

FERROCARRIL DE ANTOFAGASTA A BOLIVIA

Entre los ferrocarriles particulares del país llama especialmente la atención el de Antofagasta a Bolivia. Puede considerársele como un modelo de construcción i explotación.

La primera concesión fué otorgada por el Gobierno de Bolivia a la Compañía de Salitre en el año 1873 por 100 km; no tenía otro objeto que el acarreo de caliche a su máquina elaboradora de Antofagasta. En sus comienzos se empleó la tracción de sangre i jamás se pensó en el desarrollo que más tarde debería tener.

La misma Compañía fué obligada por la Compañía Minera de Huanchaca el año 1884 a pedir una concesión al Gobierno de Chile para llegar con el ferrocarril a Bolivia; estas dos Compañías unidas llegaron con el riel a Oruro el año 1888. Esta última concesión fué otorgada con la garantía fiscal sobre un capital de \$ 3 472 000.

El año 1888 quedó constituida The Antofagasta (Chili) Railway Company Limited, haciéndose propietaria del ferrocarril, i entregó la administración por quince años a la Compañía de Huanchaca.

En 1904 se hizo cargo The Antofagasta (Chili) Railway Company Limited de la administración, i en el espacio de tres años ha realizado una notable mejora en su explotación.

Hemos recojido algunos datos de memorias de la Compañía, otros los hemos solicitado de la administración. Damos estos datos a la publicidad porque los creemos de interés jeneral i en ellos puede verse la capacidad de transporte de un ferrocarril de trocha angosta.

La trocha de 762 mm, o sean 30 pulgadas inglesas, proyectada para el primer trozo, hubo de conservarse forzosamente. Esta trocha no estaba justificada en un terreno de escasos accidentes en que la de 1 m habría satisfecho con ménos dificultades la intensidad del tráfico actual, sin haber subido los gastos de construcción de una manera sensible.

Se ha subsanado en parte esta dificultad orgánica reforzando la vía i adoptando un equipo, cuya construcción ha llegado a un grado de perfección difícil de ser superado.

Vía.—El riel primitivo era de un peso de 30 libras inglesas por yarda, lo que equivale a 17-18 kg. por metro corrido. Desde hace un año se está cambiando este

riel por otro mas pesado aun, de 50 libras por yarda, o sea de 24-24,5 kg. por metro corrido.

Con la adopcion de este riel se acerca la solidez de la vía a la de la trocha de 1 m del Estado.

Los durmientes son iguales a los de la trocha de 1 m i van por collera en número de 15 a 16.

Se han empleado en el trazado de las curvas las llamadas curvas elásticas o parábolas cúbicas. La disposicion de cambios i cruzamientos es perfecta; no sólo ofrecen un paso suave al equipo, sino que el material de los sapos es de acero moldeado i no hecho con dos rieles soldados como se ve aun en las líneas del Estado.

El equipo se ha ido perfeccionando paulatinamente, dejándose el equipo primitivo solo para el trasporte de caliche para la Compañía de Salitre de Antofasta.

La relacion entre el peso muerto i el peso útil que trasporta el equipo es en jeneral de 1 3 como se verá en los cuadros que acompañamos al final. Los carros góndolas cargan 20-21 T i pesan entre 5 400 a 6 400 kg. Las locomotoras en uso son locomotoras ténder de gran poder i locomotoras con ténder acoplado del tipo «Consolidation» de 4/5 ejes acoplados. Hai locomotoras de un peso de 35 a 40 T sin ténder.

UTILIZACION DEL MATERIAL RODANTE

Cuando «The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company Limited» recibió de la Compañía Huanchaca de Bolivia la línea del ferrocarril de Antofagasta a Oruro, el 1.º de Enero de 1904, el tonelaje aproximado movilizado diariamente, de bajada alcanzaba a unas 200 T.

Durante el primer semestre de 1904 el movimiento de carga entre Antofagasta i la zona salitrera, de subida, era casi nulo, corriendo los trenes hasta Salinas i Central casi esclusivamente para subir carros vacíos a la Compañía de Salitres i bajar caliche a Antofagasta.

Los trenes de subida a Calama i a Bolivia se componian entónces de una tercera parte de carros vacíos, pues el tráfico de bajada era superior al tráfico de subida. Desde Julio de 1904 los trasportes de materiales para las primeras oficinas salitreras de Inglis Lomax i Cavallero, aumentaron progresivamente el tonelaje diario de subida, alcanzando a fines del año a unas 150 T diarias para la zona salitrera solamente.

En la misma época las industrias mineras ubicadas en Sierra Gorda, Chuquicamata, Conchi i las de Bolivia, habiendo tomado mas incremento el tonelaje para los citados puntos fué calculado en unas 150 T diarias.

El tonelaje total a fines de 1904 era ya de unas 400 T diarias.

Las mejoras hechas a gran parte del material rodante, recibido de la Compañía Huanchaca de Bolivia en malas condiciones, i el aumento de 50 carros góndolas de 20 T de capacidad, llegados en el curso del segundo semestre de 1904, permitieron hacer frente a ese aumento de tráfico.

Durante el primer semestre de 1905 el movimiento de subida fué mas o ménos

equilibrado por el de bajada, dejando aparte las 500 T de caliche que diariamente se bajan para la Compañía de Salitres de Antofagasta, lo que constituye un tráfico especial, empleándose en este acarreo *100 carros diarios de 5 T cada uno*.

En Julio de 1905 la oficina «Anita» bajaba su primer convoi de salitre a Antofagasta, siguiendo «Ansonia» en Agosto i «Riviera» en Octubre.

La construccion imprevista de nuevas oficinas salitreras obligó a aumentar el número de trenes para salvar el recargo de tráfico ocasionado por esos trasportes. Merced a los 80 carros góndolas de 20 T de capacidad, recibidos en el primer trimestre de 1905, se consiguió elevar el tonelaje diario de subida a 500 T durante los tres primeros trimestres del mismo año, i en fin, 50 carros bodega, 50 carros góndolas i 30 carros planos de 20 T puestos en servicio en el curso del segundo semestre, hicieron subir el tonelaje de subida a 600 T diarias.

Desde Julio de 1905, el movimiento de bajada fué inferior al de subida, siendo necesario hacer bajar material vacío a Antofagasta.

Las remesas continuas de material rodante recibidas de Europa desde el comienzo del año en curso, han hecho fluctuar el tonelaje de subida entre 600 i 700 T diarias, alcanzando con los desembarcos simultáneos de carbon para las oficinas salitreras cerca de unas 750 T diarias en los meses de Julio i Agosto.

El material por llegar hasta fines de Octubre de 1906 representa un aumento de capacidad de 250 T diarias.

El material rodante en el último trimestre de 1906 representa unas 30 000 T mensuales de subida i unas 45 000 de bajada o sea un total de 75 000 T mensuales, cifra que en aquel entonces no se creía posible superar.

Se estudia actualmente nuevos itinerarios para aumentar el número de trenes nocturnos, medida que daría por resultado trasportar la carga en un plazo mas corto sacando así mejor utilizacion del material rodante.

En el curso del presente año ha seguido aumentando el tráfico en análoga proporcion. Esta prevision digna de elogio debería llamar la atencion de los hombres que administran los ferrocarriles del Estado, quienes frente al enorme desarrollo de nuestras industrias, que desde cuatro años atras se preveía claramente, se han demostrado incapaces de satisfacer las exigencias del tráfico ni siquiera en una fraccion.

La utilizacion del material rodante existente en los ferrocarriles del Estado se ha visto entrabada por las estaciones, que no se han desarrollado paralelamente con las exigencias de la movilizacion de carga i adquisicion de equipo. La relacion entre el kilometraje i equipo es para las líneas del Estado mas ventajosa que para el ferrocarril de Antofagasta.

Completamos el párrafo referente a la utilizacion del material rodante con algunos cuadros ilustrativos.

TÉRMINO MEDIO DE LA CARGA DESPACHADA POR LA ESTACION DE ANTOFAGASTA
CON DESTINO A LA LÍNEA PRINCIPAL

	Año 1904	Ejes cargados	Peso total en T
Primer trimestre.....		82	183
Segundo »		92	209
Tercer »		140	317
Cuarto »		168	380

Año 1905

Primer trimestre	210	471
Segundo »	222	500
Tercer »	230	519
Cuarto »	276	621

Año 1906

Primer trimestre	266	599
Segundo »	294	660
Mes de Julio.....	322	725
Mes de Agosto.....	332	746

No nos ha sido posible obtener los datos referentes despues de esta fecha, pero están en relacion a los últimos meses.

EXISTENCIA COMPARADAS DEL MATERIAL

Existencia el 1.° de Enero de 1904		Existencia el 25 de Setiembre de 1906		Material que existirá el 31 de Octubre de 1906	
Coches primera clase..	3	Coches primera clase	8	Coches primera clase	15
Coches segunda clase..	9	Coches segunda clase	14	Coches segunda clase	24
Coches mistos,.....	5	Coches mistos.....	3	Coches mistos.....	3
Bodegas.....	227	Bodegas.....	342	Bodegas.....	477
Góndolas.....	186	Góndolas.....	508	Góndolas.....	563
Planos.....	143	Planos.....	328	Planos.....	426
Cajon chicos.....	1 090	Cajon chicos.....	1 090	Cajon chicos.....	1 090

Locomotoras

Locomotoras.....	62	Locomotoras.....	68	Locomotoras.....	72
------------------	----	------------------	----	------------------	----

Hasta el 31 de Diciembre de 1906 llegarán seis locomotoras mas, i hasta el 30 de Setiembre de 1907 llegarán veintidos mas.

COMPOSICION DE LOS TRENES MISTOS

ANTOFAGASTA A CALAMA

(Diarios excepto los Domingos)

1.º de Enero de 1904 a 31 de Mayo de 1904

Dos coches a Calama.

Dos equipajes a Calama.

1.º de Junio de 1904 a 31 de Enero de 1905

Dos coches a Calama.

Un coche a Cerrillos.

Dos equipajes a Calama.

1.º de Febrero a 30 de Abril de 1905

Dos coches a Calama.

Dos equipajes a Calama.

Dos coches a Central.

Dos encomiendas a Calama.

1.º de Mayo a 31 de Agosto de 1905

Dos coches a Calama

Dos coches a Salinas

Un coche a Portezuelo

Dos equipajes a Calama

Dos encomiendas a Calama

1.º de Setiembre a 31 de Diciembre de 1905

Tres coches a Calama

Dos coches a Salinas

Un coche a Portezuelo

Dos equipajes a Calama

Un equipaje a Portezuelo

Dos encomiendas a Calama

1.º de Enero de 1906 a 28 de Setiembre de 1906

Tres coches a Calama

Dos coches a Salinas

Un coche a Portezuelo

Dos equipajes a Calama
Un equipaje a Portezuelo
Tres encomiendas a Calama

ANTOFAGASTA A URURO (DOS VECES POR SEMANA)

1.º de Enero de 1904 a 30 de Junio de 1905

Un coche a Oruro
Un equipaje a Oruro

1.º de Julio de 1905 a 30 de Setiembre de 1905

Dos coches a Oruro
Un equipaje a Oruro

Estos cuadros i detalles demuestran claramente que el material rodante se utiliza totalmente. Agregamos un cuadro que complementa estos datos; en él se ve a qué grado de perfeccion se ha llegado con los coeficientes de explotacion:

FERROCARRIL DE ANTOFAGASTA A BOLIVIA (DATOS APROXIMADOS)

	1904	1905
1) Tonelaje anual:		
Carga de subida.....	86 856	145 922
Carga de bajada.....	352 372	374 987
2) Kilometraje de la carga.....	97 122 677	111 640 397
3) Velocidad máxima de los trenes:		
De subida	32 km por hora	
De bajada.....	35 » » »	
4) Kilometraje medio diario por tren:		
De subida	77	
De bajada.....	80	
	1904	1905
5) Mercaderías de Tránsito: su tonelaje	103 077	121 777
6) Progresion en que aumente el tráfico por año:		

1904	1905	1906 hasta Setiembre
20%	30%	40%

7) Del tonelaje total el 58% corresponde a la primera seccion.

8) Personal de la Empresa (término medio diario) 1 640.

9) Coeficiente de explotacion:	1904	1905
	40.26%	54.87%

La Administracion se ha preocupado de poner al alcance de su personal, tanto la formacion de trenes como el aprovechamiento uniforme i regular del equipo. En sus itinerarios para el uso esclusivo de la Empresa se encuentran para este objeto los cuadros siguientes:

El primero contiene los elementos de que disponen las estaciones i desvíos, la longitud de estos está espresada tomando como unidad los carros.

El segundo espresa la fuerza de que dispone la Empresa, da la carga máxima que puede arrastrar *cada locomotora*, en las doce secciones en que se ha dividido la vía tomando en cuenta las resistencias de curvas i pendientes.

El tercero contiene todo el equipo rodante con detalles completos de cada carro i espresa la carga máxima i mínima a que se debe someter, la mínima es para los trenes de subida.

Con estos tres cuadros un extraño a la Empresa puede formar trenes en cualquier trozo de la vía sin forzar ni perder fuerza de la locomotora de que disponga.

Los ferrocarriles del Estado sufren constantemente las consecuencias por falta de estudio de su equipo (elemental en una administracion de ferrocarriles), las locomotoras o están sobre cargadas de modo que en el trayecto se desorganizan sus trenes, o marchan con carga inferior al poder de arrastre, lo que se traduce en un pésimo servicio.

Los cuadros a que nos estamos refiriendo son los que van a continuacion:

ELEMENTOS DE QUE DISPONEN LAS ESTACIONES I DESVIOS

Seccion chilena

Distancias kilomé- tricas desde An- tofagasta	ESTACIONES I DESVIOS	Llamada telegrá- ficas	Capacidad de los desvíos en carros chicos	Servicio de agua para máquinas (A)	Casa de máquinas (C)	Depósito de carbon (D)	Tornamesa (T)	Romana (R)	Hotel (H)
	Antofagasta.....	A		A	C	D	T	R	H
3,732	Desvío Lastre.....		29						
4,140	Playa Blanca (kilóm. 4).....								
5,725	Playa Blanca (kilóm. 6).....								
10,870	Kilómetro 11.....		45						
13,900	Kilómetro 14.....	K D	66	A					
20,215	Kilómetro 20.....		18						
29,391	Portezuelo.....	B	448	A			Y		
29,720	Salar.....		Ramal						
35,482	Kilómetro 35.....		80						
58,608	Kilómetro 59.....	K B	180	A					
70,000	Kilómetro 70.....		26						
82,939	Cuevitas.....	D	183	A			Y		H
82,894	Desvíos Barnett.....		28						
95,950	Kilómetro 96.....		9						
103,090	Kilómetro 104.....		39						
108,737	Cerrillos.....	E	252	A					
116,452	Kilómetro 117.....	D R	33						
116,692	Riviera.....		Ramal						
120,124	Kilómetro 120.....		33						
120,124	Florencia.....		Ramal						
121,851	Cármén Alto.....	C A	114						
127,916	Salinas.....	G	137	A			Y		
127,985	Lasténia.....		Ramal						
132,976	Kilómetro 133.....		33						
133,216	Ansonia.....		Ramal						
133,782	Compañía Salitre.....		105						
134,212	Compañía Salitre.....		149						
136,132	Central.....	J	278	A	C	D	Y	R	
139,070	Compañía Salitre.....		113						
143,310	Kilómetro 144.....	o a	33						
143,570	Anita.....		Ramal						
153,407	Kilómetro 154.....	D F	66						
153,635	Filomena.....		Ramal						
161,478	Kilómetro 162.....		33						
161,478	Aconcagua.....		Ramal						
165,325	Rebosadero.....		24						
170,377	Sierra Gorda.....	L	247	A		D	Y		H
178,865	Kilómetro 179.....	K N	66						
204,874	Cerritos Bayos.....	C B	38	A			Y		

Distancias kilomé- tricas de de An- tofigasta	ESTACIONES I DESVÍOS	Llamada telegrá- fica	Capacidad de los desvíos en carros chicos	Servicio de agua para máquinas (A)	Casa de máquinas (C)	Depósito de carbon (D)	Tornamesa (T)	Romana (R)	Hotel (H)
238,238	Calama.....	M	635	A	C	D	T	R	H
240,180	Miraflores.....		Ramal						
239,858	Chorrillos.....		Ramal						
252,892	Kilómetro 253.....		16	A					
260,940	Chuquicamata.....	F	58						
269,282	Ceres.....	O C	69	A					
299,217	Conchi.....	O	84	A					
312,238	San Pedro.....	U	76	A					H
324,759	Kilómetro 325.....		A	A					
339,675	Polapi.....	P	53	A					
360,340	Ascotan.....	Q	289		C		Y		
387,261	Cebollar.....	C L	122	A			Y		
387,086	Borax Consolidated.....		Ramal						
402,435	Carcote.....		76						
411,878	Kilómetro 412.....	K L	172				Y		
435,150	Ollagüe.....	V	225	A	C	D	Y		H

Seccion boliviana

469,861	Chiguana.....	X	45						
515,804	Julaca.....	Y	115	A					
545,616	Rio Grande.....	R G	47	A					
547,000	Cuevitas Trading.....		Ramal						
610,327	Uyuni.....	W	1084	A	C	D	T	R	H
626,258	Desvío La Sal.....		12						
659,357	Chita.....		31	A					
686,810	Quehua.....	S	24						
715,387	Rio Mulato.....	R M		A			Y		
754,960	Tambo Viejo.....		10						
760,879	Sevaruyo.....	C	43	A					H
801,154	Huasi.....	E H	44	A					
813,257	Challopata.....	C H	143	A		D	Y		H
850,499	Pazña.....	P G	51	A					
871,440	Trinacria.....		Ramal						
876,311	Poopó.....	K	90				Y	R	
876,410	Alantaña (B. Vista).....		68						
900,139	Ingenio Machacamarca.....		Ramal						
900,147	Machacamarca.....	G	114	A					
923,824	San José.....		Ramal						
924,153	Oruro.....	O R	366	A	C	D	T	R	H

CARGA MÁXIMA DE LOS TRENES EN TONELADAS MÉTRICAS

Numeracion de las locomotoras	DESCRIPCION	SECCION CHILENA										SECCION BOLIVIANA			
		Antofagasta a Portezuelo	Portezuelo a kilómetro 59	Kilómetro 59 a kilómetro 179	Kilómetro 179 a C. Bayos	C. Bayos a Calama	Calama a Conchí	Conchí a Ascotan	Ascotan a kilómetro 412	Kilómetro 412 a Ollagüe	Kilómetro 412 a Ascotan	Ollagüe a Uyuni	Uyuni a Ollagüe	Uyuni a Oruro	Oruro a Uyuni
1-6	Carga.....	60	180	105	65	130	75	65	110	180	110	180	180	160	160
9-10	»	60	180	105	65	130	75	65	110	180	110	180	180	160	160
13-21	»	60	180	105	65	130	75	65	110	180	110	180	180	160	160
22-24	Maniobras..														
25	» ..	50													
26	» ..	60													
27	» ..	50													
28-29	» ..	60													
30-31	» ..	70													
33	Inspeccion..														
34-37	Pasajeros...	50	150	100	55	110	65	55	100	180	100	180	180	140	140
38-39	» ..	70	210	140	75	150	85	75	140	220	140	220	220	175	175
41-54	Carga.....	80	240	160	90	180	100	90	180	260	180	260	260	180	180
57	»	110													
58-74	»	110	320	220	130	260	130	110	220	300	220	300	300	270	270

TREN RODANTE

Vehículos de pasajeros

Descripcion	Serie	Numeracion	Ejes	Tara	Capacidad	Existencia
				kg		
Reservados.....		1	4	11 500		1
»		2	4	8 150		1
»		3	2	4 775		1
»		4-5	4	8 700		2
Dormitorios..		11 i 13	4	9 700	4 camas 8 asientos	2
»		12	4	12 750	10 camas 20 asientos	1
Coches de 1.ª clase..		21-25	4	11 100	34 asientos	5
Coches de 2.ª clase..		31-34	3	6 300	29 »	4
Coches de 2.ª clase..		35-43	4	9 600	50 »	9
Coches mixtos.....		51-52	4	11 100	14 de 1.ª, 26 de 2.ª	2

Vehículos de equipajes i encomiendas

Descripcion	Serie	Numeracion	Ejes	Tara	Capacidad	Existencia
				kg	kg	
Equipajes (correo)...	A E	61-67	4	7 500	16 000	7
»		68-69	4	7 600	16 000	2
»		81-83	3	5 900	12 000	3
Correo		91-92	2	3 700	7 000	2
Encomiendas		71-76	4	7 600	16 000	6

Vehículos de servicio de la empresa

Grúa rodante		1	2	10 150	5 000 kg (fuerza)	1
Estanques rodantes..		1-20	4	8 900	17 000 litros	20
» » ...		21-36	3	5 000	9 600 »	16
» » ...		37-40	2	2 900	4 000 »	4
Auxilio (traccion)...		1	2	3 700	7 000 kg	1
Areneros (traccion)...		1-2	3	4 400	16 000 »	2
Basureros (traccion)...		1-2	4	5 600	16 000 »	2

Vehículos de carga

Descripcion	Serie	Numeracion	Ejes	Tara	Capacidad		Existencia
					Minima	Máxima	
				kg	kg	kg	
Bodegas	A	1-12	3	5 900	8 000	12 000	12
»	B	1-39	4	7 700	10 000	12 000	39
»	C	1-113	4	7 600	10 000	13 000	113
»	H	1-36	4	7 600	9 000	16 000	36
»	L	1-50	4	7 300	11 000	20 000	50
»	G	1-17	2	3 700	5 000	7 000	17
Polvoreros		1-6	2	3 400	6 000	7 000	6
»		7-10	4	8 200	11 000	16 000	4
Góndolas	D	1-12	4	7 400	10 000	16 000	12
»	J	1-79	4	6 400	9 000	16 000	79
»	K	1-130	4	6 200	10 000	20 000	130
»	R	1-95	4	7 200	10 000	16 000	95

Descripcion	Serie	Numeracion	Ejes	Tara	Capacidad		Existencia
					Mínima	Máxima	
				kg	kg	kg	
Cajones chicos.....	B M	1-100	2	2 900	6 000	7 000	100
» »	P	1 150	2	3 100	5 000	7 000	150
» »	S	1-97	2	2 700	5 000	7 000	97
» »		1-743	2	2 500	4 000	5 000	743
Planos	E	1-10	4	6 000	8 000	12 000	10
»	M	1-58	4	6 000	8 000	16 000	58
»	T	1-20	4	6 400	10 000	20 000	20
»	T	21-30	4	5 600	10 000	20 000	10
»	Z	1-26	3	3 400	5 000	12 000	26
» (Patio).. ...		1-29	4	4 200		8 000	29
» »		30-79	3	3 400		12 000	50

La capacidad mínima se admitirá para subida solamente.

Las bodegas de equipaje A E tienen compartimento para dos animales de silla.

Los planos *Patios* son destinados esclusivamente al servicio de embarques i desembarques por los Muelles del Ferrocarril.

*
* * *

Es sensible que una administracion tan bien organizada ponga dificultades a la movilizacion de carga en el puerto de Antofagasta. Los carros del ferrocarril no llegan sino al muelle que posee el ferrocarril, escluyéndose este servicio de una manera odiosa para los intereses particulares con respecto a los muelles de su propiedad. Aquí debe recibirse la carga en carros Decauville, despues se trasportan a la estacion donde se trasborda la carga a los carros de la Empresa. Si el muelle del ferrocarril tuviera mayor capacidad, no seria de estrañar este proceder, pero como no es el caso, forma la conducta del jereñte de la Empresa una arbitrariedad insoportable i perjudicial.

En Setiembre del año pasado llegaron las cosas a tal estremo que los representantes de fuertes compañías salitreras se trasladaron a Santiago para jestionar con el Supremo Gobierno medidas tendentes a normalizar este asunto i tratar de arbitrar medios para que la Empresa hiciera pasar sus trenes hasta los muelles particulares. Llegaron los jestores hasta ofrecer fondos al Gobierno para la espropiacion de un ferrocarril que se proponia la espoliacion de los intereses particulares.

Muchos recuerdan que en la última visita que hizo el Excmo. señor Montt a Antofagasta, pronunció en la inauguracion del ramal a Mejillones una frase que traducia fiel las aspiraciones del público. Dijo, entre otras cosas, que la enerjía gastada por la Empresa necesitaba como completo indispensable que los trenes de la Empresa pasaran

hasta los muelles particulares. Puede decirse que en esta frase puede por el momento condensarse las aspiraciones del comercio «que se obligue a la Empresa a llevar sus carros hasta los muelles particulares».

Dificultades i trabas de otra índole tampoco faltan i en esto caminan paralelamente todos nuestros ferrocarriles particulares desde el ferrocarril de Arauco, de Copiapó i Taltal para no nombrar mas.

Podria ser tema para otro artículo el enumerar defectos debidos en primer lugar a la tendencia de atender los intereses particulares de los accionistas i sacar buenos dividendos. El monopolio ha permitido desgraciadamente hasta ahora que se hostilice al público o a determinadas empresas por parte de los ferrocarriles particulares.

La prensa local registra diariamente hechos concretos de las diferentes empresas i se hace necesario una buena i enérgica fiscalizacion. La influencia de los representantes i abogados que en Santiago les permite tener a las empresas, son dificultades que ha entrabado hasta ahora con éxito toda jestion encaminada a enmendar los males anotados en perjuicio del público que no tiene otro camino que soportar aunque protestando abusos de diversa índole.

En otro artículo estudiaremos el réjimen interno i administracion de la Empresa.

EHLERS & LANAS,
Injenieros.

