

RESULTADO SOBRE LA DISCUSIÓN

DE LA PROTECCIÓN DEL ESTADO Á LA CONSTRUCCIÓN DE FERROCARRILES

HABIDA EN EL INSTITUTO DE INGENIEROS

A

Tramitación que debe seguirse por la presentación de la solicitud en que se pide la protección del Estado para la construcción de un ferrocarril y aumentos que la deben acompañar

I

PLANOS

El que se interese por obtener una concesión deberá presentar un plano general que indique la situación del ferrocarril con relación á las poblaciones, centros productores, industrias, etc., etc.

El plano general tendrá una escala mínima de 1:250,000. Cuando el ferrocarril tenga menos de 50 kilómetros en longitud la escala mínima será de 1:100,000.

Los planos deben ponerse de manifiesto la posibilidad de la construcción.

Se presentarán:

- 1.º El plano horizontal en escala 1:10,000
- 2.º El perfil longitudinal de id. $\left\{ \begin{array}{l} \text{horizontal } 1:1,000 \\ \text{vertical } 1:10,000 \end{array} \right.$
- 3.º El perfil transversal tipo para cortes;
- 4.º El perfil transversal tipo para terraplenes;
- 5.º Tipo y peso del riel y anexos, escala 1: 2 y
- 6.º Número de puntos de referencia según la extensión de la línea.

Los puntos de referencia deben indicarse en los planos, siendo las siguientes las distancias máximas admisibles de un punto á otro:

- 1.º De un kilómetro en terreno accidentado, y
- 2.º De cinco kilómetros en terreno plano.

II

DOCUMENTOS É INFORMACIONES

Entre los documentos é informaciones se presentan:

a) Los datos necesarios para comprobar la veracidad de los planos hasta la presentación de las *carnets* originales, si la oficina de tramitación lo exige.

b) Cuadro de rectas y curvas.

c) Cuadro de obras de arte.

d) Cuadro de formación, gradientes y cubos.

e) Memoria justificativa del proyecto, que debe **tratar** de los siguientes capítulos:

- 1.º Descripción general de la obra;
- 2.º Descripción de la zona que beneficia;
- 3.º Razones justificativas de la ubicación de la línea;
- 4.º Estudio de la naturaleza del terreno que debe atravesar; ancho medio de la zona de expropiación y valor del terreno;

5.º Justificación de los radios mínimos y gradientes máximas adoptadas;

6.º Justificación del riel y material rodante adoptados.

f) Cuadro de la línea virtual.

Los datos comprendidos entre los artículos *a)* y *e)* inclusive deberán presentarse conforme á los formularios de la oficina de tramitación.

III

PRESUPUESTOS

El concesionario deberá presentar el presupuesto máximo de la obra, incluyendo el material rodante necesario para habilitar la línea, calculándolo sobre la base del tráfico probable.

IV

PASAJEROS Y CARGA PROBABLE

El cálculo de pasajeros y carga probable deberá fundarse:

1.º En la estadística de la población y su densidad por kilómetro cuadrado, en la zona de atracción;

2.º En la determinación de la superficie de cultivo, cuya producción pueda atraer el ferrocarril, en vista de las contribuciones é informes de las comisiones municipales que las han formado y demás datos oficiales que puedan recogerse;

3.º En un cuadro de los establecimientos fabriles é industriales vecinos y su producción actual;

4.º En los movimientos de las estaciones de ferrocarriles en explotación ó puertos, que atraen toda ó parte de la carga que movilizará el ferrocarril.

V

TARIFAS

Las tarifas se fijarán en cuanto sea posible con el sistema diferencial, en armonía con el costo de la línea, con las entradas probables y gastos de explotación; debiendo presentarse por el interesado el máximo de ellas. Además se fijarán previa aprobación suprema, siendo revisables anualmente por el Estado.

VI

GASTOS DE EXPLOTACIÓN

El concesionario presentará un cuadro de los gastos de explotación en vista de la carga y pasajeros probables y de las condiciones locales y técnicas del proyecto, debiendo fluctuar dichos gastos entre el 40 y 55 por ciento de las entradas probables, para vías angostas, y en el 50 y 65 por ciento para vías anchas.

VII

SOLICITUD AL SUPREMO GOBIERNO PIDIENDO INFORME

La solicitud presentada al Congreso Nacional llevará el sello de la oficina de tramitación, comprobando la veracidad de los planos y de los datos estadísticos y técnicos presentados.

B

Forma de la protección

I

LIBERACIÓN DE DERECHOS DE ADUANA Y TARIFA REDUCIDA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

1.º Se declara que no es conveniente adoptar la liberación de derechos de aduana como forma de protección.

Se declara igualmente que, en principio, no es aceptable como forma de protección la tarifa reducida de los ferrocarriles del Estado, negándose ella en absoluto á los pasajeros.

2.º Para los ferrocarriles de trocha normal podrá permitirse en las líneas del Estado el tránsito de convoyes organizados con material propio del interesado y servido por sus empleados.

3.º Para los ferrocarriles de trocha diferente se podrá permitir á los concesionarios el transporte de todo su material en trenes completos, por lo que pagará tarifa de 6.ª clase.

4.º La carga y descarga es de cuenta del concesionario.

5.º El concesionario se someterá en absoluto á los reglamentos y órdenes de servicio que reciba de la administración de los ferrocarriles del Estado.

En caso de accidente será responsable de los que se produzcan con sus trenes propios.

II

EMISIÓN DE BONOS GARANTIDOS POR EL ESTADO DE UNA PARTE DEL VALOR DEL FERROCARRIL

Esta segunda forma de protección es aceptable siempre que sea sobre el 50 por ciento del ferrocarril y que se haya calculado para éste una entrada líquida anual de $4\frac{1}{2}$ por ciento sobre su costo total.

III

SUBVENCIÓN FIJA

La subvención fija es sólo aceptable como forma de protección que pueda dar la comuna.

No es aceptable la subvención fija por el Estado.

IV

GARANTÍA SOBRE UNA PARTE DEL CAPITAL

La garantía debe referirse á lo que falta del capital, no pudiendo pasar del 50 por ciento, en general para todos los ferrocarriles, con excepción de los extratéticos é internacionales.

V

PRIMA SOBRE KILÓMETRO-TONELADA

La prima por kilómetro-tonelada no se considera aceptable.

C

Ventajas recíprocas y concesiones para el Fisco

I

REDUCCIÓN DE PASAJES PARA EMPLEADOS, CARGA Y TESORO

1.º La empresa queda obligada á hacer la conducción gratuita de correspondencia y empleados respectivos en departamento independiente en los trenes de servicio y con arreglo á las disposiciones de la Dirección General de Correos.

2.º Pagarán el 50 por ciento de las tarifas las personas y cargas que se presenten con orden del Ministerio de Guerra y Marina ó de un subalterno competente.

II

DESARROLLO DE LA RIQUEZA PÚBLICA

El Estado tendrá derecho de exigir la tarifa mínima para los productos que propendan al desarrollo de las industrias, debiendo declarar el Estado al dar las concesiones cuáles son los productos favorecidos.

III

Cuando el producto líquido sea superior al tanto por ciento garantizado, el exceso pasará á depósito á la orden del Estado, para pagarse con él de los desembolsos que hubiera hecho y el resto constituirá un abono á favor del ferrocarril.

IV

El Estado podrá comprar el ferrocarril durante todo el tiempo de la garantía, previo aviso con seis meses de anticipación, por tasación de dos peritos nombrados por las partes y en caso de discordancia por uno nombrado por la Ilustrísima Corte Suprema.

V

En caso de guerra ó de disturbio interior, el Estado podrá tomar posesión inmediata del ferrocarril, abonando los perjuicios que hubiere ocasionado.

D

1.º El concesionario, en las plazas extipuladas en la ley de concesión, entregará los planos definitivos, cuadros y documentos, en conformidad á las disposiciones generales que establezca la oficina de tramitación.

2.º Los planos deben ser aprobados por la oficina de tramitación; la que podrá imponer las modificaciones locales que tiendan á mejorar la explotación.

3.º El Estado nombrará delegados que inspeccionen la construcción, para que se haga en condiciones de solidez y economía.

4.º Antes de entregar á la explotación parte ó todo el ferrocarril, la oficina de tramitación inspeccionará la obra y certificará que está expedita para el tráfico, entrando á gozar desde ese día de parte ó toda la garantía.

EXPLOTACIÓN

1.º El Estado tiene facultad para fijar el mínimo de trenes y sus itinerarios.

2.º Habrá un delegado del Estado que fiscalice el servicio de explotación y la contabilidad.

3.º El concesionario, por medio del delegado, pasará semestralmente al Estado una memoria sobre la marcha del ferrocarril y un balance general que demuestre la responsabilidad que afecta al Estado por la garantía.

4.º Cuando en dos semestres consecutivos las entradas del ferrocarril no cubrieren la garantía, el Estado tendrá la facultad de intervenir en la administración á fin de implantar las medidas que conduzcan á la mejor marcha de la negociación.

5.º El Presidente de la República dictará los reglamentos necesarios para establecer las tramitaciones que deben seguirse en las diversas materias que forman la presente ley.

ARTÍCULO FINAL. El concesionario se considerará, para los efectos de la presente ley, como ciudadano chileno, renunciando á la protección directa ó indirecta de los gobiernos extranjeros.