
ANALES DEL INSTITUTO DE INGENIEROS

ESTUDIO SOBRE LOS FERROCARRILES VECINALES

O SECUNDARIOS

(Continuación)

—

ÍNDICE

§ VIII.

FORMACIÓN DE LAS SOCIEDADES.

- 1.—Generalidades.
- 2.—Líneas simplemente de interés industrial; formación del capital.
- 3.—Líneas de carácter vecinal; formación del capital.
4. id id continuación.
- 5.—Cómo y quiénes deben dar las subvenciones á las líneas secundarias.
- 6.—De qué recursos pueden disponer las autoridades locales para subvencionar las líneas secundarias.
- 7.—En qué forma debe hacerse la subvención de un ferrocarril secundario.
- 8.—Como se han hecho las subvenciones de algunas líneas entre nosotros.
- 9.—Otra manera de subvencionar las líneas secundarias.
- 10.—De la formación misma de las sociedades de construcción.

§ VIII.

FORMACIÓN DE LAS SOCIEDADES

1. Acabamos de ver las condiciones generales que imponen el Gobierno Francés y el Gobierno Belga á las concesiones de ferrocarriles vecinales ó secundarios, industriales ó tranvías ahora vamos á examinar, sumariamente, las diversas maneras

de procurarse los recursos para su construcción, ó en otros términos, como y qué bases han servido en las distintas ocasiones para la formación de las Sociedades constructoras de dichas líneas, sin entrar en ningún detalle particular.

2. *Las líneas simplemente industriales*, que sirven sólo para poner en comunicación, un establecimiento, ó un centro de producción minero, etc., con una línea férrea principal, y que, en general, son simplemente ramales que empalman con estas líneas; son construidas, casi siempre, por los propietarios de dichos establecimientos ó por las Sociedades que las administran, á su costa y conformándose, como lo hemos visto, con las prescripciones correspondientes á estos ramales respecto á su construcción, explotación etc. Estas líneas que, por su naturaleza están destinadas á un servicio enteramente privado, no podrían encontrar acogida en el público, y no se construirían, si los industriales mismos, ó las Sociedades que dirigen los establecimientos industriales, no encontrasen en su construcción, un verdadero beneficio, disminuyendo los gastos de los fletes de las materias primas que necesitan hacer llegar á sus establecimientos y de las materias elaboradas que constituyen sus producciones comerciales, etc., etc.

En estos casos, no hay pues que pensar en encontrar los elementos de construcción, sino en el seno mismo de las sociedades industriales que se benefician con su construcción. La línea su explotación, etc., es enteramente de uso privado y no beneficia, se puede decir así, sino á sus propios constructores.

3. Si la línea tiene un carácter verdaderamente vecinal, y que por consiguiente se benefician con ella los intereses de uno ó varios departamentos ó poblaciones vecinas, ricas en producciones agrícolas ó industriales, de tal manera que aseguren á la línea que las unirá con los ferrocarriles principales, un acarreo de importancia y un tráfico más ó menos seguro de pasajeros, de modo que, sus entradas probables, cubran con seguridad los intereses de los gastos de construcción y explotación, dejando aun

beneficios; es indudable que, en estas circunstancias, será difícil que falten capitales para semejante empresa, y la práctica ha demostrado claramente este hecho.

En estos casos: las autoridades locales interesadas, ó los iniciadores del negociado, sólo tendrán que darse las tareas necesarias para evidenciar estos hechos, por medio de planos y cálculos de los costos de construcción de las obras hechas con prolijidad y honradez de manera que inspiren la confianza necesaria al público, tanto respecto á su exactitud como de los beneficios que realmente puedan esperarse con la realización de la empresa.

Si el público llega a posesionarse de este hecho, y ve realmente los beneficios que la línea puede reportar, los capitales vendrán solos y la formación de la Sociedad de construcción si ella es necesaria para ejecutar la construcción no podrá ser costosa.

4. Pero, si en el caso anterior, los cálculos que se presentan para avaluar las entradas probables de la línea, están basados en *hipótesis* más ó menos alagüeñas, y no en hechos verdaderamente reales y constatados por las estadísticas: ó los planos y estudios del avalúo de la línea no son completos ó sospechosos en su exactitud ó son ante-proyectos, no será fácil encontrar capitalistas que quieran invertir sus fondos en empresas, muy útiles es cierto, para el desarrollo de una localidad y que indudablemente con el tiempo llegarán á ser enteramente productivas por sí solas, si no se les garantizan los intereses de los capitales invertidos; ó bien, ciertas sumas dadas durante los primeros años de la explotación, que son los años de prueba y los años de duda de la empresa misma.

Sería preciso que, el lucro que se divisara, después de dos ó tres años de dudosas ganancias, fuera muy grande, para que, los capitalistas, se aventurasen á construir la línea en estas condiciones, y estuvieren dispuestos á soportar dos ó tres años de

pérdidas de intereses ó de ganancias, para recuperarlas con sus intereses después de los años dudosos de la explotación. Esta clase de empresas no se ven y no son concebibles, sino en las minas: esa es la sola industria que, en un momento de fortuna, reembolsa los sacrificios hechos en varios años, cuando se tiene la suerte, bien rara por lo demás, de encontrar vetas ó alcances de gran valor.

Las empresas de ferrocarriles no pueden cifrarse sobre esta clase de esperanzas, sus beneficios, aunque progresivos en la mayor parte de los casos, en las líneas construídas en condiciones adecuadas para las localidades que se tienen que servir y explotadas convenientemente, nunca son bruscas ni tan abundantes como los alcances de las minas.

Por consiguiente, cuando no se ve el beneficio claro, sino á la larga, y como consecuencia del desarrollo comercial e industrial, que á la vuelta de algunos años, la construcción de la misma línea haya provocado; es natural que, los capitalistas, pidan las garantías del caso. Garantizados los capitales, durante un tiempo más ó menos largo, según las circunstancias, no habrá indudablemente inconveniente, para encontrar un concesionario para dicha línea, ni los capitales suficientes para su construcción.

Otro tanto pasa con las líneas secundarias Provinciales, ó de cualquier otra naturaleza. La manera como se ha de formar la la Sociedad constructora, no depende sino de la mayor ó menor probabilidad, de encontrar la seguridad, de que el tráfico de esas líneas, aseguren por sí sólo sus ganancias, en un tiempo más ó menos determinado; y por consiguiente, en relación con esas circunstancias, una subvención que haga que los capitales invertidos, no queden muertos ó improductivos durante el tiempo que la línea necesita para asegurarse sus propios beneficios, sin la ayuda de las subvenciones

5. Ahora, ¿como y quienes deben dar estas subvenciones? ha sido y es, otro de los problemas de economía tanto pública como

privada, que se ha resuelto en la práctica, de tan distintas maneras, y á veces con éxitos tan dudosos, que sería realmente difícil dilucidarlo de una manera fija. Sólo se puede decir que, se encuentran interesados en el desarrollo, de un departamento ó de una provincia, no sólo los intereses locales, sino también la fortuna pública y el interés público. Se comprende pues, que existan casos de simples líneas departamentales subvencionadas por el Estado y que si para su construcción se han encontrado tropiezos para las adquisiciones de los terrenos necesarios para la zona de su establecimiento, se les haya declarado de utilidad pública, y se les haya amparado con las leyes de expropiaciones aplicables á esta clase de obras.

Pero, en general, basta y ha bastado, cuando la construcción de las líneas, ha correspondido verdaderamente, á una necesidad más ó menos imperiosa, y por consiguiente que su necesidad sea realmente reconocida, con que la autoridad local, preste su ayuda a dichas empresas. De ahí que muchas de estas líneas secundarias, sólo reciben subvenciones de las autoridades Departamentales ó Provinciales á quienes ellas favorecen más directamente según que las líneas atraviesen el suelo de un departamento, ó de una ó varias provincias. Y aun más, que muchas de ellas, con el trascurso del tiempo, sean de tal importancia, que se hayan declarado de utilidad pública, y el Estado se haya sustituido en sus compromisos á las autoridades locales.

Entre nosotros ha pasado aun el caso, en nuestros ferrocarriles del norte, que, líneas que han sido construidas como simples líneas particulares, sin subvenciones ni franquicias de ninguna especie, y que han tenido una vida próspera y feliz, mientras nuestros centros mineros deban los elementos de un acarreo lucrativo, han ido decayendo hasta el punto que sus empresarios y las compañías que los explotaban, se han visto obligadas á suspender sus tráfico por serles oneroso. Las minas ya no daban carga suficientes para reembolsar sus gastos de explotación, y en estas

circunstancias esas líneas estaban llamadas á desaparecer y con ellas a desmejorar las condiciones de vida y de subsistencia de muchos pueblos del norte de la República, bastantes desgraciados ya, por la disminución del comercio minero y por consiguiente viene el Estado obligado á amparar estas regiones, y declarar esas líneas de utilidad pública y comprarlas con fondos nacionales, para mantener un tráfico, á ciencia cierta oneroso; pero necesario para la riqueza general del país. Este caso ha sido el del ferrocarril de Chañaral, y como él hay otros que tarde que temprano tendrán la misma solución.

Así es que, en general, podemos decir, que la subvención para el establecimiento de una vía férrea, si es necesaria, debe corresponderle á la autoridad local, ó autoridades locales más directamente favorecidas, sirviendo la acción del Estado para ampararlas cuando con sus recursos propios, estas localidades no puedan satisfacer, en todo ó en parte esas obligaciones, y que las líneas de que se trata sean realmente de beneficio general para la localidad y por consiguiente para el país. La acción del Estado debe servir también para allanar dificultades de construcción, acordando ciertas franquicias de derechos á los materiales destinados para las líneas, y en caso necesario, cuando la línea sea de verdadero interés departamental ó provincial y por consiguiente, de interés público, ampararlas, en estos casos, con los derechos de expropiaciones legales puesto que legítimamente tienen derecho para ello.

Podemos decir entonces, que toda línea, cuyos gastos de construcción, etc., sean realmente remunerados, con las entradas que se calculan de un tráfico seguro y constante, tanto de mercaderías como de pasajeros, se constiuirá por sí sola, sin auxilio de subvenciones, ni de otra exigencias, que las estrictamente necesarias para tomar posesión de los terrenos de la zona de la traza de la vía. Y las empresas de esta naturaleza serán felices y no burlarán la buena fe del público que ha recibido ó comprado sus

acciones, si son construídas con materiales adecuados a las circunstancias, explotados con orden y sin derroche, y por fin si ha habido buena fe en el estudio de los proyectos, del trazado, en los presupuestos, y de gastos de explotación. Las empresas que en estas condiciones han fracasado, ha sido por algún vicio, ó por que los contratistas encargados de la construcción, no han correspondido con sus compromisos, ó por que los directores del trabajo no han correspondido con la confianza de las Sociedades y en que han emprendido construcciones de obras con espíritu de lucro, falseando las condiciones de los contratos ó ejecutando obras defectuosas; ó bien por que los que han hecho los estudios preliminares ó se han cegado ó no han previsto todas las dificultades de la obra, y a medida que se principian los trabajos definitivos, principian también los tropiezos y los imprevistos que azotan indudablemente los capitales sociales comprometidos en la construcción, ó por que esos estudios, en realidad eran enteramente insuficientes para darse una cuenta cabal del verdadero desembolso que exigió la construcción de la línea y por consiguiente que se había abusado, hasta cierto punto, de la buena fe de los capitalistas que entraban en ella.

No mencionaré, como prueba de lo anterior sino el fracaso del canal de Panamá, que, para nuestro objeto, puede asimilarse con la construcción de una línea férrea, y cuyo fracaso es debido, tanto al abuso de los empresarios encargados de los trabajos, cuanto, porque se disimuló siempre, al público, el verdadero costo de la obra y se le halagó haciéndole creer que sería ejecutada, con sumas relativamente bastante menores que las necesarias.

Si la línea de que se trata, es amparada con una subención del Estado, de la Provincia ó del Departamento que se encuentran favorecidos con ella, y que sea colocada en relación con los beneficios probables que de ella se esperan, su fracaso, no puede provenir sino de falsos cálculos, o de la deficiencia de datos sobre las exigencias de su construcción.

Una línea que es de verdadero interés local ó departamental ó provincial y que se encuentra amparada con subvenciones, que no pueden tener otro motivo que las justifique, que el interés público, no puede tener otra causa de fracaso que un estudio deficiente de su trayecto, que traiga consigo la desconfianza de los capitalistas. Como ejemplo sólo mencionaremos, la línea de Concepción al Curanilahue, amparada por el Gobierno chileno con una subvención, como línea Provincial de intereses públicos estudiada con regularidad y cuyos trabajos se han ejecutado con economía y con materiales adecuados á las necesidades que tenía que satisfacer: ella se ha construido, y á pesar de los tropiezos ocasionados por imprevistos y desrumbes ocasionados por las constantes lluvias de un invierno riguroso, su ejecución no se ha entorpecido y su explotación nos hará que los capitales que en ella se han comprometido queden las ganancias que legítimamente les corresponde.

Por el contrario, una línea de interés general la del ferrocarril trasandino por Antuco, subvencionado también por el Gobierno chileno, en la parte que le correspondía, y por el Gobierno Argentino en todo su territorio: ha encontrado tropiezos para encontrar los capitales necesarios, por cuanto los estudios hechos, para poner de manifiesto sus gastos de construcción, no eran suficientes y sus presupuestos muy bajos: de manera que los capitalistas que hicieron estudiar el negocio, lo miraron siempre con desconfianza y pidieron revisión de sus planos y presupuestos, etc., que manifestaron la naturaleza de los terrenos que se tenían que atravesar y el verdadero costo de sus obras. Estas diligencias de revisiones de planos y trazados, por comisiones de ingenieros, que inspiraran suficiente confianza á los capitales Europeos que se solicitaban, se demoraron años, y los acontecimientos públicos que han traído consigo, la crisis comercial Argentina y nuestra lamentable revolución, han hecho por fin, que esta empresa quede aplazada se puede decir casi definitivamente.

.6—Ahora hay que preguntarse, cuales son los recursos de que pueden disponer las autoridades locales, para acordar las subvenciones necesarias á las líneas de intereses departamentales ó provinciales. Es evidente que los fondos que recaudan nuestras municipalidades, con sus patentes ó contribuciones de abastos, de sereno y alumbrado, no pueden ni deben ser distraídos, sino en los servicios para que se les destina; por otra parte las demas contribuciones generales existentes, no son percibidas por las autoridades locales, sino por el Estado. Por consiguiente, salvo casos excepcionales, como pasa con la municipalidad de Chillán, que, posee las entradas de su rico establecimiento de baños termales, que podría muy bien dedicarlos durante algunos años, á subvencionar un ferrocarril que uniera dicho establecimiento con las líneas del Estado, en general, nuestras autoridades locales, se encuentran imposibilitadas para hacer estos servicios, y de ahí la necesidad que tienen todas ellas, de recurrir constantemente con solicitudes de esta naturaleza, ante el Congreso Nacional.

En Francia, como se ha visto, por la ley, y los reglamentos correspondientes, se autorizan á los consejos departamentales ó generales de las provincias, para que acuerden subvenciones que no pasen de un tanto por ciento fijo, sobre sus fondos propios de caminos y vías públicas (contribución personal, etc.) Nuestras autoridades locales no disponen de ninguna entrada propia á este respecto, y no tienen más fondos de caminos y vías públicas que los que anualmente reparte el Ministerio correspondiente, tomados de la partida correspondiente del presupuesto general; repartición que, en general, por más que se trate de hacerla equitativamente, no obedece á ninguna regla segura, y está muy sujeta á todas las influencias políticas de las localidades y de sus representantes. No podría pues, ninguna de nuestras municipalidades, contar por este capítulo, con una entrada anual fija; y aun más, suponiendo que así fuera, no podrían ellas tampoco in

vertir legalmente estas sumas en otros fines que en los expresamente designados, así es que, de todos modos, si quisieran dedicarlos á subvenciones de líneas, tendrían que solicitar la venia del Congreso.

Por consiguiente, entre nosotros, salvo casos excepcionales de Municipios ricos, que cuentan con otras entradas, fuera de sus patentes de servicios ó contribución de sereno y alumbrado, destinadas por la ley á los servicios ordinarios, las subvenciones de las líneas vecinales, si ellas las necesitan para su establecimiento, tienen que venir de fuentes fiscales como una ayuda legítima á los departamentos ó provincias cuyos intereses se trata de hacer florecer facilitándole los medios de comunicación para sus productos agrícolas ó industriales. Y esto es lo que la práctica ha manifestado constantemente cuando se considera el número más ó menos crecido de solicitudes particulares que se han presentado anualmente á nuestros congresos, pidiendo franquicias y la autorización para construir líneas más ó menos secundarias ó de un interés industrial y por consiguiente, pidiendo, según eso, ó bien un simple permiso, sin más franquicias que las liberaciones de derechos de aduana, etc., ó bien ciertas primas por kilómetro construído ú otros, según los casos.

7.—Queda ahora por resolver, en qué forma debe hacerse la subvención de una línea? Se hará garantizando un tanto por ciento de interés fijo á los capitales invertidos en su construcción? cómo se ha hecho al principio en Europa y cómo se ha querido hacer muchas veces entre nosotros?

Evidentemente que es la forma más peligrosa de subvención y que en la práctica ha dado resultados más contradictorios, siendo, en algunos casos verdaderamente onerosos para los erarios nacionales. Y ello se comprende fácilmente.

Un empresario ó sociedad que tiene asegurado un tanto por ciento fijo, sobre los capitales que invierte, cuida poco de la economía de la construcción, puesto que no tiene interés para

ello; y de ahí un motivo de disminución de la renta de la línea ó más bien dicho, del tanto por ciento que naturalmente la línea deberá producir, y por consiguiente un recargo de gastos para el que garantiza los intereses de los capitales que se inviertan en dicha empresa. Por otra parte, una empresa á tanto por ciento fijo garantido, cuida poco que la explotación de la línea sea hecha con diligencia y en codiciones tales, que se obtenga el máximo de su producido. Sino que, por el contrario, se limitará siempre, á establecer el sistema de explotación que sea más sencillo y menos molesto, sin cuidarse absolutamente, si es ese ó no el más conveniente; puesto que, sea cual fuere el procedimiento de explotación la sociedad tiene garantizados los intereses de sus capitales.

Esta misma falta de estímulo viene también, por cuanto, mejorando la explotación, la línea llega á producir por sí sola mas del tanto por ciento garantizado, ella no aprovechará libremente del exceso de los gananciales que deje la explotación, porque, como se sabe en estos casos, ellas pasan á reembolsar las sumas que el Estado, ó cualquiera otra autoridad, haya invertido en sostener las garantías de intereses.

Se ve, pues, que las sociedades constructoras sólo encuentran una colocación de sus capitales á un interés de un tanto por ciento fijo, sin tener ningun aliciente, ni ningun otro interes en las obras ó en la explotación de la línea; por consiguiente, dicha explotación no puede menos que ser floja y descuidada en sus detalles. Y es lo que pasa en la práctica.

Colocándonos ahora bajo otro punto de vista, podríamos naturalmente hacer á la autoridad que garantiza un tanto por ciento fijo de interés sobre los capitales que se inviertan en las construcciones, etc., la siguiente pregunta. ¿Por qué no emprendió la construcción de la línea ella misma? Si esa obra es de interés tan general para que el Estado, ó la Provincia, etc., lleguen, para asegurar su construcción, hasta contraer compromisos de

garantizar un interés fijo á los capitales necesarios, ó si por otra parte se tiene tanta seguridad que, producido será mayor de tanto por ciento garantizado ¿por qué recurrir á la garantía y no ejecutarla directamente? ¿Si encuentran sociedades ó empresarios que, con esa garantía, no trepiden en colocar sus fondos en el negociado, no encontrarían acogida favorable en las plazas comerciales, una emisión de bonos, ganando el mismo tanto por ciento fijado como garantía, y cuya solvencia se encuentre garantizada por el Estado, ó la Provincia, etc., que se ha creído con recursos suficientes, para asegurar este mismo tanto por ciento á una compañía constructora? Evidentemente que sí.

Y es, en realidad, lo que debe hacerse en estos casos, puesto que, de esa manera, el que garantiza, es el dueño del negociado, y lo hará ejecutar en las condiciones más económicas que le sean posibles, dentro de la solidez y de las reglas del arte, para tratar de hacer subir en cuanto sea posible el tanto por ciento que naturalmente produzca la línea, disminuyendo al *mínimum*, el capital de primer establecimiento: por otra parte, siendo la más directamente interesada, en que el servicio de los bonos que ha emitido, le sean lo menos onerosos posibles, establecerá el sistema de explotación, más económico, estudiará más las necesidades locales para sacar de ellas todo el beneficio posible para su explotación. Es decir, que esta autoridad, que sube á garantizar á una compañía constructora, un tanto por ciento fijo sobre los gastos de construcción, etc., de la línea, realizará mejores beneficios y será dueña directamente de la empresa, emitiendo bonos que ganen el mismo interés que se proponía garantizar.

Este procedimiento se ha empleado casi constantemente en Bélgica para la construcción de todos sus líneas de alguna importancia y con un éxito enteramente favorable. Las autoridades han hecho estudiar conveniente los trayectos, como los presupuestos de construcción, etc., de las diversas líneas; sus entradas probables y su desarrollo calculado en virtud de los bene-

ficios que ellas ocasionaran abaratando los trasportes en todas las regiones que la línea debe servir. Después de hecho este estudio concienzudamente, y convencidos que esas líneas á la vuelta de siete á doce años, no podrían menos que, con sus entradas naturales, producir un $4\frac{1}{2}$ á 5% de los capitales necesarios para sus construcciones, explotaciones, etc., el Estado la declaraba de utilidad pública, emitía bonos con un interés fijo garantizado, y un tanto por ciento de amortización, y principiaba la construcción de la línea.

Ahora para hacer que, hasta las fortunas mas mediocres, pudieran ser beneficiadas, encontrando la colocación de sus economías con un interés garantido por el Estado, se emitían bonos hasta por valor de veinte francos. De esa manera, las economías de la industria privada, han venido ha servir para el fomento de la riqueza pública, y los intereses que producían, esas mismas obras destinadas á fomentar la riqueza nacional, en lugar de ir á enriquecer á capitalistas extranjeros (como pasa constantemente entre nosotros) se repartían en todas las esferas de la clase social honrada y que había hecho economías de sus salarios.

Ahora, la mayor parte de estas líneas, se encuentran con sus capitales pagados, porque con el tiempo y el desarrollo de la riqueza nacional, muchas de ellas han producido más de lo calculado. Y de ahí la riqueza de esa Nación económica é industrial por excelencia.

8.—Entre nosotros, no con el espíritu de evitar que, garantizando un tanto por ciento fijo de interés, á las empresas constructoras de ferrocarriles, éstas pueden descuidar la economía en sus gastos de construcción, sino, simplemente para que el Congreso, á cuya resolución tienen que someterse las solicitudes de subvenciones que comprometan los fondos fiscales, puedan calcular ó más bien fijar un máximo á este compromiso, se ha establecido un modo de subvención más razonable, en el hecho, pero no por eso enteramente satisfactorio para los intereses de

la explotación de la línea. Ya que los intereses de la construcción, son dejados á un lado por decirlo así, como para con la línea del Curanilahue, á la cual se le ha acordado una garantía fija de un 5% pero no sobre los capitales que se inviertan en la construcción, sino sobre un máximo fijo de tantos miles de pesos por kilómetro (no recuerdo bien si 20 ó 30 mil pesos). De esta manera, el concesionario y las Sociedades que ella representan, tendrán todo interés, en que la ejecución de los trabajos se haga de la manera más económicamente posible, por cuanto si en realidad, ellos gastan en su construcción, menos de la suma indicada, con ello harán subir naturalmente el tanto por ciento efectivo sobre los capitales invertidos. Por consiguiente, si esta medida, no se encuentra acompañada de una presentación de planos enteramente completos, de las obras que las compañías deben ejecutar, y de un pliego de condiciones enteramente detallado, de modo que un control severo y atento, exija que las construcciones se ejecuten conformándose con estas disposiciones: las compañías, guiadas por los halagos de la misma garantía, tratarán de hacer los trabajos de la manera más rudimentaria posible.

No se puede decir que sea un sistema defectuoso á este respecto; pero, si que exige mucha vigilancia de control de parte de los agentes fiscales, planos y especificaciones muy detalladas de todos los trabajos, para evitar cuestiones y constantes reclamos, si el control se manifiesta celoso es el cumplimiento de sus obligaciones.

Respecto á la explotación, no garantiza nada, y los empresarios sólo tomarían empeño en hacer producir á la línea el máximo posible, si no tuvieran que devolver al Gobierno, las sumas dadas en garantías, con los excesos de entradas de estas mismas líneas cuando ella produzca más de un 5%. La explotación en estas condiciones se hará regularmente, pero no habrá estímulo para mejorarla.

Ahora, es de preguntarse, en este mismo caso, ¿si se creyó su-

ficiente garantía un 5% fijo, contando los gastos de construcción etc., de la línea, en una suma de 20 á 30 mil pesos por kilómetro, y con ello se encontraron capitales extranjeros que quisieran entrar en el negocio ¿no es evidente que esto está demostrando, que esa línea era de verdadera utilidad pública, y que los cálculos que habían hecho los ingenieros encargados del trazado, de su costo, y explotación, entradas probables, etc., eran satisfactorios y demostraban que la línea tendría con el tiempo un tráfico y una vida segura? ¿Por que entonces no se pensó, que se llegaría al mismo resultado, es decir, á gravar los fondos del erario Nacional con las mismas sumas, emitiendo bonos con un cinco por ciento garantizado, hasta conseguir el capital necesario para la construcción de la línea, estimado en un máximo de 20 á 30 mil pesos por kilómetro? El Estado habría sido entonces dueño de esa línea desde el primer momento, y los capitales de su construcción, habrían sido tal vez, y sin tal vez, en su mayor parte chilenos, y el beneficio del interes garantido se habría repartido en el país aumentando la fortuna privada de sus conciudadanos: Y esa era la verdadera solución de ese negocio, y son esos los problemas que seguirán presentándose á nuestros hombres del Estado, á medida que las necesidades de de las provincias se hagan más y más urgentes para mejorar sus vías de comunicación.

9. Otra de las maneras de subvencionar las empresas de ferrocarriles, como lo hemos visto en el Decreto Francés de concesiones de líneas secundarias, es dar á las Sociedades o concesionarios una suma fija por kilómetro (hasta 500 francos en Francia) cuando las entradas brutas de la línea sean menores de un tanto por ciento fijo. Esta subvención como se vé no garantiza un interés fijo á los capitales de construcción, etc., es simplemente una ayuda, para soportar las pérdidas posibles de los primeros años de explotación.

Las empresas, por consiguiente, se encuentran estimuladas por

sí solas, tanto para ejecutar sus obras lo más económicamente posible, como para explotar la línea, de la manera más adecuada y más en armonía con las exigencias de las localidades que se sirven, para poder sacar el mejor interés de los fondos invertidos. Por consiguiente, es una forma de subvención más racional y que obedece al fin que se propone, puesto que, si el Estado, la Provincia ó el Departamento, tienen interés en proteger y asegurar la construcción de una obra que los beneficiará, y no tienen los fondos necesarios para ejecutar su construcción, ni pueden contraer compromisos de garantizar un tanto por ciento fijo de interés por dichos fondos (puesto que lo lógico es que, quien tiene como garantizar un tanto por ciento fijo de interés á una suma dada, pueda tomar á préstamo esa suma sufriendo el mismo gravamen, y por consiguiente que la posea en realidad). Lo lógico es entonces que lo ayuden en los momentos críticos es decir en los primeros años de su explotación.

Esta clase de subvenciones, podrían perfectamente hacerse aplicables entre nosotros, y nuestro congreso, á no dudarlo, las acordará gustoso cuando sean legitimamente justificadas.

Para el completo éxito de este sistema, lo que se necesita con estudios bien hechos de las líneas que se quieran ejecutar, de modo que su utilidad, etc., queden demostradas y por otra parte, que sus planos sean bien detallados y sus pliegos de condiciones muy precisos: para que los agentes del control puedan siempre exigir á las compañías constructoras, una obra si bien económica segura y ejecutada en conformidad con las reglas del arte y teniendo presente los servicios á que se destinan.

Ya hemos visto á este respecto, lo escrupuloso que son en este sentido, y lo minusioso en sus detalles el Decreto de Administración Pública Francés correspondiente á las concesiones de ferrocarriles y el Pliego de Condiciones Generales aprobado por el Ministerio Belga, para que siga en las construcciones que ejecute la compañía Nacional de Ferrocarriles Vecinales: noso

tros no tendríamos, á este respecto, más que imitar estos ejemplos.

10. Por lo que toca á la formación misma de las Sociedades, ellas pueden tomar todas las formas comerciales compatibles con las leyes vigentes. Si las líneas tienen un interés industrial ó privado, la acción de la autoridad puede reducirse á los franquicias necesarias para facilitar dicha construcción y la acción social se reducirá á su minimum ó dos ó tres y á veces un sólo industrial bastará generalmente para cubrir los gastos, generalmente muy poco crecidos de estos ramales. Cuando se trate de una línea de interés local, de ordinario se encuentran vecinos é industriales y agricultores interesados, y la acción social se reduce á juntar estos elementos, deslindar la participación de cada uno de ellos, y en caso necesario, si con los elementos locales no se ha conseguido aún los recursos suficientes, buscar los capitalistas ú otros socios que deban contribuir y deslindar también los intereses de cada uno de ellos. Cuando ya se trata de líneas Provinciales, ó de un interés más ó menos general, los concesionarios ó iniciadores del negociado, haciendo uso de las autorizaciones que les confiere la ley, tan pronto como se han terminado los trámites legales necesarios emitirán acciones al portador, y transformarán la Compañía con en una verdadera Sociedad Anónima.

Por lo demás, se comprenderá fácilmente, que no hay ninguna regla posible aplicable á estos casos. La forma Social, la manera como deben distribuirse los gananciales entre los socios, las cuotas y responsabilidades correspondientes á cada uno de ellos, etc., etc., cambiarán naturalmente en cada caso particular, en virtud del contingente con que contribuya ó haya contribuído cada uno de los asociados; de las subvenciones, si es que la hay, en el negociado, etc., etc.

En Belgica se han normalizado, por decirlo así, todas estas circunstancias, con la creación de la *Sociedad Nacional de Ferrocarriles Vecinales*, por cuanto, teniendo ella sus estatutos fijos y sus compromisos para con el Gobierno Belga, tienen que

aplicar a todas las líneas que quieran construir el mismo principio, y por consiguiente, no hacer que las construcciones sean más onerosas en una provincia ó departamento, en lo concerniente á garantías é intereses de los capitales necesarios, etc., etc. Por otra parte, dicha Sociedad se encarga ella misma de las tramitaciones legales necesarias; de hacer los estudios y levantamiento de los planos del caso, y exigidos por los Decretos Supremos, pliegos de condiciones, etc., de manera que, cuando una comuna ó departamento, creen tener los elementos necesarios, para emprender por sí, ó por medio de una subvención correspondiente, la construcción de un ferrocarril vecinal, encontrarán toda clase de ventajas y toda clase de facilidades legales, dirigiéndose á la Compañía Nacional. Por este motivo, tanto el Ministerio de Trabajos Públicos, como todas las autoridades Administrativas y de puentes y calzadas le prestan la mejor acogida y la recomiendan á la consideración de sus autoridades subalternas.

Hay que advertir también que, como lo hemos visto en los *Pliegos de Condiciones Generales*, tanto las Autoridades Administrativas como el cuerpo de Puentes y Calzadas, ejercen sobre los trabajos que ejecuta dicha Sociedad, una vigilancia severa y que garantiza la buena ejecución de las obras.

El provecho y los beneficios de la creación de semejante Sociedad, no se han hecho esperar; gracias á ella, en muy pocos años la Belgica, ha visto completarse, su red general de líneas ferreas provinciales, con una serie de líneas locales, que todas ellas, construídas con elementos económicos, contribuyen á abaratar los fletes y hacer aumentar los acarreos de las grandes arterias ó grandes redes de líneas principales.

Hay pues en su formación, modo de acción y elementos que constituyen esta Sociedad, un buen ejemplo que nosotros podemos imitar, y por este motivo, me he propuesto, en el párrafo siguiente, dar á conocer en sus detalles, la formación y organización de dicha Sociedad.

(Continuará)