

## ANALES

DEL

## INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE

## LA ADMINISTRACION

## EL EQUIPO I LAS TARIFAS DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Comentarios hechos ante el «Instituto», en sesion del 12 del corriente, a propósito de una conferencia del señor Enrique Vergara Montt, por don Domingo Casanova O., Injeniero Civil

Señores:

No es mi propósito entrar a discurrir con las estadísticas en la mano, las diversas cuestiones que nuestro actual Vice-Presidente con tanta claridad ha puesto de relieve en la conferencia que el «Instituto» ha tenido el agrado de oír. Voi a ocuparme solo de dos de los numerosos puntos hácia los cuales el señor Vergara Montt ha llamado la atención de los colegas.

El primer punto que deseo tratar, es el relativo a los cargos que se le hacen a la Direccion Jeneral de los F. C. del E.

Estos cargos son de dos clases.

Los unos se refieren a la incompetencia que demuestra dicha Direccion en el manejo de la explotacion de las líneas que tiene a su cargo, incompetencia que, a pesar del clamoreo jeneral que año tras año se levanta entre los remitentes de carga, no creo plenamente comprobada porque, a mi juicio, los atrasos provienen solo en parte del manejo de la explotacion. Casi la totalidad de esos atrasos provienen del empecinamiento de nuestros ingenieros i hombres públicos que quieren, a toda costa, que una herramienta que fué suficiente para impulsar el progreso de Chile en sus primeros años, siga bastando para sus necesidades actuales, a pesar del vuelo que el movimiento comercial ha tomado hace ya algun tiempo.

En el mes de Marzo de cada año nuestros ferrocarriles se saturan totalmente de carga e imponen a los encargados de su manejo una tarea abrumadora, que concluye por enervar las voluntades mas robustas.

Estoi persuadido de que cualesquiera que fueran esos encargados, tendrian que levantar protestas i fracasar, por cuanto se les pide un imposible: *transportar en uno o dos meses la carga que el país produce cada año.*

Los otros cargos contra la Direccion, se refieren a la falta de prevision para pedir oportunamente a quien corresponde, los fondos necesarios para pagar los aumentos de equipo, las reparaciones, las mejoras, etc., que exigen los ferrocarriles.

A mi juicio, esta falta de prevision no es efectiva, pues revisando las Memorias anua-

les de los Directores Jenerales, se encuentran constantemente párrafos relativos a los pedidos de fondos para pagar los gastos mas indispensables. Así, para no citar mas que un ejemplo, en la décima Memoria, correspondiente al año 1893, se puede leer lo siguiente (páj. 107):

«El presupuesto que se formó segun las necesidades mas apremiantes de la Empresa en el año último, fué de 21.000,000 de pesos, i el aprobado por el Congreso ascendió solamente a 16.000,000.

«Esta proporcion, mas o ménos, ha existido siempre entre las exigencias impostergables de los ferrocarriles i la concesion de fondos de parte del Congreso.

«Este es uno de los principales motivos de contrariedad para la Administracion de los Ferrocarriles, por cuanto el público, ignorando tales dificultades, exige que se haga el servicio en condiciones que no es posible llenar por la escasez de elementos. Esta escasez se traduce en falta de equipo rodante, en imposibilidad de mejorar las pésimas condiciones de la mayor parte de las estaciones, parte de la vía i algunos de sus puentes; i lo que es mas grave, en imposibilidad de aumentar la seguridad en el movimiento de trenes, fuera de que la escasez de equipo rodante da tambien márgen a preferencias odiosas i a robos dificiles de pesquisar».

Encuentro injusto, en consecuencia, el cargo dirigido a la Direccion Jeneral.

El mal no proviene de allí sino de mas arriba.

Los Congresos, año tras año, hacen grandes recortes en los presupuestos formados para la explotacion de los ferrocarriles, sin darse cuenta del mal que ocasionan al pais, por no haber entre los congresales el número suficiente de injenieros i hombres del arte que verbalmente les hagan palpar las funestas consecuencias de las economías mal entendidas.

Los datos que estampan los Directores Jenerales en sus Memorias anuales, quedan como letra muerta, que nadie lee, ni aun los respectivos Ministros del ramo, porque la lectura de cifras i detalles estadísticos es por lo jeneral, demasiado fuerte e indijesta para los políticos que sucesivamente ocupan el Ministerio de Obras Públicas.

Estoi seguro de que cualquiera de mis colegas que estuviere a cargo del Ministerio sabria defender los presupuestos presentados por sus subalternos e insistiria hasta el cansancio, para que se aprobasen sin modificaciones, lo que probablemente conseguiria con solo poner de manifiesto el verdadero significado de las malas economías.

Miéntas llega la «dichosa edad i siglos dichosos», en que los compajinadores de Gabinetes de nuestro sistema parlamentario, adviertan que para desempeñar acertadamente una cartera es preciso tener *de antemano* ideas claras i bien definidas en el ramo respectivo, condicion que en el caso del Ministerio de Obras Públicas solo un hombre del arte puede satisfacer, es indispensable que los empleados que no estan sujetos a experimentar los vaivenes de la política tengan la preparacion necesaria para poder leer con provecho las Memorias técnicas i estadísticas que les permitan inculcar a los Ministros las ideas i propósitos que éstos deberian sostener a todo trance ante las Cámaras.

El mal no proviene, pues, de los Directores Jenerales, sino de la lei de incompatibilidades, que aleja del Congreso a los hombres mejor preparados para legislar con acierto; proviene de la falta de criterio en los organizadores de Gabinetes, que no elijen a hombres del arte para desempeñar la cartera de Obras Públicas; proviene de esta misma falta en

los Ministros del ramo, que no se han rodado de ingenieros i técnicos para que desempeñen la Sub-Secretaría i las jefaturas de seccion del Ministerio. En una palabra, el mal proviene de la falta de cultura i criterio que caracteriza a la jeneralidad de los que manejan la cosa pública.

Este mal seguirá adelante miéntras no se coloque a cada ciudadano en el puesto para el cual ha recibido preparacion especial.

Entretanto se tiene lo que se merece.

\*  
\* \*

El otro punto hácia el cual deseo llamar la atencion del Instituto, es el relativo al papel de protector que el señor Vergara Montt desea que asuma el Estado para con los agricultores.

Al notar nuestro ilustrado colega el incremento inaudito que año tras año se viene notando en la cantidad de carga trasportada por los ferrocarriles del Estado durante el mes de Marzo, i la paralización que reina durante el invierno, propone la construccion de grandes bodegas, que se entregarían a los particulares para su explotacion, en las cuales los agricultores podrian dejar depositadas las cosechas hasta que llegase el momento en que considerasen conveniente hacer el trasporte.

Para que este momento conveniente no tenga lugar durante el verano, nuestro colega propone aumentar las tarifas en esa estacion i rebajarlas durante el invierno.

Examinemos estas ideas que se dicen salvadoras de la situacion.

En Chile, todos nos conocemos por unos derrochadores, que deseamos gastar mas rango que el que buenamente podemos pagar con nuestras entradas ordinarias. Para mantener ese rango una gran parte de nuestros compatriotas han contraido compromisos con los bancos i cajas hipotecarias, existiendo una mui fuerte proporcion que ha recibido los préstamos en oro de 18 peniques i desea que el cambio baje para pagar sus deudas con pesos de poco valor. Estos son los llamados *papeleros*.

Los agricultores no han podido escapar a este defecto de raza i estan tambien fuertemente endeudados ya con los bancos, ya con las casas esportadoras, ya con los molineros, etc., de los cuales han recibido anticipos durante el año. Llegada la cosecha, estan en la dura necesidad de entregar inmediatamente sus productos para hacer frente a esos compromisos.

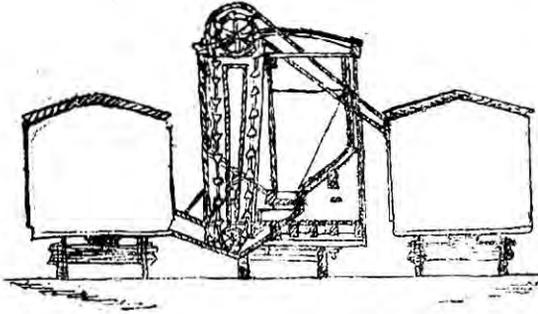
Dadas estas condiciones, los que vendrian a aprovechar de las ventajas de las bodegas construidas por el Estado no serian los agricultores sino los capitalistas, indudablemente.

Repetiré, en forma restringida, una conclusion que he sacado ya: los agricultores tienen lo que merecen.

A pesar de todo, la idea de construir bodegas es buena, siempre que en cada caso se lleve a la práctica con un fin determinado i solo en los puntos donde un estudio cuidadoso indique la necesidad de edificarlas.

Así, por ejemplo, acepto que el Estado construya bodegas en algunos puntos términos de las líneas férreas, con el objeto especial de guardar el trigo; pero estas bodegas no deben ser como los caserones vacíos que estamos acostumbrados a ver con ese nombre,

ni deben construirse sino despues que los ferrocarriles cuenten con el equipo necesario para trasportar el trigo a *granel*.



Este equipo debe componerse de cierta cantidad de carros-bodegas que puedan llenarse por una portañuela colocada en la parte superior, que una vez cargado el carro debe cerrarse con llave i sello.

Para elevar el trigo hasta la portañuela, en cualquiera estacion del ferrocarril, se tendrian carros con instalaciones especiales que

permiten enviar dicho cereal donde sea necesario, con la misma facilidad que las bombas aspiran i elevan el agua.

Esas mismas instalaciones especiales, pero en mayor escala, seria menester colocar en las bodegas para la fácil manutencion del trigo a *granel*.

Solo hai que copiar las bodegas construidas con tal objeto en los docks o dársenas de Europa i Estados Unidos, entre los que son dignos de mencion los famosos graneros o silos de Buffalo, por su incombustibilidad i sus grandes dimensiones (1).

\*  
\* \*

Paso a ocuparme ahora de la idea de introducir modificaciones en las tarifas segun las estaciones del año, como medio de distribuir mas uniformemente el trasporte de la carga entre todos los meses.

He explicado ya por qué una gran parte de los agricultores está obligado a trasportar los productos de sus haciendas a medida que va cosechando.

Los agricultores restantes, a pesar de que no estan endendados, estan obligados por el momento a hacer lo mismo, cualquiera que sea la tarifa, porque si no aprovechan la buena estacion para hacer el trasporte, tendrian que perder sus cosechas por falta de caminos transitables i de puentes en los ferrocarriles del Estado durante el invierno.

Las oscilaciones de las tarifas de trasporte paralelas con las oscilaciones de la temperatura no son, pues, un remedio transitorio para el mal señalado i a mi juicio, tampoco serán un buen remedio permanente para cuando, dentro de 5 o 10 años, los ferrocarriles tengan todos sus puentes estables aun durante el invierno.

Luego veremos cuál es el buen remedio permanente, a mi entender.

Pero, así como la construccion de graneros es una idea buena de realizar en las con-

(1) Véase MINUTES OF PROCEEDINGS INST. C. E. Vol. CXXV, p. 296; Vol. CXXVI, p. 333; Vol. CXXVIII, p. 483; Vol. CXXIX, p. 483; Vol. CXXX, p. 198; Vol. CXXXIII, p. 475.

TRANSACTIONS AMERICAN SOC. C. E. Vol. XXIX, p. 644 i Vol. XXX, p. 583.

LE GÉNIE CIVIL, Vol. III, p. 405; Vol. IV, p. 201; Vol. VI, p. 229; Vol. XIII, p. 305; Vol. XVI, p. 99; Vol. XXI, ps. 178 i 211; Vol. XXVIII, p. 135; Vol. XXX, p. 189; Vol. XXXII, ps. 189 i 302.

ZEITSCHRIFT DES VEREINES DEUTSCHER INGENIEURE. Enero 28, Marzo 4 i 11 de 1899, citado por LE GÉNIE CIVIL, vol. XXXIV, p. 355.

diciones que he detallado, así tambien la idea de modificar las tarifas de transporte de carga es conveniente ponerla en práctica, pero solo en el sentido de aumentarlas para todo el año.

Para justificar esta medida basta recordar la conclusion que de sus estudios estadísticos, ha sacado el señor Vergara Montt, que dice: cada tonelada de carga deja a la Empresa una pérdida de treinta i tantos centavos, fenómeno que hacia notar ya el Director Jeneral de los ferrocarriles en la Memoria correspondiente a 1892 (páj. 49).

No es justo que los pasajeros (cada uno de los cuales deja una utilidad próximamente igual a la pérdida que deja cada tonelada de carga) estén costeando por sí solos los gastos que exige la explotacion de los ferrocarriles. Lo natural es que cada cual pague a la Empresa el servicio que le pide, i nada mas.

Luego, conjuntamente con el aumento de las tarifas de carga, debe hacerse una rebaja equitativa en las tarifas de pasajeros.

\*  
\* \*

Volvamos a considerar el fenómeno del aumento de la carga en los Ferrocarriles durante el mes de Marzo.

He llegado a la conclusion de que ni la construccion de bodegas, ni las fluctuaciones de las tarifas de carga paralelamente con la temperatura, serian remedios para obtener una distribucion mas uniforme de la carga entre todos los meses del año.

¿Será menester cruzarse de brazos, i contentarse con pedir al Congreso millones i mas millones para comprar el equipo rodante necesario para trasportar durante el mes de Marzo, toda la carga que produce el pais durante el año?

Nó.

Este es el peor de los caminos que pueden seguir nuestros gobernantes.

¿Hasta cuándo se dará principio a la mejora de la navegacion de nuestros rios, a la canalizacion de sus barras, a la construccion de obras portuarias que den vida i albergue a la marina mercante nacional?

Señores, acabo de señalar la solucion que, a mi juicio, tiene el problema en cuyo estudio estamos empeñados: no trasportar por tierra, sino por agua, la carga de gran volúmen i poco precio, que es justamente la que ocasiona la plétora señalada para el mes de Marzo en los ferrocarriles.

Que se pida al Congreso el dinero indispensable para comprar el incremento de equipo anual que los ferrocarriles necesitan: santo i bueno; pero mas, nó.

Que se pida el dinero necesario para poner la vía, etc., en estado de servicio: santo i bueno; luego, es realmente algo incomprensible, que en el Senado haya quien quiere borrar, de una plumada, hasta el último centavo del dinero pedido para un fin tan justificado.

¿De qué nos serviría tener una levita flamante i el correspondiente sombrero de pelo, si no podemos salir a lucirlos por estar con los piés descalzos?

¿De qué nos servirían los millones gastados en equipo flamante, si no podemos echar a rodar a éste por la vía, por estar los puentes, etc., cortados?

De nada.

Esto mismo hacia notar con muchísima razon el señor Valdes Valdes, nuestro actual Presidente, en sesion de 14 de Agosto de 1900 de la Cámara de Diputados: *«lo primero « que necesitamos para poder decir que tenemos ferrocarriles, es tener vía segura i no « sujeta a interrupciones, sobre la cual corran los trenes; la explotacion, la contabili- « dad, el equipo, todo eso viene despues i no sirve de nada sin lo primero.»*

Luego es de necesidad absoluta que el Congreso conceda los fondos que se piden i especialmente aquellos destinados a mejorar la vía de los ferrocarriles.

Es necesario que en estas materias, nuestros congresales se dejen guiar en adelante por los ingenieros, i se convenzan de que si piden millones, no es por darse el placer de inflar los presupuestos, sino porque la seguridad del público i de los congresales mismos, induce a gastarlos.

Es necesario, en fin, que al mismo tiempo que se invierten algunos millones en mejorar los ferrocarriles existentes, se dediquen otros tantos a la terminacion de los ramales al mar i a la obra patriótica de iniciar alguna vez LOS TRABAJOS FLUVIALES I MARÍTIMOS, que hace ya tiempo reclama con urjencia el estado de adelanto de nuestro floreciente comercio, como lo manifiesta la imposibilidad en que se encuentra el ferrocarril central para dar abasto a los servicios que se le piden.

¿Hasta cuándo permanecerán nuestros estadistas con la venda en los ojos, ofuscados con la idea de los ferrocarriles mediterráneos i sordos al potente rujir de las olas de ese mar que, segun el poeta, nos promete futuro esplendor?

Santiago, Junio de 1901.