

# SECCIÓN TÉCNICA

## Disertación acerca del problema Ferroviario de Chile

POR

MIGUEL LETELIER,

ex-Consejero de los Ferrocarriles del Estado

(Conferencia dada en el Instituto de Ingenieros el 7 de Diciembre de 1920)

### *(Conclusión)*

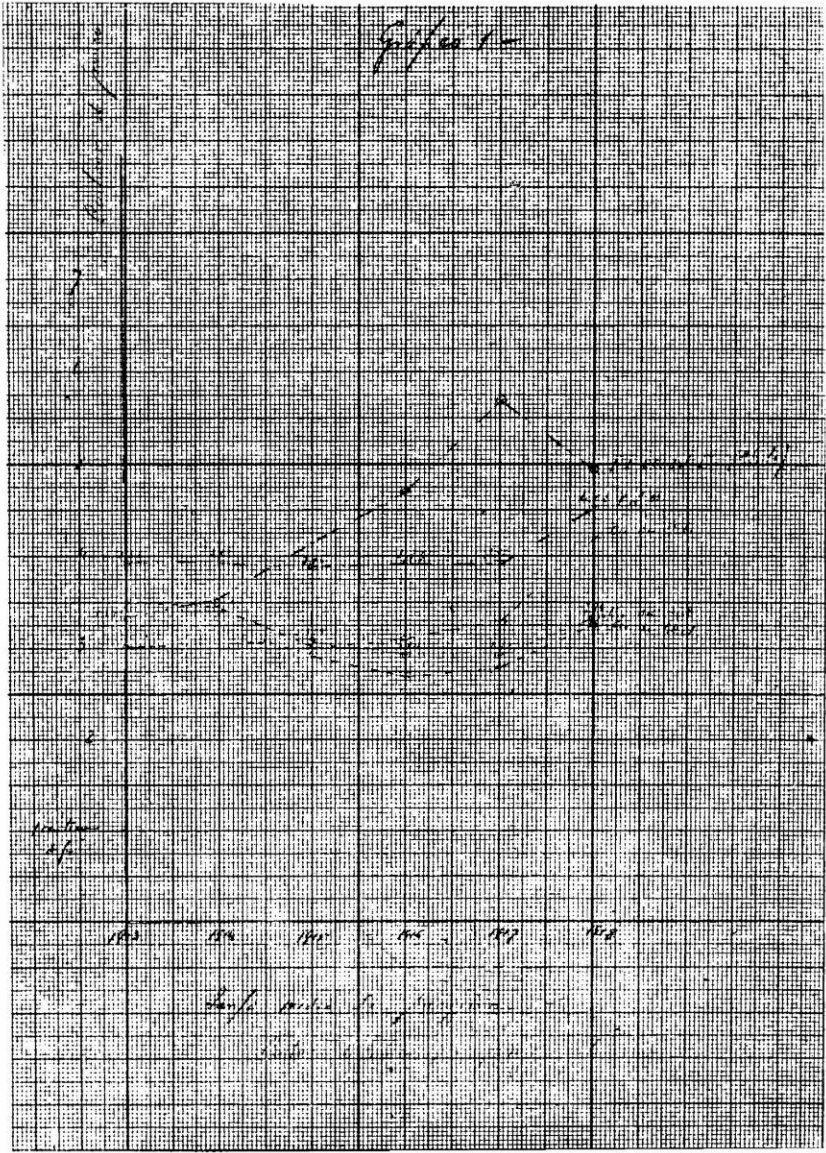
El transporte como un artículo de monopolio, no tiene otro control posible para estimar si su precio es equitativo que el estudio comparativo del valor a que en otras partes se proporciona. Se hace caudal que las tarifas de Chile son baratas, y en todo caso comparables con las de otros ferrocarriles bien administrados, y ansiosos del buen servicio de los intereses generales del país. Yo siempre he disentido de tal apreciación, y por lo mismo siempre he seguido con interés todas las informaciones que al respecto he podido recoger.

En los últimos tiempos la profunda desorganización que ha conmovido a todos los países que de modelo pudieran servirnos, ha retardado las publicaciones, y a las empresas sacudido tan violentamente, que muchas han perdido la integridad y oportunidad de sus servicios, e interrumpido, entre otros, los estadísticos. Por esto los datos de transportes que antes con regularidad y orden nos llegaban, se han interrumpido, y perdido en consecuencia la hilación de los datos durante seis años.

Los primeros después de la guerra, los ferrocarriles franceses, los que mas han sufrido la crisis de la guerra han reanudado sus publicaciones estadísticas, dando una muestra de cómo esas compañías concesionarias no han perdido ni aún en época de tan profundo quebranto el control de si mismas.

He creído útil para dar una idea del precio que en Chile pagamos por nuestros retardados transportes, hacer figurar en un cuadro, las tarifas medias de aquellos

Grüßen

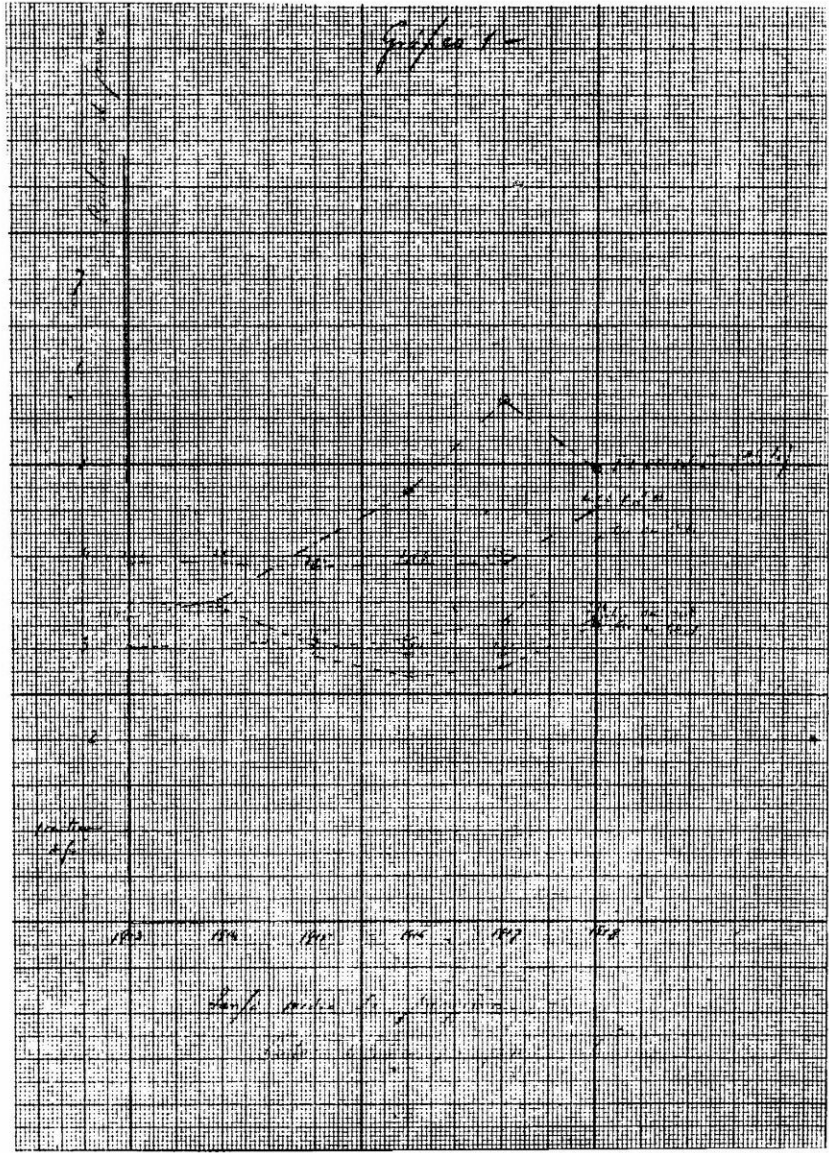


Grüßen

1963 1964 1965 1966 1967 1968

Grüßen

Grüßen

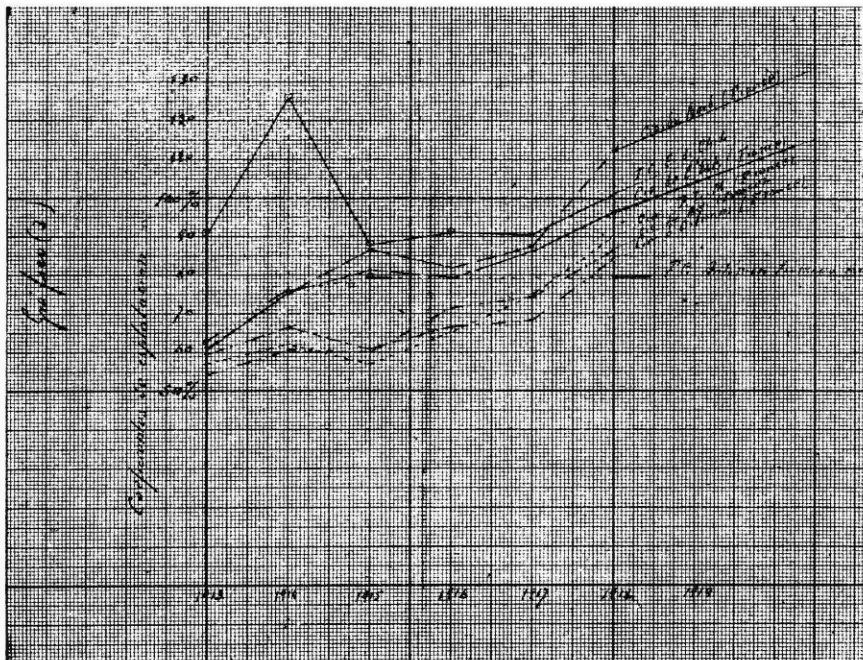


Grüßen

1963 1964 1965 1966 1967 1968

Grüßen

ferrocarriles y los nuestros; y no he representado más porque otras líneas *tomadas en explotación por el Estado*, inglesas, norteamericanas, etc., no han publicado aún sus resultados estadísticos.



Veo apuntar a los labios de los que me escuchan la observación condenatoria que estoy comparando situaciones que se estima que no son comparables; que allí tienen carbón más barato que nosotros, que estos ferrocarriles tienen sus líneas completas en instalaciones y en equipo. Permítaseme avanzar mi respuesta y sostener que comparamos los transportes de nuestro país con aquellos, y esto será siempre comparable; que entrar a distinguir condiciones es sólo buscar una excusa a nuestra crisis y no es excusa lo que debemos buscar, sino los medios para tener transportes adecuados. A más, si los F. C. franceses tienen aquellas circunstancias favorables, tienen en contrario que he buscado como término de comparación, los años de más espantosa catástrofe, que jamás allí se sufriera, que basta con decir, para ponderarla, que fué la catástrofe de la Gran Guerra; a más esos F. C. incluían

en sus gastos, los impuestos en beneficio del Estado, sobre los transportes y sobre sus títulos; que los he comparado en los años en que los ferrocarriles de los EE. UU. que dejaban gruesos beneficios antes de la guerra, pasaron una vez tomado por el Estado, esta entidad que se considera el ideal proveedor de transporte, a dejar 1 500 000 000 millones de dollars de pérdida.

Los indicados en los cuadros 1, 2 y 3 son los precios de los servicios de transportes pagados por los ferrocarriles franceses durante los años de la mas espantosa catástrofe para ese admirable país; e igualdad de valor de la moneda, nuestros transportes de carga han sido hasta 62% más alto en su tarifa media que las mas elevada de las cobradas en las Compañías francesas y en el transporte de pasajeros hasta 42% mas elevada.

Y a pesar de esas tarifas, y de las circunstancias anormales en los años que estudiamos, esas líneas y otras han podido mantener el equilibrio de sus entradas y gastos en un sentido favorable, el coeficiente de explotación se ha mantenido menor que 100, como lo demuestra el cuadro que a la vista tenemos. Comparo solamente los coeficientes de explotación, sin referencia a los gastos financieros, pues estos jamás han sido considerados en nuestros ferrocarriles y el Estado ha cargado con los intereses y amortización de los capitales que en su red ha invertido.

Estas cifras a más de manifestar el criterio de acuciosidad, rigurosa administración y economía que domina en la administración de esas empresas, su afán de proporcionar al público un transporte oportuno y barato, sirviendo así de adecuada ayuda a las fuentes de producción, nos demuestra a la vez la eficacia de la administración privada en las gestión comercial de una empresa ferroviaria; los datos de lo que en ellas a sucedido en los años anotados, acusa un sentido de previsión, un esmero de mantener al día y en espléndido pié todas esas extensas redes ferroviarias y en un estado que han podido soportar con éxito las mas duras pruebas. Mediten los que conocen nuestro problema ferroviario, si en caso de un conflicto exterior intenso, de suerte desgraciada durante dos o tres años, podríamos contar con un regular servicio ferroviario, si el Longitudinal podría servir eficientemente a las necesidades militares urgentes, y mantener los transportes de manera de servir adecuadamente también a la producción nacional.

Los ejemplos que acabo de citar, a los que podríamos fácilmente agregar las del 83% de los ferrocarriles del mundo entero, manejados por la iniciativa privada, añadido a los inconvenientes generales de la administración del Estado y a los que cité al principio especialmente peculiares a nuestra idiosincrasia, me llevan a formular el pensamiento que en la introducción de la iniciativa e interes particular se encontraría el rumbo eficaz, el único a mi juicio, de mejorar definitiva y seguramente nuestro servicio ferroviario.

Comprendo que esta idea no ha madurado aún convenientemente entre nosotros, que es resistida por muchos y muy diversos grupos, pero poco a poco todos, unos tras otros vamos abriendo los ojos a esta luz, muy vieja y conocida.

Séame permitido recorrer en el lapso de tiempo muy corto que me queda las objeciones que se hacen a la administración de los ferrocarriles por la iniciativa privada, debiendo para ello precisar primeramente el alcance de la intervención privada que yo imagino y patrocino.

Sólo admito la intervención privada nacional; resisto y rechazo en absoluto la acción privada extranjera, porque soy celoso y convencido defensor del interés nacional, de nuestra independencia económica, de reservar para nosotros nuestras riquezas, y enemigo convencido del monopolio extranjero en todos los servicios, en que por ser monopolio hemos de sufrir a más, las tiránicas terquedades que le son peculiares.

La entrega de la explotación de los ferrocarriles a una compañía extranjera, tendría entre otros los siguientes gravísimos inconvenientes: las utilidades de la explotación saldrían de nuestra economía nacional y de nuestras fronteras para ir a reeditar a accionistas residentes en países extranjeros, sería una causa más a la baja de nuestros cambios internacionales.

En segundo lugar, estimularía el uso, en la explotación ferroviaria, de materiales de procedencia extranjera en reemplazo de artículos nacionales que ahora se emplean con ventaja.

A más, la explotación por una entidad extraña al interés de los que necesitan de los transportes, daría lugar a especulaciones de productos, maderas, ganados, productos agrícolas de todo orden, en provecho de la compañía explotadora, especulaciones cuantiosísimas, imposibles de pesquisar y de un carácter especialmente odioso.

A estas razones por demás suficiente por sí sola, para rechazar la explotación de los ferrocarriles por una entidad extranjera, habría que agregar entre otras, la derivada de la situación inconveniente y desmedrada que acarrearía para el personal nacional.

Ninguno de estos inconvenientes habría que cargar a la cuenta de una compañía nacional que asociada al Estado o arrendataria, tomara a su cargo la explotación de nuestros ferrocarriles. Ella sería una sociedad anónima, de crecido número de acciones, de reducido valor, de \$ 50, o de \$ 100 o \$ 200, que suscribieran los que se sirven de la red de norte a sur de la República, comerciantes, agricultores, industriales, hombres de negocios, bancos, compañías etc.

De esta manera todo el país se interesaría directamente en la explotación, en el acarreo y en la administración de la Empresa, efectuando así la más práctica y

mas sana de la fiscalizaciones. El Consejo Directivo habría de ser sin duda tan eficiente, como son los que dirigen los grandes negocios nacionales, Banco de Chile, Banco Nacional, Español de Chile, sociedades salitreras, carboníferas, garaderas etc. etc., sería compuesto de personas de esa misma eficiencia y calidad, actuando en idéntico medio, bajo los mismos incentivos que con tanto éxito los invitan a obrar.

El personal de la Empresa sentiría inmediatamente el reflejo del nuevo y práctico criterio; desaparecería de la nueva empresa todo aquel cuya ineficiencia es tan fácil de advertir en un negocio manejado comercialmente, sin trabas y sin contemplaciones a intereses creados y padrinos políticos y ascendería con rapidez a los puestos mas adecuados a sus aptitudes el personal diligente e idóneo.

El interés de la compañía concesionaria de la explotación y el del público, concuerdan en los tópicos mas importantes, como es sencillo advertirlo.

Dada una tarificación que cubriera los gastos, fundamento esencial en toda explotación ferroviaria, pues sin ello, a mas del desinterés comercial de la compañía explotadora, se produce una destrucción de riqueza como lo prueba Colson con clarísima precisión, el público y la empresa concuerdan en el interés de transportar lo mas posible; ello envuelve la solución del problema del acarreo, que hoy tan hondamente angustia y perjudica.

El público y la empresa concuerdan también en el interés de reducir a un mínimo las pérdidas y deterioros de las mercaderías, lo primero por razones que son evidentes, lo segundo para aminorar su responsabilidad comercial como porteadores.

Sólo habría disociación de intereses, en el confort de servicios de pasajeros, disociación sólo relativa, que habría que regular en la concesión de explotación.

Resta por considerar un punto esencialísimo, el de la fijación de las tarifas. Esta que debería estar controlada hasta cierto punto por el Ministerio de Ferrocarriles, o por una entidad respetable como es en EE. UU. el "Inter State Commerce Commission", no podría estar entregado solo al libre juego de peca y empeños de la compañía explotadora por un lado y el Estado y el público por otro, sino regulado por alguna fórmula que reflejara los resultados de una adecuada y posible gestión por un lado, y la situación de mercado de materiales, y monto de sueldos y jornales por otro. El Estado debería estar interesado en los resultados de la explotación, de manera que de la diferencia entre las entradas y gastos, incluidos en estos las sumas adecuadas de renovación y conservación y servicio de los nuevos capitales aportados o contratados por la compañía concesionaria, de las utilidades, gozaran los accionistas de la compañía solamente, en primer lugar, hasta un cierto monto de dividiendo 6% o 7%, y enseguida entrara a participar al Estado en forma creciente y

progresiva pero discreta para no anular el interés de la compañía en el aumento de las utilidades.

Se objeta a una explotación particular el peligro que ella envuelve como intervención política. Ello implica a mi juicio una ceguera ante la evidencia de los hechos de todo orden, político, sociales y comerciales que nos rodean.

Nada mas ajeno a intervención política que nuestras empresas particulares, ¿dónde está la intervención política de los bancos, del Banco de Chile por ejemplo, la mas respetable de nuestras instituciones, que con los ocultos y poderosos hilos del crédito, podría inclinar el criterio de una muy crecida proporción de nuestros conciudadanos? ¿Podrían hoy día dado la idiosincrasia de nuestra población obrera, influir sobre ella las compañías carboníferas, las industriales y las salitreras?

Y dada la forma esbozada de sociedad por acciones de una compañía explotadora, de que serían dueños los chilenos de todas las filiaciones políticas ¿cabría que el Consejo Directivo, el gerente y los empleados superiores se avanzaran en una aventura política? Desconocer estas razones es querer cerrar los ojos a la luz meridiana.

En cambio se pretende por algunos corregir los males que ahora podemos con aumento de la autonomía de la empresa; nada mas erróneo y peligroso. La gestión directa e indirecta del Estado no tiene otra sanción que la parlamentaria. La sanción común es para el delito consumado; la sanción comercial no pesa sobre los mandatarios del Estado; la sanción pública se elude con excusa que nunca faltan y hoy en el proceso público que la prensa ventila de nuestra bancarrota ferroviaria, vemos de sobra como esas excusas abundan, expuestas con arte y con verosimilitud aún cuando ninguna alivia este mal. Si dando mas autonomía suprimimos la sanción parlamentaria, atamos las manos del Ejecutivo, ¿qué limite tendría, ni qué sanción ni qué estímulo, la dirección de la Empresa? Se correría el riesgo de la más despótica intervención política, en el caso posible y muy humano que un partido o combinación de partidos dominara sin contrapeso en el Consejo y Dirección de la Empresa. Como es este caso se les reemplazaría, cómo se les fiscalizaría, cómo se les detendría? Dueños políticos de la empresa, sin responsabilidad comercial, excusados ante la opinión pública!

Aun se arguye que esta idea de explotación es imposible, que falla por su base, por la dificultad que una empresa particular tendría para procurarse lo que todos estamos de acuerdo en considerar esencial, los 150 millones para las obras complementarias y equipo. Por mi parte no considero insalvable esta dificultad; por de pronto el capital privado incrementado en los últimos siete años en mas de 1 000 millones de pesos y oculto en depósitos en oro en el extranjero, en fondo de reservas de infinidad de sociedades, en nuevas emisiones de acciones de los mismos, en depósitos a plazo cuantiosos, suscribiría sin duda una suma suficiente con exceso para la explotación. El resto, que sería invertido en obras cuya propiedad conservaría el Estado, que enriquecería su patrimonio, no veo qué razón habría para que no se



obtuviera de empréstitos garantidos por él, quien a su vez tendría de contra-garantía las obras ejecutadas, el servicio de la deuda que debería ser hecho por el concesionario de la explotación y finalmente el capital de dicha misma compañía.

Esta idea de intervención de la iniciativa privada en la administración de los ferrocarriles, es ya vieja; hace veinte años o mas la planteó en el Senado de la República el eminente servidor público don Carlos Walker Martínez. Resistida con menos y menos tesón a medida que se extiende el convencimiento de la incompetencia del Estado para dirigir este servicio, se viene repitiendo con mas y mas frecuencia. En 1913 don Francisco Valdés Vergara, aquel talento clarísimo, aquel experimentado hombre de negocios, aquel preclaro luchador esbozó en el Senado un proyecto de asociación del Estado y de los particulares, que reúne a mi juicio todas las conveniencias necesarias para solventar este problema. Pero aún entonces se esperaba con increíble candor en un Gobierno buen comerciante y acucioso administrador. Un nuevo y pesado desengaño agobia al país, y la vieja idea, la vieja pauta de administración ferroviaria golpea a las puertas de nuestra empresa con el clamor del público, y el grito angustiado de las finanzas nacionales.

De todas partes del mundo nos llegan lecciones elocuentes y concisas; séame permitido leer algunas:

Marcel Peschaud, en un estudio acerca de la Ley General de Ferrocarriles, tan detenidamente estudiada y discutida decía, refiriéndose a la devolución de los ferrocarriles americanos a sus primitivos dueños, después de haber permanecido tres años en poder del Estado Americano dice:

"En suma las Compañías vuelven a tomar sus redes ferroviarias, no como administradores ni aun como concesionarios sino como propietarios. Este es un fracaso completo para la política de nacionalización y este fracaso se explica por el resultado desastrozo de la gestión del Estado en los ferrocarriles durante y después de la guerra (1)"

No he dudado en traducir el párrafo siguiente de la *Revue Generale des Chemins de Fer* de Junio de 1920, de la "Crónica Oficial y Parlamentaria de los ferrocarriles franceses. »

"Durante las últimas semanas del mes de Abril, el Senado y la Cámara de Diputados no se han ocupado sino accidentalmente de las cuestiones que interesan a los ferrocarriles. Sin embargo durante la discusión de la ley que tiene por objeto crear nuevos recursos fiscales, se ha planteado varias veces la cuestión de los monopolios del Estado, que toca tan de cerca al régimen de los ferrocarriles, y esta cuestión ha provocado declaraciones interesantes del Sr. Carlos Dumout, informante general del presupuesto, del Sr. Francois Marsal, Ministro de Hacienda y del Sr.

(1) *Revue Generale des Chemins de Fer*. Pág. 290 y 291 (1920). N.º 4.

Loucheur, pues los tres se han pronunciado netamente en contra de una política estatista.

“Hacer administrar los monopolios por el Estado, dijo el Ministro de Hacienda, es aumentar mas la dificultad, es aumentar los gastos generales, suprimir la iniciativa y disminuir el rendimiento. ¿Está acaso comprobado que, en los servicios hechos por el Estado, los aumentos de sueldos, los ascensos del personal y la autoridad sean siempre dadas a aquellas que exigen la disciplina mas exacta, el mejor rendimiento y el máximo de trabajo de sus personales?”

Loucheur fundándose en estos argumentos ha hecho resaltar que jamás, en un régimen estatista, el funcionario mas abnegado dará pruebas de esa “ingeniosidad de trabajo y de espíritu que es la consecuencia de las duras lecciones de la práctica”.

Estas declaraciones fueron aprobadas por gran mayoría en la Cámara pues por por 402 votos contra 178 el proyecto socialista fué rechazado.

El problema socialista de absorber todas las actividades por un Estado omnipotente, ponderado y violentado por la propaganda y el malestar que, fenómenos principalmente económicos, están descargando sobre la humanidad, si ha ganado adeptos entre los antes ignorantes e indiferentes a estos problemas, ha perdido en cambio y cada día mas entre los hombres de estudio y los de acción y de trabajo que cargan sobre sus hombros el arduo y pesado problema de la producción y de los negocios.

Sintetizando en pensamiento de reacción un filósofo y pensador eminente bien conocido de todos, Gustavo Le Bon, en su reciente libro “Psychologie des temps nouveaux” se expresa así: “la base psicológica fundamental de la producción es “la iniciativa estimulada por el riesgo y el provecho. Desde que la responsabilidad se desvanece, como en la organización anónima del Estado, la iniciativa desaparece. . . El derroche de los dineros públicos en las administraciones estatistas “sobre pasa toda imaginación. Consecuencias: encarecimiento general de los productos (en el caso que tratamos alza continua de las tarifas), dificultad creciente “de la existencia para los trabajadores libres; alza artificial de la mano de obra. “Podría resignarse al régimen estatista, forma moderna de la esclavitud, si el Estado hubiera, a lo menos, manifestado en su dirección de empresas, una capacidad superior a la de los ciudadanos.

“Ahora bien es precisamente, lo repito, lo contrario lo que enseña la experiencia. “Innumerables hechos han sobradamente demostrado que la gerencia del Estado “ya sea que se trate de ferrocarriles, de monopolios, de navegación o de una industria cualquiera, es siempre muy costosa, muy lenta y acompañada de incalculables desórdenes (1)”.

A las voces de arriba se agregan las que empiezan a proferirse desde abajo.

(1) Dr. Gustavo Le Bon, “Psychologie des temps nouveaux” (1910), pág. 245 y 249.

El público gira lentamente hacia la convicción de la conveniencia de introducir la iniciativa privada en los ferrocarriles. El personal, aun el inferior de la Empresa, empieza a tener aficionados a la idea. He tenido ocasión de conversar con muchos, diligentes y honrados jefes de estación, bodegueros etc. hombres meritorios ignorados y olvidados; inspectores y fiscalizadores, hombres de conciencia recta, pero desengañados de su eficiencia ante la maraña de los sumarios, de la exigencia de las pruebas palmarias del delito y del desfalco, con operarios formales y empeñosos; los oía con pena proferir este pensamiento... "¡Si un patrón conciente, libre en sus actos y seguro de su autoridad nos oyera y nos conociera!" Seguros de su conciencia y de sus méritos anhelan ser oídos, amparados y reconocidos.

Yo pido excusas si durante tan largo tiempo he abusado de vuestra paciencia, exponiendo esta hilación de pensamientos y observaciones; mucho mas hubiera sido menester para exponerlas en forma completa, pues lo dicho es la síntesis de un acopio muy grande de hechos observados aquí y de estudios transmitidos por las mas grandes autoridades en la materia. Hubiera deseado comparar los resultados administrativos de las redes francesas y otras administradas por compañías particulares, con los alemanes y belgas, y hacer notar como estos, tan citados como hechos irredarguibles en abono de la administración del Estado, no admiten comparación posible con aquellos. Hubiera querido hablar de las continuas y fatales reincidencias en el fracaso de los ferrocarriles italianos dirigidos por el Estado; pero deseo obtener vuestra excusa, ya que no lo he conseguido dando atractivo y precisión a mi pensamiento, siquiera no prolongando mas mi disertación.

Termino señores formulando mi deseo e invitandoos a que dejemos de lado la idea tan a la moda como falta de fundamento sério de la eficacia de la nacionalización de los servicios, miraje comunista, ideal utópico principalmente en mentalidades que en mucho trashuman a latinas y en un país del mas deplorable régimen parlamentario, presentando el siguiente voto para quien solicito vuestro autorizado apoyo:

«El Instituto de Ingenieros acuerda recomendar para mejorar los servicios ferroviarios la introducción en su administración, de la iniciativa privada nacional».