

La crisis actual de los ferrocarriles

POR

PEDRO BLANQUIER

(Conferencia dictada en el Instituto el 29 de Septiembre de 1920)

No hay transacción humana que no implique un cierto transporte. La agricultura, la industria y el comercio no existen si se suprimen todos los transportes. Estas actividades aparecen con cualquier grado de comunicaciones y la relación que hay entre ellas y las comunicaciones es tan estrecha, que se puede caracterizar la una por la otra.

Con una situación dada de un sistema de transportes de un país hay cierto grado de actividad agrícola, industrial y comercial. Si el sistema de transporte permite todos aquellos desplazamientos que sean económicamente útiles, las actividades de los hombres se desarrollarán libremente en todos sentidos y llegaran al límite permitido por las condiciones del suelo que ocupa ese país. Si por el contrario el sistema de transporte es deficiente, los servicios de él no pueden distribuirse uniformemente en todo el país y entonces aparecen los beneficiados y los perjudicados. Esta es nuestra situación y es evidente que si nuestros ferrocarriles han podido mantenerse durante tantos años en la actual situación es porque hay interesados en que ella se mantenga y estos interesados han conseguido sobreponer sus intereses a los del país.

Es necesario hacer desaparecer esta causa de malestar y para ello hay que colocar a los ferrocarriles en situación de atender económicamente todos los transportes en un momento dado y en seguida es necesario cuidar de desarrollarlos en forma que en cualquier otro momento cumplan con esta condición.

Hay dos maneras de manejar los ferrocarriles de un país. Una de ellas es por medio del Estado y la otra por medio de una entidad particular. Ninguno de éstos procedimientos es independiente el uno del otro. En el manejo por el Estado

intervienen en forma más o menos importante las influencias particulares y en el manejo por una entidad particular ésta se encuentra siempre ligada por convenciones al Estado. La cuestión se reduce entonces a saber cuál de las influencias debe ser la dominante en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

La situación actual que dura, por otra parte, hace tantos años, es desastrosa. Nadie lo puede negar, porque es un hecho que se ve y que se palpa. Se han ensayado todos los medios posibles para mejorar los ferrocarriles; pero todos han fracasado al cabo de poco tiempo. La razón de éstos fracasos reside exclusivamente en el hecho que es la influencia del Estado la que predomina en los ferrocarriles. Esta influencia no será nunca guiada por un espíritu que tenga continuidad en su acción, porque no hay un Gobierno continuado; no será nunca previsora porque los Estados como el nuestro no son previsores; no comprenderá nunca la especie de disciplina que forma la base de la industria porque esta especie de disciplina no se emplea en el Estado. Pretender hoy día que exista una industria floreciente sin estos requisitos esenciales es tener una ignorancia singular de la vida industrial.

Es necesario dejar establecido que si queremos seguir con los ferrocarriles en esta situación debemos dejar que predomine la influencia del Estado, y que si queremos mejorar los ferrocarriles debemos colocar la influencia del Estado en segundo término.

Colocar la influencia del Estado en segundo término equivale a decir que habrá otra influencia que sea predominante.

Hay que buscar entonces una entidad que tenga las ventajas del Estado y los inconvenientes de éste sean reducidos al mínimo. Es decir, hay que formar un grupo que tenga interés en que la marcha de los ferrocarriles corresponda en cada momento a las actividades del país y que sea capaz de realizar estos propósitos obteniendo capitales baratos.

Es necesario entonces que las operaciones que ejecute este grupo sean motivadas por el interés privado y que este interés se encuentre exclusivamente en la buena explotación de los ferrocarriles.

La diferencia entre el manejo por el Estado y el manejo por un grupo de personas está en que el grupo está movido por el interés privado que es la base sobre la cual descansa toda industria y que no existe en las industrias fiscales.

La carencia de interés privado en la dirección de los Ferrocarriles del Estado hace que estos marchen sin rumbo y sin previsión. No quiere decir esto que no existe un gran número de personas extrañas a la Empresa en su mayor parte cuyo interés privado está en que los ferrocarriles se mantengan en esa situación. La existencia del interés privado en el grupo que se ha hablado sería útil únicamente en el caso que se orientara hacia una explotación correcta de los ferrocarriles y sería

inútil y perjudicial si buscara su satisfacción en otras partes (contratos de obras, previsión de materiales, etc.).

Si suponemos que el grupo es formado por personas y capitales extranjeros, es evidente que las probabilidades que el interés de ese grupo se oriente hacia una buena explotación, es inferior a las probabilidades que presentaría un grupo nacional. Aparece entonces conveniente en primer lugar que el grupo sea nacional. Aceptado esto sería el momento de pensar en que las convenciones entre el grupo y el Estado consultaran las otras medidas que indujeran el interés privado de aquél a concentrarse a la explotación de los ferrocarriles.

En resumen, la explotación de los ferrocarriles sería susceptible de llevarse a la altura requerida por las actividades nacionales, entregándola a un grupo cuyo interés estuviese concentrado únicamente en una buena explotación y que él estuviese siempre expuesto a perder su dinero si se desviaba de ella.

El temor que este grupo pudiera lanzarse en maniobras políticas para obtener ventajas que no son consecuencias de una explotación correcta, no puede existir si se tiene presente que la explotación lucrativa de un ferrocarril está únicamente en atender satisfactoriamente todas las necesidades de los que empleen el ferrocarril, siempre que estas necesidades sean económicamente atendibles en el momento que deseen ser satisfechas. Reconocida la verdad de esto se desprende que el interés del grupo explotador estará en evitar toda ingerencia política, pues ella significaría para él la ruptura de la disciplina en su personal.

Por otra parte, el establecimiento en las convenciones que ligen al grupo con el Estado de cláusulas tales como el plazo de transporte, publicación amplia de las tarifas y otras más, establecen la absoluta independencia entre el ferrocarril y las personas que lo usan, destruyendo así toda posibilidad de una presión política del ferrocarril en el público.

No hay chileno que no conozca detalladamente las causas que tienen a los ferrocarriles en la postración. Saben que les falta material, que están atrasados en sus reparaciones y obras nuevas y saben que la administración fiscal no sirve. Cada vez que las Sociedades agrícolas o industriales se han reunido para tratar del asunto de los ferrocarriles han elevado largas y detalladas notas al Gobierno y a los ferrocarriles haciéndoles ver las consecuencias del mal estado de los ferrocarriles en los intereses que ellos representan. Los ferrocarriles han contestado siempre que harán lo posible por remediar esta situación y la cuestión ha quedado así terminada. Hace por lo menos 20 años que esto se repite sin la menor variación.

Con los ojos fijos en el Estado esperamos que algún día haga el milagro de enderezar los ferrocarriles y nuestro fanatismo en el diós Estado es tal que nos impide ver que si hay alguien o algo en Chile incapaz de mejorar los ferrocarriles es el mismo

Estado. No desconozco que el Estado es capaz de comprar carros y locomotoras, de arreglar sus líneas y de tener todos los adelantos modernos; pero de lo que estoy cierto es de su incapacidad para mantener los ferrocarriles en una situación de eficiencia que dure unos pocos años. Pasado este tiempo volverán los ferrocarriles a ser el desastre de las finanzas nacionales.

Sé que la historia de los pueblos, de sus éxitos y de sus desastres, de sus progresos y de sus retrocesos se encuentra en las creencias que guían inconscientemente los actos de esos pueblos y que forman el sub-stratum de las ideas de sus hombres. Nosotros tenemos la creencia en el Dios-Estado; de él esperamos todo y a él encomendamos todo. Nuestra personalidad desaparece ante él y renunciamos a nuestras fuerzas individuales esperando de él todo lo que deseamos. Sé también que el único elemento eficaz de lucha contra las creencias es la acción del tiempo. El tiempo y la experiencia han convencido ya a unos pocos hombres ilustrados que los ferrocarriles se mejorarían si se sacaran del poder del Estado y se entregasen a la iniciativa particular. Pero estos pocos hombres tienen que vencer la creencia de toda la nación si quieren ver sus deseos realizados.

Por eso creo que para mejorar los ferrocarriles hay que empezar por atacar nuestras fuertes creencias en el Dios-Estado, y con este fin es necesario pedir el concurso de las grandes actividades nacionales. Propongo para esto que el Instituto de Ingenieros se dirija a las organizaciones agrícolas, industriales y comerciales y solicite de ellas reuniones para tratar la cuestión ferroviaria y envíe a esas reuniones ingenieros del Instituto que expongan claramente las causas del desastre actual en los ferrocarriles y demuestren que el único medio está en abandonar la creencia en el Estado y acudir a la iniciativa particular.

Reconozco que la tarea es larga y difícil, pero creo que es la única que puede dar resultados prácticos.