
ANALES DEL INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE

OFICINA:

Calle San Martín N.º 352—Casilla 487—Teléfono 3100

COMISIÓN DE REDACCIÓN

DON LEONARDO LIRA

» FRANCISCO LEIGHTON

DON CARLOS ALLIENDE

» FRANCISCO CRUZ

DON ARMANDO ROJAS

SECCIÓN EDITORIAL

LEY GENERAL DE FERROCARRILES

Una nueva legislación sobre ferrocarriles acaba de ponerse en vigencia. Su origen se encuentra en el proyecto de Ley presentado a la Cámara de Diputados en Noviembre de 1921 por algunos de los miembros de su Comisión de Obras Públicas.

La actual Ley General de Ferrocarriles está fundada en la experiencia y conocimientos adquiridos al través de más de veinte años de trabajo del distinguido ingeniero don Francisco Mardones, profesor de la asignatura de Ferrocarriles en la Universidad de Chile y actual Ministro de Obras Públicas.

Ella viene a llenar sentidas necesidades, porque la ley que antes regía estas materias—promulgada en el año 1862—resultaba ineficaz para regular operaciones de tanta importancia como la que hoy día tienen los transportes ferroviarios en la economía nacional.

La nueva Ley coloca a Chile al igual de los países de legislación ferroviaria más avanzada—Francia y Estados Unidos—y contempla cuidadosamente las circunstancias y modalidades características del país.

Facilita la construcción de nuevas líneas férreas, proporcionando a los empresarios medios expeditos para que puedan adquirir por valores adecuados los terrenos indispensables para ellas; impulsa su construcción, liberando de derechos aduaneros a los materiales que se empleen durante los cinco primeros años, siempre que ellos no puedan producirse en el país; y del impuesto a la renta durante los 10 primeros años.

Impide que se negocie con las concesiones fiscales y asegura la buena construcción de las líneas, por medio de gravámenes que hacen onerosas las infinitas prórrogas que antes constituyeron un sistema perjudicial a la marcha general del país, pues resultaba, en la práctica, que ciertas rutas estaban siempre ocupadas por con-

cesionarios que no hacían más que tratar de comerciar con permisos otorgados para obtener la realización de vías férreas. El producido de dichos gravámenes se destina a subvenir los gastos de vigilancia durante la construcción de vías férreas.

Propende a la nacionalización de los ferrocarriles particulares, exigiendo que el capital empleado en ellos sea amortizado en plazos que fluctúan de 30 a 90 años y dando derecho al Estado para adquirir el ferrocarril por la parte no amortizada del capital.

La Ley crea los organismos encargados de hacerla cumplir y de establecer normas generales de política vial en el país, y subviene a los gastos de ellos por medio del Fondo General de FF. CC., constituido por aportes de las empresas que quedan bajo la supervigilancia de esos organismos. Este Fondo está destinado, además, a subvencionar la enseñanza de empleados ferroviarios, a atender al fomento del tráfico y a favorecer la construcción y complemento de vías férreas. Estos organismos son: El Consejo de Vías de Comunicación, en el que están representadas las más vitales actividades del país, y la Inspección Superior de Ferrocarriles, importante cuerpo técnico e inspectivo.

Es el Consejo de Vías de Comunicación el que debe formar el plan general de ellas; regular las tarifas sobre bases razonables que la misma Ley establece, autorizar los reglamentos de transporte de las empresas ferroviarias, e intervenir en la fijación de las tarifas de transportes por agua y las de movilización en los puertos; resolver las dificultades entre las empresas ferroviarias en lo relativo a los servicios en común o simplemente conectados; informar al Gobierno acerca de las cuestiones relacionadas con los transportes públicos, que éste le someta; y, por último, administrar el Fondo General de Ferrocarriles.

La Inspección Superior de Ferrocarriles es la encargada de supervigilar la explotación de todos los ferrocarriles del país, de exigirles que hagan un buen servicio y que adquieran y mantengan en servicio las instalaciones y elementos necesarios para la expedita ejecución de los transportes públicos. Debe, además, informar al Gobierno sobre la concesión de nuevas vías férreas o del permiso para la construcción de obras complementarias de las existentes, y al Consejo, sobre las materias de que él se ocupa. En general, está encargada de cumplir y hacer cumplir las disposiciones de la nueva Ley. Para obtener estos resultados, tiene la facultad de compeler a las empresas ferroviarias por medio de multas.

El Decreto-Ley General de Ferrocarriles, que entró en vigencia el 17 de Marzo del corriente año, contiene, en suma, un cuerpo de disposiciones coordinadas eficazmente para estimular la construcción de nuevas líneas férreas, obtener la nacionalización de las particulares, armonizar los intereses del público y de las empresas ferroviarias por medio de tarifas adecuadas y explotación eficiente de los ferrocarriles; y asegurar la concordancia entre las diversas vías de comunicación terrestres, fluviales, lacustres o marítimas.

MARCOS ORREGO PUELMA.