# Sesion 22.ª ordinaria en 27 de Agosto de 1895

## PRESIDENCIA DEL SEÑOR VIDELA

### SUMARIO

Se lee i aprueba el acta de la sesion anterior.—Cuenta.—El señor Dávila Baeza (Ministro de Obras Públicas) espone los motivos que le han impedido presentarse a la Cámara, i pide al señor Lámas que formule las preguntas anunciadas en la sesion anterior.—El señor Lámas recomienda al señor Ministro de Obras Públicas el nombramiento de un injeniero que rectifique los límites del departamento del Maule.—Contesta el señor Ministro, i usa de la palabra el señor Recabárren (Ministro del Interior).—Se suscita un debate sobre la administracion de los ferrocarriles del Estado, con motivo de los informes presentados por la Comision parlamentaria designada para investigar las irregularidades de ese servicio, denunciadas por el señor Bascuñan Santa María.—Usa de la palabra el señor Salinas; i a indicacion del señor Tocornal, se acuerda *continuar en el mismo incidente a* segunda hora.—Usan, ademas, de la palabra los señores Vial Ugarte i Délano don Alfredo.

DOCUMENTOS

Informe de la Comision de Hacienda sobre un proyecto que declara libre de derechos de importacion el sulfato de hierro comercial.

Mocion de varios señores Diputados para conceder una gratificacion al juez de Hacienda de Valparaiso i al secretario de la Superintendencia de Aduanas.

Oficio de la Municipalidad de Andacollo por el que pide el cumplimiento del artículo 54 de la lei de 22 de diciembre de 1891.

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

«Sesion 21.ª ordinaria en 20 de agosto de 1895.—Presidencia del señor Videla.—Se abrió a las 9 hs. P. M. i asistieron los señores:

| | |
|---|---|
| Alfonso, Paulino | Mundt, Santiago |
| Bannen, Pedro | Ossa, Macario |
| Bañados Espinosa, Julio | Palacios, Cárlos A. |
| Corbalan Melgarejo, Ramon | Pleiteado, Francisco de P. |
| Délano, Alfredo | Risopatron, Cárlos V. |
| Délano, Eduardo | Robinet, Cárlos T. |
| Díaz Besoain, Joaquin | Sanfuentes, Vicente 2.° |
| Donoso V., Pedro | Sanhueza Lizardi, Rafael |
| Edwards, Eduardo | Silva Cruz, Raimundo |
| Edwards, Guillermo | Silva Ureta, Ignacio |
| González, Juan Antonio | Tocornal, Juan E. |
| González E., Nicolas | Undurraga V., Francisco |
| Herboso, Francisco J. | Urrejola, Gonzalo |
| Ibáñez, Maximiliano | Vázquez, Erasmo |
| Infante, Pastor | Vidal, Francisco A. |
| Irarrázaval, Cárlos | Walker Martínez, Joaquin |
| Lámas, Alvaro | Yáñez, Eliodoro |
| Lazcano, Agustin | i el señor Ministro de Guerra i Marina i el Secretario. |
| Mathieu, Beltran | |
| Matte Pérez, Ricardo | |

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

---

Antes de la órden del dia el señor Lámas manifestó que deseaba hacer algunas preguntas al señor Ministro de Industria i Obras Públicas rogando se trasmitieran al señor Ministro estos deseos de Su Señoría.

Usó de la palabra el señor Valdes Valdes (Ministro de Guerra).

---

Entrando en la órden del dia continuó la discusion del proyecto sobre organizacion de la Guardia Nacional.

El señor Palacios hizo indicacion para que pudieran eximirse del servicio los profesores de los establecimientos de educacion del Estado.

Usaron de la palabra los señores Walker Martínez, Yáñez i Risopatron.

El señor Walker hizo indicacion subsidiaria para que en el caso de ser aprobada la del señor Palacios, se le agregara la frase «*i particulares.*»

Cerrado el debate se votó nominalmente, a pedido del señor Walker, la indicacion del señor Palacios, i fué desechada por 25 votos contra 10.

Votaron por la afirmativa los señores: Bañados, Donoso Vergara, Edwards don Guillermo, González don Juan A., Herboso, Ibáñez, Lazcano, Palacios, Silva Cruz i Videla.

Votaron por la negativa los señores: Alfonso, Bannen, Corbalan, Délano don Alfredo, Délano don Eduardo, Díaz Besoain, Edwards don Eduardo, González Errázuriz, Irarrázaval, Lámas Mathieu, Matte don Ricardo, Mundt, Pleiteado, Risopatron, Sanfuentes, Silva Ureta, Tocornal, Undurraga, Urrejola, Valdes Valdes, Vázquez, Vidal, Walker i Yáñez.

Se puso en discusion el artículo 7.°

Usaron de la palabra los señores Walker Martínez, Yáñez, Palacios, Risopatron i Valdes Valdes (Ministro de Guerra).

Fué desechado por 27 votos contra 8.

En la discusion del artículo 8.° usaron de la palabra los señores Palacios, Lámas, Walker Martínez, Alfonso, Valdes Valdes (Ministro de Guerra) i Corbalan, quien hizo indicacion para que el artículo comenzara así:

«La organizacion i administracion de la Guardia Nacional será rejida, etc.»

Votado el artículo en la forma propuesta por la Comision se aprobó por 27 votos contra 6.

El señor Yáñez hizo indicacion para intercalar el siguiente:

«Art. ... Los nombramientos de jefes, oficiales i clases de la Guardia Nacional, siempre que estos puestos no sean desempeñados por individuos del Ejército, se hará en la forma que determine el Presidente de la República previo los exámenes de competencia que el reglamento establezca.»

Usaron de la palabra acerca de esta indicacion los señores Valdes Valdes (Ministro de Guerra), Walker Martínez e Ibáñez, dándose por aprobada por asentimiento tácito.

Puesto en discusion el artículo 9.° del proyecto, el señor Walker Martínez hizo indicacion para reemplazar la palabra *subdelegaciones* por *municipios.*

Usaron de la palabra los señores Yáñez i Palacios.

La indicacion del señor Walker se desechó por 17 votos contra 11, absteniéndose de votar un señor Diputado. El artículo del proyecto se aprobó por asentimiento tácito.

En la misma forma fueron aprobados los artículos 10 i 11.

En el artículo 12 el señor Walker Martínez hizo indicacion para reemplazar en el inciso 1.° la frase «de un miembro de la Municipalidad o de un vecino designado por ella misma», por esta otra: «de dos miembros de la Municipalidad o de dos vecinos designados por ella», suprimiendo el inciso 2.° Esta indicacion fué modificada por su autor en el sentido de suprimir en el inciso 1.° la frase «*una persona que podrá ser*»; conservándose el inciso 2.°

Usó de la palabra el señor Yáñez i el artículo se dió por aprobado en la forma propuesta por el señor Walker.

El señor Palacios hizo indicacion para intercalar el siguiente:

Art. ... Podrán escusarse de estos cargos los que tengan mas de 60 años de edad o que justifiquen alguna imposibilidad física o moral que los inhabilite para su ejercicio.

Se dió por aprobado.

Los artículos 13, 14 i 15 fueron aprobados por asentimiento tácito.

Puesto en discusion el artículo 16, el señor Walker hizo indicacion para reemplazar la palabra «Gobernador» por «Comandante de Armas.»

Se aprobó tácitamente en esta forma.

Los artículos 17, 18 i 19 fueron aprobados por asentimiento tácito.

En el artículo 20 el señor Walker hizo indicacion para reemplazar la palabra «determinará» por «reglamentará.»

Fué aprobado el artículo en esta forma.

En el artículo 21 el señor Palacios propuso se agregara la frase «o residencia» despues de la palabra «domicilio», siendo aprobado el artículo por asentimiento tácito con esta agregacion despues de usar de la palabra el señor Alfonso.

El artículo 22 se dió por aprobado.

El artículo 23 quedó para segunda discusion a pedido del señor Díaz Besoain, despues de usar de a palabra el señor Yáñez.

El artículo 24 fué aprobado por asentimiento tácito.

El artículo 25 quedó para segunda discusion a pedido del señor Díaz Besoain.

Se puso en discusion el artículo 26.

El señor Palacios hizo indicacion para colocarlo en seguida del artículo 21, i el señor Robinet para reemplazar la frase «en la mas próxima temporada» por esta otra «en el mas próximo período.»

Se levantó la sesion.

Eran las 11.15 P. M.

*Se dió cuenta:*

1.° Del siguiente informe de la Comision de Hacienda:

«Honorable Cámara:

La Comision de Hacienda ha estudiado el proyecto del honorable Diputado por Copiapó, señor Robinet, en que propone que se declare libre de derechos de internacion el sulfato de fierro comercial.

La Comision ha obtenido de la Superintendencia de Aduanas el dato de que la cantidad que se importa al año en sulfato de fierro comercial por las diversas aduanas de la República asciende a un valor que fluctúa entre diez i doce mil pesos que procuran al Fisco, por derechos, una entrada anual de dos mil quinientos a tres mil pesos.

Lo exiguo de estas cantidades i la circunstancia de que el sulfato de fierro comercial se emplea, en su mayor parte, en usos industriales análogos a los que tienen otros productos químicos que están exentos de derechos, mueven a la Comision a proponer a la Honorable Cámara que preste su aprobacion al proyecto del honorable señor Robinet.

De igual parecer es el señor Superintendente de Aduanas, que piensa que el proyecto debe ser favorablemente acojido por la Cámara, porque «sin menoscabar de una manera atendible las rentas fiscales, beneficiará considerablemente a la industria minera.»

Por estas consideraciones, la Comision propone a la Honorable Cámara que acepte el proyecto de lei del honorable Diputado por Copiapó, que está concebido en los siguientes términos:

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Se declara libre de derechos de importacion el sulfato de fierro comercial. Esta lei rejirá sesenta dias despues de publicada en el *Diario Oficial.*

Sala de la Comision, 26 de agosto de 1895.—*Pedro Montt.—Alfredo Délano.—Cárlos T. Robinet,* Diputado por Copiapó.—*Joaquin Díaz B.—J. E. Tocornal* D.—*Manuel Salinas.—David Mac-Iver.—E. Edwards.—Cárlos V. Risopatron.*

2.° De otro informe de la Comision de Hacienda sobre la solicitud de don Francisco A. Saavedra en la que pide una prima de cinco centavos oro durante diez años por cada litro de aceite de maní fabricado en Chile.

3.° De cuatro informes de la Comision de Guerra i Marina sobre las solicitudes del teniente-coronel don Emilio Contreras en que pide se le rehabilite para iniciar su espediente de invalidez; de doña Herminia Serpa en que pide pension de gracia; de

doña Eufemia Amor, viuda de Toro, en que pide pension de gracia, i de doña Amelia Toro, viuda de Navarrete, en que tambien pide pension de gracia.

4.° De la siguiente mocion:

«Honorable Cámara:

La Ordenanza de Aduanas encargaba el conocimiento de las causas de comisos a un tribunal especial que lo componian el Superintendente, el juez de Hacienda i un comerciante designado anualmente por el Presidente de la República. Al Juzgado de Hacienda solo daba jurisdiccion la Ordenanza para sustanciar i fallar los reclamos que los comerciantes tuvieran que interponer por pérdidas de mercaderías ocurridas dentro de los almacenes fiscales.

La lei de 15 de octubre de 1875 suprimió el Tribunal de Comisos i entregó al Juzgado de Hacienda el conocimiento de todas las causas de aduana. Desde esa misma fecha los juicios de la de Valparaiso que ántes se fallaban breve i sumariamente en una sola audiencia la mayor parte de las veces, comenzaron a dificultarse i prolongarse en su tramitacion i fallo.

Poco a poco fué produciéndose, de esta suerte, un retraso, cada dia mayor, en el despacho i terminacion de aquellas causas, retraso que, en los últimos años, llegó a ser estraordinariamente considerable. El mal se agravó posteriormente a consecuencia de varias circunstancias especiales, como ser acefalías repetidas del juzgado i otras que contribuyeron a aumentar el atraso.

El Gobierno hubo de pensar en tomar las medidas del caso para evitar que continuara un estado tal de cosas, que no podia ménos de ser gravemente perjudicial para los intereses fiscales.

Comisionado un Ministro de la Corte de Valparaiso para que estudiase la materia e informase sobre el particular, llegó a la conclusion de que no era posible poner término al atraso existente con la labor ordinaria i comun del Juzgado, por lo que consideraba de imprescindible necesidad la creacion de un juzgado *ad-hoc*, el cual tendria trabajo suficiente para varios años. Habia, en efecto, en 1893 cerca de mil quinientos juicios por tramitarse, sin contar los ejecutivos seguidos por la Aduana entre los deudores morosos, i en el espacio de los catorce años anteriores, tomados en conjunto, no se habrá fallado un número igual.

Todo esto, no obstante el despacho de las causas de la Aduana de Valparaiso, se ha puesto al dia por el mes de mayo próximo pasado i se hace al presente con la mas perfecta regularidad.

La situacion actual se debe a dos funcionarios que, traspasando el límite del deber i haciendo un trabajo verdaderamente estraordinario, tal como lo ha reconocido en comunicaciones oficiales el Superintendente de Aduanas i no podrá ménos de recordarlo el Gobierno, han dado un ejemplo de laboriosidad i celo digno de especial recompensa; el juez de Hacienda de Valparaiso, don Cárlos Vergara Silva i el secretario de la Superintendencia de Aduanas, al cual la lei de 6 de agosto de 1887 encargó la representacion fiscal de los juicios de aquella aduana, don Darío Urzúa R.

El Fisco ha podido economizar las sumas que habria tenido que invertir en el sostenimiento de un juzgado especial por varios años, ha comenzado ya a percibir el valor de las condenaciones judiciales, se ha estimulado a los empleados de aduana con una pronta percepcion de la parte que en los comisos les asigna la lei, i las sanciones establecidas por la ordenanza han dejado ser ilusorias como ántes.

Lo que dejamos espuesto nos ha movido a solicitar de la Honorable Cámara acuerde dar a los espresados funcionarios lo que a la vez que seria un acto de estricta justicia, importaria un estímulo para los demas empleados. I, al efecto, venimos en pedir se apruebe el siguiente

PROYECTO DR LEI:

Artículo único.—Concédese al juez letrado de Hacienda de Valparaiso, don Cárlos Vergara Silva, i al secretario de la Superintendencia de aduanas, don Darío Urzúa R., una gratificacion de ocho mil pesos al primero i de seis mil al segundo.—*José Agustin Verdugo*, Diputado por San Felipe.—*G. A. Fischer Rubio*, Diputado por Valparaiso i Casablanca.—*Joaquin Walker Martinez.*—*Emilio Bello C.*, Diputado por Valparaiso.

5.° Del siguiente oficio:

Andacollo, 21 de agosto de 1895.—La Ilustre Municipalidad de esta comuna, en sesion ordinaria de 15 de los corrientes, prestó su aprobacion al siguiente acuerdo:

«Dirijirse al Congreso i al señor Ministro del Interior, para que se sirvan dar cumplimiento al artículo 34 de la Lei Orgánica i Atribuciones de Municipalidades vijente; con motivo que, sin la subvencion a que tiene derecho por la lei, no puede atender sus servicios mas indispensables, como ser, policía, alumbrado, etc.

«Suplica esta Corporacion no se desatienda lo que en justicia le corresponde.

Lo que tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. para que haga saber a la Cámara, la que tan dignamente preside, la situacion en que se encuentra esta Municipalidad.

Dios guarde a V. E.—B. HIDALGO, primer alcalde. —*Jorje Videla V.*, secretario municipal.

6.° De una solicitud del capitan retirado don Alejo Santiagos en la que pide abono de servicios para los efectos de su retiro.

El señor VIDELA (Presidente).—Me ha pedido la palabra, para ántes de la órden del dia, el honorable señor Ministro de Industria i Obras Públicas.

Puede hacer uso de la palabra Su Señoría.

El señor DAVILA BAEZA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—He tenido conocimiento de que el honorable Diputado señor Lámas deseaba dirijirme ciertas preguntas o hacerme algunas recomendaciones, segun lo manifestó Su Señoría en la sesion de anoche.

La Cámara me escusará el que no concurra a las sesiones nocturnas por impedírmelo el estado de mi salud. En los últimos dias, no he concurrido tampoco a las sesiones diurnas, por hallarme ausente, atendiendo a asuntos del servicio.

Por lo demas, me será mui grato procurar al señor Diputado cuantas informaciones desea tener Su Señoría.

El señor LAMAS.—Pido la palabra.

El señor VIDELA (Presidente).—Me la habia pedido para despues que hiciera uso de ella el señor Ministro, el honorable Diputado de Tarapacá, señor Salinas..... pero entiendo que Su Señoría no tiene inconveniente en cederla al honorable Diputado por Constitucion.

Puede hacer uso de la palabra el honorable Diputado por Constitucion.

El señor LAMAS.—En la sesion pasada manifesté el deseo de que el señor Ministro de Obras Públicas se encontrara presente en nuestras sesiones, por que deseaba hacerle una peticion, i temia no alcanzar a formularla ántes que terminase el actual período de sesiones ordinarias.

Lo que pido al señor Ministro es que se sirva nombrar un injeniero para que levante el plano de la provincia del Maule, i proponga, en vista de los estudios respectivos, el plan de una nueva division territorial, tanto en lo que toca a los límites de los tres departamentos que forman la provincia, como en lo que se refiere a los límites de las diversas subdelegaciones de cada uno de esos departamentos. Los límites fueron fijados por antiguas disposiciones legales, dictadas con fines políticos, en una época en que la base del poder electoral descansaba en la lista de mayores contribuyentes departamentales, i en que el partido de gobierno procuraba arreglar los límites de los departamentos, distribuyendo entre éstos los fundos vecinos, de una manera calculada para asegurar la supremacía electoral a sus intereses políticos.

De esto han nacido una serie de inconvenientes para el buen servicio público. En la ciudad de Cauquénes, por ejemplo, sucede que el Cementerio se encuentra situado dentro de una subdelegacion que pertenece a una Comuna rural, a la cual hai que recurrir en demanda de los permisos para la sepultacion de las personas que fallecen en aquella ciudad. Al mismo tiempo, sucede en Cauquénes que la estacion del ferrocarril, que pronto unirá a esa ciudad con el Parral, no va a quedar dentro de los límites de su jurisdiccion administrativa, sino dependiente de otra subdelegacion rural.

En vista de estas razones, yo deseaba hacer la sencilla peticion que ya he formulado, ántes de que termine el actual período de sesiones ordinarias.

El señor DAVILA BAEZA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Pido la palabra.

El señor VIDELA (Presidente).—Con el asentimiento del honorable Diputado de Tarapacá, tiene la palabra el señor Ministro.

El señor DAVILA BAEZA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Debo decir al honorable Diputado que el asunto a que Su Señoría se refiere no corresponde al Ministerio de mi cargo, sino al del Interior. Pero una vez que se haya acordado lo que Su Señoría propone, i se hayan recibido las instrucciones del caso, en el Ministerio que sirvo, tendré el mayor placer en atender por mi parte los deseos del señor Diputado.

Por lo demas, debo recordar que existe en el Senado un proyecto, aprobado ya por esta Cámara, en que se modifican los límites de numerosas comunas, i talvez entre ellas están comprendidas las de la provincia del Maule.

El señor RECABARREN (Ministro del Interior).—Por mi parte, tomaré en cuenta los deseos del señor Diputado, i me procuraré antecedentes al respecto.

El señor VIDELA (Presidente).—Puede usar de la palabra el honorable Diputado por Tarapacá, que la tenia pedida.

El señor SALINAS.—Siento, señor Presidente, verme en la necesidad de distraer la atencion de la Honorable Cámara para ocuparme de un asunto que, en cierto modo, atañe a la dignidad de dos de los miembros de la comision encargada de investigar las irregularidades denunciadas por el señor Bascuñan Santa María, sobre el servicio de los ferrocarriles del Estado.

Sabe la Honorable Cámara que el señor Soto i el que habla presentaron un informe parcial, referente al consumo de carbon de piedra. Este informe, concebido en los términos de la mas perfecta tranquilidad i correccion, se limita a hacer una esposicion circunstanciada de los hechos que han sido comprobados por prolijas i minuciosas investigaciones i por documentos oficiales, emanados de la Direccion Jeneral o del Consejo Directivo de los Ferrocarriles, i a indicar las medidas que, en su concepto, es conveniente adoptar para mejorar el servicio en lo futuro.

El informe a que me refiero ha sido contestado por otro de los miembros de la comision, el honorable señor Délano, por medio de un documento que en su forma i en su fondo constituye una verdadera novedad parlamentaria.

Mas que un informe, parece este documento el escrito de contestacion al traslado de una demanda, en que el demandado se preocupa, no solo de contradecir los fundamentos de aquélla, sino de presentar a su contrincante bajo una faz odiosa i antipática, ante el juez de la causa. Es así como el señor Diputado se ha creido autorizado para atribuir a sus colegas de comision el propósito deliberado de acumular cargos injustos contra el actual director de los ferrocarriles, sin que tengan seguridad de lo que afirman, i tratando, por el contrario, de escusar la responsabilidad de sus denuncios.

Yo creo, señor Presidente, que el honorable Diputado no está en su derecho, ni dentro de las conveniencias parlamentarias, al atribuir semejantes móviles a ninguno de sus colegas. No tiene Su Señoría derecho para suponernos otro propósito que el de servir, como lo entendemos, el interes público.

Me seria mui fácil seguir al honorable Diputado en este terreno; pero no lo haré, por lo mismo que considero la actitud de Su Señoría incorrecta, inconveniente i contraria a los respetos que deben merecerle sus colegas de comision.

Me limitaré, tan solo, a protestar de los conceptos de Su Señoría i a afirmar que todos los datos contenidos en nuestro informe, constan de las memorias de la Direccion Jeneral, de un informe elevado al Ministerio de Hacienda por el Consejo Directivo de los Ferrocarriles, i de escrituras públicas proporcionadas por el mismo Director Jeneral. Por lo demas, puede confiar la Honorable Cámara en que asumimos

plenamente la responsabilidad de nuestros denuncios; debe bastarle para ello el que al pié del informe se encuentre estampada nuestra firma.

En cuanto al fondo del alegato del señor Délano, manifestaré a la Cámara que él está fundado en datos inexactos i contradictorios, en todo diversos de los que suministran las fuentes oficiales a que me he referido.

El informe que lleva mi firma principia haciendo una comparacion entre el consumo del carbon de piedra que hacen nuestros ferrocarriles, i el que demanda la esplotacion de otras empresas ferroviarias de Europa, Estados Unidos i Brasil, por kilómetro recorrido de locomotora, término medio adoptado universalmente para apreciar este importante factor de los gastos de esplotacion.

Dice el informe a este propósito lo que sigue:

«El cuadro siguiente indica la situacion en que al respecto se encuentra la Empresa de los Ferrocarriles del Estado con relaciones a otras líneas féreas de Inglaterra, Francia, Suiza, Italia, Estados Unidos i Brasil:

| | | |
|---|---|---|
| 1893.—Tren espreso de Lóndres a Crew | 9.75 | kilos |
| Otros ferrocarriles ingleses | 11.50 | » |
| Compañía del norte de Francia | 9.25 | » |
| Id. del este | 12.06 | » |
| Id. del oeste | 11.93 | » |
| Ferrocarril de San Gothardo | 13.65 | » |
| Otros ferrocarriles suizos | 10.35 | » |
| Ferrocarriles italianos | 12.30 | » |
| Id. de los Estados Unidos | 11.80 | » |
| Id. del Brasil | 12.56 | » |
| 1894. — Ferrocarriles del Estado en Chile | 17.90 | » |

Observa en seguida el informe que a nuestros ferrocarriles corresponde la cifra mas alta en el consumo de carbon; que el promedio del gasto de combustible en aquellas empresas estranjeras es de 11.61 kilos por kilómetro; que segun esta proporcion, debieron consumir los Ferrocarriles del Estado en 1894 la cantidad de 119,776 toneladas de carbon; i como en realidad han consumido 183.139 toneladas, resulta un exceso de 64,393 toneladas que al precio de 18 pesos, término medio de los precios pagados en el mismo año, importarian un mayor gasto de un millon ciento cincuenta i ocho mil quinientos treinta i cuatro pesos.

*Pues bien, señor Presidente*, este hecho, que es bastante para alarmar a cualquiera, porque demuestra que la administracion de nuestros ferrocarriles adolece de gravísimos defectos, ha sido considerado por el señor Délano como cosa baladí. Su Señoría no ha tomado en consideracion este cálculo sino para rectificar una cifra que, en concepto de Su Señoría, es errónea. Cree, en efecto, el honorable Diputado que el consumo efectivo en 1894 no ha sido de 17.90 sino de 17.14; pero no se cuida de demostrarlo.

Esta primera rectificacion del señor Diputado es el primer error de Su Señoría, pues para probar la exactitud de aquel dato, basta dividir las 183,139 toneladas consumidas en el año citado por la cifra de 10.230,000 kilómetros recorridos por las locomotoras, segun consta del informe del consejo directivo de los ferrocarriles.

Al cálculo anterior ha opuesto el señor Délano otro, que es verdaderamente orijinal.

La Comision dispuso que se practicaran viajes de prueba en las tres secciones en que está dividida la red de ferrocarriles, para comprobar el grado de atencion que en cada una de ellas se presta al consumo de combustible i al grado de economía que pueda alcanzarse en este ramo.

Resultó de esos viajes de pruebas que el consumo medio de las tres secciones fué de 19 kilógramos por quilómetro; i de aquí deduce Su Señoría que léjos de haber derroche hai una considerable economía, por cuanto el consumo efectivo no ha sido de 19 kilógramos sino de 17.14.

En realidad, señor Presidente, no puede fundarse un cálculo exacto sobre el resultado de estos viajes de prueba, porque no se les prestó en todas las secciones el cuidado necesario. Basta para manifestarlo el hecho de que la primera seccion, que es la que consume mas combustible a causa de sus fuertes gradientes, aparece consumiendo 17.44 kilógramos por *quilómetro, miéntras que la segunda gastó* 21.71 i la tercera 18.79, no obstante que en ellas no hai gradientes que justifiquen tan excesivo gasto de combustible.

Nuestro informe solo ha tomado en consideracion estas pruebas para el efecto de manifestar que en ellas se ha conseguido reducir el consumo en algunos viajes a 12.24 entre Valparaiso i Santiago; a 13.64 entre Santiago i Talca, i a 9.96 entre Talca i Concepcion, circunstancia que demuestra la posibilidad de limitar el actual gasto de combustible en términos mas aceptables. Pero fundarse en el resultado de ellas para decir que estamos haciendo una grande economía de combustible, i presentarlo como un dato consolador que destruye la desfavorable comparacion que se hace en el informe entre el promedio de gasto de los ferrocarriles estranjeros i el de los ferrocarriles del Estado, es algo que no se comprende ni se esplica dentro de un criterio racional.

*Entra en seguida el señor* Délano a apreciar las conclusiones del informe en órden a los cargos del honorable Diputado señor Bascuñan Santa María. El señor Soto i el que habla afirman que en 1894 ha habido un exceso de gasto de combustible de 23,000 toneladas, que no se justifican ni por el mayor quilometraje recorrido por las locomotoras, ni por la mayor carga trasportada en dicho año con relacion a 1893.

En efecto, en este último año hubo un mayor quilometraje de locomotoras de 739,333 quilómetros que demanda un mayor gasto de combustible de 6,000 toneladas; al paso que, en 1894, el mayor quilometraje de locomotoras fué de 937,939 quilómetros, i el aumento en el gasto del carbon fué de 23,000 toneladas.

A esto ha observado el honorable señor Délano que en nuestros cálculos hemos omitido tomar en consideracion un factor importantísimo, cual es el quilometraje recorrido por los carros i coches, que es nueve veces tanto el quilometraje de locomotoras.

Francamente, señor Presidente, no me doi cuenta del propósito que ha tenido el señor Délano al formular este estraño argumento. Basta tener una escasa nocion de lo que es la esplotacion de los ferrocarriles para comprender que el gasto de combustible no lo

hacen las locomotoras, para moverse a sí mismas sino para mover conjuntamente el convoi que arrastran.

Es inconcebible, por lo tanto, que Su Señoría no haya comprendido que, en el carbon gastado por las locomotoras de 1894, está considerado el correspondiente al tráfico de coches i carros movilizados por ellas.

Los carros i coches no se mueven solos, i si tal hicieran, no consumirian carbon.

Yo comprenderia el argumento de Su Señoría si al aumento de kilometraje de locomotoras habido en 1894 hubiera correspondido un mayor kilometraje de coches i carros proporcionalmente mayor que el que hubo en 1893, con relacion al mismo factor de kilometraje de locomotoras; pero si examinamos la cuestion bajo esta faz, llegaremos a una conclusion diametralmente opuesta a la tésis que sostiene Su Señoría.

Segun los datos que tengo a la vista, la proporcion entre ambos factores, en cada uno de los años referidos, fué el siguiente:

| | Mayor kilometraje de locomotoras | Mayor kilometraje de coches i carros |
|---|---|---|
| 1893..... | 739,333 | 9.565,219 |
| 1894..... | 937,979 | 575,129 |

Resulta, en consecuencia, que léjos de haber un mayor tráfico de coches i carros que justificara en 1894 un exceso tan considerable en el gasto de carbon, lo hubo por el contrario en 1893; i que en este año, 9 millones i medio de aumento en el tráfico de coches i carros solo exijieron un mayor gasto de carbon de 6,000 toneladas, en tanto que, en aquél, 575,000 kilómetros de aumento en el mismo factor, exijieron un gasto de 23,000 toneladas.

Ya ve Su Señoría que su argumento es del todo contrario al propósito que con él ha perseguido.

Igual desproporcion existe entre el mayor consumo de carbon i el aumento de carga.

En 1893 aumentó la carga en 110,000 toneladas i el consumo de combustible en solo 6,000 toneladas. En 1894 aumentó la carga en 32,000 toneladas i el consumo de carbon en 23,000 toneladas. En aquel año, una tonelada de carbon por dieziocho de carga: en éste una tonelada de carbon por una i media de carga.

Pero Su Señoría ha creido refutar nuestras observaciones oponiendo a ellas dos cuadros, que tienen la particularidad de contradecirse mútuamente. En el uno, figura el kilometraje de máquinas de 1894 por 10.230,534 kilómetros; en el otro por 10,315,710. En aquél se indica como kilometraje de coches i carros en 1893 la cifra de 86.907,633 i en el otro la de 92.169,924. En el uno figura la diferencia de kilometraje entre ámbos años por 937,979 kilómetros, i en el otro por 1.023,155 kilómetros. Aquél espresa que la carga trasportada en 1894 fué de 19.919,230 quintales, i el otro que fué de 19.607,628 quintales.

Para contradecir al señor Délano, basta acudir al propio señor Délano.

El señor DELANO (don Alfredo).—Los cuadros últimos han sido suministrados por el Director de los Ferrocarriles, perfectamente exactos i comprobados. Los anteriores fueron presentados en enero, cuando no habia sido posible comprobarlos con exactitud.

El señor SALINAS —Perfectamente, señor Diputado. Segun esto, Su Señoría pretende refutar nuestros cálculos con dos clases de datos, unos que le parecen exactos i otros que son inexactos.

Por lo que a mí toca, declaro que no puedo atenerme a los datos que ha suministrado privadamente a Su Señoría el Director de los Ferrocarriles, despues de publicado el informe, sino a los datos que el Consejo Directivo presentó oficialmente al Ministro de Industria i Obras Públicas, como la espresion de la verdad cuando se desarrollaba en esta Cámara la interpelacion del señor Bascuñan.

¿Cómo es que Su Señoría no llevó esos datos al seno de la Comision, i viene a hacerlos valer contra nosotros despues de presentado nuestro informe?

Volviendo a la cuestion, es el caso de preguntarse ¿cuál de los dos cuadros contradictorios incluidos en el informe del señor Délano debo tomar en consideracion para contestar al señor Diputado?

Elejiré, señor Presidente, el que Su Señoría acompaña con el título de *cuadro verdadero que presento*, i examinaré cuáles son las verdades de este cuadro verdadero.

Ruego al Señor secretario que tenga a bien decirme cuál es el factor de carga que corresponde en 1894, segun la nota dirijida por el Consejo al Ministro de Industria, en 11 de enero del corriente año.

El señor SECRETARIO.—19.919,230.

El señor SALINAS.—Segun el cuadro del señor Délano, es 19.707,628. Primer error del cuadro verdadero.

¿I el de tráfico de pasajeros, señor Secretario, segun la memoria de 1893?

El señor SECRETARIO.—4.855,802.

El señor SALINAS.—Segun el cuadro del señor Délano, es de 4.677,902. Segundo error del cuadro verdadero.

¿I el kilometraje de locomotoras en 1894?

El señor SECRETARIO.—10.230,534.

El señor SALINAS.—Segun el señor Délano, es 10.315,760.—Tercer error.

¿I el kilometraje de coches i carros en 1894?

El señor SECRETARIO.—92.745,053.

El señor SALINAS.—Segun el señor Délano 94.288,278. Nuevo error del cuadro verdadero.

Igual error existe en el dato relativo al consumo del carbon, que figura por 182,000 toneladas, no obstante que segun los informes oficiales traidos a la Cámara, en el curso de la interpelacion del señor Bascuñan, fué de 183,000 toneladas.

I estos cinco errores en los factores mas importantes, ocasionan otros tantos en los resultados que deduce Su Señoría de estos datos inexactos.

Con estas salvedades, *el cuadro verdadero* que presenta el señor Délano alcanza a merecer su nombre, con la circunstancia de que llega a parecerse como una gota de agua a otra, al cuadro presentado en nuestro informe.

Pero quiero suponer, señor Presidente, que los datos contenidos en el informe del señor Délano sean perfectamente exactos i conformes con los que constan de los libros de la Empresa. No por eso perderian su fuerza las observaciones que hemos hecho, respecto de la desproporcion que existe entre el tráfico de locomotoras, coches i carros, carga trasportada

i consumo de carbon en el año último. Siempre resultaria un consumo injustificado de 7,000 toneladas con relacion al kilometraje de locomotoras, i mucho mayor aun relativamente a la carga trasportada. Doce mil toneladas de aumento en la carga habrian demandado 23,000 toneladas de aumento en el gasto de combustible.

Respecto al segundo cargo, hemos observado que el abandono del sistema de licitacion para la compra del carbon de piedra i la autorizacion conferida al Director Jeneral para adquirirlo privadamente, ha traido como consecuencia que la Empresa ha comprado carbon a un precio superior al de plaza, con una pérdida de 29,000 pesos.

El señor Délano, reconociendo el hecho, declara que fué necesaria esta medida, porque habia tal escasez de carbon, que no era posible esperar un dia ni esponerse a suspender el tráfico.

Contesto a esta observacion, manifestando que, en aquella época, se encontraban en plena vijencia los contratos celebrados con la Compañía de Lota i otros tenedores del artículo, por cantidades que bastaban para un consumo doble del necesario, segun lo demostró el ex-director jeneral señor Budge, en un artículo publicado en enero último, en contestacion al *informe* presentado por el Consejo Directivo al señor Ministro de Industria i Obras Públicas.

Hemos observado tambien que en el cargamento de la barca *Hanna Haye* hubo una pérdida considerable porque el carbon traido por este buque venia incendiado i en avería, segun declaracion de la casa importadora.

Para contradecir el *informe*, el señor Diputado acompaña un certificado del jefe de la Maestranza de Valparaiso, en que declara que este carbon se encontraba en buen estado.

A pesar de ese certificado, no es posible desentenderse de las esplícitas declaraciones del jefe de la casa importadora, segun las cuales el carbon de la barca *Hanna Haye* esperimentó un incendio que duró dos dias, habiendo sido necesario, para estinguirlo, arrojarle una gran cantidad de agua; i que por el estado de avería en que se encontraba fué vendido al precio de catorce chelines, inferior en nueve chelines al que tenia en plaza. Sin embargo, fué revendido a la Empresa al precio de veintidos chelines cinco peniques, como carbon superior al de Australia, etiqueta verde, orijinándole pérdida considerable.

El señor DELANO.—¿Podria decir Su Señoría quién suscribió ese contrato?

El señor SALINAS.—El señor Cruz. Su Señoría está creyendo a cada instante que hacemos cargos al actual director de los ferrocarriles. Nó, señor Diputado; ellos van dirijidos a la administracion jeneral de la Empresa, impersonalmente considerada. No personalice la cuestion el honorable Diputado!

Su Señoría, por otra parte, incurre en un error al asegurar que la compra del carbon incendiado de la barca *Hanna Haye* fué denunciado por el jefe de la Maestranza de Valparaiso, señor Didier, quien, sin embargo, aparece certificando el buen estado de ese cargamento, en el informe traido por el honorable Diputado. Este cargo, como todos los demas, fué hecho por el señor Bascuñan.

La Comision comprobó, tambien, que en diversos cargamentos se habian dado como entregadas a la Empresa cantidades superiores a las que indicaban los conocimientos de las naves respectivas, i que, por consiguiente, han sido pagadas indebidamente, irrogándole una pérdida de 18,000 pesos. El honorable Diputado, sin hacerse cargo de estas observaciones, se limita a negar la importancia de éllas, por cuanto el Director Jeneral no es el autor responsable de estos fraudes.

Con igual criterio podria afirmarse que, si se descarrilan todos los trenes i se sustrae todo el combustible almacenado en las carboneras, no habria para qué preocuparse de ello, porque el Director Jeneral no era el culpable de tales hechos, aun cuando ellos dieran pruebas de un punible abandono en la administracion de los ferrocarriles.

El señor TOCORNAL.—Como este asunto, en verdad, es la continuacion de una interpelacion pendiente, formulo indicacion para que se continúe el debate a segunda hora.

El señor SALINAS.—Terminaré pronto; en todo caso, la Cámara acordará lo que estime conveniente.

Debo contestar al cargo que nos hace el señor Délano, por no haber oido sino una vez al Director Jeneral, señor García, miéntras duraban las investigaciones de la Comision. Es efectivo que solo fué oido una vez en el seno de la Comision, pero respecto de todos los cargos que habian sido formulados por el señor Bascuñan. Por lo demas, se pidió constantemente al Director Jeneral datos respecto del servicio de los ferrocarriles, que no siempre llegaron con la oportunidad deseable.

Así, por ejemplo, en abril se pidió a la Direccion Jeneral un cuadro demostrativo de los siniestros i destrozos de material, motivados por ellos en el año próximo pasado, i hasta ahora no ha podido obtenerse ese dato.

Su Señoría nos hace todavía el cargo de que, con motivo de los fraudes comprobados en la entrega de diversos cargamentos, el Director Jeneral pidió a la Comision que se le remitieran los antecedentes para iniciar las jestiones judiciales del caso a fin de perseguir la responsabilidad criminal de los autores de esos fraudes, i que sin embargo no le fueron enviados los antecedentes.

Olvida el honorable Diputado que se creyó que no estaba dentro de las facultades de la Comision informante el tomar medidas administrativas como aquélla, i que se resolvió entregar este asunto al acuerdo de la Cámara, acuerdo que yo solicito desde luego.

En mi deseo de no ocupar por mas tiempo la atencion de la Honorable Cámara, voi a considerar tan solo un punto de los que se refieren al tercer cargo formulado por el señor Bascuñan Santa María.

Hemos afirmado, señor Presidente, que el Consejo Directivo de los Ferrocarriles realizó una operacion desgraciada al comprar a la Compañía de Lota en febrero del presente año 60,000 toneladas de carbon al precio de 18 pesos 50 centavos, desahuciando al propio tiempo el contrato pendiente, celebrado el 28 de junio del año anterior, no obstante que de él faltaban por entregar 26,000 toneladas i que el precio estipulado en este último contrato era solo de dieziseis pesos cincuenta centavos,

El señor Délano cree refutar este cargo asegurando

que el carbon a que se refiere dicho contrato era a granel, o sea, de calidad inferior al comprado en el presente año, consideracion que justifica el mayor precio pagado por este último.

Tengo a la mano la copia del contrato de junio de 1894 i de él consta que el carbon contratado fué *limpio, granado* i tan seco como lo permitia la estacion. El carbon granado i el carbon a granel son los polos opuestos en cuanto a calidad.

En suma, señor Presidente, el honorable señor Délano hace en el curso de su informe un poco de mofa de las que él llama activísimas investigaciones practicadas por sus colegas de Comision, i se manifiesta vivamente contrariado porque hayamos dado a conocer el resultado de ellas.

En cambio, Su Señoría no ha practicado esas activísimas investigaciones: se ha limitado a traer datos contradictorios i enteramente diversos de los que figuran en los documentos oficiales que he exhibido a la Cámara, i con ellos pretende Su Señoría convencernos de que vivimos en el mejor de los mundos posibles.

¿Se prueba que estamos perdiendo anualmente mas de un millon de pesos en exceso de consumo de carbon? Bagatela, dice Su Señoría; podríamos perder mucho mas, pero esas pérdidas se evitan merced a la dilijencia de la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles.

¿Se comprueba que ha habido fraudes en la entrega de varios cargamentos? No hai que preocuparse de ellos, porque no han sido obra del Director Jeneral.

¿Se manifiesta que en otros contratos ha habido defectos en cuanto al precio i calidad? Su Señoría niega los hechos i nos asegura que el carbon incendiado es tan bueno como el carbon no incendiado, i que el carbon *granado* es tan malo como el carbon *a granel*.

Si prevaleciera este criterio en la esplotacion de nuestros ferrocarriles, deberíamos perder toda esperanza de mejorarla algun dia.

Nó, señor Presidente.

Yo creo que cuando se acepta una comision como la que nos confirió la Honorable Cámara, es necesario cumplirla i desempeñarla seriamente. Es por eso que hemos investigado i revelado los hechos que están en conocimiento de mis honorables colegas. Bien sabíamos que esta tarea era ingrata i nos habria de traer resistencias i animosidades; sabemos que todavía habremos de soportar otras contrariedades. Ello no nos importa.

Siempre nos quedará la satisfaccion de haber hecho revelaciones que, sin duda alguna, serán tomadas en cuenta por el señor Ministro de Industria i contribuirán, tarde o temprano, a mejorar el servicio de los ferrocarriles del Estado

El señor VIDELA (Presidente).—El señor Diputado por Yungai ha hecho indicacion para que se continúe en este debate a segunda hora.

El señor TOCORNAL.—Hago esta indicacion porque algun miembro de la Comision parlamentaria está dispuesto a hablar inmediatamente sobre este asunto.

El señor VIAL UGARTE.—Como miembro de esa comision deseo espresar mi opinion en este asunto, i agradeceria a la Cámara me diera tiempo para hacerlo en la segunda hora de la presente sesion.

El señor BUNSTER.—Me permito modificar la indicacion del honorable Diputado por Yungai en el sentido que se prolongue la primera hora hasta que concluya su discurso el señor Vial Ugarte.

El señor BAÑADOS ESPINOSA.—Hai varios honorables Diputados que desean usar de la palabra. Me parece un deber de cortesía parlamentaria dejar tiempo para hacerlo, a todos.

El señor VIDELA (Presidente).—Ha terminado la primera hora.

Van a votarse las indicaciones formuladas.

Me permito hacer presente a los honorables Diputados que, en conformidad a lo dispuesto por el artículo 57 de la Constitucion, corresponde elejir los miembros—por parte de esta Cámara—de la Comision Conservadora, en la sesion del sábado próximo.

*Puesta en votacion la indicacion del señor Tocornal, fué aprobada por 57 votos contra 4, habiéndose abstenido de votar un señor Diputado.*

El señor BUNSTER *(al votar)*.—Sí, señor; porque entiendo que se votará despues la mia.

*La indicacion del señor Bunster fué rechazada por 47 votos contra 12, habiéndose abstenido de votar un señor Diputado.*

El señor VIDELA (Presidente).—Continúa el debate pendiente.

El señor VIAL UGARTE.—Me encuentro en una situacion algo desagradable. Fuí nombrado por la Cámara miembro de la Comision parlamentaria encargada de informar acerca de los denuncios hechos por el señor Báscuñan sobre la administracion de los ferrocarriles, i soi el único miembro de la espresada comision que no ha evacuado un informe escrito. Motivos de salud me han impedido hacer un estudio completo de este negocio, i aunque he asistido a varias de las reuniones de la Comision, dejé de hacerlo posteriormente. Tampoco pude trasladarme a Valparaiso como lo hicieron los señores Soto i Salinas, i en esta parte debo ser franco declarando que, aunque hubiese podido ir, me habria negado a efectuar ese viaje. A mi juicio, este procedimiento de investigacion no era propio de la Comision; equivalia a levantar una informacion sumaria, sin oir los descargos, i esto, aparte de invadir atribuciones ajenas, propias de otros poderes, era sumamente peligroso. Por buenas o por malas razones, como la de no haber sido debidamente atendido por la Empresa, o la de no haber tenido aceptacion en sus propuestas, existe animosidad en el alto comercio de Valparaiso contra la administracion de los ferrocarriles, i no consideré que debia buscarse en el testimonio de los jefes de casas de comercio una comprobacion de los cargos formulados por el señor Báscuñan. Tampoco acepté que se fuera a buscar esa comprobacion en las declaraciones de empleados inferiores de la empresa, porque ello equivalia a una verdadera delacion de éstos respecto a sus superiores. No creo ni pretendo hacer creer que fuera éste el propósito de la Comision; pero debo recordar que mas de uno de los cargos contra la administracion de los ferrocarriles, ha sido denunciado por empleados inferiores de la empresa.

El señor SALINAS.—Han sido denunciados por el señor Báscuñan los cargos que Su Señoría cree lo fueron por el director de la Maestranza de Valparaiso.

Solo uno de los cargos, el relativo al carbon, ha nacido de parte de uno de los empleados de los ferrocarriles, i es exactamente igual al dato que dió el mismo Director Jeneral.

El señor VIAL UGARTE.—Celebro la interrupcion del honorable Diputado, porque en parte confiesa Su Señoría que esos denuncios han partido de un empleado de la empresa. Ese empleado (conviene hablar con entera franqueza) fué miembro del Consejo Directivo, indebidamente, i ocasionó la salida de antiguos i meritorios empleados como igualmente la renuncia de los miembros del Consejo, señores Leoncio Echeverría i Eduardo Guerrero Vergara.

El concepto que he llegado a formarme de este asunto es que no hai nada de positivo en los cargos formulados, ni nada que pudiera traerse a la Cámara, i por eso, i por no conocerlo, no he firmado el informe suscrito por los señores Soto i Salinas.

He dicho que no conocí el informe de los señores Soto i Salinas, i no lo conocí porque, como he dicho, no concurrí a muchas de laa reuniones que celebraron los miembros de la Comision; aunque posteriormente pude ser puntual i concurrí a varias de esas reuniones.

Una de ellas tuvo lugar en el escritorio del señor Délano, adonde habíamos sido citados. Asistieron en esa ocasion el señor Soto, el señor Délano i el que habla; pero no acudió el señor Salinas, que tenia en su poder el informe, i no se pudo, por consiguiente, hacer nada. Posteriormente se citó a otra reunion que debia tener efecto en la Secretaría de la Cámara de Diputados. Concurrieron a ella el señor Délano i el que habla, mas no el señor Salinas, que se vió impedido por una desgracia de familia; lo cual manifiesta que he acudido por dos veces a imponerme del citado informe, sin conseguir mi objeto.

Despues hube de salir de Santiago, i durante mi ausencia se me citó por telégrafo a una tercera reunion que debia verificarse al dia siguiente. Recibí la citacion el mismo dia de la reunion, con certificado del jefe de estacion, don Primitivo Valencia, de no haber remitido oportunamente el telegrama por estar interrumpida la línea. Por esta causa me fué enteramente imposible trasladarme a Santiago en tiempo oportuno.

En esta última reunion se acordó presentar el informe.

Ya ven mis honorables colegas que yo no he tenido motivo para no conocerlo. Respeto, por cierto, los propósitos que en ese informe se espresan, i mi limito a dar las razones que me han asistido para no firmar ni ése ni el del honorable señor Délano.

Ahora, entrando al fondo de la cuestion que se discute, debo declarar que la parte relativa al gasto de carbon de piedra, que a mi juicio es la esencia misma de este debate, no he podido yo estimarla como la han estimado los señores Soto i Salinas.

Estos honorables colegas han partido de la base que el consumo de carbon en 1893 es el tipo fijo, permanente, del consumo de combustible que debe tener la empresa. ¿Como han llegado Sus Señorías a establecer esta base? No lo comprendo. ¿De qué antecedentes han partido para llegar a tomar como tipo normal de consumo, el del año 1893, i no el de 1892 u otro año?

I advierta la Cámara que, si se hubiera tomado como base el consumo del año 1892, se habria llegado a mui diversas conclusiones, pues ese consumo presenta una diferencia de un 10 por ciento, a lo ménos, respecto del año 1893.

Yo me he preguntado si un Diputado tendria derecho, al informar en términos concretos a la Cámara, para manifestarle cuál deberia ser el consumo racional que convendria tomar por base.

He visto que los señores Soto i Salinas han tomado por base el consumo medio de algunos paises estranjeros, i esto no me parece incontestable.

No han probado, en efecto, Sus Señorías, que esas líneas férreas estranjeras se encuentren en las mismas condiciones que las de Chile, cuando lo probable es que sus condiciones sean mui distintas.

El que una línea consuma dieziseis toneladas de carbon por kilómetro, i otra consuma dieziocho, no es prueba concluyente para asegurar que la que consume dieziocho debe estar peor administrada que la que consume dieziseis, porque bien puede suceder que aquélla esté mejor administrada; pero las dificultades de la línea, las condiciones del tráfico i otras circunstancias exijen un mayor gasto de conbustible.

Sin entrar a un análisis complejo de la materia, creo poder declarar a la Cámara que, mui probablemente, líneas con mayor gasto de carbon por kilómetro, están mejor administradas que otras con un consumo menor.

De ahí que yo pregunte: Si, comparando el consumo de carbon en dos años, se deducen dos cifras diferentes, ¿por qué se recoje como base una de ellas i no la otra? ¿Podria acaso el que habla presentarse a decir a la Cámara: la carga trasportada en tal año responde, o no responde, al consumo racional, que cada año debiera haber? Nó, señor Presidente; ni yo ni ningun miembro de la Comision se halla, me parece, en aptitud de hacer una afirmacion semejante.

Mas todavía: suponiendo que se haga dos veces exactamente el mismo quilometraje, es seguro que no se gastará una cantidad igual en cada una de las dos pruebas, porque no hai empresa alguna que pueda trabajar dos veces i hacer esas dos veces el mismo servicio, con idéntico gasto de carbon.

No se ha establecido, pues, sólidamente, la base que debe servir para los cálculos. I, sin eso, es absurda la pretension de querer probar que ha habido en un año mayor o menor consumo del que debiera haber habido.

Esto argumento de los señores Soto i Salinas me hace recordar otro de la misma índole. Se dice: la administracion es mala, porque, este año, los ferrocarriles han producido ménos que en el año anterior. Lo que equivale a la otra deduccion del informe: se gasta mas carbon, luego la administracion de la empresa es detestable. Pero ésto, como todos comprenden, no es argumento para inclinar i persuadir el ánimo de ninguna persona imparcial.

Sin pretender hacer la defensa de nadie, creo que el sostener que ha habido mayor consumo, no es una prueba decisiva de incorreccion en la administracion de los ferrocarriles.

Hai que ir al fondo de la cuestion; hai que estudiar con serenidad, en presencia de los hechos, si es cierto o no que la administracion es mala.

El señor EDWARDS (don Guillermo). —¿Me permite una interrupcion el señor Diputado?

El señor VIAL UGARTE.—Con mucho gusto, señor Diputado.

El señor EDWARDS (don Guillermo).—Es para decir que no puede establecerse comparacion alguna entre el carbon que consumen los ferrocarriles europeos i el que consumen los ferrocarriles chilenos, porque el poder calorífico del carbon del pais, del carbon chileno es mui inferior al del carbon inglés.

El señor VIAL UGARTE.—Precisamente iba a llegar a ese punto i a hacer igual observacion. I creo que ello viene a corroborar lo que he sostenido.

El señor EDWARDS (don Guillermo).—Exacto, señor Diputado.

El señor VIAL UGARTE.—I no solo debe tenerse en vista esa circunstancia sino tambien la de que el material rodante de las líneas férreas que, en los paises de Europa es uniforme i homojéneo, es en Chile sumamente heterojéneo, pues hai locomotoras i carros ingleses, americanos i de otras procedencias.

Yo declaro, por mi parte, que he tenido algo que ver con el mercado del carbon, a consecuencia de una industria agrícola a que me dediqué; entónces llegué a la conclusion de que el carbon inglés es preferible al chileno, aunque se venda con un veinte por ciento de recargo sobre el precio de este último.

De manera que, analizando el informe de la mayoría (i llamo de mayoría el informe de los señores Soto i Salinas, a pesar de que en realidad no lo es, a fin de podernos entender de algun modo); si se toma en cuenta que el carbon que usa la Empresa es del pais (i no puede hacérsele un cargo de esta proteccion que dispensa a la produccion nacional) tendremos que aumentar en un veinte por ciento el precio de costo, i aun mas, por cuanto existe una verdadera gradacion entre los carbones de Lota i Coronel i los demas carbones chilenos.

No hai, por consiguiente, ni he podido encontrar, señor Presidente, absolutamente nada comprobado ni que dé fundamento i base para poder decir a la Cámara: el consumo de carbon es excesivo i debe limitarse. Nó, señor; es preciso averiguar previamente por qué se consume mas ahora, i si seria meritorio un consumo menor. Este punto no lo ha resuelto la mayoría: ni siquiera (creo poder asegurarlo) se le ocurrió estudiarlo; al ménos no lo menciona en su informe.

En conclusion, pues, yo desearia que la Cámara se hiciera cargo de esto: no siempre un mayor consumo de carbon importa mala administracion en una Empresa.

Creyendo, por lo demas, i sin duda a la jeneralidad le pasará lo que a mí, que éstas largas enumeraciones de cifras dejan tan en ayunas como ántes i no hacen sino confundir las ideas, no me haré cargo de los números que aquí se han leido, ya que, por otra parte, estamos discutiendo la cuestion en jeneral.

Debo sí advertir que, entre las causas que contribuyen a aumentar el consumo del carbon, figura el peso del equipo; i considero útil tomar en cuenta, de paso, este antecedente.

Soi de opinion que, si alguno de mis honorables colegas hubiera resuelto el problema relativo a cuál seria el mejor equipo que convendria emplear en la Empresa de Ferrocarriles, deberia el Estado concederle un premio enorme, porque todos los equipos usados en el mundo son diferentes unos de otros, i porque hasta hoi ningun pais ha resuelto acertadamente tan importante cuestion.

¿Se ha preocupado la comision de estudiar cuál es la mejor clase de material para los Ferrocarriles del Estado?

Nó, señor Presidente. Declaro tambien a este respecto que siempre que nos engolfemos en cuestiones de carácter técnico será imposible que podamos arribar a conclusiones acertadas.

No me ocuparé de pequeñeces, como la de averiguar si deben o no andar locomotoras en mal estado, emplearse estas locomotoras o aquéllas en tal o cual servicio, porque es sabido que en todos los paises del mundo existen locomotoras buenas i malas locomotoras. Por consiguiente, empleándose locomotoras en buen estado i habiendo locomotoras en malas condiciones, es indudable que el consumo de carbon no puede ser constante i fijo.

Voi ahora a ocuparme del mayor exceso de gasto de carbon en 1894 sobre 1893. Este exceso, segun el señor Salinas, puede reducirse a siete mil toneladas; sin embargo, conviene manifestar que el exceso del consumo de carbon puede ser mui vario, segun sean la clase del artículo que se emplee, la calidad del fogonero que lo usa, sus conocimientos, sus hábitos de mayor o menor economía.

Por lo demas, las siete mil toneladas de exceso, en el consumo de 1894, representa el cuatro por ciento del consumo jeneral, esto es, el cuatro por ciento constante que puede observarse en todas las administraciones de los ferrocarriles del Estado.

Se dice tambien que un buque llega a Valparaiso con tres mil toneladas de carbon i aparece entregando tres mil trescientas; i de esto se deduce que se ha defraudado a la Empresa de los Ferrocarriles en trescientas toneladas de carbon.

¿I si esto no es verdadero, efectivo?

Es un hecho notorio que las naves importadoras de carbon traen invariablemente un exceso de un 1, hasta un cinco por ciento sobre la cantidad que señala el respectivo conocimiento.

Esta práctica se hizo presente en el seno de la Comision.

Supongamos que los datos traidos sean exactos, ¿habria quien, fundándose en ellos, pudiera sostener con justicia que habia fraude, porque el conocimiento hablaba de tres mil toneladas i la romana acusó tres mil doscientas?

Esto es lo corriente en el comercio, i el que habla ha podido comprobarlo personalmente: se vé, por ejemplo, contratos para comprar, segun conocimientos, la cantidad tal o cual que trae una nave.

Se pesa la mercadería, se entrega la cantidad contratada, i el exceso, que invariablemente aparece, se vende en plaza. Pues bien: si se contrataron tres mil toneladas de tal buque, i tres mil se recibieron, ¿qué cargo queda en pié?

Se afirma que el empleado encargado de la recepcion pone el visto-bueno con lápiz, a la lijera, a ojo, como vulgarmente se dice.

Esto no podemos aceptarlo, porque debemos convenir en que si hai un empleado superior que debe

vijilar al empleado neglijente, él es responsable, es culpable, por no haber ejercido la debida vijilancia.

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

Voi a esponer un detalle que talvez ignora Su Señoría.

La Comision llamó al Director de los Ferrocarriles para pedirle datos acerca del cargo a que Su Señoría se está refiriendo; el Director pidió que se le pasara una nota en que se consignara por escrito el haberse cometido ese fraude; pero la nota no llegó. El Director la pedia para enviarla a la justicia, i hacer proce sar a los empleados que aparecieran comprometidos.

Aun, hasta hoi, esa nota no se ha pasado.

Es conveniente que la Honorable Cámara vaya fijando su atencion en actos como éstos, verdaderamente raros i singulares.

Advierto a la Honorable Cámara que el Director de los Ferrocarriles ya ha puesto en conocimiento de la justicia criminal los hechos a que me he referido para que se procese a los funcionarios i a los particulares i jefes de casas de comercio que aparezcan comprometidos en estos presuntos abusos.

Siento no tener aquí la copia de la demanda criminal presentada por el Director. La leeré a la Cámara cuando tercie en este debate.

Debo observar todavía que estos abusos presuntos fueron cometidos en la administracion Budge.

El señor VIAL UGARTE.—No conocia este detalle; por eso no me referia a él.

Paso al cargo mas grave de los formulados con relacion al carbon.

Me refiero a la compra de carbon averiado.

Se dice que la casa importadora de este carbon lo enajenó a catorce chelines, i que los compradores lo cedieron al Estado a veintidos chelines.

Declaro que este cargo me llamó la atencion; me preocupé de investigarlo, i llegué a formarme conciencia de lo que habia pasado.

El informe de la Comision establece que, del cargamento de carbon, no se alcanzó a aprovechar mas que el cuarenta por ciento; i advierta la Cámara que el informe se refiere al carbon entregado a la Empresa, no al carbon del cargamento que se impugnaba; por consiguiente es necesario admitir que el carbon en mal estado estaba así porque se quemó parcialmente, de tal modo que solo el cuarenta por ciento quedó utilizable.

Si, en cambio, estaba el carbon mojado, para que perdiera el sesenta por ciento de su peso, era necesa rio que fuera mas agua que carbon, porque de otro modo, no se comprenderia que por efectos de la humedad disminuyera el peso en un sesenta por ciento.

Ahora, si el carbon se quemó ¿qué se hizo ese carbon quemado?

Nadie lo ha visto, señor. Sabemos, por otra parte, que el carbon era de buena clase, i todavía hai infor mes de un injeniero en que se manifiesta que los daños que tiene el carbon son insignificantes; que lo habia pesado i estaba en perfecto estado.

Todavía, i a pesar del informe que existe, se ha querido llamar la atencion hácia el hecho de que ese carbon fué adquirido por los primeros compradores a razon de catorce chelines la tonelada. Es necesario que mis honorables colegas recuerden lo que son las operaciones del alto comercio. Muchas veces se venden mercaderías con rebaja hasta de cincuenta por ciento del precio corriente. Un cargamento de carbon que sufre averías, es vendido ordinariamente con gran rebaja de precio, i, en tal caso, se compra a la gruesa ventura corriendo el comprador los riesgos del estado en que se encuentre la mercadería. En el caso actual, el jefe de la Maestranza ha manifestado que el carbon comprado se encontraba en perfecto buen estado; debo, pues, levantar el cargo que por este capítulo se ha hecho, i decir a la Cámara que no se ha cometido fraude ninguno, sino que, por el contrario, todos los empleados han cumplido correctamente con sus deberes.

Se ha formulado cargo, tambien, porque la Empresa de los Ferrocarriles habia celebrado un contrato por 90,000 toneladas de carbon con la Compañía de Lota i Coronel.

No hablaré de la oportunidad con que se efectuó ese contrato, por cuanto no hace a la cuestion; pero sé que la Empresa lo celebró porque le convenia, porque con ese contrato obtenia el carbon con ventaja; de modo que este argumento, en lugar de ser un motivo de censura contra la Empresa, es un procedimiento de buena administracion, pues se trataba a la ves, de un carbon de buena clase, i barato. Segun ese convenio, la Empresa debia pagar el carbon a razon de 18.50 peniques la tonelada.

Se presume que el contrato referido perjudicará a la esportacion del carbon. A mi juicio, esta aseveracion no es exacta, porque es necesario que la Honorable Cámara tenga presente que se trata del productor nacional mas fuerte que hai en este artículo, cual es la Compañía de Lota i Coronel; de modo que bien pudo celebrar i cumplir ese contrato sin entorpecimiento ni dificultad alguna para la esportacion, porque es tanta la cantidad que produce que ha logrado hacer abaratar el carbon estranjero.

Este solo antecedente bastaria para comprender la exactitud de mi aseveracion.

Se ha referido tambien el señor Salinas, a un contrato que habia celebrado la Empresa del ferrocarril para que se le entregara cierta cantidad de carbon *granado*. En este contrato, de que tuve oportunidad de imponerme en el seno mismo de la Comision, se usaba una espresion que puedo llamar anticuada, pues aunque el carbon que se suministrara fuese mezclado, los proveedores podian, de acuerdo en esto con cualquier perito, sostener que el carbon que entregaban era *granado*. Carbon *arneado* es, por supuesto, cosa bien diferente. Esta mala intelijencia fué lo que hizo necesaria la cancelacion del contrato.

I, si en mis propios negocios, yo habria procedido de igual manera, ¿cómo quiere la Cámara que condene el procedimiento de la Empresa? No me parece indispensable, ni considero oportuno recordar otros detalles, para que la Cámara comprenda el propósito que me ha animado a usar de la palabra, que no es sino el deseo de manifestar que no llegué a formarme conciencia cabal de los cargos que se hicieran a la administracion de ferrocarriles.

Debo ser mas esplícito, debo declarar,— i cuento para ello con la hidalguía de mis colegas de Comision,—que en el seno de ella misma traté de inquirir

i pregunté, ¿qué significa esta comision que hemos recibido? ¿A dónde vamos? ¿Qué se pretende?

En realidad, no lo pude averiguar nunca. No comprendo una comision que se toma un interes tan vivo en la investigacion de los hechos, sin perseguir ningun propósito eficaz.

Esta era, para mí, cuestion de grandísimo interes, una cuestion primordial; i era primordial, porque debo confesar que no me sentia dispuesto en ningun caso a levantar mi voz para protestar contra incorrecciones que no fueran resultados de la administracion misma de los ferrocarriles, cualesquiera que fueran sus directores. La Cámara comprenderá que en una administracion tan estendida, como es la de ferrocarriles, cuyo número de empleados es inconmensurable, puede decirse, se han de cometer, i se cometen todos los dias, abusos e incorrecciones. Pero si estos abusos e incorrecciones inherentes a la naturaleza misma de la Empresa, hubieran de aprovecharse por algun Diputado para hacer cargos a su administracion, no habria persona honorable, estoi seguro, que quisiera desempeñar estos puestos.

He creido de mi deber hacer presentes estas dificultades; i pienso que, si algo significaba el nombramiento de una Comision parlamentaria, era una falta absoluta de confianza en el Gobierno, a quien está confiada directamente la administracion de los ferrocarriles del Estado.

I la administracion del Gobierno parecia merecer tan poca confianza, que se llegó a proponer en el seno de la Comision que se suspendiera de sus funciones al Director de Ferrocarriles a fin de poder proceder con mayor libertad. Esta medida no se llevó a efecto pero demuestra el propósito de ir contra persona determinada. Los cargos por contratos de provision de carbon i otros, no solo afectan la responsabilidad del actual Director de ferrocarriles, sino a todas las administraciones del ramo. Sin embargo, solo se ha hecho referencia a la última administracion.

El señor PALACIOS.—Los cargos hechos por el señor Bascuñan se dirijen contra una sola persona.

El señor VIAL UGARTE.—No deseo hacer cuestion personal; i si he aludido a este procedimiento ha sido únicamente porque necesito esplicar mi ausencia a las reuniones de la Comision, i mi propósito de no firmar ninguno de los informes presentados, reservándome el derecho de espresar mis ideas en la Cámara misma. Está mui léjos de mi ánimo el suponer odiosidades que no existen; no quiero mas que dar a los hechos su interpretacion natural, para llegar a las conclusiones que voi a esponer.

Esta era mi manera de pensar, que hice presente en el seno de la Comision; i—, debo ser franco,—creí estar de acuerdo con el señor Délano.

Si despues no quise firmar el informe de este honorable colega fué porque creí cumplir con un deber de lealtad absteniéndome hasta de conocerlo, sin haberme impuesto, ántes, del presentado por los señores Soto i Salinas.

No seria propio que un Diputado de esta Cámara, i ménos aun de estos bancos, viniera a resguardar los intereses de la administracion pública.

No pretendo, pues, hacer la defensa de la actual administracion de ferrocarriles, ni de las anteriores. Creo que hai mucho, muchísimo que reformar en ello; i estaban en la razon los señores Soto i Salinas cuando hacian notar que no se llevan libros, que permitan hacer un balance jeneral de las entradas i gastos de la Empresa, dificultad que me hizo presente el propio director de ferrocarriles, encargándome pidiera al Gobierno arbitrara medios de salvarla. De manera que no se puede saber si la Empresa ha perdido o no, i, en aquel caso, a cuánto asciende la pérdida i de dónde proviene.

Pero estos defectos han sido comunes a todos los administradores de los ferrocarriles nacionales, i costará, estoi seguro, gran trabajo remediarlos.

El señor DELANO (don Alfredo).—Comprendo el calor gastado por el honorable señor Salinas en su largo discurso, que acabamos de oir. Ya esperaba que así lo hiciera, ¿cómo era posible permanecer tranquilo cuando el informe presentado por él i el señor Soto habia sido desmoronado por su base? Difícil me seria seguir a Su Señoría en todas las argumentaciones que ha hecho, por demostrar la verdad de sus asertos i la poca formalidad de los mios. Sin embargo, puedo asegurar a la Honorable Cámara que todos los datos que he estampado en mi informe son perfectamente correctos, a pesar de lo aseverado en contrario por el honorable señor Salinas. Nacen de datos oficiales pedidos por mí.

Agradezco al señor Diputado la leccion aritmética que quiso darnos para sacar el resultado del término medio del carbon consumido en 1894. No la necesito, pues creo que puedo hacer esa operacion de la misma manera que él. Afirmo que, por los datos oficiales obtenidos por mí, el consumo fué de 17.14.

En su discurso el honorable señor Salinas dijo que la Comision no podia mezclarse en los asuntos administrativos, refiriéndose a aquello de los antecedentes pedidos por el señor R. García; sin embargo, en una de nuestras reuniones, el mismo señor Salinas propuso que pidiésemos al Ministro de Industria i Obras Públicas que nos dijera cuáles habian sido los motivos por que habia sido nombrado el señor Florencio Valdes Lecaros, como jefe de esplotacion, en vez de don Juan Luis Pérez, que era a quien correspondia el nombramiento. Por la oposicion que el que habla hizo a esa indicacion no se pidió declaracion; pero ya ve la Honorable Cámara que, entónces, el honorable señor Salinas pensaba de otra manera de la que ahora piensa.

El honorable señor Salinas tambien dijo que yo traia datos que no habia presentado a la Comision; pero tambien es mui cierto que otro tanto han hecho él i el honorable señor Soto.

La verdad es que esta Comision no estaba bien instalada i cada uno obraba independientemente—no habia ni siquiera secretario a quien dirijirse.

Se me tacha de que yo no hice tantas investigaciones como Sus Señorías. No necesito decir que en cumplimiento de mi deber las hice i mui prolijamente, ¿pero necesitaria yo venir a probar a la Honorable Cámara mi aserto?

Me parece que espresó el honorable señor Salinas que el dato sobre mal estado del cargamento del buque *Hanna Haye* no lo habia dado el jefe de Maestranza don Cárlos Didier, como yo lo digo en mi informe, sino que es uno consignado por el ho-

norable señor Bascuñan en sus cargos. Dispénsenos entónces el señor Didier; así lo entendí yo a los honorables señores Soto i Salinas en una de nuestras reuniones. Quiere decir entónces que el señor Bascuñan ha afirmado un hecho antojadizo i que los honorables señores Soto i Salinas lo aceptan como uno verdadero, i que con el informe del señor Didier, que corre en el mio presentado a esta Honorable Cámara, se destruye por completo.

El carácter personal, impreso por el honorable señor Bascuñan a su interpelacion, i las altas i delicadas funciones que desempeña el Director Jeneral de los Ferrocarriles, tanto por tener la representacion del Supremo Gobierno en una empresa de tan vastas proporciones, cuanto por el numeroso cuerpo de empleados que está bajo su dependencia, me ha inducido a creer, disintiendo de mis honorables colegas los señores Soto i Salinas, que no era posible prescindir en absoluto de la persona del director jeneral, en el informe que he tenido el honor de presentar a esta Honorable Cámara, relativo a los denuncios hechos por el honorable señor Bascuñan en lo concerniente a los servicios de los ferrocarriles.

Debo hacer presente a la Honorable Cámara que al aceptar esta delicada Comision me impuse la ingrata tarea i el firme propósito de desempeñarla prescindiendo en absoluto de las personas que han figurado o debian figurar en este asunto; de tal manera que si el Director Jeneral de los Ferrocarriles aparecia culpable, declararlo así a la Cámara con la franqueza e independencia que caracteriza todo acto sério i honrado, pidiendo al mismo tiempo para ese funcionario, por mas alto que sea el puesto que desempeña, el castigo a que se hubiere hecho acreedor.

Por la inversa, si los cargos resultaban infundados, aunque fuera mortificante para álguien, declararlo tambien así en el mismo recinto donde se formularon, no solo como un acto de estricta justicia al funcionario, sino tambien como un medio eficaz de devolver el respeto i el prestijio que se le quiso hacer perder, sirviendo este acto de justicia como una garantía en el futuro para todos los funcionarios que con razon se han sentido alarmados por este acontecimiento.

Con estas ideas fijas, con este propósito inquebrantable, he tratado de imponerme minuciosamente de los cargos formulados por el honorable señor Bascuñan.

Al efecto, he leido detenidamente los antecedentes; he estudiado con atencion tanto los comprobantes acumulados por la Comision i por el señor Bascuñan cuanto los datos pedidos a la Direccion Jeneral, i he presenciado tambien la única conferencia que la Comision tuvo con el señor García

He querido en seguida relacionar estos antecedentes con los cargos, i he tenido felizmente que convencerme de que la mayor parte de ellos no guardan la menor relacion, i en aquellos que tienen alguna, los resultados son enteramente distintos de los que se nos presentaron en esta Comision por el honorable señor Bascuñan.

Así, por ejemplo, se aseguraba que el consumo de carbon durante el año 1894 habia sido mucho mayor que el del año anterior; i aunque este cargo, si hubiera existido, no podia hacerse al Director de los Ferrocarriles, ni mucho ménos al señor García, que recien tomaba a su cargo la Direccion, consta, sin embargo, del cuadro del quilometraje recorrido por las locomotoras, coches de pasajeros i carros de carga, que la proporcion que les corresponde en el consumo del carbon es mas o ménos la misma, o menor todavía, si se toma en cuenta la mala calidad del carbon que se consumió durante una gran parte del año 1884; se denunciaban grandes robos de carbon en las canchas o carboneras del Baron en Valparaiso, los que se hacian subir a miles de toneladas, olvidando que el cargo nacia precisamente del hecho de haber descubierto la misma administracion el abuso o fraude de que posiblemente se venia cometiendo de años atras; pero que en la fecha a que se referia el denuncio no alcanzó, ni con mucho, a la cifra que se apuntaba caprichosamente, pues se hizo pesar nuevamente el carbon que entónces habia i solo faltaban cincuenta i tantas toneladas del peso tomado a bordo.

De manera, pues, que, si la vijilancia desplegada por la administracion en resguardo de los intereses fiscales no hubiera descubierto el fraude, el cargo seguramente no hubiera existido. ¡He aquí uno de los estraños e incomprensibles caractéres, que a veces suele tener la justicia humana!

Lo mismo sucede, señor Presidente, con los demas cargos formulados, en los cuales no hai base alguna que los autorice i mucho ménos para que ellos se hubiesen personalizado. He tenido, pues, que convencerme, en fuerza de los mismos documentos i de los hechos que de ellos se desprenden, que no ha habido fundamento alguno que pueda arrojar la menor sombra sobre la conducta funcionaria administrativa del actual Director Jeneral de los Ferrocarriles, señor García.

Pero, señor, este gran alboroto que se ha levantado, es realmente inesplicable; llega uno casi a creer que, en el fondo de todo este asunto, ha habido algun otro objeto que el de interesarse con un ardor estraordinario por el mejoramiento del servicio de los ferrocarriles. No quiero, sin embargo, suponer en el honorable señor Bascuñan propósitos mezquinos, i quiero mas bien suponer que su criterio ha sido perturbado por equívocos informes, de fuentes no autorizadas, i que éstos sean los motivos para verse envuelto en tan desgraciada situacion por él mismo.

La Comision parlamentaria, que hasta el 15 de mayo no habia visitado las oficinas del Ferrocarril, ni se habia puesto al habla con el Director, creyó que era indispensable tener una conferencia con el señor García que esplicase las dudas que sujerian los datos recojidos en Valparaiso por dos de sus miembros acompañados del señor Bascuñan, i al efecto se pasó una nota en este sentido al Director invitándolo a una conferencia, que tuvo lugar en mi escritorio, i en la que se hallaron presentes los honorables señores Soto i Salinas. En esa conferencia el señor Salinas hizo presente al señor García que uno de los vendedores de carbon, cuyo nombre se indicó segun datos tomados en Valparaiso por dos miembros de la Comision, habia entregado al Ferrocarril mas cantidad de carbon que el que rezaba el conocimiento del buque o buques i que era de suponer que la Empresa hubiera recibido por esta causa perjuicios de consideracion.

El señor García espuso que no tenia conocimiento

del denuncio que se hacia i que creia este asunto bastante grave; que aunque los contratos con la persona que se nombraba no los habia hecho él, creia sin embargo, de su deber i en resguardo de los intereses a él confiados, tomar todas las medidas del caso a fin de llegar a un pleno esclarecimiento de los hechos. Con este motivo rogaba a la Comision que le comunicara oficialmente estos antecedentes, que haria constatar, si era posible, para solicitar cuanto ántes del juez del crímen la formacion del sumario respectivo i castigar a los culpables, si los habia. La Comision acordó pasar una nota en que se comunicaran los antecedentes al Director Jeneral.

Diez o quince dias despues el Director Jeneral reiteró las solicitudes por escrito, pero los antecedentes no le fueron remitidos por los señores Soto i Salinas.

Los preparativos i resultados de esta conferencia indicarán claramente a la Honorable Cámara cuán pobres i destituidos de fundamento han sido los cargos hechos al señor García.

Los defectos que pudiera haber, o hubiera en la administracion de este servicio, no tienen su oríjen en la época del señor García, ni es fácil tampoco correjirlos en unos cuantos meses, ya que muchos de ellos arrancan de la lei misma del 84, cuya deficiencia es notoria.

Si en el informe que he tenido el honor de presentar destruyo, como lo hago, los cargos hechos por el honorable señor Bascuñan, i me he visto ademas obligado por la naturaleza misma de las cosas a hacerme cargo tambien de las apreciaciones i detalles en que entran mis honorables colegas de comision en su informe, que viene a ser en realidad una reproduccion de los cargos hechos por el señor Bascuñan en forma aumentada i correjida, no ha sido mi ánimo decir que la actual administracion de los ferrocarriles es perfecta. Léjos de eso. No deseo fatigar a la Honorable Cámara con largas consideraciones a este respecto; básteme decir que la deficiencia es notoria, razon por la cual el Supremo Gobierno ha nombrado una comision de personas competentes, con conocimientos i práctica en la materia para que proponga un proyecto de reforma de la lei respectiva.

Nada cuesta proponer reformas o mejoras que a primera vista parezcan mui buenas i mui fáciles de poner en práctica; así, por ejemplo, se puede indicar el freno automático para los trenes de carga; cambios tambien automáticos en las estaciones; señales o semáforas eléctricas que indiquen a los maquinistas qué línea deben tomar; aumento del equipo; relacion que debe guardar éste entre el peso bruto i el peso útil; tipo de locomotoras; clase de carbones que deben usarse con ventaja; supresion de pasos a nivel; modificacion del personal del Consejo Directivo; supresion de los palanqueros; conveniencia de la doble vía en algunos puntos, etc., etc.; pero debo confesar ingenuamente que no me encuentro preparado ni tendria el coraje suficiente para proponer, con conciencia de los resultados, ninguna de estas reformas; i creo que si el espíritu de la Honorable Cámara, al aceptar el nombramiento de la Comision, hubiera sido el proponer reformas o modificaciones en el servicio, seguramente para su composicion habria bustado personas que por su preparacion técnica o por su práctica en el ramo de ferrocarriles hubiera sido una garantía de acierto en la indicacion de sus medidas i no se habria fijado en el personal que actualmente compone la Comision, al ménos por lo que se refiere a mi persona.

Yo no hubiera aceptado el puesto si hubiera creido que nuestro papel era de reformadores de un servicio como el del ferrocarril.

Es necesario no olvidar por un momento las condiciones mui especiales en que se hace este servicio, para comprender en parte siquiera las dificultades que ofrece en la práctica.

Todos sabemos que el tráfico ha aumentado i aumenta considerablemente de año en año; que las líneas aumentan tambien; que las exijencias siempre crecientes del público no contemplan los inconvenientes, olvidando que los elementos de que se dispone no han aumentado en la misma proporcion de los servicios i de las exijencias. El ensanche de la esplotacion de nuestra agricultura, el progreso de la industria; el aumento creciente del comercio i las constantes exijencias de locomocion i de trasporte de nuestras poblaciones, exijen diariamente aumento de trenes sobre la vía única de nuestros ferrocarriles.

Es, pues, natural suponer un aumento de dificultades i de peligros que felizmente no han traido en la práctica las fatales consecuencias que habria sido de temer, dados los tristes ejemplos de otras épocas.

Las quejas i reclamos de interesados, motivadas por atrasos o pérdidas de carga o equipajes, han disminuido considerablemente.

Para sentir un poco de bienestar, basta echar una mirada retrospectiva a la prensa de pocos años atras i la encontraremos plagada de quejas, reclamos i denuncios de mal servicio, cuyo oríjen no era el partidarismo político, ni los rencores personales, ni otras causas parciales que prestijian la fiscalizacion sin fundamento; sino defectos reales que no pueden cargarse tampoco a los administradores de aquella época, sino a circunstancias especiales.

Pero, ántes de terminar i pasando a otro órden de cosas, me felicito de que mis honorables colegas, los señores Soto i Salinas, hayan agregado un párrafo a su informe publicado en el diario *El Ferrocarril* i que no se encontraba en el orijinal que presentaron a esta Honorable Cámara. Me refiero a la parte que viene en seguida del apunte que hacen del término medio del carbon consumido en los viajes de prueba, que por órden de la Comision se hicieron en cada una de las tres secciones en que está dividido la red de los Ferrocarriles del Estado, practicados desde el 24 de abril hasta el 1.º de mayo, cuya agregacion es la siguiente:

«Es digno de observarse que la cifra mas baja en la proporcion del consumo corresponde a la 1.ª seccion, no obstante que en ella ha sido siempre superior al de las otras, a causa de sus fuertes gradientes.

Llama, por otra parte, la atencion al que en estas esperiencias se hayo alcanzado a reducir el consumo de combustible en los trenes de pasajeros a 12.14 kilos entre Santiago i Valparaiso, a 13.64 kilos entre Santiago i Talca i a 9.69 kilos entre Talca i Concep-

cion; i en los trenes de carga a 14.51 entre Santiago i Valparaiso.»

Esta agregacion me ha saltado a la vista leyendo el informe en el diario aludido.

No sé si habrán otras alteraciones; pero, como digo, celebro que hayan agregado esa parte, porque la razon que tuve en llamar la atencion sobre el particular, en mi informe, fué que parecia que su ánimo era consignar que el término medio del consumo en esas pruebas habia sido de 11.24 kilos por kilómetro recorrido, debido a las recomendaciones que se hicieron de que se «tomaran las precauciones necesarias para la entrega de carbon a los maquinistas i su consumo fueran convenientemente supervijilados, con el objeto de apreciar el grado de economía a que puede alcanzarse en este ramo.»

Pero siguiendo la lójica de sus argumentos, al apuntar la cifra parcial de 12.24 kilógramos, pudieron poner con la misma razon 9.96, que es la cifra parcial mas baja que aparece en su cuadro, olvidándose completamente anotar el término medio de las pruebas llevadas a cabo que fué de 19.32, segun el mismo cuadro que presentan.

Este detalle, omitido por los honorables señores Soto i Salinas, es mui desfavorable a las conclusiones a que arriban, porque el término medio del consumo de combustible en todo el año 94, fué solo de 17.14 kilógramos, cifra, por consiguiente, mucho menor a la obtenida en las pruebas que, por hecho de ser pruebas i de haber sido llevadas a cabo con tanto esmero, parecia que darian un resultado completamente diverso al consumo habido en todo un año.

No quiero entrar en otras consideraciones sobre el informe de los honorables señores Soto i Salinas; pero no puedo dejar de manifestar que encuentro curioso pretender equiparar a nuestros ferrocarriles con los diez principales de Europa, Norte-América i el Brasil.

Primero, porque, en jeneral, esas son empresas particulares mui poderosas, que no hacen sino su propio negocio; segundo, porque la mision de los ferrocarriles chilenos es contribuir al desarrollo de las riquezas del pais, aunque en muchos casos le cuesta a la Empresa mas de lo que recibe por el servicio; i tercero, porque en estos otros ferrocarriles se emplea un carbon de mui superior calidad al que se consume en Chile.

El señor SALINAS.—La brillante improvisacion escrita del honorable Diputado por Vallenar, me ha llamado vivamente la atencion.

Su Señoría ha preparado su contestacion ántes de oirme, i por lo tanto no ha podido prever que en el discurso que he pronunciado en primera hora he refutado de antemano todos sus argumentos.

Esto me ahorra el trabajo de contestar al honorable Diputado.

Repetiré tan solo que los datos traidos por Su Señoría son inexactos i que, aun cuando no lo fueran, subsistirian en toda su fuerza los cargos establecidos en el informe suscrito por el señor Soto i por mí, respecto del exceso de consumo de carbon en 1894, exceso que no se encuentra justificado ni por el aumento de kilometraje recorrido por las locomotoras, coches i carros, ni por el aumento habido en la carga.

No encuentro otra novedad en el discurso que acaba de oir la Honorable Cámara, que la afirmacion de que el informe aludido fué publicado en *El Ferrocarril* con agregaciones que no contenia el orijinal. Ruego al señor Secretario que se sirva decirme si los párrafos leidos por el honorable señor Délano figuran o no en el informe orijinal.

El señor SECRETARIO.—Los párrafos a que se refiere Su Señoría figuran en el orijinal.

El señor DELANO (don Alfredo).—Pero fueron agregados posteriormente.

El señor SECRETARIO.—En el informe presentado no se ha introducido agregacion alguna.

El señor DELANO.—Celebro estar equivocado; por lo demas, la cosa no tiene mayor importancia.

El señor SALINAS.—Yo se la doi: me importa mucho restablecer la verdad, porque Su Señoría ha formulado un cargo grave, nada ménos que de adulteracion de un documento.

El señor DELANO (don Alfredo).—Nó, señor; no hago cargo de adulteracion.

El señor SALINAS.—Está bien, señor. Pero en todo caso, queda establecido que Su Señoría ha incurrido en una nueva inexactitud.

Agregaré todavía algunas palabras en contestacion al honorable señor Vial.

Las razones que estensamente ha espuesto Su Señoría para manifestar que no era correcto ni propio de la Cámara, recojer informaciones en órden a la administracion de los ferrocarriles del Estado, habrian tenido su oportunidad cuando se discutió la indicacion que propuso el nombramiento de la Comision parlamentaria, de que Su Señoría forma parte. Aprobada aquella indicacion i nombrado el honorable Diputado como uno de sus miembros, no le cabia otro papel que desempeñar su mandato o renunciarlo.

Yo lamento que Su Señoría no nos haya acompañado en nuestras investigaciones, pues habríamos celebrado contar con el continjente de sus luces. El honorable Diputado ha reconocido que solo concurrió a las reuniones de la Comision, cuando los trabajos de ésta se hallaban mui avanzados. Si el informe no fué conocido oportunamente por Su Señoría, ello dependió de que se encontraba ausente de Santiago cuando se trató de él, en la última vez que nos reunimos.

Por lo demas, estoi seguro de que si Su Señoría nos hubiera acompañado, se habria formado el convencimiento de que los cargos de que se trata son justos i de que es menester preocuparse de evitar para lo sucesivo las irregularidades i defectos de administracion que existe, desde antiguo, en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Los ferrocarriles estranjeros que se han citado en la comparacion de consumo de combustible, se encuentran mas o ménos en las mismas condiciones que los ferrocarriles chilenos en cuanto a gradientes i trocha; pero el consumo de combustible es inferior en ellos, en seis i siete kilógramos, al que hacemos en Chile.

Verdad es que algunos consumen carbon de superior calidad al de Lota; pero los Ferrocarriles del Estado emplean tambien carbon inglés o de Australia combinado con el de Lota, que forma un misto de excelente calidad.

El ferrocarril de San Gothardo consume carbon

de Westfalia, que es mui inferior al inglés, i sin embargo de que esa línea es la que presenta las mayores gradientes en el mundo, solo consume 13.65 kilógramos por quilómetro.

En cuanto al peso del material rodante, básteme manifestar a Su Señoría que cuando se hace presente la conveniencia de alijerarlo a fin de disminuir los gastos de traccion, no quiere indicarse que se elija entre el material inglés o el americano. Tanto en el uno como en el otro pueden obtenerse tipos de carros mas livianos, como tratan de hacerlo todas las empresas ferrocarrileras, para limitar en cuanto sea posible el gasto de carbon de piedra.

Es un hecho averiguado que, en esta materia, la conveniencia está en que el material, junto con tener ménos peso, tenga la mayor resistencia posible a fin de soportar la mayor carga.

Por ejemplo, en los ferrocarriles de Tarapacá, la relacion entre el peso i la carga es de cincuenta por ciento.

Si se hubiera adoptado, entre nosotros, este material, se habria obtenido una economía considerable

El honorable Diputado ha dicho que todos los cargos formulados contra la administracion de los ferrocarriles, se reducen a un desfalco, en el consumo del carbon, de 1,700 toneladas; pero, ademas de esto, se ha hecho notar otra incorreccion que resulta, comparando el promedio de nuestro consumo con el de los ferrocarriles europeos; que arroja en contra nuestra una diferencia enorme.

En cuanto a los aumentos que existen, sobre las cantidades de carbon efectivamente entregadas, el honorable Diputado ha dicho que debe tenerse presente que la diferencia entre el conocimiento i la carga real del buque, es por lo ménos de un 5 por ciento. Este cálculo no es exacto, pues se ha probado que esta diferencia no excede de un 2 por ciento en el carbon inglés i lo mismo en el de Australia; tomándose como término medio un $1\frac{1}{2}$ por ciento.

Por otra parte, la Empresa reconoce que, en el desembarque, se pierde por lo ménos un dos por ciento, pérdida que no se ha tomado en cuenta; i, si ella hubiera existido, habria quedado marcada por la romana, sin embargo de que ellas no se usan, puesto que el informe dice que solo ahora se piensa en colocar esas romanas.

El señor VIAL UGARTE.—Yo mismo he podido comprobar esta pérdida, i que en tierra se entrega una cantidad diversa de la que se recibe a bordo. Para subsanar este inconveniente, se han tomado ya ciertas precauciones.

El señor SALINAS.—Pero el peso a bordo no ofrece garantía alguna; porque no puede serlo, un empleado mal remunerado; por este motivo se ha recurrido al arbitrio de recibir el carbon en tierra, por medio de lanchas, que solo cargan de 14 a 15 toneladas, haciendo la apreciacion al ojo.

Para evitar todos los inconvenientes de este sistema, se ha acordado establecer romanas en tierra.

Omito hacer algunas reflecciones, que ya he hecho en mi primir discurso, i que podria desarrollar un poco mas.

El honorable señor Palacios ha hecho presente que la Comision no ha atendido una peticion hecha por el Director de los Ferrocarriles, a fin de que se remitieran los antecedentes a la justicia ordinaria. La Comision no lo hizo por no creerse facultada para ello; i se limitó a ponerlos a disposicion del Ministro de Industria, para que los remitiera a la autoridad correspondiente.

El señor PALACIOS.—Ya la justicia ha tomado cartas en este asunto, i empezado a procesar a los culpables.

El señor VIDELA (Presidente).—Advierto a los honorables Diputados que ha llegado la hora.

Se levanta la sesion.

*Se levantó la sesion.*

RICARDO CRUZ COKE,
Redactor.