
ANALES

DEL

INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE

ACTAS

**Sesion 73.^a ordinaria i estraordinaria del Instituto, celebrada
el viérnes 25 de Mayo de 1906.**

Presidida por el señor Cesáreo Aguirre celebró sesion el viérnes 25 este Instituto, con la asistencia de los señores Domingo V. Santa María, Alberto Obrecht, Luis Risopatron, Benjamin Vivanco, Ernesto Singer, Wenceslao Sierra, Jorje Heuisler, Filidor Fernández, Santiago Sotomayor, Jorje Calvo M., Guillermo Danks, Tomas Marchant, Francisco Bascuñan, Estanislao Pardo, Teodoro Schmidt, Eduardo Reyes, Servando Oyanedel, Rojerio Torres Santiago Marin V., Alberto Decombe, Abelardo Pizarro, Ruperto Echeverría, Rafael Edwards, Enrique Tagle R., José López, Juan Cerda, Francisco Cereceda, Wenceslao Cordero, Carlos Guzman, Eujenio Barros P., Guillermo Bascuñan, Carlos Hoerning, Enrique Rodríguez, Carlos Concha, Alvaro Orrego B., los visitantes señores Stanley A. Lane, Washington Campino, Miguel Arrate, i el Secretario don Gustavo Quezada.

Leida i aprobada el acta de la sesion anterior, se trató de la vacante de uno de los puestos de Secretario. A indicacion del señor Risopatron quedó designado por unanimidad para ocupar dicho puesto el señor Santiago Marin Vicuña.

En seguida el señor Presidente concedió la palabra al señor Domingo Victor Santa María quien dió comienzo a una interesante conferencia sobre la «Administracion de Ferrocarriles.»

El señor Santa María comenzó por hacer ver de un modo preciso que la actual crisis porque atraviesan nuestros ferrocarriles no es debida, como estamos acostumbrados a oirlo, a la falta de equipo, a cuyo respecto nos hallamos en condiciones mas favorecidas que en los paises europeos cuyos ferrocarriles son modelo de buen servicio, sino a los errores de una administracion maleada i poco previsoras.

No carecemos de equipo sino de la posibilidad de movilizarlo dentro de nuestra deficiente red de líneas i estaciones, que por imprevision lamentable han permanecido paralizadas en su desarrollo, frente a un tráfico en constante crecimiento. Este error de administracion ha traido como consecuencia fatal la plétora de carga en las estaciones, cuyos patios i bodegas, de capacidad insuficiente para los servicios de un tráfico normal, se sienten necesariamente ahogados por la acumulacion de la carga, que busca inútilmente salida hácia una red obligada a servir un tráfico intenso por una vía única.

¿Dónde está el remedio?

El distinguido conferencista pasa en rápida revista los diversos jéneros de administracion que rijen en los ferrocarriles del mundo.

Considerando las concesiones bajo el réjimen de libre concurrencia, hace ver los peligros que derivan de él, peligros que han obligado a los países en que dicho sistema tomó desarrollo, a sustituirlo por la explotacion por compañías bajo el control del Estado. En efecto, la lucha de tarifas que se establece entre las diversas empresas, trae consigo la ruina i liquidacion de los mas débiles, i el monopolio implantado por sus contendoras que, reunidas en sindicatos, matan toda competencia futura e imponen al público sus condiciones.

Tenemos en Chile un ejemplo característico de los fatales resultados de este jénero de monopolios en el ferrocarril de Copiapó.

Contemplando en seguida la inversa del sistema anterior, las líneas construidas i explotadas por el Estado, hace notar que este sistema tuvo su orijen entre nosotros con el ferrocarril de Val paraíso a Santiago.

Analizando dicho sistema, se notan luego las ventajas que derivan de la construccion de las líneas férreas por el Estado. El es el único que puede construir las sin pensar en reembolzar los intereses del capital invertido i, en consecuencia, el único que puede tender su red sin mas aliciente que el fomento del comercio i de la industria en las rejiones pobres de nuestro territorio.

Pero el Estado es mal administrador i su administracion presenta en todas partes los mismos inconvenientes: las fluctuaciones de la política alcanzan hasta ella, i cada una de estas perturbaciones relaja mas i mas el buen servicio; los empleos cesan de ser dados al mérito i a la competencia, para ser, a veces, ocupados por agentes electorales; a la sombra de la política se toleran muchas aberraciones i faltas, i la administracion se reciente de la falta del personal bien preparado que le es indispensable.

Una compañía arrendataria posee en cualquier caso la libertad de accion necesaria para estirpar cada una de estas causas corruptoras del servicio, i sabria rodearse de un personal perfectamente preparado i ménos numeroso.

Si la administracion del Estado ha producido en todas partes los mismos malos efectos, haríamos, pues, una obra grande i buena abandonando el réjimen actual i dando nuestros ferrocarriles en arriendo a compañías que no acumulen el servicio de toda la red en una sola mano; el Estado conservaria el papel de controlar debidamente los diferentes servicios, i la tarea de construir i completar la red de líneas férreas, i fomentar las secundarias i provinciales.

Dichas compañías realizarian lo que nosotros, por falta de capital, no hemos podido hacer: armonizar nuestra red con el tráfico que actualmente la ahoga.

¿Cuál sería la fórmula de arrendamiento?

Los ferrocarriles europeos nos ofrecen a este respecto ancho campo de estudio, i entre ellos podemos estudiar la fórmula mas conveniente i que mejor se adapte a nuestras condiciones. No podremos ser aquí tan exigentes como en Europa, pues nuestras líneas se hallan en peores condiciones que aquéllas, i quizás nos será necesario ofrecer durante los primeros años una garantía sobre el capital invertido, a causa de los grandes gastos iniciales que será preciso hacer. No debemos esperar tampoco que el servicio se normalice desde el primer día; deberemos pasar por un período de transicion doloroso, pero necesario.

He aquí el problema que he querido desarrollar ante nuestro Instituto, convencido de que su grande importancia nos obliga a luchar por la realizacion de esta idea, que significa la salvacion de nuestro servicio de ferrocarriles.

A continuacion hizo uso de la palabra el señor Benjamin Vivanco, quien abundó en las ideas del señor Santa María, i estima que la causa de la mala administracion de nuestros ferrocarriles hai que buscarla en la lei que actualmente los rije i al amparo de la cual se han introducido en ella los elementos corruptores del buen servicio.

Cree que la idea del arriendo de nuestros ferrocarriles hallará, por razones políticas, escollos difíciles de salvar, i aconseja preocuparse por el momento de modificar la lei que los rije i de dar en arriendo, por via de ensayo, nuestros ferrocarriles del norte, tan aislados del resto de la red i tan mal administrados.

Ofrecida la palabra, el señor Santiago Marin Vicuña dijo mas o ménos lo siguiente:

«He esperado que el señor Presidente ofreciera por tercera vez la palabra i temeroso que se cierre este debate que juzgo sobre manera interesante, voi a permitirme espresar algunos conceptos sobre el tema en discusion.

«El Estado constructor i administrador de líneas férreas, es, como lo decia hace poco el señor Santa María, un sistema que tuvo su orijen en Chile i que despues se ha desarrollado en Europa, principalmente en Alemania. Es curioso observar, ateniéndonos a las informaciones que dan las Revistas, que los males que dia a dia apuntamos i lamentamos aquí, para la administracion de nuestra red, lo apuntan i lo lamentan los países que han adoptado el sistema nuestro. Por supuesto que los defectos entre nosotros tienen que ser muchísimo mas graves i los medios para subsanarlos muchísimo mas difícil.

«En Alemania, por ejemplo, que es donde mas comun se ha hecho la administracion del Estado, por mucho que se quejen, tienen sobre nosotros, bajo el punto administrativo, la enorme ventaja, que el jefe de la nacion, el Emperador, dura toda la vida, sin que tenga que estar con-temporizando con la política para mantenerse en su puesto, i lo propio sucede con el Ministro de Ferrocarriles, que se perpetúa en su cartera todo el tiempo que la voluntad i confianza imperial lo desee.

«Ustedes saben lo que pasa entre nosotros: los Presidentes sólo duran cinco años i los Ministros de de Obras Públicas no tienen sino meses de vida sosegada o útil, sucediéndose, como cinematógrafo, no sólo los Ministerios, sino las combinaciones o ideales políticos.

«Esta diversidad o inestabilidad de los rumbos, ya que al Director Jeneral de Ferrocarriles le deja la lei de 1884 tan poca iniciativa o gobierno propio, tiene que malear la mejor intencionada de las administraciones.

«La idea que estudia el señor Santa María, de arrendar el todo o parte de nuestra red, la encuentro buena; pero de una jestion difícil i por eso estimo que lo mas práctico seria ensayar el asunto en los ferrocarriles del norte, en esos ferrocarriles que viven aislados i mal servidos por nuestra administracion central i que constituyen una carga económica para la nacion; puesto que sólo dejan fuertes *déficit* en su explotacion anual. El Estado podria entregar esos ferrocarriles, a particulares que deseen explotarlos, reservándose el control de las tarifas e imponiéndoles la obligacion de conservarlas i de completar la red construyendo líneas nuevas, que de antemano se fijaria. Se podria, en estas circunstancias, imponer a los concesionarios un minimum de arriendo, apenas el dinero suficiente para pagar al ingeniero que fiscalizara la conservacion de la red i con ello tendríamos como ganancial la desaparicion del *déficit* anual de que ántes hablaba.

«La idea de arrendar los ferrocarriles del Estado en su red central no es nueva i aun recuerdo haber leído al respecto una memoria que publicó en 1892 don Agustín Ross, Ministro de Chile en Inglaterra en esa época.

«No podria señalar en estos momentos los detalles que él fija en su estudio; pero entiendo que entra a analizar una proposicion inglesa que proponia arrendarnos la red central por veinti-

cinco años, bajo la base de explotarlas i concluir las líneas iniciadas en la administracion Balma-
ceda (que todavía no se terminan), sin gravámen ninguno para el Estado.

«Hoi volveremos a discutir el mismo tema, bajo el peso de la grita jeneral que produce la defi-
ciente administracion actual i el Gobierno cree todo remediarlo, pidiendo al Congreso \$ 14.000,000
para aumentar el equipo. Quedaremos en iguales circunstancias una vez que hayamos consumido
o echado al pozo del despilfarro este nuevo item del dinero comun? Me temo que sí.

«Hoi día, por ejemplo, se hace gran incapié en que faltan carros i, sin embargo, la estadís-
tica nos enseña que nosotros, para una mala administracion, tenemos aproximadamente tres
carros por kilómetro de explotacion i que en Béljica, donde todo marcha a las maravillas, esta
cifra no llega a la mitad.

«A mi entender, el gran mal no está en su limitado número, sino en la poca capacidad que
tienen, dado su peso muerto, en las deficiencias de la movilizacion i tambien en el crecimiento
cada día mayor de nuestro poder productor. A este respecto puedo decir, que conversando hoi,
con el señor Ministro de Obras Públicas, señor Ovalle, me decia que en los cinco meses corridos
del presente año, los ferrocarriles del Estado habian trasportado 70,000 toneladas mas que en
los meses correlativos del año pasado i sin embargo todas las estaciones estaban atestadas de car-
ga...

«Agréguese a esto el poco poder de arrastre de los mil i un sistemas de nuestras locomotoras i
sobre todo el enorme deterioro de material rodante producido en su mayoría por ineptitud de em-
pleados introducidos a la administracion por influjos partidaristas o políticos, i tendremos así el
cuadro poco halagador de un pais que empieza a producir por todos los poros i una red ferrovia-
ria enteramente incapaz de hacer un mediano servicio de acarreo.»

En seguida, el señor Santa María opina que la compra de dichos ferrocarriles fué medida de
buen Gobierno, de beneficio público, como lo será la adquisicion del ferrocarril de Copiapó, pues
esas concesiones constituian, en manos de particulares, un monopolio odioso que mataba el co-
mercio i la industria de las rejiones llamadas a servir. Pero que despues de adquirirlos debe
arrendarlos para su explotacion pues sólo una empresa particular sabe aplicar a cada línea la ad-
ministracion que le conviene segun la naturaleza de su comercio.

El señor Presidente estima que el Instituto debe poner estas ideas en conocimiento del pú-
blico i luchar por su realizacion. Concluye agradeciendo al señor Santa María en nombre del Ins-
tituto, por su interesante conferencia.

Despues de una corta discusion acerca de nuestro material rodante i la deficiencia de nues-
tras maestranzas, en que tomaron parte los señores Santa María, Abelardo Pizarro, Sierra Par-
do, el señor Marin Vicuña pide que en vista del interes despertado, quede abierto el debate so-
bre «Administracion de Ferrocarriles». Quedó acordado.

Se levantó la sesion a las 1: P. M.

CESÁREO AGUIRRE,
Presidente.

Gustavo Quezada,
Secretario.

