

NSS 385
346/1264
C.1

Domingo 7 de Febrero de 1915

Los Tranvías
Pasaje de Segunda

Hacíamos notar ayer que, si la Empresa de Tranvías no proporciona al público el número de asientos de segunda que requiere el tráfico, no es porque no tenga obligación de hacerlo.

En efecto, esa obligación fué sancionada en 1889, por sentencia del tribunal arbitral y ha sido posteriormente, - (Abril de 1902) - materia de un acuerdo municipal que estableció que "todo carro o convoy que fija la Tracción Eléctrica como mínimo para el tráfico de cada línea, debe llevar igual número de asientos de primera y de segunda clase."

No hay para que decir si dicho acuerdo, y los contratos posteriores a 1902 que contienen igual estipulación, habrán sido cumplidos por la Empresa.

La mayor parte de las líneas de la ciudad cuenta con escaso número de tranvías con imperial, y en algunas - como Compañía, Huérfanos, etc. - el número de ellos es rarísimo.

La Empresa se ha excusado alegando falta de material para cumplir en mejor forma, o mal estado de algunos tranvías con que contaba para ese objeto; circunstancias ambas que no están averiguadas y con las cuales nada tiene que ver el Municipio.

Si el material es deficiente o no se encuentra en buen estado, eso corre de cuenta de la Empresa.

La Municipalidad está en el deber de salvaguardar los intereses del público, obligando a los concesionarios a cumplir su contrato.

Si la Empresa no proporciona en sus convoyes el número debido de asientos de segunda, o sea el 50 por ciento, la Municipalidad puede exigirle que designe como tales, una parte de los tranvías hasta completar la cifra a que está obligada. En un convoy de dos tranvías sin imperial, el acoplado podría considerarse de segunda. Se podría de igual manera, en las líneas en que no existe el 50 por ciento aludido, establecer que las góndolas figuraran en la misma categoría que el imperial, para los efectos del cobro del pasaje; y - por vía de paréntesis - no estaría de más hacer notar que Chile es uno de los pocos países en que los tranvías de esa índole son considerados como de primera.

En suma: se impone un estudio detallado del número de asientos de cada clase que figuran en los tranvías en movimiento, a fin de averiguar si, - como parece a la vista - la cantidad de asientos de segunda es muy inferior al número de los de primera y cuantos faltan para llegar a esa cifra.

Hecho este cálculo, procede obligar a la Empresa a que complete con otros ~~tranvías~~ tranvías el 50 por ciento a que está obligada, considerando para ese efecto, como de segunda algunos acoplados o góndolas. Que a lo menos en este punto cumpla la Empresa con sus compromisos. P.