La esplotacion de los Ferrocarriles del Estado

POR

Domingo Víctor Santa Maria

El público ha visto, en la relacion que hacen los diarios de Santiago de las sesiones del Consejo de los Ferrocarriles, las dificultades que presenta actualmente el servicio de la esplotacion, dificultades que han sido espuestas sumariamente por el señor Huet, pero sin omitir la gravedad de sus consecuencias.

Indudablemente el público, i desgraciadamente nuestros hombres de Gobierno i del Congreso, las han leído tambien i... han dado vuelta la hoja sin acordarse mas del asunto; i, sin embargo, de *él depende el bienestar del comercio de nuestro pais.* Ah! si se hubiese tratado del cambio de un gobernador, o de un prefecto de policía, todo el mundo político estaria en alarma; el Ministerio estaria en trajines i arreglos para salvar la situacion i semejante conflicto; pero se trata de nuestro porvenir comercial, ¿cómo quiere el público que se preste atencion a esas cosas? Todo lo que se relaciona con nuestro porvenir comercial ha pasado a la categoría *de latas*, i nadie se acuerda de ello, i cuando álguien, como el señor Huet, pone el dedo en la llaga, se diria que se complotan para hacerlo callar. ¿Por qué? ¡Se tiene miedo de la verdad! quizas porque es bien triste; i, sin embargo, examinando desinteresadamente los hechos i *sin criterio político ni politiquero,* es como llegaremos a una solucion. Esa solucion hai que estudiarla luego i con cuidado; todavia es tiempo de poner atajo al mal, i es preciso no llegar con el remedio despues que el enfermo esté desahuciado. Por eso, aunque estas líneas sean tomadas como una de las tantas *que llaman latas,* he creído que no debia guardarlas, porque por lo menos reflejan la opinion sincera i sin consideraciones políticas respecto de uno de los problemas que se nos va presentando con caracteres abrumadores.

Desde hace *20 años,* todos los administradores de nuestros ferrocarriles del Estado, *han estado pidiendo con insistencia,* tanto la colocacion de la doble via entre los puntos mas recargados de nuestra red, como la seccion de Valparaiso a Quillota i

Llai-Llai, de Santiago a Rancagua por lo menos i de San Rosendo a Concepcion; i, sin embargo, esos trabajos aun no se concluyen.

Si se hojean las memorias i documentos relativos a las quejas i reclamos del servicio de esplotacion, nos quedaremos admirados al ver que anualmente, no sólo no se han concedido las sumas necesarias para atender debidamente la conservacion de la via, ni aun la del equipo; por lo tanto que el estado de la via i del equipo tiene que desmejorar i el tráfico se haria imposible, *si anualmente no se gastan sumas importantes para la conservacion*. A mas de eso, como no se ha hecho ni metódica ni concienzudamente los ensanches necesarios en las estaciones, éstas ya no pueden, bajo ningun punto de vista, atender ni medianamente el tráfico que tienen, ¿cómo entónces regularizar esos servicios *sin gastar?*

Ya sea por nuestra situacion financiera, que parece que no puede salir de su *crísis crónica*, a la cual aun no le encuentran remedio nuestros financistas, o porque, como pasa constantemente en los asuntos que se quieren solúcionar de carrera, se pega mas en la herradura que en el clavo, o porque no han querido comprender que hai economías que cuestan despues el cuádruple, i que hai gastos que son la base para que no se empeoren mas las mismas condiciones financieras con las perturbaciones i recargos de los gastos de acarreo i demoras enteramente anti-comerciales en las entregas de las mercaderías i especies que se ponen en manos de los Ferrocarriles del Estado: acarreos que son la base de nuestra industria i de nuestro comercio, i por consiguiente de una de las principales fuentes de nuestra riqueza propia. Si por no atender los acarreos dificultamos las ventas de nuestros propios productos, nos empobrecemos nosotros mismos; luego, deberíamos haber hecho mas de un sacrificio, para no haber llegado al estado en que nos encontramos con nuestra única empresa de trasporte, que afecta a la movilizacion de todos los productos nacionales i a los que necesitamos para nuestros consumos; en una palabra, deberíamos haber mantenido siempre en buen estado las líneas i las estaciones de los Ferrocarriles del Estado.

De cualquier punto de vista que contemplemos nuestro servicio de esplotacion, encontraremos que falla de una manera tal, que mas bien es de admirarse cómo se hace todo lo que se hace.

Espresamente no quiero poner sino las cifras que me sean absolutamente necesarias; las cifras asustan a muchos i la mayoría poco las entiende; pero, los hechos son tan evidentes, que me bastará esponerlos para que no puedan negarse.

Ya hice presente que *es mal crónico*, desde hace veinte años, el no adquirir para la atencion de la via los elementos necesarios i entre ellos, principalmente, el número de durmientes que exige su buena conservacion; por consiguiente, *que tambien es mal crónico*, el remedio con que se atiende ese mal para poder siempre dar a la via la solidez necesaria para la seguridad del tráfico i sobre todo de los trenes cada vez mas

numerosos i mas rápidos. I ese remedio consiste en *aumentar el personal* de la conservacion; i como todos los remedios en las enfermedades crónicas, el enfermo se va habituando con ellos i se necesita aumentar la dósis para producir los efectos, pasa actualmente a los ingenieros encargados de la conservacion *que ya tienen que aumentar la dósis de una manera tal que los servicios casi ya se estorban unos con otros*, i, por consiguiente, si continuamos sin cortar el mal de raiz, llegaremos al caso en que la via *no pueda soportar el tráfico.*

La red del Estado, segun la estadística de 1910, invierte en la conservacion de las vias (contando los ramales que casi no consumen) un 19,6% de los gastos totales de esplotacion. Las administraciones europeas, para doble via, no gastan mas del 15% de los gastos totales de la esplotacion; nosotros tenemos un 19,6 con simple via. Bastan esas cifras para ver lo caro que es el remedio con que queremos atender el tráfico.

Ahora, como es natural, el valor de los durmientes de madera va aumentando de dia en dia i su duracion va siendo escasamente de seis años, término medio, tanto porque ya no existe roble pellin ni el ciprés en nuestras montañas, como porque es imposible que esa madera sea cortada en invierno, es decir en la época oportuna; es cortada en verano i otoño i pasa botada en la montaña generalmente hasta la primavera o verano siguiente, porque no se puede bajar en invierno. Pasa entónces por lo menos una invernada a la intemperie i trae, por lo tanto, todos los jérmenes de la putrefacción.

Al llegar a las estaciones es encastillada i no encuentra en ninguna de ellas instalaciones para inyectarlas con materias antisépticas que aseguren una duracion de 20 años por lo menos. ¿Para qué? Teníamos tantas maderas en el sur en nuestras montañas que nos ha parecido ridículo conceder fondos para las instalaciones para inyectar durmientes i siempre que los administradores de los Ferrocarriles del Estado apuntaron esas partidas en sus presupuestos, *fueron sistemáticamente borradas* por las comisiones parlamentarias que revisaban los proyectos de presupuestos. Mientras tanto, antes del año 1888 se preparaban durmientes con creozota para los servicios de los Ferrocarriles del Estado, i en esa fecha, aunque habia durmientes de criprés i que solo costaban $ 0.60 cada uno puestos en Valparaiso, hacia cuenta la operacion de la preparacion i se ganaba francamente con ello. ¿Por qué se abandonó? Porque no se repuso ese recurso de buena administracion á medida que su necesidad se iba haciendo mas i mas urjente, tanto con el encarecimiento de la madera como por la desmejora de su calidad? Nada mas que por las economías mal entendidas; lo racional habria sido el haber ido aumentando los establecimientos de preparacion a medida que encarecia la madera i se hacia necesario un mayor número de durmientes por año; i lo antieconómico, pero, lo que marea a los que no estudian, era hacer economías suprimiendo todo ese servicio porque estábamos en el pais de la madera. ¿Qué de raro entónces que se encuentre ahora la empresa pagando durmientes a $ 2 cada uno i que no duran mas que seis años, máximum, como término medio?

El remedio ahora para contrarrestar este mal, ¡ah! ya no es sólo el coste de los aparatos de inyeccion i de sus instalaciones, sino algunos cientos de miles de pesos (por no decir millones) en ver cómo reemplazar todo lo malo i podrido que hai en las vías existentes; i quizás ir francamente al empleo del durmiente de cemento armado.

Si contemplamos ahora el tráfico con respecto a la via, lo encontramos como en el año 1 de los anales de los ferrocarriles del mundo entero! es decir, lo encontramos de tal manera que todos los servicios de los cambios *se hacen a mano*, como se hacian cuando Stephenson hizo correr la primera locomotora. No hemos avanzado un paso; muchas i mui repetidas veces se hizo presente a los hombres de Estado que esa situacion era *inadmisible*, puesto que el tráfico seguia aumentando de una manera violenta, de tal modo que ya no se podia atender a las maniobras con seguridad, si no se ponian las señales i los aparatos de conexiones i ligazones para que una sola mano *i responsable*, atendiese las maniobras. Sólo don José Manuel Balmaceda atendió esta exijencia de los administradores de los Ferrocarriles del Estado, i el año 1890 llegaron a Valparaiso aparatos de señales, etc., para principiar las instalaciones de los manejos de cambios i sus señales a distancia i reconcentrando las maniobras en puntos determinados. Algunos de esos aparatos se principiaron a instalar en la seccion de Valparaiso a Santiago, pero quedaron despues abandonados, i ya nadie volvió a ocuparse de ellos *por economía*.

Miéntras tanto, el número de trenes se triplica!... ¿Cómo pedir entónces que se hagan bien i oportunamente las maniobras? ¿Cómo pedir al personal que se toma para el manejo de los cambios, *que no es compuesto de hombres especiales* ni infalibles, que no se cansen i que no se equivoquen?

Luego, si no queremos tener ese rosario de accidentes i con el cual ya el público se ha habituado, i no clama a sus gobernantes para quitar ese mal, necesitamos gastar tambien algunos cientos de miles de pesos (no digo millones porque eso asusta), en establecer de una manera racional i científica el manejo de cambios i el plan de señales.

¡Para qué entramos en detalles referentes a las deficiencias de nuestras estaciones! No hai hacendado que no las conozca i no sea víctima de ellas; no hai comerciante que no las sienta en el atraso con que consigue sus mercaderías. ¡Qué comerciante no sabe que demora bastante mas tiempo la mercadería en venir de Valparaiso a Santiago que de Hamburgo a Valparaiso! ¡Qué comerciante no tiene que lamentar la rotura de sus embalajes hecha en Valparaiso i Talcahuano para toda la mercadería que viene al interior, porque no se nos ha ocurrido nunca que debíamos poner una aduana en Santiago por lo menos como anexo de nuestra estacion. Des-

pues de rotos los embalajes en la aduana de Valparaiso se acomodan de cualquier manera de modo que las mercaderías quedan espuestas a mojarse, a quebrarse o a ser fácilmente substraídas. Con ese sistema resulta que de las mercaderías delicadas i cristalería sólo llega a su destino la mitad. ¡Puede lójicamente admitirse una situacion de trasportes comerciales mas mala! i, sin embargo, no hemos hecho nada por mejorarla, i en cambio gastamos millones en hacer monumentos de nuestras estaciones, como la del Mercado i de Providencia, es decir, gastamos en *lujo* i no en lo indispensable.

¿Qué elementos tienen nuestras estaciones para facilitar la carga y descarga de las mercaderías? ¿Qué elementos para facilitar las maniobras de clasificacion de sus carros? Ninguno. En cambio nos apresuramos a ponerles galpones de todo lujo.

Lo lójico habria sido el haber ido ensanchando progresiva i racionalmente las estaciones, poco a poco i a medida que el tráfico lo exijia; pero para ese remedio se necesitaban tambien ciertas sumas anuales en los presupuestos, i si se consultan dichos documentos, veremos que fueron apuntadas como indispensables, pero fueron suprimidas por nuestras Cámaras, i lo que se conseguia no llegaba al centésimo de lo que se pedia i de lo que se necesitaba. Ultimamente lo que se ha concedido se ha invertido en la manía de las grandezas i, sin embargo, esas mismas construcciones de maravillas no pueden aún atender ningun servicio porque los gastos se han reducido a los edificios, i nada, absolutamente nada, para aparatos de carga i descarga, es decir, nada para el tráfico.

La idea de poner una aduana en Santiago para traer intactas las mercaderías que se consignasen a ella i con el carácter de despacho forzoso, para no tener aquí almacenes fiscales, fué estudiada i debidamente madurada tambien por don José Manuel Balmaceda. Quedó en ese entónces acordado sacar un ramal de Renca a Santiago, viéndose del rasgo del desvío que se habia sacado para el acarreo de la piedra para la canalizacion del Mapocho, i colocar la Estacion-Aduana de Santiago en los terrenos que hoi ocupa el Instituto de Hijiene i sus dependencias.

¿Por qué se abandonó esa idea? cómo esos terrenos fueron destinados a otros usos? no lo sé; lo que sé es que el servicio de acarreo ha sufrido enormemente con ello, i a la fecha, para hacer lo que debió haberse hecho, *costará cuatro veces tanto,* por lo ménos.

Por consiguiente, siempre encontramos al final la misma cuestion. ¿Queremos que nuestras estaciones *estén al nivel del tráfico?* Hai millones que gastar, no en hacer edificios de lujo, sino simples galpones adecuados para el caso, con sus grúas i elementos de carga i descarga, etc.

¡Qué diremos del equipo! De esos wagones que tienen que tragar kilómetros sin encontrar en su camino ni una miserable maestranza que les renueve los topes que se les han maltratado, o la tapa de una caja grasera que se ha caido, donde el polvo

va formando una pasta obscura que transforma el lubricante casi en esmeril, i en todo caso en un magnífico *desgastante*, provocando las caldeaduras, etc. Sin tener nada que hacer con la Empresa de los Ferrocarriles, se concibe mui bien que para que el equipo esté en buenas condiciones de rodado i pueda ser bien aprovechado, se necesita evidentemente que encuentre en su camino puntos adecuados donde puedan atenderse esos miles de pequeñeces que constituyen justamente los elementos de una buena i oportuna conservacion. Por consiguiente deben existir talleres en todos los puntos donde se aloja el equipo, como en Hospital, Rancagua, etc. Talleres modestos en los puntos secundarios, mas estensos en los de mayor movimiento; pero siempre talleres con los elementos suficientes para revisar todo el equipo que llega a esos puntos.

Hai ahí entonces otro capítulo donde tenemos que gastar algunos miles de pesos, i si el tráfico va necesitando cada dia mas equipo ¿no es lójico que la conservacion de ese elemento, que es caro, hubiese exijido mas talleres? ¿Desde cuantos años a la fecha que no se modifican los talleres de nuestras maestranzas? No tenemos mas que ir a la de Santiago para ver su estado verdaderamente vergonzoso; máquinas antiguas i ya inadecuadas para el equipo moderno i amontonadas de tal manera que los operarios se estorban unos con otros. Talleres sin luz, con trasmisiones insuficientes i defectuosas. ¿Cómo entónces atender todo lo que sigue llegando i lo mas de equipo que tiene que venir?

Como se ve, bosquejando *groso modo*, lo que hai que hacer para regularizar los servicios de la Administracion de los Ferrocarriles del Estado, se necesitan millones de pesos. ¿De dónde sacarlos en nuestro estado de crísis endémica?

Toda esplotacion de línea férrea, técnicamente bien llevada, *no puede dejar pérdida*, puesto que en ella el estudio de sus tarifas i de sus acarreos, *no obedece a la política*, ni a las influencias gubernativas, ni a los favoritismos, sino que en la explotacion técnica entran sólo como factores *exclusivamente las reglas fundamentales de la economía política i de los sistemas de traccion mas ventajosos*. Por otra parte, es un hecho perfectamente demostrado en todas las administraciones, por burdo i mal calculado que sea su sistema de esplotacion técnica, que a medida que aumenta el tráfico, *los gastos de esplotacion disminuyen siempre que no se encuentre llena la capacidad comercial de la línea que se esplota; i que si llega a llenarse esta capacidad, los gastos de esplotacion van aumentando progresivamente i casi violentamente hasta que llega un momento en que la esplotacion no sólo es anti-económica, sino casi imposible.*

Es este el fenómeno que contemplamos nosotros; estamos en el período en que se ha llenado la capacidad comercial de nuestra línea, sobre todo en sus secciones principales i, por consiguiente, *en que cualquiera que sea el sistema de esplotacion que se desarrolle, será anti-económico*, i si continuamos así, sin poner un remedio eficaz al mal, llegaremos a tener una esplotacion imposible.

Luego, es evidente que necesitamos buscar los capitales necesarios para volver a

las principales secciones de nuestra Red Central, *al estado normal de esplotacion*, es decir, poner doble via, aumentar la capacidad de las estaciones, etc., *para que la capacidad comercial de la línea no se encuentre agotada* i poder hacer los acarreos *con el menor gasto posible*. Como no tenemos los capitales, se hace forzoso tomarlos a préstamo, i en tal caso, deben figurar *como gastos de la esplotacion*, los relativos no sólo a los acarreos sino tambien los intereses i amortizaciones que exijan esos préstamos.

Fijados los gastos de esplotacion, aplicando las reglas de la *economía política*, *se fijarán las tarifas para que paguen esos gastos:* esa es la única manera racional de atender a la situacion anormal en que nos encontramos.

Al fijar *las tarifas racionales* que paguen los servicios del acarreo mas las amortizaciones e intereses de los capitales que tendremos que buscar para hacer los trabajos indispensables para volverle a nuestras líneas una franca capacidad comercial, no quiere decir que no puedan existir tarifas de favor; nó, el Congreso puede conceder tarifas de favor, pero *deben saber los miembros del Congreso* que toda concesion de tarifa de favor, envuelve una *pérdida neta* en los gastos de esplotacion, la que tiene que ser reembolsada con los fondos jenerales de la Nacion, es decir, es realmente una subvencion a fondo perdido de las sumas relativas a la diferencia de la tarifa racional, con respecto de la tarifa de favor. Puesto el problema en su verdadero pié, se ve, entónces, que tienen mucha razon los Gobiernos europeos, *para ser mui parcos en tarifas de favor*, i es lo lójico.

Un fenómeno similar al que se está produciendo entre nosotros en los Ferrocarriles del Estado, se produjo en la red de los ferrocarriles franceses. Nosotros estendiendo nuestra red, *sin dotarla* de los elementos necesarios para la esplotacion, sin atender a las necesidades de duplicar las vias en las secciones recargadas, hemos provocado la baja de las entradas kilométricas i, por consiguiente, el alza del coeficiente de esplotacion, como consecuencia necesaria de nuestro mal programa de trabajo.

La administracion francesa, para contrarrestar un caso semejante, no trepidó en autorizar a las compañias que emitiesen bonos con interes garantido por el Estado, para dotar todas las líneas nuevas de elementos necesarios i normalizar la situacion: conjuntamente con esa autorizacion estudió con las mismas compañías la reforma jeneral de sus tarifas, *para que el tráfico* procurase los fondos necesarios para servir los intereses i amortizaciones de esos bonos.

Nosotros creemos que debemos forzosamente seguir el mismo camino en lo tocante a nuestra Red Central.

¡Ah! pero para seguir ese ejemplo, es indispensable alejar la política de la Administracion de los Ferrocarriles del Estado, i no acordarse mas que de las buenas reglas de la economía política i de la esplotacion técnica.

Todos los tratadistas establecen como principio fundamental, para la fijación de tarifas de los acarreos en los ferrocarriles, *que la funcion capital de las tarifas debe*

ser la de cubrir los gastos de la esplotacion i de la conservacion de las líneas en que ellas se aplican. No ha entrado en la mente de ningun tratadista el que los gastos de la esplotacion queden a cargo de los fondos jenerales de la nacion, aunque las líneas sean del Estado. Justamente es lo que estamos haciendo nosotros: atendiendo con fondos jenerales de la nacion *las pérdidas de la administracion* de los ferrocarriles.

Ahora, en todas las administraciones europeas, figura entre los gastos *que tienen que ser cubiertos por las entradas jenerales de las líneas*, los correspondientes a los intereses i amortizaciones de los capitales empleados en su construccion. En Chile no hemos pedido nunca a los ferrocarriles del Estado que sirvan los intereses i amortizaciones de los empréstitos que constantemente se han levantado para completar nuestra red; luego, es evidente que si en la administracion de nuestros ferrocarriles se tallan sus tarifas eliminando el factor correspondiente a los servicios de primera instalacion i de una parte de su equipo que es la con que se entrega la línea, las bases de nuestras tarifas deben ser esencialmente favorables para el público, i es eso lo que ha pasado constantemente entre nosotros hasta antes que se llenase la capacidad comercial de las líneas. Luego es evidente que si se tienen ahora que emitir 20 millones de pesos de 18 peniques para llegar a conseguir que la red jeneral vuelva a tener su capacidad de esplotacion normal, i con las tarifas se atienden los intereses i amortizacion de ese capital, ellas no variarán mucho sobre las actuales, por cuanto, como inmediatamente se disminuyen los gastos de esplotacion, el coheficiente de esplotación bajará i las ganancias irán aumentando de año a año para la empresa.

Pero ese ideal no se consigue sino como se ha conseguido en todas partes: *con una administracion técnica comercial idónea i sin política, pero sí con buena economía política.*

La red actual de los ferrocarriles del Estado no se compone esclusivamente de las líneas que forman un block, por decirlo así, como la de Valparaiso a Valdivia i Puerto Montt, sino de muchos ramales que vienen hácia este block i de líneas aisladas, como las que se encuentran en las provincias del norte i como se encontrará mañana la de la isla de Chiloé.

El servicio de la mayoria de los ramales que se desprenden de la línea central deja pérdidas a la administracion central, porque sus servicios los hace en las mismas condiciones que los de una gran línea; i es sabido que cada línea necesita *adecuar sus servicios a su tráfico*, so pena de que esos servicios sean irracionales. En la mayoría de los ramales, los trenes que se arman para el servicio de pasajeros, viajan *casi todo el año de vacío!* porque no llevan ni un 15 por ciento de sus asientos ocupados. ¿Por qué entónces no se estudian concienzudamente las necesidades de cada uno de ellos, para buscar los elementos del tráfico que les sean mas adecuados?

¿Por qué en el ramal de Parral a Cauquenes, por ejemplo, donde circulan cuatro trenes de pasajeros diarios, no llevando como término medio ni 20 pasajeros por tren, no se hacen estos servicios con un simple automóvil de 30 asientos?

Los ramales, ya se ha visto en las redes europeas (basta para ello tomar las estadísticas de la Revista Jeneral de Ferrocarriles) pusieron en alarma a todos los administradores, por su poca produccion comparada con el movimiento de las líneas principales; i se resolvió la dificultad, poniéndole a cada uno de ellos un servicio de esplotacion adecuado a su tráfico, i una línea adecuada al servicio de esplotacion que se prevé, es decir, no gastando en los ramales *rieles pesados* como los de las líneas jenerales, ni equipo pesado.

¿Por qué nosotros *hemos abandonado esas buenas prácticas?* Cuando se construyó el ramal de Centinela á Palmilla, se instaló con un riel liviano de 25 kilos por metro, mientras la línea central tenía rieles de 35 kilos. Las locomotoras eran de 30 toneladas i después cuando el ramal fué aumentando su tráfico, se pusieron elementos más fuertes i adecuados a sus necesidades. ¿Por qué hemos abandonado esa regla tan elemental, para pasar a esplotar los ramales de la misma manera i con los mismos elementos que se emplean en la línea jeneral? Porque ha faltado en ellos la *esplotacion técnica comercial idónea*, i de ahí que la mayoría de los ramales han pasado entre nosotros a hacer el mismo papel que hicieron en la red francesa el año 1888. Han hecho bajar las entradas jenerales i subir el coeficiente de esplotacion. La administracion francesa corrijió el mal inmediatamente, dotando todos sus ramales *con un material adecuado para su tráfico*, nosotros hemos continuado *agravando el mal*, aumentando el número de los ramales de poco tráfico i esplotándolos siempre con los elementos de los trenes jenerales.

Se hace, por lo tanto, del todo indispensable, estudiar una a una esas líneas i sus servicios de esplotacion técnica para colocar a cada ramal en las condiciones normales; sin ello, serán siempre elementos que vendrán a perjudicar las entradas de la red jeneral.

Si consideramos ahora las líneas aisladas, veremos que su administracion directa por el Estado *será siempre ruinosa*: los administradores, por competentes que sean i mas empeño que pongan en sus funciones, se estrellarán contra dos circunstancias que los inmovilizan por una parte i les quita toda iniciativa por otra. Ninguno de esos administradores puede formar por sí un fondo de reserva que le permita en un momento dado atender *las necesidades imprevistas del tráfico*, o los deterioros accidentales de un invierno crudo, etc., etc. Tienen que limitarse *a pedir* a la administracion central, al Ministerio, etc., los elementos para estas eventualidades, de modo que llegan a mano de los administradores, si es que llegan, con un atraso tal que ya las necesidades que se querian correjir se han triplicado. En la mayoria de los casos no llegan o llega la mitad de lo pedido i por consiguiente las líneas, los edificios, el equipo, etc., todo sigue deteriorándose violentamente, con perjuicio evidente *del rendimiento comercial; de modo que la mejor línea concluye por dejar pérdidas..*

El otro enemigo de los administradores de líneas aisladas, son las influencias políticas locales, tan violentas i que dividen tanto las sociedades de los pueblos chicos.

La mas somera observacion de lo que ha pasado con la adquisicion por el Estado de las líneas de Coquimbo a Ovalle, Chañaral, etc., confirman plenamente lo anterior, i esas líneas, en lugar de costearse por sí mismas para no ser gravámenes para el Estado, han pasado justamente a dejar pérdidas en sus esplotaciones que hai que cubrirlas con los fondos jenerales de la nacion. El mismo camino seguirá mañana la red de Caldera a Copiapó i sus ramales, la que, durante mas de 50 años en manos de administradores particulares *ha dejado siempre gananciales.*

Solo nosotros *nos empecinamos* en mantener estas líneas aisladas bajo la administracion directa del Estado, i no queremos ver que este sistema es irracional, por cuanto no se puede ejercer en conformidad con los principios de la esplotacion técnica i de la economia política, que mandan adecuar los elementos al tráfico i a las leyes de la oferta i de la demanda comercial, i no a las fluctuaciones i caprichos de los presupuestos oficiales i de las exijencias de los personajes o grupos predominantes en una localidad. No hai ningun ejemplo de semejante error administrativo i económico en ninguna nacion que tenga líneas férreas; hacemos escepcion a este respecto, *i una triste escepcion*, puesto que año a año nuestras estadísticas de los ferrocarriles del Estado estan manifestando *cómo van de mal en peor* las administraciones de las líneas aisladas, i cómo aumentan con *ellas las cargas i gravámenes para el erario nacional.* ¿Cómo se reirán de nosotros los que estudien i lean nuestras estadísticas, al ver que después *de tantos años* que la práctica ha demostrado i nos está probando que vamos por mal camino, persistimos en él, impasibles i consolándonos con haber invertido anualmente, a pura pérdida, sumas mas i mas fuertes cada año?

Todas las naciones, aunque tengan una buena red de líneas férreas administradas directamente por el Estado, han entregado los servicios de la esplotacion de las líneas aisladas a compañías concesionarias, porque todas han comprendido, que al no hacerlo así, *esos servicios pasan a ser simples gravámenes para el Fisco.*

¿Por qué entónces nosotros no seguimos esos ejemplos? por qué nos empecinamos en querer echar a perder las líneas que se han recibido con una esplotacion *que no era ruinosa*, para después vernos obligados a gastar millones en reparar los descuidos acumulados durante años?

Se me dirá, si se entregan las esplotaciones de esas líneas aisladas a concesionarios: ¿qué han ganado las localidades servidas por ellas, puesto que esos concesionarios tendrán que esplotar i servir lo mismo que lo hacian ántes los administradores particulares? ¡Ese es un profundo error! Error que viene de no querer comprender cuáles son las verdaderas situaciones que corresponden a *una administracion particular*, i la que le corresponde *a un concesionario de una línea fiscal.* Con las ménos palabras que pueda, i con el menor número de citas i de cifras, voi a tratar de poner en relieve la diferencia, i por lo tanto a demostrar que las localidades servidas por esas líneas ganan siempre con el cambio, entre la administracion particular i la de los concesionarios del Estado. Que el Estado gana entregando esas líneas a concesionarios, no necesito demostrarlo, bastará que los contratistas sean responsables y que en los

contratos se estipule que todos los gastos de la esplotacion, conservacion, etc., quedan de cuenta del concesionario, para que el Estado gane, puesto que todas esas líneas dejan pérdidas.

Para que una empresa de trasporte, en manos de una compañía particular *se mantenga*, se necesita que las tarifas que ella aplique sean tales, que cubran no solo los gastos efectivos de los acarreos, sino tambien los gastos jenerales de la administracion i los intereses i amortizaciones de los capitales invertidos en la construccion de la via, etc. Los excedentes vendrán a constituir las gananciales que se reparten como dividendos a los accionistas o para atender al pago de los intereses de los bonos emitidos para tener los capitales necesarios. Luego, *las tarifas* tienen que tener por base inmediata los factores de todos esos elementos. Ahora bien, el factor correspondiente al capital de primera instalacion, es decir, la construccion de la línea i sus estaciones, *no puede ser el menor*, sino que por el contrario, es casi siempre el dominante: basta ver que ya entre nosotros, la linea mas barata representa un capital de 40,000 pesos por kilómetro sin contar con lo correspondiente a los edificios de las estaciones i sus dependencias, cierros, telégrafo, etc., sumas que son casi un 50 % de lo anterior. De modo que para una línea de 100 kilómetros tendremos 6 millones, lo que al 8 % con 2 de amortizacion, nos representa un gasto de 600,000 pesos al año que tiene que salir del tráfico si la esplotacion es comercial.

Si la línea es adquirida por el Estado, que no pide ni intereses ni amortizaciones del capital de primera instalacion, sino esclusivamente *no tener a su cargo los gastos de la esplotacion* i de la conservacion de la via i equipo, etc. del servicio, es evidente que el concesionario fiscal, aunque tome en cuenta las sumas para las renovaciones de la via, etc., es decir, de una parte del capital anterior, parte que no será nunca superior al tercio, puede reducir las bases de sus tarifas de los 2/3 de ese factor de la administracion particular; i siempre tener ganaciales, las mismas que tenia la compañía particular que esplotaba ántes.

Se vé, pues, que es un error el creer que un concesionario fiscal esplotará las líneas en las mismas condiciones que una compañía particular. Por otra parte, es evidente tambien que, segun como se estudien los diferentes factores que constituyen los gastos de la esplotacion, su influencia sobre las bases de las tarifas variará i, por lo tanto, el Estado *tendrá en su mano* la manera cómo favorecer tal o cual artículo de acarreo, o todos ellos si así lo cree del caso, pagando entónces una subvención al concesionario, *subvencion que se conoce i que no será un gasto sorpresivo como lo son las pérdidas variables* i siempre mal justificadas de las administraciones directas por el Estado.

Como es tan desconocido entre nosotros el manejo de estas concesiones, i no queriendo recargar ni alargar ya en demasía estas observaciones, me limitaré a citar brevemente *las últimas*, que son las hechas por el Gobierno frances a sus concesionarios de las líneas coloniales.

El Gobierno francés entregó a concesionarios la esplotacion de las líneas de

Laokay a Yunnan, en la Indo-China, quienes tienen que hacer la esplotacion por su cuenta i riesgo; pero se pone en el caso que las entradas de la esplotacion, a pesar de que exije al concesionario que forme un fondo de reserva para atender los ensanches i mejoras que exija el mismo servicio de esplotacion, den aun gananciales, las que deben repartirse entre la compañía i el Estado. Para ello ha fijado entónces una fórmula que envuelva todos los gastos de esplotacion para descontar, de las entradas brutas, las sumas que representan los gastos de esplotacion calculados, i el saldo pase á formar el fondo de reserva i las gananciales. La fórmula de esplotacion es la siguiente:

$$G = 1{,}000 \times L + \frac{R}{4} + 0{,}60\,T + 0{,}25M + 0.003\,V.$$

En la cual:

L = Largo en kilómetros de la línea esplotada;

R = Las entradas brutas de la esplotacion, comprendiendo en ellas aun las de los accesorios;

T = El número de kilómetros recorridos por los trenes,

M = El número de toneladas kilométricas de mercaderías avaluadas al peso;

V = El número de pasajeros kilométricos, el de animales i el de mercaderías de primera categoría o avaluadas al volúmen.

Como *el Estado se reserva siempre* la aprobacion de las tarifas propuestas por la compañía, si las entradas con las tarifas aprobadas, son insuficientes para cubrir las sumas que la fórmula indica como gastos de la esplotacion, las diferencias que salgan en contra hasta la concurrencia de 2.000,000 de francos son pagadas por el Estado francés, i se cargan esas diferencias *a una cuenta llamada en espera.* Mas allá de esa suma las pérdidas son esclusivamente de cargo de la compañía concesionaria. Por el contrario, si las entradas dejan beneficios, es decir, quedan excedentes despues de deducir las sumas que arroja la fórmula como gastos de la esplotacion, ese excedente sirve: primero, para descontar *las cuentas llamadas en espera*; i despues de pagadas las esperas, los excedentes se reparten entre la Colonia i la compañía, de la manera siguiente:

Hasta tener un excedente anual de un millon de francos; la mitad para la Colonia i la otro mitad para la compañía.

Sobre dos millones de francos; $\frac{1}{3}$ para la compañía i $\frac{2}{3}$ para la Colonia.

Si el excedente anual es mayor de 3 millones, $\frac{1}{4}$ para la compañía i $\frac{3}{4}$ para la Colonia.

Pero, en todo caso, ántes de partir los excedentes, deben quedar las sumas necesarias para constituir el fondo de reserva especial para atender las eventualidades del tráfico; ese fondo fué fijado para los primeros años de la esplotacion, que son los que pueden ocasionar mas imprevistos, en 500,000 francos, reservándose el Gobierno francés disminuir esa suma mas tarde si así lo estimaba conveniente.

Se ve por lo anterior que, si el Estado *llega a tener pérdidas* toca convenientemente las tarifas i las hace desaparecer, i los fondos que habia invertido en garantizar los gastos de esplotacion a la compañía, *han quedado en esperá*, i son los primeros que se reembolsan cuando las tarifas modificadas hacen nivelar las entradas comercialmente hablando. La esplotacion de esta línea ha dejado siempre utilidades despues de los dos primeros años de esplotacion i esas utilidades ya no solo han pagado al Estado francés los fondos que quedaron en espera durante los dos primeros años, sino que la Colonia ha sido beneficiada el año 1909 con la suma de 295 246,86 francos como fruto de los excedentes.

¿Por qué nosotros, para la línea de Coquimbo que dejó gananciales a sus antiguos dueños i para la cual el Fisco conoce todos los antecedentes de la esplotacion privada i todos los datos de sus administraciones directas, no podemos elaborar una fórmula de esplotacion como la citada anteriormente, para entregar esas líneas a concesionarios que libren al Estado de las pérdidas? Esos concesionarios, formando un fondo de reserva de 200,000 pesos oro, quedarian a salvo de sorpresas i podrian con ellos ir mejorando la esplotacion a medida que el tráfico lo pidiese.

El Estado francés, en el contrato anterior, se reservó el derecho de tocar la fórmula que representa los gastos de la esplotacion, cada 5 años, tomando en cuenta que, si el tráfico crecia enormemente, como puede pasar en una línea nueva en rejiones nuevas que se estan abriendo a la civilizacion, bien podria ser necesaria esa revision.

Aunque la forma anterior sea la más completa i quizas la mas adecuada para hacer las concesiones en la esplotacion de nuestras líneas aisladas, voi a poner otro ejemplo, tambien reciente, pero donde la primera fórmula de concesion dejó pérdidas a los concesionarios, i por él se verá con mas evidencia, la diferencia esencial que existe entre estos concesionarios de esplotacion i el servicio enteramente privado.

En la línea Cotonou al Niger, iniciada en Junio de 1900, según las concesiones hechas por el Gobierno francés, los concesionarios debian esplotar, por su cuenta i riesgo, acordando para ello la colonia, durante los ocho primeros meses de la esplotacion de cada seccion, una subvencion de 2,000 francos por kilómetro, reembolsables despues con los excedentes de las entradas de la misma esplotacion. Por otra parte, la totalidad de las entradas de la esplotacion debia pertenecer al concesionario hasta la cifra de 6,000 francos por kilómetro (no contando con la subvencion). mas allá de esta cifra la colonia se beneficiaría con una parte del producto neto; es decir, para sacar el producto neto, debian descontarse de las entradas brutas de la esplotacion, los gastos de esplotacion estimados en sumas alzadas por la fórmula:

$$G = 4{,}000\ L + \frac{R}{5} + 0{,}04\ T$$

en la cual:

L = Largo en kilómetros de las secciones en esplotacion;

R = Las entradas brutas de la esplotacion; (sin la subvencion);

T = Número de toneladas kilométricas de mercaderías.

La parte de la colonia se fijó en el tercio de los excedentes, mientras se hacian los reembolsos de las subvenciones; i despues la colonia recibia $\frac{1}{4}$ mientras los excedentes quedasen inferiores a 4,000 francos por kilómetro; $\frac{1}{3}$ cuando los excedentes queden comprendidos entre 4 i 10 mil francos por kilómetro; i $\frac{1}{2}$ cuando fuesen mayores de 10 mil francos por kilómetro. La duracion de la concesion, 75 años.

Pero *para constituir el capital de construccion de las líneas*, los mismos concesionarios habian tenido otras condiciones i basadas en gran parte en tierras, en 295,000 hectáreas, que se entregaban para su beneficio; estas concesiones en tierras fueron enteramente desfavorables para la compañía, la que tuvo que pagar fuertes indemnizaciones a los contratistas constructores porque los terrenos no tomaron los valores que se imajinaron en los cálculos, i por otra parte las entradas de la línea no correspondieron tampoco a las espectativas que se habian formado. Por consiguiente, la compañía iba a un fracaso, que tenia como consecuencia el dejar esa colonia con sus trabajos de líneas férreas paralizados. Para evitar el fracaso se entablaron jestiones para cambiar los términos de la concesion, con un nuevo pliego de condiciones que permitiesen poner tarifas que provocasen mas tráfico; esas jestiones se terminaron en 1904, i *quedó entónces bien establecido* que las líneas eran del Estado i las pagaba, i los concesionarios solo tenian la esplotacion: *así se pudieron bajar las tarifas*. La compañía abandonó a la colonia todas sus concesiones de tierras.; pero, en cambio, la colonia tomaba a su cargo los gastos de la construccion e instalaciones de los edificios, etc., i la compañia se compromete a conservarlos en buen estado i ensancharlos con los fondos de reserva cuando el tráfico lo pida. Por consiguiente, la compañía, como constructora y esplotadora hizo fiasco. Pasando a ser esclusivamente esplotadora, redujo su capital a 4 millones de francos, de los ocho que tenia ántes, i con tarifas mas bajas ha hecho una buena esplotacion i sin pérdidas. Ese ejemplo pone bien en evidencia la diferencia que hai entre el que al mismo tiempo es constructor i esplotador i el que solo tiene a su cargo la esplotacion. Despues de 1904, la compañía solo ha tenido que pensar en sacar las gananciales para la mitad del capital; luego pudo bajar tarifas i fomentar el tráfico. Para completar la red, la colonia sigue los trabajos, tomando como contratistas a los concesionarios para aprovechar los materiales que ya se habian acumulado por la compañía, pero esos trabajos no entran a formar parte del capital de esplotacion.

Para los nuevos servicios de la esplotacion se estiman los gastos de esplotacion en sumas alzadas dadas por la fórmula:

$$G = 0{,}15\ R + (2\,500 + S)\ L + 0.75\ T + 0{,}14\ V\ K + 0{,}05\ M\ K$$

en la cual:

R = Las entradas brutas de la esplotacion;

L = Largo en kilómetros de las secciones esplotadas;
T = Número total de kilómetros recorridos por los trenes;
VK = Número de pasajeros kilométricos;
MK = Número de toneladas kilométricas; y
S = Suplemento kilométrico variable.

La colonia fija las tarifas mediante la aprobacion de las que le presente la compañía, i *el suplemento kilométrico accidental SL*, que solo es temporal, mientras se regularicen los servicios i fue estimado en 1,175 francos, para los primeros años; en 750 francos, para el año de 1905; en 510 francos, para 1906; en 460 francos, para 1007 i 1908, i concluyó en 1909. Esa subvencion kilométrica accidental es reembolsable con los excedentes de las entradas, puesto que se fijó para amortizar los gastos jenerales correspondientes a los estrenos de la esplotacion que son siempre mui fuertes en las líneas recien establecidas. A la fecha, la compañía hace sus beneficios i las *líneas viven i se mantienen con sus propios elementos!*

Como se ve, siempre se puede llegar a una combinacion que asegure la esplotacion *con las entradas propias de las líneas;* pero, esas combinaciones no se encuentran en la administracion directa por el Estado, *sino en las administraciones autónomas, que viven libres de las influencias fatales i desorganizadoras de la política.*

Hemos hecho mui bien en adquirir para el Estado las líneas de Coquimbo, Copiapó, etc., para hacer que las provincias del norte *sean beneficiadas* con esas adquisiciones; pero hacemos mui mal en pretender administrarlas i dirijir los servicios de sus esplotaciones desde Santiago i amoldarlas a los presupuestos anuales que, recortados i mal estudiados, se despachan anualmente por nuestro Congreso; nuestros congresales no ven i no sienten todo el perjuicio que ocasionan con su imprevision, i solo se guian por las cifras enormes de los gastos nacionales, que no estan en armonía con nuestras entradas, i quieren equilibrar los presupuestos, *nó haciendo economías en obras nuevas*, sino recortando lo que se necesita urjentemente para mantener *i no perder* lo que tenemos. Con ese sistema, ya lo palpamos en demasía, lo que se consigue es que las pérdidas que deja la administracion de los ferrocarriles pasan a *ser censos imprevistos que tiene que pagar* el Estado; luego, si no se quiere contar con ellos para poder fijar verdaderamente los gastos anuales i equilibrarlos con las entradas, entreguemos esas administraciones de las líneas aisladas a compañias que tengan por base esplotarlas con sus propias gananciales i habremos hecho un servicio a los vecinos que son servidos por ellas i a la nacion.