como Su Señoría, me bastará recordar que en los últimos dias del año pasado tuve el honor de pedir al Congreso un suplemento destinado a saldar el *déficit* de los gastos de los ferrocarriles en aquel año. Adopté ese temperamento, aunque él fuera engorroso tanto para la Cámara, como para el que habla, porque, en mi concepto, era el único aceptable. Creí que, con esto, reaccionaba contra una costubre que tiene la sancion de ser una práctica inveterada, pero contra la cual convenia proceder, porque nunca es tarde para tomar el buen camino. Este es el modo de obrar adoptado por el Ministro que habla.

En cuanto a los períodos anteriores a que se ha referido el señor Diputado, Su Señoría está en posesion de las cantidades consultadas por los presupuestos respectivos, i de las sumas en que ellas fueron excedidas. Si el señor Diputado me pregunta si yo considero incorrecta la inversion de esas sumas excedentes, en la forma en que se hizo, yo contestaria a Su Señoría que en el mismo caso yo obraria, i en el hecho ya he obrado, de una manera enteramente diversa.

El señor VERGARA.—Ante todo, me voi a permitir establecer el verdadero alcance que tiene la lei de 16 de setiembre de 1884, invocada por el señor Ministro de Industria i Obras Públicas, para justificar los procedimientos abusivos de la Direccion de Ferrocarriles, denunciados ante la Cámara, por el honorable Diputado por Caupolican.

El señor Ministro ha dicho que esos procedimientos se encontraban justificados por aquella lei...

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Me he limitado a entregarlo a la consideracion de la Cámara. Si hubiera considerado que el procedimiento ántes seguido era perfectamente correcto, siendo, como es, el mas fácil i espedito, lo habria adoptado. El hecho mismo de haber reaccionado contra ese sistema, para adoptar uno nuevo, sobre el cual he llamado la atencion de la Cámara, que fué el de pedir un suplemento a fines del año pasado para saldar el gasto excedido de los ferrocarriles, está manifestando que el sistema anterior no merecia mi aprobacion.

El señor VERGARA.—La lei de setiembre de 1884 autoriza al Ejecutivo para excederse en una partida del presupuesto por medio de decretos que dicte en cada caso particular, tratándose de alguna de las escepciones consignadas en dicha lei. Pero, en los casos que ha denunciado el señor Diputado de Caupolican, no ha habido decreto alguno del Gobierno; ha sido la Direccion de los Ferrocarriles la que por sí i ante sí, sin que existiera autorizacion de ninguna especie, ha excedido varias partidas del presupuesto.

De tal manera, señor, que el procedimiento adoptado por la empresa de los ferrocarriles no está autorizado por la lei de 16 de setiembre de 1884.

Rectifico tambien al señor Ministro en la apreciacion que hace del proyecto que despachamos hace pocos dias concediendo fondos al presupuesto de Industria. Su Señoría ha dicho que lo consideraba como un suplemento a dicho presupuesto, i sin embargo, en el artículo 2.° de ese proyecto se espresa que los gastos que se hagan con imputacion a esta lei disminuirán en igual suma las partidas correspondientes del presupuesto para 1895. Ese proyecto no tiene, pues, el carácter de suplemento sino de anticipo al presupuesto venidero.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Obras Públicas).—No he dicho lo contrario.

El señor VERGARA.—Entónces continúo discurriendo en este terreno.

Su Señoría nos decia que fundándose en esta lei iba a salvar todas las dificultades que se habian suscitado en años anteriores con respecto a los gastos de ferrocarriles i obras públicas. Esto manifiesta el propósito del señor Ministro de imputar a esta lei los gastos que se hubieran hecho durante la vijencia de los presupuestos de 1894 i que no hubieran alcanzado a cubrirse durante ese año por haber caducado los presupuestos.

Yo estimo que este procedimiento es tambien incorrecto e ilegal. La lei de 16 de setiembre de 1884 dispone que no puede imputarse al presupuesto vijente gastos hechos en años anteriores, de modo que el señor Ministro no puede imputar al presupuesto del 95 gastos que se hayan hecho en 1894.

Previas estas observaciones, para dejar bien establecida la correcta interpretacion de la lei del 84, me voi a permitir molestar a mis honorables colegas sobre la interpelacion pendiente.

El señor Diputado que me ha precedido en el uso de la palabra ha dado por establecido el hecho de que se nombrará una Comision parlamentaria que investigue todo lo que se relaciona con la Administracion de los Ferrocarriles.

Creo tambien, como Su Señoría, que no debemos anticiparnos a hacer nuevas observaciones respecto a esa Administracion; las que se han hecho hasta ahora servirán a la Comision parlamentaria para el mejor conocimiento de los hechos i para que pueda presentar a la Cámara un informe completo del resultado de sus investigaciones. Despues de presentado ese informe, será el momento oportuno de hacer un estudio detenido sobre el particular.

En vista de esta consideracion, por ahora voi solo a llamar la atencion del señor Ministro de Obras Públicas hácia un decreto que se ha publicado en uno de los últimos diarios oficiales, i que lleva la fecha de 30 de noviembre de 1894 i la firma de Su Señoría.

Talvez la Cámara no habrá olvidado que el señor Fernández Albano fué nombrado Ministro de Obras Públicas el 7 de diciembre del año pasado. En consecuencia, no me esplico cómo habiendo sido nombrado en esa fecha, puede el decreto aludido llevar la de 30 de noviembre.

Al principio creí que se trataba de un error tipográfico, pero en el mismo *Diario Oficial* veo otros decretos de fecha 28 i 30 de noviembre firmados por

el señor Fernández Albano, i la incorreccion en cuanto a la fecha, existe tambien respecto del número de los decretos. Estos decretos llevan los números 1,753, 1,774 i 1,771; miéntras tanto, los decretos que ha podido firmar Su Señoría, siendo Ministro, llevan los números 1,883, 1884, etc. No puede, por consiguiente, suponerse que se trata de un error tipográfico, puesto que el error no solo está en la fecha sino tambien en la firma i en los números; i es imposible suponer que los tipógrafos de la Imprenta Nacional puedan haberse equivocado tanto.

Yo rogaria al señor Ministro que recomendase a los empleados de su Ministerio que se preocuparan un poco mas de cumplir con sus obligaciones a fin de que no incurran en equivocaciones, que si bien en el presente caso no son de gravedad, en otro pueden serlo.

El decreto a que me refiero, que aprueba un acuerdo del Consejo Directivo de los Ferrocarriles, dice lo siguiente:

«Núm. 1,774.—Santiago, 30 de noviembre de 1894.—Vista la nota que precede,

Decreto:

Se aprueba el acuerdo celebrado por el Consejo Directivo de los Ferrocarriles del Estado, con fecha 12 del actual, en virtud del cual se resolvió reorganizar el servicio de arquitectura en la forma siguiente:

1.ª Que hai manifiesta conveniencia en dar unidad a los numerosos trabajos que constantemente ejecuta la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en el ramo de edificios para estaciones, casas para los jefes, bodegas receptoras i remisoras de carga, galpones para las mismas, reparaciones, ensanches o reconstrucciones de estos mismos edificios;

2.ª Que de esta manera el Consejo Directivo i la Direccion Jeneral tendrán mas oportunamente terminados los proyectos que deben realizarse anualmente;

3.ª Que con esta medida los injenieros de seccion dispondrán de mayor tiempo en el ramo que les es propio, pudiendo así vijilar los serios i delicados trabajos encomendados a su vijilancia;

4.ª Que el gasto que impondrá la reorganizacion de este servicio será solo de cuarenta pesos anuales mas que lo que se invierte actualmente con este objeto en las tres secciones de la Empresa, ya que se invierten a la fecha diezisiete mil setecientos cuarenta pesos, i segun la nueva forma propuesta, se invertirán diezisiete mil setecientos ochenta pesos, distribuidos como sigue:

1.° Para una oficina de arquitectura en Santiago, diez mil cuatrocientos pesos;

2.° Para un dibujante i un ayudante en cada una de las tres secciones, siete mil trescientos ochenta pesos; i

3.° Que este pequeño aumento de gastos está debidamente comprobado, por cuanto haciéndose los planos, presupuestos i especificaciones en la oficina central propuesta se consulta la mayor economía, elegancia i comodidad.

En vista de las consideraciones que preceden, el Consejo acordó reorganizar el servicio de arquitectura en la forma siguiente:

1.° Se suprime desde la aprobacion de este acuerdo todos los empleados que hai en las distinas secciones de la Empresa en este servicio, quedando solo en cada una de las secciones un dibujante con mil quinientos pesos anuales, i un ayudante con novecientos sesenta pesos anuales;

2.° Habrá en Santiago una oficina de arquitectura encargada especialmente de la formacion de planos, presupuestos i especificaciones para todos los trabajos de obra nueva, reparaciones o ensanches de edificios, bodegas, etc., i todo aquello que estando relacionado con este ramo acuerde el Consejo Directivo o la Direccion Jeneral encomendarle. Dicha oficina estará anexa a la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles del Estado i bajo la vijilancia de la Direccion de la Via i Edificios;

3.° La oficina tendrá el siguiente personal, con los sueldos que a continuacion se espresan i que prestarán sus servicios a contrata:

Un primer arquitecto, con tres mil pesos anuales;

Un segundo arquitecto, con dos mil cuatrocientos pesos anuales;

Dos dibujantes, con dos mil pesos anuales cada uno;

Un escribiente ayudante, con mil pesos anuales.

Tómese razon i comuníquese.—MONTT.— *Elías Fernández A.*»

Ahora, señor, me voi a permitir leer tambien a la Cámara el artículo 25 de la lei de 4 de enero de 1884 sobre la administracion de los Ferrocarriles del Estado, en la parte respectiva.

«Art. 25. El director injeniero en jefe de la via i edificios está particularmente encargado de mantener espedita i en buen estado la via i sus dependencias.

En consecuencia, le incumbe:

3.° Proponer al director las nuevas obras que fuese necesario i conveniente ejecutar, sea en la línea, en las estaciones o edificios, acompañando los planos, diseños, especificaciones i presupuestos detallados del costo;

4.° Dirijir e inspeccionar la ejecucion de todas las obras que se hagan en el camino, estaciones o edificios.»

En vista de estas dos disposiciones, salta a vista la ilegalidad con que el Consejo Directivo de los Ferrocarriles ha procedido a crear esta oficina de arquitectura, por un simple acuerdo aprobado por el Gobierno.

Se dice en uno de los considerandos del decreto que hai conveniencia en la creacion de esta oficina para dar unidad a los trabajos que se ejecuten, pero yo preguntaria al señor Ministro si en las disposiciones de la lei de 4 de enero de 1884 sobre adminstracion de los ferrocarriles i a que acabo de dar lectura, no existe esa misma unidad que tanto se desea.

¿De qué proviene entónces que ahora no haya unidad en los trabajos cuando las prescripciones de la lei tienden a ella?

No diviso la razon.

Es probable que el Director de la via i edificios solicite de los injenieros seccionales los datos convenientes para proveer a las necesidades del servicio; pero en conformidad a la lei, no son los datos sumi-

nistrados por esos injenieros los que deben tomarse en cuenta. Es una oficina central que existe al lado de la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles la que debe proponer estas medidas. En consecuencia, la unidad que se desea está contemplada en la lei.

«De esta manera, agrega el decreto, el Consejo Directivo i la Direccion Jeneral tendrán mas oportunamente terminados los proyectos que deben realizarse anualmente.»

¿Por qué, teniendo ahora a su cargo este servicio la Direccion de la Vía, no se obtienen oportunamente los proyectos necesarios para hacer los trabajos? No veo, pues, que haya necesidad de este decreto cuando lo que él desea conseguir está previsto por la lei de 4 de enero de 1884.

Se agrega tambien que se establecerá una oficina de arquitectura en Santiago encargada especialmente de la formacion de planos, presupuestos i especificaciones para todos los trabajos de obra nueva, etc.

¿Qué va a ocurrir en la práctica con estas disposiciones?

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Obras Públicas).—Si el señor Diputado me permite, lo ahorraria de que siguiera discurriendo en el sentido en que lo hace.

El señor VERGARA.—Con mucho gusto, señor Ministro.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Obras Públicas).—Indudablemente hai un error tipográfico en el decreto a que Su Señoría se refiere, pues están equivocadas las firmas.

El señor VERGARA.—Debo advertir al señor Ministro que el mismo error existiría en cuatro decretos que llevan las fechas de 28 de noviembre, dos de 30 del mismo mes i uno de 4 de diciembre.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Obras Públicas).—Hai equivocacion por cuanto ese decreto fué dictado por mi antecesor, el honorable señor Prieto, i ha sido modificado por el Ministro que habla, hace algunos dias, por las mismas consideraciones que el honorable Diputado hace valer en este momento. Para esta rectificacion me he permitido interrumpir al honorable Diputado.

Como decia, el Ministro que habla, observando ese decreto, notó que habia una irregularidad, pues se sustraia de la Seccion de la Vía i Edificios la inmediata direccion de una oficina que está relacionada con aquélla, dejándola bajo la inmediata Direccion de los ferrocarriles. El decreto a que se refiere Su Señoría ha sido, pues, modificado por el Ministro que habla en el sentido de que queden las cosas como en su estado anterior.

Tratándose solo de una rectificacion, no me creo autorizado para indicar los motivos a que obedece el establecimiento de una oficina central para no disponer así a los injenieros de obligaciones apremiantes sin perjuicio de que las secciones envíen los antecedentes que les sean pedidos cuando se juzgue conveniente. Los planos quedaban ántes repartidos en diversas secciones de la línea; ahora se ha convenido en que haya una oficina central donde queden archivados.

El señor VERGARA.—Celebro, señor Presidente, que las observaciones que acerca del decreto de que me ocupo me permití hacer privadamente en Secretaría al honorable Ministro, hace cuatro o cinco dias hayan sido tomados en cuenta por Su Señoría para apresurarse a modificar en parte dicho decreto. Esto manifiesta que se encontrará buena voluntad de parte del señor Ministro para hacer en este ramo las mejoras convenientes; sin embargo, yo habria deseado que Su Señoría hubiera ido un poco mas léjos.

Existe en Santiago una oficina para el servicio de arquitectura; no veo por qué no se podrian utilizar los servicios de esta oficina, la cual podria prestarlos de acuerdo con las atribuciones que le señala la lei. Si así se procediera, el señor Ministro se conformaria mas con las disposiciones legales que rijen en materia de obras públicas.

Hace poco tiempo manifesté a la Cámara que, en conformidad a la lei de su creacion, corresponde a la Direccion Jeneral de Obras Públicas la ejecucion i vijilancia de todos los trabajos públicos que se lleven a cabo en el país por particulares por cuenta del Estado o por el Estado mismo.

El reloj de la Sala da la hora, 7 P. M.

El señor FELIU.—¿Por qué no prolongamos por un momento la sesion?

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Si hai acuerdo unánime.....

El señor ALFONSO.—En la intelijencia de que el señor Vergara sea el último orador.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—No se puede tomar en esa intelijencia.

El señor ALFONSO.—Entónces me opongo.

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

Se levantó la sesion.

M. E. CERDA,
Jefe de la Redaccion.