

3008

12A; (1094-)

1

8a.

MEMORIA

PRESENTADA AL SEÑOR

MINISTRO DE INDUSTRIA

Y

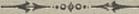
OBRAS PÚBLICAS

POR EL DIRECTOR JENERAL

DE LOS

FERROCARRILES DEL ESTADO

1891



SANTIAGO DE CHILE

IMPRENTA CERVANTES

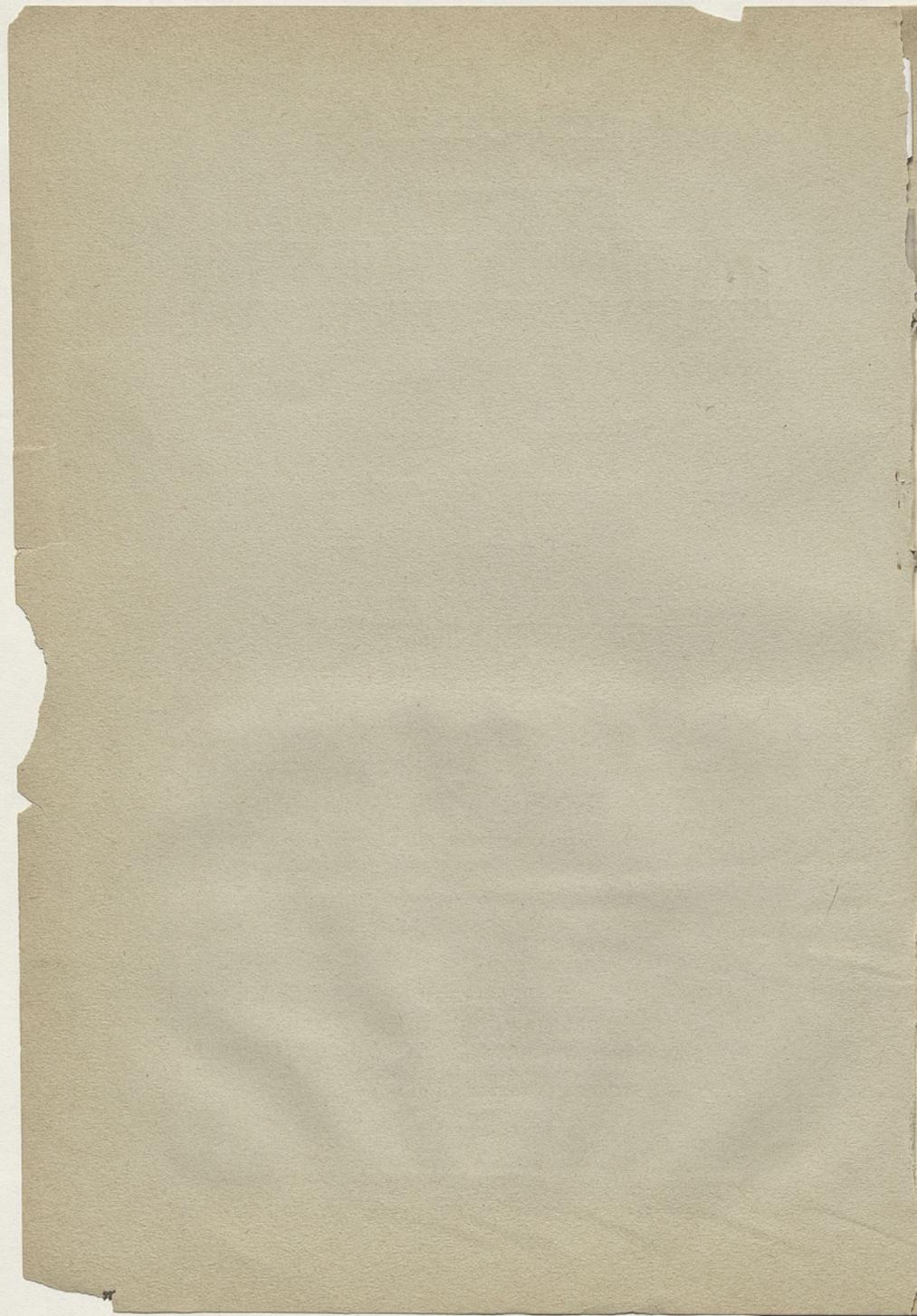
CALLE DE LA BANDERA, NÚMERO 73

1892

Biblioteca Nacional



791207



925066

— 5 —

MEMORIA

PRESENTADA AL SEÑOR

MINISTRO DE INDUSTRIA

Y

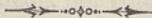
OBRAS PÚBLICAS

POR EL DIRECTOR JENERAL

DE LOS

FERROCARRILES DEL ESTADO

1891



SANTIAGO DE CHILE
IMPRESA CERVANTES

CALLE DE LA BANDERA, NÚMERO 73

1892

MEMORIA

PRESENTADA AL SEÑOR

MINISTRO DE INDUSTRIA

OBRAS PÚBLICAS

POR EL DIRECTOR GENERAL

DE LOS

FERROCARRILES DEL ESTADO

1891



SANTIAGO DE CHILE

IMPRENTA CERVANTES

CALLE DE LA BARRERA, NÚMERO 23

1892



MEMORIA

PRESENTADA AL SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA Y OBRAS PÚBLICAS POR EL DIRECTOR JENERAL DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO,



SEÑOR MINISTRO:

Es a todas luces anormal la situacion creada a esta Empresa por los acontecimientos desarrollados en el pais desde el 1.º de enero último.

La marcha administrativa i económica que se ha visto forzada a seguir, no puede, por consiguiente, compararse con los años anteriores, ni puede tampoco servirnos de guia para calcular la que habrá de llevar en lo futuro.

Cumplo, sin embargo, con el deber de manifestar a US. cual es el estado en que se encuentra i cuales son las necesidades que estimo urgente satisfacer.

Los datos que hoi se pueden reunir, i que agrego a continuacion, solo dan una idea aproximada de la marcha económica seguida por esta Empresa. Una liquidacion definitiva de la negociacion, solo puede presentarse

despues de verificado el balance que se hace el 31 de diciembre de cada año, siguiendo las prácticas comerciales establecidas para esta clase de negocios.

Las entradas del tráfico, de enero a agosto inclusive, del año actual, son:

Entradas.	\$ 6.672,184 91
Gastos.	5.615,234 80
Producto líquido.	<u>\$ 1.056,950 11</u>

Producto por secciones

SECCIONES	VALORES
Primera seccion.	\$ 1.843,275 48
Segunda seccion.	3.093,235 31
Tercera seccion.	1.735,674 12
	<u>\$ 6.672,184 91</u>

Que se descomponen como sigue:

Pasajes.	\$ 1.573,435 45
Carga.	3.619,996 32
Equipajes.	220,852 28
Varios.	1.257,900 86

Total. \$ 6.672,184 91

La partida de «varios» de un millon doscientos cin-

cuenta i siete mil novecientos pesos ochenta i seis centavos, se descompone como sigue:

Bodegajes.	\$ 32,356 08
Carga i descarga.	14,274 38
Trenes especiales para particulares.	3,944 47
Boletos de temporada.	8,460 50
Tarjetas de abono.	36,663 80
Libretas de encomiendas.	311 00
Pasajes del Supremo Gobierno.	1.161,890 63
	<hr/>
Total.	\$ 1.257,900 86
	<hr/>

Como se ve, la Empresa ha despachado, de órden del Gobierno, pasajes, trenes especiales, fletes de carga, etc., por valor de un millon ciento sesenta i un mil ochocientos noventa pesos sesenta i tres centavos, que se descompone como sigue:

Pasajes i fletes de carga.	\$ 385,329 03
Trenes especiales.	538,836 07
Pasajes de contratistas, id. fletes para los ferrocarriles en construccion i obras.	237,725 53
	<hr/>
Total.	\$ 1.161,890 63
	<hr/>

De esta cantidad solo se ha
pagado hasta hoy. . . . \$ 309,723 68

Total insoluto. . . . \$ 852,166 95

Como se ve, se adeuda todavía a los Ferrocarriles la suma de ochocientos cincuenta i dos mil ciento sesenta i seis pesos noventa i cinco centavos, i no necesito manifestar a US. que el servicio de transporte a que estos valores se refieren, ha impuesto a esta Empresa un desembolso en dinero efectivo, invertido en pago de empleados, carbon i demas materiales consumidos en el servicio de traccion, etc.

En atencion a esta última circunstancia, i a que una tercera parte del valor adeudado corresponde al servicio de los ferrocarriles en construccion, autorizados por leyes anteriores a 1891, he creido de mi deber solicitar de US. el pago de las cuentas insolutas.

La falta de pago de estas cuentas i otras de que hablaré mas adelante, desfigura, en gran manera, la contabilidad de esta Empresa, haciendo aparecer como gastos propios de su explotacion las cantidades invertidas en un servicio de transporte, cuyo valor no ha sido cancelado hasta el presente.

Esta circunstancia ha colocado a los Ferrocarriles en situacion de carecer de los fondos indispensables para cubrir sus gastos ordinarios, que solo han podido atenderse en parte mediante el auxilio extraordinario concedido por decreto supremo de 21 de octubre último.

Los antecedentes que dejo espuestos, me hacen esperar que el Supremo Gobierno mandará pagar las cuentas

insolutas, tomando, además, en consideración que, en el caso contrario, la Empresa se verá obligada a acudir nuevamente a US. en demanda de los fondos necesarios para cubrir las deudas que aun quedan pendientes.

Los gastos del tráfico se descomponen como sigue:

Gastos de Administracion. . . \$	371,981	34
Id. de locomotoras.	2.262,483	64
Id. de carruajes.	320,340	08
Id. de carga.	1.116,202	06
Id. de maestranza.	112,242	70
Id. de estaciones.	377,865	27
Conservacion de la via.	1.054,119	71
<hr/>		
Total. \$	5.615,234	80

Los gastos anteriores han sido recargados con las siguientes cantidades pagadas por la vijilancia extraordinaria de los telégrafos, via i puentes de los ferrocarriles:

Vijilancia de telégrafos

Enero, febrero i marzo. \$	74,266	43
Abril.	24,619	54
Mayo.	23,749	21
Junio	24,459	67
Julio.	16,584	16
	\$ 163,679	01

Vijilancia de via i puentes

Mayo.	\$ 22,425 50	
Junio	24,604 82	
Julio.	24,945 97	\$ 71,976 29
Total.		<u>\$ 235,655 30</u>

Como ve US., esta Empresa ha gastado, por órden de la fenecida administracion, la cantidad de doscientos treinta i cinco mil seisciento cincuenta i cinco pesos treinta centavos en servicios completamente estraños a su explotacion, por los cuales tampoco ha sido posible obtener el pago correspondiente.

La cantidad espresada no puede, pues, imputarse a la partida de gastos del tráfico; i si el Supremo Gobierno cree de justicia cancelarla, será en realidad una verdadera pérdida que han sufrido los Ferrocarriles del Estado.

Por otra parte, en los meses a que se refiere este informe, la Empresa ha ejecutado trabajos i suministrado los materiales que se detallan en seguida para los ferrocarriles en construccion, canalizacion del Mapocho i demas obras que se construyen por cuenta del Estado, i otros de órden i con cargo a los Ministerios de Guerra i Marina, como sigue:

Servicios de locomotoras para los ferrocarriles de Melipilla, Palmilla a Alcones, Pelequen a Peumo, Coigue a Mulchen, Collipulli a Victoria, costo del paso inferior de Dolores, construccion de carros planos, combustible, etc. \$ 20,103 12

Canalización del Mapocho, servicios de sus locomotoras, composturas de las mismas i de carros, combustible, etc. . . . 14,222 34

Ministerio de Industria, empalme de las líneas de Parral a Cauquénés, de Coigüe a Mulchen, de Talca a Constitución, de Santiago a Melipilla, de Pelequén a Peumo; rieles para el de Victoria a Temuco, id. i desvío para el dique de Talcahuano; desvío para los galpones de Matucana i para la cantera del Arenal. . . . 29,556 87

Ministerio del Interior, reparaciones de las líneas telegráficas del Estado, guardianes para las mismas, composturas de máquinas telegráficas, fabricación de casilleros para carros-correos, descarga de cañería para agua potable, etc. . . . 6,083 60

Ministerio de Marina, flete de piedra para el dique de Talcahuano, fabricación de granadas i espoletas, valor de tubos de cobre para las torpederas *Lynch* i *Condell*, composturas de las mismas i otros vapores, etc., etc. . . . 15,547 04

Ministerio de la Guerra, plataformas para caballos, cambios de vía, reparaciones a las fortificaciones de Valparaíso i Talcahuano, rieles para las mismas, carros blindados, maicillo para cuarteles, galpones i bancas para tropas, composturas de cañones, rifles, ametralladoras, etc., etc. . . . 52,944 16

\$ 138,457 13

Estos ciento treinta i ocho mil cuatrocientos cincuenta i siete pesos trece centavos, tampoco se han pagado a esta Empresa, aun cuando en su mayor parte corresponden al valor de servicios hechos o materiales suministrados para obras públicas autorizada por leyes anteriores a 1891.

Creo de mi deber llamar, mui especialmente, la atencion de U.S. a este hecho, que no es aislado ni propio de la situacion anómala porque acabamos de atravesar, sino que viene produciéndose con notoria frecuencia i desde tiempo atras, con graves perjuicios para los intereses de los Ferrocarriles del Estado.

A menudo éstos ejecutan trabajos, suministran materiales o hacen servicio de trasporte para las obras fiscales, i de ordinario se tropieza con dificultades para obtener el pago correspondiente. Aun mas, en muchas ocasiones no se obtiene jamas la cancelacion de las cuentas insolutas.

Así, por ejemplo, nunca se ha pagado a esta Empresa el valor de los servicios de trasporte hecho para los ferrocarriles en construccion, que anualmente representan valores considerables; i no es raro el caso en que, de orden del Supremo Gobierno, ejecuten trabajos a particulares o de cargo a la autoridad municipal, sin que sea posible obtener la cancelacion de las cuentas insolutas.

No se ocultará a U.S. los inconveniente que traen consigo estos procedimientos, que muchas veces obligan a distraer el personal i los fondos de los Ferrocarriles del Estado en obras i servicios del todo estraño a su explotacion.

Estos inconvenientes existen aun cuando se trate de obras fiscales, por cuanto se desfigura por completo la

DEPARTAMENTO DE ESPLOTACION

Equipo.—La dotacion del equipo de pasajeros es la que sigue:

Equipo de pasajeros	Seccion 1. ^a	Seccion 2. ^a	Seccion 3. ^a	TOTAL
Salones, ingleses. . .	14	12		26
Id. americanos. . .		22	9	31
1. ^a clase, ingleses. . .	25	4		29
1. ^a id. americanos. . .	6	13	7	26
2. ^a id. ingleses. . .	16	10		26
2. ^a id. americanos. . .	3	21	17	41
3. ^a id. ingleses. . .	26			26
3. ^a id. americanos. . .	2	10	9	21
Mistos, ingleses. . .	4	7		11
Id. americanos.. .	2	20	8	30
Equipajes ingleses. . .	6			6
Id. americanos.. .	3			3
Conductores ingleses. .	6			6
Correo, ingles.	3			3
Conductor i correo, id..	1			1
Carro fúnebre.	1			1

RESÚMEN

Total de coches existentes. 287

Distribuidos como sigue:

1.^a seccion. 118
 2.^a id. 119
 3.^a id. 50 287

La dotacion del equipo de carga es la que se espresa a continuacion:

Equipo de carga	Seccion 1. ^a	Seccion 2. ^a	Seccion 3. ^a	TOTAL
Bodegas, inglesas.	388	300	134	822
Id. americanas.	54	373	243	670
Casitas conductores, inglesas.	6	4		10
Casitas conductores, americanas.		20	6	26
Cajones abiertos, ingleses.	391	210	115	716
Id. id. americanos.	5	15	4	24
Planos, ingleses.	10	27	35	72
Id. americanos.	38	199	136	373
Rejas, ingleses.	18	10	1	29
Id. americanos.	64	169	43	276
Ganado, americano.			2	2
Auxiliares, ingleses.	1			1
Id. americanos.	1	3		4
Lecheros, ingleses.	4			4
Id. americanos.		1		1
Especiales para caballos, ingleses.	1	1		2
Polvoreros, ingleses.	2	2	2	6
Carnes, ingleses.	11			11

Total de carros existentes, según el cuadro del frente. 3,049

Distribuidos por secciones como sigue:

1. ^a sección.	994
2. ^a id.	1,334
3. ^a id.	721
	<hr/> 3,049

La necesidad de aumentar el equipo de carga la he representado al Supremo Gobierno, en nota núm. 2,337 de 6 de noviembre último, en que dije a U.S. lo siguiente:

«Público i notorio es que la dotacion actual de equipo de los Ferrocarriles del Estado, es insuficiente para movilizar toda la carga que llega a las estaciones, con actividad i con la oportunidad que exigen los interesados.

«Estas exigencias aumentan cada dia, ya sea por el aumento progresivo de la produccion nacional i de los negocios particulares, ya por las necesidades de transporte de las obras que se construyen por cuenta del Estado.

«En la época de cosechas, sobre todo, el acarreo aumenta considerablemente i las dificultades crecen hasta hacerse insuperables. En esta época del año, los agricultores i comerciantes, en jeneral, reclaman en vano por el atraso que experimentan en su transporte las mercaderías, i por los graves perjuicios que sufre la carga depositada en los patios de las estaciones, donde queda a todo riesgo de intemperie hasta la época de las lluvias.

«No obstante haberse repartido en las tres secciones, proporcionalmente a las necesidades del servicio, el

equipo existente, i a pesar del empeño con que el departamento de Esplotacion procura utilizar ese equipo manteniéndolo en constante movimiento, estas necesidades subsisten, i no bastan tampoco a remediarlas el aumento de operarios ocupados en reparar el equipo, que se deteriora con mucha frecuencia por el trabajo, forzado que hacen al presente, ni la movilizacion de trenes especiales destinados al trasporte de carga.

«Debo agregar todavia las necesidades de los nuevos ramales que empalman con la línea principal i cuyos presupuestos no consultan la cantidad de equipo que exigirá el tráfico de esas líneas.

«Para evitar a la Empresa i al público los perjuicios consiguientes a la escasez de equipo, considero indispensable aumentarla, al ménos, con

Carros bodega.	350
Id. reja.	200
Id. cajon de 4 ruedas.	100
Pares ruedas para coches de pasajeros.	72

«Este equipo, pedido por telégrafo a Europa, llegaría a fines de 1892 i principios de 1893, i por esta circunstancia no bastaria consultar su valor en el presupuesto de gastos ordinarios de esta Empresa, sino que se hace indispensable obtener una lei especial que autorice el gasto consiguiente.

«No dudo que US., penetrado de las necesidades de esta Empresa i del público que está llamada a servir, dará los pasos conducentes a obtener del Congreso una lei que autorice la inversion de un millon quinientos mil pesos (\$ 1.500,000), para adquirir el equipo que dejo in-

dicado. Esta cantidad se tomará en cuenta en el presupuesto de gastos ordinarios de 1892, en atencion a que, en parte, habrá de invertirse en ese año.

«Con la adquisicion del equipo a que vengo haciendo referencia, estimo que podrá atenderse con regularidad el servicio ordinario de los ferrocarriles en actual explotacion; pero, como es de suponer que, en la fecha en que llegue el equipo que habrá de pedirse, se comiencen a entregar al tráfico algunas de las líneas actualmente en construccion, se hace tambien indispensable encargar, desde luego, el equipo correspondiente a la dotacion de todos los ferrocarriles que se construyen por cuenta del Estado, porque de otra manera sería necesario atender el servicio de esas líneas con el equipo indispensable para los ferrocarriles en actual explotacion.»

Réstame solo agregar que el Supremo Gobierno i el Soberano Congreso han reconocido tambien las necesidades manifestadas en la nota que dejo trascrita, i se han apresurado a autorizar la inversion de un millon quinientos mil pesos (\$ 1.500,000), en la adquisición de equipo de carga.

No es posible hacer un estudio detallado i comparativo de todos los servicios a cargo del departamento de Explotacion, por cuanto este trabajo se ha hecho anteriormente por años completos, que no pueden compararse con solo algunos meses del año actual.

El servicio de explotacion hecho en los meses a que este informe se refiere, adolece de las irregularidades propias de la situacion porque acabamos de atravesar, i, como dejo dicho, no puede, por lo tanto, compararse con los años anteriores ni servirnos de guía para lo futuro.

A consecuencia de esta situacion, el tráfico estuvo completamente suspendido en la 2.^a quincena de agosto i en la 1.^a quincena de este mes, i en todos los meses anteriores estuvo paralizada una gran parte del equipo, porque las autoridades militares lo retenian en las estaciones de Baron, Santiago i Concepcion; de tal manera que en muchos meses no pudo trasportarse sino una parte mui insignificante de la carga depositada en las estaciones.

Pasajeros.—El movimiento de pasajeros ha sido el siguiente:

CLASES	Pasajeros	VALORES
1. ^a clase.	365,450	\$ 637,265 60
2. ^a id.	292,478	335,103 65
3. ^a id.	1.012,991	601,066 20
Totales.	1.670,919	\$ 1,573,435 45

Los quintales métricos de carga conducidos en los ocho meses son 10.082,904, distribuidos como sigue:

SECCIONES	Qtls. métricos	VALORES
1. ^a seccion.	3.262,704	\$ 1.081,301 13
2. ^a id.	3.400,628	1.352,805 08
3. ^a id.	3.419,572	1.185,890 11
Totales.	10.082,904	\$ 3.619,996 32

Tarifas.—La experiencia adquirida ha demostrado que los productos del tráfico obtenidos en esta Empresa, no corresponden al capital que ella representa.

Las tarifas vijentes, que son, si no las mas reducidas, al ménos de las mas bajas que rijen hoi en todos los ferrocarriles del mundo, se calcularon en una época en que la situacion económica del pai era mui diversa de la actual. El cambio ha bajado notablemente en estos últimos tiempos, lo que ha traído el consiguiente aumento en el valor de los salarios i en el precio de los artículos que consume la Empresa, los cuales, en su mayor parte, vienen del extranjero i se pagan en oro.

Es verdad que siendo de propiedad fiscal los Ferrocarriles del Estado, su explotacion debe propender, mas que a obtener un lucro sobre el capital invertido, a dar las facilidades que necesita el pais para el desarrollo de la industria i el comercio.

Sin embargo, la desproporción entre las entradas i el capital invertido es tan considerable, que estimo llegado el caso de proceder a un estudio sério i meditado sobre la conveniencia de alzar las tarifas vijentes en una proporción que permita obtener de estos ferrocarriles el interes que pueda exijirse a un empresa fiscal.

Esta medida es tanto mas urgente, cuanto que los gastos de esta Empresa no pueden limitarse a los propios de explotacion, sino que se hace necesario invertir anualmente, cantidades considerables en la ejecucion de obras de arte i construcciones indispensables para completar estos ferrocarriles, que, sin exajeracion, puede afirmarse están todavia a medio concluir.

Mientras éstos no esten dotados de todos los elementos que ha menester su explotacion, el servicio no puede ser bueno, cualquiera que sea el esfuerzo de los funcionarios i empleados encargados de administrarlos i servirlos.



VIA I EDIFICIOS

Las obras nuevas en la via i edificios, como en los demas departamentos, se han suspendido en su mayor parte por exijirlo así la situacion económica de esta Empresa. Se ha atendido, sin embargo, las reparaciones i construcciones que indicaré en seguida, porque su ejecucion se ha estimado una necesidad impostergable.

Rieles, durmientes, etc. — La renovacion del material de la via se ha continuado haciendo empleando los rieles de acero de los cargamentos contratados para el año 1890, i que empezaron a llegar en los primeros meses del año en curso; tambien se ha mejorado la condicion de la via volviendo a colocar los rieles de fierro, que en mejor estado se obtenian de las renovaciones en que el cambio se hacia, por riel de acero. La estension de via así mejorada es, mas o ménos, de veintitres kilómetros de largo agregado i se han empleado seis mil seiscientos treinta rieles de siete i ocho metros de largo. Esta renovaci3n parcial, se ha hecho principalmente entre Curicó i Talca, en la segunda seccion; i entre Talca i Cabrero, San Rosendo i Angol, en la tercera.

El número de rieles de acero empleado es de seis mil doscientos treinta i siete, o sea veintiocho mil quinientos treinta metros de via renovada con rieles de seccion normal. Se ha hecho este trabajo en la segunda seccion, al sur de Curicó i entre Camarico i Panguilemo, i en la tercera seccion entre Yumbel i Cabrero i entre Búlnes i el Cármen. Con esta renovacion quedan reducidos a trescientos cuarenta i nueve los kilómetros de rieles de fierro tendidos en la via entre Valparaiso i Victoria por setecientos cincuenta i siete de rieles de acero. Dados estos datos i suponiendo que, por término medio, se coloquen anualmente setenta kilómetros de rieles de acero, tenemos que demoraria aun cinco años la renovacion completa del material de la via.

El número de durmientes combinados es de sesenta i seis mil ochocientos treinta i cuatro, repartidos en las tres secciones del camino.

En la doble via, entre Buin i Linderos, se han colocado ademas mil setenta i dos durmientes i doscientos setenta i dos rieles de fierro.

Lastre, terraplenes, defensas, etc.—La renovacion del lastre se ha continuado en toda la estension de la via, haciéndose principalmente en la primera seccion, entre Calera i Las Vegas, entre Lampa i Quilicura i en los córtes de Batuco. Son veinticuatro mil metros cúbicos, mas o ménos, los empleados en estos trabajos. A la vez se han continuado los trabajos de defensa de la via contra los avances del mar, entre Baron i Viña del Mar, i del rio Aconcagua, en el ramal de los Andes i entre Calera i Ocoa.

En la segunda seccion se ha hecho estos trabajos de lastramiento, principalmente entre Buin i Hospital i en-

tre San Francisco i Gomero, donde, a la vez, fué necesario rectificar los niveles de la línea i levantar los terraplenes en mas de seis kilómetros de estension.

Los temporales del mes de julio causaron daños de alguna consideracion a la línea: desde luego fué arrastrado el terraplen al sur del puente Antivero, (kilómetro ciento treinta i cuatro), en una estension de veinte metros de largo por cinco de alto. Para restablecerlo fué necesario emplear comò cuatrocientos metros de piedra de cantera i mas de doscientos de lastre grueso de la misma procedencia. Al sur de la estacion de Quinta, en el punto en que cruza la línea el estero de Chimbarongo, fué el terraplen arrastrado en mas de sesenta metros de estension, por ocho de alto, siendo necesario construir, en el boquete abierto, un puente provisional sobre caballetes de madera. Este terraplen se ha ido rehaciendo poco a poco, defendiéndolo i reforzándolo con cerca de mil doscientos metros cúbicos de piedra de cantera.

Actualmente se está estudiando un proyecto para evitar la repeticion de este daño; i consiste en habilitar uno de los arcos del puente de piedra que hai sobre ese estero, que está actualmente ocupado por completo con un canal de regadío, estrechando así la desembocadura del puente; al mismo tiempo se trataria de hacer un trabajo de canalizacion por el lado norte i en un largo de ochocientos metros mas o ménos en el lecho del estero.

El lastramiento de la 3.^a seccion se ha hecho de preferencia entre Búlnes i Cabrero, entre San Rosendo i Hualqui, entre Diuquin i Santa Fé, i en algunos trechos de la línea de la frontera, siendo la casi totalidad del lastre empleado estraido del corte de San Rosendo.

En la proximidad de los puentes grandes se han he-

cho buenas defensas de piedra suelta a los terraplenes amenazados por las creces, i en tales trabajos se han empleado mas de mil quinientos metros cúbicos de grandes piedras. En Diquin se ha hecho un tajamar de treinta metros de largo, formado con dos hileras de pilotes de rieles i que tienen por objeto defender lo cimientos de la bodega de carga.

Cierros i líneas telegráficas.—El cercado de la línea se ha continuado estendiendo en las tres secciones, haciéndose los cierros, segun las localidades, de pirca de piedra suelta en unas, o asentada en barro, de tapias i de postes de madera con alambre de púas.

En toda la estension de la línea quedan solamente ochenta i siete a noventa kilómetros en que no se haya hecho todavía trabajo de cercado definitivo. En grandes trechos de esta estension hai fosos profundos i continuados que se ha tenido cuidado de mantener corrientes para remediar, en parte, la falta de cierro definitivo. Estos ochenta i siete a noventa kilómetros de cierro por hacer corresponden, quince a la primera seccion, veintisiete a treinta a la segunda i cuarenta i cinco, mas o ménos, a la tercera.

Estimo que su ejecucion final impondria un gasto de cincuenta mil pesos, mas o ménos.

Es de lamentar que la situacion financiera del pais no haya permitido consultar este gasto en el Presupuesto para 1892, ya que el cerramiento de la vía es una condicion indispensable para la seguridad del tráfico.

Cerrada la vía podía utilizarse mejor el escaso equipo existente, estableciendo trenes nocturnos, que hoy no pueden correr por los peligros que presenta una línea

abierta. Asimismo se pondría término a las numerosas reclamaciones i demandas por atropellos de personas o animales en puntos en que el cierro no existe.

Telégrafos.—Las líneas telegráficas del cuidado de este departamento tienen una estension de cuatro mil siete kilómetros, de los cuales dos mil cien pertenecen al telegrafo del público i mil novecientos siete, son los del servicio público de la Empresa. Su conservacion se ha atendido con todo esmero i actualmente se está realizando una mejora de importancia, cual es la de reemplazar los aisladores de vidrio verde fabricados en Lota, por aisladores de doble campana, que hace poco han llegado de Europa. Tan pronto se termine este trabajo, que se ejecuta a la vez desde Talca a Chillan i desde San Rosendo a este último punto, se volverá a continuar los trabajos de la prolongacion de la cuarta línea hasta Chillan, que en el día solo llega hasta Yumbel. Está, además, en actual trabajo, tender el cuarto alambre entre Santa Fe i Renaico.

Puentes.—Se ha atendido con preferencia la conservacion de los puentes, i se puede decir que se mantienen, en jeneral, en estado satisfactorio, i con las requeridas condiciones de solidez. En la primera seccion todos los puentes son definitivos; pero hai que hacer trabajos de importancia en tres de ellos, Rabuco, Vichuculen i Lampa.

En el primero se deben cambiar sus vigas de madera por sobreestructura de fierro i suprimir algunos de sus machones intermedios, para darle mayor seccion de escurrimiento; en el segundo conviene rectificar su posicion, con relacion a la direccion del estero, i en el tercero rehacer, desde los cimientos, uno de sus machones,

tumbado desde los últimos temporales del mes de julio, i hacerle un emplantillado jeneral.

En el mes de junio se concluyó de armar la ferretería del puente Lontué, que la Empresa venia haciendo directamente desde principios del año; i ya a mediados de julio fué necesario entregarlo al tráfico, porque las grandes creces causadas por los temporales de esos días, destruyeron completamente el puente provisional de que se estaba haciendo uso. Tiene este puente siete tramos de treinta i dos metros noventa i ocho centímetros cada uno.

Los demas puentes en construccion en la segunda seccion, son el Maipo, Paine, Angostura i Teno. Los trabajos del primero continúan paralizados desde el mes de julio, i hace poco el Banco Constructor Hipotecario, que tiene contratada su construccion, se ha presentado pidiendo se le exima de continuarlo trabajando. El Teno, que pasó tambien por una paralización momentánea, ha vuelto a comenzar sus trabajos i será concluido en pocos dias mas. Este puente, como el Lontué, se trabaja directamente por la Empresa. Los otros dos puentes, Paine i Angostura, dados por contrato a don Álvaro Guzman, han vuelto a iniciar sus trabajos suspendidos desde julio i se llevan con actividad.

Terminados los puentes arriba nombrados, no quedará en la segunda seccion mas puente provisional que el que hai sobre un brazo del Teno, como a doscientos metros al sur del puente de fierro en actual construccion. Se habia pensado suprimir este puente i cerrarlo; pero las creces de los últimos años, i sobre todo la mas reciente, han demostrado que conviene conservarlo i darle un largo de sesenta metros mas o ménos. Hai en esta sec-

cion, sin embargo, algunos trabajos de importancia que hacer en alguno de los puentes definitivos, i que merecen ser mencionados en este informe. Es el primero de estos trabajos el Guaiquillo, al sur de Curicó. Uno de sus machones fué socavado por las aguas en las últimas creces de julio i se desplomó, tumbándose tambien hácia el oriente; además, el terraplen del lado sur del puente estuvo en gran peligro de ser arrastrado. La sobreestructura es de vigas de pino de 40 x 50; son vigas armadas, pero aun así soportan con dificultad el gran peso de las máquinas nuevas (ochenta toneladas). Convendrá cambiarlas reemplazándolas por vigas de fierro, y será mui acertado suprimir algunos de sus machones intermedios, para aumentar la desembocadura i prevenir así el arrastre de los terraplenes de ámbos lados del puente.

En condiciones semejantes se encuentran el Pirguin i el Seco, que tienen en cada uno cuatro tramos de diez metros de largo.

En la tercera seccion se han terminado, por completo, los trabajos de reconstruccion i alargamiento del puente Chillan, desde el mes de julio están armados los dos tramos nuevos del puente i en setiembre se terminaron los terraplenes del sur, quedando todo listo para ser entregado al tráfico. Tambien se ha dado fin a los trabajos de albañilería del Putagan, que se comenzaron en octubre del año anterior, i actualmente se organizan por los contratistas de la sobreestructura, las faenas de trabajos para en el acto dar principio a la armadura.

Fuera de este puente, que espero verlo concluido en dos meses mas, no quedan en la tercera seccion otros puentes provisionales que los cinco del Ancoa que seran mas tarde reemplazados por solo dos puentes definitivos

de ciento sesenta metros de claro i de ciento veinte metros, i el que fué necesario construir sobre el Quilacoya, a consecuencia del desgraciado accidente del 1.º de julio de 1890.

Sin embargo será necesario hacer algunos trabajos de consideracion en el sentido de mejorar las condiciones de solidez en muchos puentes, tenidos como definitivos, i de los cuales los principales son: el de Batro al que será necesario agregar tres tramos mas, iguales a los existentes i que daran dieciocho metros mas de claro, el de Gomero de treinta metros de claro i el de Rio Claro, donde convendrá reemplazar por vigas de fierro su sobreestructura de madera, i el Malleco cerca de Angol.

Estaciones.—No se han emprendido trabajos de obras nuevas que merezcan mencionarse: lo que se ha hecho ha sido concretarse a lo mas estrictamente necesario para poder hacer el servicio, i a hacer lo mas indispensable para la buena conservacion de los edificios del tráfico i los destinados a los empleados.

En la primera seccion es necesario dar de una vez remate a las construcciones principiadas en Bella Vista, i decidirse a empezar la trasformacion de la Estacion del Baron, mejorando sus oficinas, o mas bien haciéndolas de nuevo, i construyendo galpones adecuados para el resguardo de los trenes i del equipo que, en gran número, hai siempre depositados allí. Mui necesario es continuar el ensanche de esta estacion, preparando a la vez el terreno que ha de ocupar la gran maestranza que, de tanto tiempo atras, se viene proyectando construir. En Viña del Mar i Quillota es necesario llevar adelante los proyectos que hai autorizados ya por el Supremo Gobier-

no, para construir nuevos edificios para oficinas del servicio i para bodegas de carga, ensanche i transformacion jeneral en la última.

En la estacion de Santiago hai estudiado, desde hace mas de dos años, un proyecto para colocar un galpon central, cuyo costo será de ochenta mil pesos, destinando los que hai actualmente para ser colocados en estaciones de segundo orden. Mui necesario es tambien terminar la construccion de los edificios para los talleres de la maestranza, i construir un gran galpon para guardar a la sombra los coches de pasajeros, en construccion o en depósito.

Hai en la segunda seccion un buen número de estaciones en que es necesario emprender trabajos de consideracion, para dejarlas medianamente habilitadas para satisfacer las exigencias del servicio, i voi a enumerar las principales: en San Bernardo está convenido su ensanche i es forzoso construir oficinas, bodega de carga i habitaciones para los empleados; en Hospital, conviene hacer una carbonera i una casa de máquinas, para alojar las remolcadoras que las pesadas gradientes que hai a uno i otro lado hacen necesarias; en Rancagua, mejorar la bodega de equipajes i oficinas i construir un galpon para los trenes; en Rengo, Requinoa i Gultro, mejorar los cierros; en Molina, construir bodegas i cercarlas, porque se puede decir que está completamente abierta; en las estaciones del ramal, construir cierros i edificios.

No son menores las necesidades de las estaciones de la tercera seccion. Desde luego, hai que hacer notar que la necesidad de ensanchar la estacion de Concepcion, que solo tiene seiscientos metros de largo, es una de las medidas que mas urje realizar; tambien lo es construir

nuevos anexos a la maestranza de la seccion, ensanche de la fundicion i sala de modelos. Se debe tambien pensar en construir un almacen de materiales para todos los departamentos: el que hai es insuficiente por lo estrecho. La bodega de carga conviene prolongarla veinte a treinta metros.

En Talcahuano se necesita construir una nueva bodega remisora, la que hai está en mui mal estado; terminar el cierro i construir talleres anexos a la casa de máquinas terminada el año anterior.

Buenuraqui, San Rosendo, Yumbel, Cabrero i Concepcion mismo, necesitan grandes reparaciones en sus cierros la mayor parte de ellas; i hai otras, como San Rosendo, en que no hai nada hecho. En esta última estacion es de gran necesidad construir casas para el caminero mayor i los empleados de la estacion.

En Linares, Membrillo, Longaví, Parral, Cabrero, Coigüe, Sauces, Quilpen, Trigal i Victoria, es de urgente necesidad construir galpones para los acopios de trigo que, año por año, van aumentando en proporcion.

En Renaico, que es el punto de juncion de la línea principal con el ramal de Traiguen, i que es actualmente considerado como si fuera un paradero, es necesario construir una estacion de importancia, con casa de máquinas, maestranza i bodegas para depósito de materiales i maderas. Talvez convenga montar aquí un aparato para creosotar durmientes i cámara para secar maderas, semejantes a las que hai instaladas en Malvoa.

Línea nueva del Bio-Bío.—Se ha realizado la enrialdura de esta línea en todo su largo de seis mil doscientos cincuenta metros i la altura de sus terraplenes está mui poco mas bajo que el nivel definitivo que deben

llevar. El mayor corte ejecutado es de mil metros de largo por cinco de alto, i la mayor altura a que alcanzan los terraplenes es doce metros, siendo ocho la altura media jeneral de todo el trazado; cruza esta línea dos esteros, el de Coyanco i el de Paillegui sobre los cuales será necesario echar dos puentes de veinte metros de claro. Actualmente hai construidos puentes provisionales de madera, i sobre ellos podria llevarse el tráfico sin inconveniente, hasta que llegue la oportunidad de reemplazarlos por los definitivos de fierro o acero. El trabajo de esta nueva línea ha sido continuado durante todo este tiempo con repetidas interrupciones, debidas, en su mayor parte, a que se distraia su jente para ocuparla en trabajos ajenos a la Empresa. Sigue ahora con regularidad i toda actividad, i se cuenta con tenerlo terminado en los meses de junio i julio próximos.

llevar. El mayor corte ejecutado es de mil metros de
 largo por cinco de alto, y la mayor altura a que alcanzan
 los terraplenes es doce metros, siendo ocho la altura
 media general de todo el trazo; cruza esta línea dos
 esteros, el de Coyanco y el de Pallegra, sobre los cuales
 será necesario echar dos puentes de veinte metros de
 claro. Actualmente hai construidos puentes provisiona-
 les de madera, y sobre ellos podria llevarse el tráfico sin
 inconveniente, hasta que llegue la oportunidad de reem-
 plazarlos por los definitivos de hierro o acero. El trazo
 de esta nueva línea ha sido continuado durante todo
 este tiempo con repetidas interrupciones, debidas, en su
 mayor parte, a que se distaba su jente para ocuparla en
 trabajos afines a la Empresa; sigue ahora con regulari-
 dad y toda actividad, y se cuenta con tenerlo terminado
 en los meses de junio y julio próximos.



TRACCION I MAESTRANZAS

Locomotoras.—La dotacion actual de locomotoras i su distribucion es la que sigue:

	Seccion 1. ^a	Seccion 2. ^a	Seccion 3. ^a	TOTALES
Locomotoras de pasajeros, inglesas.	23	5	4	32
Id. de carga, id. .	27	5	4	36
Id. de pasajeros, americanas.	1	12	22	35
Locomotoras de carga, americanas. .		29	30	59
Id. de servicios locales i armaduras.	16	8	6	30
Locomotoras de servicio especial. .		1	1	2
TOTALES.	67	60	67	194

RESÚMEN

Locomotoras de pasajeros

Inglesas.	32	
Americanas	35	<u>67</u>

Locomotoras de carga

Inglesas.	36	
Americanas	59	<u>95</u>

Locomotoras de servicio local

Inglesas.	16	
Americanas	14	<u>30</u>

Locomotoras de servicio especial

Americanas	2	<u>2</u>
Total.		<u>194</u>

La seccion comprendida entre Santiago i Valparaiso solo ha podido dedicar cincuenta i una locomotoras para el tráfico de carga, siendo que, para atender con regularidad el servicio de los trenes que corren al presente, se necesitan al ménos cincuenta i seis locomotoras.

Es indispensable completar esta dotacion para servir los veinte trenes de carga que corren diariamente, segun itinerario, cinco de los cuales son dobles i necesitan, por lo tanto, dos locomotoras cada tren, para hacer el servicio de relevo i remolque en el Tabon, de los trenes de lastre necesarios i de armadura de trenes en Santiago i Valparaiso.

Debe tambien tomarse en cuenta las locomotoras que se encuentran constantemente en reparacion, porque de otra manera sucederia, como en la actualidad, que por falta de máquinas se mantienen en servicio aun las que necesitan repararse.

El servicio de pasajeros en esta seccion se hace con dieziseis locomotoras, que son bastante, en tanto que no se aumenten los trenes de itinerario.

La seccion comprendida entre Santiago i Talca dispone de las locomotoras que se necesitan, por ahora, para el servicio de armadoras i trenes de pasajeros.

No sucede lo mismo con las destinadas al tráfico de carga que solo alcanzan a treinta i cuatro locomotoras.

Mientras esta cantidad no se aumente, al ménos en cinco locomotoras, no podrá atenderse al servicio de los catorce trenes de itinerario i de los especiales de carga que corren fuera de itinerario, sobre todo si se toma en cuenta las que se necesite dedicar al servicio de relevo i remolque en Hospital, Pelequen i Palmilla, i las que se encuentran constantemente en reparacion.

Análoga a esta es la situacion en que se encuentra la tercera seccion, donde corren dieziseis trenes de itinerario i un crecido número de trenes especiales, que se hace indispensable establecer para acarrear la gran cantidad de carga que en ella se moviliza.

Es necesario aumentar la dotacion de locomotoras para mejorar el servicio de acarreo, facilitando la movilizacion de trenes especiales.

Maestranzas.—Los edificios i galpones para locomotoras i talleres de maestranzas, son en extremo deficientes en las tres secciones de los Ferrocarriles del Estado.

La casa de máquinas que existe en Baron, solo da cabida a diecisiete locomotoras i no tiene, por consiguiente, la capacidad indispensable para contener la cantidad correspondiente a la primera seccion, que está dotada con mas de sesenta locomotoras.

Esta circunstancia obliga de ordinario hacer, a toda intemperie, el aseo i reparaciones de una gran parte de ellas.

A fin de evitar los perjuicios consiguientes, se habia autorizado la construccion de otra casa de máquinas con capacidad suficiente para dieziseis locomotoras; pero este trabajo, como todas las obras nuevas, se ha suspendido en vista de la situacion económica de esta Empresa.

En vista de los antecedentes que dejo indicados, solicité autorizacion del Supremo Gobierno para invertir la cantidad de dos mil pesos (\$ 2,000), a fin de proceder a la inmediata conclusion de estos trabajos, a los cuales se ha dado comienzo a virtud del decreto supremo de 29 de octubre último.

Es asimismo de urgente necesidad la construccion de una calderia en la maestranza del Baron, i se dará luego principio a su construccion a virtud del acuerdo del Consejo Directivo de 13 de noviembre último i aprobado por decreto supremo de 27 del mismo mes.

En la maestranza de la segunda seccion no pueden utilizarse los servicios de una buena cantidad de maqui-

naria, por falta absoluta de local en que puedan instalarse.

Los depósitos para alojamiento de locomotoras no tienen la cabida necesaria para contener todas las que deben alojar, i por esta circunstancia hasta seis locomotoras quedan de ordinario a la intemperie.

En esta seccion se hace tambien necesario ensanchar el taller para reparaciones de máquinas, que solo tiene cabida para tres locomotoras, siendo que al menos seis necesitan repararse constantemente.

Las mismas necesidades se dejan sentir en la tercera seccion, donde se hace indispensable ensanchar los talleres destinados a reparaciones i lavado de locomotoras. Por falta de local no pueden repararse oportunamente todas las máquinas que lo necesitan. Ensanchados los talleres se utilizaria mejor el escaso número de locomotoras existentes.

Es tambien necesario construir una caldereria para la maestranza de esta seccion. Las reparaciones jenerales de calderos i tenders se hacen hoi a toda intemperie i, a menudo, se hace indispensable suspenderlas a causa de las lluvias.

Las reparaciones de carros se hacen tambien a la intemperie, i se necesita, en consecuencia, construir galpones adecuados para la ejecucion de estos trabajos.



FERROCARRIL DE CHAÑARAL

Con relacion a este ferrocarril, debo limitarme a consignar algunos datos tomados de los informes remitidos por mi antecesor a ese Ministerio, i los que he podido obtener últimamente de su actual administrador.

En enero del presente año las fuerzas constitucionales ocuparon a Chañaral i lo abandonaron en el mes siguiente, para volver a tomar posesion definitiva de él en marzo último. Por esta circunstancia, no existe, en el archivo de esta Direccion, antecedente alguno relacionado con la marcha seguida por ese ferrocarril hasta setiembre próximo pasado.

Derrocada la anterior administracion, la Excm. Junta de Gobierno nombró a don B. Cáceres, Administrador de ese Ferrocarril, i la Direccion Jeneral ha comenzado a proveerlo de materiales i a contratar los empleados que necesita para su servicio.

Para apreciar el estado en que actualmente se encuentra, se ha pedido datos al administrador, i este funcionario, con fecha 20 de octubre último, informó que el

tráfico ha sufrido una paralización considerable, de tal manera que solo se hace correr trenes cuando se junta alguna carga en los minerales de Ánimas i Salado.

Se comisionó, además, al inspector de locomotoras, don Jorje Brunton, para trasladarse a Chañaral e informar sobre el estado de las locomotoras, maestranza i máquinas de destilación.

El señor Brunton, después de concluida su comisión, me ha hecho saber que el material rodante i maquinaria se encuentra en regular estado, con excepción de las ruedas que se hace necesario renovar de un diez a un quince por ciento.

En cuanto al muelle anexo al ferrocarril, me indica así mismo que necesita ligeras reparaciones.

El ferrocarril de Chañaral, comprado por el Estado en 1888, en trescientos cincuenta mil quinientos cuatro pesos veintitres centavos, ha dejado pérdidas, en su explotación, que pueden avaluarse en treinta mil pesos anuales. Durante el año 1890 se enviaron a esta Dirección los estados de entradas i gastos hasta el mes noviembre, i en esa fecha había ya un saldo en contra de veintiseis mil seiscientos ochenta pesos ochenta i dos centavos.

Estas pérdidas se deben, en parte, a que como una protección a la industria minera de Chañaral, se fijó las tarifas de ese ferrocarril, aproximadamente, un cincuenta por ciento más bajas que las establecidas cuando era empresa particular.

Para estimar con exactitud el alcance de estas pérdidas, es necesario tomar en cuenta que hasta fines de diciembre de 1889 se había invertido setenta mil pesos, fuera de los gastos ordinarios, en reconstrucción de locomotoras, edificios, muelles, equipos, destilación, etc.

Esta Direccion Jeneral se preocupa al presente de reunir todos los datos i antecedentes indispensables para estudiar la manera de explotar ese ferrocarril, evitando, en cuanto sea posible, los gravámenes que hoi impone al Erario Nacional.

No obstante las observaciones que dejo espuestas, me permito manifestar a US. la conveniencia de dar en arrendamiento el Ferrocarril de Chañarral.

Recien llegado al puesto de Director Jeneral de los Ferrocarriles del Estado, solo he podido indicar las mas premiosas necesidades de este importante ramo de la administracion; pero no terminaré este informe sin llamar la atencion de US. a una que considero urgente satisfacer, cual es la reforma de la lei de administracion.

La lei de 4 de enero de 1884 introdujo reformas de indiscutible conveniencia i remedió, en parte, las múltiples dificultades nacidas del sistema de administracion creado por la lei de 10 de junio de 1864.

La esperiencia adquirida en la aplicacion de la lei vijente ha dado a conocer las ventajas de las reformas por ella introducidas; pero ha señalado tambien los defectos de que adolece.

La lei de 10 de junio de 1864 se dictó para el Ferrocarril entre Santiago i Valparaiso i consultaba un sistema de administracion que podia aplicarse con ventaja en una línea de la estencion recorrida por ese Ferrocarril.

Adquiridos mas tarde por el Estado, el Ferrocarril de Talcahuano a Chillan, primero: el de Santiago a Curicó, mas tarde, i por último el de Curicó a Angol i los Ángeles, se hizo estensiva a cada una de estas secciones, separadamente, la recordada lei de 10 de junio de 1864,

por decretos de 29 de febrero de 1872, 28 de agosto de 1873 i 9 de febrero de 1878, respectivamente.

Se estableció de esta manera administraciones completamente independientes las unas de las otras, i se produjo, como consecuencia natural, la falta de unidad indispensable para la marcha regular del servicio de los Ferrocarriles del Estado.

La lei de 4 de enero de 1884, dictada con el propósito de evitar este grave inconveniente, llegó al extremo opuesto: suprimió las secciones i creó una administracion única, ejercida por el Director Jeneral, auxiliado por el Consejo Directivo i por cuatro Directores independientes entre sí, i que tienen a su cargo cada uno de los cuatro ramos en que se dividió la administracion, a saber: Explotacion, Via, Contabilidad i Traccion i Maestranzas.

Los empleados de cada uno de estos departamentos en toda la estension de la línea, dependen exclusivamente del Director del ramo, i los directores entre sí no tienen otro vínculo de union ni reconocen otra autoridad comun que la Direccion Jeneral; i aun ésta se encuentra debilitada por las muchas atribuciones que la lei i los reglamentos han puesto en manos de los directores i que hacen difícil i a la vez ineficaz la intervencion de aquélla.

Pero, dada la enorme estension recorrida por los ferrocarriles del Estado, es evidente que éstos no pueden dirigirse por una administracion central i única. Así lo acreditó tambien la esperiencia; i el reglamento dictado para la aplicacion de la lei vijente, dividió la línea en secciones i puso a su cabeza un personal correspondiente a los cuatro departamentos en que se encuentra dividida la actual administracion, a saber: un inspector en la

Explotacion, un ingeniero en la Vía, un contador en la Contabilidad i un ingeniero mecánico en la Traccion i Maestranza. Pero dado el sistema de administracion creado por la recordada lei de 4 de enero de 1884, el reglamento no pudo establecer superioridad alguna entre estos funcionarios i los hizo independientes entre sí, i subordinados únicamente a los Directores de departamento, que, como queda dicho, son tambien independientes el uno de los otros i subordinados solo a la Direccion Jeneral.

De aquí que cualquiera diverjencia que se produzca entre los funcionarios de los diversos departamentos, dentro de la lei, solo puede resolverse por la Direccion Jeneral; i la accion de ésta debilitada, como dejo indicado, por las atribuciones conferidas a los Directores de departamento, no puede tampoco ejercitarse con la prontitud que requieren los negocios propios de una empresa comercial, i las dificultades nacidas de la naturaleza misma del servicio de transporte por ferrocarril.

Escusado me parece detallar las graves dificultades i entorpecimientos a que da orijen el sistema establecido para la administracion de un servicio que requiere la cooperacion constante de los diversos departamentos en que se encuentra dividido, cuando los empleados de esos departamentos no reconocen otra autoridad comun que una administracion central i única de uno a otro extremo de la línea.

Creo inútil dejar constancia de que estas dificultades crecerán junto con los ferrocarriles en explotacion, a medida que estos se aumenten con los que hoi se construyen por cuenta del Estado; i que serán insuperables con relacion a las líneas aisladas de la principal, cuya admi-

nistracion no podrá ajustarse, en manera alguna, al sistema creado por la lei vijente.

Apenas puesta en práctica la lei de 4 de enero de 1884, surjieron las dificultades a que me he referido; de tal manera que se vieron obligados a solicitar su reforma los mismos funcionarios encargados de reorganizar este servicio con arreglo a sus disposiciones.

Nadie ha desconocido la necesidad de esta reforma i todos están de acuerdo en que, para hacerla eficaz, es indispensable alterar la base misma de la lei vijente, estableciendo secciones administradas por funcionarios de quienes dependan todos los empleados de la seccion, cualquiera que sea el ramo a que pertenezcan, i con la independencia necesaria para hacer pesar sobre ellos la responsabilidad del servicio en la seccion de su cargo.

De esta manera, sin embargo, se llegaria a los inconvenientes de la lei de 10 de junio de 1864. La independencia conferida a las secciones daria unidad a éstas; pero destruiria la del servicio jeneral, si no se estableciera una Direccion superior a la que todas debieran subordinarse.

Por consiguiente, se hace necesario establecer administraciones seccionales, responsables e independientes; pero sometidas a una administracion superior encargada de dar unidad al servicio en toda la estension de la línea, i que tendria, por lo tanto, la supervijilancia i direccion jeneral de todas ellas.

En todas las memorias sobre estos Ferrocarriles, se ha demostrado la conveniencia de reformar la lei vijente sobre la base que dejo indicada. Que esta reforma es

hoi una necesidad impostergable no necesita demostrarse; esta es la conviccion de todos cuantos se han preocupado de mejorar este importante ramo del servicio público.

Santiago, 1.º de diciembre de 1891.

BENJAMIN VIVANCO.

por una necesidad impostergable no necesita demostrar-
se; esta es la convicción de todos cuantos se han pro-
cupado de mejorar este importante ramo del servicio
público.

Santiago, 1.º de diciembre de 1891.

BENJAMIN VIVAZCO.

