

ARRENDAMIENTO DE LOS FERROCARRILES

AISLADOS DE LA RED CENTRAL

O MODIFICACION DE SU DIRECTOR SUPERIOR

Santiago, 30 de Noviembre de 1906.

En cumplimiento de la comision que ese Instituto se ha servido conferirnos, tenemos el honor de enviar a usted el informe adjunto acerca de cuál seria a nuestro juicio la mejor fórmula de administracion de los ferrocarriles del Estado. (1)

Esta fórmula seria:

- 1) Arrendar las líneas separadas de la red central o, en subsidio, modificar su direccion superior;
- 2) Aplicar el sistema de arrendamiento a la red central despues de experimentado en las líneas aisladas; i
- 3) Reformar por ahora la Lei de Administracion de los Ferrocarriles.

En el cuerpo del informe se espresan las consideraciones en que se funda cada una de las conclusiones a que en él se arriba.

Nos es grato saludar a usted i ofrecernos de usted atentos i SS. SS. — *O. Huet.* — *Luis Schmidt* — *D. V. Santa Maria.* — *A. Pizarro A.* — Al Sr. Presidente del Instituto de Ingenieros de Chile.

Actualmente los ferrocarriles de Chañaral, Huasco, Coquimbo, Tongoi i Los Vilos dependen directamente del Director Jeneral de los ferrocarriles, funcionario cuyas labores están de suyo mui recargadas con las atenciones del servicio de la red central.

Por consiguiente, la accion del Director Jeneral no puede hacerse sentir con eficacia sobre estos ferrocarriles que están completamente separados i situados a distancias consi-

(1) Ans. Inst. Inj. VI, páj. 338. Acta sesion 76.ª ordinaria del Instituto.

derables, de tal modo que su administracion tiene que estar sometida casi esclusivamente a la direccion e iniciativa de los administradores locales. Pero aun la propia labor de estos últimos funcionarios se ve entrabada por la necesidad de someter a la aprobacion del Director Jeneral las medidas de mejoramiento del servicio i ensanche de instalaciones cuya urjencia i utilidad pueden difficilmente apreciarse por dicho funcionario i el Consejo Directivo.

Estas administraciones ganarian en mucho dejándoles una autonomía que les permita atender mas eficazmente al estudio e implantacion de las medidas i mejoras que requiere el servicio.

Las líneas del Norte se encuentran actualmente en deplorables condiciones, no sólo por la falta de instalaciones i elementos de trasporte, sino tambien por el mal estado de la via, consecuencia de algunos de los perjuicios producidos por los aluviones.

Este estado de cosas se mantiene desde años atras.

Es indispensable, en consecuencia, proveer a estas líneas, sin demora, de las instalaciones, material rodante i condiciones de servicio necesarias para responder a las exigencias de las zonas respectivas.

Como por ahora no parece posible que la accion del Estado pueda mejorar en breve esta situacion, creemos que seria una solucion entregar estas líneas en arrendamiento a una compañía particular.

En cuanto al contrato mismo, podria contener las bases esenciales siguientes:

Plazo del arrendamiento no inferior a diez años;

Sujecion a la lei de policía de ferrocarriles de 1862;

Obligacion por parte del arrendatario de completar las líneas, instalaciones i material rodante dentro de un plazo de cinco años con fondos propios, que le serian reembolsados mas tarde por el Estado;

Intervencion del Estado desde algunos años ántes de la espiracion del contrato, para el efecto de que se le devuelvan en perfecto estado la línea i sus dependencias, pudiendo en caso necesario disponer con este objeto de las entradas del ferrocarril.

Modificacion de las tarifas, de acuerdo con el Estado, procurando mantener tarifas proteccionistas a favor de las industrias nacionales que las necesiten i tarifas diferenciales para las distancias mas largas, recargándose los fletes a las mercaderías valiosas i, de un modo jeneral, todos los correspondientes a cortas distancias;

Aprobacion por el Gobierno de los reglamentos en los cuales se determinaria el número mínimo de trenes, la forma en que deberia llevarse la contabilidad, las responsabilidades de la empresa i los demas detalles de la explotacion;

Fiscalizacion del Estado en las utilidades, descontados los gastos de explotacion, en conformidad a los reglamentos que se dicten.

Para fijar los detalles del contrato de arrendamiento podrian consultarse las bases presentadas por el señor Santa María al Ministerio de Industria i Obras Públicas que se han publicado en los ANALES DEL INSTITUTO DE INJENIEROS DE CHILE de 15 de Mayo del presente año, así como el proyecto del señor Omer Huet elevado al mismo Ministerio, bajo el número 62, con fecha 15 de Diciembre de 1905.

La solucion anterior seria para el caso en que el Estado no pudiese atender, dentro de un corto plazo, a los desembolsos que es necesario hacer para normalizar la situacion de estas líneas.

No obstante, si el Gobierno creyere posible levantar un empréstito con este objeto, se podria, sin cambiar la lei, adoptar la solucion siguiente:

Nombrar un administrador jeneral para todas las líneas del Norte, con residencia en Coquimbo, i bajo la dependencia del Ministerio del ramo:

Este administrador tendria la administracion directa de los ferrocarriles de Coquimbo. Las líneas de Huasco, Chañaral i Los Vilos quedarian a cargo de administradores locales que dependerian de dicho administrador jeneral.

Dar a este último amplias atribuciones para la formacion del presupuesto, creacion, supresion i distribucion del personal, modificacion de los servicios, de los sistemas de explotacion i coordinacion de las tarifas.

Por lo que concierne al presupuesto, por ejemplo, i partiendo de la base de que el Estado proporcione los fondos para mejorar las instalaciones, el administrador jeneral quedaria facultado para distribuir los ítems que se consulten entre las diversas líneas, o bien deberia asignarse en el presupuesto jeneral de la Empresa, una suma determinada para las líneas del Norte como complemento de sus entradas.

Aplicacion del sistema de arrendamiento a la red central.—El sistema de arrendamiento de los ferrocarriles no tiene precedentes en el pais, de modo que sus resultados en las líneas fiscales serian hasta cierto punto inciertos, i una esperiencia en la red mas importante del pais podria traer resultados inesperados i hasta perturbaciones graves.

La circunstancia de que el Estado posea líneas secundarias de poca importancia, permite experimentar esta forma de administracion sin comprometer el funcionamiento de los grandes servicios de trasporte.

Una vez conocidos los resultados de la aplicacion de este sistema a los ferrocarriles aislados i que haya podido apreciarse si las condiciones fijadas en los respectivos contratos permiten una intervencion eficaz de parte del Estado, tanto para obtener un servicio regular como para proteger los intereses del público i los de la zona a que sirven, contra los posibles abusos de las empresas, se podrá pensar en su aplicacion a la Red Central, en iguales condiciones, o con las modificaciones que la esperiencia haya aconsejado.

Reforma de la Lei de Administracion de los Ferrocarriles.—La necesidad de una reforma en la Lei de Administracion de los Ferrocarriles del Estado se ha venido manifestando desde años atras i existe acuerdo, tanto en los jefes superiores de la Empresa como en las personas nombradas por el Gobierno para el estudio de esta cuestion, respecto de sus puntos capitales.

Aun cuando puede discutirse hoy en dia, dada la situacion extraordinaria porque atraviesa la Empresa de los Ferrocarriles, la oportunidad de la reforma, la mayoría de la comision considera que no existe el temor de que pudieran producirse trastornos considerables en el servicio de la implantacion de un nuevo réjimen en vista de que la aplicacion de la Lei de Administracion de Ferrocarriles de 4 de Enero de 1884, no produjo

trastornos de importancia aun cuando la organizacion en superintendencias independientes, que ella vino a reemplazar, es del todo diversa al régimen de excesiva centralizacion de la nueva lei.

Las ideas principales que, a nuestro juicio, deberian consultarse en la reforma de la lei vijente serian:

1.º Supresion de las Direcciones de Departamento, quedando sus atribuciones a cargo de la Direccion Jeneral.

El Director Jeneral seria el funcionario llamado legalmente a tomar la iniciativa i a asumir la responsabilidad que incumbe al presente a los Departamentos.

Los actuales directores de Departamento pasarian a ser ayudantes del Director Jeneral, funcionario que en la actualidad no tiene injerencia directa i efectiva en las medidas de servicio.

2.º Establecimiento de administraciones locales en la Red Central a cargo, cada una, de un Administrador que reuniria en su mano los servicios del tráfico, movimientos de trenes, via i edificios, traccion i contabilidad, que ahora dependen de direcciones distintas en Santiago, i que ejerceria atribuciones análogas a las del Director Jeneral i directores de departamentos, en estas administraciones parciales.

3.º Supresion del Consejo Directivo, reemplazándolo por una Junta Consultiva que tendria como únicas materias de su incumbencia las relativas a reglamentacion, tarificacion i medidas importantes, señaladas por el Gobierno o por sociedades industriales, comerciales, agrícolas i mineras, que conciernan directamente a los intereses superiores de los Ferrocarriles del Estado.

4.º Creacion de una Caja de Ahorros para el personal de los Ferrocarriles.

5.º Establecimiento del régimen de ascensos i la jerarquía del personal.

6.º Fijacion de sueldos, primas, participacion en las utilidades, gratificaciones, multas, etc...

Los detalles de esta organizacion, pueden consultarse en cualquiera de los proyectos elaborados por las comisiones especiales nombradas por el Ministerio del ramo i de las cuales han formado parte los señores Huet, Pérez de Arce, Santa María i Tagle, etc.

