

ADMINISTRACION DE FERROCARRILES

POR

DOMINGO VÍCTOR SANTA MARIA

Ingeniero

(Continuacion)

§ III.—*Compañías con garantías de interes fijo*

La construccion i explotacion de las líneas férreas puede hacerse por compañías concesionarias que exigen se les garantice un interes fijo para los capitales que van a invertir en la construccion.

Este sistema tuvo su oríjen en Francia, y puede prestar mui buenos servicios siempre que al hacer las concesiones se tomen las precauciones necesarias para asegurar un buen control de los servicios.

En Francia las líneas principales de la red fueron concedidas a las compañías por un término de noventa i nueve años, quedando estas compañías obligadas a explotar no sólo las líneas que entónces tenian en servicio, sino tambien las nuevas que se construyesen por cuenta del Estado. A la terminacion de la concesion, el Estado tomará posesion de las líneas construidas; i puede aun no esperar ese plazo, pero en ese caso tiene que comprar las líneas que hayan sido construidas por las compañías.

Las diferentes compañías que en un principio fueron constructoras i explotadoras de las primeras líneas i que despues pueden ser simplemente explotadoras de las líneas que haya construido el Estado dentro de su esfera de atraccion comercial, se establecieron con el concurso financiero del Estado, por cuanto en el caso en que el producido de la explotacion fuese insuficiente para pagar los intereses de las acciones i bonos que emitian, e Estado da los fondos *para asegurar un interes mínimo fijado de antemano*, debiendo estas sumas ser consideradas como anticipos i ser reembolzadas por las compañías cuando las entradas del tráfico *superen este mínimo*.

Este es el principio fundamental de las *compañías con garantía de interés fijo*.

En cambio de estas garantías el Estado conserva *el control de la ejecución de las líneas i de todos sus servicios en cuanto se relacionen con el público* i, al mismo tiempo *un control financiero* para poder juzgar de las ganancias i conocer la efectividad de los gastos, en caso que se exija las cuotas correspondientes para repartir los intereses mínimos a las acciones i bonos emitidos.

La construcción i explotación por compañías con interés fijo garantido tiene sus ventajas i sus inconvenientes; trataremos de ponerlos en relieve para que se pueda comparar este sistema con el anterior.

La construcción de las líneas por las compañías, sólo puede tener ventajas cuando se pueden contratar con ellas a sumas alzadas, que correspondan realmente con el valor de las obras por ejecutar: fuera de esos casos, jeneralmente le convendrá mas al Estado recurrir a la licitación para ejecutar sus líneas férreas. Las compañías tendrán o nó interés en presentarse a las licitaciones segun la importancia de la nueva línea que se va a construir: si son ramales secundarios, en jeneral no tendrá interés en distraer su personal en la construcción i sólo los tomará fuera de licitación, por las sumas *que su personal técnico le recomiende*, procurándose naturalmente obtener en esos trabajos una ganancia dada. Pero el Estado si ve que en la licitación sólo se presentan firmas de poca responsabilidad, le será mas ventajoso entenderse con las compañías.

Cuando se trata de líneas de interés jeneral, las compañías, por interés propio, se presentarán como concurrentes a las licitaciones, i el Estado sólo tendrá la dificultad de escoger entre los licitadores estraños a las compañías.

Si consideramos los servicios de la explotación, la administración por compañías tiene la ventaja *de dar preferencia a la cuestión comercial* sobre todas las demas, por consiguiente, son las mas interesadas en servir bien al público, *que no hai duda es el principal objeto que deben tener los ferrocarriles como vías de comunicacion*.— Los intereses de las compañías son similares con los del público i muchas veces le convendrá multiplicar los trenes i bajar sus tarifas al *mínimum* ya que sus ganancias resultan de aumentar su tráfico: todo el mundo sabe que los gastos de explotación no son proporcionales al tráfico, por consiguiente, con los mismos gastos o poco mayores, se tendrán mayores ganancias mientras mayor sea el tráfico. Los directores *comerciales*, harán entonces lo posible por atraerse ese tráfico.

Por consiguiente, parece que este es el mejor modo de dar a la explotación de una línea férrea, el carácter público i comercial, sin recurrir a las influencias gubernativas i sin que se hagan sentir en ella los vaivenes de las evoluciones políticas, i sin embargo, asegurando un resultado financiero satisfactorio, si la administración se hace prudencialmente i *el control es eficaz e idóneo*

Los inconvenientes que se le reprochan a estos sistemas son generalmente dos: primero, si los directores de las compañías ven que con el *mínimum* de interés garantido por el Estado los accionistas quedan contentos por cuanto es ese el interés corriente de los negocios de acciones i bonos en las bolsas comerciales, ¿qué interés pueden tener en modificar i mejorar los servicios? El hecho es efectivo; las compañías pueden perder el interés por mejorar los servicios puesto que, esploten bien o esploten mal, las acciones *ganan lo mismo*.

Este defecto, que es de capital importancia, se corrige con el *buen control*, como se ve en las compañías europeas; i con las facultades que puede reservarse el Estado de exigir un cierto número *mínimum* de servicios, *mínimum* que no es fijo sino que está en relacion con el tráfico. A mas de eso, hai otra manera de *hacer perder la indiferencia* que *prima facie* puede producir un interés de garantía, i es que el control al estudiar las entradas i gastos de la administracion para deducir los *líquidos* que han de aplicarse al pago de los intereses, adopte una fórmula que *estimule* los servicios, es decir, que deje realmente a las compañías *gananciales proporcionales al aumento del tráfico sin que por esto el Fisco deje de beneficiarse con este mismo hecho*. En una palabra, *asociar* a las compañías en el aumento de ganancias que provoca el aumento del tráfico.

El segundo inconveniente que se le encuentra al sistema de compañías con intereses fijos, es que los servicios de los intereses *son muy onerosos para el Fisco a medida que aumenta el largo de la red de líneas*. El hecho es efectivo, por cuanto despues de construidas las líneas de primer orden que son las verdaderamente remuneradoras, si se sigue esplotando las de segundo orden bajo la misma base, es casi seguro que el Fisco tendría siempre que soportar los servicios de los intereses mínimos garantidos.

Este defecto, que fué puesto en evidencia por el abuso que hizo la administracion francesa durante algun tiempo al ordenar la construccion i esplotacion de muchas líneas mediante garantías fijas, se corrige i se ha corregido en la práctica de una manera eficaz. En primer lugar, es evidente que los gobiernos cuando no tienen que atender con sus presupuestos a los desembolsos inmediatos de los gastos de construccion de una línea férrea, sino simplemente a los intereses del capital, se encuentran tentados por razones políticas o de otra naturaleza a abusar de estas franquicias: i despues, cuando se ve por las sumas que han comprometido al Erario, en servicio de deudas, es cuando se viene a *notar el abuso*. Esto se corrige impidiendo que los gobiernos puedan hacer esos contratos i no autorizando la construccion de líneas nuevas, sino cuando *sus gastos puedan ser atendidos por los presupuestos ordinarios o por leyes especiales que arbitren los fondos de construccion*. Basta eso para corregir el abuso, salvo que los parlamentos i los gobernantes *sean tan irreflexivos* que lleven voluntariamente a un país a la bancarota, haciéndolo contraer compromisos superiores a sus recursos. Esos desmanes no se pueden corregir con ningun régimen administrativo.

Se ve por lo anterior que los defectos de este sistema son fáciles de corregir o atenuar sensiblemente en la práctica i por eso es que es el mas adoptado a la fecha en casi todas partes. Nosotros *hemos abusado* de este sistema: nuestro parlamento ha hecho muchas concesiones de líneas férreas garantizando un interés fijo i *mínimum* a los capitales invertidos; pero en jeneral las compañías concesionarias *han abultado el capital de*

primera instalacion i por consiguiente se han asegurado ya no el 4 o 5% sino el 10% por lo ménos.

La concesion mejor estudiada en este sentido ha sido la del ferrocarril de los Rios de Curanilahue, por cuanto fija el capital de inversion en condiciones prudenciales, pero tiene siempre el defecto de no tener amortizacion, es decir el Fisco sirve los intereses sin llegar jamas a ser el dueño. Ademas la intervencion *del control*, es mui deficiente por cuanto se limita a la aplicacion de la Lei Jeneral de Policía de Ferrocarriles que es mui deficiente en materia de control financiero: i es en este caso el mas interesante *i el que decide de las sumas anuales que forman el gravámen del Estado*.

Como este sistema de las compañías tuvo su oríjen en Francia, voi a esponer sumariamente en que consiste *la organizacion de estas compañías*.

Las compañías de ferrocarriles son *Sociedades financieras* cuyo capital se encuentra representado jeneralmente de dos maneras: por *acciones* que dan derecho a un interes fijo, pero a un *dividendo variable*: i por *obligaciones*, que en el curso de este artículo he llamado siempre *Bonos*, puesto que desempeñan justamente el mismo papel que nuestros Bonos Hipotecarios, con obligaciones *de interes fijo sin dividendos*. Estas dos clases de títulos tienen una *amortizacion periódica*, puesto que la Compañía en noventa i nueve años entrega sus existencias, etc., al Fisco.

El capital de los *Bonos* u *obligaciones*, como las llaman en Europa, se encuentra garantizado *por el valor de las líneas*; es decir que las líneas se encuentran hipotecadas a favor de los tenedores de estos bonos i dichos tenedores de bonos no corren ningun riesgo por las perturbaciones de la administracion, así como los tenedores de los bonos de la Caja Hipotecaria o del Banco Hipotecario de Chile, no corren ningun riesgo por las pérdidas o gananciales que tengan estas instituciones segun su administracion.

La administracion de las compañías *está confiada esclusivamente a los accionistas*, como pasa en toda sociedad financiera corriente. Cada año los accionistas se reunen en asamblea jeneral i tienen un voto por un cierto número de acciones: así por ejemplo:

El Norte.....	un voto por cada	40 acciones
» Este.....	» » »	40 »
» Oeste.....	» » »	20 »
» Orleans.....	» » »	40 »
» Paris-Lyon.....	» » »	40 »
» Mediodia.....	» » »	20 »

Las asambleas no son válidas si no se constituyen encontrándose representado un mínimun de acciones, que varía segun los acuerdos que se quieren tomar, como pasa tambien con todas las sociedades financieras que tienen que poner cortapizas en sus estatutos para alejar las probabilidades de golpes de audacia de un grupo de accionistas. Esta asamblea procediendo por voto (nunca por aclamacion, etc.), renueva su Consejo de Administracion, fija los dividendos que se han de repartir a los accionistas cuando las entradas de la línea superan al interes mínimo garantido.

Para ser consejero se exige tener por lo ménos cien acciones que no pueden ser

transferidas mientras se desempeña ese cargo. Este consejo, es el que contrata i atiende el *personal técnico* del servicio; fija los presupuestos de gastos; hace los contratos de compra de materiales; autoriza las compras i ventas de los artículos que hayan quedado disponibles; coloca los fondos que se van acumulando, etc., etc.

Los consejos jeneralmente se reunen una vez al mes, i para la marcha corriente de la administracion delegan sus funciones en cierto número de sus miembros que forman el Comité Directivo. Este Comité en la Compañía del Norte, se compone de ocho miembros: en el Este de siete, en las compañías de Lyon, Orleans i Mediodia, es un director residente en Paris i otro en Burdeos u otro punto.

Lo anterior basta para poner de relieve que estas líneas son administradas *como empresas privadas* que tratan de sacar el mejor beneficio de la explotacion, para repartir el mejor dividendo posible a sus accionistas, i basta eso para que sean superiores a las administraciones del Estado.

Hemos dicho que la principal objecion que se hace al régimen de las compañías subvencionadas con intereses mínimos fijos, es *el control de los gastos de explotacion*, para deducir las ganancias líquidas del servicio; i que por otra parte, si ese control se aplica *rigurosamente quita toda iniciativa a los administradores, porque les es indiferente administrar bien o mal*, si siempre han de sacar el minimum garantido por el Estado i nunca, tienen opcion a mayores ganancias que aumenten *los dividendos a los accionistas*. Por consiguiente, que la *dificultad efectiva*, de este sistema se encuentra en *la fórmula que se aplique para deducir los gastos de explotacion* de las entradas brutas jenerales de la empresa.

Es evidente que, con un buen control i con personal idóneo que lo ejercite, se llegará siempre a tener el monto de los gastos efectivos de la explotacion; pero, todos los Gobiernos se han convencido que para llegar a esos resultados se necesita hacer fuertes gastos para mantener un personal de control *numeroso i de la competencia suficiente*; i que, en la práctica, como se trata de *estimular el buen servicio*, i por consiguiente no quitar todas las ganancias que produce el aumento del tráfico, vale mas buscar fórmulas sencillas por las cuales el control pueda determinar la parte de las entradas brutas *que considera como gastos de explotacion*, en lugar de determinar *los gastos efectivos* mediante un control severo i estricto.

Si esas fórmulas, aun tomando en cuenta que los gastos no son proporcionales con el aumento de tráfico, dejan márgen de ganancial a las compañías, es evidente que ellas tendrán interes en aumentar su tráfico i por consiguiente en explotarlos bien para repartir mejores dividendos que el interes *mínimo* garantido.

Si en lugar de fijar propiamente los gastos de explotacion, fijamos las entradas o en otros de términos lo que podrian pagar *de arriendo* esas compañías por las líneas que van a explotar, llegaremos al mismo resultado: i es eso lo que mas conviene i partiendo de esa base es tambien como los Gobiernos o Municipios han entregado despues a las compañías *en arriendo por decirlo así*, los servicios de las diferentes líneas que han consruido por su propia cuenta.

Todos los administradores están de acuerdo en que los *gastos efectivos* del transporte

etc., no crecen proporcionalmente al tráfico i por consiguiente, que se pueden representar aproximadamente por una ecuacion de la forma.

$$G = a + b R,$$

siendo a i b dos coeficientes constantes i R las entradas brutas de la línea.

Si esta fórmula representa los gastos efectivos, es evidente tambien que, poniendo coeficientes adecuados, representará *renta efectiva*, o sea el *arriendo que se puede pagar* por una línea.

Pero esta fórmula tiene sus inconvenientes i por eso vamos a estudiarla mas en detalle, ya que probablemente, para mejorar la administracion de nuestros Ferrocarriles del Estado se necesita llegar al arrendamiento de nuestras líneas.

La forma de binomio dada para determinar los gastos de una explotacion no puede ser exacta si los coeficientes a i b se mantienen constantes, cualquiera que sea el tráfico. Así pongamos un ejemplo, segun Mr. Noblemaire, en Francia osilan para muchas de las líneas en un término medio de:

$$G = 1800 f + \frac{1}{3} R.$$

siendo G = los gastos de explotacion por km., i R = las entradas brutas por km. Manifiesta que esta fórmula no puede convenir cualquiera que sea el valor de R : ella es buena para cuando las entradas brutas kilométricas de la línea son mas o menos de 3000 francos, pero da resultados falsos con entradas superiores o inferiores. Si consideramos la fórmula $G = 2.500 + \frac{1}{4} R$ en la cual se eleve el término constante i se disminuye el coeficiente de R , da naturalmente resultados mui elevados para las líneas de poco tráfico: así para líneas de 1.200 francos de entrada bruta por 1 k. da 2 800 francos como gastos de explotacion, lo que seria inadmisibile: i para líneas con 6.000 a 8.000 francos de entradas brutas por kilómetro daria, como valores de $G = 4.000$ i $G = 4.500$ francos lo que no es exajerado como máximum.

Si se toma por el contrario como fórmula:

$$G = 750 f + \frac{3}{4} R.$$

con el término constante mui débil i el coeficiente de R mui fuerte, dará resultados mui débiles para las entradas kilométricas de poco monto, como *p. e.* para $R = 1.200$ francos, $G = 1.650$ que es cifra insuficiente como mínimum: i para entradas fuertes $R = 5.000$ a 8.000 francos daria $G = 5.250$ i 5.750 valores evidentemente exajerados. Además la primera fórmula $G = 2.500 + \frac{1}{4} R$, tiene el grave inconveniente de no interesar lo suficiente al concesionario para hacer aumentar las entradas brutas puesto que solamente la cuarta parte de los gastos no mas le serian abonados. La otra fórmula no tiene este inconveniente, pero da cifras mui altas cuando las entradas son fuertes.

Haciendo un exámen de las estadísticas francesas M. Noblemaire, llega a las fórmulas siguientes:

R comprendido entre fr. 1.000 a 3.000.....	G= 250 + $\frac{3}{4}$ R
R » » » 3.000 a 5.000.....	G= 1.000 + $\frac{1}{2}$ R
R » » mas de fr. 5.000.....	G=2.000 + 0,30 R

Serian estos coeficientes justamente los que se tendrían que estudiar entre nosotros, en caso de arrendamiento de los Ferrocarriles del Estado i, naturalmente, hacerlos variar según las secciones de la red i en relacion con sus entradas kilométricas.

Si se quiere determinar los gastos de explotación con mas exactitud, o bien si el Estado quiere tener mas intervencion aun en la formacion de tarifas, deben formarse éstas controlando debidamente los gastos de explotación que deberian ser reembolzados a las compañías i fijar cifras máximas por medio de la fórmula:

$G = a + b R v + c R m + d V k + e M k + f K$, en lo cual $a - b - c - d - e - f$ son coeficientes determinados en cada caso por las estadísticas; i

$R v$ = entrada del tráfico de pasajeros;

$R m$ = » » de mercaderías;

$V k$ = número de pasajeros kilométricos;

$M k$ = » de toneladas kilométricas de mercaderías;

K = » de kilómetros recorridos por los trenes durante el año.

Como esta última fórmula es de aplicacion difícil donde las estadísticas son mui deficientes, como pasa entre nosotros i las fórmulas jenericas dadas por M. Neblemaire son demasiado globales; cuando se trató del arrendamiento de la primera seccion de los Ferrocarriles del Estado, recomendé al Ministerio no una fórmula única, sino dos similares

$$\begin{aligned} \gamma &= a + b p. & R &= \gamma + \gamma' \\ \gamma &= a' + b' t. \end{aligned}$$

es decir que se calcularian separadamente los gastos de explotación que se abonarian a las compañías: γ correspondiente a los pasajeros p i γ' correspondiente a la toneladas t movilizadas durante el año; los coeficientes a i b , i a' i b' , se estudiarian por las estadísticas para cada seccion.

Las demas condiciones de arrendamiento, se refieren naturalmente al resguardo de la línea, equipo, etc, que se entregue a las compañías i al *minimum del servicio* que debe pedir el Estado (ver anexo.)

§ IV.—Concesiones con garantías fijas

En estos casos, puesto que los gobiernos o los municipios dan sumas fijas por kilómetro de via que se explote, sea por una sola vez, como reembolso de todo o parte del capital invertido, o sea como *prima de explotación*, durante los cinco o diez primeros

años del servicio, evidentemente, no se necesita que el Estado o los municipios ejerzan ningun control financiero sobre las compañías concesionarias. Basta fijar las condiciones *mínimas* del servicio que tienen que cumplir i los artículos complementarios que falten en la Lei Jeneral de Policía de Ferrocarriles i que sean necesarios en estos casos, segun las rejiones i zonas que se sirven, para asegurar el buen servicio en todos sus detalles.

Pero; es evidente tambien que bajo este réjimen, sólo se podrá esplotar líneas que por sus condiciones de trazado sean relativamente poco costosas i que aseguren los acarreo entre centros industriales, etc., *que estén llamados a dar un tráfico futuro muy fuerte*. En esas condiciones, las compañías recibiendo una ayuda durante los primeros años de esplotacion, ya sea como prima de los servicios, ya como amortizacion violenta de una parte del capital invertido, podrán despues asegurar a sus accionistas buenos dividendos.

Los defectos que se le encuentran a este sistema son dos: primero, que las sumas invertidas como primas anuales, o bien dadas de una sola vez, como amortizacion de los capitales invertidos *no estimulan despues el buen servicio* de las líneas: toda la ventaja que se puede sacar de ellos, es cierta intervencion de los gobiernos o municipios para la formacion de tarifas. El otro inconveniente que se encuentra al sistema, es que con él nunca pueden los gobiernos o municipios que dan las subvenciones llegar a ser propietarios de las líneas.

El sistema de subvenciones a fondos perdidos, de cualquier manera que se le considere, es evidente que es mas desventajoso que el de garantía de intereses, cuando éste se practica como en Francia; es decir, cuando justamente esta garantía hace que al cabo de cincuenta a noventa i nueve años las líneas pasen a poder del Estado. Si la garantía de intereses se hace como en muchas de nuestras leyes de concesiones, sin ese requisito, el auxilio a las compañías de una prima fija, a fondo perdido, habria sido probablemente mas económico para el Erario Nacional. Nuestros lejisladores han desvirtuado por completo el réjimen de garantia de intereses, al no estipular que esta franquicia dada por nuestro Gobierno i que permite a los concesionarios encontrar el crédito suficiente para obtener los capitales, debe pagarse con la limitacion del uso durante un tiempo *mas que suficiente* para que con las ganancias de la esplotacion se amorticen por completo los capitales invertidos; i despues de ese tiempo, las líneas pasen a ser fiscales.

Es evidente que si las líneas subvencionadas temporalmente o que sólo se han subvencionado por una sola vez no tienen un tráfico suficiente, cuando se acaba la subvencion llevan a la ruina a las compañías concesionarias; pero, como ellas han creado intereses comerciales dando facilidades a algunas provincias o centros comerciales, ántes que venga esa ruina, conducen jeneralmente por caer en manos del Estado quien las compra por un precio muchas veces nominal. Este es otro peligro, por cuanto, construidas directamente por el Estado, jeneralmente le habrian costado ménos que el precio de compra *mas las sumas que entregó como primas a fondo perdido*. El Estado hace por eso jeneralmente mal negocio acordando estas subvenciones.

§ V.—*Concesiones mistas*

En jeneral las concesiones mistas no difieren sustancialmente de los tipos que hemos examinado anteriormente i se llaman mistas, porque los gastos que ocasionan los intereses garantidos o las primas de explotacion no los soporta solamente el Fisco.

Cuando se construyen líneas secundarias, es evidente que si bien las líneas jenerales de la red ganan con ello, no son ellas las que tienen el mayor beneficio sino las localidades o provincias directamente servidas. De ahí que casi siempre en Europa estas líneas se construyan mediante la intervencion fiscal i municipal correspondiente.

Difícil i casi imposible es fijar qué parte corresponderia al Fisco i cuál a los Municipios de la zona directamente servida, i tanto mas difícil cuanto en muchas ocasiones las provincias directamente servidas son pobres i por esa misma razon hai que abaratarles luz gastos de trasporte de sus productos agrícolas o industriales.

La compañía de ferrocarriles vecinales de Béljica se ha fundado justamente para fomentar estas líneas secundarias aunando las acciones aisladas de los diversos Municipios i las fiscales mediante una reglamentacion bien definida. Sus resultados benéficos no han tardado en hacerse sentir: hoi Béljica es el país que cuenta con mayor número de estos servicios. Detalles de esta institucion que es francamente ayudada por el Estado Belga, se encuentran publicados en varios artículos de los ANALES DEL INSTITUTO DE INJENIEROS DE CHILE, de Mayo de 1892 i siguientes: (Estudio sobre los ferrocarriles vecinales i secundarios) hecho por el que suscribe; por eso me bastará ahora recordar que esa compañía despues que construye i dota las líneas con equipo suficiente para su explotacion, *las arrienda* con fórmulas análogas a las de las líneas principales, pero cuyos coeficientes varían con las entradas brutas como sigue:

Hasta los 2.000 francos de entrada bruta kilométrica el arrendamiento es igual a R es decir a las entradas.

De 2.000 a 5.000 francos $G = 1.500 + 0,30 R$.

Mayor de 5.000 francos $G = 500 + 0,50 R$.

Estas fórmulas suponen que en los ferrocarriles secundarios los gastos de explotacion aumentan mas para entradas superiores a 5.000 francos por kilómetro, que para las inferiores a estas cifras. Estas fórmulas tienen los mismos inconvenientes que las otras, por eso convendrá siempre estudiar bien sus coeficientes para adoptarlos a los casos locales.

Entre las combinaciones mistas se encuentran tambien aquellas en que una parte del vecindario o algunos industriales dan sumas mas o ménos fuertes, a fondo perdido, a las compañías concesionarias en cambio de franquicias como ser: paraderos o estaciones en puntos determinados, derechos o desvíos hasta el interior de los establecimientos, etc.; franquicias que, en jeneral, no dañan el servicio de estas líneas secundarias cuando son concedidas prudencialmente. Por el contrario, puesto que estas líneas secun-

darias están llamadas a fomentar los servicios locales, es natural que tengan sus estaciones i paraderos bastante próximos unos de otros i vayan a buscar la carga aun dentro de los establecimientos industriales; si no lo hiciesen así, perderían en parte la utilidad lejitima que el vecindario debe esperar de ellas,

§ VI. — *Líneas particulares*

Nada hai que observar respecto de las administraciones de las líneas particulares que no solicitan de las autoridades públicas *mas que el permiso* para proceder a su ejecucion.

La Lei Jeneral de Policía de Ferrocarriles contempla todas las relaciones que deben tener esas sociedades con las autoridades locales, tanto para dar las garantías necesarias para la seguridad del tráfico, como para deslindar las responsabilidades en casos de accidentes.

Sólo debo llamar la atencion sobre un punto.

Es corriente, cuando se presenta una de estas solicitudes a nuestro Congreso, que su despacho se haga sin ninguna formalidad; aun sin tener *ni siquiera un derrotero fijo para la línea que se concede*.

Este hecho me parece abusivo: la constitucion garantiza la inmunidad de la propiedad privada, i las leyes de espropiacion *sólo deben concederse con causa justificada*. Es cierto que es causa justificada favorecer a industriales que no trepidan en hacer fuertes desembolsos por tener facilidades de trasportes; pero, pasa en esto lo mismo que con las servidumbres de los canales, *los trazados de esas líneas deben ser las menos onerosas para los particulares*, que van a ver espropiadas partes de sus predios: *luego ¿cómo autorizar líneas cuando aun no se sabe por dónde van a pasar? ¿cómo autorizar espropiaciones que pueden ser la rruina de un propietario?*

Nuestro Congreso, debería exigir a los que hacen tales peticiones que por lo ménos presenten el ante-proyecto de los trazados; de otro modo, hai poca lójica, puesto que se autorizan las espropiaciones a ojos cerrados.

Algunos de estos concesionarios piden franquicias aduaneras para las internaciones de sus materiales, etc. i se conceden estas franquicias que representan a veces algunas sumas, sin que se intente pedir ningun servicio al concesionario en cambio de ellas: mas tarde, cuando las líneas estén construidas, el *Fisco tiene que pagar la conduccion de las balijas del correo* por estas líneas a las cuales les ha regalado, a fondo perdido, algunos miles de pesos en liberacion de los derechos aduaneros. Tampoco hai lójica en ello. Es evidente, que lo ménos que se puede exigir a un concesionario que pide franquicias aduaneras, es la conduccion gratis de todas las balijas del correo; i si dado el largo de la línea, las liberaciones son de gruesa cantidad, seria necesario que el Fisco se compensase aun teniendo otros derechos a mas de los del correo: como ser, la conduccion gratis de los reos i sus guardianes que por disposiciones judiciales tienen que trasladarse de un punto a otro; u otras similares.

ANEXO

MINUTA DE BASES DE ARRENDAMIENTO DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO, PRESENTADA POR DON DOMINGO V. SANTA MARÍA AL MINISTERIO DE INDUSTRIA I OBRAS PÚBLICAS.

ART. ... El Supremo Gobierno procede a arrendar las líneas de.
 de los Ferrocarriles del Estado, por el término de
 (los contratos europeos son de 40 a 90 años). Las líneas, con todos sus edificios, etc., etc., serán entregadas a los arrendatarios bajo inventario; i a la espiracion del plazo, el valor de la línea férrea, del material rodante, de los edificios, entregados, cierros de las estaciones, i demas dependencias, etc., deberá ser, por lo ménos igual a aquel con que figuran en los inventarios, mas las mejoras, etc., que se hayan establecido por artículos especiales del contrato de arrendamiento.

ART. ... Los arrendatarios deberán respetar la Lei de Policía de los Ferrocarriles, i los Reglamentos Administrativos que se dicten determinando medidas i disposiciones que se tomen para garantir la seguridad del tráfico, i la conservacion de los Ferrocarriles i sus dependencias; (en los contratos europeos el Ministerio no renuncia a la supervijilancia del tráfico i de la conservacion de la vía, por eso se reserva el derecho de reglamentar estos puntos administrativamente. Esos reglamentos no se pueden dictar sin el concurso del Consejo de Puentes i Calzadas, i de un representante de los arrendatarios. Yo no sabria porque reemplazar el Consejo de Puentes i Calzadas, que es una corporacion en la cual no solo hai funcionarios injenieros, como pasa con nuestro Consejo de Obras Públicas, sino que forman parte de él abogados i estadistas. Lo que mas se le puede asemejar seria la reunion de los Consejos de Obras Públicas i de Defensa Fiscal. Pero, de todos modos, reservándose el Ministerio el derecho de dictar esos Reglamentos despues se resolveria a que corporacion le corresponde esto.)

ART. ... El Supremo Gobierno se reserva el derecho de controlar, como lo estime mas conveniente, el estado de la via, de las medidas de seguridad tomadas para la marcha de los trenes, el estado de conservacion de los edificios, equipo, etc., i los arrendatarios tendrán que dar todas las facilidades a los agentes del control administrativo. (No porque los Ferrocarriles esten arrendados el Supremo Gobierno debe quedar a merced del arrendatario; el Ministerio debe por eso, poder mandar sus delegados para que visiten las líneas arrendadas, i vean que no las destruyen i esplotan de cualquier manera, sino dando seguridades al público. Como el Supremo Gobierno puede compeler a los arrendatarios por medio de los reglamentos administrativos, cuando los informes de los delegados sean desfavorables, se deberá poder tomar las medidas necesarias para corregir esos defectos que hayan sido palpados.)

ART. ... Ningun particular o Sociedad podrá presentar propuestas para el arrendamiento de los Ferrocarriles del Estado, sin que préviamente haya sido calificado i acep-

tado por el Ministerio de Industria i Obras Públicas. (No se puede admitir que un cualquiera se haga arrendatario de la via de trasportes mas importantes de una Nacion, por eso los Gobiernos que arriendan sus ferrocarriles han tomado la precaucion de calificar i aceptar préviamente a aquellos que pretenden hacer propuestas para el arrendamiento, para evitarse contratiempos, i a veces hasta complicaciones diplomáticas, puesto que no es posible que vengan a arrendar los ferrocarriles compañías que pueden venir con intereses dominantes, ajenos al pais, o antagónicos, i ménos aun si pretenden hacer valer sus pretensiones por la via diplomática. Con la disposicion que el Ministerio califique i acepte al proponente, si se teme alguna complicacion, basta con que el Ministerio no acepte al proponente i se salvan las dificultades.)

ART. ... Serán motivos de preferencia:

1. La propuesta que dé mayores garantias para la conservacion de las líneas, i todas sus dependencias, edificios, etc., etc., i que conjuntamente propongan el mejor servicio de carga i pasajeros.

2. La que ofrezca dejar a favor, i sin gravámen para el Fisco, el mayor número de mejoras que haya introducido en la vía, edificios, etc., para poder mantener el tráfico en buenas condiciones a pesar del aumento presuntivo i natural del tonelaje de carga i del número de pasajeros movilizados en cada año.

ART. ... La fórmula del arrendamiento será dada por a mas $b p$ mas $c t$ igual arrendamiento anual.

Siendo a una cantidad constante que representará el mínimum del cánon anual, b i c dos coeficientes por los cuales se multiplicará el número de pasajeros p movilizados durante el año, i el tonelaje t de la carga movilizada en el mismo plazo. Es decir, los coeficientes b i c representarán la mayor o menor participacion que tenga el Fisco a medida que el tráfico de pasajeros i carga aumente. (Lo anterior se pone porque las entradas de una línea férrea bien administrada aumentan con el tráfico, i como los gastos no aumentan en la misma proporcion, las ganancias de los arrendatarios serian escesivas si pagasen sólo un cánon fijo anual. Hai administraciones europeas que hacen cambiar el monto de los coeficientes b i c a medida que aumenta el tráfico, pero entre nosotros, donde las estadísticas de ferrocarriles estan anotando constantemente pérdidas, no se puede pedir eso por ahora.

ART. ... Los trabajos de reparacion i conservacion de la vía, edificios, etc., deben hacerse de tal manera que satisfagan siempre las condiciones técnicas que rijan hoi dia para la enrielladura, construccion de puentes, alzas de curvas i ensanches, etc., en los Ferrocarriles del Estado, pudiendo el Ministerio hacer controlar estas circunstancias por medio de sus inspectores especiales, a los cuales los arrendatarios deberán dar toda clase de facilidades para estas inspecciones.

ART. ... Los arrendatarios deberán efectuar por su cuenta i riesgo todos los trabajos de conservacion de la via, renovacion de lastre, durmientes, enrielladura, limpia i ensanche de fosos, arreglo de los pasos a nivel, de los chaflanes de los cortes i terraplenes, mantencion en buen estado de los cierros i reposicion de los que se hayan destruido en absoluto, la conservacion de todos los edificios, talleres de maestranza, la conservacion de todo el equipo fijo de estaciones, como tornamesas, aljibes, etc., i de todo el material ro-

dante, i herramientas de diversas clases i destinadas a todos los servicios, en una palabra, la conservacion en estado de servicio normal de todos los bienes muebles e inmuebles que se le hayan entregado bajo inventario.

ART. . . Como para el buen servicio de la explotacion es necesario, a medida que aumente el tráfico ensanchar las estaciones i maestranzas, casas de máquinas, etc., mejoras con las cuales se beneficia el arrendatario durante todo el tiempo que tenga la línea, i el Fisco solo las beneficiará despues de concluido el arrendamiento, i como durante el tiempo esas mejoras han sufrido el deterioro debido al uso natural de ellas, el Fisco solo abonará, por este motivo, aquellas mejoras que se encuentren en estado de buen servicio al concluir el contrato, i valorizadas por una tasacion de peritos. Las que no esten servibles, o que se hayan ejecutado con el carácter de temporales no se abonarán.

ART. . . Los valores de los terrenos necesarios para los ensanches de las estaciones, serán abonados segun el monto de las espropiaciones. Los terrenos de los nuevos pozos de lastre o canteras que se hayan abierto se abonarán, cuando se reciban las líneas, i solo en la proporcion que sean utilizables para el Fisco. (Un pozo de lastre o cantera pueden agotarse en pocos años, i por lo tanto, quedar inutilizados ántes que se entreguen las líneas al concluirse el contrato; en estos casos el Fisco nada debe de por ellos, puesto que nada puede aprovechar i de su producto han beneficiado únicamente los arrendatarios.)

ART. . . Si para atender las necesidades del tráfico se hace indispensable tender la doble via, las condiciones del trabajo serán motivo de un acuerdo especial entre el Ministerio de Industrias i Obras Públicas i los arrendatarios (fijar las especificaciones técnicas i precio que el Fisco pague por estos trabajos).

ART. . . Los arrendatarios deberán colocar a su costo todos los guardas de los caminos públicos i particulares que esten actualmente en servicio, i los que segun la Lei de Policía de los Ferrocarriles, deban ponerse mas tarde, si hai nuevos caminos, etc., que crucen a nivel las líneas férreas.

ART. . . Los arrendatarios deberán efectuar por su cuenta i riesgo todos los servicios de la explotacion de las líneas arrendadas, dando todas las seguridades que exige la Lei de Policía de los Ferrocarriles, i las que en ningun caso podrán ser menores que las que existen actualmente en los Ferrocarriles del Estado.

ART. . . Todas las locomotoras que se compren por los arrendatarios, sea para aumentar el número de las existentes en servicio, o para reemplazar las que se hayan deteriorado, deberán ser construidas con los mejores materiales de su especie, i deberán llenar todas las exigencias impuestas en el Pliego de Condiciones de la Compañía del Norte Frances. Los tipos de las locomotoras serán siempre los mas adecuados para las líneas que van a servir. (No es posible que los arrendatarios traigan equipo con malos materiales, so pretesto que ellos son libres en la explotacion, porque las malas locomotoras están espuestas a constantes accidentes. Además, el Fisco no podria recibir el nuevo equipo si éste no es de primera clase. Para evitar esto, si no se quiere poner la cláusula anterior seria necesario que el Fisco quedase en libertad de no recibir el equipo malo al concluirse el arriendo. A falta de un buen pliego de condiciones para locomotoras, puesto que la Maestranza no lo tiene, he puesto el de la Compañía del Norte Frances, por considerarlo mui bueno.)

ART. ... Los coches de pasajeros con que se haga la explotación deberán ser, por lo ménos, con el mismo confort i condiciones de distribución i materiales de construcción, etc., que los en circulación actualmente en la línea arrendada; los trenes ordinarios deberán tener siempre las tres clases de carruajes: 1.^a, 2.^a i 3.^a clase; los expresos dos: 1.^a i 2.^a clase. No podrán bajo ningún pretexto suprimirse estas clases.

El Ministerio podrá exigir que, por lo ménos, un compartimento de cada clase, quede reservado exclusivamente para señoras que viajan solas i los conductores de los trenes serán responsables de que el público respete estos compartimentos tal como es debido.

ART. ... Los arrendatarios deberán respetar los itinerarios vijentes de los trenes de pasajeros, i sólo podrán variarlos parcial o totalmente, con la vènia del Ministerio. (Al decir los itinerarios vijentes hai que comprender tambien todos los trenes de la temporada o que corran en casos determinados, como pasa en las carreras de Viña del Mar; fiesta del 12 de Febrero en San Bernardo, etc.)

Todo tren de pasajero deberá llevar, sin cargo alguno para el Fisco, un carro correo, i los empleados que este servicio exija.)

ART. ... Los vagones de carga, animales, polvoreros i demas especiales, deberán ser, por lo ménos, de la misma calidad, en cuanto a sus materiales, a los actualmente en servicio en los Ferrocarriles del Estado. En cuanto a su capacidad, el arrendatario tendrá el derecho de estudiar cual es la mejor unidad para satisfacer su tráfico, i hacer rodar en la via el tipo que crea mas conveniente a sus intereses, siempre que el peso de este no fatigue indebidamente la via por el excesivo peso sobre las ruedas.

ART. ... Los arrendatarios efectuarán el acarreo de las mercaderías, etc., de acuerdo con las siguientes condiciones:

a) Estarán obligados a tener en sus oficinas receptoras i remisoras de carga, equipaje, etc., un personal idóneo i suficiente para que los despachos se hagan con exactitud i celeridad, para no retardar los servicios.

b) A medida que los bultos, cajones, maletas, etc., o animales, se presenten para su remision se tomará inmediatamente nota de ellos, registrando en las guías i boletos que se entreguen al remitente, i en el talonario que quede en poder del encargado del servicio, con todo detalle, su peso, marca, destinatario, remitente i número de órden de la etiqueta que se le debe pegar inmediatamente en la oficina remisoras; debiendo anotar tambien en la guia o boleto i en el talonario, con letra i número el valor del flete cobrado o por pagar. El boleto que recibirá el remitente firmado por el empleado de la bodega remisoras, i que es la copia de la guía i talonario, servirá de documento suficiente al portador para reclamar sus mercaderías, animales, encomiendas, etc., etc., i hará responsable a los arrendatarios de la entrega de las mismas mercaderías, animales, etc., etc., detalladamente descritas en el boleto; esta responsabilidad será de acuerdo con las disposiciones vijentes sobre las empresas de trasportes. (Código de Comercio i Lei de Policía de Ferrocarriles.)

c) Los trasportes se efectuarán siguiendo el órden riguroso de las inscripciones, salvo aquellos artículos que por su naturaleza tengan preferencia, en conformidad con las clasificaciones i reglamentos vijentes de los Ferrocarriles del Estado;

d) Si el lugar del destino de la carga se encuentra fuera de la seccion en poder de

los arrendatarios, (como en el caso de arriendo de la Seccion de Santiago a Valparaiso i se remite carga a Rancagua, por ejemplo) los empleados de los arrendatarios deberán entregar a los empleados de las otras secciones las mercaderías dejando constancia en los recibos respectivos del hecho de estar éstas en todo conforme con las guias. (En caso de no ser así, si hai pérdidas, no se sabria de quién era la responsabilidad.)

e) Los arrendatarios no están obligados a trasportar masas indivisibles que pesen mas de 6.000 kg. El transporte de esta clase de carga es facultativo i mediante arreglos especiales entre remitente el i los arrendatarios.

f) Las encomiendas, maletas, etc., tales como se encuentran definidas en los reglamentos vijentes en los Ferrocarriles del Estado, deberán remitirse a su destino por el primer tren ordinario de pasajeros, siempre que se hayan entregado en las oficinas remisoras por lo ménos con 15 minutos de anticipacion a la partida del tren. Los caballos ensillados que se remiten por los trenes ordinarios de pasajeros, deberán ser embarcados en el primer tren ordinario que salga, siempre que sean entregados con media hora de anticipacion a la salida del tren. Los equipajes i encomiendas que los remitentes deseen que se remitan por tren espreso, deberán pagar el recargo de tarifa del caso, i ser entregados en las oficinas remisoras por lo ménos 15 minutos ántes de la partida del tren.

g) Toda encomienda o carga que se remita por pequeña velocidad (*petit vitesse* de las líneas europeas) deberá salir de las bodegas remisoras por lo ménos cinco dias despues de su recepcion i su marcha no podrá ser inferior 125 km. por cada 24 horas de viaje.—(En Europa se exige la partida 48 horas despues de la recepcion, pero dada la falta de desvíos en las estaciones para las maniobras i la mala disposicion de nuestras bodegas, he creído que no se podia pedir la salida ántes de los cinco dias; actualmente sucede que los Ferrocarriles suelen tener hasta mucho mas de quince dias la carga en las bodegas remisoras i no tiene plazo alguno para el transporte.)

h) Deberán poner la carga, etc., a disposicion de los consignatarios a mas tardar al dia siguiente de la llegada de ésta a las estaciones de destino, i dos dias despues, cuando se trate de los ramales.—(Malecon de Valparaiso, Bodegas Unidas, etc.)

i) Podrán obligar al público a retirar sus mercaderías de las bodegas i patios de las estaciones, en las mismas condiciones i dentro de los mismos plazos i pagando los mismos bodegajes que los establecidos actualmente en los reglamentos vijentes de los Ferrocarriles del Estado.

j) El Ministerio, por medio de Reglamentos especiales, determinará las horas de servicio obligatorio para los arrendatarios, para las aperturas de las oficinas i dependencias de las estaciones i bodegas, etc., i a falta de este Reglamento les rejirá lo prescrito en los Reglamentos vijentes para los Ferrocarriles del Estado.

k) Rejirán para los transportes de carga i pasajeros, etc., las mismas tarifas i las mismas clasificaciones que se encuentren vijentes en los Ferrocarriles del Estado.

l) Los arrendatarios podrán despejar en menor plazo los patios de las estaciones; pueden encargarse ellos mismos, o por medio de agentes pero bajo su responsabilidad, del transporte de las mercaderías de sus patios i bodegas al domicilio de los destinatarios mediante las tarifas que publiquen oportunamente i que se encuentren a la vista del público en las oficinas de las estaciones. Estas tarifas deberán ser aprobadas por el Ministe-

rio. Los remitentes que deseen hacer uso de esta franquicia deberán declararlo al tomar el boleto de remision, detalle que debe estamparse en el boleto, guía i talonario, fijando el domicilio del destinatario. Cuando el destinatario hace uso de esta franquicia al ir a retirar su carga, los arrendatarios podrán demorar 18 horas en hacer este servicio. Los arrendatarios podrán celebrar convenios especiales con los remitentes para la entrega a domicilio. (Así por ejemplo, el dueño de un molino que recibe constantemente trigo, puede celebrar convenios especiales con los arrendatarios para facilitar la entrega o transporte de las mercaderías que sean consignadas a su molino.)

m) Los arrendatarios no podrán hacer ningun convenio de favor, ni ninguna modificacion en las tarifas vijentes, con ningun destinatario; si fueren sorprendidos en esto, tendrán como multa a favor del Fisco diez veces tanto el valor de la tarifa que debia aplicarse.

n) El servicio de animales deberá hacerse en el menor tiempo posible, i por lo ménos, en las mismas condiciones de los itinerarios actuales.

ART. La duracion del arriendo será de... i a la época de su terminacion el Fisco recobrará todos sus derechos i deberá recibir las líneas, el equipo, los edificios, etc., en perfecto estado de conservacion, i con las mejoras que se hayan estipulado en el contrato de arrendamiento, o en los convenios parciales celebrados. Los ensanches de estaciones, construccion de doble via, etc., serán motivo, como se ha dicho, de convenios especiales, i estas obras se recibirán de acuerdo con estos convenios. Los arrendatarios deberán entregar en buen estado de conservacion todos los inmuebles i muebles o bienes de cualquiera especie que sean i accesorios de la Empresa, cualquiera que sea su oríjen, como los edificios de estaciones, galpones de coches, edificios, galpones de Maestranza, bodegas, almacenes, casas de empleados, de guardas, de camineros, señales fijas, i garitas de mando de señales, cierros, casas de máquina, carboneras, plataformas de embarques, romanas, etc., líneas de telégrafo de servicio, etc., i todo objeto mueble perteneciente a la Empresa i al servicio, i sus dependencias, cualquiera que sea su oríjen, como ser las barreras de los pasos a nivel, los aljibes de agua, con sus bombas e instalaciones, las tornamesas, grúas i romanas hidráulicas o de mano que existan. Todas las bodegas con sus instalaciones para el mejor movimiento de la mercadería, todo el material rodante, el combustible acumulado en las carboneras, i artículos de almacen de todo jénero, (aceites, estopas, herramientas, etc., el mobiliario de las estaciones, maquinarias de los talleres. Todo deberá entregarse de acuerdo con los inventarios i bajo tasacion de peritos nombrados por ámbas partes, i en la forma ordinaria.

ART. Los arrendatarios no podrán obligar al Fisco a hacerse nuevamente cargo de la explotacion por su cuenta, sino seis meses despues de la entrega: es decir, la explotacion de las líneas arrendadas, al fin del período, sino se ha renovado oportunamente el contrato, queda provisoriamente como fiscal, con los mismos elementos de los arrendatarios hasta los seis meses siguientes, si así fuese necesario para que el Fisco forme su nuevo personal de explotacion.

ART..... Las tarifas que rijan en las secciones arrendadas, serán las actualmente vijentes en los Ferrocarriles del Estado, i no podrán ser modificadas sino de acuerdo con

el Supremo Gobierno, i previos los trámites de avisos, etc., fijados en la Lei de Policía de Ferrocarriles i en los reglamentos vijentes actualmente.

ART. Sólo podrán percibir los fletes de transporte los arrendatarios, cuando ellos hayan efectuado el transporte con sus propios elementos. Los transportes que se hagan en vagones o trenes especiales de los remitentes sólo pagarán el peaje correspondiente, el que no podrá ser superior a un centavo por tonelada kilométrica de vagon, i de medio centavo cuando sea tren completo.

ART. El transporte de las materias esplosivas e inflamables quedará rejido por las disposiciones actualmente vijentes de los diversos reglamentos.

ART. Los arrendatarios deberán dar al público las mismas franquicias que las actualmente existentes para el transporte de tesoro i con las mismas tarifas i seguridades establecidas en los reglamentos vijentes de los Ferrocarriles del Estado.

ART. S. E. el Presidente de la República, los Ministros de Estado, los miembros del Congreso i los funcionarios a que se refiere la Lei de Policía de Ferrocarriles, tendrán pasaje libre en los trenes de los arrendatarios. S. E. i Ministros tendrán derecho a exigir que se acepte el carro especial de ellos en cualquier tren i en cualquier itinerario en la línea de los arrendatarios. Cuando se pida un tren especial para S. E. o los Ministros, montado con los elementos de los arrendatarios, el Fisco pagará las tarifas del caso. Si el tren especial es montado con los elementos de los Ferrocarriles del Estado, los arrendatarios deben darle paso espedito por sus líneas i formarle itinerario, no teniendo otro derecho que el de cobrar el peaje mínimo fijado en el artículo Los funcionarios encargados de la fiscalizacion i supervijilancia de la línea arrendada, tendrán pase por todos los trenes de los arrendatarios, tanto de carga como de pasajeros, de itinerario o nó.

ATR. El Supremo Gobierno se reserva el derecho, cuando lo estime conveniente, por cualquier motivo que sea, de remitir tropas o cualquier material militar o naval, a cualquiera destinacion, ya sea dentro de la seccion arrendada, o de tránsito por ella, por medio de los trenes especiales que deberán poner los arrendatarios, a mas tardar, seis horas despues de pedidos, abonando no las tarifas vijentes, sino los gastos comprobados mas un 5%. Cuando los trenes especiales para el envío de tropas tienen equipo de los Ferrocarriles del Estado, el arrendatario estará obligado a darle paso espedito por sus líneas i sólo cobrará el peaje mínimo establecido en el artículo Los transportes de tropas en épocas ordinarias se hará agregando carros destinados a este objeto en los trenes solicitados por el Ministerio de la Guerra, i pagando las tarifas ordinarias. Si el transporte de tropas es urgente, como en caso de conflicto internacional, huelga, etc., i el itinerario de los trenes especiales altere o perturbe los itinerarios de los trenes ordinarios, a mas del peaje se abonará los perjuicios, calculados en un máximum como media tarifa de tren especial. La velocidad media de estos trenes especiales con tropas no podrá ser nunca menor de 40 km. por hora, i sí, mayor cada vez que la urgencia del caso lo requiera.

ART. ... Los arrendatarios deberán tener a disposicion de los agentes del correo salas especiales en las estaciones principales que indique la administracion del ramo, donde puedan acumular las balijas i demas accesorios del material postal; salas que deben ser seguras.

ART. Los arrendatarios estarán obligados, a petición de las autoridades competentes, Intendentes, Gobernadores, etc., a colocar vagones celulares para el transporte de reos, insanos, etc., abonando el Fisco la tarifa de peaje de un centavo por tonelada kilométrica, si éstos son de propiedad fiscal. (Le convendrá siempre al Fisco abaratar estos transportes teniendo una o dos vagones celulares de su propiedad, i no pagar flete completo para el transporte de reos, insanos etc.)

ART. Los telégrafos del Estado podrán usar de los mismos postes que el telégrafo de los arrendatarios, estando obligados los agentes de la línea arrendada a mantener aun en buen estado los alambres del telégrafo del Estado, abonándoles por esto el costo de los materiales usados en este servicio i los jornales de los celadores i demas empleados necesarios para este servicio. Tambien se puede hacer este servicio por una suma alzada convenida entre el Fisco i los arrendatarios.)

ART. Para los servicios de trasmision directa de las mercaderías al traves de la seccion arrendada, o fuera de su límite, se procederá de la manera siguiente: Si en un vagon remitido de Valparaiso a Curicó, por ejemplo, el flete se ha pagado a su partida, los arrendatarios retendrán la parte que les corresponde de las tarifas, i semanalmente entregarán en el punto determinado por los Ferrocarriles del Estado la diferencia, es decir, la parte de tarifa que han recibido de mas i que corresponde a otra seccion. Otro tanto hará el Fisco respecto a la carga remitida a la seccion arrendada. Si el flete va por pagar, aquel que reciba el abono de éste entregará la parte que corresponde al otro, en la forma establecida anteriormente, por lo ménos dentro de los ocho dias de recibido el pago del flete. Los arrendatarios i el Fisco estarán obligados a devolver los vagones que hayan pasado en tránsito o destinados a su seccion, en un término de tiempo que no puede ser mayor contados como si corriesen a razon de 100 kilómetros por cada veinticuatro horas, mas veinticuatro horas para la descarga; si hai atrasos en estas remesas los morosos pagarán un derecho o multa que sea menor de \$ 20 diarios, por los carros de 8 toneladas, \$ 30 por los de 16 toneladas, \$ 40 por los de mas tonelaje. (No seria admisible que un vagon despachado en trasmision directa de Valparaiso a Concepcion, por ejemplo, demorara mas de seis dias en ser devuelto a los arrendatarios i vice-versa.)

ART. Los convoyes de pasajeros i carga deberán tener un número de frenos necesarios para dar completa seguridad al público. En todo caso, los arrendatarios no podrán usar frenos inferiores a los Westinghouse usados actualmente en los Ferrocarriles del Estado, i si los servicios de los Ferrocarriles del Estado mejoran estos frenos, los arrendatarios deberán tambien hacerlo en el equipo de su seccion. El valor de estas mejoras se abonará al final del contrato, por su costo, ménos los deterioros ocasionados por el uso.

ART. Los arrendatarios podrán cerrar sus estaciones de tal modo que sólo puedan entrar a los andenes aquellas personas que se hayan provisto del boleto correspondiente, i podrán prohibir la circulacion de vendedores ambulantes, etc., debiendo poner un personal de servicio suficiente para el acarreo de las maletas, etc., con sus distintivos, i de cuya honradez serán responsables los arrendatarios. Los restaurants de las estaciones, deberán ser atendidos esmeradamente i sus tarifas de consumo no podrán ser superiores a las existentes en los que estén vijentes. Si existe algun contrato de arriendo que el Fisco tenga vijente, el arrendatario deberá respetar estos contratos.

ART. ... Será de cuenta de los arrendatarios el servicio especial de policía de las estaciones i del malecon de Valparaiso, o de otros puertos, en la parte que queden dentro de su concesion, i para los efectos de los arrestos de malhechores, rateros, etc. Esta policía tendrá las mismas atribuciones, franquicias i responsabilidades que las policías de seguridad. Los arrendatarios deberán poner en conocimiento de los Intendentes, Gobernadores, Alcaldes i jefes de policía locales el nombre i número de su policía, la que estará bajo su responsabilidad; la autoridad local competente podrá pedir el aumento de policía si así lo estima conveniente para la seguridad. Podrá tambien exigir la separacion de alguno de los empleados de la policía de los arrendatarios por mala conducta, etc.

ART. ... En caso de accidente los arrendatarios tomarán las medidas exijidas por la lei de policía de ferrocarriles i presuntivamente quedarán responsables de los perjuicios ocasionados a terceros, miéntras la justicia ordinaria no haya declarado que el accidente ha sido causado por causa fortuita i ajena al buen servicio de conservacion de la via, del equipo o falta de disciplina del personal, etc

ART. ... Desde la puesta del sol, los coches de los trenes, de cualquiera clase que sean, deberán ir suficientemente alumbrados para que el servicio i estadía del público se haga sin dificultad. En ningun caso el confort e iluminacion de los trenes nocturnos podrá ser inferior a los que actualmente corren en las líneas del Estado.

Las líneas de Serena a Ovalle i Serena a Rivadavia pueden tener un arrendamiento semejante a las secciones centrales, pero las otras líneas aisladas del norte, no. Justamente esas líneas dejan pérdidas al Fisco por haber implantado sus servicios de explotacion en la misma forma que la red central.

Las líneas del norte deben tener tarifas adecuadas con sus servicios i mas que todo el equipo. En lugar de trenes pueden ser explotadas ventajosamente por vagones automóviles de sesenta asientos.

Como me ha sido imposible obtener datos precisos de esas líneas, no puedo entrar en detalles. Solamente hai que dejar mayor libertad a los arrendatarios para la explotacion, porque la que se hace actualmente es inadecuada a las líneas i no pueden tomarse como modelo.

Como no es posible que los servicios de los trenes de pasajeros queden lo mismo durante cincuenta años, se hace necesario que el Ministerio pueda compeler a los arrendatarios a modificar los itinerarios segun las necesidades jeneralmente crecientes del tráfico; por eso hai que agregar un artículo mas o ménos como sigue:

ART. .. El Ministerio de Industria i Obras Públicas podrá obligar a los arrendatarios, cada dos años a modificar los itinerarios i número de trenes de pasajeros para atender debidamente el tráfico.
