

Comentarios sobre el Proyecto de lei de Ferrocarriles Particulares

POR

TEODORO SCHMIDT

Los problemas ferroviarios están a la órden del día: la organizacion previsorá i económica de la explotación del Ferrocarril Lonjitudinal del Norte i la construcción de sus ramales complementarios, la conveniencia de ir francamente a la unificación de las trochas de la red salitrera como medio de facilitar i simplificar los trasportes i de aumentar la capacidad de las líneas i todos los detalles derivados, sea del pesaje o del intercambio de tráfico entre los ferrocarriles del Estado i de los particulares i muy principalmente la necesidad imperiosa de salvar la situación financiera de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, que ha sido la causa del déficit de la Hacienda Pública, exigen el estudio atento i la acción resuelta del Gobierno i manifiestan la conveniencia de adoptar una política previsorá, bien definida i llevada a la práctica con perseverancia.

El Estado, a costa de grandes sacrificios ha extendido su red ferroviaria desde Puerto Montt hasta Pintados a varios valles transversales i puntos de la costa, pero no ha desarrollado armónicamente las obras de embarque en los puertos, ha desatendido la conservación de las obras, el mejoramiento sistemático exigido por el aumento del tráfico, i en la hora presente cualquiera que sea el resultado del proyecto de reorganización de los Ferrocarriles del Estado, será necesario invertir en ellos i en algunos puertos, gruesos capitales para dotarlos rápidamente de los elementos indispensables.

Por otra parte la crisis de la Hacienda Pública no permite a la vez, con los recursos del Estado, hacer frente a estas necesidades i continuar la construcción de nuevos ferrocarriles como lo exige el progreso del país que no puede detenerse.

Dada la configuración especialísima de nuestro territorio, pensamos que la red Lonjitudinal, sus descargas a los grandes puertos i también los ferrocarriles internacionales, deben quedar bajo el absoluto control i dirección superior del Estado, porque dicha red constituye la base de los trasportes terrestres i porque en los tiempos

actuales el control efectivo de los trasportes significa el control de las industrias i del comercio que son base de la riqueza i aun de nacionalidad.

Asi lo ha comprendido el Gobierno i de hecho la mayor parte de esta red ha sido construida por el Estado. La falta de recursos no permite por ahora activar su terminacion; pero a medida que sea posible se deberian iniciar, conforme a un programa, las obras complementarias indispensables para robustecer la accion del Estado sobre esta red principal.

Fuera de la línea Lonjitudinal, de los ferrocarriles internacionales i de los ramales a los grandes puertos, queda toda una red secundaria para el servicio i fomento de los valles locales que si bien contribuyen a incrementar la riqueza pública, no afectan directamente a los intereses jenerales, i de consiguiente el Gobierno no tiene para ellos las mismas obligaciones i responsabilidades.

La Administracion del Estado ha propuesto diversos proyectos para contribuir a la ejecucion i explotacion de ferrocarriles por particulares, pero han resultado ineficaces en la práctica. Han sido dificultades financieras para obtener el capital necesario a un interes moderado lo que ha detenido principalmente la iniciativa particular.

La Direccion de Obras Públicas se ha preocupado con todo interes de este problema; ha estudiado los proyectos pendientes, la idea de subvencion o garantía, con cesiones, etc. i ha llegado a formular el proyecto de lei de que me ocupo, cuyas características fundamentales son las siguientes:

1) Facilitar a los particulares la formacion del capital necesario para la construccion, a bajo interes mediante el crédito del Estado, quien otorgaria la garantía necesaria mediante una contra garantía equivalente i eficaz, hecha en parte con hipoteca del ferrocarril construido i en parte con bonos hipotecarios en proporecion de un 35% del capital garantido.

2) Construccion i explotacion de las líneas construidas por los particulares con intervencion del Estado.

Las disposiciones del proyecto de lei resuelven, a nuestro juicio, las dificultades para la formacion del capital sin debilitar el crédito del Estado por cuanto la garantía está contra garantía con creces, i luego no se otorgaria sino sobre secciones ya terminadas, de suerte que la aplicacion del capital garantido corresponderia sin duda a un objeto bien determinado donde los particulares tendrian interes inmediato. Suponiendo el peor de los casos, o sea que fuera necesario llegar al remate i que no hubiera postores, el Gobierno quedaria dueño del ferrocarril por una suma equivalente al 65% de su presupuesto aprobado por el Gobierno, que habria intervenido en su ejecucion.

Por otra parte, interesado el capital particular en el rendimiento del negocio, no se construirian sino aquellos ferrocarriles cuyas condiciones de explotacion o de fomento fuesen efectivas aminorando así el riesgo del Estado en construcciones de rentabilidad dudosa.

Tenemos datos suficientes para pensar que varios ferrocarriles se iniciarian tan pronto como este proyecto fuese lei de la República i en tal caso se podria contar con

que no vendría la paralización de trabajos que traería una serie de dificultades: malestar obrero, crisis profesional, etc.

Con la terminación de los ferrocarriles de Arica a La Paz, Lonjitudinal i Osorno a Puerto Montt, han quedado ya sin ocupación gran número de operarios que con la reducción de los trabajos públicos i particulares derivados de la restricción del crédito, pueden ser causas de trastornos que es prudente evitar.

Para el Fisco la prosecución de las obras en la forma indicada tendría otras ventajas muy apreciables: en efecto con la reducción de las obras públicas, el personal técnico a su servicio, experimentado i que tiene adquiridos los derechos que le dan sus sacrificios i sus años de servicios, encontraría una oportunidad para continuar contribuyendo al progreso jeneral sin gravámen para el Estado. Vendría así a resolverse una verdadera dificultad en el personal técnico del servicio fiscal, ya que no es equitativo que un Gobierno bote a la calle, sin expectativa alguna, a empleados que han envejecido al servicio del país. Los ingenieros i constructores de profesion libre encontrarían tambien un nuevo campo de trabajo.

Resumiendo puedo decir que el proyecto en cuestion armoniza el interes del Estado con el interes particular; quedaria el Estado suficientemente garantido, vendria en época oportuna a hacer posible continuar la construcción de los ferrocarriles, cuando el estado de la Hacienda Pública no permite iniciar nuevas obras, salvando así los problemas que siempre trae consigo la paralización de los trabajos despues de un período de gran actividad i contribuyendo en forma efectiva al progreso del país.

Finalmente, hoi día en que se discute el grave problema económico de la explotación de los Ferrocarriles del Estado, respecto de la cual se han emitido tan diversas i encontradas opiniones, la construcción i explotación de los ferrocarriles en conformidad al nuevo proyecto, vendria a dar la solución proporcionando datos positivos obtenidos de la experiencia en los resultados que se alcancen por la iniciativa particular.
