

ADMINISTRACION DE FERROCARRILES

POR

DOMINGO VÍCTOR SANTA MARIA

Ingeniero

§ I.—*Caracteres jenerales de las vias férreas*

La construccion de una línea férrea exige llevar a cabo un movimiento de tierras tanto mas fuerte, i por consiguiente tanto mas costoso, cuanto menores sean las inclinaciones máximas admitidas en sus gradientes i pendientes, i cuanto mayores sea el radio mínimo de sus curvas, es decir, que cuanto se haga por mejorar las condiciones jenerales de la explotacion, en jeneral, se traduce en un aumento de gastos de primera instalacion de las líneas, sobre todo en paises accidentados como el nuestro. Por consiguiente, toda línea férrea constituye de por sí *un monopolio*. Es mui difícil que se presenten dos compañías para construir líneas paralelas, disputándose un mismo tráfico, i en la práctica, cuando por un error económico, o por otras causas se han visto estos casos, para no llegar a una ruina segura, las administraciones de esas líneas en lugar de disputarse el tráfico con la competencia de las tarifas o franquicias dadas a los acarreos, llegan naturalmente a *ponerse de acuerdo* con perjuicio evidente para el público. Estos hechos se han visto tanto en Europa como en Estados Unidos de Norte América, i son el resultado natural de las condiciones económicas de los ferrocarriles.

Luego es evidente que, cuando se trata de hacer concesiones de líneas a *terceros*, los gobiernos deben tomar las precauciones del caso para que estos concesionarios no abusen con el público, aprovechándose del *monopolio* que ellos naturalmente van a tener como empresas de transporte. La accion del Estado debe entónces hacerse sentir para regularizar las tarifas, sin quitar a los concesionarios sus lejitimas ganancias; debe hacerse sentir para dar seguridades a las vidas de los pasajeros, etc., haciendo un control del estado de las vias i fijando condiciones especiales i adecuadas segun el perfil, etc., para asegurar la circulacion de los trenes, etc.

Debe hacerse sentir tambien la accion del Estado, hasta el estremo de poder aduenarse transitoriamente de dichas líneas, en los casos de guerras esteriores, etc., para hacer oportunamente las movilizaciones de tropas, etc., que tales situaciones requieren.

Las líneas secundarias i las de interes particular, tienen siempre el carácter de *monopolio* i, por lo tanto, deben tambien ser reglamentadas en sus concesiones lo mismo que las de carácter jeneral; pero, como el tráfico de estas líneas es mas limitado, sus tarifas en jeneral tienen que ser mas altas que las de las líneas de primer orden, las velocidades de sus trenes son siempre menores, etc., etc., i todas estas circunstancias que caracterizan un servicio económico i secundario, tienen que ser tomadas en cuenta por los gobiernos concesionarios para fijar los máximum de las tarifas i las medidas reglamentarias a que deben someterse la circulacion de los trenes, etc.

Sea que las líneas férreas tengan *carácter jeneral* o sea que tengan un *carácter secundario*, favoreciendo especialmente una zona dada, pasa constantemente que los capitalistas no se prestan para suministrar los fondos necesarios a los concesionarios, si no se les asegura una *garantía*. De ahí las diversas combinaciones que se han ideado para asegurar esas garantías, i son esas diversas combinaciones las que, en resúmen, *caracterizan las diversas administraciones* i, por consiguiente, las que examinaremos sumariamente en los párrafos siguientes.

Examinando la manera cómo se han construido las redes de ferrocarriles en los diversos países, podemos agrupar las diversas concesiones como sigue:

I.—*Concesiones de régimen libre*.—Son aquellas en las cuales ni los gobiernos ni los municipios aseguran ninguna garantía de interes, etc., para los capitales que se necesitan. La accion gubernativa se limita a fijar las tarifas máximas i las condiciones de seguridad de tráfico.

II.—*Administracion i construccion por el Estado*.

III.—*Concesiones con garantía de interes fijo*.—Son aquellas en que los gobiernos o los municipios aseguran a los capitales invertidos un tanto por ciento como *mínimum* del interes que producirá el servicio de la explotacion. Interviniendo, por lo demas, como en el caso anterior, en la fijacion de tarifas i medidas de seguridad del servicio en jeneral, con el pago de estos intereses, los gobiernos o los municipios se hacen dueños de las líneas en un tiempo fijo.

IV.—*Concesiones con garantías fijas*.—Son aquellas en que los gobiernos o los municipios dan sumas fijas por kilómetro de via que se explote, sea por una sola vez, como capital de ayuda, o sea como garantía de explotacion.

V.—*Concesiones mistas*.—Son combinaciones que tienen jeneralmente garantía de intereses para el capital i sumas fijas de capital de primera instalacion, pero que los gobiernos o los municipios, cuando abonan intereses fijos, van siendo los dueños de esas líneas, es decir, van amortizando el capital de los concesionarios hasta anularlo, quedando así como propietarios en un período de treinta a cincuenta años.

Cada uno de estos sistemas tiene sus ventajas e inconvenientes i, como es natural en cada caso particular, los hombres de Estado deben ver el que sea mas favorable para los intereses jenerales o locales, segun que se trata de una línea de primer orden o de una línea secundaria

Las líneas de interes enteramente particular, escapan generalmente a estas consideraciones: ellas están destinadas casi esclusivamente a *servicios locales* i, en esas condiciones, si bien es cierto *que son monopolios* en el sentido que no habrá otro concesionario que venga a hacerles competencia, es cierto tambien que los acarreo por las carreteras les fijan de por sí *el máximo de sus tarifas*.

Como ejemplo podemos citar las líneas de Nos a Santa Ines i la de Malloco a Peñaflo: si sus concesionarios quisieran alzar mas sus tarifas que lo que ordinariamente importa el transporte por las carreteras, sea en los coches o en las carretelas, es evidente que los pasajeros no tendrian ningun interes en tomar los carros de esas líneas, sino que, por el contrario, tendrian interes en tomar los coches o carretelas que los pueden dejar a las puertas de sus casas.

Los servicios de las líneas particulares se encuentran entónces moderados i regularizados por los de las carreteras; i es esa la razon tambien por qué esas líneas tienen que tener caracteres mui económicos, tanto en su construccion como en su explotacion, para que puedan dar buenos beneficios a sus concesionarios.

Si las líneas de *interes particular* tienen alguna estension, i se han construido en un principio atravesando rejiones casi despobladas i gracias a las facilidades que ellas han dado a los trasportes, se han formado a sus alrededores centros de produccion o de consumo, es evidente que esas líneas pasen poco a poco a tomar los caracteres de *secundarias* i quedan sometidas de hecho a la lei general de policía de los ferrocarriles puesto que ya pasan a hacer servicios públicos i las autoridades locales harán una buena obra si, mediante algunas concesiones, consiguen intervenir en sus tarifas, etc., colocándolas en condiciones de no poder abusar del público que ya las necesita i que no puede contar con hacerles competencia con los acarreo por las vias públicas o carreteras, como lo hacia cuando el tráfico era de menor cuantía.

§ II. — Concesiones bajo el régimen de la libre concurrencia

El principio de la *libre concurrencia* consiste, como lo hemos dicho, en la no intervencion ni de los gobiernos ni de los municipios en las garantías, etc., necesarios para la ejecucion de las líneas férreas i, por consiguiente, en admitir el mayor número posible de concesionarios i dejarlos en seguida hacerse la concurrencia comercial como ellos puedan.

Prima facie, no hai nada que parezca mejor, por cuanto la libre concurrencia no puede ménos que traer en jeneral un beneficio para el público; pero, ya lo hemos dicho, en la práctica, dados los capitales tan fuertes que demandan las construcciones de las líneas i el mantenimiento de su equipo, etc., es mui difícil que con la libre concurrencia comercial puedan subsistir; i alguna de las compañías, la que por sus condiciones de detalles tenga un poco de mayores gastos de explotacion que su contendora, tiene que ir a la ruina con ese régimen.

La *ruina* i *liquidacion* de una de las compañías, trae por consecuencia necesaria el *monopolio* de su contendora i ya en condiciones mui desfavorables para el público.

Este régimen se practicó hasta no hace mucho tiempo en Inglaterra i en Estados Unidos con resultado bien poco satisfactorio.

Desde luego, los gobiernos i los municipios vieron desde el primer momento que se pedían con mucho interés concesiones para todas las líneas destinadas a ligar los grandes centros industriales i los puertos, es decir *las que por su naturaleza son de primer orden*.

Los concesionarios *se limitaban a pedir solamente las líneas que debían ser muy remuneradoras*, o sea las que atravesaban las zonas mas ricas, abandonando *estudiadamente* las otras.

I, a pesar de eso, como todos tenían casi el mismo objetivo, concluyeron por ver que aun *ese gran tráfico*, concluía por dividirse, entre varias de las concesiones i quedar por consiguiente cada una de ellas con un tráfico relativamente pobre. Para atraerse el tráfico, vino un período de concurrencia de tarifas i de facilidades de trasportes entre las líneas mas o ménos similares, algunas estimulaban el servicio de pasajeros usando velocidades casi desenfrenadas de sus trenes i aun llegando a ser peligrosas.

En Inglaterra, el resultado de este régimen fué la ruina de muchas sociedades; i las que pudieron subsistir *concluyeron por reunirse en un Sindicato* para anular toda concurrencia i asegurar un buen beneficio para sus capitales. Por lo tanto, en lugar de obtenerse los beneficios que se esperaban de la libre concurrencia, se obtuvo *una serie de sindicatos* que impusieron condiciones muy onerosas para el público; de tal manera que el Gobierno inglés que habia hecho las concesiones con la intención de que se beneficiase el público con la libre concurrencia comercial, tuvo que intervenir *para reglamentar esa situacion* e impedir que los sindicatos siguiesen explotando indebidamente al público: dictando reglamentos jenerales, etc., etc.

Por consiguiente, este régimen quedó completamente abandonado, i se ha reemplazado por el de *explotacion por compañías bajo el control del Estado*.

Los resultados obtenidos en Estados Unidos bajo el régimen de la libre concurrencia han sido similares a los de Inglaterra; i de ahí que ya ningun Gobierno piense en él, i sólo queda en práctica, para las líneas de interés particular, donde por la naturaleza misma de las cosas *no habrá dos concesionarios que pidan la misma línea*, i por consiguiente donde el monopolio quedará siempre *de hecho*, pero limitado en su acción por la concurrencia de las vías carreteras.

Esas mismas circunstancias son tambien las que aconsejan, que, aun en estos casos, de concesiones particulares deben los Gobiernos o los Municipios, siempre poner condiciones de *máximum* de tarifas i de garantías de seguridad para el tráfico, previendo el desarrollo futuro que pueden tener algunas de ellas.

Entre nosotros, las primeras líneas férreas que se construyeron tuvieron por base un *monopolio limitado*, pero sin la intervención del Gobierno, sino en casos muy escepcionales. Tal fué la base de las concesiones de la línea de Copiapó a Caldera i algunos de sus ramales; la de Coquimbo, Serena i Ovalle, etc.: el Gobierno les aseguraba el *monopolio*

por cincuenta años, i sólo intervenia en tarifas cuando las ganancias de la explotación pasasen de un 25%, es *decir nunca*, puesto que no se hacia el control de sus gastos de explotación.

Tanto la línea de Copiapó, como la de Coquimbo a Ovalle, han hecho sentir de una manera dura sus monopolios a todo el vecindario i provincias que servian, i la crudeza de ese mismo monopolio, fué lo que obligó al Gobierno a comprar la línea de Coquimbo a Ovalle, i la que lo obligará a comprar tambien la de Copiapó a Caldera i sus ramales.

Las tarifas que tiene que mantener la Compañía concesionaria de las líneas de Copiapó, son tan altas, que llegan a ser *prohibitivas* para muchas mercaderías. La provincia de Copiapó no puede desarrollarse libremente porque le falta el primer elemento, *la facilidad de transporte entre el interior i su puerto de Caldera*, puesto que las tarifas de la línea férrea que existen son prohibitivas. El Estado debe adquirir esas líneas, ahora, que ya ha concluido su monopolio, i por consiguiente que si se resisten a venderlas por su justo precio, puede principiarse a construir una paralela para que sea administrada bajo otro objetivo, que el del monopolio i por lo tanto traer la ruina a la actual Compañía

§ II.—Construcción i administración por el Estado

La inversa del sistema anterior, es aquel en que los Gobiernos *no hacen ninguna concesion para la construcción de las líneas férreas de primer orden, i las construye i explota por su cuenta.*

Este sistema tuvo su origen, se puede decir entre nosotros. Al construirse las primeras líneas sud-americanas, que fueron las de Caldera a Copiapó, principiada en 1849 i entregada al servicio en 1851, i despues la de Coquimbo a Ovalle, se hicieron bajo un régimen *sui-generis*, no puede llamarse de libre concurrencia, por cuanto el Gobierno les acordó a los concesionarios *un monopolio por cincuenta años*. No dió garantías de intereses ni primas fijas; pero dió franquicias aduaneras, sin tener por lo demas ninguna intervencion en la administración, sin poder impedir los abusos del monopolio que concedia, por cuanto sólo podia intervenir en sus tarifas, cuando las ganancias que se repartian a los accionistas fueran excesivas. Este régimen si bien sirvió para *abrir la era de los ferrocarriles sud-americanos*, no podia seguir empleándose en las construcciones de las demas líneas.

Por eso, cuando se trató de la construcción de la línea de Valparaiso a Santiago, que tenia un carácter enteramente jeneral, nuestro Gobierno no quiso entregarla a concesionarios, i se hizo por contratistas *por cuenta del Fisco*, i la explotación *quedó en manos del Estado*.

La seccion de Valparaiso a Quillota se inició en 1855 i se entregó al tráfico en 1862. Las líneas del Sur se iniciaron en 1859 i el año 1872, ya se explotaba por cuenta del Estado hasta Curicó.

Este ejemplo fué seguido por los otros gobiernos sud-americanos i la mayor parte de las líneas de estas repúblicas son fiscales: sólo la Argentina adoptó el régimen de las compañías tan usual en Europa.

El sistema de la administracion por el Estado se introdujo, en Europa, por primera vez en Alemania en 1870, i poco a poco, por el carácter observante del gobierno alemán fué incorporando a la administracion fiscal las otras líneas que se habian construido ántes bajo otros réjimenes.

El sistema de la administracion fiscal, tiene evidentemente sus ventajas para el público, cuando los gobiernos cuidan de tener al frente de ella a hombres idóneos i no hacen sentir sus influencias políticas para el reclutamiento de sus empleados. De otro modo estas administraciones, como lo demuestra prácticamente la nuestra, son deficientes i aun dañinas para el buen servicio. Se comprende que *la ejecucion de las líneas* convenga que sea hecha por cuenta del Estado, desde que ellos constituyen un monopolio, así se conseguirá una reparticion mas equitativa de la red, i se pondrá este elemento de trasporte al alcance de muchas localidades que los concesionarios no habrian pensado en servir las con líneas férreas, por las pocas entradas que darian sus tráficos probables.

El Estado *es el único*, que puede construir estas líneas, sin pensar en reembolsarse los intereses de los capitales invertidos; por consiguiente, *el único* que puede tender rieles para fomentar el comercio i las industrias en las rejiones pobres o aun poco cultivadas. los beneficios *indirectos* que se obtienen con ello, compensan con usura, en la mayor parte de los casos, las sumas que en apariencias se han invertido a pura pérdida.

Nos bastará poner un solo ejemplo, para poner en relieve estos hechos. Si en lugar de construirse la línea de Curicó a Concepcion *por cuenta del Estado* i con fondos del Estado, se hubiese dado esa línea a un concesionario, no se habria conseguido que aunque imperfecta, se explotase en el término de cinco años: como lo hicieron los agentes fiscales, i si el Fisco, por ayudar el comercio hubiese exigido de dicho concesionario, la construccion de puentes provisionales, etc., para hacer esa explotacion provisoria i deficiente; en cada crece de nuestros rios, i en cada deshielo, habria tenido que estar pagando fuertísimas indemnizaciones a las compañías concesionarias.

Mientras que, teniendo la construccion i la explotacion en sus manos, *durante todo el período de la construccion*, pudo servir al público sin cargar con los gastos de indemnizaciones i sólo soportando las consecuencias de las averías de sus puentes provisionales i de su línea mal construida.

Pero, si bien es cierto, *que durante el período de la construccion*, en paises como Chile, que tiene zonas aun despobladas, el sistema del réjimen fiscal es el mas adecuado —la práctica demuestra tambien, que despues de construidas las líneas, el Fisco es *mui mal explotador* i por consiguiente que no debe seguir haciendo los servicios de explotacion por su propia cuenta.

En todas partes donde se ha implantado el réjimen de la administracion fiscal se han hecho a este réjimen *las mismas críticas*: es decir, se ha puesto en evidencia que la administracion sufre perturbaciones mas o ménos profundas con las fluctuaciones de la política; i cada una de estas perturbaciones relaja mas i mas los servicios: los empleados, aun los de carácter superior, suelen ser tan sumisos que se trasforman ellos mismos en agentes electorales de todos los gobiernos, perdiendo por consiguiente el prestigio moral entre sus subordinados i, lo que es peor, *tolerando muchas aberraciones i muchas fal-*

tas en el servicio, por tener gratos a los empleados que se prestan para servir de agentes electorales.

Si la Alemania se declara satisfecha de la administracion de los Ferrocarriles del Estado, es por que es enteramente gubernativa, habiendo introducido en la administracion un régimen *tan duro como el militar*; i por consiguiente toda esa falanje de empleados no hacen mas que los que les mandan las autoridades ministeriales.

Ese régimen puede soportarlo la Alemania por sus instituciones políticas pero seria insoportable entre nosotros i en cualquier pais en donde existe la tendencia i el deseo de que las autoridades ministeriales no se trasformen en colosos electorales, mandando falanjes de empleados a las urnas.

Por otra parte, se le reprocha siempre a las administraciones del Estado el ser completamente *anti-económicas*: i en realidad, supongamos el mejor de los casos, en el cual se tenga la suerte de tener un administrador que tome el desempeño de su cometido *como cosa propia*: el público, los personajes influyentes, los diputados, senadores, etc., serán los primeros que obligarán a ese administrador a disimular favores i preferencias, que se traducen siempre en pérdidas para la empresa. Esos son los hechos que se ven en la administracion de los ferrocarriles del Estado Belga que, dicho sea de paso, es una de las buenas administraciones fiscales: i esas son las principales causas del malestar de nuestra administracion fiscal.

Los defensores de la administracion fiscal, alegan que, en los casos de guerra, etc., los Gobiernos tienen en su mano todos los elementos necesarios para las movilizaciones oportunas: es evidente que los Gobiernos, en esos casos, deben tener toda libertad de accion; pero afortunadamente ¿el régimen de guerras es accidental? Sufren tanto las relaciones comerciales de una nacion aun victoriosa, con el régimen de guerra, que nadie las desea; luego, para atender a esas calamidades, basta i sobra con consultar el caso en los contratos de las compañías i no tener una mala administracion de los ferrocarriles durante los años de paz que son los que todos deseamos para nuestras patrias.

Si las administraciones del Estado en todas partes han producido los mismos efectos, siendo defectuosas por *no poder evitar las influencias políticas sobre todo en los periodos electorales*, haríamos una buena obra si abandonásemos el régimen de administracion actual para tomar el de las compañías u otro similar, que no acumule el servicio de toda la red en una sola mano, dejándole al Estado el papel *de controlar debidamente* los diferentes servicios, i la tarea de construir i completar la red de líneas férreas; fomentar las líneas secundarias i provinciales; i aun si se quiere, la explotacion provisoria de esas líneas miéntras sus obras de arte, etc., se encuentren inconclusas.

Cuando los ferrocarriles son explotados por el Estado, sus administraciones se agregan a un Ministerio, en casi todas partes se agregan a los servicios del Ministerio de Trabajos Públicos, como está entre nosotros; en otros, éstos forman por si sólos un Ministerio especial, llamado de ferrocarriles, correos i telégrafos.

Como los Ministros de Estado no pueden administrar por sí mismos, delegan sus facultades en un personal administrativo, llamado entre nosotros Direccion Jeneral de los Ferrocarriles, compuesto de un Director Jeneral, de cuatro directores de departamentos i tres consejeros nombrados directamente por S. E. el Presidente de la República, i esta Direccion Jeneral *centraliza todos los servicios*, de manera que, no se puede nombrar un portero de oficina, no se puede remover un palanquero de un tren, sin la vénia de esta Direccion Jeneral i aun del Ministro. Esta excesiva centralizacion es el defecto fundamental de nuestra lei de Administracion de Ferrocarriles, por cuanto, basta ese solo hecho, para hacer irresponsable a todo el personal de las secciones, puesto que no hai ningun jefe que pueda decir francamente que escoje sus auxiliares entre los mas idóneos i que le presten mas confianza, sino que le vienen impuestos por otras consideraciones mui ajenas al servicio.

En el curso de administracion se dan los detalles de la Lei de Ferrocarriles i es escusado repetirlos aqui; llamaré sólo la atencion al contraste que hace nuestra lei con las similares de otros paises, para poner mas en realce su deficiencia.

Así, por ejemplo, en Francia el Ministerio de Trabajos Públicos delega sus poderes administrativos en un Consejo compuesto de doce miembros; pero que no son los que tienen la direccion inmediata de las líneas, es decir, estos consejeros no hacen el rol de directores de la via, de maestranza, de contabilidad, etc., sino *que por el contrario, son los que fiscalizan todos estos servicios*: son los que acesoran al Ministro para el estudio de las medidas de orden jeneral que deben reglamentar la marcha de los trenes, etc., i los que *controlan* estas medidas.

El Director Jeneral, pasa a ser un agente de este Consejo, al cual asiste teniendo voz, pero no tiene voto. El que hace el papel de Director de Contabilidad, que en Francia lo llaman cajero jeneral, es el centralizador de todas las entradas i gastos de la red del Estado, el que forma las estadísticas jenerales i el que rinde cuentas a la Corte de Cuentas. Basta esa esposicion, para ver que esa administracion es enteramente distinta a la nuestra, i no tan centralizadora.

Los jefes de secciones son independientes unos de otros i la uniformidad del servicio se encuentra asegurada por el Director Jeneral que es el agente administrativo del Consejo.

En Prusia, la administracion de los Ferrocarriles del Estado está bajo la dependencia del Ministerio de Trabajos Públicos, el que se encuentra secundado en sus tareas por cuatro oficinas especiales: dos de ellas se ocupan de la construccion, es decir, hacen el rol de la Direccion Jeneral de Obras Públicas entre nosotros; las otras dos se ocupan de las cuestiones financieras i administrativas de todas las líneas.

La red se encuentra dividida en varias direcciones, que se administran *independientemente unas de otras i por sí mismas*: es decir, es el principio de la descentralizacion el que domina la lei. El Presidente de cada direccion es nombrado por decreto imperial, i los demas miembros sólo por el Ministerio.

En Baviera, bajo la autoridad del Ministro del ramo, existe una Direccion Jeneral dividida en dos secciones principales, que centralizan todas las cuestiones técnicas i administrativas de la explotacion de estas líneas. El Ministerio tiene entre sus atribuciones la

fijacion de los presupuestos i de las tarifas, la preparacion de los reglamentos de administracion i cajas de socorros i de ahorros: i las dos direcciones son las encargadas de hacerlas ejecutar i tienen para ello plenas facultades.

En Béljica, el Ministro del ramo *se ocupa directamente* de la administracion de la red de los Ferrocarriles del Estado: para ello se encuentra secundado por un comité de cuatro administradores que trabajan con el Ministro. El mismo sistema se encuentra en Hungría, donde el comité es de cinco miembros i los llaman directores.

En resumen, hai dos maneras de proceder: o el Ministro se ocupa directamente de los Ferrocarriles i se encuentra en contacto inmediato, con los jefes del servicio, o delega sus facultades en un comité o en un director. Esta última manera, casi se impone cuando no hai un Ministerio *ad hoc* para el servicio de los Ferrocarriles.

Pero, cualquiera que sea el modo de explotacion que el Estado adopte para sus redes de líneas férreas, hai un solo jefe, (Director o Ministro) o un comité, o consejo, pero en realidad, la direccion efectiva del servicio se encuentra repartida en un cierto número de jefes de oficinas, que son las que se ocupan mas directamente de la explotacion i *que forzosamente deben ser especialistas*. Entre nosotros estos jefes de oficinas, que por su naturaleza deben ser especialistas, como no son nombrados por los que tienen directamente a su cargo los servicios administrativos, sino por el Ministerio, son jeneralmente impuestos por los ardores de la política, en detrimento de todo el servicio. Algunos de ellos con el tiempo i dedicando sus dotes intelectuales al estudio del servicio han llegado a ser mui buenos jefes: pero desgraciadamente, no es lo corriente, sino que el que entra impuesto por consideraciones políticas, sigue ganándose sus laureles poniéndose incondicionalmente a las órdenes de sus directores políticos e introduce la relajacion mas perniciosa en la administracion.

En Francia el servicio activo se encuentra dividido en tres secciones que son: *De explotacion, via i traccion*: que son dirigidos por un ingeniero en jefe que centraliza todos los servicios. A su vez estas diversas secciones se subdividen en varias otras donde se especializan i detallan mas cada una de las necesidades de la administracion. A la seccion de *explotacion* se le agrega el servicio comercial ademas del de la explotacion técnica. La seccion de la *via* ocupa una parte del personal, la mas antigua, en las obras nuevas, i la otra parte en la conservacion; i por fin la *traccion*, se ocupa de las locomotoras i del material rodante.

En jeneral, en casi todas las administraciones las divisiones de los servicios son mas o ménos los mismos, con algunas pequeñas variaciones en las agrupaciones de detalles.

En los Estados Unidos de Norte América, las líneas férreas se consideran como empresas comerciales (Nuestra lei de Ferrocarriles tambien declara que nuestros Ferrocarriles son empresa comercial de transporte; pero le permite trasportar la carga *sin responsabilidad para la empresa i sin plazo de entrega*, es decir en condiciones que la lei jeneral *no se lo permite a las otras empresas comerciales*). Si se consideran los ferrocarriles como empresas comerciales, bastan dos grupos de servicios para atender su admi-

nistracion; uno que atienda la *explotacion técnica* (via, edificios, movilizacion i traccion) i el otro grupo que atiende la *explotacion comercial* (que se ocupa de la reparticion de máquinas, tarifas, servicio de pasajeros, etc.). Esta division, como es la mas cómoda para el servicio de las líneas miradas bajo el punto de vista de *empresas de trasportes*, es la que se encuentra jeneralmente, cuando los ferrocarriles están explotados por compañías, i no por el Estado. I es natural, es la única division de servicios que separa netamente, la *explotacion técnica que necesita un personal idóneo i especialista*, del personal *comercial* i que pone al frente de las administraciones un Consejo que administra *comercialmente*, la empresa, para tener con sus entradas dividendos mas o ménos remuneradores para los capitales invertidos: este Consejo, pide a su personal técnico lo que necesita para sus servicios, dejándole la libertad de accion necesaria *para garantir el tráfico*, i estudia por lo demas, los caracteres del servicio *como empresa de transporte* que necesita ganar un interes prudencial de sus capitales.

Con la administracion a cargo del Estado, no se puede perseguir ese *desideratum*, i por eso que en jeneral serán siempre inferiores en sus resultados a las administraciones por compañías explotadoras bajo la vijilancia fiscal.

(Continuará)

