

El plazo de transporte en los ferrocarriles de Chile

Por decreto núm. 204 del 18 de Mayo de 1915 el Gobierno (Ministerio de Ferrocarriles) dictó ciertas normas sobre tarifas y reglamentos de explotación de las vías férreas, destinadas a uniformar las prácticas en obsequio del público que utiliza esas vías de transporte.

Entre esas normas se estableció la obligación de las empresas de estipular en sus reglamentos la condición particular de aplicación de las tarifas, de efectuar el transporte en un plazo determinado.

Por otra parte, a fin de obtener la más inmediata uniformación deseada, se señaló un plazo dentro del cual las empresas debían someter a la consideración del Gobierno nuevos proyectos de tarifas y reglamentos arreglados a las prescripciones de dicho decreto.

En cumplimiento de estos preceptos las compañías de ferrocarriles particulares, han sometido a la aprobación del Gobierno sus nuevas tarifas y reglamentos, redactados en armonía con las citadas normas, y en ellos se han establecido los plazos para el transporte a tarifa de gran y de pequeña velocidad.

Pero ha habido una excepción. La Compañía del Ferrocarril de Antofagasta consideró que la exigencia del Gobierno sobre fijación de plazo de transporte no tenía fundamento legal.

El asunto fué estudiado en las oficinas correspondientes y el Gobierno, en consideración, según entendemos, a que no podía exigir a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, que por su parte estableciera los plazos de transporte, para lo cual no se encontraba preparada ni podía prepararse en corto tiempo, dadas las circunstancias actuales, estimó equitativo aprobar las nuevas tarifas y reglamentos para el ferrocarril de Antofagasta, así como para el de Caleta Coloso a Aguas Blancas, sin plazo de transporte. Tuvo cuidado, sin embargo de reservarse la facultad de ordenar en cualquier momento a esos ferrocarriles establecer los referidos plazos.

La importancia del tema debatido y el interés profesional que ofrece el estudio de la cuestión desde el doble punto de vista de las relaciones entre las empresas y los usuarios de las vías férreas y de las disposiciones legales que las

rigen, han sido puestos de relieve en los documentos principales acumulados sobre el particular y que se reproducen a continuación.

Memorándum sobre plazos de transporte.

(Presentado por la Compañía de Antofagasta (Chili and Bolivia Railway.)

I. En la nota de 29 de Marzo de este año, núm. 339, Sección 2.^a, dirigida al representante del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, despues de acusar recibo el señor Ministro de Ferrocarriles del «proyecto de nuevas tarifas y reglamentos de explotación para el mencionado ferrocarril», manifiesta que «dicho proyecto no incluye los plazos de transporte. . . . como lo dispone el decreto núm. 204, del 28 de Marzo de 1915,» y agrega:

«Al establecer dicha obligación en el mencionado decreto, el Supremo Gobierno ha considerado que la implantación del plazo de transporte es indispensable para que la conducción no quede sujeta a *restricciones o embarazos perjudiciales a la conveniencia pública*; y, en consecuencia, estima del caso, de acuerdo con el artículo 40 de la ley de Policía de Ferrocarriles, requerir a Ud. para que se sirva dar cumplimiento al citado decreto proponiendo los plazos de transporte.»

2.º El artículo 40 que se cita, despues de autorizar a toda empresa de Ferrocarriles para que pueda fijar de un modo general las condiciones en que presta el servicio de transporte, agrega:

«Pero si las condiciones fijadas (por la Empresa) fueren contrarias a los principios generales que dominan el contrato de transporte o sujetaren la conducción a *restricciones o embarazos que perjudiquen a la conveniencia pública*, el Gobierno podrá requerir a la Empresa para que las modifique o modificarlas por sí en caso de negarse a ello la Empresa, o de no hacerlo en el término que le señale.»

3.º De los términos de la nota trascrita se desprende que la *obligación* impuesta para fijar plazos para el transporte tiene por objeto impedir que la conducción quede sujeta a restricciones o embarazos perjudiciales a la conveniencia pública; dicha obligación se basa, por consiguiente, en el citado artículo 40 y se requiere a la Empresa para que fije dichos plazos.

4.º Pues bien, este artículo se refiere expresamente a las condiciones fijadas por la Empresa de un modo general para el transporte de pasajeros o mercaderías, y a las cuales deben someterse los que contraten con ella, y autoriza al Gobierno para exigir la modificación de aquellas condiciones que la Empresa hubiere fijado y que se encontraren en las dos situaciones que él contempla.

¿Cabe fundarse en este artículo para imponer a la Empresa la obligación de fijar los plazos de transporte? La respuesta a esta pregunta la da el mismo artícu-

lo 40), puesto que a pretexto de que se modifique algo que no existe no puede imponerse la obligación de darle existencia.

5.º Supóngase, sin embargo, que este artículo 40 no tuviera el sentido natural y obvio que con claridad se desprende de los términos en que está redactado. Para que el Gobierno pudiera hacer el requerimiento que él autoriza, sería menester expresar, por lo menos, cuáles son las restricciones o embarazos a que la Empresa sujeta la conducción de pasajeros o mercaderías; qué quejas, qué reclamos se han formulado a virtud de los cuales el Gobierno se ve en la necesidad de hacer uso de la facultad que aquél artículo le confiere; cuáles de las condiciones fijadas por la Empresa son restrictivas o perturbadoras. ¿Acaso el Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia no cumple con la obligación que la ley le impone en su artículo 41 de «ejecutar con regularidad y exactitud» el transporte de las mercaderías? ¿Acaso los trenes no siguen en su marcha la velocidad y el itinerario fijado por la Empresa, como lo exige el artículo 34, o la conducción de los efectos no se hace en conformidad al orden de preferencia que establece el artículo 46? Y si no existen tales reclamos y si la Empresa cumple con todas las obligaciones ¿cómo puede decirse que sujeta la conducción a restricciones y embarazos? .

6.º. Supóngase, por último, que esto fuera exacto. Refiriéndose el retardo con que se haría la conducción, puesto que de plazos se trata, no podría sostenerse que tales restricciones y embarazos perjudicarían a la conveniencia pública. El perjudicado sería el remitente o consignatario, a quien la ley da los medios necesarios para hacer efectiva la responsabilidad de la Empresa. Y que se trata de un asunto de interés individual y no público, lo comprueba el hecho de que el remitente o la persona que obra a su nombre puede convenir en la postergación, o sea, renunciar al derecho que le otorga el artículo 46 para que la conducción de la mercadería se haga en el orden que él indica: si estuviera de por medio el interés público, dicha renuncia no podría hacerse (art. 12 del Código Civil).

7.º. De modo, pues, que no puede fundarse en el artículo 40 la obligación que se trata de imponer a la Empresa, ni existe antecedente alguno que justifique el requerimiento que se le ha hecho.

8.º. En el decreto de 28 de Mayo de 1915, se citan otros artículos de la ley de Policía de Ferrocarriles para justificar la exigencia de que se establezcan en los reglamentos los plazos de transporte. Dichos artículos se enumeran en el considerando 8.º, que dice:

«Que para asegurar el cumplimiento de los preceptos contenidos en los artículos 21, 41 y 46 de la ley de Policía de Ferrocarriles es indispensable establecer los plazos de transporte, y que las empresas están obligadas a fijarlos en virtud de lo dispuesto en el artículo 52 de la mencionada ley».

9.º. Conforme a la nota de 29 de Marzo, la implantación de los plazos de

transporte es indispensable para que la conducción no quede sujeta a restricciones y embarazos perjudiciales a la conveniencia pública, y, según el decreto de 28 de Mayo, esta implantación es también indispensable para asegurar el cumplimiento de los artículos que se citan, siendo de advertir, además, que el artículo 52 lo exigiría en forma de obligación impuesta a la Empresa.

10. La manera de asegurar el cumplimiento de los preceptos legales no es la de imponer nuevas obligaciones, cuyo cumplimiento sería menester asegurar a su vez, sino la de establecer sanciones especiales para el caso de incumplimiento o dejar que éste quede sometido a las sanciones generales que las leyes establecen.

Prévia esta observación de carácter general, se hará referencia en seguida a cada uno de aquellos artículos.

11. El artículo 21 obliga a la Empresa a «proveerla de todos los elementos necesarios para hacer el servicio de transportes en proporción a la actividad ordinaria de las comunicaciones entre los diversos pueblos que ligare». Se dice que para que este precepto se cumpla «para obtener que las empresas se provean de los elementos necesarios», son indispensables los plazos de transporte. Pero sobre no percibirse fácilmente qué relación puede tener una cosa con otra, se olvida que la misma ley indica en sus artículos 22 y 28, el modo de exigir el cumplimiento de esta obligación que no es, por cierto, el que indica el decreto de 28 de Mayo.

12. «Toda Empresa, dice el artículo 41, deberá ejecutar con regularidad y exactitud, y con el correspondiente cuidado el transporte de las mercaderías y cualquiera otros objetos que se le confiaren». Si en los propósitos de la ley hubiera existido el de que en los reglamentos se fijaran plazos para el transporte, es indudable que el artículo no se habría redactado en estos términos. En vez de referirse, en general, a que el transporte debe hacerse con regularidad y exactitud, habría dicho en los plazos que se establezcan en el reglamento. Y si empleó aquellos términos, claros y precisos, si bien generales, fué sin duda porque los estimó suficientes, y en verdad lo son para resguardar el interés meramente particular que existe en el transporte de las mercaderías, interés que, por su propia naturaleza, es mucho más eficaz que la intervención directa del Gobierno en un contrato que, no por celebrarse con empresarios públicos de transportes, deja de ser un contrato privado. En efecto, según el artículo 46, las mercaderías deben transportarse conforme al orden de preferencia que él indica; según el artículo 33, los trenes deben partir a la hora prefijada; y según el artículo 34 seguirán en su marcha la velocidad y el itinerario prefijado de antemano. Estos y no otros son los elementos que la ley da a los particulares interesados para que puedan apreciar si la Empresa ha ejecutado el transporte con regularidad y exactitud, haciéndola responsable para con el remitente o consignatario de toda

alteración que no pueda justificar en la forma y por las causas que el artículo 34 expresa.

13. La índole de nuestra legislación a este respecto la confirma el Código de Comercio, dictado tres años después de la Ley de Policía de Ferrocarriles y que en su artículo 232 la tuvo especialmente presente para no derogarla.

Los empresarios públicos de transporte estarán obligados, dice el artículo 222, número 3.º, «a emprender y concluir sus viajes en los días y horas que fijaren sus anuncios» y no en los plazos que fijaren sus anuncios, manifestando así el mismo propósito que en forma inequívoca aparece consignado en la Ley de Ferrocarriles de no fijar plazos que, en el hecho, están sometidos a numerosas contingencias, plazos fáciles de eludir o innecesarios en presencia de otras disposiciones que ventajosamente los reemplazan.

14. El artículo 46 exige que en cada estación se lleve un registro a fin de anotar en él los efectos que se entreguen para ser conducidos, especificándose si la conducción debe hacerse en trenes de gran velocidad o en los de mercaderías. Y agrega: «el orden en que se han entregado los efectos en el lugar designado por la Empresa para recibirlos, determinará el orden de preferencia para la conducción, salvo que el remitente o la persona que obre a su nombre convenga en la postergación». Y el artículo 47 enumera una serie de efectos de preferente transporte, aún dentro de aquel orden de preferencia.

15. Se dice que «como un medio de asegurar que el transporte de los efectos se efectúen en el orden en que han sido entregados, es indispensable establecer los plazos de transportes. Pues bien, supónganse establecidos los plazos de transportes, ¿cómo se asegura mediante ellos que los efectos se transporten en el orden en que hubieren sido entregados? No se ve la posibilidad de que ello pueda fiscalizarse por semejante medio.

(Continuad.)