Sesion 16.ª ordinaria en 17 de Agosto de 1895

PRESIDENCIA DEL SEÑOR VIDELA

SUMARIO

Se lee i es aprobada el acta de la sesion anterior.—Cuenta. —Se pone en discusion el informe de la Comision de Gobierno recaido en el proyecto sobre adquisicion de la casa número 175 de la Alameda.—Usan de la palabra los señores Robinet, Pleiteado, Alfonso, Walker Martínez, Silva Cruz, Dávila Baeza (Ministro de Industria i Públicas), Risopatron, Vial Ugarte i Verdugo. —Puesto en votacion el informe, es desechado.—Se pone en votacion nominal el proyecto del Gobierno i es igualmente desechado. —A segunda hora, la Cámara se ocupa en el despacho de solicitudes particulares.

DOCUMENTOS

Oficio del Senado con que remite varias notas de la Municipalidad de San Cárlos, en que esta corporacion pide que se le acuerde la subvencion establecida en el artículo 54 de la de 22 de diciembre de 1891.

Id. del primer alcalde de Santiago en que se hace presente la situacion precaria en que se halla el erario de la Municipalidad.

Telegramas de los alcaldes de Penco i los Andes sobre la misma materia.

Oficio del primer alcalde de Yerbas Buenas con que remite el presupuesto de la Municipalidad que preside.

Informes de la Comision especial nombrada para investigar los cargos hechos por el señor Bascuñan Santa María contra el Director Jeneral de los Ferrocarriles del Estado.

Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:

«Sesion 15.ª ordinaria en 16 de agosto de 1895.—Presidencia del señor Videla.—Se abrió a las 9 hs. 10 ms. P. M. i asistieron los señores:

Alfonso, Paulino	Lazcano, Agustin
Bannen, Pedro	Matte Pérez, Ricardo
Bascuñan, Ascanio	Mira, Juan José
Correa S., Juan de Dios	Ossa, Macario
Délano, Eduardo	Pleiteado, Francisco de P.
Díaz Besoain, Joaquin	Prieto Hurtado, Joaquin
Edwards, Eduardo	Risopatron, Cárlos V.
Edwards, Guillermo	Salinas, Manuel
Errázuriz, Ladislao	Sanhueza Lizardi, Rafael
Errázuriz, Javier	Santa María, Hermenejildo
Ferrada, Manuel Francisco	Scotto, Federico
González E., Nicolas	Silva Cruz, Raimundo
Herboso, Francisco J.	Silva Vergara, J. Antonio
Ibáñez, Maximiliano	Vázquez, Erasmo
Infante, Pastor	Walker Martínez, Joaquin
Irarrázaval, Cárlos	Yáñez, Eliodoro
Lámas, Alvaro	i el Secretario.

Se leyeron i fueron aprobadas las actas de las sesiones de 13 i 15 del actual.

Continuó la discusion del proyecto sobre subsidios municipales. A peticion del señor Salinas se dieron por retirados los artículos 2.º i transitorio propuestos por Su Señoría, quien hizo indicacion para que el artículo único se redactara como sigue:

«Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para que invierta hasta la suma de dos millones de pesos en pagar a las municipalidades la subvencion a que se refiere el artículo 54 de la lei de 22 de diciembre de 1891.

Esta autorizacion durará hasta el 31 de diciembre del presente año.»

—

Usaron de la palabra los señores Alfonso, Edwards don Eduardo, Silva Vergara, Edwards don Guillermo i Walker Martínez. Quedó el artículo para segunda discusion a pedido del señor Edwards don Guillermo.

No habiendo mas de que tratar, se levantó la sesion.

Se dió cuentd:

1.º De los siguientes oficios del Honorable Senado:

«Santiago, 16 de agosto de 1895.—Queda impuesto el Senado por la nota de V. E. núm. 52, de fecha 13 del corriente, que tengo la honra de contestar, de que esa Honorable Cámara ha tenido a bien designar a su Comision de Gobierno para que unida a la de esta Cámara estudie e informe el proyecto que autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la cantidad de setecientos mil pesos en la reconstruccion del edificio destinado al Congreso Nacional.

Dios guarde a V. E.—Vicente Reyes.—*F. Carvallo Elizalde*, Secretario.»

—

Santiago, 16 de agosto de 1895.—Tengo el honor de pasar a manos de V. E., por acuerdo del Senado, las adjuntas notas de la Municipalidad de San Cárlos en las que pide se le acuerde una subvencion a fin de que esa Honorable Cámara las tome en consideracion, si lo tiene a bien, en la discusion del proyecto sobre subsidios municipales.

Dios guarde a V. E.—Vicente Reyes.—*F. Carvallo Elizalde*, Secretario.»

2.º Del siguiente oficio:

«Santiago, 14 de agosto de 1895.—Con motivo de estar ocupándose el Soberano Congreso de la discusion del proyecto de subsidios a las municipalidades,

esta Alcaldía ha creido conveniente dirijirse a US. manifestándole a grandes rasgos la situacion por que atraviesa el erario municipal.

Desde que la Municipalidad de Santiago se acojió a la lei de 12 de setiembre de 1892 que la autorizó para poner en vijencia las disposiciones de la lei orgánica de 22 de diciembre de 1891, relativas al cobro de los nuevos impuestos, aumentó los servicios de policía de seguridad i de aseo i se hizo cargo ademas de otros nuevos servicios, como los de la policía rural, reparacion de caminos, dispensarías de beneficencia i médicos de ciudad.

Para atender a estos gastos en el año 1893, contaba ademas del aumento de las contribuciones por la implantacion del impuesto sobre los haberes muebles e inmuebles, con una subvencion fiscal de ciento cuarenta i cinco mil pesos para aumentar el personal de la policía de seguridad.

Sin embargo de estos recursos i manteniendo los servicios en el pié mas estrictamente indispensable, resultó un considerable déficit en su presupuesto porque no pudo hacerse efectivo totalmente el cobro del impuesto sobre los haberes muebles e inmuebles. El déficit fué saldado haciendo uso de un crédito en cuenta corriente que desde años atras tenia la Municipalidad contratado con el Banco de Valparaiso por cien mil pesos, i con algunas entradas eventuales i por deudas pendientes.

En el año 1894 se aumentó el presupuesto ordinario con la subvencion de trescientos mil pesos que el Soberano Congreso le concedió por lei de 9 de enero, i sin embargo de haberse mantenido los servicios en un pié relativamente reducido, en atencion a las necesidades de la poblacion, ha resultado un considerable déficit que se ha logrado llenar con empréstitos autorizados por las asambleas de electores.

Es de advertir que en el año 1893 se contaba como fuente de entradas la contribucion de las subdelegaciones rurales de todo el departamento, sin que los servicios de la parte rural tuvieran aumento alguno i que en 1894, con motivo de la division comunal, desde el 6 de mayo ya no se percibió ese considerable impuesto que pasó a las nuevas comunas, dejándolo todo reducido únicamente a la parte que corresponde al territorio municipal de Santiago i cercenado aun por la negativa del pago del impuesto sobre los muebles de muchas propiedades que no están ocupadas por sus propietarios.

Si en 1894 se hubiera cobrado del Tesoro Nacional la subvencion a que la Municipalidad tenia derecho por el artículo 54 de la lei de 22 de diciembre de 1891, correspondiente a los ocho meses desde que principió a rejir la nueva organizacion comunal, el déficit no hubiera tenido efecto, pues correspondia al territorio municipal de Santiago la cantidad de setecientos un mil cuatrocientos veintiun pesos ochenta i dos centavos, equivalente al impuesto sobre los haberes.

Con motivo de no haberse dado cumplimiento por parte del Supremo Gobierno al pago de esta subvencion, se ha entablado un juicio que está aun pendiente ante el Juzgado.

En el año 1895 se contaba para hacer los gastos con la subvencion del Tesoro Nacional equivalente al presupuesto del impuesto sobre los haberes muebles e inmuebles por un millon ciento veinte mil pesos; pero, por la reduccion hecha en el impuesto de haberes mobiliarios por la lei de 21 de enero del presente año, que suprimió la autorizacion para el cobro de las contribuciones la de tres por mil que se cobraba por las instituciones de crédito sobre los depósitos a plazo, se redujo el cálculo de la subvencion a novecientos noventa i cinco mil pesos i ademas por la supresion del impuesto que pagaban los puestos fijos que se establecian en la vía pública fuera de los mercados, se redujo la renta ordinaria en diez mil.

Por otra parte, el impuesto que grava las profesiones e industria en conformidad a la lei de 22 de diciembre de 1866 i los establecimientos de bebidas alcohólicas conforme a las leyes de 8 de agosto i 31 de diciembre de 1882, se reduce en el presupuesto de 1895 a la mitad de lo que se habia calculado, porque no se podrá cobrar en setiembre sino la cuota correspondiente a un semestre, lo que reduce el presupuesto en cerca de ciento veinte mil pesos, reduccion que no se tuvo presente al formar el presupuesto i que viene a cercenar considerablemente los recursos con que se contaba para hacer los gastos.

Esta situacion del erario municipal no ha permitido atender al pago de los sueldos del personal de la policía de seguridad, que se ha hecho desde el mes de enero con los fondos que ha suministrado el Supremo Gobierno en calidad de anticipo por cuenta de la contribucion sobre los haberes mobiliarios que han cobrado los bancos i sociedades anónimas i que estaba depositado en la Tesorería Fiscal.

De manera que sin subvencion alguna i a pesar de la reduccion del presupuesto ordinario de ingresos, la Municipalidad costea los gastos de la policía i se ha visto privada para atender a los otros servicios de la parte que le corresponde en la contribucion mobiliaria del semestre vencido en febrero último, que segun el reparto hecho por la Tesorería Fiscal asciende a ciento ochenta i seis mil pesos, cantidad que adeuda en cuentas ya finiquitadas.

De lo espuesto se deduce claramente que la Municipalidad tiene derecho a percibir la subvencion de novecientos noventa i cinco mil pesos que le corresponde por 1895 i ademas la devolucion de la cantidad retenida en la Tesorería Fiscal de ciento ochenta i seis mil pesos o sea un total de un millon ciento ochenta i un mil pesos que necesita para cancelar sus deudas mas apremiantes.

Sírvase US. tener presente la esposicion que precede, al resolver la indicacion pendiente, ante la Honorable Cámara, sobre subsidios a las municipalidades.

Dios guarde a US.—*Alfredo del Pedregal* »

3.° De los siguientes telegramas:

«Penco, 14 de agosto de 1895.—Señor Presidente de la Cámara de Diputados:

Considero oportuno manifestar a V. E. que la situacion financiera de la Municipalidad de esta Comuna no puede ser mas precaria. Las entradas que en el último semestre ha tenido han sido tan exiguas que ellas no han bastado ni para cumplir con el deber primordial de pagar la policía, por cuya causa varios de los individuos que la componen hánse visto obligados a abandonar el servicio. Del mismo modo

tampoco ha sido posible subvenir con regularidad el gasto que ocasiona el alumbrado público. Este solo dato demasiado elocuente i revelador, por cierto, ha de bastar para dar a conocer a V. E. la situacion por que atraviesa la Municipalidad, de la cual no podrá salir si la Cámara no acuerda pagar íntegro a las municipalidades la asignacion establecida por el artículo 54 de la lei de 22 de diciembre de 1891.

Agradeceria a V. E. que así tuviera a bien manifestarlo a la Honorable Cámara.—*Sofanor Muñoz.*»

«Andes, 15 de agosto de 1895.—Señor Presidente de la Cámara de Diputados:

Juzgo oportuno enviar a V. E. los siguientes datos relativos a la cantidad que se adeuda a esta Comuna conforme al artículo 54 de la lei de municipalidades.

Presupuesto de 1894 consultó siete mil quinientos pesos, por esta asignacion correspondiente a ocho meses i por igual cantidad percibida de contribucion de haberes.

Presupuesto actual consulta diez mil quinientos pesos, correspondiente a igual suma de esta misma contribucion. Como es consiguiente, el año 1894 terminó con un déficit igual a la cantidad asignada por la lei no percibida, que se debe por sueldos a la policía i demas empleados i a la Empresa del Alumbrado.

En el año actual la situacion es todavía mas difícil, pues se adeudan ya tres meses de sueldo a la policía i demas servicios comunales.

Pagando el Fisco la asignacion de dieziocho mil pesos que adeuda, la situacion angustiosa de la policía i demas obligaciones del Municipio habrá cesado por el momento, quedando para lo futuro en idéntica condicion la precaria situacion actual de la Comuna.

Dios guarde a V. E.—*Cleto del Canto.*»

4.° Del siguiente oficio:

«Yerbas Buenas, 6 de agosto de 1895.—En conformidad a lo dispuesto en el artículo 54 de la lei actual de municipalidades, tengo el honor de elevar a conocimiento de V. E. el presupuesto municipal de esta Comuna para el año 1896, que en copia acompaño.

Sometido a la aprobacion de la asamblea de electores en 26 de mayo último, fueron modificados por ella algunos de sus ítem referentes a empleados i sueldos; pero la Ilustre Municipalidad acordó posteriormente mantener inalterable dicho presupuesto, desechando las modificaciones acordadas por la asamblea de electores.

Dios guarde a V. E.—*E Astete.*»

5.° De los siguientes informes:

Honorable Cámara:

La Comision especial que tuvisteis a bien nombrar en sesion de 14 de enero último, con el objeto de que informara acerca de los defectos o irregularidades denunciadas ante la Honorable Cámara, en la administracion de los Ferrocarriles del Estado, ha dedicado la debida atencion al despacho de su cometido.

Sin embargo, a causa de la variedad de las materias que son objeto de sus investigaciones i de la labor delicada i prolija que éstas le han impuesto no le ha sido posible todavía llegar al término de sus tareas.

Entre tanto, considerándolos ya concluidos en órden a uno de los factores mas importantes de la administracion de los ferrocarriles, cual es el consumo del carbon de piedra, acordó la Comision presentar desde luego un informe parcial que se refiriera tan solo a este ramo del servicio.

Al tratarse de dicho informe parcial, los infrascritos no han estado de acuerdo con sus honorables colegas de Comision, respecto de la apreciacion de diversos hechos o circunstancias, ni respecto de los puntos que debian ser materia de informe, i por ese motivo se ven en el caso de informar separadamente.

Antes de entrar al exámen de los cargos concretos formulados por el honorable Diputado por Santiago, señor Bascuñan Santa María, respecto del excesivo gasto de carbon que hacen nuestros ferrocarriles, los infrascritos juzgan conveniente esponer algunas consideraciones jenerales que son de importancia para apreciar el grado de perfeccionamiento a que bajo este aspecto haya alcanzado la administracion.

La base jeneralmente adoptada en las empresas ferroviarias para la estimacion de los gastos de combustible, es la proposicion de consumo que corresponde a cada kilómetro recorrido por las locomotoras.

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

Brasil:			
1893	Tren espreso de Lóndres a Crew.	9.75	kilos
"	Otros ferrocarriles ingleses.....	11.50	"
"	Compañía del Norte en Francia.	9.25	"
"	Compañía del Este.....	12.06	"
"	Compañía del Oeste.....	12.93	"
"	Ferrocarril de San Gothardo....	13.65	"
"	Otros ferrocarriles suizos.....	10.35	"
"	Ferrocarriles italianos.....	12.30	"
"	Ferrocarriles de Estados Unidos.	11.80	"
"	Ferrocarriles del Brasil.....	12.56	"
1894	Ferrocarriles del Estado en Chile.....	17.90	"

Se observa, pues, que a nuestros ferrocarriles corresponde la cifra mas alta en el consumo del carbon, no obstante que entre las empresas estranjeras anteriormente mencionadas hai algunas, como la de San Gothardo, que están sometidas a un gasto estraordinario de combustible a causa de las fuertes gradientes de sus líneas.

El promedio de las cifras que representan el consumo de aquellas empresas estranjeras es de 11.61 kilógramos por kilómetro recorrido de locomotoras. Aplicando esta proporcion a los 10.230,534 kilómetros recorridos por las locomotoras de los Ferrocarriles del Estado en 1894, solo habrian debido consumirse 118,776 toneladas.

El consumo efectivo ha sido sin embargo, segun los datos proporcionados por la Direccion Jeneral del ramo, de 183,139 toneladas. De acuerdo con este cálculo, se habrian consumido en exceso 64,363 toneladas que, al precio de dieziocho pesos, término medio de los diversos precios estipulados en el mismo año, importarian un exceso de gasto de 1.158.534 pesos.

Esta sola circunstancia es bastante a manifestar que urje premiosamente arbitrar medios eficaces para regularizar el servicio de esplotacion, introduciendo el órden i la economía en el consumo del combustible.

I ello es tanto mas necesario, cuanto que el defecto señalado parece ir tomando mayor incremento con el trascurso del tiempo.

Los informes oficiales de la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles demuestran que el consumo de carbon, por kilómetro recorrido, durante los cuatro años anteriores, fué el siguiente:

1891.....	16.07
1892.....	17.09
1893.....	16.25
1894.....	17.90

Durante los últimos cuatro años ha aumentado, segun se ve, la proporcion entre el consumo del carbon i el kilometraje de locomotoras de 16.07 kilógramos en 1891 a 17.90 kilógramos en 1894. Este aumento ha sido en el último año de 1.65 kilógramos por kilómetro con relacion a 1893.

En los ferrocarriles estranjeros se observa, por el contrario, que de año en año va introduciéndose mayor economía en el consumo de combustible. Bastará citar como ejemplo lo ocurrido en los ferrocarriles de Estados Unidos, donde se ha conseguido reducir el promedio de consumo, en igual trascurso de tiempo, de 15.09 kilos en 1890 a 11.80 kilos en 1893.

Con el objeto de apreciar el grado de economía a que puede alcanzarse en este ramo i formar concepto acerca de la atencion que a él se presta por cada una de las tres secciones en que está dividida la red de los ferrocarriles del Estado, la Comision dispuso que se verificasen viajes de pruebas en todas ellas, recomendando se tomaran las precauciones necesarias para que la entrega de carbon a los maquinistas i su consumo fueran convenientemente supervijilados.

El resultado de estos viajes de prueba se encuentra en el siguiente

Cuadro demostrativo del carbon consumido en los trenes de carga i pasajeros de los ferrocarriles del Estado con relacion al peso del tren por kilómetro recorrido, segun las pruebas hechas desde el 24 de abril próximo pasado, al dia 3 de mayo

PRIMERA SECCION

Máquina número	TREN N.°	TREN Clase	Peso del tren escluyendo máquina i ténder	EN MARCHA Desde	EN MARCHA Hasta	Distancia en kilómetros	Kilometraje de vehículos	Carbon gastado por kilómetro recorrido	Total de carbon gastado	FECHA
26	5	Pasajeros.	266 tonelds.	Valparaiso..	Santiago....	187	3280	17.05	3189	Abril 24 1895
26	6	»	266 »	Santiago....	Valparaiso..	187	3280	12.24	2287	» 25 »
43	7	Carga.....	246 »	Valparaiso..	Santiago....	187	4114	19.99	3739	» 26 »
43	8	»	235 »	Santiago....	Valparaiso..	187	6339	15.25	2568	» 27 »
31	19	»	273 »	Valparaiso..	Santiago...	187	2431	25.80	4824	» 29 »
31	20	»	255 »	Santiago....	Valparaiso..	187	2992	14.51	2713	» 30 »

SEGUNDA SECCION

182	9	Pasajeros.	150 tonelds.	Santiago....	Talca.....	250	2116	13.64	3409	Abril 24 1895
182	10	»	206 »	Talca.....	Santiago....	250	2156	17.62	4406	» 25 »
154	1	Carga.....	312 »	Santiago....	Talca.....	250	5095	25.19	6297	» 30 »
154	2		324 »	Talca.....	Santiago....	250	4413	29.24	7304	Mayo 1.° »
154	23	Nocturno.	320 »	Santiago....	Talca.....	250	4750	18.53	4633	» 2 »
154	21	»	270 »	Talca.....	Santiago....	250	2888	26.08	6524	» 3 »

TERCERA SECCION

133	12	Pasajeros.	250 tonelds.	Concepcion.	Talca.....	318	2156	9.96	6333	Abril 24 1895
133	11	»	250 »	Talca.....	Concepcion.	318	2156	9.96	6353	» 25 »
106	4	Carga.....	725 »	Concepcion.	Talca.....	318	7888	26.74	17016	» 26 »
106	3	»	725 »	Talca.....	Concepcion.	318	7826	26.74	17016	» 27 »
139	50	»	380 »	Sn. Rosendo	Talca.....	248	3773	19.67	9757	» 30 »
139	51	»	380 »	Talca.....	Sn. Rosendo	248	1936	19.67	9757	Mayo 1.° »

Ferrocarriles del Estado.—Direccion de Traccion.—(Firmado): ANSELMO MORAGA.

Se desprende de estos datos que el término medio del gasto, en cada una de las secciones, ha sido el siguiente:

1.ª seccion de Santiago a Valparaiso... 17.47 kilos.
2.ª " de Santiago a Talca..... 21.71 "
3.ª " de Talca a Concepcion..... 18.79 "

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

Llama, por otra parte, la atencion el que en estas esperiencias se haya alcanzado a reducir el consumo de combustible, en los trenes de pasajeros, a 12.24 kilos, entre Santiago i Valparaiso; a 13.64 kilos, entre Santiago i Talca; i a 9.69 kilos, entre Talca i Concepcion; i en los trenes de carga, a 14.51, entre Santiago i Valparaiso. Esto manifiesta prácticamente que, mediante un réjimen de severa fiscalizacion, podríamos acercarnos mucho al promedio de consumo de los ferrocarriles de Europa i de Estados Unidos.

Las investigaciones practicadas por la Comision, con motivo de los hechos denunciados ante la Honorable Cámara, arrojan luz sobre las causas del exhorbitante gasto de combustible que esteriliza la esplotacion de nuestros ferrocarriles i sobre las medidas que conviene adoptar para reducirlo a sus justas proporciones.

Los cargos formulados por el honorable Diputado por Santiago señor Bascuñan Santa María, en el ramo del carbon, pueden refundirse en los siguientes capítulos:

1.° La Empresa ha consumido en el año 1894 23,000 toneladas mas que en el año 1893, sin que haya aumentado la carga trasportada sino en 32,000 toneladas; circunstancia que dentro de una administracion correcta solo justificaria un mayor gasto de 4,000 toneladas. Este exceso es orijinado por diversos defectos de administracion en la entrega, custodia i consumo de combustible.

2.° La Empresa ha perdido una suma que puede estimarse en 93,645 pesos en la compra de 24,000 toneladas de carbon estranjero adquiridas en el segundo semestre del año 94, pérdida orijinada por haberse adquirido el carbon en compra privada a revendedores del artículo i a precios mas altos que los corrientes de plaza, por haberse pagado en exceso cantidades de carbon que no han sido en realidad entregadas a la Empresa i por haber comprado 3,755 toneladas de carbon Cardiff, que a pesar de ser inadecuado para el uso de nuestras locomotoras, fué pagado a un precio mas alto que el corriente de plaza del carbon de Australia, etiqueta verde, siendo que este último es reconocido como el mejor para la esplotacion de nuestros ferrocarriles.

3.° Ha perdido tambien la suma de 283,200 pesos en la compra de 90,000 toneladas de carbon de Lota i Arauco, efectuada en enero del corriente año, por haberse aceptado la mas alta de las propuestas presentadas a la Direccion Jeneral, no obstante que la misma Compañía de Lota ofrecia una propuesta mas ventajosa de carbon de Lota combinado con el de Australia a un precio mui inferior a la propuesta aceptada i a pesar de que se ofreció tambien carbon puro de Australia a un precio equivalente.

Espondremos separadamente nuestros juicios acerca de cada uno de estos cargos.

PRIMER CARGO

Exceso no justificado en el consumo de carbon en 1894

Segun los datos estadísticos contenidos en la memoria del Ministerio de Industria i Obras Públicas de 1893 i los informes obtenidos por la Comision respecto de 1894, el consumo de carbon habido en cada uno de estos años ha sido el siguiente:

1894—183,139 toneladas.
1893—160,125 "

Diferencia.... 23,014 toneladas.

El kilometraje de máquinas en los mismos años fué el siguiente:

1894—10.230,534 kilómetros.
1893— 9.292,555 "

Diferencia..... 937,979 "

Despréndese de estos datos que a un aumento de 937,979 kilómetros en el tráfico de las locomotoras en 1894, ha correspondido un mayor gasto de combustible de 23,014 toneladas.

Para apreciar si este mayor gasto es o no justificado, conviene relacionarlo con el promedio de consumo por kilómetro de locomotora.

Esta proporcion fué en 1893 de 16.25 kilógramos. A un mayor trayecto de 937,979 kilómetros recorridos por las locomotoras en 1894, debió corresponder, segun esta base, un mayor consumo de 15,242 toneladas; i como se han consumido en realidad 23,014 toneladas, resulta un exceso de 7,772 toneladas con un costo de 139,000 pesos, al cual no es fácil encontrar una esplicacion satisfactoria dentro del réjimen de prudente economía que es propio de una buena administracion.

Hai que tener en cuenta todavía, respecto de este aumento de 15,242 toneladas, que la proporcion entre carga i los pasajeros trasportados i el kilometraje recorrido en 1894 presenta una diferencia considerable con relacion al año de 1893.

El año 1893 hubo un aumento sobre el año 1892, en la carga trasportada, de 110,738 toneladas, i trificaron tambien 460,000 pasajeros mas que en dicho año.

A este aumento en el trasporte de carga i pasajeros correspondió un mayor kilometraje de locomotoras de 739,333 kilómetros, i un mayor kilometraje de coches i carros de 9.565,219 kilómetros.

En 1894 el aumento de carga trasportada, comparada con el año 1893, fué de 32,327 toneladas, i hubo un mayor tráfico de 461,000 pasajeros.

A este aumento correspondió un mayor kilometraje de locomotoras de

937,979 kilómetros

i un mayor kilometraje de carros i coches de

575,129 kilómetros

La resultante de estos factores, puede verse claramente en el siguiente cuadro comparativo:

MATERIAS		Aumento en 1893 sobre 1892	Aumento en 1894 sobre 1893	Mayor aumento en 1894	Menor aumento en 1894
Carga	T	110,738	32,327	.....	78,411
Pasajeros	P	460,000	461,000	1,000	
Kilometraje de locomotoras..	K	739,333	937,979	198,646	8.990,090
Id. de carros i coches....	K	9.565,219	575,129		
Consumo de combustible....	T	6,038	23,014	16,976	

Del estudio de estos diversos datos se desprende:

1.° Que el aumento de carga trasportada en 1894 con relacion a 1893 fué inferior en 78,411 toneladas al que hubo en 1893 con relacion a 1892, i sin embargo el aumento en el gasto de carbon fué superior en 16,976 toneladas.

2.° Que a un aumento de 739,333 kilómetros recorridos por las locomotoras en 1893 correspondió un aumento en el consumo de combustible de solo 6,038 toneladas; i que en 1894 a un mayor kilometraje de locomotoras de 937,979 kilómetros correspondió un aumento de 23,014 toneladas; por manera que la diferencia de 198,646 kilómetros que arroja el aumento de kilometraje comparado entre los años aludidos ha demandado un mayor gasto de 16,976 toneladas, o sea, para un 26 por ciento mas en el aumento de kilometraje, ha habido casi un 280 por ciento mas en el consumo de carbon;

3.° Que ajustándose a la relacion existente en 1893 entre el kilometraje recorrido i la carga trasportada, solo debió corresponder en 1894 a un aumento de carga de 32,327 toneladas un mayor consumo de 4,000 a 5,000 toneladas de carbon.

4.° Que la desproporcion que se observa entre el aumento de carga trasportada i el aumento de gasto de combustible en 1894 debe atribuirse al mantenimiento de trenes poco aprovechables para el tráfico, hecho que se encuentra comprobado con la circunstancia de que a un aumento de 937,979 kilómetros recorridos por las locomotoras en dicho año solo correspondió un aumento de 575,129 kilómetros en el tráfico de coches i carros, al paso que en 1893 a un aumento de 739,333 kilómetros en el kilometraje de locomotoras correspondió un aumento de 9.565,219 kilómetros en el tráfico de coches i carros.

Los hechos que quedan relacionados manifiestan que en el consumo de combustible de los Ferrocarriles del Estado hai irregularidades graves que traen consigo un exceso injustificable de gastos en el mas importante de los factores de la esplotacion.

La comision se preocupó desde el primer momento de inquirir las causas de este exceso, i en vista del resultado de sus prolijas i minuciosas investigaciones, pueden afirmar los infrascritos que entre las causas determinantes del excesivo gasto de carbon, consisten unas en antiguos vicios de administracion que es urjente remediar i son las otras ocasionales i recientes cuya repeticion es difícil, siempre que se ponga en práctica una fiscalizacion regular.

Entre aquéllos debe mencionarse en primer término el procedimiento que se acostumbra para la recepcion del carbon adquirido por la Empresa i para la entrega de él al consumo de las locomotoras.

Un empleado subalterno que gana como única remuneracion un jornal de dos pesos se traslada a bordo de los buques portadores del combustible, verifica en él la exactitud del peso del cargamento i despacha las lanchas que deben conducir el carbon al muelle de la Empresa, con una boleta en que anota al lápiz el número de toneladas contenidas en las embarcaciones.

Llegadas éstas al muelle, otro empleado aprecia a cálculo de ojo si traen o no completo su cargamento, estimando que la capacidad de cada lancha debe ser de catorce a quince toneladas. En seguida el carbon es trasladado a las carboneras de la maestranza o a los carros que deben conducirlo a otros puntos de la línea.

La entrega de carbon a los maquinistas se efectúa por medio de tinas, cuya capacidad se determina cada quince dias, pesando el carbon que pueden contener.

Semejante sistema es absolutamente deficiente.

Los intereses de la Empresa no pueden estar debidamente cautelados en manos de un empleado subalterno a quien se asigna una remuneracion irrisoria para el desempeño de una de las operaciones mas delicadas i que mas afectan la marcha económica de una negociacion industrial.

Fácilmente se comprenderá que este procedimiento puede prestarse, como se ha prestado en efecto, a abusos de consideracion, tanto mas fáciles cuanto que, en el muelle de la Empresa, no se verifica el peso de las lanchas en forma que ofrezca garantías de seriedad.

Para evitar estos inconvenientes i contener todo intento de fraude se hace indispensable que el empleado a cuyo cargo corre la recepcion del combustible a bordo de las naves sea una persona de toda la confianza del jefe de la respectiva seccion, que se le asigne un sueldo proporcionado a la importancia del servicio a que se le destina i rinda una fianza suficiente para responder de todo abuso que pueda comprobársele en el ejercicio de sus funciones.

Es asimismo indispensable que se coloquen romanas, tanto en el muelle de la Empresa, para verificar

en ellas el peso de los cargamentos acarreados por las lanchas, como en las carboneras, con el objeto de pesar el carbon que se entrega directamente a los maquinistas para el consumo de las locomotoras.

Otra de las circunstancias que influyen en proporcion no despreciable en el mayor gasto de carbon es el excesivo peso del material rodante de los Ferrocarriles del Estado.

En los ferrocarriles de Europa o de Estados Unidos el peso del material rodante representa el 60 por ciento del peso útil, de tal manera que un carro de 6 toneladas de peso puede cargar 10 toneladas.

El ferrocarril de Antofagasta emplea carros americanos de ocho ruedas construidos por la misma Empresa, que pesan 6 toneladas i cargan 14.i El peso muerto es, por consiguiente, el 44 por ciento del peso útil.

La Empresa de los Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá ha perfeccionado considerablemente su material rodante, empleando para el acarreo del salitre carros chicos de madera que pesan $6\frac{1}{2}$ toneladas i cargan 15 toneladas, i carros grandes de fierro que pesan 9 toneladas i cargan 27. El peso muerto es en los primeros el 44 por ciento i en los segundos el 33 por ciento del peso útil.

En los Ferrocarriles del Estado, el peso muerto de su material rodante es por término medio el 80 por ciento del peso útil, por manera que un carro de 8 toneladas de peso no puede cargar sino 10 toneladas.

Puede deducirse de estos antecedentes que nuestros ferrocarriles acarrean, como peso muerto, un exceso mínimo de 20 por ciento, que grava inútilmente los gastos de traccion.

Se hace ya necesario poner remedio a este grave defecto de administracion, procurando alijerar en lo posible el peso del material en uso i adoptar para las nuevas adquisiciones un tipo de menor peso muerto.

Debemos, por último, señalar entre las causas que influyen en este exceso de consumo las siguientes:

1.ª El empleo de locomotoras que se encuentran en mal estado;

2.ª La movilizacion de trenes que llevan incompleta su dotacion de carros, circunstancia que aumenta el kilometraje de las locomotoras, sin que aumente en igual proposicion el peso de la carga trasportada;

3.ª La falta de carboneras cerradas, para evitar los robos de carbon i ponerle a cubierto del sol i de la humedad cuya accion desmejora sus calidades;

4.ª La falta de instruccion de los maquinistas, cuya competencia práctica no es de ordinario comprobada por medio del exámen previo que requiere el Reglamento de los Ferrocarriles.

5.ª La falta de reglamentacion para la entrega de carbon a los maquinistas i para la fiscalizacion del empleo que éstos hacen del combustible. Respecto de este último punto hai antecedentes bastantes para manifestar que parece ser una costumbre autorizada por el tiempo, la de que los maquinistas puedan distraer para su uso particular parte del carbon que llevan para el consumo de sus locomotoras.

SEGUNDO CARGO

Pérdidas en las compras de carbon estranjero

Para comprobar la efectividad de este cargo la comision estudió con prolijidad las condiciones en que se han celebrado algunos de los contratos sobre provision del carbon en el año anterior i la manera como se ha dado cumplimiento a ellos por los contratistas en cuanto a su cantidad, calidad i precio.

Es digno de observarse que de las 24,000 toneladas a que se refiere este cargo, 15,000 toneladas mas o ménos fueron adquiridas en compra privada por el Director Jeneral, en virtud de autorizaciones especiales o de la autorizacion jeneral que le confirió el Consejo Directivo de los Ferrocarriles en 3 de agosto de 1894, *para encargar a Europa los cargamentos de carbon de piedra que estimara conveniente o proveer a la Empresa de este artículo de donde lo estimara mas ventajoso al precio i condiciones que a su juicio creyera aceptables.*

Ignoran los infrascritos cuáles sean las razones de buen servicio que tuviera presentes el Consejo para abandonar el sistema de licitacion pública, que parece deberia ser el mas ventajoso para la adquisicion de tan valioso artículo de consumo. Pero sean ellas cuales fueren, es necesario dejar constancia de que los propósitos contemplados al adoptar aquel acuerdo han sido defraudados en la práctica.

En virtud de las autorizaciones de fecha 6 i 16 de julio de 1894, la Direccion Jeneral compró a un particular que ni siquiera era importador sino revendedor del artículo, tres mil toneladas de carbon de Australia, al precio de 26 chelines la tonelada, en circunstancia en que el precio corriente de plaza de este mismo carbon era de 23 chelines, perdiendo así por diferencia de precio la suma de 9,289 pesos al cambio de $11\frac{5}{8}$.

En 3 de agosto de 1894 el Director Jeneral compró al mismo revendedor la cantidad de diez mil toneladas de carbon de piedra.

De éstas siete mil quinientas debian ser de carbon de Australia «New Castle Walsen», etiqueta verde, i las otras dos mil quinientas restantes de carbon inglés «West Hartley», todas al precio de 22 chelines 5 peniques la *tonelada métrica,* puestas en carros del ferrocarril. Pero en realidad el contratista entregó a la Empresa ocho mil novecientas toneladas de carbon «New Castle Walsen» i solo dos mil setenta i cuatro toneladas del «West Hartley.» Es de notar, desde luego, que las ocho mil novecientas toneladas de carbon de Australia fueran contratadas al precio de 22 chelines 5 peniques la tonelada de *mil kilógramos* en circunstancias en que el precio corriente de plaza por *tonelada inglesa de mil diezisei kilógramos* de esta clase de carbon era solo de 20 chelines puesto a bordo.

Dado este antecedente, puede presumirse que si se hubiera seguido el sistema de pedir propuestas públicas, la Empresa se habria proporcionado este carbon a 21 chelines puesto en tierra con una economía de 11,605 pesos en el precio, al cambio de $12\frac{1}{8}$ peniques fuera del aumento de *ciento setenta i cinco toneladas* que habria recibido de mas por la diferencia de peso entre la tonelada inglesa i la tonelada métrica, diferencia que habria reportado otra economía de 3,800 pesos.

Respecto de las 2,500 toneladas de carbon «West Hartley», nada habria que observar con relacion al precio si se hubiera dado el debido cumplimiento al contrato, entregando carbon de buena calidad; pero

las investigaciones practicadas por la Comision, manifiestan que la Empresa ha recibido un carbon averiado e inútil para el uso a que debió destinársele. De los datos recojidos, consta que el contratista sólo entregó 2,074 toneladas métricas de carbon «West Hartley» procedentes del cargamento traido por la barca *Hanna Haye;* consta asimismo que este cargamento se incendió durante el viaje, motivo por el cual fué menester arrojarle considerable cantidad de agua; i que, por el estado de avería en que llegó a Valparaiso a causa del incendio i del agua que recibió para estinguirlo, fué vendido al proveedor de la Empresa al precio de 14 chelines la tonelada. Este carbon ha sido entregado como *carbon «West Hartley» de superior calidad al de Australia, etiqueta verde*, al precio de 22 chelines 5 peniques.

Si para estimar el valor efectivo de estas 2,074 toneladas de carbon «West Hartley» hubiera de atenderse al precio a que el contratista las compró, se llegaria a la conclusion de que la Empresa habria pagado un exceso de 8 chelines 5 peniques por tonelada, lo que importaria en todo el cargamento un mayor gasto de 17,280 pesos 16 centavos al cambio de $12\frac{1}{8}$ peniques vijente a la fecha del pago. Sin embargo, juzgan los infrascritos mas natural estimar ese valor por el aprovechamiento que podria hacerse del carbon en la esplotacion de los ferrocarriles.

Ahora bien, dadas las condiciones de avería en que quedó por efecto del incendio, puede afirmarse que no se ha aprovechado mas de un cuarenta por ciento del total de ese cargamento i que, por consiguiente, la pérdida sufrida por la Empresa es aun mayor.

La Comision dirijió en seguida sus averiguaciones a investigar la manera i forma como se habia dado cumplimiento por el mismo contratista a la entrega de las 10,000 toneladas vendidas a la Empresa, en 3 de agosto del año próximo pasado i de 3,522 toneladas referentes a contratos anteriores, comparando el peso real del cargamento, segun el manifiesto de la nave respectiva, con el peso que aparecia entregado a la Empresa, segun los datos existentes en la oficina del jefe de Maestranza de la 1.ª Seccion.

Las mismas investigaciones se practicaron respecto de 5,176 toneladas compradas a otro revendedor.

Adjuntos a este informe se acompañan signados con los números 1 i 2 un cuadro formado por la Aduana de Valparaiso en que se indica el tonelaje de los cargamentos de carbon, que fueron en todo o en parte comprados por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, con indicacion del nombre de los buques importadores, i otro formado por el jefe de la Maestranza de la 1.ª Seccion, en que se espresa las cantidades de carbon que fueron recibidas para los Ferrocarriles como procedentes de estos mismos buques.

De dichos documentos consta:

1.° Que la barca *Indian Empire* trajo i despachó 2,068 toneladas inglesas de carbon de Australia, equivalentes a 2,101 toneladas métricas i que la Empresa recibió, como procedentes de este buque, 2,198.037 toneladas métricas.

Aparece, pues, entre la cantidad entregada i el cargamento efectivo de la nave un exceso de 97 toneladas 37 kilógramos que, al precio del contrato i al cambio de la época de la entrega, representan un valor de 2,596 pesos.

2.° La barca *Admore* despachó 1,570 toneladas inglesas equivalente a 1,595 toneladas métricas del certificado del empresario de la oficina de lanchas don S. J. Fuentes, acompañado con el número 3, consta que estaempresa desembarcó 434 toneladas 316 kilógramos para otros compradores particulares, no restando, por consiguiente, disponibles sino 1,160.804 toneladas métricas; sin embargo, del cuadro demostrativo del jefe de Maestranza resulta que el contratista entregó 1.281,522 toneladas métricas, o sea un exceso de 120 toneladas 718 kilógramos, que representan un valor de 2,664 pesos.

3.° La barca *Hanna Haye*, a que se ha hecho referencia mas arriba, traia, segun manifiesto de Aduana, 2,113 toneladas inglesas. Conforme a lo declarado por la casa importadora, fueron arrojadas al mar, durante el viaje i por efecto del incendio, 113 toneladas mas o ménos de este cargamento. Las restantes fueron vendidas al contratista, espresándose en el contrato que todo exceso que pudiera resultar sobre esta cantidad no seria de pago para el comprador, porque el mayor peso era proveniente del agua que fué necesario arrojarle durante dos dias para estinguir el incendio. Estas 2,000 toneladas inglesas equivalen a 2,032 toneladas métricas.

El empresario de lanchas, señor Fuentes, certifica que del mismo cargamento desembarcó 29 toneladas métricas para otro comprador particular.

Ateniéndose a estos datos, resultaria que esas 2,032 toneladas métricas habrian quedado reducidas a 2,003 toneladas; i sin embargo la Empresa de los Ferrocarriles aparece recibiendo 2,074 toneladas 396 kilógramos. Resulta, pues, un exceso de 71 toneladas 396 kilógramos, que representan un valor de 1,584 pesos.

4.° La barca *Gracendale*, que traia a su bordo 2,795 toneladas inglesas de carbon, equivalentes a 2,840 toneladas métricas, aparece entregando tres millones doce mil trescientas treinta i cuatro toneladas métricas. Resulta, en consecuencia, que la Empresa ha pagado un falso exceso de 172 toneladas 334 kilógramos, que representan una pérdida de 3,823 pesos.

5.° La barca *King Malcohm*, que traia un cargamento de 1,930 toneladas inglesas equivalentes a 1,961 toneladas métricas, aparece entregando la cantidad de 2,116 toneladas 968 kilógramos. De acuerdo con estos datos, la Empresa habria pagado un exceso de 155 toneladas 968 kilógramos con un valor de 3,400 pesos.

6.° La barca *Dumreggon*, cuyo cargamento era de 2,603 toneladas inglesas, equivalentes a 2,664 toneladas 648 kilógramos, entregó a la Empresa 2,734 toneladas 332 kilógramos, siendo de advertir que segun declaracion de la casa importadora, se habia desembarcado de este mismo cargamento para particulares, 170 toneladas. El exceso pagado indebidamente por la Empresa alcanza, pues, a 259 toneladas 648 kilógramos, con un valor de 5,760 pesos.

7.° La barca *Kinkenburghshire* trajo 2,285 toneladas inglesas, equivalentes a 2,321 toneladas i 560 kilógramos, i despues de entregar 330 toneladas a otros compradores, segun el certificado del mismo

empresario de lanchas i declaraciones de casas particulares, entregó 2,139 toneladas 469 kilógramos a la Empresa, lo que da un exceso de 147 toneladas 909 kilógramos, con un valor de 3,281 pesos.

8.° La barca *Airhi* trajo 2,067 toneladas inglesas, equivalentes a 2,100 toneladas métricas, i aparece entregando al ferrocarril 2,163 toneladas 643 kilógramos, lo que da un exceso de 63 toneladas, con un valor de 1,410 pesos.

Los datos precedentes manifiestan que en la entrega de los cargamentos de carbon traidos por los buques *Indian Empire*, *Admore*, *Hanna Haye*, *King Malcolm*, *Dumreggon*, *Kinkenburghshire* i *Airhi* ha pagado la Empresa un exceso de 1,088 toneladas 581 kilógramos, que en realidad no ha recibido. Si de esta cifra se deduce el uno i medio por ciento de todos los cargamentos aludidos, tomando en consideracion que los buques suelen traer este sobrante para responder a posibles pérdidas en el curso del viaje, resultaria siempre un exceso de 828 toneladas 811 kilógramos, que representan un valor de 18,387 pesos.

Ha llamado la atencion de los infrascritos que miéntras se verificaban estas entregas parciales, no se hubiera cuidado de poner en manos del jefe de Maestranza de Valparaiso, a cuyo cargo corrió la recepcion del carbon, los manifiestos de los buques conductores de los cargamentos vendidos a la Empresa. Esta precaucion indispensable habria bastado para que dicho funcionario, teniendo conocimiento del tonelaje efectivo traido por cada buque, hubiera impedido todo fraude.

En uso de la misma facultad otorgada al Director Jeneral por el Consejo Directivo de los Ferrocarriles para comprar directamente el carbon necesario para la Empresa, aquél adquirió en febrero último un cargamento de 3,755 toneladas de carbon Cardiff al precio de 19 pesos la tonelada, en circunstancias en que el carbon de Australia, etiqueta verde, se cotizaba a veintidos i medio chelines, precio este último que, reducido a moneda chilena, al cambio de la fecha de la entrega, equivaldria a 16 pesos 70 centavos.

Segun los informes del jefe de la Maestranza de Valparaiso, el carbon Cardiff, aunque mui útil para los calderos de buques a vapor, es inadecuado para el uso de nuestras locomotoras, tanto porque el exceso de calor que desarrolla, quema i destruye las parrillas de éstas, como porque se reduce mui fácilmente a polvo i por este motivo se escapa en grandes cantidades por las chimeneas.

Los infrascritos han podido observar personalmente en las carboneras de la estacion del Baron en Valparaiso, que este carbon se encontraba molido en proporcion considerable.

Practicado un ensayo por órden de la Comision en arnero de media pulgada, dió por resultado que tenia un 42 por ciento de polvillo, no obstante que, segun los términos del contrato, debia ser doble arneado, en que solo se podria tolerar como máximum un 12 por ciento.

Puede asegurarse que si en vez de este carbon Cardiff se hubiera adquirido la misma cantidad de carbon de Australia, etiqueta verde, reconocido ya como apropiado para el consumo de las locomotoras, se habria obtenido una economía de 8,636 pesos 50 centavos por la diferencia del precio, aparte de que el 30 por ciento de polvillo, sobre el 12 por ciento aceptable, significa un recargo de 20,000 pesos mas o ménos.

Por las razones espuestas estiman los infrascritos que ha habido indudablemente error en la adquisicion de carbon Cardiff, error que puede haberse salvado con provecho para la administracion, cuidando de consultar con los funcionarios técnicos del servicio las condiciones de esa clase de combustible.

Parece que la Direccion Jeneral reconoció posteriormente la inconveniencia de este contrato, pues así lo demuestra el hecho de que a pesar de haber obtenido autorizacion del Consejo Directivo para encargar a Europa 30,000 toneladas mas del mismo carbon, no se hizo uso de tal autorizacion.

TERCER CARGO

Pérdida de 283,200 pesos en el contrato de 90,000 toneladas de carbon de Lota i Arauco

A causa de haberse aceptado la propuesta mas alta, siendo de notar que la misma Compañía de Lota ofrecia una mejor propuesta de carbon de Lota combinado con Australia, etiqueta verde, a un precio mucho mas bajo que la propuesta aceptada, i en moneda esterlina; i que se ofreció tambien carbon puro de Australia, etiqueta verde a un precio equivalente.

En enero del corriente año, la Direccion Jeneral pidió propuestas para la compra de 120,000 toneladas de carbon de piedra.

Se presentaron a la licitacion, entre otras propuestas, las siguientes:

De la Compañía Esplotadora de Lota i Coronel, por 120,000 toneladas de carbon arneado al precio de 18 pesos 50 centavos la tonelada.

De la misma Compañía por 90,000 toneladas de carbon arneado combinado con 30,000 toneladas de carbon de Australia, etiqueta verde, al precio de 22 chelines.

De la misma Compañía por 90,000 toneladas de carbon corriente de Lota a 16 pesos 50 centavos i 30,000 toneladas carbon de Australia, etiqueta verde, a 22 chelines 9 peniques, i finalmente otra de 90,000 toneladas carbon comun de Lota combinado con 30,000 toneladas de carbon Australia, etiqueta verde, al precio de 20 chelines 8 peniques.

De la Compañía de Arauco por 80,000 toneladas arneado, a 17 pesos 50 centavos, i 80,000 toneladas corrientes a 15 pesos.

De la casa de Williamson Balfour i C.ª por 50,000 toneladas carbon de Australia, etiqueta verde, a 23 chelines 1 penique.

De estas propuestas fueron aceptadas por la Empresa 60,000 toneladas de carbon arneado de Lota a 18 pesos 50 centavos la tonelada i 30,000 toneladas de carbon de Arauco a 17 pesos 50 centavos.

La primera observacion que se ocurre en órden a estos contratos es la inoportunidad con que fueron celebrados.

En efecto, parece que no era oportuno comprar 90,000 toneladas de carbon o sea la cantidad necesaria para el consumo de la mitad del año, en cir-

cunstancias en que se discutian en el Congreso las leyes de conversion metálica i que la situacion económica del pais atravesaba por un período de transicion que retraia al comercio de operaciones de esta trascendencia ante la espectativa de una probable alza en el cambio.

Es de lamentar, por otra parte, que ya que se creyó conveniente realizar en tales momentos una operacion en que iba a comprometerse mas de un millon quinientos mil pesos, no se hubiera tenido el cuidado de estipular el precio en moneda esterlina i se hubieran desechado las propuestas hechas por la Compañía de Lota i otros interesados, en esa moneda.

El carbon arneado de Lota combinado con Australia, etiqueta verde, que es igual, si no superior, al carbon de Lota puro, se ofrecia al precio de veintidos chelines, que al cambio de $14\frac{1}{3}$ peniques, vijente en aquella fecha, equivalia a dieziocho pesos veinte centavos en moneda corriente. Aceptando esta propuesta se habria obtenido una economía de dieziocho mil pesos, tomando como base el cambio $14\frac{1}{2}$; pero como el tipo medio del cambio durante el último semestre, período dentro del cual se habria entregado la totalidad del carbon contratado, fué de 16.291 peniques, esa economía habria alcanzado en realidad a ciento treinta i ocho mil pesos.

El carbon de Australia, etiqueta verde, es asimismo reconocidamente ventajoso para el uso de nuestras locomotoras. De este carbon se ofrecieron a la Empresa cincuenta mil toneladas inglesas a veintitres chelines un penique.

Si se hubiera aceptado dicha propuesta, la Empresa habria obtenido al cambio 16.291 peniques, término medio del último semestre, una economía de setenta i cuatro mil ochocientos treinta i ocho pesos en las cincuenta mil toneladas, economía que habria alcanzado a ochenta i ocho mil cuatrocientos treinta i ocho pesos, teniendo en cuenta que el precio aludido era por tonelada inglesa de mil dieziseis kilos.

En concepto de los infrascritos, estas dos propuestas eran las mas ventajosas para la Empresa, tanto por las condiciones de precio en que se ofrecian, como porque la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles del Estado ha estimado siempre como los mejores el carbon de Australia, etiqueta verde, i el carbon de Lota arneado.

Se ofreció tambien por la Compañía de Lota noventa mil toneladas de carbon corriente combinado con treinta mil toneladas carbon arneado de Australia etiqueta verde a veinte chelines ocho peniques, precio que al cambio de $14\frac{1}{2}$ es igual a diezisiete pesos diez centavos. Si en vez de aceptar la propuesta de la Compañía de Arauco por treinta mil toneladas al precio de diezisiete pesos cincuenta centavos se hubiera aceptado veinte mil toneladas de carbon corriente de Lota con diez mil toneladas de arneado de Australia, etiqueta verde, se habria obtenido sin duda un carbon superior, en calidad, con una economía de cuarenta centavos por tonelada o sea de doce mil pesos en las treinta mil toneladas, al cambio de $14\frac{3}{4}$ peniques i de sesenta i ocho mil cuatrocientos pesos al cambio medio del semestre de 16.291.

Por último, no puede ménos de llamar la atencion el hecho de que la Empresa contratara con la Compañía de Lota la adquisicion de sesenta mil toneladas de carbon a dieziocho pesos cincuenta centavos en 9 de febrero del año actual, desahuciando al propio tiempo el contrato concluido con la misma Compañía de 28 de junio del año próximo pasado para la provision de otras sesenta mil toneladas, a pesar de que de este último contrato faltaba aun por entregar veinte mil toneladas mas o ménos i de que el precio estipulado en él por el carbon granado, era solo de dieziseis pesos setenta i cinco centavos.

Habria sido natural que la falta de cumplimiento del contrato de junio de 1894 hubiera aconsejado a la Empresa no entrar en otro, miéntras no se hubiera entregado la totalidad del carbon que la Compañía de Lota se obligó a proporcionarle, tanto mas cuanto que este contrato le ofrecia una ventaja no despreciable en el precio i la facultad de exijir un diez por ciento sobre el total de las sesenta mil toneladas contratadas, circunstancia que le habria permitido disponer de veintiseis mil toneladas mas o ménos con una economía de cuarenta i cinco mil quinientos pesos.

El mismo contrato obligaba a la Compañía en su cláusula tercera a abonar a la Empresa los daños i perjuicios que le ocasionara por la falta de provision de carbon en la cantidad, plazo i demas condiciones estipuladas, i la cláusula cuarta agregaba que si la Compañía no suministraba el carbon en ese plazo i condiciones, la Direccion Jeneral quedaba por este solo hecho facultada para comprarlo en el mercado por cuenta de la Compañía, obligándose ésta a abonarle la diferencia que hubiera entre el precio que comprara el carbon i el precio estipulado en el contrato.»

Sin embargo, el Consejo Directivo de los ferrocarriles acordó aceptar la propuesta de la Compañía Esplotadora de Lota i Coronel por sesenta mil toneladas de carbon arneado al precio de dieziocho pesos cincuenta centavos la tonelada, limitándose a *dar por terminado el contrato celebrado el 28 de junio de 1894, por cuanto la Compañía proveedora no habia completado la entrega de la cantidad comprometida.*

Resumiendo las observaciones relativas a los cargos formulados por el honorable Diputado por Santiago, señor Bascuñan Santa María, puede afirmarse:

Respecto del primer cargo, que el mayor gasto de veintitres mil toneladas habido en 1894, es ostensiblemente superior al que habria correspondido en proporcion al aumento de kilometraje i al aumento de carga en el mismo año, pudiendo estimarse este exceso de consumo a lo ménos en siete mil setecientas toneladas con un valor de ciento treinta i nueve mil pesos, tomando solo en consideracion el primer factor; i en trescientos veinticuatro mil pesos si tambien se considera el segundo.

Respecto del segundo cargo, que el abandono del sistema de licitacion pública para la provision del combustible no ha sido favorable a los intereses de Empresa, por cuanto algunos de los contratos celebrados privadamente han sido ajustados a precios superiores al corriente, con una pérdida de 29,530 pesos; que la compra de 2,074 toneladas de carbon «West Hartley» ha sido tambien desfavorable, porque encontrándose averiado a causa del incendio

ocurrido durante el viaje, no ha podido aprovecharse de él sino un 40 por ciento, orijinando por consiguiente una pérdida de 27,608 pesos; que tambien ha sido inconveniente la adquisicion de 3,755 toneladas de carbon Cardiff, pues por efecto del mal estado en que se recibió se ha perdido un 30 por ciento del cargamento, lo que significa un recargo de 21,405 pesos; que en la entrega de los cargamentos traidos por los buques «Indian Empire», «Admore», «Hanna Haye», «Gracendale», «King Malcohm», «Dumreggon», «Kirkinburghshire» i «Airhi» ha habido entre el peso efectivo de los cargamentos i el peso cobrado a la Empresa diferencias que pueden estimarse en 828 toneladas 811 kilógramos, que representan un valor de 18,387 pesos.

I en órden al tercer cargo, que la adquisicion de 90,000 toneladas de carbon de Lota i Arauco fué una operacion desgraciada, por haberse celebrado en época i condiciones inconvenientes; que si para la compra de estas 90,000 toneladas se hubiera aceptado la propuesta de carbon arneado de Lota combinado con Australia, hecha por la misma Compañía, se habria obtenido una economía efectiva de 200,000 pesos m/m al cambio de 16.291 i que aceptando la propuesta de carbon de Australia hecha por la Casa de Williamson Balfour i C.ª por 50,000 toneladas i la de la Compañía de Lota por 26,666 toneladas de carbon comun combinado con 13,334 toneladas de Australia, etiqueta verde, conforme a una de sus propuestas, se habria logrado reducir el gasto en 290,000 pesos m/m, i que si se hubiera tenido el cuidado de exijir de la Compañía de Lota el estricto cumplimiento del contrato de 28 de junio de 1894, se habria obtenido por diferencia de precio sobre 26,000 toneladas una ventaja apreciable en 45,500 pesos.

Estas pérdidas parciales forman en conjunto una suma que seguramente sobrepasará de 600,000 pesos. No es así de estrañar que los provechos justamente esperados de los injentes capitales que el Fisco tiene invertidos en la esplotacion de sus líneas férreas se escapen en exceso de gastos, provenientes de errores e irregularidades impropias de una empresa industrial propiamente dicha.

Se ha demostrado ya que el promedio del consumo de conbustible en los ferrocarriles del Estado es al presente de 17.90 kilógramos por kilómetro de locomotora, superior en 6.29 kilógramos al de las principales empresas ferrocarrileras de Europa i de América. Se ha demostrado tambien que los viajes de prueba, hechos por órden de la Comision, manifestaron que ese consumo puede reducirse hasta 12.24 kilógramos, aun en las actuales condiciones de peso muerto del material rodante. Esto indica que no es imposible alcanzarse una economía considerable, siempre que se ponga en práctica un réjimen de severa fiscalizacion i se estirpen los vicios, defectos e irregularidades que motivan el actual órden de cosas.

Como medios para lograr este propósito, están claramente indicados los siguientes:

1.º Que la adquisicion de carbon de piedra para el uso de los ferrocarriles se verifique, en lo posible, por medio de propuestas públicas, pedidas con la oportunidad i en las condiciones convenientes.

2.º Que las calidades del carbon i en conformidad a los términos del contrato sean comprobadas por los jefes de maestranza respectivos, poniéndose a este efecto en manos de dichos funcionarios los conocimientos de los buques portadores del carbon i los contratos correspondientes.

3.º Que la recepcion del carbon a bordo de los buques sea debidamente fiscalizada por medio de empleados honorables i bien remunerados.

4.º Que el peso de los cargamentos sea verificado en tierra, estableciendo romanas adecuadas en el muelle de desembarque.

5.º Que en las diversas estaciones donde hai depósitos para el abastecimiento de las locomotoras se establezcan igualmente romanas para verificar el peso del carbon que se entregue a los maquinistas.

6.º Que para interesar a éstos en la economía de combustible se les dé una gratificacion proporcionada al menor gasto que hagan en sus locomotoras.

7.º Que no se tolere el empleo de locomotoras en mal estado, tanto porque ellas orijinan un mayor consumo de combustible, como que son un peligro para la seguridad del tráfico.

8.º Que se cuide que los trenes lleven siempre completa su dotacion de carros a fin de evitar un aumento de kilometraje que exije un mayor gasto de combustible, sin aumentar en la proporcion debida la cantidad de carga trasportada.

9.º Que en todas las estaciones destinadas a la provision de carbon se construyan carboneras cerradas para preservarlos de los robos i del desmejoramiento que se orijinan de mantenerla a la intemperie, i

10. Que para las nuevas adquisiciones de carros i coches se adopte un tipo mas liviano a efecto de evitar el mayor gasto de traccion que impone el peso excesivo del material rodante hoi en uso.

Es lójico esperar que poniendo en práctica estas indicaciones se logrará reducir a sus justos límites el consumo de carbon de piedra i disminuir en mas de un millon de pesos el gasto que demanda anualmente la adquisicion de este artículo.

No terminaremos el presente informe sin llamar la atencion de la Honorable Cámara hácia una circunstancia que, si bien no tiene atinjencia directa con lo que se refiere propiamente al consumo de combustible, reclama la adopcion de medidas urjentes e inmediatas, a fin de que los cálculos que se hacen año por año respecto de los resultados económicos de la esplotacion de los Ferrocarriles del Estado descansen sobre una base séria.

Es un hecho reconocido el que la Direccion Jeneral no tiene conocimiento preciso i talvez ni aproximado del monto del capital que representan las líneas férreas de propiedad del Estado.

Las apreciaciones que al respecto han solido hacerse no están fundadas en datos debidamente exactos i completos, ni han sido precedidos de los estudios prácticos i técnicos indispensables.

El defecto aludido, que fué manifestado a la Honorable Cámara en el curso de la interpelacion del honorable Diputado por Santiago, ha sido tambien representada al señor Ministro de Industria i Obras Públicas por el Director Jeneral de los Ferrocarriles en nota de 12 de setiembre del año próxi-

mo pasado, por la cual solicitaba se nombrara una comision encargada especialmente de practicar el inventario i tasacion de los ferrocarriles.

Dicha Comision no ha sido nombrada hasta ahora.

Los infrascritos se creen en el deber de manifestar que esta medida no admite postergacion, así como es tambien indispensable establecer reglas claras i precisas para que en lo sucesivo se hagan anualmente las imputaciones i castigos aplicables al capital, en la forma que procede todo negocio industrial o comercial, cualquiera que sea su importancia.

Solo cuando se haya fijado con exactitud este dato, podrá adquirirse una nocion precisa del valor que representan nuestros ferrocarriles i de la importancia de las utilidades o pérdidas que resulten de su esplotacion.

Sala de la Comision, a 6 de agosto de 1895.—*M. O. Soto.—Manuel Salinas.*

Honorable Cámara:

Dos de los miembros de la Comision nombrada en sesion de enero 14 de 1895 para hacer investigaciones sobre los denuncios que el honorable señor Bascuñan Santa María, Diputado por Santiago, hizo acerca del servicio de los Ferrocarriles del Estado, han pasado informe a la Honorable Cámara estando en desacuerdo con los demas miembros de la Comision.

Esta circunstancia me obliga a informar por separado sobre la materia objeto de la Comision i tambien para hacerme cargo de las observaciones hechas en el informe a que me he referido.

Mis honorables colegas de Comision, los señores Soto i Salinas, principian en su informe por consignar el consumo de carbon que tienen diez de los principales ferrocarriles de Europa, Norte América i el Brasil, segun las estadísticas del año 1893, de cuyo cuadro se desprende que ese consumo, por término medio, fué de 11.61 kilógramos por cada kilómetro recorrido, miéntras que los Ferrocarriles del Estado han consumido en el año 1894 a razon de 17.90 kilógramos por cada kilómetro recorrido.

Los ferrocarriles chilenos consumieron, sin embargo, solo 17.14 kilógramos por kilómetro en vez de 17.90 que ellos apuntan, i aunque mas adelante del informe dicen que en los viajes de prueba hechos por órden de la Comision dió un resultado de 12.24 kilógramos aun en las actuales condiciones de peso muerto de material rodante, el hecho es que, segun los propios datos de los señores Soto i Salinas, el término medio del gasto en cada una de las secciones fué el siguiente:

Primera seccion, Santiago a Valparaiso.....	17.47
Segunda seccion, Santiago a Talca.....	21.71
Tercera seccion, Talca a Concepcion.....	18.79

Lo que demostraria entónces que el verdadero gasto de combustible por término medio, despues de haberse tomado todas las precauciones del caso para un ensayo tan prolijo i especial como el que se hizo en los trenes de carga i pasajeros desde abril 24 hasta mayo 3, habia sido en realidad de 19.32 kilógramos de carbon por cada kilómetro recorrido.

Si hubiere de seguir, pues, la misma teoría que los señores Soto i Salinas, aplicando el resultado de esta prueba a los 10.230,534 kilómetros recorridos por las locomotoras de los Ferrocarriles del Estado en 1894, llegaríamos a la conclusion de que habia sido menester consumir en realidad no 183,139 toneladas que efectivamente se consumieron, sino 197,654 toneladas en vez de las 118,776 toneladas que estos dos honorables colegas de Comision dan como lo que se debia consumir en atencion al término medio de lo que consumen diez de los principales ferrocarriles de Europa, Norte-América i el Brasil, i todavía para llegar a colocar a nuestros ferrocarriles en el término medio preciso entre todos esos viajes i esperimentos.

Pero tampoco han considerado el kilómetro i recorrido por los carros i coches que asciende a la respetable cifra de 94.282,748 kilómetros en 1894, o sea mas de nueve veces tanto de lo recorrido por las locomotoras.

Estos son datos comprobados que pueden verse en documentos oficiales. La diferencia tan notable que han omitido, sin embargo, los honorables señores Soto i Salinas basta para apreciar que todas las consecuencias que se deducen de los números apuntados por ellos son completamente inexactas, i, por consiguiente, que léjos de haberse consumido un exceso de 64,363 toneladas que importarian un millon ciento cincuenta i ocho mil quinientos treinta i cuatro pesos, vendria a resultar que se habrian economizado a lo ménos 14,515 toneladas en el kilometraje de las locomotoras i sin tomar todavía en consideracion los nueve veces tanto el kilometraje de carros i coches; i que segun el mismo precio fijado por los señores Soto i Salinas daria la no insignificante suma de doscientos sesenta i un mil doscientos setenta pesos, lo que prueba que las 183,139 toneladas de carbon consumido efectivamente por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en 1894 es la estrictamente necesaria para llenar cumplidamente todas las necesidades del servicio.

Valiéndome de los mismos encabezamientos en que los honorables señores Soto i Salinas colocan las materias que examinan, las pondré yo tambien i así se facilitará la comparacion de la manera como ellos llegan a sus conclusiones i la manera como yo las he estudiado.

Continúan refundiendo los cargos del señor Bascuñan en los siguientes capítulos:

1.° Consumo mayor en 1894, 23,000 toneladas mas que en 1893, justificaria solo 4,000 toneladas mas de carbon. Este exceso es orijinado por diversos defectos de administracion en la entrega, custodia i consumo de combustible.

2.° La Empresa ha perdido, puede estimarse en 93,645 pesos, en la compra de 24,000 toneladas de carbon estranjero adquirido en el segundo semestre de 1894, pérdida orijinada por haberse adquirido carbon en compra privada a revendedores del artículo i a precios mas altos que los corrientes de plaza; por haberse pagado en exceso cantidades de carbon que no han sido en realidad entregadas a la Empresa por haber comprado 3,755 toneladas de carbon Cardiff que, a pesar de ser inadecuado para el uso de nuestras locomotoras, fué pagado a un precio mas alto que el corriente de plaza del carbon de Austra-

lia, etiqueta verde, cuando éste es el mejor reconocido para la esplotacion de nuestros ferrocarriles.

3.° Ha perdido tambien 283,200 pesos en la compra de 90,000 toneladas de carbon Lota i Arauco en enero de 1895 por haberse aceptado la mas alta de las propuestas presentadas a la Direccion Jeneral, no obstante que la misma Compañía Lota ofrecia una propuesta mas ventajosa de carbon de Lota combinado con Australia a precio mui inferior de la propuesta aceptada i a pesar de que se ofreció tambien carbon puro de Australia a un precio equivalente.

I esponen en seguida sus juicios:

Art. 1.° Dicen hai una diferencia de 23,014 toneladas mas en el año 1894 que en 1893, siendo que el kilometraje de las máquinas en el mismo año tuvo un aumento de solo 937,979 kilómetros, lo cual, tomando en consideracion la proporcion de 16.25 kilógramos por kilómetro recorrido en 1893, corresponderia solo un mayor consumo de 15,242 toneladas i que, como se han consumido 23,014, ha habido un exceso de 7,772 toneladas con un costo de 139,000 pesos.

¿I por qué no se ha tomado en consideracion, para deducir estos resultados, el kilometraje recorrido por los coches i carros que, como ántes lo he manifestado, asciende a nueve veces tanto, o sea 94.282,748 kilómetros, o bien una diferencia de aumento en 1894 de 2.112,824 kilómetros sobre el año 1893?

Ya podrá juzgar la Honorable Cámara si hai razon para el consumo de las 7,772 toneladas de las cuales mis honorables colegas, señores Soto i Salinas, estiman que no es fácil encontrar una esplicacion satisfactoria.

El aumento, pues, de las 23,000 toneladas de carbon consumido en 1894, obedece por estas razones:

1.ª Al mayor kilometraje recorrido por las locomotoras i carros.

2.ª A la mala calidad del carbon entregado a la Empresa durante el primer semestre.

I estando, como lo están, comprobados estos datos, creo del caso copiar en seguida lo que a este respecto comunicaba el Consejo Directivo de los Ferrocarriles del Estado en nota que con fecha 11 de enero del presente año dirijió al Ministro de Industria i Obras Públicas, cuya nota lleva al pié las respetables firmas de los señores Evaristo Sánchez, Miguel S. Collao i Ramon Cruz:

«La diferencia de 22,000 toneladas de carbon que » se nota entre el consumo de 1893, comparado con » el de 1894, obedece a las siguientes causas:

«Mayor kilometraje recorrido por las locomotoras » i carros i mala calidad del carbon entregado du- » rante el primer semestre.

Quilometraje

Kilometraje de máquinas		De coches i carros		Valores	
1893	1894	1893	1894	1893	1894
9.292,555	10.230,534	86.907,623	92.745,053	21.15	28.00
Diferencia.....	937,979	.....	5.837,430	.....	6.85

«Del cuadro anterior se deduce que habiendo re- » corrido las locomotoras novecientos treinta i siete » mil novecientos setenta i nueve kilómetros mas en » el año 1894 que en el año 1893 i gastando cada » locomotora mil setecientos kilógramos de carbon » por cada cien kilómetros recorridos, resulta un » mayor gasto indispensable de quince mil novecientas cuarenta i cinco toneladas.

»Los carros i coches han recorrido cinco millones » ochocientos treinta i siete mil cuatrocientos treinta » kilómetros mas en el año 1894 que en el año 1893. » Deduciendo, pues, las quince mil novecientas cua- » renta i cinco toneladas correspondientes al mayor » quilometraje de las máquinas quedaria solamente » un exceso de seis mil toneladas, que está suficiente- » mente justificado con el mayor quilometraje de los » coches i carros i la mala clase del carbon consu- » mido.»

Léjos, pues, de las irregularidades tan graves en el consumo de combustible en los ferrocarriles del Estado, como se hace aparecer, hai mucha mas escrupulosidad de la que podia esperarse, despues de haberse hecho en otros tiempos lo posible por desquiciar la administracion con elementos políticos, debido sin duda a la honorabilidad, vijilancia i buen tino de la Direccion Jeneral i del Consejo Directivo de los Ferrocarriles; i por consiguiente no hai tal exceso injustificado en los gastos del mas importante de los factores de la esplotacion.

De paso manifestaré tambien que mis honorables colegas de comision, los señores Soto i Salinas, así como el honorable Diputado por Santiago, señor Bascuñan Santa María, parece que al aceptar los primeros i denunciar el segundo el excesivo consumo de carbon en los Ferrocarriles del Estado, que, como ya se ha visto, alcanzó el año 1894 a 183,139 toneladas, parece, digo, que no se hubiesen fijado en lo que respecto a ese artículo señalaba el «presupuesto jeneral de gastos de los Ferrocarriles del Estado» para el año 1894, cuyo presupuesto fué formado por el ex-Director Jeneral don Enrique Budge.

Ese presupuesto fijaba doscientas mil toneladas con un costo de dos millones quinientos mil pesos, lo que quiere decir que ha habido una economía de dieziseis mil ochocientas sesenta i una toneladas. Eso sí que el precio que lo estimó el señor Budge en ese presupuesto a razon de doce pesos cincuenta centavos la tonelada tuvo que pagarse despues, como término medio, diezisiete pesos ochenta centavos, pero como se verá mas adelante, de esto no puede culparse a los directores del ferrocarril, porque no está en la mano de la Empresa fijar los precios corrientes de plaza, i hai que resignarse a pagar los precios que rijen al tiempo de hacer las compras.

Al cuadro que en seguida esponen los señores Soto i Salinas, i que tambien copio para mayor claridad, espongo por mi parte otro con las mismas materias i cuya exactitud es innegable pues procede de documentos oficiales:

CUADRO DE LOS SEÑORES SOTO I SALINAS

MATERIAS	Aumento en 1893 sobre 1892	Aumento en 1894 sobre 1893	Mayor aumento en 1894	Menor aumento en 1894
	T	T		
Carga	110,738	32,327	.....	78,411
	P			
Pasajeros.....	460,000	461,000	1,000	
	K			
Kilometraje de locomotoras..	739,333	937,979	198,646	
	K			
Id. de carros i coches.....	9.565,219	575,129	.....	8.990,090
	T			
Consumo de combustible	6,038	23,014	16,976	

CUADRO VERDADERO QUE PRESENTO

	1892	1893	Aumento	Disminucion	1893	1894	Aumento	Disminucion	1894
Carga	18.488,569	19.585,957	1.107,388	.....	19.585,957	19.707,628	121,671	.....	19.595,957
Pasajeros.....	4.186,110	4.677,902	491,792	.....	4.677,902	5.331,569	653,667	.....	4.677,902
Kilometraje de locomotoras.	82.606,705	92.169,924	9.565,219	.....	92.169,924	94.282,278	2.112,824	.....	92.169,924
Id. de coches i carros	8.552,322	9.292,555	739,333	.....	9.292,555	10 315,710	1.023,155	.....	10 315,710
Consumo combustible,....	154,088	160,126	6,038	.....	160,126	182,288	22,144	.....	182,288

La comparacion entre uno i otro cuadro da un resultado tan diverso, tan completamente desfavorable a los argumentos que deducen los señores Soto i Salinas que no necesito demostrarlo; están de manifiesto.

I para completar estos cuadros doi por mi parte cabida a otro mas, el cual representa el kilometraje recorrido por los pasajeros i la carga durante los años 93 i 94:

	1893	1894	Aumento en 1894
Kilometraje pasajeros	196.842,025	212.413,516	15.571,491
Id. de la carga....	3,191.940,107	3,202.086,511	10.146,404

Es precisamente para evitar las irregularidades a que daba lugar la recepcion del carbon a bordo, mandando a tan importante funcion a un empleado mal pagado que se ha nombrado desde tiempo atras, a un empleado inspector especial i que dá garantía completa de su competencia i honradez, con lo cual se salvan los defectos que ántes se habian notado, lo cual es una prueba de que los directores de nuestros ferrocarriles se fijan mucho en detalles que en otros tiempos pasaban desapercibidos a pesar de su importancia.

Por lo que hace al peso en tierra, tambien se están colocando en los pescantes de los muelles donde se recibe el carbon que llega de a bordo en Valparaiso i Talcahuano romanas especiales en forma de reloj de madera que la confrontacion será fácil i se podrá fiscalizar para lo futuro la recepcion del combustible. Esta es otra medida prevista i adoptada por la actual Administracion de los Ferrocarriles del Estado.

En cuanto a la forma en que se entrega a los maquinistas el carbon para el uso de sus locomotoras, la verdad es que no hai razon para que se les entregue el carbon, como si se tratara de una partida de queso.

Las tinas de que se hace uso son de un tamaño i capacidad conocida i dan un resultado bastante aproximado. Para conocer el resultado se cuentan las tinas una por una a medida que se vacian en la carbonera de la locomotora, de lo cual dá recibo el maquinista i cada pocos dias—quince dicen los honorables señores Soto i Salinas—se revisan las tinas i se comprueba su peso despues de haberlas llenado de carbon, en romanas Fairbanks. ¿Qué mas puede exijirse? No creo que haya ningun ferrocarril en el mundo donde se pese en romana cada palada de carbon que se entrega a las locomotoras.

Jeneralmente sucede que los trenes tienen que seguir su itinerario sin mayor demora que la indispensable para rellenar el depósito de la máquina.

Si tuviesen que esperar que cada tina fuese pesada en romana, los entorpecimientos serian tan grandes por el atraso en todos los trenes, que realmente se ocurre a quien desapasionadamente reflecciona por un momento, que no valdria la pena de que para ser mui exactísimos en el peso de unas cuantas libras mas o ménos de carbon se entorpeciera todo el tráfico de los trenes cuyas consecuencias sí que no se pueden medir.

En cuanto al excesivo peso muerto del material rodante de los Ferrocarriles del Estado podrán o no

podrán tener razon los honorables señores Soto i Salinas. Estas son materias en que aun los especialistas no se hallan de acuerdo. El equipo inglés es enteramente distinto del americano, i en pro i en contra hai factores importantes. No creo que el objeto de la Comision parlamentaria, que está mui distante de ser una comision técnica, sea el de divagar en apreciaciones de esa naturaleza. Por mi parte declinaria ese honor porque consideraria que raciocinar en teorías científicas i sobre todo cuando se trata de asuntos tan importantes como los que se relacionan, con los materiales de un ferrocarril, seria una suficiencia mia el opinar. Supongo que los conocimientos en la materia de los honorables señores Soto i Salinas serán mui profundos i que les habrán permitido resolver un asunto tan importante i tan controvertido.

Por último señalan los honorables señores Soto i Salinas, entre las causas que influyen en el exceso de consumo de carbon.

1.° «El empleo de locomotoras que se encuentran en mal estado.»

Es evidente que si una máquina está en mal estado no debe correr, pero me es grato poder manifestar a la Honorable Cámara que eso mismo es lo que se hace en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado; i cuando una máquina se descompone se pasa inmediatamente a la Maestranza.

2.° «La movilizacion de trenes que llevan incompleta su dotacion de carros, circunstancia que aumenta el kilometraje de las locomotoras sin que aumente en igual proporcion el peso de la carga trasportada.»

A esto debo observar que todos los trenes salen con su dotacion completa de carros, pero es evidente que si mas adelante en otra estacion necesitan dejar carga i se desocupan algunos carros no seria posible, ántes de seguir el tren su marcha, volver al lugar de donde salió para completar su dotacion de carros llenos de carga. Esto seria no llegar nunca a su destino.

3.° «La falta de carboneras cerradas para evitar los robos de carbon i ponerlo a cubierto del sol i humedad, cuya accion desmejora su calidad.

Esta es una medida cuya falta se viene notando desde tiempo atras i que hoi dia se trata de subsanar con la actividad correspondiente i con los recursos que la Empresa cuenta.»

4.° «La falta de instruccion de maquinistas, cuya competencia práctica no es de ordinario comprobada por medio del exámen previo que requiere el reglamento de los ferrocarriles.»

Es mui cierto que la falta de ese exámen se hace sentir, pero en el grado de instruccion que hasta ahora han alcanzado los maquinistas nacionales; seria solo un número mui reducido el que podria colocarse, o para esplicarme mejor, el número de verdaderos mecánicos chilenos es todavía tan reducido que si se exijiera que rindiesen exámen para obtener su colocacion de maquinistas se llegaria a la conclusion de que habria que eliminar a los nacionales i poner esclusivamente en su lugar a maquinistas estranjeros i espertos, como sucedia en épocas no mui lejanas. Pero tambien sabe la Honorable Cámara que en la Cámara i en la prensa se pidió entónces que solo se emplearan maquinistas chilenos. Desde entónces viene el mal. Esceptuando a algunos de nuestros maquinistas nacionales que se encuentran tanbien preparados como los mejores que pudiesen venir del estranjero, los demas son simple fogoneros i carecen, por consiguiente, de los conocimientos necesarios para manejar científicamente las locomotoras.

5.° «La falta de reglamentacion para la entrega de carbon a los maquinistas i fiscalizacion del empleo que éstos hacen del combustible.

I agregan que «hai antecedentes bastantes para manifestar ser costumbre autorizada por el tiempo que pueden distraer éstos para su uso particular del carbon que llevan sus locomotoras.»

Ya he manifestado que la forma en que se hace la entrega del carbon es perfectamente práctica i conveniente.

En cuanto a que los maquinistas se roben o estraigan el carbon de sus locomotoras para su uso particular, no estaria, me parece, en la mano del hombre mas vijilante i escrupuloso el evitar que algunos de ellos roben, si no tienen conciencia de sus deberes. En la larga estension de las líneas férreas en Chile, i sobre todo cuando es de noche ¿cómo impedir que si alguno de ellos quiere favorecer a un amigo o a su propia familia no bote parte del carbon al pasar por algun lugar convenido de antemano? I las razones para una merma no le faltarian, como es mui fácil apreciar. Desde luego, una gradiente en el camino que lo obligaba a echar mayor cantidad de combustible al fogon, por ejemplo.

Con lo espuesto paso—siempre siguiendo las huellas de mis honorables colegas de Comision—al

SEGUNDO CARGO

Pérdidas en la compra de carbon estranjero

Llama mucho la atencion de mis honorables colegas de Comision que de las 24,000 toneladas a que se refiere este cargo, 15,000 toneladas, mas o ménos, fueron adquiridas en compra privada por el Director Jeneral en virtud de autorizaciones especiales o de autorizacion jeneral que le confirió el Consejo Directivo de los Ferrocarriles en agosto de 1894 «para encargar a Europa los cargamentos de carbon de piedra que estimen conveniente a proveer a la Empresa de este artículo de donde lo estimara mas ventajoso, al precio i condiciones que a su juicio creyera aceptables» e ignoran ellos qué razones de buen servicio tuviera presentes el Consejo para abandonar el sistema de licitacion pública que parece debia ser el mas ventajoso para la adquisicion de tan valioso artículo de consumo.

La razon es obvia. Fué menester hacerlo i sin pérdida de un dia de tiempo, so pena de haberse visto obligado el Consejo Directivo a paralizar el tráfico de los trenes de carga i a suspender algunos de los de pasajeros por falta de carbon en las carboneras, ya que las propuestas públicas exijen plazos mas o ménos largos por el mismo reglamento de los ferrocarriles.

Este era, aunque me sea doloroso recordárselo a la Cámara, el estado de las cosas cuando se retiró de la Direccion Jeneral el señor Enrique Budge.

En efecto, en la nota ya citada que pasó el Consejo Directivo al Ministro de Industria i Obras Pú-

blicas con fecha 11 de enero, se consignaba lo que sigue:

«En 20 de julio de 1894 se recibió de la Direccion » Jeneral el consejero señor Ramon Cruz, i en ese » mismo dia se encontró una existencia de carbon » distribuida en toda la línea, de *dos mil ochocientas* » *ochenta i nueve toneladas*. La existencia de Santia » go era solamente de 159 toneladas, es decir, habia » carbon para un dia i medio i en el resto de la línea » para cinco dias escasos.

«La situacion era, pues, verdaderamente alarmante » i podia traer funestas consecuencias a la adminis- » tracion i al servicio público si no se adoptaban » medidas prontas i eficaces. El consejero señor Cruz, » Director Jeneral en esos momentos, hizo presente » al Consejo la situacion precaria en que nos encon- » trábamos, manifestando la necesidad de suprimir » algunos trenes de carga para no verse en uno o dos » dias mas en el caso bastante lamentable de alterar » el servicio de pasajeros.

«Fué entónces cuando el señor Ministro del ramo » i el Consejo Directivo creyeron necesario proveer » a la Empresa del carbon indispensable miéntras los » contratistas principiaban sus entregas. Con este » motivo se autorizó al señor Cruz para comprarlo en » plaza. Fué tambien desde ese dia cuando principió » a aumentar la existencia en carboneras, llegando » en el dia a *veintitres mil toneladas*, o sea para cua- » renta i seis dias.»

Entran en seguida mis honorables colegas de Co mision a desmenuzar, por decirlo así, las compras hechas de carbon.

Pero aquí debo hacer un paréntesis con el objeto de rectificar al honorable Diputado por Santiago, señor Bascuñan.

En su interpelacion de fecha 2 de enero declaró «que con motivo de una pérdida que él denunciaba de 106,043 pesos correspondiente al mes de junio *en que quedó el actual Director señor García*, que no ha podido restablecer la moralidad de esa Empresa, dadas las circunstancias altamente irregulares en que él mismo fué nombrado «i agregó» *que el mismo señor García, con sus medidas de mala administracion, ha sido el causante de la perdida que ha correspondido a la esplotacion del ferrocarril en el presente año.*»

En efecto, el ex-Director Jeneral don Enrique Budge asistió i presidió las sesiones ordinarias del Consejo Directivo de los Ferrocarriles *hasta el 19 de julio de 1894*, segun se comprueba por los «Boletines de servicio de los Ferrocarriles del Estado» que se publican mensualmente.

Por consiguiente, el cargo hecho en la sesion de 2 de enero carece absolutamente de base; i esto es tanto mas notable cuanto que una vez que fué suspendido de su puesto el señor Budge por un decreto supremo, entró a reemplazarlo interiormente el consejero señor Ramon Cruz, hasta el 7 de setiembre, fecha en que el actual Director Jeneral, don Ramon García, se hizo cargo del puesto.

Al dejar constancia de lo que acabo de esponer, es: 1.° para dejar claramente establecido que el honorable señor Ascanio Bascuñan no fué correcto en su afirmacion; i 2.° para que se vea que los cargos que se le hacen al actual Director por compras de carbon en las fechas de 6 de julio i 3 de agosto, tampoco le corresponden.

A juicio del infrascrito, tampoco hai un motivo justificado para hacérselo ni al señor Budge, ni al señor Cruz, ni al Consejo Directivo.

Para poder apreciar las consideraciones que hacen valer mis honorables colegas de comision en su informe al tratar este negocio, se hace necesario volver a recordar la falta de existencia del carbon necesario en las canchas de los ferrocarriles.

Esta circunstancia, como es lójico suponerlo, era conocida en el comercio i no debe estrañar, pues, que los revendedores, que tienen aun mas interes en hacer un buen negocio que las mismas casas importadoras de carbon, por cuanto éstas se contentan jeneralmente con una lejítima ganancia para cubrir el costo del flete del buque i algo mas, hubiesen abarrotado de antemano gran parte del carbon que estaba por llegar; logrado lo cual eran ya dueños de la situacion i podian exijir un precio que en otras circunstancias se calificaria como exorbitante.

En cuanto a la compra hecha el 3 de agosto, se pretende hacer diferencia entre la calidad de carbon Australia i West Hartley, siendo que en realidad es tan bueno uno como el otro. Hoi mismo se compra a igual precio uno que otro.

Aparte de la circunstancia ya mencionada de la falta de existencia de carbon en las carboneras de los ferrocarriles, para que ella fuese un motivo de alza considerable en el precio corriente de plaza, debe tambien tomarse en consideracion que el precio de las 10,000 toneladas comprado era por el carbon puesto en tierra, lo que naturalmente hace subir mas el precio, pero que en verdad reporta una economía para la Empresa.

¿Podria, pues, hacérsele cargo al señor Ramon Cruz por haber efectuado esa compra en tales condiciones?

Parece al infrascrito que si el mismo honorable señor Bascuñan hubiese estado en su lugar, no habria hecho nada mejor.

Pero hai todavía otra consideracion mas.

Todas las medidas que toma un Director Jeneral son primeramente sometidas al Consejo Directivo i en seguida para su aprobacion al Ministro de Industria i Obras Públicas, i despues de pasar por todos estos trámites, en que es lójico suponer que los asuntos se maduran i estudian concienzudamente, solo entónces, digo, se autoriza al Director Jeneral para proceder.

Por consiguiente, no puede hacérsele este cargo en ningun caso a ese funcionario.

En cuanto al cargo que se hace por el honorable Diputado por Santiago, señor Bascuñan, que aceptan los honorables señores Soto i Salinas, de las 2,500 toneladas de carbon West Hartley recibido de la barca *Hanna Haye*, debo manifestar a la Honorable Cámara que este dato lo suministró el jefe de maestranza en Valparaiso don Cirilo Didier; que ese empleado no procedió con lealtad al hacerlo, pues miéntras daba el dato referente a lo del incendio a bordo i del mal estado en que se recibió, ocultó decir que cuando lo recibió la Empresa fué en vista de un informe pasado por este mismo funcionario con fecha

27 de agosto de 1894, cuya copia haré a continuacion:

«Maestranza Valparaiso, 27 de agosto de 1894.—Señor Director de Traccion i Maestranza.—Santiago. —Mui señor mio:

Habiendo tenido conocimiento que habia ocurrido incendio a bordo del buque *Hanna Haye*, cuyo cargamento está comprado por la Empresa, fuí a bordo el viérnes próximo pasado, i bajando hasta el fondo del buque pude cerciorarme que efectivamente en la parte de proa hubo principio de incendio como dos dias ántes de arribar a este puerto; pero como felizmente fué tan próximo al puerto, no fué gran cosa, i examinado el carbon está en buen estado, i es tan poco lo que se quemó que cuesta encontrar algunos pedazos de carbon quemados, estando el resto del cargamento del buque en perfecto estado. Tampoco habia agua en el fondo del buque, lo que prueba que el incendio fué mui pequeño.

«He creido, pues, de todas maneras, de mi deber, poner esto en conocimiento de Ud. para los fines que pudiera convenir.

«De Ud. Atto. servidor.—(Firmado).—*Cirilo Didier*.»

Al final de este informe acompaño la copia autorizada de este documento.

Debo tambien hacer presente a la Honorable Cámara que en una de las sesiones celebradas por la Comision Parlamentaria, en que se hallaban todos sus miembros, mi honorable colega de comision, señor Vial Ugarte, hizo presente esta circunstancia.

La Honorable Cámara ha podido ver, pues, que ese carbon estaba en tan buen estado como si nada hubiese ocurrido a bordo. No encuentro absolutamente razon a mis honorables colegas de comision, señores Soto i Salinas, cuando afirman que, «dadas las condiciones de averías en que quedó por efecto del incendio, puede afirmarse que no se ha aprovechado mas de un 40 por ciento del total de ese cargamento, i que, por consiguiente, la pérdida sufrida por la Empresa es aun mayor.» Jamas oí a mis honorables colegas hacer esta observacion en nuestras reuniones i no se me ocurre qué datos habrán tenido para llegar a un resultado distinto al que aparece del informe del señor Didier, donde afirma que el carbon estaba en perfecto estado.

Continúan mis honorables colegas de comision empeñados en demostrar que el peso del carbon entregado por varios de los buques conductores de las 10,000 toneladas i de otras 3,522 toneladas de contratos anteriores, resultó mayor del que en realidad traian los buque *Indian Empire*, *Admore*, *Hanna Haye*, *Gracendale*, *King Malcohm*, *Dunreggan*, *Kinkenburgshire* i *Airlie*, de tal manera, dicen, que la Empresa ha pagado un exceso de 828 toneladas 811 kilógramos con valor de 18,387 pesos.

Pero si tal cosa ha sucedido ¿quién seria el culpable? No por cierto el Director Jeneral. Seria lo mismo decir que si los Arsenales de Marina estuviesen recibiendo un cargamento de carbon i se efectuara un robo, que el culpable era el Ministro de Marina.

Allá como acá hai diversos funcionarios encargados de vijilar los abusos o incorrecciones: su deber es dar cuenta de las irregularidades que notan, i si no lo hacen, ellos serán los responsables. En este caso el mismo jefe de Maestranza ha dicho a mis honorables colegas de comision—por supuesto que en estas activísimas investigaciones el mas asiduo cooperador ha sido el honorable Diputado interpelante—que a haber tenido los conocimientos de esos buques en su poder, tal falta no habria sido posible. Si así lo estimó ese empleado ¿por qué no lo hizo presente con oportunidad al Director Jeneral?

Miéntras tanto ni noticias se tenian siquiera de tal cosa en la oficina principal.

Pero aquí debo manifestar a la Honorable Cámara algo que es mui significativo.

Esta série de pequeños cargos para formar una suma alzada envuelve en realidad cargos mui graves a comerciantes i casas de Valparaiso, que estimo no dejarán pasar desapercibidos como no quiso que pasaran el mismo Director Jeneral don Ramon García R.

Llega el caso de decir que el honorable señor Bascuñan asistió, desde que principió sus funciones la comision, a la mayor parte de sus reuniones, e hizo todos los cargos que se le ocurrieron; mas, el señor Ramon García, en contra de quien se dirijian esos cargos, se le llamó una sola vez, i en esa única conferencia pidió a los miembros de la comision, que decian haber constatado estos hechos, que se le comunicaran oficialmente, a lo que la comision accedió; pero habiendo trascurrido algunos dias sin recibirla, retiró su solicitud por escrito sin obtener mejor resultado.

El Director Jeneral declaró ante la comision que queria estos antecedentes con el objeto de pasárselos al juez del crímen a fin de que se levantara el sumario criminal correspondiente, ya que el denuncio de los miembros de la comision—señores Soto i Salinas—envolvia un verdadero fraude de parte de los vendedores del carbon.

Esto manifiesta que mis honorables colegas de comision, o no tienen seguridad completa de los datos o quieren escusar la responsabilidad del grave denuncio que hacen.

Pero ántes de cerrar lo relativo a este cargo, permítaseme hacer presente tambien a la Honorable Cámara, que las diez mil toneladas de carbon fueron compradas por contrato; es decir que se compraron tantas toneladas i no los cargamentos de tales i cuales buques; que, por consiguiente, el vendedor tenia perfecto derecho para reservarse los conocimientos i que podian, como lo hizo, entregar carbon de un mismo buque a otros compradores que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Se pretende tambien hacer cargo por la compra de un cargamento de 3,755 toneladas de carbon Cardiff al precio de 19 pesos tonelada, en circunstancia que el carbon de Australia, etiqueta verde, se cotizaba a a $22\frac{1}{2}$ chelines, *precio que al cambio de la fecha de la entrega*, importaba 16 pesos 70 centavos.

Como una observacion de paso i como cosa digna de llamar la atencion, diré que tanto en este cargo, como en los resultados a que en el curso de su informe llegan despues mis honorables colegas de comision, calculan los precios pagados relacionándolos con cambios que tienen fechas mui posteriores a las fechas de compras. Llegan así a establecer un término medio de cambio en el primer semestre de 1895,

destinado a probar las grandes pérdidas ocasionadas a la Empresa de los Ferrocarriles por no haber procedido como mis honorables colegas de comision lo habrian hecho seguramente si se hubiesen encontrado en el lugar del Consejo Directivo i del Director Jeneral. Es mui fácil ser previsor despues de los hechos consumados, pero no parece justo formular cargos fundados en diferencias de cambio cuando ni los mas entendidos podian prever si el peso valdria cinco, diez o dieziocho peniques.

Volviendo al cargamento de carbon Cardiff, el Director Jeneral se lo compró a la casa de Gibbs i C.ª por cuenta de la Empresa, sin hacer contratos. Mal podia, pues, haberse estipulado, como lo aseveran mis honorables colegas de comision, que este carbon debia ser doble arneado.

En realidad esto es algo inesplicable, i no me doi cuenta de dónde han sacado este dato mis honorables colegas, pues es un hecho demasiado conocido que el carbon inglés no se vende jamas arneado, i en cuanto al carbon Cardiff es un carbon desigual en su forma; así, en una cantidad grande, acopiada por ejemplo, se ve mucho molido i otra gran proporcion en grandes trozos.

No hai duda de que si hubiese facilidades para mezclar este carbon con los otros que emplea la Empresa, el resultado seria mui bueno. Es sensible, sin embargo, que no los haya, i el infrascrito tiene datos para asegurar que este cargamento especial de que se trata fué aprovechado en su totalidad.

El ensayo hecho, por otra parte, ha venido a aumentar la coleccion jeneral que se está haciendo por la Empresa, de los carbones chilenos i estranjeros que se consumen en esta costa; cuadro que le permitirá en lo sucesivo apreciar la verdadera importancia de ellos en el uso de los ferrocarriles.

I PASAREMOS AL TERCER CARGO

Este cargo por diferencia, que estiman mis honorables colegas de comision, que pudo haberse traducido en ganancia, o sea economía para los intereses de la Empresa si se hubiera aceptado alguna de las propuestas para carbon pedidas en el mes de enero por la Direccion Jeneral, en vez de las propuestas que fueron aceptadas por esa misma Direccion, ha sido hecho por el honorable señor Bascuñan i aceptado por los honorables señores Soto i Salinas con un exceso de celo, pues la interpelacion del honorable señor Bascuñan se refiere únicamente al año 1894.

Condenan la inoportunidad de pedir propuestas para comprar 90,000 toneladas de carbon, o sea la cantidad necesaria para el consumo para la mitad del año, en circunstancias en que se discutian en el Congreso las leyes de conversion metálica i que la situacion económica del pais atravesaba un período de transicion que retraia al comercio de operaciones de esta trascendencia ante la espectativa de una probable alza en el cambio i de que ya que así se hizo no se hubiera tenido el cuidado de estipular el precio en moneda esterlina i se hubieran desechado las propuestas hechas por la Compañía de Lota i otros interesados en esa moneda.

Pero ¿habria sido mas cuerdo i oportuno postergar las propuestas esperando que las leyes de conversion metálica se discutiesen en el Congreso i que se mejorara la situacion económica del pais para proceder despues a pedirlas?

¿I si por esperar lo que nadie podia prever, el tiempo hubiera trascurrido i se hubiera agotado el carbon en las carboneras de los ferrocarriles?

¿Es posible, es razonable siquiera que se haga con seriedad un cargo semejante?

¡Imajinarse solamente que por proceder de esta manera se hubiese visto obligada la administracion de los ferrocarriles a suspender por un solo dia que fuera el servicio del público!

Entónces sí que los directores habrian merecido algo mas que un castigo i una condenacion por su imprevision e indolencia.

Por fortuna, la Empresa obró con tino i compró el carbon necesario para surtirse por un término prudente, lo que es lójico haga una Empresa industrial bien administrada.

Pero de nuevo deducen mis honorables colegas de comision, con un criterio *sui jeneris*, que si en lugar de la propuesta *a* se hubiese aceptado la propuesta *b*, habria habido una utilidad de algunos miles de pesos; lo mismo que si parte de otra propuesta *c*, combinada con una propuesta *d*, se hubiese aceptado, las ganancias habrian sido mayores todavía.

Como en otra parte lo he manifestado, es mui sencillo criticar apoyándose en reflecciones de esta naturaleza i tomando por base el tipo medio del cambio en el primer semestre del presente año, que solo vino a conocerse mucho despues de consumados los hechos i llevada a feliz término la conversion.

Estas pérdidas, en todo caso, son meramente imajinarias, pues nadie podria comprobarlas i en cambio se aseguró todo el combustible necesario precisamente cuando el futuro era incierto todavía.

Ahora, por lo que toca al contrato celebrado en 9 de febrero del presente año con la Compañía de Lota por 60,000 toneladas de carbon al precio de 18 pesos 50 centavos, desahuciando al propio tiempo el contrato con la misma Compañía, de 28 de junio de 1894 para la provision de otras 60,000 toneladas de carbon, a pesar de que aun faltaba por entregar 20,000 toneladas mas o ménos i de que el precio estipulado en él por el carbon granado era solo de 16 pesos 75 centavos, debo manifestar a la Honorable Cámara, para evitar confusiones, que ese contrato era por carbon a granel, tal como sale de las minas, cuya calidad se aprecia en un 30 por ciento de diferencia con el carbon arneado en arnero de $\frac{3}{4}$ de pulgada, que es como lo exije la Direccion Jeneral en sus últimos contratos.

Por consiguiente, era evidente la conveniencia de no continuar recibiendo carbon por el antiguo contrato, siendo de notar, ademas, que la diferencia en el precio era de ménos de 11, i respecto a su calidad era mucho mas favorable el nuevo contrato, en el cual se estipulaba que el carbon debia ser arneado.

Son, pues, a juicio del infrascrito, completamente erróneas las conclusiones a que arriban mis honorables colegas de Comision, tanto respecto de la pérdida en las propuestas aceptadas para la compra de 90,000 toneladas de carbon a las compañías de Lota i Arauco, cuanto respecto de la inoportunidad con que se pidieron estas propuestas i del desahucio del contrato de 28 de junio de 1894 con la Compañía de

Lota. Este último hecho, en realidad, representa un ahorro a favor de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de ciento treinta mil seiscientos cincuenta pesos.

Resumiendo todo lo que he tenido el honor de esponer en este informe, diré:

1.° Que el honorable Diputado por Santiago, don Ascanio Bascuñan, no ha tenido razon para la série de cargos que ha formulado en contra de la administracion de los Ferrocarriles del Estado, i en particular en contra del actual Director Jeneral, don Ramon García R.;

2.° Que la mejora en la administracion de los Ferrocarriles del Estado es notable, desde algun tiempo atras; i

3.° Que las indicaciones que al final de su informe hacen los honorables Diputados de la Comision, señores Soto i Salinas, están la mayor parte de ellas ya en práctica i otros en vía de serlo, por iniciativa propia de la Administracion Jeneral de los Ferrocarriles del Estado.

Sala de Comisiones, Santiago, 15 de agosto de 1895.—*Alfredo Delano*, Diputado por Vallenar.»

6.° De tres solicitudes particulares:

Una de doña María Bustamante, v. de Muñoz, en que pide pension de gracia.

Otra del teniente inválido don José Francisco Florez Zamudio en la que pide se le mande abonar la diferencia de sueldo que, a razon de veinticinco pesos mensuales, ha dejado de percibir desde el 1.° de febrero de 1893 hasta el 1.° de enero del presente año.

I la tercera de don Enrique Garrido Falcon en la que hace algunas consideraciones para que se tengan presentes al discutirse el proyecto que autoriza la inversion de doscientos mil pesos en la adquisicion de su casa ubicada en la calle de las Delicias número 175.

El señor VIDELA (Presidente).—¿Algun señor Diputado usa de la palabra ántes de la órden del dia?

Ofrezco la palabra.

Si ningun señor Diputado desea usar de la palabra, entraremos en la órden del dia.

Entrando en la órden del dia, corresponde discutir el informe de la Comision de Gobierno recaido en el proyecto sobre adquisicion de una propiedad en la Alameda.

El señor SECRETARIO.—El informe dice así:

«Honorable Cámara:

Vuestra Comision de Gobierno ha examinado el proyecto presentado por S. E. el Presidente de la República, en virtud del cual se le autoriza para invertir la cantidad de doscientos mil pesos en pagar el precio de compra de la casa número 175 de la Avenida de las Delicias.

La Comision estima conveniente la adquisicion de dicha propiedad, ya que es la única particular dentro de la manzana que ocupa el palacio de la Moneda; pero al mismo tiempo juzga excesivo el precio en que dicha casa se vende. Tratándose de un caso especial en que concurre la circunstancia de existir verdadera utilidad pública de que la propiedad aludida pase a poder del Fisco, vuestra Comision cree que es llegado el caso de declarar la espropiacion de ella. A este respecto os propone el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Se declara de utilidad pública la casa número 175 de la Avenida de las Delicias de esta capital i procédase a su espropiacion en conformidad a la lei.

Sala de la Comision, 13 de agosto de 1895.—*Juan A. González.—Joaquin Walker M.—Cárlos Boizard.—Cárlos Irarrázaval.—Daniel Feliú.—D. Vial Ugarte.*»

El proyecto del Gobierno dice así:

«Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para invertir la suma de doscientos mil pesos en adquirir para el Estado la casa ubicada en la calle de las Delicias de la ciudad de Santiago, número 175.»

El señor VERDUGO.—Pediria que se diera lectura al contrato.

El señor SECRETARIO.—No se ha enviado entre los antecedentes.

El señor ROBINET.—Creo innecesario que se traiga el contrato, por cuanto la Comision de Gobierno ha podido estimar con datos mui fidedignos que el precio de 200,000 pesos que en él se fija para la casa es exajerado. Solo podríamos pedir al señor Ministro de Obras Públicas, aquí presente, se sirva decirnos si ése es el precio estipulado en el contrato *ad referendum*.

El señor DAVILA BAEZA (Ministro de Obras Públicas).—Efectivamente, el precio consignado en el contrato es de 200,000 pesos. Se ha mandado traer el contrato i en un momento mas estará a la disposicion de la Cámara.

El señor ROBINET.—Yo estimo que el informe de la Comision i el proyecto que ésta formula son mui bien fundados i merecen la aprobacion de la Cámara.

El asunto es sin duda enojoso, como lo es todo aquello en que se mezclan intereses particulares, de personas con quienes nos ligan vínculos de amistad.

Trátase de la adquisicion de un retazo de terreno situado en una manzana que casi en su totalidad pertenece al Fisco i que la imperfecciona; una pequeña propiedad estraña.

Hai, por lo tanto, necesidad de adquirirla a toda costa.

Como se sabe, el Gobierno tiene desde hace tiempo el propósito de comprar esa propiedad para completar la manzana, que habrá de ser mas tarde reedificada por completo.

Todos los propietarios vecinos dieron facilidades al Fisco para adquirir las propiedades que necesitaba. Solo la familia Garrido no pudo ofrecer esas facilidades, por una consideracion justísima, como era la de que en la casa vivia desde largos años la señora viuda de un noble servidor del pais, que deseaba que allí terminaran sus dias. Despues de su sensible muerte pudo ofrecerse la propiedad al Fisco por un precio equitativo.

Pero entre vender la casa en esas condiciones i aprovechar la circunstancia de que es la última que falta adquirir, para pedir por ella un precio excesivo,

hai mucha diferencia. Yo no recuerdo, señor Presidente, cuánto se pagó por la casa de la familia Soto, pero estoi seguro de que el precio fué mui inferior, siendo que esa casa está en la esquina i tiene el mismo fondo i mucho mas frente que la que se trata ahora de comprar, que es una verdadera arma vizcaína, mui larga i angosta.

Creo que nada hai de atentatorio ni siquiera perjudicial a los intereses de los señores Garrido en que se adopte el procedimiento indicado por la Comision, esto es, el de declarar la espropiacion por causa de utilidad pública.

Me parece que es anticiparse demasiado a las cosas, decir que los peritos tasadores han de asignar a la propiedad un precio inferior a su valor real, porque los dos peritos que se nombren por las partes, i, en caso de discordia entre éstos, el tercero que ámbas nombren de comun acuerdo, con arreglo a la lei deberán tasar la propiedad como hombres buenos tomando en cuenta que ella se encuentra en un barrio central i los demas factores que puedan influir en que su precio sea elevado.

Si los tasadores declararan que la propiedad vale 200,000 pesos, eso se pagaria.

Pero no es dable aceptar el contrato *ad referendum* que se nos presenta. Sabemos lo fácil que es, sobre todo cuando se trata de personas conocidas, que tienen cierta influencia sobre los funcionarios públicos, obtener que el Gobierno firme contratos *ad referendum* por precios talvez exajerados.

Eso nos obliga a ser severos en el caso presente. Yo creo que el camino de la espropiacion es el que mas conviene, tanto a los intereses del Fisco como a los de la familia Garrido, que así tendria la satisfaccion de que se le habria pagado por su casa lo que ésta vale.

Aplaudo, pues, decididamente el informe de la Comision de Gobierno i le daré mi voto.

El señor PLEITEADO.—No tengo la intencion de pronunciarme sobre el fondo del asunto de que se trata, sino simplemente de pedir a la Cámara que aplace su consideracion hasta que se presente el contrato, que me parece indispensable conocer.

Resolver este negocio en la forma propuesta por la Comision, sin que se haya tenido en vista el contrato celebrado por el Gobierno, importa implícitamente una censura para el Ministerio que entendió en él.

Es verdad que el contrato solo fué firmado *ad referendum* i que el Congreso puede aceptarlo o rechazarlo, segun lo estime mas conveniente; pero es tambien indudable que el Gobierno para firmarlo ha debido tener algunos antecedentes que le permitieran estimar el valor de la propiedad que se le ofrecia en venta i no aceptar un precio superior al valor real de ella.

Por otra parte, no conocemos tampoco las demas cláusulas del contrato, i aun la del precio, la conocemos solo por referencias.

Pido, pues, que la Cámara postergue la resolucion de este negocio hasta que se haya conocido el contrato.

El señor VIDELA (Presidente).—En discusion la indicacion del honorable Diputado por Temuco.

El señor ALFONSO.—Pido la palabra.

El señor SILVA CRUZ.—Pido la palabra.

El señor VIDELA.—Tiene la palabra el honorable Diputado por Ovalle.

El señor ALFONSO.—Sin duda que no estaria demas tener a la vista el contrato; pero me imajino que con su conocimiento la Cámara no va a avanzar gran cosa.

El contrato se limitará a designar la propiedad i a estipular el precio, sin entrar en los detalles o especificaciones, que son las que la Cámara necesitaria tomar en cuenta.

Mucho respeto, por cierto, me merece el juicio de los honorables miembros de la Comision; solo que yo habria deseado que en el mismo informe de esa Comision (cosa que no habria sido difícil, segun creo) solo que yo desearia que ahora, ya que no se ha hecho ántes, se nos diesen a conocer, en forma clara i definida, las razones en que ese informe se ha apoyado.

¿Por qué no se nos dice: el metro de terreno, en la situacion que ocupa esta casa, vale tanto; el edificio, dadas sus condiciones de vetustez, valdrá, mas o ménos, cuanto; tomando en consideracion estas circunstancias, el valor total de la casa podrá ser de 150,000 o de mas pesos, pero en ningun caso de 200,000 pesos, como han pedido los propietarios?

Porque, al fin i al cabo, los informes de Comision tienen por objeto hacer un estudio prolijo de los asuntos sobre que recaen, acumular acerca de ellos todos los antecedentes necesarios e iluminar, de este modo, el criterio de la Cámara.

Entre tanto, en este asunto estamos hoi, despues de leido el informe de la Comision, tan a oscuras como ántes de conocerlo.

Si es cierto que el precio ajustado es excesivo, lo que debe hacerse es indicar cuál no lo seria, porque entónces el Gobierno podria fijar otro precio.

No quiero, ántes de concluir, señor Presidente, dejar que pase la ocasion de desvanecer ciertas doctrinas inconstitucionales que no constitucionales, que en la solicitud de los señores Garrido se desarrollan.

Sostiénese allí que por el hecho de que una espropiacion es útil solo para el Fisco, no cabe, no incide la declaracion de utilidad pública.

Esta teoría me parece peregrina. El artículo constitucional se refiere a la utilidad pública; i no habrá persona que diga que el Fisco es una institucion de derecho privado i no de derecho público. La utilidad de él es, pues, utilidad pública.

Aceptar la doctrina en que me ocupo, seria restrinjir las declaraciones de utilidad pública a los casos de utilidad jeneral de la Nacion, cosa diversa de la simple utilidad pública que ha exijido la Constitucion.

No he querido, como dije ántes, dejar pasar sin rebatirlas estas curiosas teorías; i termino, repitiendo que desearia que se nos diesen mayores datos.

El señor WALKER MARTINEZ.—Pido la palabra.

El señor VIDELA (Presidente).—La ha pedido ántes el honorable Diputado por la Laja.

El señor SILVA CRUZ.—No tengo inconveniente alguno para que el honorable Diputado por Santiago hable primero, i aun lo creo preferible, porque Su Señoría es miembro de la Comision informante.

El señor VIDELA (Presidente).—Puede usar de la palabra el honorable Diputado por Santiago.

El señor WALKER MARTINEZ.—Agradezco al señor Diputado su deferencia.

Efectivamente, iba yo a dar algunas esplicaciones para manifestar cuál ha sido el fundamento del informe de la Comision.

No ha de olvidar la Cámara que una Comision obra, al emitir sus informes, dentro de sus facultades lejislativas i no hace uso de ninguna facultad administrativa. De ahí que la Comision, en lo que se refiere a las consideraciones que ha hecho el honorable Diputado por Ovalle, no pudiera estimar el precio de cada metro de terreno, inspeccionar i tasar el edificio, ni, en fin, tomar aquellos datos administrativos que son del resorte del Gobierno.

La Comision estudió los antecedentes que se le entregaron, entre los cuales no se acompañaba una estimacion hecha por un injeniero de Gobierno. Natural habria sido, sin embargo, que, para ilustrar el criterio de la Cámara, el Gobierno por sí o, lo que habria sido mejor, de acuerdo con la parte interesada, hubiese designado un injeniero para tasar el terreno i el edificio.

Respecto de lo que se ha hecho acerca de la necesidad de traer el contrato mismo, debo observar que ese contrato está reproducido en el mensaje, en el cual se ha dejado constancia de todas las estipulaciones. Así, el mensaje dice que, por tal precio, se ha comprado la casa i que se entregará en tales condiciones, etc. Lo que falta son las fórmulas de costumbre, «ante el notario que suscribe i testigos», etc. El contrato mismo no nos hizo falta a nosotros, porque, como digo, está reproducido en el mensaje. Lo que sí nos hizo falta fué la tasacion.

I faltando la tasacion, tuvimos que recurrir al criterio propio para apreciar la conveniencia i justicia del asunto.

Tomamos, ademas, en consideracion nosotros este hecho: la casa fué adjudicada en 170,000 pesos a uno de los herederos, el cual, al quedarse con ella, pensó sin duda realizar un buen negocio, pero no es posible creer que quisiera sacrificar a los otros coherederos. Por consiguiente, la misma familia ha estimado la casa en 170,000 pesos a lo sumo.

Ahora, ¿cree la Cámara que debíamos nosotros proceder como tasadores i lanzarnos en busca de datos? A juicio del que habla, que fué tambien el juicio de la Comision, nó.

Quisimos, por otra parte, evitar que vinieran a influir aquí las presiones, las sujestiones de los amigos, a las cuales no es siempre fácil sustraerse. Porque, señor Presidente, en una Cámara es fácil sustraerse al cohecho, pero no lo es el sustraerse a las presiones de la amistad, sobre todo en una sociedad tan ligada como la nuestra.

Por eso, propusimos la declaracion de utilidad pública. No cabia otra cosa que poner en práctica el artículo 10 de la Constitucion. Sin eso, debe comprender la Cámara que no era posible comprar la casa. O se dan los 200,000 pesos del contrato, o se declara de utilidad pública.

El señor ROBINET.—Evidentemente.

El señor WALKER MARTINEZ.—Por lo demas, señor Presidente, yo no entraré al estudio de la cuestion constitucional que ya ha tratado con lucimiento el honorable Diputado por Ovalle.

Obsérvese que 200,000 pesos, en cualquiera colocacion, pueden producir al rededor de 26,000 pesos. ¿I cómo va a producir 26,000 pesos esta casa?

En cambio, con esos 26,000 pesos se puede arrendar una casa mucho mejor que ésta. Con 26,000 pesos cada año se pueden aun concluir los grandes edificios fiscales cuya construccion está paralizada, como el de la calle de Morandé, que se destina cabalmente al Ministerio de Industria i Obras Públicas.

Nosotros dejamos a la Cámara en libertad para decidir si estima o no que hai utilidad pública. Por lo que a la Comision toca, ella ha creido que la hai, aunque talvez no del momento, pero sí en una época mas o ménos próxima, cuando se trate de completar el edificio de la Moneda o de reedificarlo totalmente.

El señor Ministro, que pidió a la Comision el pronto despacho de su informe, ha creido que el asunto era de urjencia inmediata, pues deseaba que la Direccion de Obras Públicas se pudiera trasladar luego a la casa que se trata de comprar. La Comision, deferente a los deseos del señor Ministro, ha dado el informe que ha oido la Cámara, dejando a ésta en libertad de declarar o no la espropiacion.

He dado esta esplicacion a nombre de los miembros de la Comision, en la que, por otra parte, hubo completa unanimidad para acordar la presentacion del informe en los términos en que está concebido.

El señor SILVA CRUZ.—Las esplicaciones que acaba de dar el honorable Diputado de Santiago, como miembro de la Comision, me allanan el camino para las pocas observaciones que tengo que hacer a mi vez.

Se trata de la resolucion de un punto de doctrina constitucional i vale la pena meditar en él un momento.

Segun la Constitucion, la autoridad llamada a declarar la espropiacion por causa de utilidad pública, cuando ésta exista, es el Congreso. Pero no dice la Constitucion únicamente que es el Congreso el llamado a declarar la espropiacion por causa de utilidad pública, sino que ésta debe existir i que es al Congreso a quien toca declararla.

Supone, pues, la Constitucion, la existencia previa i real de la utilidad pública, como condicion necesaria para que el Congreso, declarándola, autorice la espropiacion.

En el caso presente el Congreso debe, pues, declarar si hai o no utilidad pública en la espropiacion que se indica. I, pregunto yo: ¿se puede con los antecedentes que se conocen i con los datos que ha espuesto el honorable Diputado de Santiago, formar concepto bastante claro para declarar desde luego la espropiacion para vulnerar el derecho de propiedad? Esta es para mí la cuestion. Yo no entro a estimar si la propiedad que se trata de comprar vale o no el precio que por ella se pide.

Nosotros no podemos entrar a decidir una cuestion en que el Gobierno estima aceptable el precio de 200,000 pesos que se pide por una casa, i la Comision considera que ese precio es excesivo. Si decidiéramos esta cuestion, nos habríamos convertido en peritos tasadores.

El señor WALKER MARTINEZ.—La Comision no se ha pronunciado respecto del precio.

El señor SILVA CRUZ.—Ha dicho que es excesivo el que se pide.

El señor WALKER MARTINEZ.—Así lo ha considerado la Comision, pero no ha pretendido fijar precio a la propiedad. Lo que la Comision desea es que la casa sea tasada por los dos peritos, i en caso de discordia, por el tercer perito, que determina la lei para estos casos.

El señor SILVA CRUZ.—Eso significa entónces que si la Comision no acepta el contrato es porque estima el precio excesivo, i que lo habria aceptado si el precio hubiera sido mas bajo...

El señor WALKER MARTINEZ.—Es claro, i si nos hubieran regalado la casa, habríamos aceptado.

El señor SILVA CRUZ.—En todo caso, no creo que la Cámara pueda entrar a pronunciarse sobre la cuestion del precio. Lo único que podemos hacer es pronunciarnos sobre si ha llegado o no el momento de que se haga necesaria la espropiacion del inmueble que se indica.

Ahora bien, ¿existen razones suficientes que justifiquen la espropiacion? Hasta este momento solo se han dado dos razones: la de ser la casa de los señores Garrido la única que todavía no ha adquirido el Fisco en la manzana de la Moneda, i la de que se necesita esa casa para instalar en ella provisoriamente la Direccion de Obras Públicas.

¿Qué importancia tiene el hecho de que la casa mencionada sea la única que no es del Gobierno en el lugar indicado? Se va acaso a reedificar la Moneda inmediatamente? O se trata de una simple cuestion de estética que no bastaria, por cierto, para justificar la espropiacion?

La otra razon que se ha alegado es, a mi modo de ver, aun mas fútil que la primera. Se trata de la instalacion transitoria de una oficina para la cual se va a construir un edificio definitivo. ¿I para eso se va a declarar la espropiacion de una casa particular? ¿Por qué no se arrienda una para destinarla a ese fin transitorio? ¿O es la casa de los señores Garrido la única que puede servir a ese objeto?

Creo, pues, que no hai razon suficiente para autorizar en este caso la espropiacion. Estimo que el derecho sagrado de la propiedad debe merecernos mas respeto, i repito hoi, como dije cuando se discutia el proyecto relativo al plano de Santiago, que, segun el espíritu i la letra de nuestra Constitucion, el recurso de la espropiacion solo puede tocarse en aquellos casos estremos en que la utilidad pública es palmariamente visible i bastante para contrabalancear en el ánimo del lejislador el interes del Estado con los intereses particulares que se le oponen.

No podemos, pues, en el caso presente, decidir mas que esta cuestion, i si hai o no utilidad pública para declarar la espropiacion de la casa.

Si conviene adquirir la casa en cuestion debe verse hasta qué precio es posible pagar por ella i buscar un avenimiento con su propietario.

Cuando llegue el caso de que sea de utilidad pública su adquisicion, se buscará este mismo avenimiento i, en el caso de que no se obtuviera, seria el momento de que el Congreso decretara su espropiacion.

En el caso de que tratamos, todas las demas casas pertenecientes a particulares han sido adquiridas por medio de un convenio absolutamente libre i voluntario celebrado entre el Fisco i sus respectivos propietarios. Imponer a los dueños de esta última casa la obligacion de venderla al Fisco, prescindir de la concurrencia libre de la voluntad de uno de los contratantes, es tomar respecto de una sola persona una medida verdaderamente odiosa.

El señor DAVILA BAEZA (Ministro de Industria i Obras Obras Públicas).—Deseo dar algunas esplicaciones en nombre de mi honorable colega de Gabinete el señor Ministro del Interior.

Desde hace bastante tiempo i en diversas épocas se tuvo el pensamiento de adquirir esta casa, por ser la única que quedaba en la manzana de la Moneda, sin ser de propiedad fiscal. Sin embargo, no se arribó a resolucion alguna hasta que fué destruido el Palacio del Congreso. Ocurrido este siniestro, pensóse en buscar una casa adecuada para instalar las oficinas de la Direccion de Obras Públicas i no pudo encontrarse ninguna que, hallándose en la cercanía del Ministerio, presentase las comodidades necesarias. Las oficinas de la Direccion de Obras Públicas hubieron de instalarse provisoriamente en el edificio de la Alameda ocupado por el Ministerio, i en tales condiciones que apénas si pudo dejarse una sola pieza para oficina del Ministro.

En este estado las cosas, fué cuando llegó al Gobierno el Gabinete actual, i, palpando las deficiencias que se notaban, pedí a la honorable Comision de Gobierno de esta Cámara que despachase el mensaje sobre adquisicion de esta casa presentado por el Ministro del Interior señor Barros Luco.

Despues de evacuado el informe, he hablado con mis colegas i con algunos de nuestros antecesores en estos puestos, i se ha estimado que se iba a pagar por esa propiedad mas de lo que valia, pero que habia urjencia en su adquisicion para instalar las oficinas de la Direccion de Obras Públicas, i que quizá esta ventaja compensaba el sacrificio de un poco de dinero, i compensaba tambien el no hacer uso del derecho de espropiacion.

Por hoi en el Gobierno no se insiste en este negocio. Se buscará como dar instalacion adecuada a las oficinas de la Direccion de Obras Públicas. Respecto al contrato he pedido una copia de él a la Direccion del Tesoro i aguardo que llegue en pocos momentos mas.

El señor RISOPATRON.—Por mi parte, señor Presidente, me propongo hacer dos clases de observaciones sobre la cuestion en debate.

Las primeras se refieren a la conveniencia o inconveniencia que habria en aprobar el contrato *ad-referendum* celebrado por el Gobierno; i las segundas son relativas a si es llegado el caso de declarar la utilidad pública de la propiedad que se trata de adquirir para el Estado.

Respecto del primer punto creo que tenemos nosotros el mas perfecto derecho, i en esto no estoi de acuerdo con el honorable Diputado por la Laja, para apreciar si es justo o si es exajerado el precio que los dueños de esta casa piden por ella. Los contratos *ad-referendum* tienen precisamente este objeto, es decir, conservar al Congreso la libertad de aprobarlos

o rechazarlos, pudiendo hacer esto, ya sea porque considera que el precio es exajerado, ya porque no es conveniente a los intereses fiscales la realizacion del negocio, ya sea por otra causa cualquiera.

En el presente caso creo que bien vale la pena adquirir esta propiedad, pero creo al mismo tiempo que el precio que se pide por ella no es proporcional a su verdadero valor.

Por esta consideracion, i sin entrar a tasar este verdadero valor, apruebo el informe de la Comision de Gobierno, que no puede producir males a nadie, desde que su resultado definitivo será el de que se dé por esta propiedad su valor real.

La cuestion constitucional es, a mi juicio, de mucha gravedad i, en otras ocasiones, he tenido oportunidad de oponerme a la espropiacion por no creer que ella estuviera autorizada suficientemente por la utilidad pública que se perseguia.

Es efectivo que la propiedad constituye la base primordial de la estabilidad social, pero no debemos considerarla con mayor latitud que la que le asigna nuestra Constitucion, la que limitó este derecho por una razon de carácter superior, la utilidad del Estado, entendiéndose por utilidad del Estado la utilidad de la colectividad nacional, la utilidad pública.

I relativamente a este punto es necesario fijarse en la letra i en el espíritu de nuestra Constitucion, que no habla de necesidad sino de utilidad pública.

Jeneralmente, es fácil obtener un precio excesivo por las cosas que necesita comprar el Fisco, sea porque no hai suficiente cuidado, sea por cualquiera otra razon. I es por esto que los vendedores, cuando comprenden que hai necesidad de su propiedad, elevan los precios; i con negarse a vender mas barato, pondrian al Fisco en la precision de gastar mas de lo necesario.

Por eso se ha dicho, vengan peritos que tasen la casa, i así el precio será justo i equitativo.

Así, pues, lo que nos corresponde hacer es discernir si hai utilidad pública o no en la compra de esta casa. Cada uno, naturalmente, se resolverá, segun sean las razones que mas pesen en su ánimo.

En cuanto a mí, yo creo que esta adquisicion es útil al Estado por dos razones.

En primer lugar, porque la casa se necesita para instalar en ella las oficinas de la Direccion de Obras Públicas. Esta dificultad, sin embargo, podria salvarse arrendando otra casa miéntras tanto se concluye un edificio especial.

Pero hai otra razon que aconseja la compra, i es la de que esta casa, que está en una manzana de terreno donde se hallan reunidas las mayores riquezas i las mas importantes oficinas del Estado, es un peligro, desde que sobre ella no puede ejercerse la plena i ámplia vijilancia que se requiere.

Conviene, sin duda, que esa manzana de terreno se aisle.

I como, ademas, sabemos que aquella propiedad fué adjudicada a un heredero que la tomó para negociarla i que está dispuesto a venderla hace mucho tiempo; i como el precio no es equitativo, ha llegado ya el caso de declarar la utilidad pública. Con ello no se vulnera ningun derecho, ni se lastima ningun interes.

De manera, señor Presidente, que por las razones que he espuesto, creo perfectamente ajustado a la Constitucion Política i de acuerdo con las conveniencias del Estado, aceptar las conclusiones a que arriba el informe que se ha leido.

El señor VIAL UGARTE.—Como miembro de la Comision informante, me veo obligado a decir algunas palabras. Muéveme a ello, ademas, otra consideracion.

El discurso que ha pronunciado el honorable señor Ministro de Industria i Obras Públicas, en cierta manera deja mal colocada a la Comision, que ha creido de su deber recomendar la declaracion de utilidad pública. Parece, por lo que Su Señoría ha dicho, que no tuviera interes para el Estado la compra de esta casa.

Debo comenzar por decir que la Comision ha considerado que habia grande interes en comprar la propiedad desde que se remitia al Congreso un mensaje proponiendo la compra. No ha podido, pues, tener en cuenta otra cosa que la necesidad i utilidad del Estado, manifestada claramente en el mensaje del Ejecutivo. No podia creer que por antojo, por capricho, se enviara un mensaje como el que se ha leido.

Como lo ha hecho presente el honorable Diputado por Santiago, señor Walker, la espropiacion no importa fijar el precio; importa solo un buen procedimiento administrativo, i en cuanto al pago, él debe hacerse a justa tasacion de peritos.

Respecto de que la espropiacion envuelve un procedimiento que vulnera los derechos del propietario, como lo aseveró el señor Diputado por Laja, siento no estar de acuerdo con Su Señoría, que es tan fuerte en derecho.

Al declararse de utilidad pública una propiedad para ser espropiada, el Estado solo hace uso de un derecho i no vulnera los intereses ni derechos de nadie.

La Comision creyó, pues, que al autorizar la espropiacion no menoscababa derecho alguno pagándose la propiedad espropiada a justa tasacion de peritos.

La propiedad de que se trata es de mucho interes para el Estado; este es un hecho reconocido por todos; de modo que si ahora fuera rechazada la espropiacion, ella tendria necesariamente que ser propuesta despues, i estando de acuerdo en este punto, como estamos, la única dificultad que surje es la cuestion precio. A este respecto la Comision ha dicho: autorícese la espropiacion i que el precio sea pagado a justa tasacion de peritos, para hacer fácil i realizable la operacion; por cuanto creyó que no seria prudente fijar en la lei el precio de doscientos mil pesos que el interesado pide por su propiedad.

El señor VERDUGO.—Al discutir este asunto, señor, lo principal que debemos tener a la vista es la tasacion que de esa casa se haya hecho.

Creo que la tasacion de peritos no tendria ya razon de ser, por cuanto el Gobierno ha celebrado con el dueño de la casa un contrato de compra-venta *ad referendum* por 200,000 pesos pagaderos al contado, con lo cual en el hecho ha avaluado ya la propiedad.

Sabemos que la tasacion se hace nombrándose un perito por parte del Gobierno i otro por parte del interesado; i desde que el Gobiernoo ya ha tasado i convenido en que el valor de la casa será el de

200,000 pesos, claro es que el perito que él nombre tendrá que tasarla en lo mismo; de modo que lo único que tenemos que hacer es aprobar o rechazar el proyecto del Gobierno.

El señor DAVILA BAEZA (Ministro de Industria i Obras Pública).—Miéntras se discutia este proyecto, me ha llegado la copia del contrato a que él se refiere. Han venido tambien algunos otros antecedentes relativos a este asunto.

El contrato *ad referendum* relativo a la compraventa de esta casa es mui corto i me voi a permitir leerlo a la Honorable Cámara en la parte pertinente.

Dice así:

«Se autoriza al Director del Tesoro para que celebre, en representacion del Fisco, con don Enrique Garrido F. un contrato *ad referendum* de compraventa del sitio i casa número 175, ubicado en la Alameda de las Delicias de esta ciudad por la suma de doscientos mil pesos al contado.

La entrega de la propiedad se efectuará dentro del plazo de dos meses contados desde la fecha del pago del importe convenido, quedando resuelto el contrato sin responsabilidad para el Fisco en caso de que el Congreso Nacional no conceda los fondos necesarios ántes del 1.º de setiembre próximo.»

En cuanto a antecedentes relativos al valor de esta propiedad, hai los siguientes:

La casa fué puesta a remate en la division de los bienes de doña Rosa Falcon de Garrido, por la suma de 170,000 pesos. No hubo postores i la familia pidió que le fuera adjudicada por esa suma.

Posteriormente, el Ministerio de Obras Públicas, queriendo formarse una idea en globo de lo que pudiera valer esa propiedad, hizo que uno de sus injenieros fuera a medirla. Resultó que la casa tiene sesenta i cuatro metros de fondo por trece de frente a la Alameda, lo que da un total de ochocientos treinta i dos metros cuadrados.

El perito calcula en 130 pesos el valor del metro cuadrado del terreno, lo que daria un precio de 108,160 pesos por el terreno. Agregando a esto el valor de los edificios, se tiene una suma de 134,000 pesos.

Esta casa fué ofrecida en venta al Gobierno, que ofreció por ella 160,000 pesos.

Es la única que queda en esa manzana que no sea propiedad del Fisco, i la utilidad de adquirirla es bastante manifiesta, pues hai necesidad de instalar en ella algunas oficinas técnicas. Por eso el Gobierno creyó que debia pagar por ella el precio que se le pedia.

El Ministerio anterior propuso este proyecto a la aprobacion del Congreso; el actual Ministerio no insiste. Si la Cámara cree que las consideraciones espuestas son suficientes para dar por esta casa el precio que piden sus dueños, acepta el contrato *ad referendum;* si así no lo cree, deja sin efecto este contrato. El Gobierno no insiste en su aprobacion.

El señor VIDELA (Presidente).—Siento tener que verme en el caso de observar al señor Ministro que ha terminado la primera hora.

El señor DÁVILA BAEZA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Si el señor Presidente me permite, tengo que decir solo dos palabras mas.

El señor VIDELA (Presidente).—Solo con el consentimiento unánime de la Cámara, podria permitirlo.

Si nadie se opone, puede continuar usando de la palabra el señor Ministro.

El señor DÁVILA BAEZA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Despues de evacuado el informe de la Comision de Gobierno, llamé al señor Enrique Garrido, que es quien ha entendido en este negocio, le espuse la situacion i le pregunté si estaria dispuesto a bajar el precio de la casa. Me contestó que o se le daban los 200,000 pesos estipulados, o no la vendia.

Era lo que tenia que decir.

El señor VIDELA (Presidente).—A segunda hora debe reunirse la Cámara en sesion secreta.

Suspenderemos por un momento la sesion a fin de que se despejen las galerías.

El señor ROBINET.—¿I por qué, con el asentimiento de la Cámara, no ponemos término a este negocio?

El señor OSSA.—Yo tengo el sentimiento de oponerme.

La segunda hora de este dia se ha dedicado siempre a las solicitudes particulares, i hoi debemos hacerlo con tanta mayor razon cuanto que nos quedan solo unos pocos dias de sesiones ordinarias.

El señor IBAÑEZ.—Pido que se cumpla el Reglamento que ordena que, terminada la discusion de un negocio se voten las indicaciones formuladas.

El señor VIDELA (Presidente).—Si el señor Ossa retira su oposicion, podemos continuar discutiendo este asunto.

El señor OSSA.—Yo retiraria mi oposicion si la discusion no hubiera de prolongarse mas de un cuarto de hora.

El señor VIDELA (Presidente).—En esa inteligencia, continúa la sesion pública.

¿Algun señor Diputado desea usar de la palabra?

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Entiendo que ya no tiene objeto la indicacion del honorable Diputado por Temuco para postergar este asunto hasta tener conocimiento del contrato de compra.

El señor PLEITEADO.—Mi indicacion ha quedado retirada de hecho, por haberse traido el contrato.

El señor VIDELA (Presidente).—En votacion el informe de la Comision de Gobierno.

Fué desechado por 34 votos contra 21, habiéndose abstenido de votar dos señores Diputados.

El señor SANHUEZA LIZARDI, *(Al votar).*—Nó, señor, porque no lo creo procedente, i, ademas, porque el Gobierno ha dicho que no pide la espropiacion.

El señor BAÑADOS ESPINOSA.—Ahora hai que poner en votacion el contrato.

El señor VIDELA (Presidente).—Ha estado en discusion solo el informe que se acaba de votar.

No se ha hecho indicacion alguna en otro sentido.

El señor BAÑADOS ESPINOSA.—Pero si es precisamente el proyecto del Gobierno, informado, lo que ha estado en discusion.

El señor DÁVILA BAEZA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Talvez no me he espresado

con suficiente claridad. Lo que he pedido es que la Cámara se pronuncie sobre el mensaje del Ejecutivo.

El señor VIDELA (Presidente).—Interpretando las indicaciones que se han hecho en el sentido de que la Cámara desea pronunciarse sobre el proyecto del Gobierno relativo a este asunto, lo pongo en votacion.

El señor VIAL UGARTE.—Pido votacion nominal.

Votado el proyecto del Gobierno resultó rechazado por 47 votos contra 5, habiéndose abstenido de votar tres señores Diputados.

Votaron por la afirmativa los señores:

Bannen, Pedro
Bascuñan, Ascanio
Délano, Alfredo
Délano, Eduardo
Mac-Iver, David

Votaron por la negativa los señores:

Alfonso, Paulino
Balmaceda, Rafael
Bañados Espinosa, Julio
Barriga, Juan Agustin
Bello Codecido, Emilio
Boizard, Cárlos
Campo, Máximo (del)
Concha S., Cárlos
Correa S., Juan de Dios
Corbalan Melgarejo, Ramon
Díaz B., Joaquin
Edwards, Eduardo
Errázuriz, Javier
Ferrada, Manuel Francisco
González, Juan A.
González E., Nicolas
Herboso, Francisco J.
Ibáñez, Maximiliano
Irarrázaval, Cárlos
Lámas, Alvaro
Lazcano, Agustin
Mira, Juan José
Montt, Pedro
Mundt, Santiago
Ortúzar, Daniel
Palacios, Cárlos A.
Pinto Agüero, Marcial
Pleiteado, Francisco de P.
Prieto Hurtado, Joaquin
Risopatron, Cárlos V.
Robinet, Cárlos T.
Salinas, Manuel
Sanhueza Lizardi, Rafael
Scotto, Federico
Silva Cruz, Raimundo
Silva Ureta, Ignacio
Silva Vergara, J. Antonio
Subercaseaux, Julio
Valdes Cuevas, Florencio
Vázquez, Erasmo
Velázquez, José
Velázquez, José Domingo
Vergara, Luis A.
Vial Ugarte, Daniel
Videla, Eduardo
Walker Martínez, Joaquin
Yáñez, Eliodoro

Se *abstuvieron de votar los señores:*

Edwards, Guillermo
Ossa, Macario
Matte Pérez, Ricardo

(*Durante la votacion*):

El señor ALFONSO.—Voto que nó, porque ha habido acuerdo en considerar exajerado el precio.

El señor CONCHA.—Nó, porque fué tasada en 124,000 pesos i salió a remate por 160,000 pesos, sin que hubiera postores.

El señor MAC-IVER (don David).—Sí, por tratarse solo de una autorizacion que no obliga al Gobierno por una suma determinada.

El señor PALACIOS.—Nó, por las razones dadas por el señor Concha.

El señor SANHUEZA LIZARDI.—Por las razones dadas por el señor Concha, voto nó.

El señor VIDELA (Presidente). —Van a despejarse las galerías para constituirnos en sesion privada a fin de despachar solicitudes particulares.

SEGUNDA HORA

Constituida la Sala en sesion privada, se pasó a tratar de asuntos de interes particular.

JORJE E. GUERRA,
Redactor.