



La Administración de los Ferrocarriles del Estado

POR

DOMINGO V. SANTA MARIA

En las condiciones actuales de nuestra sociedad, los Ferrocarriles se han hecho indispensables para su existencia, tanto física como comercialmente hablando. Basta considerar los tonelajes que hai que movilizar para el abastecimiento tanto alimenticio como industrial de los grandes centros poblados, para ver que, cuando una via férrea existente, suspende su circulacion, se perturba la vida comercial de tal manera, que se producen conjestiones enormes de mercaderías que no pueden ser trasportadas oportunamente a sus destinos; de materias primas que no pueden llegar oportunamente para alimentar las fábricas; de artículos de consumo de primera necesidad, legumbres, lechê, etc., si no llegan

oportunamente para la debida alimentacion de los grandes centros, i que tienen la condicion aun mas apremiante que los otros trasportes, por cuanto todos esos artículos, se descomponen i se inutilizan en mui poco tiempo i pueden por lo tanto estar pendientes de las perturbaciones de las esperas en los acarreos. Sufren, i no poco, los artículos de exportacion entre nosotros, trigos, harinas, etc., que buscan las costas para sus embarques aprovechando fletes de buques o vapores que no pueden, tampoco, quedarse en estadía por muchos dias. Nosotros conocemos perfectamente lo que son esas perturbaciones, por cuanto, hasta no hace muchos años, los puentes de la red central, eran en su mayoría provisionales, o sumerjibles, por lo tanto, en las temporadas de las creces, habia constantemente interrupciones en los acarreos ferroviarios durante 8 o mas dias, segun la importancia de las averías que habian causado dichas creces: actualmente, las estamos palpando en los servicios del longitudinal, cuya línea no ha quedado enteramente resistente i se encuentra cortada o estropeada casi todos los inviernos durante temporadas mas o ménos largas.

Con el tráfico actual, una vez interrumpido un servicio ferroviario, no hai que pensar en que se pueda atender ni medianamente, restableciendo servicios de carretas o carretones para los acarreos, tanto porque las antiguas carreteras se encuentran mas o ménos abandonadas, cuanto porque no se pueden improvisar los elementos de traccion animal en condiciones mas o ménos favorables, de un dia para otro, i porque, suponiéndolos improvisados, la *lentitud* de ese modo de trasportes haria fracasar todas las combinaciones que se habian establecido sobre la base del transporte ferroviario, sin

tomar en cuenta por cierto el recargo del flete, que bastaria de por sí para hacer inadmisibile esa solucion.

Por eso, muchos ingenieros, comparan la vida comercial de las vias férreas, con la vida del cuerpo humano. Cuando en nuestro cuerpo la circulacion de la sangre es perturbada, todo el organismo sufre perturbaciones que son tanto mas fuertes i trascendentales miéntras mayor sea la mala circulacion de la sangre arterial hasta provocar la muerte. Así es tambien la *vida comercial*: la paralizacion del tráfico ferroviario provoca las congestiones comerciales tanto mas penosas cuanto mas fuertes sean ellas, hasta ocasionar la muerte, *es decir las quiebras* de las mejores firmas i la ruina del crédito i por lo tanto del comercio.

Luego, si las vias férreas en la época actual, son el elemento indispensable para asegurar la vida comercial de las naciones, es evidente que *las redes ferroviarias i los elementos de explotacion de esas vias deben desarrollarse paralelamente con la actividad comercial i productiva de un pais.*

Pongamos a un niño, que al crecer, su sistema arteril no se desarrolle simultáneamente con su crecimiento, la circulacion de la sangre se hará cada dia mas acelerada, ese niño sufrirá perturbaciones i conjestiones i concluirá por morir. Pues bien, si en un pais su sistema ferroviario i los elementos de explotacion no se desarrollan paralelamente con las necesidades comerciales, las mercaderías, los productos agrícolas, las materias primas, etc., principiarán por ser acarreadas con mayores velocidades hasta donde lo permitan los elementos de la explotacion, i con mayores costos naturalmente, pero eso no podrá evitar las conjestiones a medida que las exigencias comerciales van aumentando; despues, todas las me-

didadas para querer hacer un buen servicio serán insuficientes ante la falta de elementos, i vendrán ya no solo las conjestiones comerciales sino las fuertes perturbaciones en los negocios, las crisis parciales al principio, i por fin la crisis total, si las autoridades administrativas se han hecho las desentendidas con respecto al servicio ferroviario.

Luego, es evidente *que los hombres de esta do deben estar siempre atentos al desarrollo comercial de un pais para dotarlo de elementos ferroviarios adecuados para evitar las conjestiones comerciales i las crisis que ellas siempre ocasionan.*

Administracion.—Si el objeto de los Ferrocarriles es *permitir la circulacion económica de los trenes*, es evidente que ellos deben ser administrados en condiciones tales que no hagan sentir al público *sus caractéres de monopolio que les son inherentes*; por cuanto, si no se procede así, pasarian a ser abusivos. Por consiguiente, para aumentar la vida industrial i económica de un pais *es indispensable* que sus ferrocarriles se encuentren administrados de manera que, *costeándose*, en el sentido mas jenérico de esa espresion, como empresas de transportes, ellos no cobren fletes que sean innecesarios, que solo tendrian por resultado formar ganancias excesivas, i dificultar los transportes de las mercaderías de poco valor i por consiguiente no fomentar las industrias con los fletes baratos para el acarreo de las materias primas, etc. Por otra parte, para que las redes ferroviarias tengan *siempre i oportunamente* los elementos para ir aumentando el material rodante, reformando la via, ensanchando las estaciones, etc., a medida que el tráfico lo exige, es indispensable que las administraciones ferroviarias formen un fondo de reserva tanto mayor miéntras

mayor sea la estension de la red que atienden. No podrá haber nunca buen servicio en los acarreos, si a medida que aumenta el tráfico, no se modifican sustancialmente a veces, los elementos de carga i descarga en las estaciones instalando aparatos mecánicos de los mas perfeccionados: nada se gana con lo anterior, si simultáneamente no se modifica el haz de vias clasificadoras para no perturbar la armadura i desarmadura de los trenes, *todo queda a medias* aun con buenos elementos, si no se ponen oportunamente en los patios de las estaciones los aparatos de seguridad i señales del caso (nosotros tenemos que lamentar constantemente esa falta, las maniobras en los patios de nuestras estaciones son las de ahora 30 años atras) sin esas precauciones, viene siempre como lo vemos en nuestra *red, el ahogo, i la conjestion* del tráfico,

Para quitarlo, hai como se ve, que gastar oportunamente sumas a veces de alguna importancia, i esas sumas no pueden salir de los fletes de un golpe, i por eso es indispensable que las Administraciones formen sus cajas de servicios estraordinarios i de mejoras, i esas cajas, no se pueden obtener ni se han obtenido nunca con la Administracion Fiscal directa. En Alemania, cuando hubo Administracion Fiscal directa, las ganancias de la red ferroviaria, entregada al Ministerio de Hacienda para que con ella atendiese los cupones de los bonos emitidos para la construccion de las vias, pasó a construcciones navales, i despues para atender al servicio de la deuda ferroviaria fué necesario levantar empréstitos especiales. No hace muchos dias, publicaban los diarios de Santiago un reportaje al señor Reyes que con tanto acierto dirige los trabajos del puerto de San Antonio, i se vió por él, que parte de las sumas del

empréstito que se levantó para la construcción de nuestros puertos ha pasado a otros usos, i el puerto ah! eso, que importa, ha quedado con un servicio incompleto que casi hace fracasar la empresa, en todo caso ha hecho fracasar, la combinación financiera en que se apoyaba dicho empréstito, por cuanto, el puerto, como lo dice el señor Reyes, tal como ha quedado, es incapaz de atender los intereses de la deuda contraída.

Luego el Estado no *puede formar caja con un objeto determinado* puesto que todos los fondos del Estado entran a formar parte de los fondos jenerales de la Nación: Luego, el Estado no podrá nunca administrar bien directamente una red ferroviaria. Hai que insistir en esto entre nosotros, porque siempre estamos con la tendencia de la fiscalización al extremo, i no queremos comprender que, las empresas de acarreo, son *comerciales* i tienen que ser comerciales para que ellas marchen a la par con las necesidades del tráfico. I si son *esencialmente Comerciales*, la fiscalización que les corresponde, no es la del Tribunal de Cuentas del Ministerio en el sentido fiscal, sino simplemente la comercial, es decir la que hacen todos los directores de casa de comercio con sus contadores, la de los accionistas de las Sociedades Anónimas con sus Directorios i no otra.

Basta tener presente las dificultades financieras que se producen en un mercado, *si los fletes son insuficientes*, para ver que, las mismas empresas ferroviarias, serán ellas víctimas de esas dificultades, si no han colocado los servicios del tráfico en condiciones adecuadas a las necesidades del comercio, i si ellas mismas pierden, puesto que cuando hai conjetion en los acarreo se *encarecen los costos del transporte* sin que el público pague mayores fletes: luego, es

inadmisible para una buena administración el no proceder a buscar todos los medios para estar en condiciones de efectuar sus acarreos *lo mas lijero i lo mas económicamente posible*. I esas condiciones ya la práctica ha demostrado que son incompatible con la Administración Fiscal directa.

El Estado tiene que estar pendiente de sus presupuestos, i ellos por desgracia, a mas de los recortes que se efectúan para hacer *que sean aparentemente equilibrados* con las entradas jenerales, no son despachados en épocas oportunas por los poderes encargados de formarlos i aprobarlos.

Todos sabemos que somos nosotros los que hemos llegado al colmo de la irregularidad a este respecto, con los presupuestos del presente año.

Por otra parte, hai que notar que los recursos que toman las autoridades administrativas para subsanar el atraso en el despacho de los presupuestos, no pueden nunca subsanar las dificultades del servicio ferroviario. Así, en Francia, el Poder Lejislativo, cuando ha vencido el período anual de vijencia de un presupuesto, acuerda los duodécimos adicionales, ¿qué pueden hacer los directores técnicos de una empresa ferroviaria con esos duodécimos?, se encargan duodécimos de equipo, duodécimos de rieles, etc.; solo el mencionarlo se vé que es ridículo, i que esas medidas pueden ser paleativo para el servicio del personal pero de ninguna manera para las empresas con carácter comercial.

Mas aun, para nosotros hai una circunstancia de otro orden que hace mas lamentable esas situaciones de falta de fondos oportunamente esperando las aprobaciones de los presupuestos jenerales de la Na-

cion. Aquí, el comienzo de año nos toca en pleno verano, es decir, cuando ya deben encontrarse iniciadas las obras de mejora si se han querido hacer, puesto que hai muchas de ellas que costarían casi el doble, si se inician a fines del verano para ser continuadas en pleno invierno. Luego, la Administracion de nuestras líneas férreas, debe tener sus fondos, en las épocas oportunas, para dar comienzo a sus trabajos i tener muchos de ellos finiquitados para atender el grueso del acarreo de la movilizacion en la época de las cosechas. No le calza entónces al buen servicio de las obras nuevas i gruesas reparaciones las épocas inoportunas en que se discuten los presupuestos oficiales entre nosotros. Nuestro año comercial no es de Enero a Enero, por el contrario, es de Julio a Julio: por cuanto ya en Julio, se ha liquidado el año agrícola, i ese es tambien el verdadero período ferroviario, i nuestros balances de esas empresas deberían pedirse de Julio a Julio. Se ve así, que no hai como conciliar los presupuestos jenerales de la Nacion, tal como lo hacemos nosotros, con las necesidades de un buen servicio de explotacion ferroviaria, i por eso, en todos los paises en que las vias férreas se encuentran bien administradas, se han tomado precauciones para que esas Administraciones sean *autónomas*. La intervencion del Estado se necesitará siempre que existan vias férreas entregadas a Compañías ya sea solo para su explotacion o como pasa entre nosotros que son dueñas en absoluto de la via i su material rodante. Cuando hai servicios por compañías particulares, se hace indispensable impedir que los elementos de trasportes pasen a ser *elementos de usura*, i no de un franco servicio comercial que deje

gananciales a sus dueños; pero, que no se llegue a la explotación rabiosa i sin miramientos de los intereses del comercio ni del país que los ha autorizado para hacer esas construcciones. Si solo pueden establecerse vías férreas con la autorización de las autoridades competentes de un país, puesto que ellas encarnan siempre un monopolio en el servicio de los acarreos en la región servida por la vía férrea aunque sea solo solicitada por particulares, es evidente, que las autoridades que las conceden i las permiten, se encuentran en el deber, para sus conciudadanos, de impedir que esos empresarios del transporte, lleguen a ser los que impidan el desarrollo comercial abusando de sus fletes. Lo acontecido entre nosotros con las líneas férreas de Coquimbo a Ovalle, i la de Caldera, Copiapó i sus ramales, confirman demasiado lo espuesto anteriormente, para no necesitar estendernos mas sobre este punto.

Las explotaciones de los Ferrocarriles del Estado, por *Administraciones Autónomas*, con atribuciones bastantes para hacerlas enteramente comerciales, son las que, a la fecha, han dado los resultados mas satisfactorios, i ellas son tambien las que han procurado al personal técnico los mejores elementos para experimentar constantemente el equipo i la vía, dando así las bases científicas de la explotación conjuntamente con ser las mas comerciales. Cuesta bien poco a los administradores de una empresa comercial, como la de los Ferrocarriles del Estado, *que no deben dar dividendos a accionistas*, sino simplemente atender a los servicios de los cupones de los empréstitos que se necesiten para sus servicios, el apuntar anualmente las sumas necesarias para que el personal superior pueda hacer las esperiencias que conduzcan a

introducir mejoras tanto en la via como en el equipo etc., para que, siempre los acarreos se hagan *con la mayor seguridad i lo mas barato posible*.

Por eso, no han faltado estadistas previsores, que al formular los proyectos *de administracion ferroviaria autónoma* han pedido que se establezcan en esas leyes la *obligacion* para el personal técnico de hacer periódicamente, las esperiencias necesarias para que la Administracion tenga los datos científicos del caso para acordar sus mejoras, etc. Estampando en las leyes esa obligacion, de hecho queda la Administracion obligada a suministrar los fondos del caso: las consecuencias de tan felices combinaciones se han hecho sentir inmediatamente en la práctica. Basta leer las revistas especiales ferroviarias, para convencerse que son los resultados de esas esperiencias llevadas con método i concienzudamente, las que han procurado los mejores adelantos en los servicios de las explotaciones, plan de señales, etc. Mas aun, en esos mismos artículos, se pone siempre de manifiesto las ganancias que se han obtenido con la aplicacion adecuada de los resultados experimentales.

Eso le falta a nuestra lei de Administracion Ferroviaria: se ve en nuestra lei muchas precauciones para fiscalizar, obligacion de nombrar comisiones fiscalizadoras cada cierto número de años, etc., pero, no dice qué van a fiscalizar, cuál es el rol efectivo de esas comisiones que parecen *mas de estorbo* que de buena administracion. No se fija plazo para el cometido de esas comisiones, i se eternizan, es decir, de hecho se hacen permanentes, lo que es un absurdo i contrario a la autonomía que se pide a esas administraciones, para que sean verdaderamente comerciales. En jeneral, todas las Leyes de Administracion Ferroviaria Autónoma, autorizan, como es

natural, al Ministro del ramo, para hacer visitar esos servicios cuando lo crean conveniente; el Fisco, es el dueño, i como tal, siempre tendrá el derecho de saber i hacer ver cómo se administran sus intereses: pero, se comprende mui bien que esas visitas a mas de necesitar que sean hechas por un personal idóneo, no pueden, bajo ningun pretesto, hacerse permanentes, porque coartarian las atribuciones de *la administracion que es la responsable* de sus actos, miéntras que los visitantes no tienen ninguna responsabilidad i por lo tanto pueden dejarse llevar por fantasías i aconsejar medidas inadecuadas, las que solo se pueden contrarrestar, con los resultados de buenas esperiencias, con las cuales las Administraciones ponen de relieve que sus procederes administrativos son los mejores. Basta leer algunos informes de esas famosas comisiones visitadoras, para ver que, cuando su personal ha obedecido a influencias ajenas al buen servicio, por lo tanto, buscando ciertos intereses políticos, han hecho fiasco completo a las administraciones, han demostrado, con los hechos i sus esperiencias, que los señores informantes se han dejado llevar por impresiones o por fantasías. Nuestra lei, a mi juicio, es deficiente en ese punto, no precisa las atribuciones de esos comisionados administrativos, no fija plazo i no determina nada respecto de las personas que pueden componerlas. Todas las leyes europeas, por sus reglamentos, establecen que no pueden formar parte de una comision visitadora ferroviaria sino ingenieros que hayan pertenecido al servicio ferroviario i hayan adquirido por lo ménos 15 años de práctica, i se comprende bien: ¿qué puede ir a fiscalizar quien no conoce un servicio? ¿cómo puede ir a fiscalizar quien no lo haya practicado? Por eso creo que, si no se modifica nuestra lei, en ese punto, proba-

blemente bastará que el Ministerio del ramo dicte condiciones reglamentarias sobre el particular para salvar esos defectos, o sea bastante prudente para buscar un personal idóneo cuando quiera nombrar esas comisiones.

Si el tiempo que se emplea en los acarreos es un factor de mucha importancia comercial, sobre todo para los industriales que tienen que hacer contratos de entregas de tonelajes determinados en un plazo dado, i que a su vez necesitan que sus establecimientos sean surtidos de materias primas oportunamente para poder cumplir sus compromisos, se hace entónces indispensable que los ferrocarriles aseguren a sus trasportes un plazo determinado segun las distancias de dichos acarreos; sin ese requisito la base *comercial del acarreo* falla i se hace deficiente. Nosotros lo sentimos i lo palpamos con nuestros servicios ferroviarios del Estado, los que, por falta de elementos, no pueden aun fijar tiempos adecuados para hacer los trasportes de la carga que constantemente se aglomera en sus estaciones.

Para fijar tiempos de acarreos, i no tener despues acumulaciones que lamentar en las estaciones, se necesitan dos condiciones esenciales en el servicio de la explotacion: 1.º Una circulacion mas frecuente a medida que aumentan las exigencias del comercio, es decir, *aumentar en proporcion el número de toneladas kilométricas i de pasajeros kilométricos que deben circular por unidad de tiempo*, i 2.º Aumentar en la misma proporcion los servicios de los patios de las estaciones para asegurar siempre la carga i descarga en tiempos determinados de tonelajes cada dia mayores.

Se puede tambien aumentar el tráfico, construyendo las dobles vias, lo que ya se impone en nuestra Red Central, en toda la Primera i Segunda Zona, i en la parte crítica de la Tercera, es decir, de San Rosendo a Concepcion. La colocacion de la segunda via es tanto mas ventajosa por cuanto no obliga a forzar las velocidades de los trenes pesados para aumentar la capacidad comercial de la explotacion. En una palabra, para obtener el máximo de capacidad de tráfico es necesario utilizar los métodos i los resultados técnicos mas perfeccionados. I hai una relacion vital entre los métodos técnicos empleados en el servicio de una explotacion i el rendimiento del tráfico que con ellos se obtiene. De ahí, que las empresas de trasportes que son administradas rutinariamente o por un personal que no es idóneo, serán siempre las que hacen sus acarreos con mayores dificultades i mas costosos.

Nuestra Lei de Administracion Ferroviaria, ha consultado mui bien esa circunstancia, exijiendo, como es natural, un personal de injenieros en todos los puestos del servicio de la explotacion técnica: falta ahora hacer que ese personal pueda dedicarse al estudio de las características de la explotacion por medio de esperiencias bien dirijidas i para ello dotarlo de aparatos necesarios. Ya hemos visto palpablemente el resultado tan feliz obtenido por los injenieros que iniciaron la nueva época administrativa, personal que aun sin poder disponer de buenos elementos, hizo ver, sin embargo, que habia errores enormes en el concepto del valor de la traccion, etc., i pudo, mediante disposiciones adecuadas, llegar a efectuar economías que no se sospechaban. Aliéntese, por lo tanto a ese personal poniendo en sus manos buenos elementos de experimentacion i no dude el Consejo Ad-

ministrativo que recuperará con usura los pocos pesos que haya desembolsado para adquirir buenos elementos de experimentacion.

El Consejo Administrativo, que no puede olvidar tampoco la parte *comercial* de la empresa que está a su cargo, *debe reflexionar sobre hechos que son una leccion que hemos olvidado*. Ahora años, cuando la administracion de la Segunda Seccion estaba en manos del señor José Miguel Ureta, se presentó el señor Triplex solicitando descuentos en las tarifas, para poder hacer los acarreos de fierro-manganeso desde Hospital a Valparaiso, por cuanto, pagando los fletes corrientes, dado el costo de la estraccion del mineral i los fletes corrientes, no quedaba ganancial alguna porque eran equivalentes al mayor precio que se podia obtener por ese mineral en la plaza. El señor Ureta creyó, i con razon, que debia buscar un medio de hacer esos acarreos *sin perder para la empresa que estaba a su cargo* i que permitiese sin embargo dar salida a productos de la industria nacional. Estudiando ese punto, i viendo, como es lójico, que todas las empresas ferroviarias reconocen que corresponde un descuento en la tarifa al que envía sus mercaderias por vagon completo, i que para una empresa de acarreos es una ventaja no solo que le fleten los artículos por unidades completas, *sino aun por trenes completos*, propuso a su colega de la administracion de la línea del norte (en esa época estaba dividida la administracion en absoluto) que hiciesen una rebaja *por trenes completos*. Los señores Jorge Lyon por la administracion de Valparaiso i el señor Carlos Hillmann por la del señor Ureta, estudiaron técnicamente este punto, es decir, cuál seria la rebaja compatible con el costo de los acarreos, i cuál seria el número de vagones que se fijaria al *tren completo*, que goza-

ria de una rebaja. Fijados estos puntos, se vió inmediatamente salir dos veces por semana, regularmente, de Hospital a Valparaiso, trenes completos de 8 vagones de 12 toneladas de carga cada uno. Esa combinacion dejaba ganancias a las empresas de trasportes, puesto que la del Norte i del Sur, como se llamaban, ganaban las dos i el señor Triplex ganaba tambien mas o menos un peso por tonelada trasportada, i el mineral de fierro-manganeso del Hospital llegó a su auje, i el pais ganó con ello. Vino la nueva Administracion del año 1888 i, so pretesto de que no estaba estipulado en ninguna disposicion legal, las rebajas por trenes completos, se suspendieron, se mató con esa medida de un plumazo mal dado, una industria que estaba ya en pleno desarrollo. El Consejo debe pues, a mi juicio, tomar todas las medidas del caso para establecer, *no privilejios, nó, sino condiciones jenerales de trasportes amplias*, para las mercaderias como los minerales, etc., que pueden llegar a procurar acarreos periódicos por trenes completos, etc., i para hacer llegar lo mas fácilmente posible las materias primas a nuestros industriales. Un estudio técnico bien llevado, dará al Consejo las bases necesarias para ver qué facilidades pueden acordarse para ayuda de la minería, etc.

Las empresas ferroviarias particulares, difícilmente atienden a todas las necesidades del tráfico, cuando él no da lo suficiente para cubrir los gastos i hacer el servicio de los capitales invertidos: por eso, en los paises europeos, sobre todo en Inglaterra, se ha creído que esas líneas que ya no pueden ser bien administradas por el interes particular, deberán pasar a formar parte de las redes del Estado, antes que pensar en levantarlas. Puesto que, la única en-

tividad que puede contentarse con ganar solamente lo que necesita para no perder *sin pensar en tener ganancias que repartir en dividendos*, es la del Estado. En Inglaterra, ántes de la guerra actual, la idea de adquirir por el Estado la mayoría de las vías que estaban en poder de particulares habia adquirido tal interes, que ya estaba redactado el mensaje al Parlamento para llegar a la solucion que se proponian: pero, como el Estado no puede ser un buen *administrador directo*, conjuntamente con la mocion para nacionalizar las vías férreas, se presentaba tambien la relativa a las administraciones autónomas que debian dirigir la explotacion de sus acarreos, etc., para dotarla ademas de los mejores elementos de trasportes actuales. Esa circunstancia pone completamente en relieve los dos hechos que he apuntado anteriormente.

1.º Que el Estado debe siempre, a la fecha, dejar la administracion de sus vías férreas en manos de un Consejo Administrativo Autónomo; i

2.º Que si no se da a este Consejo Administrativo los elementos técnicos mas modernos, no se pueden a la fecha hacer acarreos baratos i rápidos. Justamente, esas administraciones particulares, a las cuales el tráfico los lleva a efectuar desembolsos de consideracion, para poder poner la línea i el equipo en condiciones modernas, fracasan por no haber sido bastante previsoras para formarse una caja de reservas bastante para ir haciendo las modificaciones que hoy la ciencia ferroviaria exige para las vías i el equipo: interesados los administradores en repartir siempre dividendos halagadores para los accionistas, quedan despues en la imposibilidad de seguir efectuando los

acarreos baratos i de ahí sus fiascos como empresas de trasportes (algo parecido hemos visto nosotros con la Compañía Sud-Americana de Vapores, dar dividendos hasta de acciones grátis, i despues encontrarse con que sus competidores, han modificado su flota de tal manera que ellos quedaron en condiciones desairadas). Entre nosotros, hemos presenciado en las vias férreas de empresas particulares, casos a la inversa; en los cuales las grandes ganancias llegaron a ser la causal del malestar para todo el comercio de la zona servida por esas compañías. Fué para mí una sorpresa i un caso característico el que encontré en la línea de Coquimbo a Ovalle cuando estudié esa localidad; ví que esa rejion era mui rica en pastos i alfalfas, i sin embargo, veia tambien que los vapores llevaban constantemente fardos de pasto aprensado que se desembarcaba en Coquimbo. Pregunté, como era natural, por qué no se aprensaba pasto en la rejion; cual no seria mi sorpresa cuando se me contestó que era por los fletes. I efectivamente, se cobraba como flete por un fardo de pasto, de Ovalle a Coquimbo \$ 11, cuando los vapores solo pedian \$ 8 i así con respecto de muchos otros artículos i con los minerales de fierro-manganeso que son tan abundantes en esa rejion. Como era lójico, pregunté al administrador de la línea por qué cobraba esos fletes prohibitivos para los acarreos de pasto, etc. Me contestó con la naturalidad mas grande, porque no los necesito. Con el tráfico que tengo hai ganancias suficientes para repartir a los señores accionistas en Londres dividendos mayores que todos los intereses de la plaza inglesa, luego, para qué me mortifico mas;

provocando aumento de los acarreos, necesito mas trenes, mas elementos i mas fastidios.

Luego las administraciones de líneas férreas enteramente particulares, mui raras veces son enteramente idóneas, puesto que solo las guia un interes pequeño, excesivamente personal, i por eso, se hará siempre indispensable, en estos casos, la intervencion del Estado para impedir los abusos i si por otra parte, se hace tambien indispensable, para que sirvan bien si no ganan lo bastante; queda pues demostrado que la solucion de autorizar la construccion de vias particulares debe hacerse con parsimonia i mediante disposiciones legales que prevean los casos abusivos por una parte, i de fiasco por otra. Entre nosotros creemos que se consigue lo primero con la intervencion en las tarifas i con la aplicacion de la Lei de Policía de Ferrocarriles para asegurar un tráfico en condiciones satisfactorias; el hecho es exacto, si se repasa la Lei de Policía Ferroviaria para ponerla en las condiciones de la técnica moderna; esa es otra tarea que debe ser de la intervencion de la Administracion ferroviaria del Estado, puesto que, esa administracion está palpando dia a dia las dificultades que se presentan en la práctica para los acarreos i por lo tanto, está en las mejores condiciones para servir de consejera al Ministerio del ramo. Nuestra lei ferroviaria solo consulta esa circunstancia de una manera encubierta, por decirlo así, puesto que el Consejo Administrativo de Ferrocarriles debe informar sobre los temas que le someta el Ministerio; en realidad, eso no basta, puesto que puede haber Ministros que se dispensen la consulta. Por eso me gustaria ver que los reglamentos, para no modificar la lei, exigiesen la consulta

a dicho Consejo para la reforma de las Leyes de Policía, etc., que ya se impone para que quedemos a la altura de las nuevas necesidades de los servicios de las líneas particulares.

El servicio de la explotación por Compañías particulares se ha usado i síguese usando. Como el Estado ha sido siempre mal administrador, se ha recurrido muchas veces al recurso de entregar las líneas en arrendamiento a Compañías particulares mediante disposiciones tales, que el Ministerio del ramo pueda ejercer cierta fiscalización sobre ellas i evitar que se llegue a abusar del público. En Francia i en algunas líneas inglesas, este sistema ha dado buenos resultados, cuando esas Compañías han tenido de por sí el estímulo para servir bien i para ello basta que las condiciones del arrendamiento den márgen para que las Compañías ganen mas cuando el tráfico aumenta; sin ese requisito, se necesita la intervencion constante de las autoridades administrativas, para exigir que dichas Compañías, en virtud de sus contratos de arrendamiento i las disposiciones de las Leyes de Policía, hagan los servicios de explotación en condiciones de seguridad i de confort que corresponde a esos trasportes para los pasajeros i la mercadería.

El servicio por Compañías concesionarias o arrendatarias, se ha impuesto siempre que el Estado no ha tenido los fondos del caso ya sea para hacer toda la construcción o solo para dotar las vías del material rodante necesario. Como es natural, las Compañías en tales casos, estudian las condiciones de explotación para ver si aplicando tarifas que sean admisibles por el público, puedan obtener ganancias suficientes para reembolsar los intereses i una peque-

ña amortizacion del capital que ellos ponen en juego, despues de descontar lo correspondiente al servicio i mejoras que es necesario ir introduciendo para no quedar, en un momento dado, sin poder poner el equipo en conformidad con la necesidad creciente que es de suponer a toda explotacion ferroviaria. Esto es siempre posible con una buena Administracion técnica, puesto que, en ese caso, cuando el tráfico aumenta se tiene mas ganancial bajando las tarifas.

No entro en los detalles de las fórmulas de los arrendamientos, por cuanto ya son bien conocidas, i la Oficina de Inspeccion de Ferrocarriles Particulares que funciona en el Ministerio del ramo, las conoce i ya ha formulado las que parecen ser mas convenientes para el servicio de nuestro Lonjitudinal. Solo voi a llamar la atencion a este respecto sobre las circunstancias especiales que se producen en casos determinados, por cuanto, creo que ese es el caso de nuestro Lonjitudinal.

El servicio de explotacion por Compañías explotadoras, parece ser el indicado para nuestro Lonjitudinal, ya que, dadas las condiciones financieras del Erario Nacional, no es posible contar con que se dispongan de fondos suficientes para dotar esa Red Ferroviaria *de un equipo suficiente i adecuado*; he tomado aquí la palabra *equipo de explotacion* en el sentido mas amplio posible. Nuestro Lonjitudinal, si bien como conjunto está llamado a establecer una ligazon estrecha en todo nuestro territorio, *comercialmente hablando*, que es lo que le interesa a una Compañía explotadora, debe considerarse por secciones que deben utilizar los diferentes puertos de nuestro litoral: luego, las Compañías que quiera hna-

cer producir el máximo posible a esa Red Ferroviaria, deberán hacer que los puertos de Papudo, Vilos, Coquimbo, etc., tengan los muelles i condiciones de embarque i desembarque que sean adecuadas para que esas operaciones se efectúen con el menor recargo posible, sin eso ¿qué se sacaría con establecer los acarreos en condiciones ventajosas hácia esos puertos? Es eso lo que le falta a nuestro Lonjitudinal, dar facilidades a los servicios del cabotaje, tanto para que los productos de esas ricas zonas puedan embarcarse, ya sea para buscar los puertos del norte donde las harinas, etc., encontrarán buenos mercados, como para embarcar con el menor gasto posible sus minerales, en los vapores caleteros para efectuar sus trasbordos en los puertos de tráfico internacional. Hai, como se ve, mucho que gastar para que el Lonjitudinal pueda funcionar realmente como empresa comercial, i el Fisco no tiene, hoi por hoi, cómo llegar a esa solucion que, por otra parte, *la reclama apremiantemente toda la zona del Norte*, luego es el caso de contemplar el estudio de un buen servicio por una Compañía que se encargue, con sus fondos propios, de dotar las vias de equipo rodante i de embarque que sea necesario *para estimular la agricultura i minería de todo el norte*, i por eso es de actualidad ver cómo se llegaría a tener una buena Administracion Fiscal en esa red.

Pero, no podemos hacernos ninguna ilusion con referencia a las ganancias que pueda obtener una compañía explotadora, si las comisiones del arrendamiento son las corrientes que se usan en Europa para las vias que tienen un tráfico que de por sí pueden dejar las utilidades necesarias para atender todos los servicios. Nuestro

Lonjitudinal, en los primeros años, es imposible que deje utilidades *si no se quiere poner tarifas que justamente podrian no ser adecuadas para hacer fomentar la minería i la agricultura de esas zonas*. Luego, la base del arrendamiento en los primeros años, estará en *fixar un máximum a la contribucion fiscal* que servirá para ayudar a cubrir los gastos del servicio, etc., i relacionar ese *máximum* con las entradas de una manera directa, si no de una manera que no exija al personal fiscal tener que entrar al estudio detallado de los libros de las Compañías, *si no del tráfico*, para que a medida que van aumentando las toneladas i los pasajeros kilométricos, movilizados por año, *vaya disminuyendo la contribucion fiscal*, puesto que el aumento del tráfico naturalmente debe dejar mayores utilidades a las Compañías *si ellas administran las vias idóneamente*. Para llegar a cifras, i llegar a una base para estos contratos, la Oficina de Ferrocarriles Particulares tiene las que han servido al Gobierno inglés para establecer los contratos de Esplotacion en sus líneas de la India Inglesa, i ahí encontrará justamente el caso apuntado: es decir, de vias que, durante los primeros años del servicio, *no podian dejar utilidades* que compensasen los gastos de la esplotacion. Mas aun, en una de esas líneas, se habia previsto que al cabo de los primeros cinco años de la esplotacion, ya el tráfico deberia ser suficiente, para hacer suspender toda subvencion del Erario británico; la práctica no confirmó el hecho, y el Gobierno inglés inmediatamente modificó su contrato de arrendamiento, para permitir la continuacion del tráfico i no perturbar esos servicios, obteniendo así, siempre, el *mínimum de contribucion fiscal*.

Nuestro lonjitudinal deja pérdidas, i si seguimos con

la administracion directa fiscal de esa *red*, esas pérdidas, si se quiere completar las vias i dotarlas de lo que necesitan *aumentarán para el Erario nacional* o por lo menos, pueden ser una sorpresa, i venir en un caso dado a desequilibrar todo presupuesto al respecto. Evitar esas sorpresas, i regularizar los gastos fué lo que ha conseguido el Gobierno inglés con sus contratos de explotacion de las vias de la India. ¿Por qué no podríamos imitar tan buen ejemplo?

Como se ve, el servicio hecho por Compañías explotadoras, no se puede condenar en absoluto, i todos los que han estudiado las cuestiones ferroviarias, están de acuerdo, en que esa manera de administrar, en casos determinados, la necesitan los Gobiernos, puesto que no debe muchas veces contarse con las entradas fiscales para tener los capitales que exigen muchos servicios, i si se puede contar, con *las cuotas de ayuda* siempre que ellas puedan encuadrarse dentro de *un máximo compatible con las rentas del Estado*. Solo haciendo contratos de explotacion es como se ha conseguido esos resultados, porque, con las administraciones directas, *en líneas que no pagan sus gastos*, se tienen siempre sorpresas al fin de las liquidaciones anuales. Quitemos entonces a nuestro longitudinal esas sorpresas, i encuadremos su administracion de tal manera que, permitiendo que se complete *la red con los elementos de embarque en los puertos que ella sirve*, quede fija la cuota máxima de gastos que hará el Estado anualmente, hasta que el tráfico venga de por sí a anularla. Creo que será por ahora, el desideratum para nuestro Longitudinal.

La cuestion obrera, que desde hace algun tiempo a esta parte toma un carácter inquietante para el capital, viene a intervenir ahora de una manera mui directa en

las Administraciones Ferroviarias. Así por ejemplo en Inglaterra, a pesar que las Compañías Ferroviarias de ese país desde hace años están muy lejos de repartir dividendos halagüeños, siempre se han encontrado amenazadas por las exigencias crecientes de sus operarios, i de ahí, las soluciones de arrendamiento, que tanto han favorecido al desarrollo de las vías férreas inglesas. Ya en algunas ocasiones va tomando un carácter odioso, i podrá llegar un momento dado en que *sea imposible*, por las exigencias de los obreros. En Francia, las hostilidades de los obreros contra las Compañías Ferroviarias, últimamente se ha manifestado en forma de oposicion a todo aumento de tarifas. I lo que es curioso, el obrero americano en Estados Unidos *por el contrario, se sirve del capital en lugar de combatirlo*, i es el que ahora prospera mas rápidamente. Luego, el concepto obrero europeo, es erróneo i perjudicial para ellos mismos. Así, en los Estados Unidos de Norte América, *cuando el obrero exige un aumento de salario acepta que las compañías, en compensacion de ese aumento, puedan servirse de todos los medios que hagan mas eficaz el trabajo, sea en forma de produccion o sea en forma de utilizacion*, i por lo tanto, admite inmediatamente la introduccion de todos los métodos o de los mecanismos *que sean capaces de hacerles producir un rendimiento mayor que ántes*.

Si el esfuerzo de los operarios merece ser pagado aun con largueza en servicios como los de las vías férreas, es tambien evidente, que los directores técnicos de esas administraciones deban aplicar en cuanto les sea posible los métodos que le puedan hacer progresar esos servicios. Con ello ganan todos, i los que mas ganan son los mismos obreros, porque el mejoramiento de las condiciones de explotacion, acarrea como consecuencia un aba-

ratamiento en los acarreos de las materias de alimentacion, etc. Eso lo comprende bien el obrero americano, i desgraciadamente no así los demas obreros de los otros paises.

Es evidente que el capital es indispensable, para procurarse las mejoras que necesita una empresa de acarreo para estar al dia, i aun para su mantencion: i ese capital debe ser remunerado; pero, sin que se llegue a la usura. Es eso lo que tiene que cuidar el obrero, i es eso lo que de hecho cuida la Administracion Autónoma Fiscal, i lo que cuidan los inspectores fiscales cuando hai contratos de arrendamientos de explotacion; pero, oponerse sistemáticamente a todo lo que permita mejorar el servicio i atender lejítimamente el interes del capital es *llevar las empresas de transporte a la ruina segura* por cuanto ya no tendrán de donde sacar los fondos para su propia conservacion i renovacion de sus elementos de transporte, sin poder pensar en absoluto en mejorarlos.

Si el capital es tan necesario para la marcha de las empresas de transporte ferroviarias, como el trabajo de sus operarios, es evidente que, procediendo como lo hacen los obreros norteamericanos, es decir, buscando la armonía para todos los intereses, se debe reconocer al capital que es indispensable para mantener el servicio e introducir en él las mejoras que la práctica i el progreso de la mecánica exigen para tener siempre *los servicios mas baratos*, debe reconocerse a ese capital los intereses de plaza por lo ménos, i lo que debe impedir el obrero, *es solo la usura* i en eso, lo acompañarán todos los hombres sensatos de todos los paises. Si no se procede así, no habrá de donde sacar el capital para dotar de equipo oportunamente las vias cuando el *Estado constructor* no

es rico, como el nuestro *i no tiene con sus entradas como atender todas las exigencias del servicio de sus ferrocarriles.*

Sin embargo, contra todos los razonamientos, contra todas las pruebas que se den, habrá siempre críticos que todo lo encuentran malo, i personajes que se improvisan como competentes universales, i dictaminan i opinan sobre las administraciones ferroviarias hoi, lo mismo que sobre la fabricacion de la cerveza mañana, i sobre la metalurgia del fierro pasado mañana, i son esos personajes universales los que, en todos los paises, i en todas las cuestiones perturban los debates e introducen modificaciones absurdas en los mejores proyectos que han sido estudiados i elaborados por los hombres mas competentes en el ramo (entre nosotros no se escapó de esas impertinencias, ni nuestro Código Civil a pesar de que la mayoría del Congreso ha sido siempre de abogados). ¿Cómo se han de escapar los proyectos de obras públicas i los de Administracion de Ferrocarriles? Son esas intervenciones de terceros, ineptos unas veces, maliciosos la mayoría de los casos, los perturbadores i los peligrosos cuando se trata de hacer algunas modificaciones para quitar algunos inconvenientes, que en la práctica se encuentra al hacer la aplicacion de las leyes. Por eso, ya que hemos tenido la suerte de que nuestra Administracion Ferroviaria tenga un servicio autónomo, imitando en eso lo que con tanto acierto se ha establecido en todos los paises mas avanzados, i nuestra lei, como es lójico, siendo satisfactoria, necesitaria talvez algunos retoques de detalle, para evitar las discusiones de los sábelotodos, que pueden llegar a perturbar mas lo existente; es que creo, que, hoi por hoi, deben procurarse quitar los tropiezos de detalle, usando

de una buena reglamentacion, que el Consejo i el personal superior de la Empresa pueda estudiar concienzudamente.

La experiencia que la guerra actual deja en los servicios ferroviarios ha sido la bastante para poner de acuerdo a todas las personas que se han ocupado de la parte administrativa de los Ferrocarriles, en que es indispensable la intervencion del Estado como agente de compensacion comercial, para evitar así *que el capital via, por lo ménos*, pase a no ganar los intereses de plaza, sino a pagar simplemente los compromisos contraídos para efectuar la construcción, sin dejar ganancias sobre esos fondos invertidos: i dejar solo el capital del material rodante para que sea adquirido por las administraciones autónomas conjuntamente con lo necesario para la conservacion i mejoras futuras de la *via*, estaciones, etc., para que sean remunerados en sus intereses i amortizaciones *por la tarificacion adecuada i mínima posible*. Luego esa tarificacion debe encontrarse siempre en condiciones compatibles con las necesidades comerciales de la zona que sirvan las vias férreas, i no preocuparse tanto *de la igualdad* de tarifas en toda una red, que como la nuestra, tiene vias i condiciones de servicios tan diferentes en las diversas zonas de nuestro territorio. Si no puede haber igualdad de condiciones de transportes, ¿cómo pedir a las Administraciones Autónomas la igualdad en la tarificacion para todas las vias? Lo que debe pedirse, i lo que las Administraciones Autónomas lo hacen por sus propios intereses, es conservar *la igualdad de criterio comercial para establecer las tarificaciones*.

Esa es la índole de nuestra lei actual, ese es su de-

sideratum, luego no es mala, i si se tropieza, es por los hombres encargados de su aplicacion o de la supervijilancia, es decir, por los Ministros de Estado que han querido invadir las atribuciones que tienen los Administradores, para querer hacer imperar exigencias políticas, tan malsanas en estos casos i desgraciadamente, no siempre a favor de personas idóneas. Dejemos obrar con libertad al Consejo de Administracion, dejémoslo que tome el pulso al comercio i sus necesidades i se amolde con ellas, i se verá que la lei llena su cometido.

D. V. SANTA MARÍA.

Julio 6 de 1918.

