

La explotacion del Ferrocarril Lonjitudinal

POR

SANTIAGO MARIN VICUÑA

El solemne acto inaugural que ha de verificarse el 23 de Noviembre en la Estacion de Yervas Buenas, ha de poner luego de actualidad un problema que, seguramente, está llamado a preocupar i apasionar la atencion pública i a cuya solucion deseo aportar mi contingente inicial.

Inaugurada la seccion del Ferrocarril Lonjitudinal de Cabildo a Pintados, quedan ya unidas, por una vía continua de 3 000 kilómetros, las provincias de *Tarapacá* por el Norte con *Llanquihue*, por el Sur, i desaparecen, por dejar de estarlos, los hasta hoi denominados ferrocarriles *aislados*.

De manera que actualmente el Estado cuenta en números redondos, con 5 000 kilómetros de línea férrea, los que, para los fines del presente artículo, divido en dos grandes secciones.

La *Red Central*, que se estiende de Calera al Sur hasta Puerto Montt, i

La *Red Norte*, que se estiende de Calera al Norte, hasta Pintados, punto de junction con los ferrocarriles salitreros, que se ramifican a Iquique i Pisagua.

La *trocha* de la primera es de 1,68 i de la segunda de 1,00, salvo la de algunos pequeños ramales secundarios i el *kilometraje* de ambas secciones puede descomponerse asi:

<i>Red Central</i> : Línea tronco de Calera a Puerto Montt....	1 200 Km
Trasversales a la cordillera i costa.....	950 »
Total.....	2 150 Km

que agregados al de una serie de nuevos ramales, en activa construccion (San Ber-

nardo-Volcan, Linares-Colbun, Chillan-Pinto, Rancagua-Doñihue, San Felipe-Puntaendo, Confluencia-Tomé, Cajon-Llaima, etc.) lo harán subir a 2 500 kilómetros.

<i>Red Norte</i> : Línea tronco de Calera a Pintados.....	1 772 Km
Trasversales a la cordillera i costa.....	685 »
Total.....	2 457 Km

que, por igual razonamiento, lo elevó a 2 500 kilómetros.

Los ferrocarriles de la *Red Central* han sido construidos i son actualmente explotados directamente por el Estado, lo que no pasa con los de la *Red Norte*, donde hai 1 300 kilómetros que, en conformidad a lo dispuesto en la lei de 23 de Enero de 1908 i decretos gubernativos de 20 de Abril i 13 de Mayo de 1910, deben ser explotados por la *Chilian Longitudinal Railway* i el *Sindicato Howard* hasta la total amortizacion de su costo respectivo.

He ahí las premisas del problema.

*
* * *

La explotacion fiscal de nuestros ferrocarriles constituye un fracaso financiero ya por nadie negado i es origen de todo el malestar económico que nos aplasta, el que se pretende paliar dándole un carácter de servicio *administrativo* i no industrial, o sea, compensando las enormes pérdidas que vienen sucediéndose sin intermitencia desde 1906, con las ventajas ciertas i positivas que a su sombra han tenido nuestro desarrollo comercial i político.

Sólo en los últimos cinco años de explotacion suma el Estado \$ 65 000 000 de pérdida, i en el mismo lapso de tiempo el coeficiente medio de gastos, con respecto a las entradas de la Empresa, ha subido a 126%, siendo que, en igual período, el de los ferrocarriles chilenos administrados por compañías particulares sólo ha llegado a 65 por ciento.

La desconfianza jeneral que reina de que este estado anormal i deplorable tenga algun día remedio cierto i el hecho positivo de que la Empresa, a pesar de tantas i reiteradas inversiones, se encuentre absolutamente falta de medios i elementos que le permitan una correcta i económica administracion, que no otra traduccion tiene el nuevo crédito de £ 5 000 000 que solicita del Congreso, ha movido a los honorables Senadores por Curicó i Cautín, señores Lazcano i Salinas i a una parte considerable de la opinion pública, a proponer valientemente algo que, años atras, nadie se habria atrevido ni siquiera a insinuar, o sea, el *arrendamiento* de los Ferrocarriles del Estado.

Diré, de paso que, por idénticas causales, actualmente discute el Congreso arjentino la conveniencia, no ya de arrendar, sino de *vender* los 4 000 kilómetros de que consta su red del Estado.

Terciando yo en este debate, quiero insinuar en el presente artículo una solución, que podría denominar *media* i que, en sus términos jenerales, es la siguiente.

A) Reservar al Estado la explotación de la *Red Central*, i

B) Entregar toda la *Red Norte*, para su explotación, a las empresas o mejor aun a uno de los sindicatos que han construido i actualmente explotan los tramos del Ferrocarril Longitudinal de Cabildo al Norte, i que mas arriba he nombrado.

Esta solución, entre otras que señalaré mas adelante, tendrá la ventaja de poner frente a frente, para los efectos de su circulacion, dos grandes empresas explotadoras i libreria al Estado de atender servicios complicados i lejanos a sus centros de actividad i gobierno.

*
* *

El primero de estos puntos lo he tratado en otras ocasiones i mis ideas al respecto están netamente condensadas en una conferencia que di en el *Instituto de Ingenieros de Chile*, en sesion solemne verificada en la Universidad el 21 de Noviembre de 1912, en conformidad a la cual opino que a la Empresa debe dársele un rumbo autónomo i comercial, las que refundí en los números siguientes:

1.º Mantener el servicio interno, con ligeras variantes, en *conformidad* a las disposiciones consignadas en la primitiva lei de 4 de Enero de 1884;

2.º Dar a la administracion una compatible *autonomia*, dentro de nuestro régimen constitucional, precaviéndola en lo posible de la política incierta de Ministerios temporales;

3.º Confiar el rumbo jeneral de la empresa, en su carácter *comercial*, a la accion activa, uniforme i permanente de un *Consejo* remunerado, compuesto de personalidades técnicas i de reconocida experiencia administrativa i comercial, i

4.º Hacer al personal *solidario* i aun *usufructuario* de una buena i económica explotación, sin comprometer los intereses jenerales del pais o sea contemplando la política proteccionista que le sirve esencia.

Debo agregar, de paso, que estas ideas jenerales han sido posteriormente prestigiadas; incorporándoselas en los informes presentados al Ministerio de Ferrocarriles por la Comision Inspectora, formada por los distinguidos hombres públicos i ex-Ministros de Estado, señores Ismael Valdes Vergara, Manuel A. Covarrubias, Emilio Bello Codecido i Manuel A. Prieto, de la cual tuve la honra de ser secretario, como tambien en el debate que se está desarrollando actualmente en el Congreso, sobre la lei de reorganizacion de los servicios ferroviarios. Me es grato, a este respecto, reproducir las siguientes palabras emitidas por el honorable senador de Santiago don Francisco Valdes Vergara, en sesion de 1.º del actual, que corroboran lo dicho:

«Participo en todas las ideas espresadas por mis dos honorables colegas, señores Lazcano i Salinas, i temo, como ellos, que el proyecto de lei en debate no produzca otro resultado que el de prolongar algunos años mas el desastroso régimen financiero existente en los ferrocarriles fiscales. Ya no veo otro remedio para el mal que el de constituir los ferrocarriles en una entidad *autónoma*, provista de recursos propios,

obligada a hacer sus gastos i conservar sus bienes i renovarlos con las entradas ordinarias del tráfico, independiente, en todo, para organizar su régimen administrativo i su régimen económico en forma que corresponda a los fines industriales i comerciales para los cuales las líneas han sido construidas».

No teniendo nada que agregar a lo que he emitido en otras ocasiones, paso a ocuparme del punto segundo, motivo principal del presente artículo.

*
* *

El Ferrocarril Longitudinal Norte, o mas bien dicho, los tramos que aun faltaban entre las estaciones de Cabildo i Pintados, han sido construidos en conformidad a las disposiciones consignadas en la lei de 1908 i decretos de 1910 ya citados, entre los cuales creo indispensable citar las dos siguientes:

—Los contratistas explotarán de su cuenta la línea, con tarifas aprobadas por el Gobierno, que se fijarán en moneda nacional de oro i que se *regularán* sobre la base de que el producto de la línea cubra los gastos de explotacion i conservacion i de que el servicio satisfaga las necesidades de cada localidad. El Gobierno no responde de las pérdidas de explotacion».

—El Gobierno da en *arrendamiento* a los contratistas, mientras dure la construccion i la explotacion que son materia de este contrato, los ferrocarriles siguientes: De Los Vilos a Illapel i Salamanca, de Tongoi a Ovalle, de San Marcos a Coquimbo, de Coquimbo a Serena, de Serena a Rivadavia, de Huasco a Vallenar i de Chañaral a Pueblo Hundido, con sus ramales a Los Pozos i Chulo. La explotacion de las líneas que se dan en arrendamiento se sujetarán a los mismos términos i condiciones establecidas en el artículo anterior. El Gobierno se reserva el derecho de poner término al arrendamiento de una o mas de las líneas transversales que menciona este artículo i se rebajará en este caso el canon en proporcion al kilometraje de los ramales que se deduzcan del arrendamiento».

A pesar que en la redaccion de estos dos artículos hai evidentes contradicciones, se ve, ciertamente, la espresion clara del lejislador de hacer de todo lo que yo denomino aquí *Red Norte* un solo block, para los efectos de su explotacion; la que fué, posteriormente, contrariada por una disposicion ministerial, ordenando el rescate de los citados transversales, con lo cual tenemos la anomalia de que la línea-tronco de esa red está fraccionada hoi en ocho administraciones sucesivas:

1.º De Calera a Cabildo.....	75	Km	Red Central
2.º De Cabildo a Limáhuida.....	102	»	Sindicato
3.º De Limáhuida a Illapel.....	26	»	Ferrocarril de Los Vilos
4.º De Illapel a San Marcos.....	104	»	Sindicato Howard
5.º De San Marcos a Islon.....	188	»	Ferrocarril de Coquimbo
6.º De Islon a Toledo.....	382	»	Sindicato Howard
7.º De Toledo a Pueblo Hundido...	189	»	Ferrocarril de Copiapó
8.º De Pueblo Hundido a Pintados.	709	»	Chilian Railway
Total.....	1 772	Km	

A lo cual deben agregarse las transversales que a ella conectan.

La enumeracion anterior, sin comentario alguno, manifiesta lo engorroso i caro que será la explotacion que se inicia. Al principio se exijia en cada uno de estos puntos de cambio, un trasbordo de carro a carro; pero la grita de los comerciantes i la buena disposicion de las partes contratantes se tradujeron en un arreglo que permite al material rodante traficar en las líneas del vecino, ya que tienen igual trocha; arreglo que, desgraciadamente, vencerá con el año, sin que hayan probabilidades que se renueve.

De manera que unificar la explotacion de la *Red Norte*, tendria, a mi juicio, unánime conveniencia

1.º Para el *Estado* el ahorrarse una serie de administraciones aisladas i el deficit anual i permanente que le significan. El año pasado, que fué mui favorable, se tuvo en ellas una pérdida de \$ 625 000; pero debe anotarse el hecho de que la principal carga movilizada tuvo por oríjen la construccion, ya terminada, del Ferrocarril Longitudinal.

2.º Para el *Contratista* de poder hacer, teniendo una red de 2 500 kilómetros de longitud, una administracion económica i remunerativa, ya que la explotacion costosa difícil de esa *montaña rusa* de la línea-tronco se compensaria con la fácil e intensa de los transversales, lo que les permitiria, ademas, un mejor aprovechamiento de su material rodante.

3.º Para los *Particulares usufructuarios* es de tener un buen servicio, ya que la explotacion se haria con un deficiente material rodante, con tarifas diferenciales, aprobadas por el Gobierno i con un personal conciente de sus obligaciones i conveniencias.

Quien haya recorrido i conozca el servicio detestable de los ferrocarriles aislados, absolutamente faltos de material rodante i saturado de personal improductivo, sin que se vea la esperanza que el Estado remedie este estado anormal de cosas, podrá comprender que las provincias del Norte serian la primeras *beneficiadas* en la unificacion que propongo.

Puede que con ello se lastimen algunos intereses personales i todavía que se tenga que pagar una tarifa de acarreo un punto mas alta que la actual; pero, en cambio, se tendrán un servicio eficiente i material rodante abundante, que es lo que principalmente interesa a los industriales.

4.º I, por fin, tambien ganaria con ello el *Pais*, matándose la burocracia que esas cuatro administraciones aisladas le significan. Visítese cualquier dia la Red Norte i hágase comparacion de dos estaciones vecinas i, por consiguiente, con igual intensidad de trafico, pertenecientes a tramos administrados por el Estado i el sindicato Howard, por ejemplo, i se verá cuanta verdad contiene esta observacion. En la primera habrá plétora de empleados que languidecen en la inactividad, i en la segunda, como he podido constatarlo, todo el servicio lo hará un solo empleado que, con un sueldo de \$ 200 mensuales i mui contento de su situacion, será jefe de estacion, boletero, bombero, telegrafista i cambiador a la vez.

Colocadas las cosas así, o sea con dos grandes *Administraciones* que esploten los 5 000 kilómetros que actualmente posee el Estado tendríamos, por lo demás, además del estímulo de un mejor gobierno, la manera de estudiar prácticamente cuál de los sistemas es el mas conveniente a los intereses jenerales de la nacion: el de la esplotacion directa i el de concesionarios, supervijilados por el Estado.

Este sistema a que me vengo refiriendo, de que hayan ferrocarriles del Estado administrados por sindicatos particulares, no constituye, por otra parte, una novedad chilena, como que es de uso corriente en algunos paises de Europa i América.

En Brasil, por ejemplo, los 22 287 kilómetros de Ferrocarriles que tenia en 1912 en esplotacion, podian clasificarse así:

Ferrocarriles de propiedad i esplotados por el Estado.	3 344 Km
» del Estado, esplotados por compañías particulares	7 462 »
Ferrocarriles particulares, esplotados con garantía del Estado.....	3 147 »
Ferrocarriles particulares, esplotados sin garantía.....	8 344 »
Total.....	22 287 Km

I, segun estadística que tengo a la vista, los ferrocarriles administrados por el Estado han tenido un coeficiente de esplotacion de 131 por ciento, o sea superior todavía al promedio señalado para los del Estado chileno en los últimos cinco años; miéntras que la red del Estado, cuya esplotacion corre a cargo de sindicatos particulares, éste no subió de 50 por ciento, o sea que los gastos sólo llegaron a la mitad de las entradas brutas.

Una vez que la opinion pública i el Gobierno se pronuncien sobre la viabilidad de las ideas jenerales enunciadas, que no constituyen sino una variante a las emitidas en el Honorable Senado, habria llegado el caso de estudiar en un otro artículo la forma mas conveniente para realizarla, pues es evidente que la bondad i frutos del sistema dependen, en gran parte, del cuidado que se gaste en la plataforma de la convencion respectiva.