

## CRÓNICA

### **Dos cartas interesantes acerca del problema de la administración de los Ferrocarriles del Estado**

Con motivo del debate sobre la crisis ferroviaria y el problema de su administración, abierta en este Instituto, creemos útil publicar dos cartas cambiadas en tre nuestro Ministro de Chile en el Brasil (hoy en Alemania) Don Alfredo Irrarrázaval Zañartu y el ingeniero Don Santiago Marín Vicuña, que se relacionan con el citado problema.

Hé aquí las cartas a que hemos hecho referencia:

Río de Janeiro, 11 de Junio de 1919. — Señor don Santiago Marín Vicuña.— Santiago.

Estimado amigo:

Su carta de 1.º de Mayo llegó a mis manos con la posible puntualidad y se la contesto tan pronto como mis atenciones oficiales me lo permiten.

Todo anda así actualmente en el mundo; los correos entregados al acaso de las intermitencias de los vapores; los Ministros Diplomáticos sometidos a la escasez de secretarios y al recargo de trabajos ocasionales.

Pero no es esto lo que más me aflige.

Lo que efectiva y seriamente me contrista es que un profesional tan distinguido y diligente como usted, que va a representar al Instituto de Ingenieros en el Congreso de Ferrocarriles que se celebrará en Septiembre próximo, tenga la idea de patrocinar el proyecto mil veces monstruoso de dar en arrendamiento los Ferrocarriles del Estado de Chile y—colmo de colmos— me pida que le consiga en el Brasil materiales para completar su obra.

Me he apresurado, como es mi deber, a procurar en las oficinas públicas los datos que usted me solicita y que le mandaré en la próxima balija diplomática; pero no quedaría en paz con mi conciencia si no le hiciera llegar a usted, al mismo tiempo, mis declaraciones, las más convencidas, de mi sincera, de mi enérgica, de mi irreducible oposición a su proyecto.

Es probable, es seguro, es fuera de duda que los Ferrocarriles del Estado dejen en Chile una enorme pérdida fiscal. Nada tiene eso de extraño. Desde hace treinta o cuarenta años se les mantiene casi con el mismo material, escaso, anti-económico, inadecuado. La conversión metálica, que pasó por el país como un ciclón, arrasó con los Ferrocarriles así como concluyó con nuestra Marina de Guerra y con todos los servicios públicos que requerían desembolsos en oro, en el extranjero.

Desde entonces hasta ahora, el país no ha hecho sino crecer y crecer y también crecieron las necesidades del tráfico, sin que el material recibiese el incremento necesario. Largo sería y estéril referirse a las leyes económicas que han venido después desangrando lastimosamente al país y llevándose fuera de Chile nuestro oro y nuestras riquezas de todo género hasta colocarnos, en el termómetro de los cambios, casi bajo cero.

Hemos concedido a Europa la facultad de darnos moneda fiduciaria: el emisor deposita el oro en Londres y emite en Chile, como el queltehue que pone en un matorral y se va a cantar a otro. Hemos, pues, por ley de la República, prohibido la entrada del oro extranjero a Chile en los mismos momentos en que los demás países prohíben su salida. Además hemos prohibido la exportación de nuestros productos agrícolas, a lo que se agrega que todo nuestro comercio, interior y exterior, es extranjero.

Sastres, peluqueros, profesores, hoteleros, dueños de casas de agencias, pulperos, cantores, alcahuetes: todo es inglés, francés, italiano, turco, español, ruso, chino: es decir, que las utilidades de todo el comercio entero, interior y exterior, sale en ancho torrente hacia el extranjero. Para ir en tranvía eléctrico desde la Plaza hasta la Estación es indispensable que un chileno mande diez centavos a Berlín. Salitre, cobre, industria de fletes, teléfonos, todo es extranjero.

No quedaba chileno sino una sola producción: la agrícola, cuyos mantenedores<sup>s</sup> eran netamente chilenos y podían, en consecuencia, procurarnos letras que vender en el mercado.

Para evitar que entrase, por este capítulo, una filtración de oro al país, se inventaron los bonos de oro de la Caja y por este dichoso e ingenioso mecanismo, se logró disminuir, un poco más todavía, las pulsaciones del enfermo.

Es verdad que una vez se intentó entregar Valparaíso por veinticinco años, a una firma extranjera, con una faja de litoral anexa, que comenzaba en Quinteros, por el Norte, y concluía en San Antonio por el Sur.

Ahora surge otra idea: arrendar los Ferrocarriles. ¡Apaga y vámonos!

La empresa particular que venga a hacerse cargo de las líneas ¿vendrá a ganar dinero o a perderlo? Si viene a ganarlo, tendrá por fuerza que subir los precios de los servicios, porque con los precios actuales, a un cambio de diez peniques, no hay

utilidad posible, y las ganancias de esa Compañía seguirían viaje a Europa o Estados Unidos.

Desde el punto de vista profesional, es posible, es seguro que se habría logrado resolver triunfalmente un problema: levantar las utilidades de la Empresa; pero desde el punto de vista de la economía nacional, habríamos hundido al país hasta el cogote.

Y, en seguida, qué perturbación más enorme en los negocios privados de las gentes! Yo tengo una fábrica de aserrar maderas en Temuco. Mi competidor, un inglés, tiene otra en Cajón. La Empresa, que es inglesa, a cual de nosotros dará preferencia? ¿A mí o al inglés?

No hay más que ver lo que ocurre actualmente con la industria del acarreo marítimo. El comercio inglés embarca en vapores ingleses; el alemán en vapores alemanes; cada nación protege su bandera.

No hay sino los chilenos que tengan Cámaras de Comercio chilenas formadas por extranjeros y Bancos de Chile con Directorio inglés...

La Compañía que venga, tendrá que traer capitales, ¿no es verdad? ¿Y quién pagará los intereses de esos capitales? El público, el productor, el viajero, el país, en una palabra.

Pues, entonces, ¿por qué no dotamos, desde luego, a la Empresa de todos los elementos necesarios, poniendo a su disposición el capital que ha menester y que el Gobierno puede obtener en las plazas extranjeras a un interés del seis por ciento?

Mi amigo muy estimado, perdone usted el calor y el desaliño de esta carta escrita a vuela pluma. Pero usted créame; cuando se habla de dar en arrendamiento los Ferrocarriles, siento que una ira santa me sube a la cabeza y cuanto el autor de semejante proyecto es un ingeniero nacional, tan distinguido y tan progresista como usted, entonces la ira se deshace en desaliento como la nube se convierte en lluvia. Es verdad—ya lo dicen muchos—que en la Argentina y en el Brasil, especialmente en la primera nación, hay gran número de ferrocarriles extranjeros; pero no es menos cierto que esos Gobiernos están reaccionando contra ese mal, ni es menos verdad que Brasil y Argentina, por su inmensa y múltiple producción, por su riqueza colosal, están en situación de absorber y digerir a una, mejor dicho, a diversas empresas extranjeras, que manejan una parte de sus ferrocarriles.

Entre nosotros, la Empresa que tome a su cargo los Ferrocarriles nos elegirá los diputados, los senadores, los presidentes y hasta los jueces de agua, entre el grupo alegre y vividor, bien comido y mejor rentado, de sus agentes administrativos.

Quiera usted perdonarme este puñado de verdades, dichas con tan poca diplomacia, y créame en todo tiempo su amigo afectísimo.—*Alfredo Irarrázaval Zañartu'*

\* \* \*

A lo que el señor Marín Vicuña contestó:

Santiago, 20 de Agosto de 1919.—Señor Alfredo Irrarázaval Zañartu.—Río de Janeiro.—Estimado Alfredo:

Ayer recibí su interesante carta de 11 de Junio último, en la que me anuncia el envío de una serie de publicaciones sobre los ferrocarriles brasileros. Le quedo muy agradecido por su exquisita atención, que retribuyo enviándole por la balija diplomática, un paquete con algunos libros míos, que pueden serles de utilidad en la Legación.

Paso ahora a contestar su carta y usted me excusará que lo haga con alguna latitud, ocasionada por el tema que usted toca y analiza con tanto brillo y fogosidad.

Empezaré por decirle que estimo que la cariñosa filípica que usted me endereza por patrocinar aquí la idea de arrendar la explotación de los ferrocarriles del Estado, no es del todo justiciera, pues, si usted vuelve a leer mi anterior carta, fechada en 1.º de Mayo, se podrá convencer que yo no me pronuncio ahí sobre tan delicada materia, sino que me limito a pedirle datos sobre los resultados obtenidos en el Brasil por el arrendamiento parcial de la red ferroviaria fiscal, a fin de estudiarlos y tenerlos a la vista en la redacción de un trabajo que pensaba presentar a un Congreso y relativo a las finanzas de los ferrocarriles de nuestro país; pero ya que usted me empuja a dilucidar ese tema, paso a esbozarle mi pensamiento íntimo al respecto, lo que le permitirá conocer que en esta materia tengo un criterio relativamente *eclectico*.

La administración fiscal de nuestra red ferroviaria va, desde hace ya años, de tumbo en tumbo y lleva derecho al país a una hecatombe,—que es patriótico prever y más todavía evitar; descalabro que, a mi juicio, es más hijo de los *sistemas* administrativos en vigencia, que de los *hombres* que en ellos han tenido o tienen actuación.

Durante 23 años nos mantuvimos en el régimen *descentralizado* establecido por la ley de 1884 y eso no nos evitó una cruenta crisis de *transporte*, que tuvo al país a mal traer; pasamos después al sistema *centralista* de la ley de 1907, que degeneró a los 7 años de ensayo en una no menos cruenta crisis *financiera*, que usted, según mis recuerdos, fulminó entonces como diputado y periodista y así entramos al actual régimen de administración autónoma, consagrado por la ley de 1914, el que antes de un lustro de aplicación, nos tiene ya sumidos o al borde de una doble crisis, de *movilización* y *económica*; crisis que preocupa hoy hondamente y con

sobradísima razón a todo el país y, sin embargo, en cada uno de esos períodos administrativos hemos contado con Directores como los señores Hermógenes Pérez de Arce, Omer Huet y Manuel Trucco que tan prudente, concienzuda y abnegadamente han ejercido, cada cual en su época, las ingratas y laboriosas tareas de sus funciones.

Soy amigo y colega del último y apreciador sincero de sus reconocidas aptitudes y merecimientos técnicos.

Puedo aún, agregarle que yo, hace años, desde las columnas de la prensa, y desde la tribuna del Instituto de Ingenieros, patrociné convencidamente el sistema de autonomía hoy vigente; pero que cuidé entonces de decir que la *generación* del Consejo en la forma propuesta por el Gobierno y aceptada después por el Congreso, no tardaría en traducirse en un ruidoso fracaso y que producido este tendríamos fatal y dolorosamente, que encarar la idea de ir al arrendamiento, al *affermage* de toda o parte de la red fiscal.

—¿Ha llegado ya el momento previsto?

Muchos creen que sí; pero nadie podrá aún decir que yo, con mi firma me haya pronunciado al respecto, ya que sólo me he limitado al acopio de datos que puedan o no servirme en lo futuro para tratar documentadamente esta cuestión.

Por lo demás, sin miedo y con absoluta sinceridad, le declaro a usted que el problema de arrendar la explotación de nuestra red fiscal no lo contemplo yo con el pesimismo que usted, con tan apasionada violencia, analiza en la interesante carta que contesto y para ello tengo, como es lógico suponerlo, mis razones, que en forma del todo sucintas paso a exponérselas.

Chile tiene actualmente nueve mil kilómetros de ferrocarriles en explotación, de los cuales el 65 por ciento pertenece al Estado y el saldo a empresas particulares, y es digno de observar que sólo la administración de los primeros motive la preocupación y queja casi constante del país y en cambio la explotación de los segundos sigue un inveterado camino de eficiente movilización y de discreto régimen financiero.

—Y por qué pasa esto?

Seguramente porque la explotación de los ferrocarriles particulares satisface las necesidades locales llamadas a servir y porque sus tarifas son, asimismo, equitativas, como queda de manifiesto además si se analizan los resultados generales de la explotación.

Si usted lee la estadística, por ejemplo, podrá imponerse que los ferrocarriles particulares y del Estado, a pesar de que la cuota de los primeros, como se lo he dicho, solo alcanza a un tercio de los que hoy se explotan en el país, tuvieron el año pasado un tráfico sensiblemente igual, (5 millones de toneladas de carga, y 13 mi-

lones de pasajeros) lo que se tradujo en una entrada *bruta* también igual, de unos cien millones de pesos, equivalencia que estuvo *muy lejos* de conservarse en los gastos.

El mayor o a lo menos el más impresionante argumento que usted formula en su carta en contra del arrendamiento de la red fiscal lo constituye el peligro que usted ve o profetiza de que los futuros concesionarios absorban el Gobierno de la República; pero si usted analiza lo que pasa en Chile y en los Estados limítrofes se convencerá que los hechos no corroboran sus temores.

El 85 por ciento de los ferrocarriles en explotación en la Argentina, por ejemplo, y la totalidad de los del Perú y Bolivia pertenecen a empresas particulares y sin embargo en cada uno de esos países el Gobierno no ha sido absorbido por ellas y aún a la inversa, controla las respectivas administraciones en forma muy eficaz y muy estricta, y si analizamos lo que pasa en nuestro propio país, ¿ha oído alguna vez usted, que la empresa del ferrocarril de Antofagasta (dueña de cerca de 2 500 kilómetros de línea férrea) o la de Tarapacá, que se ramifican por todas las Oficinas salitreras de ambas provincias, hayan alguna vez hecho presión política, en el sentido de favorecer señaladas doctrinas o a determinados candidatos?

Por mi parte puedo decirle que siempre he oído a los gerentes de esas empresas, que ellos se han esmerado en dejar a su personal absolutamente libre de obrar y, todavía, que han cuidado de no *abanderizarse* en la política interna y a veces apasionada del país.

Volviendo a lo que señalaba a usted con respecto a la administración del Estado, creo útil dejar constancia aquí de un hecho reciente, que constituye, a mi juicio, una prueba aplastante y sobre todo decisiva en su contra.

La administración de los ferrocarriles norteamericanos, como usted lo sabe, atendida por empresas particulares, constituyó siempre un modelo de eficiencia comercial y prudente retribución financiera; pero tan pronto como las exigencias de la gran guerra *obligaron* al Gobierno central a tomar las riendas de la explotación, ha degenerado ella en una inquietante desorganización, que se ha traducido no sólo en un cuantioso *déficit*, sino también en un caos de movilización, seguramente no soñado por la más pesimista previsión. No hace una semana leía una información oficial del Administrador General, Mr. Hilnes, y en ella se expresaba que los dos años de obligada explotación fiscal ha significado al Gobierno de los Estados Unidos un déficit de mil millones de dólares, o sea más de cinco mil millones de nuestros minutos pesos. . . !

Apaga y vámonos.

Pero esta cuestión de dinero no suele ser la más importante cuando se considera el problema administrativo de la explotación de una red férrea y con respecto

al momento-chileno actual debo decirle que lo que mayores preocupaciones origina al público es la absoluta y ruinosa deficiencia del tráfico, que tiene en peligro el desarrollo industrial y la vida misma de la nación.

Hace poco preguntó en el Senado don Gonzalo Bulnes, cuál era el monto efectivo de la carga estagnada en las estaciones de la red central y la Dirección contestó que, aparte de unos mil doscientos carros de animales, ésta se podía estimar en unas 250 000 toneladas de cereales, harinas, frejoles, pastos, etc. . .

Como usted comprenderá, en nuestro diminuto mercado aquellas cifras son aplastantes y seguramente las originarias de la crisis alimenticias que aqueja hoy a los grandes centros, como asimismo de la gran carestía de los productos.

—Y a qué se debe esto?

—A *falta de equipo*, dice la Empresa; a *mala distribución* del mismo, dicen otros; a la *desorganización administrativa*, agregan los demás.

Probablemente cada uno, si no todos, están en la razón, de lo cual se puede concluir que la administración, (entendiéndose por tal el conjunto de la Dirección, el Ejecutivo y el Congreso), es mala o deficiente, por haber *descuidado* punto tan importante y decisivo, como es el de dotar a la Empresa de elementos que les son indispensables para su gobierno y eficiente tráfico.

De ahí que están en la razón, a mi juicio, quienes aseveran que el Estado es un *pésimo* administrador, sobre todo cuando se trata de empresas como la de ferrocarriles, de suyo tan complicadas y llenas de detalles, y que carecen de la plasticidad y de la flexibilidad indispensable al manejo de esos negocios, que requieren siempre resoluciones prontas e incompatibles, generalmente con las rigideces de presupuestos fijos y tener todavía por delante las trabas que originan las discusiones parlamentarias, cuando no de las encrucijadas de la política menuda. . .

—No lo estima usted así?

Previo estos antecedentes cabría pues formular los remedios aplicables a la anormal situación en que nos encontramos, los que, a mi humilde entender, podrían ser:

1.º O se *modifica* parcialmente el régimen consagrado por la ley de 1914, dándole al Consejo una *generación* y un *personal* distinto del que tiene.

2.º O se *entrega* su administración propiamente dicha, a *corcesionarios* autónomos, limitando la acción del Estado al control de las tarifas y haciéndole partícipe, desde cierto límite, de las entradas brutas que éstos perciban.

Los actuales y anteriores Consejeros son y han sido hasta hoy personas muy estimables y abnegadas; pero no debe olvidarse que, todos ellos, a más de ser políticos activos y dirigentes, tienen grandes atenciones personales que atender, por lo cual es indudable que no pueden prestar, dentro de la Empresa, los servicios a que

están llamados. De ahí que yo haya propuesto que el Consejo sea formado por personas especialistas, con funciones remuneradas y que sean nombrados directamente por el Presidente de la República, con intervención del Senado, si se quiere, tal como pasa hoy con la designación de los Ministros Diplomáticos.

Volviendo pues, a las dos ideas que dejo consignadas más arriba, creo que la primera sería fácilmente viable, como asimismo que la segunda encontraría, hoy por hoy, formidable resistencia que vencer, a pesar de que esa solución no significaría otra cosa que *arrendar la explotación* de la red o sea constituir con el Estado una verdadera Sociedad explotadora, más o menos similar a la establecida con éxito, según mis noticias, en el Brasil con señaladas redes fiscales de San Pablo, Río Grande, Bahía y Paraná.

Soy franco, pues, al confesarle que estimo que el actual Congreso difícilmente propiciaría esta segunda solución (que he denominado más atrás *ecléctica*), porque ella tropezaría con un obstáculo de granito, que usted denomina *la Conciencia Pública*; otros, *la Idiosincrasia del país* y yo, más modestamente, *los intereses creados*. . . Sí, mi amigo, los intereses creados, que son formidables, sino insalvables.

Y dejo con esto consignadas la situación y las necesidades que conviene sean del todo apreciadas y resueltas por el Gobierno; pero cuando se habla y se aconseja de perpetuarse en la inactividad y penurias del presente, siento que una ira santa me sube a la cabeza y cuando el autor o consejero de semejante estagnación es una persona tan distinguida y progresista como usted, entonces la ira se deshace en desaliento, como la nube se convierte en lluvia.

Perdone la extensión de mi carta y créame en todo tiempo su amigo affmo.

SANTIAGO MARIN VICUÑA.