
ANALES DEL INSTITUTO DE INGENIEROS

ESTUDIO SOBRE LOS FERROCARRILES VECINALES

Ó SECUNDARIOS

(Continuación)

ÍNDICE

- 7.—Ley belga referente á la creación de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Vecinales, y que determina sus atribuciones.
- 8.—Nuevos estatutos de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Vecinales.
- 9.—Decreto Real que reglamenta la garantía que el Estado belga da á las acciones de la Sociedad Nacional.
- 10.—Decreto Real reglamentando la emisión de acciones garantidas.—Talla de intereses y amortizaciones de estas acciones.
- 11.—Decreto Real belga, relativo á los trámites y condiciones de las conexiones de ferrocarriles vecinales.
- 12.—Marcha de la Sociedad desde 1885 á 1889, líneas construídas.
- 13.—Líneas construídas en 1886.
- 14.—Líneas construídas hasta 1887.
- 15.—Formación del capital para emprender los trabajos de las diferentes líneas, intervención financiera de los poderes públicos.
- 16.—Resultados de los trabajos; economías en las construcciones sobre los capitales suscritos.
- 17.—Trocha de las líneas vecinales belgas.
- 18.—Durmientes de madera: tipos de durmientes metálicos ensayados en las líneas, resultados de los ensayos.
- 19.—La explotación de las líneas ¿debe hacerse por una oficina central ó por grupos aislados? Resolución en favor de los grupos aislados. Primeros contratos de explotación.
- 20.—Defectos de los primeros contratos de explotación.
- 21.—Bases propuestas por la administración para modificar los primeros contratos de explotación de las líneas y evitar los inconvenientes apuntados.

- 22.—Formación de grupos de explotantes.
- 23.—Nuevas bases para los contratos de explotación, suprimiendo la cuota fija
- 24.—Resultados prácticos de la explotación.
- 25.—Tarifa de trasportes.
- 26.—Accidentes ocasionados por la explotación.
- 27.—Frenos usados en el material rodante y resultado de los ensayos de algunos sistemas de ferrocarriles automáticos.
- 28.—Conclusión.

7—Como no es posible que se comprendan bien los deberes y funciones de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Vecinales Belgas, si no entramos en todos sus detalles y sobre todo en las bases principales de su existencia, vamos á traducir á continuación la ley que aprueba la formación de dicha Sociedad, revisada y corregida últimamente: y á continuación pondremos los estatutos de la Sociedad tal como han sido aprobados por las Cámaras Belgas.

«Leopoldo II. Rey de los Belgas.

A todos los presentes y por venir: Salud.

Las Cámaras han aprobado y Nos sancionamos, lo siguiente:

Artículo 1.—El Gobierno queda autorizado para aprobar los estatutos de una Sociedad constituida en Bruselas, con el nombre de «*Sociedad Nacional de Ferrocarriles Vecinales,*» los que se encuentran anexos á la presente ley.

Artículo 2.—Los ferrocarriles vecinales son concedidos por Decretos Reales.

Ellos serán concedidos á la Sociedad Nacional de ferrocarriles Vecinales.

Sin embargo, ellos podrán ser concedidos á otras Sociedades ó á particulares, si en el término de un año de la solicitud de concesión, la Sociedad Nacional no ha dado ningún paso por ella misma ó si ella no ha ejecutado la línea concedida en el plazo que se le haya fijado por el Gobierno.

Artículo 3.—Ninguna concesión será acordada sin que los

consejos comunales y las Diputaciones permanentes de los Consejos provinciales hayan sido oídos.

Toda concesión será precedida de una investigación sumaria, sobre la utilidad de la empresa, el trazado de la vía: sus tarifas.

Artículo 4.—Las concesiones no serán acordadas á la Sociedad Nacional, sino cuando se encuentren justificados, con la suscripción de un número de acciones suficientes, para asegurar su construcción y eventualmente la entrega á la explotación de las líneas por conceder.

Artículo 5.—Las concesiones son acordadas á la Sociedad Nacional por la duración de la Sociedad, y á las otras Sociedades y á los particulares por un tiempo fijado por el decreto de concesión sin que éste pueda pasar de noventa años.

Artículo 6.—Las tarifas serán arregladas por la Sociedad Nacional con la aprobación del Gobierno, sin embargo el Gobierno tendrá siempre derecho de exigir el alza ó de prohibir la baja.

Artículo 7.—El Gobierno tiene el derecho de contratar todas las operaciones de la Sociedad y para este fin, de exigir de ella todos los estados y datos. El puede oponerse á la ejecución de toda medida que, según él, sea contraria ó á la ley, ó á los estatutos ó á los intereses del Estado.

Artículo 8.—El Gobierno reglamentará la policía de los ferrocarriles vecinales. El puede hacer que sean juramentados los agentes de los concesionarios y confiarles las funciones y los cargos de agentes de policía judicial, según las reglas trazadas en el título II de la ley del 15 de Abril de 1843 sobre la policía de ferrocarriles.

El Gobierno está autorizado para imponer á los concesionarios en intereses de los servicios públicos generales, provinciales y comunales, las obligaciones y los trasportes gratuitos ó á precios reducidos que juzgue útiles.

La Sociedad Nacional se conformará con la ley de 22 de Ma-

yo de 1878 sobre el empleo del idioma flamenco en materia administrativa.

Artículo 9.—La intervención del Estado como suscriptor de acciones de la Sociedad Nacional, no podrá pasar de la mitad del capital nominal de cada línea: á lo menos que una ley no disponga de otra manera.

Artículo 10.—El Gobierno está autorizado para garantizar para con los terceros, en las condiciones que él determine, el interés y amortizaciones de las obligaciones emitidas por la Sociedad Nacional en representación de las anualidades adeudadas por las comunas, las provincias y el Estado.

Los compromisos del Estado como garantizador de obligaciones, no pueden pasar de las sumas fijadas por la ley.

Artículo 11.—La Sociedad no puede ser sometida por las Provincias ó comunas, á ningún impuesto, con motivo de las concesiones que ella ha obtenido: ella está exenta del derecho de patentes.

Ella estará libre de todo impuesto ú contribución provincial ó comunal en lo que concierne á los inmuebles ú objetos empleados directamente en la construcción ó en la explotación de los ferrocarriles vecinales.

Artículo 12.—Estarán libres del derecho de timbre.

El acta que constituye la Sociedad, las copias ó extractos de esta acta, los registros de las acciones ú otras; las acciones al portador, los títulos de anualidades suscritos por las comunas y las provincias, las actas que le conceden las subvenciones del Estado, así como las obligaciones emitidas por la Sociedad y los avisos de servicio.

Las actas serán registradas puntualmente.

Artículo 13.—Toda concesión puede ser comprada por el Estado en las condiciones que fije el acta de concesión.

Artículo 14.—Cada año el Ministro de Agricultura, de Comercio y de Trabajos Públicos, depositará en la mesa de la Cá-

para de los Representantes una memoria del Consejo de Administración dando á conocer la situación de los negocios de la Sociedad y adjuntará el cuadro de las concesiones acordadas en el último período.

Artículo 15.—Si la Sociedad ejecuta una línea para la cual se ha solicitado una concesión en la forma regular con su plano de ejecución anexo, antes de 12 de Mayo de 1882, los solicitantes de la concesión recibirán por los gastos de los estudios, una indemnización cuyo monto y condiciones serán fijadas por un Decreto Real.

Artículo 16.—La presente ley no se aplicará á los tranvías destinados á reunir agrupaciones urbanas; estos se regirán por la ley del 9 de Julio de 1875.

Artículo 17.—*Disposiciones transitorias.*—El Gobierno queda autorizado para garantizar á terceros, durante noventa años, el interés y la amortización de las obligaciones de la «Sociedad Nacional de Ferrocarriles Vecinales,» hasta llegar á un gravamen anual de 600,000 francos que había sido autorizado para garantir por la ley el presupuesto de la deuda pública del año 1885.

Artículo 18.—La presente ley reemplaza la ley de 28 de Mayo de 1884.

Promulgamos la presente ley, ordenamos que ella sea revestida con el sello del Estado y publicada por el conducto del *Monitor*.

Dada en Ostende, el 24 de Julio de 1885.—LEOPOLDO.

Por el Rey

El Ministro de Finanzas.

A. Beernaert.

Visada y sellada con el sello del Estado.

El Ministro de Agricultura de la Industria y de Trabajos Públicos.

Chevalier de Moreau.

El Ministro de Justicia.

J. Devolder.

8.—Damos á continuación los nuevos estatutos de la Sociedad.

NUEVOS ESTATUTOS DE LA «SOCIEDAD NACIONAL DE FERRO-CARRILES VECINALES.»

«Leopoldo II, Rey de los Belgas.

A todos los presentes y por venir, salud:

Visto el documento anexo de la escritura pública hecha el 6 de Julio de 1885 ante Mr. Van Halteren (C.—P. M.,) notario en Bruselas, que contiene los nuevos estatutos de la Sociedad Nacional de ferrocarriles vecinales;

Vista la ley del 24 de Junio de 1885;

Y á propuesta de nuestro Ministro de Finanzas y de nuestro Ministro de Agricultura de Industria y Trabajos Públicos;

Hemos acordado y decretamos:

Artículo 1.º—Los nuevos Estatutos de la Sociedad Nacional de ferrocarriles Vecinales,» tales como han sido consignados en la escritura del 6 Julio de 1885 quedan aprobados.

Artículo 2.º—Nuestro Ministro de Finanzas y nuestro Ministro de Agricultura y de Trabajos Públicos quedan encargados de la ejecución del presente decreto.

Dado en Ostende, el 6 de Julio de 1885.—LEOPOLDO.

Por el Rey.
El Ministro de Finanzas.

A. Beernaert.

El Ministro de Agricultura, de
Comercio y Trabajos Públicos.

Chevalier de Moreau.

CAPITULO I

CONSTITUCIÓN, SITIO Y OBJETO Y DURACIÓN DE LA SOCIEDAD.

Artículo 1.º—Se ha fundado una Sociedad Anónima con el nombre de «*Sociedad Nacional de Ferrocarriles Vecinales.*»

Su asiento social está establecido en Bruselas.

Artículo 2.—La Sociedad tiene por objeto la construcción y la explotación de vías férreas vecinales en el Reino, y en caso necesario, sus prolongaciones sobre territorio extranjero.

Ella puede colocar, temporalmente, los fondos disponibles en depósitos ó en cuentas corrientes en la caja general de ahorros ó el Banco Nacional; ella puede también aplicarlos á la compra de obligaciones creadas ó garantidas por el Estado, las provincias ó las comunas.

Toda otra operación le será prohibida.

Artículo 3.—La duración de la Sociedad es ilimitada. Su disolución no puede ser pronunciada, sino en virtud de una ley que arreglará al mismo tiempo el modo y las condiciones de su liquidación.

Artículo 4.—La «Sociedad Nacional» podrá abandonar la explotación de una línea Vecinal en el caso y las condiciones siguientes:

1.º Si durante tres años consecutivos, el producto bruto de esta línea ha sido insuficiente para cubrir los gastos de su explotación.

2.º Si durante cinco años consecutivos, el producto neto de la línea, ha sido insuficiente para cubrir 50% de intereses del capital de primer establecimiento. Las proposiciones tendentes á la cesación de la explotación de una línea podrán ser hechas, en el primer caso, sea por el consejo de Administración de la «Sociedad Nacional,» sea por uno de los accionistas del grupo directamente interesado; y en el segundo caso, por uno de los accionistas de dicho grupo.

Estas proposiciones serán sometidas á los accionistas de la «Sociedad Nacional» convocados á asamblea general extraordinaria.

CAPÍTULO II

FONDOS SOCIALES, OBLIGACIONES

Artículo 5.—El capital social, será igual al monto de los gastos de primer establecimiento de las líneas por construir y eventualmente al de su material de explotación.

Será dividido en tantas series de acciones como líneas concedidas habrá.

Cada serie de acciones tendrá derecho á los beneficios producidos por la línea á que se refiere; pero solamente dentro de los límites fijados más adelante.

Los dos tercios á lo menos de las acciones de cada serie deben ser suscritas por el Estado, las provincias ó las comunas.

Artículo 6.—Los accionistas, no podrán experimentar más que la pérdida del monto de los intereses, en la «Sociedad Nacional.»

Todas las acciones son de mil francos.

Los pagos se harán en fechas fijadas por el Consejo de Administración. El estado y las provincias pueden pagar por anualidades, en noventa años, y lo mismo las comunas, si ellas justifican tener los recursos necesarios.

Las anualidades se fijarán de una manera tal que las obligaciones representativas por crear, en conformidad con el artículo 11, sean amortizados en noventa años.

Los títulos de anualidades suscritos serán inmediatamente remitidos á la Sociedad. Ellos no podrán enajenarse.

Artículo 7.—Todo pago moroso, pagará de pleno derecho á provecho de la Sociedad, un interés penal de 6% al año:

Después de una doble prevención y dada con dos meses de intervalo, el Consejo de Administración podrá pronunciar la caducidad de los accionistas en retardo, y en este caso, los pagos

hechos y las anualidades ya pagadas quedarán siempre adquiridas por la Sociedad.

Artículo 8.—Las acciones pertenecientes al Estado, ó á las Provincias ó á las comunas son nominales.

Las provincias y las comunas no pueden enajenarlas sino con autorización del Gobierno.

Las acciones pertenecientes á los particulares son nominales ó al portador. Sin embargo, ellas quedarán nominales hasta su entero pago.

Artículo 9.—Las acciones al portador y los certificados nominales de inscripción serán firmados por dos administradores. Uno de los firmantes puede hacerlo por medio de un timbre.

Artículo 10.—Después de la expiración de los noventa años de la explotación de la línea, el Estado, las Provincias y las comunas interesadas tendrán el derecho de comprar á la par, las acciones correspondientes á las líneas que, en su origen hayan sido suscritas por particulares. Ellas ejercerán este derecho proporcionalmente con sus intereses y en provecho de aquella ó aquellas que solamente declaren pueden usarlo.

Artículo 11.—La Sociedad puede emitir obligaciones en representación de anualidades que le sean debidas. La forma y las condiciones de esta emisión deben ser aprobadas por el Gobierno.

CAPÍTULO III

ADMINISTRACIÓN DE LA SOCIEDAD.—DIRECCIÓN Y VIGILANCIA

Artículo 12.—La Sociedad será administrada por un consejo formado de un presidente, de cuatro administradores y por un Director General.

El Gobierno podrá elevar á seis el número de administradores. En este caso, él mismo procederá, por la primera vez, al nombramiento de los nuevos miembros.

Habrá un comité de vigilancia compuesto de seis miembros.

§. 1.º—*Del Consejo de Administración*

Artículo 13.—El presidente del Consejo de Administración será nombrado y puede ser revocado ó suspendido por el Rey. Este nombramiento se hará por seis años; y puede ser indefinidamente reelegido por el mismo término.

Artículo 14.—Los otros miembros del Consejo de Administración serán nombrados mitad por el Rey y mitad por la Asamblea general de los accionistas.

Cada tres años, á partir del tercer año, la mitad de los miembros cesarán en sus funciones, su mandato puede ser renovado indefinidamente.

Un tiraje á la suerte determinará el orden de la salida. Se procederá, para elegir á los reemplazantes de los administradores salientes: siendo uno nombrado por el Rey y el otro por la asamblea general. Si salen tres administradores, el tercero, será alternativamente reemplazado por nombramiento Real ó por la asamblea general.

En caso de vacancia de uno de los puestos de administrador nombrados por la Asamblea general, el comité de Vigilancia, designará uno de sus miembros para llenar provisoriamente el puesto vacante. En este caso, la Asamblea general, en su primera reunión, procederá á la elección definitiva.

Artículo 15.—El Rey designará el miembro del Consejo de Administración llamado á reemplazar al presidente en caso de ausencia ó de impedimento en sus funciones.

Este miembro llevará el título de Vice-presidente.

Artículo 16.—Será asignado á los gastos generales, una suma anual de 15,000 francos como minimum y de 30,000 francos como maximum, que se repartirán en hojas de presencia, entre el presidente y los miembros del Consejo de Administración, según un reglamento acordado por ellos.

El presidente, y cada uno de los miembros del Consejo tendrán derecho además á una remuneración de 2% en el reparto de los beneficios sobre el primer dividendo atribuido á los accionistas. Sin embargo, este beneficio no podrá ser superior á 10,000 francos para cada uno de ellos.

Artículo 17.—El Consejo de Administración está investido de los poderes más absolutos para regir y administrar la Sociedad.

El atenderá á todos los negocios sociales.

Principalmente:

Pedirá y aceptará todas las concesiones, ramales y prolongaciones de ferrocarriles vecinales.

El hará todos los contratos de compra ó para la construcción y la explotación de los ferrocarriles concedidos á la Sociedad.

El fija y decreta los aumentos subversivos del capital Social.

El reclamará los pagos que tienen que efectuarse sobre las acciones. Hará las emisiones de obligaciones en los límites fijados por los Estatutos.

El suministrará la garantía para la seguridad de los compromisos contraídos por la Sociedad y aceptará las garantías ofrecidas para la seguridad de los compromisos que se contraigan para con ella.

El venderá, cederá ó transferirá todos los valores mobiliarios de la Sociedad; y venderá también todos los excedentes de las compras de terrenos ú otros inmuebles que lleguen á ser inútiles para la explotación de las líneas de ferrocarril.

El determina la colocación de los fondos disponibles y dispondrá de los fondos puestos en depósitos ó en cuentas corrientes.

Establecerá los reglamentos relativos á la organización de servicios, así como los reglamentos de administración de orden interior.

Fijará y modificará las tarifas con la aprobación del Gobierno.

El nombra, suspende ó destituye á todos los agentes ó empleados, determina sus atribuciones, fija sus honorarios, salarios

y gratificaciones, y si hay lugar, el monto de su fianza y consiente en la restitución de las fianzas.

El autorizará todas las acciones judiciales.

El trata, transije y compromete sobre todos los intereses de la Sociedad.

El cobra y recibe todas las sumas debidas á la Sociedad.

El hará los desembolsos de todas las inscripciones hipotecarias, y renuncia á los derechos reales conservados por estas inscripciones; hará igualmente los desembolsos de las fianzas, etc., todo sin deber justificar la disminución de los créditos de la Sociedad.

Dirigirá anualmente, una memoria al Gobierno sobre las operaciones y la situación de la Sociedad.

La indicación que precede, no es limitativa de los poderes del Consejo de Administración, el que está investido de todos los derechos que la ley permite conferirle.

Artículo 18.—El Consejo de Administración se reunirá bajo la convocación del presidente ó á pedido de dos de sus miembros.

La presencia de la mayoría de los miembros es necesaria para deliberar válidamente.

Las decisiones serán tomadas á mayoría de votos de los miembros presentes; en caso de empate, el voto del presidente ó del vice-presidente, si el reemplazo del presidente, será el dominante.

Artículo 19.—El presidente podrá suspender la ejecución de todo acuerdo que le parezca contrario á las leyes y á los presentes Estatutos, ó á los intereses del Estado, y dará aviso al Gobierno.

Si el Gobierno no ha dado su opinión después de quince días de dado el aviso, el acuerdo puede ser ejecutado.

Artículo 20.—Las deliberaciones del consejo general, quedarán consignadas en actas escritas en un registro especial conservado en el sitio social.

Las actas serán firmadas por los miembros que han tomado parte en la deliberación.

Las copias ó extractos, serán firmadas por el presidente y el secretario general. En caso de impedimento del presidente, las copias ó extractos serán firmadas en su lugar por el vicepresidente ó por dos administradores.

Artículo 21.—El Gobierno tiene el derecho de pedir todos los datos ó estados que juzgue necesarios para ejercer su contral sobre las operaciones de la Sociedad.

§ II

DEL DIRECTOR GENERAL

Artículo 22.—El Director General es nombrado y puede ser suspendido y revocado por el Rey. Su honorario es fijado por un acuerdo del Consejo de Administración aprobado por el Gobierno.

El tendrá además derecho á una ganancial de 4% en el reparto de los beneficios más allá del primer dividendo atribuido á los accionistas; pero, sin que esta ganancial pueda pasar de 10,000 francos.

Artículo 23.—El Director General está encargado de la ejecución de los acuerdos del Consejo de Administración. Asistirá como consultor á las sesiones de este Consejo.

El despacho diario de los negocios le será encomendado.

El representará á la Sociedad en todos los actos relativos á estas gestiones diarias de las cuales dará cuenta al Consejo de Administración.

Las acciones judiciales son ejercidas y perseguidas por sus diligencias.

El firmará en ejecución de las resoluciones del Consejo de Administración, las convenciones y actas de toda naturaleza.

§ III

DEL COMITÉ DE VIGILANCIA

Artículo 24.—El comité de vigilancia se compondrá de seis comisionados nombrados y revocados por la Asamblea general.

El mandato de estos comisarios es anual y pueden ser renovado indefinidamente.

Pueden acordados á los comisarios, honorarios de presencia, cuyo monto será fijado por la Asamblea general.

Artículo 25.—El comité de vigilancia dará su opinión sobre los negocios que le sean sometidos por el Consejo de Administración.

Los comisarios tiene el derecho ilimitado de vigilancia sobre todas las operaciones de la Sociedad. Ellos pueden tomar conocimiento, sin sacarlos, de los libros de la correspondencia de los actos, y en general de todas las piezas escritas.

El derecho individual de vigilancia puede ser ejercido por uno ó varios comisarios, delegados para ello, por el comité. Se les remitirá cada trimestre, por el Consejo de Administración, un extracto del resumen de la situación del activo y pasivo. Los comisarios deben someter á la Asamblea general, el resultado de sumisión con las proposiciones que ellos crean convenientes, y hacerles conocer el modo como ellos han ejercido el control.

CAPÍTULO IV

CUENTAS, BALANCES, REPARTICIÓN DE BENEFICIOS, FONDOS
DE RESERVA

Artículo 26.—Se tendrá para cada línea concedida una cuenta especial. Ella comprenderá los gastos de establecimiento y de conservación y eventualmente los de explotación.

La cuota-parte de cada línea en los gastos generales de Administración de la «Sociedad Nacional,» será determinada según el contingente que ella suministre en el producto bruto del conjunto de las líneas.

Artículo 27.—El excedente de los gastos con el cual se saldarán las cuentas de una línea será avanzado por la «Sociedad Nacional.»

Ella hará este avance á su cuenta y riesgo, salvo de proceder á reembolsarlo con los primeros beneficios que produzca la misma línea en años posteriores.

Si la «Sociedad Nacional» abandona la explotación de la línea antes de haber podido recuperar el íntegro de sus avances, la parte no percibida quedará á su cargo y será cancelada con la reserva.

Artículo 28.—El beneficio de cada línea será repartido á título de primer dividendo, entre los accionistas de esta línea hasta un $4\frac{1}{2}\%$ del capital invertido, del monto de la anualidad debida para cancelar este capital, según el modo de pago de las acciones á que se haya dado preferencia.

El exceso será deduciendo los tantos por cientos correspondientes á los administradores y al director general, repartido como sigue:

$\frac{1}{4}$ para la constitución de un fondo de reserva destinado á la prolongación ó mejoras de la línea;

$\frac{3}{8}$ á los accionistas, á título de segundo dividendo;

$\frac{3}{8}$ á la «Sociedad Nacional,» para ser empleados en la formación de un fondo de reserva destinado á cubrir las pérdidas eventuales y á permitir la prolongación ó mejoramiento de la red.

Los fondos de reserva, especiales de cada línea, pueden ser destinados á la distribución de dividendos, pero solamente con la autorización del Gobierno.

CAPÍTULO V

ASAMBLEAS GENERALES

Artículo 29.—La Asamblea general se compondrá de los accionistas nominales ó al portador, de los miembros del Consejo de Administración, del Director General y de los miembros del comité de vigilancia. Cada provincia y cada conuna, que tenga acciones, será representada por un solo delegado.

Los accionistas tendrán tantos votos como el número de acciones que posean.

Sin embargo, ninguno podrá tomar parte en las votaciones, por un número de acciones que pase de la quinta parte del número de acciones emitidas ó del quinto de las acciones representada en la asamblea.

Artículo 30.—Se tendrá cada año y por la primera vez en 1886 en Bruselas, el último mártes del mes de Abril á las dos de la tarde, una asamblea general ordinaria de los accionistas de la Sociedad.

El Consejo de Administración puede convocar á asambleas generales extraordinarias. El debe convocarlas á pedido del comité de vigilancia ó de accionistas representando la quinta parte del capital social.

Artículo 31.—La Asamblea General estará regularmente constituida, cualquiera que sea el número de acciones representadas y sus acuerdos serán tomados por mayoría de votos.

Sin embargo, cuando se trate de acordar modificaciones en los estatutos ó sobre abandono de la explotación de una línea vecinal, la Asamblea no estará válidamente constituida, que cuando los miembros que asistan á la reunión representen la mitad, por lo ménos, del capital social. Si esta condición no fuese llenada, se hará necesaria una nueva convocación á Asamblea general y

ella deliberará válidamente cualquiera que sea la proporción del capital representado por los accionistas presentes. En uno como en otro caso, no será admitida ninguna proposición si no se reúnen las tres cuartas partes de los votos.

Artículo 32.—El voto ó escrutinio secreto debe hacerse si es pedido por diez accionistas, y es obligatorio para las renovaciones y revocaciones.

Con el fin de asegurar el secreto del voto, ningún boleto depositado en las urnas podrá contener mas de diez votos: los votos de fracciones inferiores á diez serán representados con boletos correspondientes á una unidad.

Artículo 33.—La convocación para toda Asamblea Jeneral, conteniendo la órden del día, se hará por cartas recomendadas y por un aviso insertado en el *Monitor Belga* ocho días antes de la Asamblea.

Artículo 34.—La mesa de la Asamblea Jeneral se compondrá de los miembros del Consejo de Administración.

La Asamblea será presidida por el presidente del Consejo de Administración, y en su defecto, por el Vice-presidente, ó por otros miembros del Consejo designado por sus colegas.

El presidente escojerá su secretario.

En caso de votación, la mesa llamará dos delegados de los accionistas como escrutadores.

Una lista de la asistencia indicando los nombres de los accionistas, y el número de acciones que ellos representan, será firmada por cada uno de ellos á la entrada á la Asamblea.

Artículo 35.—Las actas de las Asambleas Jenerales serán firmadas por los miembros de la mesa.

Las copias ó extractos de las actas serán firmadas por el presidente del Consejo de Administración y por el Director General. En caso de impedimento del presidente, las copias ó extractos serán firmadas en su lugar por el Vice-presidente ó por dos Administradores.

CAPITULO V.

COMPRA DE LAS LÍNEAS VECINALES POR EL ESTADO Ó ABANDONO DE
SU EXPLOTACIÓN POR LA SOCIEDAD NACIONAL.

Artículo 36.—Cuando una línea sea comprada por el Estado, su precio servirá desde luego, para reembolsar en totalidad si es posible, si nó en parte, los pagos efectuados de las acciones correspondientes á esta línea.

El sobrante, si lo hay, será adjudicado, hasta la mitad á los titulares de las mismas acciones para ser repartido entre ellos; y la otra mitad sobrante a la Sociedad Nacional para ser empleada como fondo de reserva.

Artículo 37.—En caso de abandono, por la Sociedad Nacional, de la explotación de una línea improductiva, y de vuelta á tomar la misma explotación por el grupo de accionistas, directamente interesados, se hará la entrega de la línea, á este grupo, salvo, sin embargo, los derechos de la Sociedad para continuar recibiendo el monto de las anualidades suscritas.

Si el dicho grupo no quiere tomar la explotación de la línea, se procederá á la liquidación del haber social de este grupo.

La parte del activo correspondiente á los suscriptores de acciones titulares será pagada; la que corresponde á los suscriptores de anualidades, será retenida por la Sociedad para ser aplicada al reembolso parcial de las obligaciones emitidas.

Los compromisos de estos suscriptores serán reducidos á debida concurrencia.

En ningún caso la Sociedad Nacional, será admitida á recojer sumas que ella habrá encargado para atender á los gastos de explotación.

Esta escritura hecha en Bruselas, el año mil ochocientos ochenta y cinco, el mes de Julio, en presencia de Leon Archil, residen-

te en Kelles y Jaques Hermanos, residente en Bruselas, testigos requeridos.

Dada lectura, las partes han firmado con testigos y notario. Siguen las firmas, etc.

9.—Como según las disposiciones de la ley de la creación de la Sociedad Nacional, el Estado garantiza ante terceros los servicios de las obligaciones de dicha Sociedad, el Gobierno Real ha dictado el siguiente decreto de reglamentación de este servicio.

Leopoldo II. Rey de los Belgas.

A todos los presentes y por venir. Salud.

Visto el artículo 10, § 1.º de la ley de ferrocarriles vecinales, revisada y enmendada el 24 de Junio de 1885 que dice:

«El Gobierno está autorizado para garantizar, hácia terceros, en las condiciones que él determine, los intereses y amortizaciones de las obligaciones que emita la Sociedad Nacional, en representación de las anualidades debidas por las Comunas, las Provincias ó el Estado.»

A propuesta de Nuestro Ministro de Finanzas y de Nuestro Ministro de Agricultura, de Industria y de Trabajos Públicos:
Nos hemos acordado y decretamos:

CAPITULO I

VISA DEL TESORO

Artículo 1.º—Las obligaciones que la Sociedad Nacional de ferrocarriles vecinales, emita en representación de las anualidades suscritas por las Comunas, las Provincias ó el Estado, serán sometidas á la visa de la Tesorería.

Esta visa implica la garantía del Estado.

Artículo 2.º—El modelo de los títulos, así como el cuadro de amortización de las diversas emisiones debe ser aprobado por el Ministerio de Finanzas.

La amortización será calculada, de tal manera, que las sumas por recibir anualmente, por pago de las anualidades cubran los intereses y los capitales que serán sucesivamente exigibles.

CAPITULO II

CANCELACIÓN DE LAS ACCIONES VISADAS

Artículo 3.º—Las obligaciones que hayan sido visadas por la Tesorería, serán depositadas en la Caja del Estado por cuenta de la Sociedad Nacional de ferrocarriles vecinales.

Los capitales desembolsados sobre estas obligaciones, pagables al contado en conformidad con las indicaciones de la Sociedad Nacional, serán depositados en la Caja General de Ahorros ó sea en el Banco Nacional.

Artículo 4.º—El pago de las acciones y la entrega de fondos de que se habla en el artículo anterior serán autorizados por el Ministro de Finanzas á medida del avance de los trabajos de construcción de las líneas, y en vista de los certificados de la Administración de Puentes y Calzadas, contando el valor de los terrenos adquiridos, los trabajos efectuados, y los acopios de materiales al pié de obra.

CAPITULO III

SERVICIO DE LOS INTERESES Y DE LA AMORTIZACIÓN DE LAS ACCIONES

Artículo 5.º—El Estado hará en sus cajas, reemplazando á la Sociedad Nacional y como su mandatario, el pago de los intereses vencidos, así como del capital de las acciones amortizadas.

Artículo 6.º—La Sociedad Nacional, remitirá como fianza, al tesoro, los títulos de las anualidades suscritas por las comunas y las provincias en representación de las cuales las obligaciones han sido visadas por la Tesorería.

Artículo 7.—Las provincias y las comunas que quieran pagar sus suscripciones de acciones por anualidades darán á saber:

A.—Las provincias, títulos de anualidades regulares en forma de mandatos contra la caja provincial y pagables en términos convenidos.

B.—Las comunas, mandatos de la misma forma, ó si esto es juzgado necesario, asignaciones regulares sobre su parte de fondos comunales.

Artículo 8.—Quince días á lo menos, antes de vencimiento de un término de interés y de amortización de obligaciones, la Sociedad Nacional entregará en la caja del Estado, una suma igual á las anualidades debidas por este término por las comunas y las provincias.

En cambio de los recibos de la entrega de fondos que se hará por este capítulo y el tesorero, restituirá á la Sociedad Nacional los títulos de las anualidades comprometidas correspondientes.

Artículo 9.—Por su parte el Gobierno dará á la Sociedad Nacional un decreto de pago cancelado, de la anualidad debida, por el mismo término de vencimiento, por el Estado. Este decreto no dará lugar á ningún desembolso material de la caja. Después que haya sido cancelado por la Sociedad Nacional, su monto será transferido á los fondos de los terceros bajo la glosa. «Servicio de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Vecinales.»

Artículo 10.—Las asignaciones de fondos comunales que lleven la cancelación de la Sociedad Nacional, serán transmitidas por ella para su pago, al Director General de la caja general de ahorros, quien, después de haber descontado el monto de la cuota-parte de las comunas en estos fondos, los remitirá al tesorero comunal como moneda corriente.

Artículo 11.—Los mandatos emitidos directamente, contra los tesoreros comunales y provinciales, serán, en cada ocasión, cambiados por las provincias y las comunas, contra las órdenes de pago en provecho de la Sociedad Nacional.

Artículo 12.—Si los beneficios de la Sociedad Nacional, son suficientes para cubrir las cargas resultantes del servicio de las obligaciones, los mandatos y asignaciones de que se trata serán pagados y debidamente cancelados á las provincias, ó á las comunas, contra los recibos de los dividendos.

CAPITULO IV

AMORTIZACIÓN DE LAS OBLIGACIONES

Artículo 13.—La amortización de las obligaciones, se hará según la naturaleza de los empréstitos, sea por compras en la bolsa, sea por via de tiraje á la suerte.

CAPITULO V

DISPOSICIONES DIVERSAS

Artículo 14.—Los pagos de los cupones vencidos y de las obligaciones amortizadas, tendrán lugar; á la presentación de la factura firmada por los interesados.

En caso de pagos de cupones ó de títulos falsificados, la pérdida será soportada por la Sociedad Nacional, á menos que no haya falta grave de parte de los agentes del pago.

Artículo 15.—Los cupones pagados y las obligaciones reembolsadas, serán remitidas periódicamente á la Sociedad Nacional, quien dará recibo al tesoro.

Ellas serán quemadas por su cuenta, en presencia de un delegado del Gobierno. Un ejemplar del acta constatando la destrucción de las obligaciones será remitida al tesoro.

Artículo 16.—El montante de los cupones de intereses que no habrán sido presentados al pago en los cinco años á contar de su vencimiento, serán remitidos á la Sociedad Nacional.

Artículo 17.—Una suma anual fijada por el Ministerio de

Finanzas, será depositada en el tesoro por la Sociedad Nacional, para indemnizar al Estado de los gastos que le ocasionaran los pagos y el control de los cupones y títulos pagados.

Nuestro Ministro de Finanzas y Nuestro Ministro de Agricultura, de Industria y de Trabajos Públicos quedarán encargados de la ejecución del presente decreto.

Dado en Ostende, el 6 de Julio de 1885.

(Siguen las firmas de ordenanza.)

16.—Según los Estatutos y la Sociedad Nacional Belga, como lo hemos visto, pueden aceptar que los compromisos que puedan contraer las provincias y á veces los departamentos, suscribiendo un cierto número de acciones para la construcción de un ferrocarril vecinal, que sean pagados por anualidades que, contando los intereses y amortizaciones al $3\frac{1}{2}$ por ciento, amorticen el capital en noventa años.

Para reglamentar estas operaciones, puesto que ellas son garantidas por el Estado, el Gobierno Belga dictó el decreto Real siguiente:

Leopoldo II, Rey de los Belgas.

A todos los presentes y por venir, salud.

Visto el artículo 11 de los Estatutos de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Vecinales, estipulando, que la Sociedad puede emitir obligaciones en representación de la anualidades que le son debidas.

Vista la convención habida con fecha 6 de Julio entre el Estado y la citada Sociedad y la Sociedad General para favorecer la industrial nacional;

Visto el artículo 8 de la ley del 31 de Diciembre de 1881 sobre las loterías;

Considerando que teniendo en vista, asegurar en las condiciones las más favorables, los capitales necesarios para la ejecución de las líneas que le sean concedidas, la Sociedad Nacional desea recurrir á un empréstito, no podría combinarse

con las emisiones aisladas que la Sociedad Nacional tendrá que hacer sucesivamente en representación de las anualidades que sean suscritas en su favor;

Considerando que, según los estudios hechos la Sociedad Nacional avalúa en 600,000 francos por lo menos, el montante de las anualidades que serán suscritas en su favor antes del 1.º de Julio de 1887, que ella tiene desde ahora cedido á la Sociedad General los 166,666 obligaciones por crear en representación de estas anualidades y por el precio de 17.291,000 francos las noventa anualidades de 600,000 francos cada una siendo capitalizadas así á 3.47% comprendiendo la amortización; considerando que la Sociedad General, ofrecerá en suscripción pública, los títulos que ella tiene que recibir después de dicha convención, representándolos por recibos provisorios, de las cuales ella se hará responsable, y que los dichos recibos serán posteriormente reemplazados por títulos definitivos que lleven la *visa* de la Tesorería; considerando que las combinaciones financieras anteriores, son favorables para la Sociedad Nacional y tiene por objeto un alto interés público en vista del cual ella ha sido creada;

Visto el cuadro de amortizaciones anexo al presente:

A propuesta de Nuestro Ministro de Finanzas:

Nos hemos acordado y decretamos:

El cuadro de amortizaciones anexo al presente decreto queda aprobado, y la emisión de obligaciones que ellas tienen por objeto queda autorizada; pero dentro de los límites de los Estatutos de las Sociedades interesadas.

Nuestro Ministro de Finanza queda encargado de la ejecución del presente decreto.

Dado en Ostende, el 6 de Julio de 1885.

(Siguen la firmas de ordenanza.)

El cuadro siguiente es al que se refiere el Decreto Real anterior.

Años	Obligaciones por amortizar					Años	Obligaciones por amortizar					Años	Obligaciones por amortizar				
	Obligaciones por amortizar	Obligaciones amortizadas	Intereses	Primas y amortizaciones	Total		Obligaciones por amortizar	Obligaciones amortizadas	Intereses	Primas y amortizaciones	Total		Obligaciones por amortizar	Obligaciones amortizadas	Intereses	Primas y amortizaciones	Total
1	550000	351	750000	149920	899920	31	221743	28257	21581454	5418440	26999894	61	150118	99882	38816523	15183440	53449963
2	249649	361	748947	151120	900067	32	220111	1632	665229	234840	900069	62	146696	3422	450354	449640	899994
3	249288	369	747864	152080	899944	33	218439	1672	660333	239640	899973	63	143189	3507	440088	459840	899928
4	248919	379	746747	153280	900037	34	216725	1714	655317	244680	899997	64	139593	3596	429567	470520	900087
5	248540	388	745620	154360	899980	35	214968	1735	650175	249840	900015	65	135908	3685	418779	481200	899979
6	248512	398	744456	155560	900016	36	213167	1801	644904	255120	900024	66	132131	3777	407724	492240	899964
7	247754	408	743262	156760	900022	37	211324	1846	639501	260520	900021	67	128259	3872	396393	503640	900033
8	247346	418	742038	157960	899998	38	209429	1892	633963	266040	900033	68	124291	3968	384777	515160	899937
9	246928	781	740784	159120	899904	39	207440	1939	628287	271680	899957	69	120223	4068	378873	527160	900033
10	246147	802	738441	161640	900081	40	205502	1988	622470	277560	900030	70	116053	4170	360669	539400	900069
11	245345	821	726035	163920	899955	41	203465	2037	616506	283440	899946	71	111780	4273	348159	551760	899919
12	244524	842	723352	166440	900012	42	201377	2088	610395	289560	899955	72	107399	4381	335540	564720	900060
13	243682	863	721046	168960	900006	43	199236	2141	604131	295920	900051	73	102909	4490	322197	577800	899997
14	242819	885	728457	171600	900057	44	197042	2194	597708	302280	899988	74	98307	4602	308727	591240	899967
15	241934	906	725802	174120	899992	45	194793	2249	591126	308880	900006	75	93590	4717	294921	605040	899961
16	241028	929	723084	176880	899964	46	192488	2305	584379	315600	899979	76	88754	4836	280770	619320	900090
17	240099	1073	720297	179760	900057	47	190125	2363	577404	322560	900024	77	83798	4956	266262	633720	899982
18	239026	1099	717078	182880	899958	48	187703	2422	570375	329640	900015	78	78718	5080	251394	648600	899994
19	237927	1127	713781	186240	900021	49	185221	2482	563109	336840	899949	79	73511	5207	230154	663840	899994
20	236800	1155	710400	189600	900000	50	182676	2545	555663	344400	900063	80	68174	5337	220533	679440	899973
21	235645	1184	706935	193080	900015	51	180068	2608	548028	351960	899988	81	62703	5471	204522	695520	900042
22	234461	1214	703383	196680	900063	52	177345	2673	540204	359760	899964	82	57096	5607	188109	711840	899949
23	233247	1243	699741	200160	899901	53	174655	2740	532185	367800	899985	83	51348	5748	171288	728760	900048
24	232004	1275	696012	204000	900012	54	171840	2809	523065	376080	900045	84	45457	5891	154044	745920	899954
25	230729	1407	692187	207840	900027	55	168967	2879	515538	384480	900018	85	39418	6039	136371	763680	900051
26	229322	1442	687966	212040	900006	56	166016	2951	506901	393120	900021	86	33229	6189	118254	781680	899934
27	227880	1478	683640	216360	900000	57	162992	3024	498048	401880	899928	87	26884	6345	99687	800400	900087
28	226402	1515	679206	220800	900006	58	159892	3100	488976	411000	899976	88	20382	6502	80652	819240	899892
29	224887	1553	674661	225360	900021	59	156714	3178	479676	420360	900036	89	13716	6666	61146	838920	900066
20	223334	1591	670002	229920	899922	60	153457	3257	470142	429840	899982	90	6884	6832	41148	858840	899988
	Sumas	28257	21581454	5418440	26999894	Sumas	99882	38816523	15183440	53999963	Sumas	250000	46618077	34367600	80985677		

II.—Para concluir de dar á conocer, en detalles, todas las piezas oficiales relativas á la institución, etc., de la Sociedad Nacional, i sólo nos queda que traducir el decreto real, relativo á las condiciones de concesión de las líneas, puesto que, el pliego de condiciones generales para sus construcciones ya lo hemos dado en el párrafo anterior. El decreto siguiente tiene su interés puesto que él reglamenta todos los trámites de las solicitudes de admisión y de las investigaciones sumarias á que ellos dan lugar:

Leopoldo II, Rey de los Belgas.

A todos los presentes y por venir, salud.

Vista la ley del 21 de Junio de 1885 sobre los Ferrocarriles Vecinales, revisada y enmendada particularmente su artículo 3.º que dispone que toda concesión de ferrocarril vecinal, sea precedida de una investigación sobre la utilidad de la empresa, el trazado de la vía y las tarifas y viajes;

Visto nuestro decreto del 25 de Octubre de 1884, particularmente su artículo 2.º, según los términos del cual las disposiciones de nuestro decreto del 10 de Septiembre de 1875 sobre el reglamento relativo á las concesiones de peages, serán aplicables á las instrucciones de pedidos, que tengan por objeto acordar concesiones en virtud de la ley del 28 de Mayo de 1884, relativa á la constitución de la Sociedad Nacional para la construcción y explotación de ferrocarriles vecinales. y mientras que esta disposición no se encuentre en contradicción con las prescripciones de esta ley ó con el artículo 2.º del citado decreto del 25 de Octubre de 1884.

Reconsiderando nuestro decreto mencionado del 10 de Septiembre de 1876; considerando, que conviene condensar, en un reglamento especial, todas las disposiciones del reglamento ya citado del 10 de Septiembre de 1875, que son aplicables á las solicitudes de concesiones emanadas ó por emanar por la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Vecinales; de modificar estas

disposiciones en todo lo que en ellas se aplique á dichas solicitudes, especialmente simplificando y abreviando las formalidades de las investigaciones prescritas por la ley, tomando en cuenta las circunstancias de que las solicitudes de esta naturaleza, no son remitidas sinó después de un convenio, en el cual ya han intervenido en principio, entre la Sociedad y las Administraciones comunales ó provinciales interesadas; y fin, para preveer por eventualidades donde la investigación hará reconocer la oportunidad de modificar el proyecto primitivo, las formalidades que deban seguirse, y en casos necesarios, para permitir á los interesados de hacer oír las observaciones á las cuales las modificaciones proyectadas podrían ellas mismas dar lugar por su parte:

A propuesta de Nuestro Ministro de Agricultura y de Industria y de Trabajos Públicos:

Nos acordamos y decretamos:

Artículo 1.º—Las solicitudes que tengan por objeto acordar concesiones á la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Vecinales, en virtud de la ley del 24 de Junio de 1885 sean de conformidad con las disposiciones siguientes:

§ I

DEL PROYECTO Y DE LAS INSTRUCCIONES ANTERIORES Á LA INVESTIGACIÓN

Artículo 2.º—Toda solicitud de concesión debe ser acompañada:

1.º—De una memoria descriptiva en la cual se dé á conocer el objeto de la empresa, las ventajas que deben resultar para el público, de la manera como ellas se ligarán con las comunicaciones existentes, y cual será su influencia probable en estas últimas.

2.º—De una estimación detallada de los gastos:

3.º—De las tarifas, derechos de peages y una exposición razonada de las entradas probables;

4.º—De un proyecto completo del pliego de condiciones;

5.º—De un extracto de la carta á la escala de 1 á 20,000 publicada por el Instituto cartográfico militar, con indicación del trazado que se propone seguir;

6.º—De un plano general de las localidades á la escala de 1 á 25,000 con indicación de las vías principales y accesorias que se proponen colocar;

7.º—De un plano especial, á la escala de 1 á 200 de cada una de las partes del ferrocarril vecinal que se proyecta, en las aglomeraciones de las comunas. Este plano será redactado en la forma de planos de alineamientos transversales. El plano indicará las propiedades construidas de los alrededores, con los nombres de los propietarios: las cunetas de las veredas serán indicadas. La zona que debe ser ocupada por la circulación del material rodante del ferrocarril vecinal, comprendiendo todas las salientes laterales, y será limitada por dos trozos azules y esta zona será pintada con tinta azul. Cotas en número suficientes servirán para indicar, sobre todo, en las partes estrechas, el ancho de la zona que será afectada á la circulación del material del ferrocarril vecinal, el ancho de cada una de las partes laterales de la calzada que quede entre la zona pintada de azul, como se ha dicho anteriormente y las soleras de las veredas, así como el ancho de cada vereda, ó los anchos que quedan comprendidos entre esta misma zona y las fachadas de las construcciones.

8.º—De una nivelación longitudinal, acompañada de perfiles transversales en número suficiente:

9.º—De planos de detalles indicando las dimensiones principales de las obras más importantes, los tipos de la vía proyectada, etc., etc.

Todas estas piezas deben ser fechadas y debidamente firmadas por la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Vecinales.

Artículo 3.º—Las solicitudes de concesiones serán dirigidas al Departamento de Agricultura; de Industria y de Trabajos Públicos, el cual, podrá exigir que las piezas sean impresas, y los planos fotografiados ó autografiados en tal número de ejemplares como lo juzgue conveniente: todos los gastos corren por cuenta de la Sociedad Nacional.

Artículo 4.º—El Departamento de Agricultura de Industria y de Trabajos Públicos someterá el proyecto ó una instrucción sumaria, hará completar y modificar, según las necesidades las piezas y decidirá si hay lugar ó no, de someterlas á averiguaciones de cómodo e incómodo (en quiete.)

Artículo 5.º—La Sociedad Nacional de Ferrocarriles Vecinales, soportará todos los gastos á que darán lugar las investigaciones sumarias y las de cómodo é incómodo de que se ha hablado.

§ II

DE LAS INVESTIGACIONES DE CÓMODO É INCÓMODO

Artículo 6.º—El proyecto redactado en conformidad con el artículo 2.º, y acompañado, en caso necesario, de los documentos complementarios suministrados por la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Vecinales, en conformidad con el artículo 4.º será depositado para su exámen público, durante quince días, en la casa comunal, en cada una de las comunas interesadas.

El anuncio de este depósito será publicado por carteles y en la forma dispuesta para las publicaciones oficiales, y el plazo citado anteriormente, principiará á contarse desde las fechas de estos avisos.

Artículo 7.º—Las observaciones á las cuales podrá dar lugar el proyecto, serán recogidas por el colegio de bourgagemestres de

Echevins. Las actas levantadas á este respecto contendrán las declaraciones verbales firmadas por los comparecientes y mencionarán las declaraciones escritas anexas á las actas, las cuales serán cerradas por el colegio á la espiración del plazo fijado en el artículo 6.º

Artículo 8.º—Ocho días después de cerrarse las actas de las investigaciones, cada consejo comunal interesado, dará su opinión sobre el proyecto y las observaciones presentadas en el curso de las investigaciones habida en su comuna.

Las actas de las investigaciones y de los acuerdos y debates de los Consejos comunales serán dirigidas, sin plazo, (es decir inmediatamente) á la diputación permanente competente, la cual las hará llegar, con su acuerdo, en un plazo de quince días, al Departamento de Agricultura de Industria y de Trabajos Públicos.

Artículo 9.º—El Departamento de Agricultura de Industria y de Trabajos Públicos hará introducir en el proyecto, si hay lugar, y por cuenta y cuidados de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Vecinales, las modificaciones que la investigación le habrá hecho reconocer como oportunas. Si estas modificaciones implican cambios en la posesión de las líneas proyectadas en las partes aglomeradas de las comunas, el Departamento mencionado, apreciará si hay lugar ó nó, de someter á una nueva investigación los planos del trazado y los planos de las vías en las partes del ferrocarril vecinal modificadas. Si deside que debe ser así, las formalidades de la segunda investigación serán las mismas que las de las primeras, salvo que los plazos de quince días, mencionados respectivamente en el artículo 6 y en el artículo 8, serán reducidos, cada uno á ocho días.

§ III

PLIEGOS DE CONDICIONES

Artículo 10.—La instrucción sumaria y la investigación de cómodo é incómodo estando terminadas, el departamento de Agricultura, de Industria y de Trabajos Públicos aceptará definitivamente el proyecto de trabajo y los pliegos de condiciones de la concesión.

§ IV

DE LA APROBACIÓN DE LAS CONCESIONES

Artículo 11.—Ninguna concesión será definitiva sino después de nuestra aprobación.

§ V

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

Artículo 12.—Las solicitudes de concesiones presentadas por la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Vecinales, antes de la fecha del presente decreto, el proyecto podrá ser redactado en conformidad con el artículo 2 de nuestro decreto del 10 de Septiembre de 1875.

Nuestro Ministro de Agricultura de Industria y de Trabajos Públicos queda encargado de la ejecución del presente decreto.

Dado en Ostende el 22 de Julio de 1885.

LEOPOLDO.

Por el Rey el Ministro de Agricultura, de Justicia y de Trabajos Públicos.

CHEVALIER DE MOREAU.

12.—Después que hemos presentado todas las piezas oficiales que constituyen la creación, atribuciones, etc., etc., de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Vecinales Belgas; veamos los resultados de su instalación y la marcha de sus operaciones desde 1885 hasta la fecha.

El año 1885 la Sociedad Nacional había construido y tenía en explotación las líneas siguientes:

De Anveres á Hoogstraeten, por un valor de	278,000 francos.
Trabajos de la línea de Ostende á Nicupart, por	
valor de.....	107,000 "
	<hr/>
Total de las dos líneas....	385,000 francos.

Como se vé no tardó la Sociedad en dar á conocer su utilidad prácticamente, principiando el mismo año de su instalación por construir y explotar dos líneas. Y á más de eso obtuvo ese año las siguientes concesiones y en muchas de las líneas concedidas tenía ya comenzado sus trabajos. Este mismo año hizo un gran acopio de materiales para la vía y de material rodante para atender á las explotaciones de las líneas que ya tenía concedidas y sus trabajos iniciados.

Líneas adjudicadas y comenzadas

		Presupuestos.
Línea de	Andenne á Eghsée.... 20 Ktros....	123,886 fr.
" "	Melreux á Laroche.... 20 k.....	122,535 "
" "	Poix á Saint-Hubert... 7 k.....	54,874 "
" "	Nicupar á Furnes.... 12 k.....	65,628 "
" "	Ostmall á Turnhout... 15 k.....	99,867 "
" "	Thielt á Aeltre..... 18 k.....	119,803 "
" "	Gaud á Somergen.... 15 k.....	86,415 "
		<hr/>
	Total....	673,008 fr.

Sin embargo, á fines de 1885, contando con las compras de durmientes, rieles, locomotoras, wagones, etc., etc., la Sociedad Nacional, compra de terrenos, etc., tenía invertido un total de 5.248,765 francos.

Las dos líneas en explotación que hemos mencionado tenían un largo de 60 kilómetros, y las que le habían sido adjudicadas formaban un total de 107 kilómetros.

A fines del año 85 se tendrían bastante avanzados los estudios y planos necesarios de las líneas siguientes, cuyos trabajos fueron iniciados el año 1886.

Línea de Ostende á Blankembergh.....	20	kilómetros.
" " Samson á Andenne.....	15	"
Red de líneas á los alrededores de Charleroi	25	"
Línea de Maeseyck á Bourg-Leopold.....	39	"
" " Huy a Remicourt et Orege.....	29	"
" " Bruxelles a Engbrien.....	31	"
" " Wavre a Jodoique.....	27	"
" " Auvers a Santoliet vers Bergenop- Zoom avec embranchement vers Lillo.....	41	"
" " Gand a Saffelaere.....	16	"
" " Sprimont a Poulseur.....	8	"
	<hr/>	
	Total....	251 kilómetros.

Se estudiaban para tener concluidos sus planos, etc., para fines del año 1886 las líneas siguientes:

Línea de Mans a Saint-Sympharien.....	6	kilómetros.
" " Tournay a Hollain.....	11	"
" " Molines a Jteghem.....	25	"
" " Auvers Brocchem Santhoven....	20	"

Línea de Furnes a Ypres.....	37	kilómetros.
" " Gand Zele Hamme.....	39	"
" " Dolhain Eupen.....	10	"
	<hr/>	
Total....	148	kilómetros.

Como se vé, los trabajos no tardarán en desarrollarse muy rápidamente, todas las provincias y las comunas ayudarán para el estudio y construcción de una red bastante considerable.

Este resultado indudablemente, es debido, á las facilidades de pago que la Sociedad dá para los compromisos de acciones que suscriban las provincias y las comunas, como asimismo, á la garantía que ofrece la Sociedad, puesto que todas sus construcciones, son examinadas, contratadas y seguidas enteramente de cerca por el Ministerio de Trabajos Públicos y por la Administración de Puentes y Calzadas.

13.—Año á año las solicitudes de concesiones de líneas han ido aumentando, de modo que el 31 de Diciembre de 1886 habían diez líneas concluídas y explotadas, y cuyos gastos de construcción habían sido siempre menores que los presupuestados y por consiguiente, menores que el capital suscrito, dejando á la compañía un fondo de reserva disponible como lo manifiesta el cuadro siguiente:

NOMBRE DE LAS LÍNEAS	CAPITAL SUSCRITO	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL DISPONIBLE
Anvers Hoogstraeten-Turnhaut...	\$ 2148000	\$ 1856145.94	\$ 291854.06
Otsende Niupart.....	760000	701431.13	58568.87
Andenne-Eghezée.....	695000	572313.58	122686.42
Melreux-Laroche.....	780000	474721.89	305278.11
Poix-Saint-Hubert.....	276000	250258.69	25741.31
Nieupart-Furnes.....	416000	324087.57	91912.43
Ostende-Blankenberhe.....	800600	653243.27	146756.73
Gand-Somergem.....	600000	335343.61	264656.39
Thielt-Aeltre.....	638000	377001.58	260998.42
Sumas.....	7113000	5544547.26	1568452.74

El largo total de las líneas explotadas era de 184.7 kilómetros y en esta misma fecha, la Sociedad tenía en líneas en construcción un largo de 218.4 kilómetros, con todos sus capitales suscritos y cuyos precios presupuestados, por kilómetro variaban entre 67,000 francos el máximo en la línea de Sprimon-Paulseur y 28,000 francos como mínimo en la línea de Bourg-Leopold-Bree. Todas estas líneas han sido dadas á contratos obteniéndose propuestas menores que los presupuestos de 2.23% como mínimo en la línea de Sprimont-Paulseur y de 7.82% como máximo en la línea de Bourg-Leopold Bree.

14. Á fines de 1889, la red de líneas construidas y en construcción que tenía la Sociedad Nacional, se extendía á un total de 808.7 kilómetros, habiéndose formado siempre el capital necesario para las nuevas líneas, como en las anteriores, comprando el Estado un 25% de las acciones y el saldo repartido entre las provincias, las comunas y los particulares. La explotación de la red dejando siempre á la Sociedad, no sólo los fondos necesarios para pagar los intereses y amortizaciones de las acciones, después de deducir los gastos de explotación, sino también beneficios que han permitido mejorar los materiales de las vías y el material rodante. Tal ha sido, en resumen, el desarrollo rápido de la red de líneas vecinales, desde que ellas pudieron ser construidas en condiciones ventajosas para las localidades interesadas y sin ser muy onerosas para los poderes públicos exigiendo desembolsos desproporcionados.

15. Si entramos ahora á estudiar *la formación del capital necesario para estos trabajos*, veremos que, desde el primer momento la Sociedad encontró acogida tanto en el Gobierno que compraba una parte proporcional de las acciones, como asimismo en las provincias y en las comunas.

El Gobierno, como lo estipula la ley, no puede en ningún caso tomar acciones en una línea dada por más de la mitad del capital: en la práctica se ha limitado siempre á suscribir simple-

mente una cuarta parte, Todos los consejos provinciales han siempre intervenido de la manera más eficaz que les ha sido posible para la suscripción de acciones en forma de anualidades. Así los consejos provinciales de Auveres, Bravant, de las dos Flandes y de Hainaut, fijaron como cuota con que suscribirían á las líneas vecinales, la cuarta parte de las acciones. Los consejos provinciales de Liejas, Limbourg, Luxembourg y la provincia de Vamur, fijaron una tercera parte, quedaba pues por completar lo que faltaba para los capitales con el concurso de las comunas y eventualmente con el de los particulares interesados en la construcción de la línea.

En este sentido, se representaron varias cuestiones en los negociados con las comunas, cuyo exámen es interesante.

1.º ¿Cuáles son las comunas que deben participar á la formación del capital de la línea? ¿Esta participación les incumbe á todas las comunas por cuyo territorio pasa el trazado de la línea, y únicamente á ellas?

En la práctica estas dos cuestiones se han resuelto negativamente. Ciertas comunas por cuyo territorio atravesaba la línea, han declinado á veces toda intervencion porque ellas juzgaban que la línea no estaba llamada á darle servicios verdaderamente importantes: otras, por el contrario, aunque no atravesadas por las líneas, se han considerado beneficiadas por ellas y han tomado parte en el capital. Por lo demás, como se ha visto, en los documentos que hemos traducido, la ley no ha querido que se pueda obligar á las comunas á intervenir en la formación de los capitales de las líneas.

2.º Otro punto difícil y más delicado que el anterior que se presentó en la práctica, ha sido el siguiente: un grupo de comunas quiere subministrar una parte determinada del capital, como hacer la distribución entre ellas?

La equidad exige que esta repartición sea hecha proporcionalmente al interés que cada localidad tiene en la construcción

de la línea; pero eso es ciertamente la gran dificultad ¿cómo se mide ese interés? ¿cuál es la base de esta medida? ¿Se tomará como base la población, el largo de la línea férrea que atraviesa los diferentes territorios de las comunas, ó bien una combinación de estos dos elementos? Las soluciones en la práctica han sido muy variadas; ya se ha tomado por base las poblaciones ó bien el largo de las líneas en el territorio de cada comuna, etc. La Sociedad se ha limitado generalmente, en estos caso á tratar de hacer tomar un acuerdo equitativo á las comunas que querían intervenir ó á los grupos de comunas que querían suscribir una suma dada en acciones.

La ley permite á los poderes públicos, accionistas de las líneas cancelar sus compromisos como lo hemos visto, sea pagando el capital suscrito, ó sea suscribiendo anualidades. Como era fácil de preverlo, todas sin excepción. El Estado, las provincias y las comunas han escogido el segundo modo de pago, las anualidades: y con tanta más razón cuanto como se ha dicho, las anualidades están calculadas con un interes de 3.5%.

Los accionistas particulares están obligados á cancelar sus acciones, pagando el capital que ellas representan y su ayuda no ha faltado para ninguna de las líneas que se han proyectado ó construído.

El cuadro siguiente pone de manifiesto la formación del capital de las primeras líneas construídas por la Sociedad:

NOMBRES DE LAS LÍNEAS		INTERVENCIÓN FINANCIERA			
		ESTADO	PROVINCIAS	COMUNAS	PARTICULARES
1	Avers Hoogstralten...	50%	25%	16.56%	8.44%
2	Ostende-Niupart.....	25%	25%	40.4%	9.6%
3	Andenne-Eghezée.....	33%	33%	27.5%	6.5%
4	Melreux-Laroche.....	25%	33%	33.7%	8.3%
5	Poix-Saint-Hubert.....	25%	33%	42.	—
6	Ostmallé-Turnhout....	25%	25%	33.7%	16.3%
7	Nieupart-Furnes.....	25%	25%	39.2%	10.8%
8	Thielt-Aeltre.....	25%	25%	50.	—
9	Gand-Somergem.....	25%	25%	50.	—
10	Ostende Blankenberghe	25%	25%	50.	—
11	Sainson-Andenne.....	25%	33%	38.96%	3.04%
12	Malines-Iteghem.....	25%	25%	50.	—
	Términos medios....	27.7%	27.7%	39.34%	5.26%

Inútil sería seguir citando para cada línea en particular, la participación que han tenido los diferentes poderes públicos en la formación de los capitales; pero, para fijar más las ideas á este respecto y ver en resumen los promedios con que han contribuído los diversos poderes públicos, en el desarrollo de esta clase de líneas, tan útiles para los servicios locales y, por consiguiente, para el servicio general del país, tomaremos el cuadro siguiente de la memoria del año 1890.

Años	PROMEDIO DE LA INTERVENCIÓN FINANCIERA			
	Del Estado	De las Provincias	De las Comunas	De los particulares
1885...	27.70%	27.70%	39.34%	5.26%
1886...	28.33%	26.95%	39.96%	4.76%
1887...	27.85%	27.42%	40.28%	4.45%
1888...	27.67%	27.62%	40.13%	4.58%
1889...	27.33%	17.61%	40.87%	4.18%

16.—Si entramos ahora á estudiar los *resultados de los trabajos de construcción de las líneas*, veremos que ellos han sido siempre favorables para la Sociedad Nacional.

El 31 de Marzo de 1886 la línea de Avers-Hoogstraeten estaba concluída y se había invertido en ella 1.313,000 francos ó sea 34,000 francos por kilómetro y en la línea de Ostenden-Niupart, se habían invertido 672,500 francos, ó sean 33,625 francos por kilómetro; lo que dejó un capital disponible de 227 mil francos ó sean 600 francos por kilómetro para la primera línea y de 87,500 francos, ó sean 4,375 francos por kilómetro para la segunda, cuya inversión tenía que hacerse en conformidad con los Estatutos. Lo que pone de manifiesto la economía con que se hicieron los trabajos y lo alzado de sus presupuestos. Para poner más de manifiesto estos hechos, tomamos de las memorias de la Sociedad los cuadros siguientes, que dán todos los detalles de estas líneas y de los en construcción el año 1885.

LÍNEAS CONSTRUIDAS	CAPITAL SUSCRITO		CAPITAL GASTADO		CAPITAL DISPONIBLE	
	Total	Por kilómetro	Total	Por kilómetro	Total	Por kilómetro
Línea de Anvers-Hoogstraeten.....	Fr. 1540000	Fr. 40000	Fr. 1313000	Fr. 34000	Fr. 227000	Fr. 6000
» » Niupart á Ostente..	760000	38000	672000	33625	87500	4375

Líneas en construcción el año 1885.

NOMBRES DE LAS LÍNEAS	CAPITAL SUSCRITO		
	Largos	Total	por kilómetro
	Kilm.	Fr.	Fr.
Andenne-Eghezée.....	19.3	695000	36000
Melreux-Laroche.....	20.0	780000	39000
Poix-Saint-Hubert.....	6.2	276000	44500
Oostmalle-Turnhout.....	15.2	608000	40000
Nieupart-Furnes.....	11.9	416000	35000
Thielt-Aeltre.....	17.7	638000	36000
Gand-Sorvergem.....	15.0	600000	40000

La Sociedad hizo contratos para el material de la vía, material de explotación, locomotoras, wagones, etc., (los trabajos de terraplenes, desmontes y obras de arte representan en estas líneas una fracción muy mínima del costo total) y todos los contratos de materiales han sido siempre favorables y menores que el monto de los presupuestos, como se vé por el cuadro siguiente, habiendo dejado de 11.92% hasta un 33.80% de economías; en las sumas de los cuadros siguientes no figuran las obras de terraplenes empedrados, etc., solamente se refieren á los contratos de materiales de la vía y de la explotación de las líneas,

NOMBRES DE LAS LÍNEAS	SUMAS		
	DEL PRESUPUESTO	DE LAS CONTRATAS	REBAJAS
	F.	F.	6%
Línea de Andenne Eghezée..	123,886	107,473	13.25
» » Melreux Laroche...	122,535	94,800	22.67
» » Poix-st Hubret.....	54,874	39,450	28.10
» » Oostmalle Turnhout.	99,867	72,200	27.70
» » Nieupart Furnes....	65,628	57,800	11.92
» » Thielt Aeltre.....	119,803	92,071	23.10
» » Gaud Somergem....	86,415	57,225	33.80

17.—La trocha de casi todas las vías de estas líneas ha sido de *un metro*, salvo para algunas de ellas, que por razones locales, etc., se han hecho de 1.^m 435 (trocha normal en Bélgica) y por excepción, la línea de Turmchoul Mael Arendonck, fué proyectada de 1.^m067. Las construcciones de estas líneas ha sido tan progresiva que, á fines de 1888, ya habían 41 líneas explotadas y en construcción, representando un largo total de 764. 8 kilómetros. Todas ellas construidas de la manera económica y ventajosa como las que hemos detallado en los cuadros anteriores, dejando ganancias sobre los capitales suscritos y habiendo intervenido para la formación de sus capitales en término medio: el Estado con un 25% de las acciones, las provincias con otro 25% y las comunas con una parte variable de 21 á 50% y los particulares con un 14 á 0%.

18.—Las líneas se han construido con durmientes de *encina* y se han hecho ensayos con durmientes metálicos, cuyos resultados es interesante conocer.

El año 1887 la Sociedad Nacional ensayó algunos sistemas de durmientes metálicos y los resultados obtenidos pueden resumirse como sigue:

Durmientes en forma de Z.—Se colocaron 12,829 en las líneas de los alrededores de Charleroi, los cuales dieron buenos resultados.

Estos durmientes pesan 52 kilogramos por pieza, y su precio medio fué de 6.50 francos: se encuentran colocados en líneas con fuertes pendientes, hasta de 6% en algunos puntos y en curvas cuyos radios descienden, á veces, hasta 25 metros. La circulación de los trenes es activa (15 diarios en cada sentido)

La vía es fatigada no solo por estos trenes, sino que también por el rodado permanente de materias pesadas que se hace constantemente por el camino. Los durmientes se colocaron el 3 de Junio de 1887.

El año 1888, estos durmientes continuaron dando completa

satisfacción. Las uniones de los rieles, que constituye el punto débil de casi todos los durmientes metálicos, se hizo en hierros Z por medio de una chaveta de acero, que cierra la pata de los rieles contra los coginetes, contra las cuales reposa el riél sobre el durmiente. Estas uniones semejantes á las cuñas de maderas de las vías con cojinetes, se mantuvieron perfectamente: y exigían tanto menos cuidado de conservación á medida que la circulación de los trenes tiene por objeto de asegurar ó aumentar su cerraje.

En las curvas fuertes, la solaridad de las dos filas de rieles se encuentra más asegurada con estas uniones rígidas que con los clavos rieleros ó los tornillos en los durmientes de encina; estos concluyen por tomar juego en el durmiente.

Parece pues que el durmiente Z, responde, en estos casos, perfectamente, bajo el punto de vista técnico y para las exigencias de las vías de un metro de trécha. Si la Sociedad no ha generalizado su empleo ha sido por causa del estado del mercado de maderas el año 1888, que hacía que se consiguiesen los durmientes de encina, á precios tales, que era imposible, que los durmientes metálicos lucharan ventajosamente contra esos precios. Sin embargo, la intención de la Administración ese año, era continuar colocando durmientes Z sobre toda la red de los alrededores de Charleroi, particularmente en la línea de Lodeinart á Chatelet.

Durante el año 1889 los resultados favorables que se habían obtenido con los durmientes Z, durante el año 1888 no fueron desmentidos: las vías continuaron siempre manteniéndose de una manera muy satisfactoria, a pesar de la circulación interna que tienen las líneas donde se encuentran colocados dichos durmientes, que son recorridos por 54 trenes diarios.

Solo se tuvieron que reemplazar las clavijas de cerraje que fueron reconocidas como insuficientes á medida que aumentaba la circulación de las vías. Este incidente, aunque de muy poca

importancia, por lo demás, puesto que no se trataba sino de 13,000 durmientes, que se habían colocado en las líneas de Charleroi, no puede ser atribuido sino á la falta de dimensiones de dichas piezas, defecto de fácil corrección. Para evitar la repetición del inconveniente en las líneas que la Sociedad estaba construyendo con durmientes metálicos el año 1889, se reemplazó el tipo de clavijas de acero ó de hierro estampado, que se había usado antes, por clavijas de fundición maleable (*fonte moleable*), de manera de poder obtener para todas las clavijas que se debían colocar en las vías una identidad perfecta en su calibre.

Los durmientes Bernard fueron colocados en Octubre de 1887 en la travesía de Jodoigne: el ensayo se hizo sobre 504 durmientes de 70 kilogramos de peso cada uno, y valiendo 12.60 francos cada uno. Se notó que estos durmientes ocasionaban un gasto relativamente menor, haciendo uso del riel de 30 kilogramos que permite espasear más los puntos de apoyo y conservando siempre una superficie suficiente, para asegurar la estabilidad de la vía. Con estos durmientes, la vía cuesta 8,404 francos por kilómetro, siendo adoquinada, ó sea 2,629 francos más que con los durmientes en Z usados en Charleroi.

Durante el año 1888 en los durmientes, colocados, sobre una extensión de vías de 756 metros en Jodoigne, no habían sido ensayados propiamente hablando, por cuanto por esa línea, solo habían circulado, trenes de lastres y algunos trenes provisorios de explotación, por consiguiente en ese año, no se puede constatar el servicio de ellos.

Durante el año 1889 la Administración escusa pronunciarse sobre el mérito de los durmientes *Bernard*, porque el estado de sus amarras y de reamadura, no puede ser constatada, sino después de tener que quitar los adoquines en las partes donde dicha vía se encuentra colocada, ahora esta exigencia, constituye un trabajo de cierta importancia y al cual no se procederá, sino cuando la conservación de la calzada lo exija; y hasta entonces,

no se puede saber cual es el estado de dichos durmientes. El Consejo de Administración no encontró tampoco oportuno, pronunciarse ese año sobre esos durmientes, por el poco tiempo de sus ensayos.

3.º—El *durmiente Brael*.—Estos durmientes se quisieron ensayar, y ningún industrial quiso montar sus laminadores, para entregar solamente una partida de 1,000 durmientes.

4.º—*Vía Demerbe*.—En la línea de Maisieres-Nimy Mons-Saint-Sympharien, se colocó esta vía en Agosto de 1887, sobre 250 metros de largo y adoquinándola, (larguero de acero tipo Demerbe, con ranura) y en otros 250 metros, en las veredas de los caminos, sin adoquinarlo (largueros del mismo sistema sin ranuras). Estos trozos de ensayos tienen también cambios de vías y acejas móviles y fijas del sistema *Demberbe*. El metro corrido de vía fué contratado á 20 francos para todo el largo de los trozos por ensayar.

El año 1888 este sistema tuvo que ser retirado y reemplazado por riel viñola ordinario sobre durmientes de madera. Este fracaso ha sido un argumento que se ha alegado siempre en contra del empleo de sistemas de largueros en otras líneas análogas, para líneas explotadas con locomotoras.

Sólo en las partes adoquinadas, donde los rieles se encuentran fuertemente encastrado en el pavimento y un lastre bien preparado, la vía siempre se ha mantenido bien.

Durante el año 1890 la vía *Dembre* se ensayó cambiando el lastre en un pedazo de las líneas de Alons: al principio se había usado como lastre la arena mezclada con virutas de hierro, este lastre fué reemplazado por piedras quebradas. Después de esta sustitución la vía se mantuvo mejor. Sin embargo, en vista de los resultados, se renunció á toda aplicación de este tipo de vías, que parece debe quedar exclusivamente reservado para líneas que sólo se explotan con tracción animal, para las cuales

dá buenos resultados á causa de la formación del riel particularmente favorable para la mantención de los adoquinados.

19.—Para principiar la *explotación* de las líneas concluídas se presentó el problema siguiente: ¿Debería la Sociedad Nacional centralizar la explotación de estas líneas, haciéndola por ella misma ó abandonar este servicio á terceros, bajo la vigilancia y control de la administración de la Sociedad?

El primer sistema puede dar lugar á los inconvenientes que resultan de enviar á una administración central todos los datos de las explotaciones aisladas y tan variados y de naturaleza tan diversas, puesto que debe responder cada uno de ellos á sus peculiaridades y exigencias locales. La regularidad y rapidez de las diversas soluciones que hay que tomar, para asegurar la regularidad del servicio, etc. pueden sufrir con esta centralización.

Dividiendo los servicios y llamando el concurso de la iniciativa privada, reuniendo en él todas las influencias locales hacia un mismo fin, para hacer prosperar el servicio público de interés general; tales son las ventajas del segundo sistema de explotación y cuya importancia no se puede desconocer. Por otra parte, las cámaras belgas acordaron la preferencia del sistema de la descentralización.

En el informe de la comisión respectiva de las cámaras, relativo á este asunto, se lee el pasage siguiente: «no solamente será difícil (refiriéndose á la explotación central) y aún el caso en que la explotación pudiera ser organizada mecánicamente, como una obra de relojería, sino que hay que pensar en las necesidades diarias y aún instantáneas, tan sumamente variadas que se pueden presentar de hora en hora, y aún en un mismo instante, en varios puntos del país ¿cómo responder á las reclamaciones simultáneas de cien explotaciones más ó menos alejadas, si toda dirección debe partir de un mismo centro?»

«Es este uno de los puntos difíciles de las explotaciones de

las grandes líneas, por una sola dirección; así en Inglaterra se deja á las administraciones que explotan un cierto número de ramales, una gran autonomía á cada uno de ellos.»

El señor Ministro de Finanzas manifestó las mismas opiniones en el Senado belga, como lo manifiesta el siguiente pasaje de uno de sus discursos:

«Me parece que la explotación de líneas necesariamente independientes, y esparcidas sobre varios puntos del país, no debe ser concentrada en las manos de una misma administración, sino, especialmente, cuando no se puede proceder de otra manera, y es de desear que la ley sea redactada en este sentido.»

El Consejo de Administración de la Sociedad de Ferrocarriles Vecinales, inspirándose en estas ideas, no ha centralizado las explotaciones, y ha entregado las líneas á sociedades, ó más bien dicho, á grupos locales que se encargan de la explotación bajo la vigilancia de la Sociedad Nacional.

Así en la línea de Auvers-Hoogstraeten y de Ostende-Nieupart, contrató las explotaciones de la vía y todas sus dependencias, con excepción de mobiliario, y suministró el material rodante necesario para la explotación. La conservación quedó á cargo del empresario; la duración del contrato fué de treinta años con facultades recíprocas de cancelarlo después de quince años. Los pliegos de condiciones fijaron el número minimum de trenes; el empresario recibe una suma de 1,500 francos por kilómetro aumentado de un tanto por ciento de la entrada bruta.

Es sobre este tanto por ciento sobre el que se hace la adjudicación, y en las líneas de que nos ocupamos este tanto por ciento fué de 27.72% para la primera y 35% para la segunda. Es fácil calcular entonces para cada una de estas líneas su entrada kilométrica anual, que cubre todos sus gastos de explotación, de administración general y las anualidades suscriptas por los poderes públicos (de 3.5%) y el interés de los capitales suscrip-

tos por particulares (4.5%) Para la línea de Auvers-Hoogstraeten, esta entrada kilométrica anual debe ser de 4,045 francos, ó sean 11.08 francos *por día kilométrico*; para la línea de Ostende-Nieuport, ella debe ser de 4484 francos por año, ó sea 12.28 francos *por día kilométrico*. Hasta el 31 de Marzo de 1886 estas líneas habían dejado: la de Auvers-Hoogstraeten, 10.98 francos *por día kilométrico* y la de Ostende-Nieuport 13.09 francos *por día kilométrico*, lo que no hay que extrañar puesto que toda línea no produce todo lo que puede en sus primeros años de explotación, se necesita de un cierto tiempo para atraerse la clientela y regularizar completamente su servicio de mercaderías. La experiencia prueba este hecho aún con las mejores líneas principales.

20.—Estudiando detenidamente este sistema de contratos para el servicio de la explotación de 1,500 francos de gastos fijos por kilómetro, más un tanto por ciento de las entradas brutas, el Consejo de Administración de la Sociedad Nacional no tardó en encontrarle sus inconvenientes en la práctica.

Pareció al principio conveniente asegurar desde luego la explotación con una suma constante (1,500 francos) que representara aproximativamente los gastos de explotación de la línea; pero este sistema tiene el inconveniente muy serio de no interesar suficientemente al contratista en el aumento de las entradas de las líneas más allá de un cierto límite, y aún en ciertos casos, de hacerse considerar el aumento de las entradas de la línea, como perjudicial á sus intereses.

Esta situación proviene de la constante, en estos casos de 1,500 francos que representa un tanto por ciento de las entradas que disminuye rápidamente á medida que las entradas brutas aumentan. Y como para la cuenta esta suma es fija, resulta que, cuando el producto de la línea aumenta, el tanto por ciento que recibe el explotante disminuye; hasta no ser reamunerados. Para poner bien de manifiesto esta observación, tan justamente hecha

por los administradores de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Vecinales, copiaremos el cuadro siguiente que dá para diversas entradas kilométricas, suponiendo una explotación con 30% de la entrada bruta, más la constante de 1,500 francos, el interés real que vea el explotante. El 30% fijado es poco más ó menos la cifra media que la Sociedad habría obtenido en sus adjudicaciones de explotaciones en el primer año de explotación:

ENTRADAS KILOMÉTRICAS	TANTO POR CIENTO REPRESENTADO POR LA CONSTANTE DE 1,500 FR.	PARTE CORRESPONDIENTE AL EXPLOTANTE (1,500 FR. + 30%)	TANTO POR CIENTO DE LA ENTRADA BRUTA QUE RECIBE EL EXPLOTANTE
3,000 frs.	50 %	2,400 frs.	80 %
4,000 »	37.5 %	2,700 »	67.50 %
5,000 »	30 %	3,000 »	60 %
6,000 »	25 %	3,300 »	55 %
7,000 »	21.43 %	3,600 »	51.43 %
8,000 »	18.75 %	3,900 »	48.75 %

21.—En vista de estas observaciones se buscó una nueva fórmula para los contratos de explotación, que remediase los inconvenientes señalados.

Bien había podido la Sociedad, haciendo uso de la facultad que le dá la ley, no proporcionar el material rodante de la explotación; pero se creyó que no convenia hacer uso de esta facultad sino en casos muy excepcionales. Parece realmente más racional aprovisionar las líneas completamente, y con tanta mayor razón cuanto la Sociedad puede hacerlo económicamente en razón del interés del capital que toma á préstamo (3.5%).

(Continuará).