

EL SERVICIO DE FERROCARRILES PARA SANTIAGO

La discusión habida en la Cámara de Diputados sobre el estado en que se encuentra, y ha encontrado, la ciudad de Santiago, viene á llamar la atención sobre el servicio general de aseo dentro de ella, y á lo que con ello está íntimamente relacionado como el servicio de acarreo.

La ciudad de Santiago, se puede decir, sin equivocarse, que está muy mal servida en esta materia, y las razones que hay para decirlo no son difíciles de entrever.

El movimiento de la ciudad puede clasificarse en cuatro especies, fáciles de distinguir, y son: 1.^o *El de abastecimiento*, producido por las carretas y carretones que llevan las mercaderías y artículos de consumo de los límites de la ciudad al centro; 2.^o *El interior* de tranvías, coches, carretones livianos, carretelas, etc.... 3.^o *El de aseo* que sirve para conducir fuera de la ciudad los desperdicios y basuras; y 4.^o *El de tránsito* ó sea de, las mercaderías ó artículos de consumo que atraviesa la ciudad por necesidad ó por encontrar en sus calles un buen piso.

En una ciudad tan extensa con nuestra capital se hace sentir en sus efectos, más que en cualquiera otra, la necesidad de establecer un buen servicio para el acarreo.

En efecto, cualquier movimiento que deba ejecutarse obliga á los vehículos á recorrer distancias de consideración que hacen subir el precio de transporte y producir un mayor desgaste en el pavimento de las calles.

Hasta qué punto sea esto digno de consideración, es difícil averiguarlo, pero, hay en Santiago y en sus alrededores numerosísimas personas que pueden expresar cuánto les cuesta el costo de acarreo, y puede la Municipalidad decir cuánto gasta anualmente en la conservación del pavimento.

En el tonelaje diario que se moviliza debe haber, sin duda, una diferencia enorme entre el actual servicio y uno nuevo que viniera á hacerse por un ferrocarril de circunvalación, por ejemplo, diferencia que es á pura pérdida para el país por cuanto ocupa exágeradas fuerzas vitales en un servicio que sería más reducido, diferencia que traducida en dinero puede representar una economía de consideración que harto necesitamos.

Estudiadas las cuatro especies de movimiento que existen en toda ciudad populosa y aplicado su estudio á Santiago se llegaría á deducir que la ciudad necesita: 1.º una estación de los Ferrocarriles del Estado en cada uno de sus puntos cardinales, porque de este modo se reduce parte del movimiento de abastecimiento y en todo, el movimiento de tránsito; y 2.º un camino de circunvalación con sus ramificaciones á los suburbios y alrededores para facilitar el movimiento de aseo é interior de la ciudad, y si es posible el de abastecimiento.

Lo primero es evidente y no hay mucho que discurrir para evidenciarlo.

Lo segundo necesita algunas esplicaciones.

De Santiago hasta cuatro leguas á su alrededor, y en su circunsferencia misma, existen hoy, y existirán siempre, servicios de acarreo de consideración. Los materiales para edificios: el adobe, el ladrillo, la piedra, la arena, la tierra para enlucido; los artículos alimenticios: la chacarería, la fruta, la verdura; el forrage: pasto verde, paja, pasto aprensado, etc., son producciones que representan un fuerte movimiento y que por las distancias de que se traen se recargan en su precio.

De estos artículos no todos recorren gran distancia en la ciu-

dad, pero los alimenticios generalmente llegan al Mercado Central.

Con todo, si uno y otro fuera posible traerlos desde lejos por medio de ferrocarriles económicos y á precios módicos de transporte habría evidente ventaja en hacerlo, entregándolos á los alrededores de la ciudad para ser en seguida repartidos por carretones livianos en los centros de consumo.

En cuanto al aseo presentarían ellos ventajas de consideración.

Las materias que una ciudad desperdicia son objetos que tienen una utilidad que no la podremos negar: los trapos viejos y papeles para tabajar el papel y el cartón, el huano para quemar ladrillos, las cáscaras y hojas para abono, las latas, cajas de conservas, etc., para las fundiciones, etc.,... objetos que si es menester recojerlos de casa en casa no pueden ser solicitados, lo serán si se obtienen en grandes cantidades.

Hoy día todo esto es votado al río, ó muy cerca de la ciudad con detrimento de sus condiciones higiénicas. Con un ferrocarril de circunvalación y con ramales á los afuera de la ciudad, se podría, no sólo llevarlos lejos, sino aun aprovecharlos en usos industriales.

Fuera de esto es necesario considerar que en Santiago se sostienen hoy, quizás, 12,000 animales, cuya defecación se ve obligado el propietario á votar y que su conveniencia lo lleva á hacerlo lo más cerca posible con perjuicio para la ciudad. Un ferrocarril de circunvalación que tuviera la servidumbre de recojer las basuras y desperdicios de la capital en el Camino de Cintura y de sacarlos ántes de las siete de la mañana llevándolos á buena distancia prestaría, sin duda, servicios de importancia á la ciudad.

El movimiento mismo de la ciudad, tanto de pasajeros como de carga recibiría mejoras innegables con un ferrocarril de circunvalación.

En los días de gran movimiento á lugares como el Cementerio, el Parque, el Club Hípico, el Matadero, la Estación, etc., permitiría el transporte rápido, en grandes masas, de las gentes que vive á extremos del punto de atracción, dando de este modo facilidades para hacerlo.

La carga misma de poco precio y de mucho peso tendría también ventajas para adoptar el ferrocarril de circunvalación para acercarse á su destino, así la harina de los molinos y la piedra del cerro de San Cristóbal es muy posible se transportaran al rededor de la ciudad aprovechando este servicio en lugar de atravesar la ciudad para ir al otro extremo.

Estas observaciones predisponen el ánimo para aceptar como de gran conveniencia local la realización de las ideas generales de servir el movimiento de la capital por medio de ferrocarriles.

¿Es hoy realizable esto?

Sin duda que la situación financiera es desfavorable, pero, no es esto un obstáculo insuperable si se considera y estudia lo que es necesario hacer para mejorarla.

La administración pasada nos ha dejado, ó más bien, ha dejado cansado al país con proyectos y con la monomanía del progreso del país establecido, á troche y moche, sin estudios ni bases serias; pero, es necesario reconocer, aunque ello sea un hecho, que las ideas en sí no son malas sino que lo que es malo es el procedimiento que se adoptó para realizarlas, que sin duda fué debido á fines políticos que bajo su amparo se perseguían.

De modo que si tomamos como base, para pedir la realización de estas obras, la necesidad de mejorar las condiciones de acarreo en la ciudad y sus alrededores, como lo pedimos para el país en general en bien de la economía pública y privada, esperamos que no se presente como argumento en su contra lo acontecido en la pasada administración.

Sociedades ficticias, contratistas sin capital, contratistas sin

conocimiento ni experiencia no podían llevar á cabo obras sin planos ni estudios serios,—como he tenido ocasión de comprobarlo en el ferrocarril del Huasco en el que sirvieron de base al contrato planos que tenían un error de nivelación de 60 metros en 15 kilómetros de distancia y que temo hayan viajado como testigos de la seriedad y bondad de fondo de los negocios públicos de Chile.

Necesariamente la realización de obras de gran aliento y que necesiten fuerte capital tienen hoy día que sufrir las consecuencias de la situación creada por la pasada administración; pero, no es ello motivo para que se le dejen de mano cuando en si representan un verdadero adelanto y una evidente economía: la solución de un proyecto de esta naturaleza hecha despues de un estudio serio y con bases sólidas y realizada la obra con firmeza y decisión lejos de perjudicarnos levantaría altamente el crédito del país.

Y es en esto en lo que sin duda estriba nuestro mejoramiento financiero: apliquemos el estudio á nuestros problemas, decidamos su solución cuando se ha probado la bondad de fondo del estudio y realizémoslo cuando se haya evidenciado su conveniencia y utilidad y tendremos levantado el crédito.

Se presenta como gran obstáculo para estas obras la cuestión capital.

Es un hecho que en el país hay poco dinero sobrante, que todos son relativamente pobres porque no hay persona que lo tenga y mucho más desde que el capital encuentra espléndidas colocaciones en las letras hipotecarias cuya garantía es, si se quiere, hasta judaica siendo subido el interés.

En esta situación es enteramente imposible conseguir el capital nacional para llevar á cabo las obras de gran aliento cuya renta no sea verdaderamente exorbitante.

Pero también es un hecho, para los que siguen la marcha de los acontecimientos del país, que si las iniciativas públicas y pri-

vadas no emprenden seriamente las obras que representan verdaderos adelantos y que significan mejoramiento de las industrias tendremos necesariamente que quedarnos atrás, y muy atrás, en la lucha internacional industrial que hoy agita, y que siempre agitará á la humanidad.

Y en países como el nuestro en que las clases predominantes tienen, ó poseen vivir dominada con la idea de la ignorancia general del país y de su escaso espíritu de progreso, es lo más natural suponer, si es que no es su ánimo el aprovecharse de su situación favorable para beneficiarse personalmente, el tomar la iniciativa en las obras de gran aliento que signifiquen adelanto y economía.

Porque, desde que tácitamente les ha entregado el país el gobierno de los negocios públicos, confiado se puede decir en las cualidades revelantes que ha visto en general en esas clases y muy en especial en los que en ellas ha elegido para el gobierno, es natural que de su parte nazcan las ideas que estudiadas y realizadas produzcan en el país las mejoras y beneficios que de ellas es posible esperar.

Pues bien, si la iniciativa de las grandes obras debe tener su origen en los elementos que cuentan con los recursos necesarios para realizarlas y de ellos no sale ¿es posible que el país se estacione ó retroceda en su desarrollo porque el capital nacional se retrae para llevar á cabo las empresas de gran aliento y de evidente conveniencia?

El hombre amante de su patria y conocedor de su riqueza y poder responderá que no es posible entregarse sencillamente á los recelos ó desconfianzas de nuestros capitales y que, lejos de eso, es necesario arbitrarse algún procedimiento para que vengán otros capitales á usufructuar lo que ellos no quieren ó no les conviene.

Se argumentará que el crédito de Chile está muy carcomido para pensar en entrar en obras que en él estén basadas; pero,

para los que conocen las causas del descrédito de Chile, no es argumento que tenga un valor decisivo por cuanto haciendo desaparecer esas causas necesariamente tendrá que desaparecer el descrédito.

Así, cuando se vió triunfante en Chile la revolución hecha en nombre de grandes principios y que se creyó que el país se regeneraría de sus malos hábitos tuvimos un cambio de 22 peniques y los bonos de la deuda de nuestro gobierno se cotizaron á precios muy cerca de la par; y esto es muy posible esplicárselo porque se creía sinceramente en un cambio de frente de los hombres y de las instituciones en el sentido de consolidar el desarrollo tranquilo y bien entendido del país.

Sin embargo, se ha notado desde algún tiempo el predominio de la escuela que quiere á toda costa olvidar que si formamos una nación es única y exclusivamente para defender nuestros intereses generales y comunes por medio de la unión, protegiéndonos mutuamente en todo aquello que no signifique perjuicios para la comunidad: pero, también se ha notado que día á día ha ido decayendo nuestro crédito hasta colocar el cambio á $13\frac{1}{2}$ peniques y el tipo de los bonos de nuestra deuda á 74%.

Esta diferencia de crédito no es hijo sino de las ideas que han querido hacerse campo y de nuestros antiguos hábitos que desgraciadamente van apareciendo.

En el fondo el cambio viene á ser hoy el barómetro que marca el grado de bondad de las ideas y de los procedimientos que dominan, y aunque lento y á veces tardío, por fortuna es al fin un guía.

Estas disertaciones están encaminadas á llamar la atención y hacer ver las inconveniencias del abandono de las ideas protectionistas del Estado que parece aceptar la escuela económica que quiere llevarnos al régimen metálico por el sistema de las *economías absolutas*, y la necesidad de establecer la protección

del Estado para obras como la de los ferrocarriles de servicio de la ciudad, y del departamento de Santiago si se quiere.

Es curioso recordar en estos tiempos como el sabio y progresista gobierno de don Manuel Montt tuvo la audacia de comprometer la firma del Estado en ferrocarriles como los que inició y mucho más aún de aceptar que el Fisco entrara de accionista en esas obras. El señor Montt comprendía perfectamente que el país no podía quedar atrás en el desarrollo industrial del universo, sin que perdiera enormemente, y aunque hubiera que invertir en ellos un valor mayor que la entrada anual del Gobierno, propuso la inversión porque era ella de aquellas necesidades que no podía dejar de aceptar un espíritu ilustrado y patriota.

Hoy estamos lo mismo. Es una necesidad levantar nuestra industria, proteger la que necesita protección, iniciar bajo el amparo del Estado la que cuenta en el país con fuerzas suficientes: y esto por la sencillísima razón de que lo que nos agobia es la plétora de producción extranjera, el hábito adquirido de adoptar lo que el progreso nos muestra como apto de hacer más llevadera la vida y lo escaso y costoso de nuestra producción.

Y si las dos primeras causas es difícil extinguirlas, y aún moderarlas, para mejorar nuestra situación no nos queda más que apelar al recurso de aumentar y abaratar nuestra producción.

La primera base de esta medida está, sin duda, en el mejorar miento de la industria de transporte hacia la que hay que atraer los capitales, ya sean nacionales ó extranjeros.

Mas como se ve que esto no sucede, corresponde necesariamente al Gobierno y al Congreso formar la corriente en ese sentido por medios artificiales, si se quiere, que si no son los mejores, no por eso son malos.

Se dice hoy día que el Estado no puede acometer la construcción de ferrocarriles porque no tiene fondos con que hacer-

los, por cuanto la ley de conversión le obliga á acaparar en arcas fiscales los que necesita para retirar el papel-moneda cuando el cambio llegue á 24 peniques; pero esto no quiere decir que por iniciativa del Estado sea el único medio de realizar ferrocarriles.

Basta considerar que el uso de estas obras no es gratuito para el público y que habrá muchos casos en que el saldo líquido de estas empresas puede ser superior al interés de los capitales que demande su construcción; y en estos casos ¿sería medida vituperable que el Estado, por ejemplo, garantizase un 6 por ciento á los capitales que se invirtiesen en ellas con tal de dotar al país de mejoras útiles cuyo servicio costearan los interesados y que las usufructan?

Para espíritus sin ideas preconcebidas lo vituperable estaría en no hacerlas, pero para la escuela de las *economías absolutas* no es ello aceptable.

Concuerdan también á condenar la garantía del Estado para los ferrocarriles los que ven en ello comprometido el crédito del Estado, pero es fácil hacer ver que si es posible que esto suceda *depende ello única y exclusivamente de los directores de la cosa pública*; de modo que no son ellos los que pueden condenar en general la idea misma de la garantía.

En efecto, si es expuesta esta clase de negocios por el abuso que de ella pueda hacerse, preguntaremos: ¿quiénes son los que están llamados á prevenir y aún permitir el abuso? ¿Pueden los que tienen esta misión condenar una buena idea por el abuso que de ella puede hacerse? ¿Pueden aún ahogarla porque álguien más tarde, tomando como antecedente lo ya aceptado, fuere en ello medidas abusivas?

Lo natural es que los que tienen esa misión distingan claramente lo que es bueno de fondo y lo que es abuso; y si son buenos administradores de lo que se les ha confiado, acepten sencillamente lo uno como combatan enérgicamente lo otro.

De este modo, el que teniendo en sus manos los medios de

distinguir lo bueno de lo malo é independencia y voluntad para aceptar lo primero, condena una buena idea por el abuso que de ella pueda hacerse, simplemente manifiesta que no es apto para la misión que se le ha confiado.

Y si, por último, se llegara á abusar más tarde, ¿es posible creer que los buenos ó malos antecedentes influyan en el ánimo de los que pueden abusar para no hacerlo? Lo natural es que poca importancia les dan porque la facultad de poder significa sencillamente una preponderancia del que lo tiene, sea ella obra de una superioridad intrínseca, sea ella de una cualidad negativa del medio sobre que ejerse el imperio y que de todos modos impera.

Así, supongamos hoy que los *directores de la cosa pública*, por razones de cualquier orden, condenen la garantía del 6 por ciento para ferrocarriles que puedan ganar ese ó mayor interés, ¿impedirían con esta determinación que más tarde, corrompiéndose el país, un partido político dominante diera una garantía del 7 por ciento á todo ferrocarril que se construyera? Si la acción de ellos hoy día estuviera encaminada á negar la garantía porque podía abusarse más tarde, sólo vendrían á pretender su predominio en las generaciones futuras, cuya cultura y moralidad nos es enteramente difícil de prever, y para las que, quizás, sea hasta desconocida la acción de los directores de hoy día, siendo de este modo enteramente inútil el que se abandone lo bueno por el temor al abuso.

Queda, pues, que las razones que pueda darse para condenar el que el Estado garantice un interés para los ferrocarriles que pueden producirlo, no están comprendidas en aquellas que combaten la moral, la conveniencia pública y el buen espíritu.

Para que ideas de esta especie se realicen con la decencia que los más sútiles criterios pidan, debe buscarse los procedimientos que permitan creer al Estado que un ferrocarril puede producir lo que él mismo garantiza como producción.

La cosa es sencilla por cuanto el Estado mantiene instituciones que pueden informar, en verdad, con el mejor criterio que tenemos, por cuanto no podemos negar que el Consejo de Obras Públicas reúne en sí lo más selecto que hay en la materia en el país, de modo que por honor al país y á nosotros mismos debemos acatar sus resoluciones como las mejores verdades profesionales que podamos obtener.

De este modo solicitada la garantía para un ferrocarril y dada ella en vista de los informes de la Dirección de Obras Públicas y de las declaraciones del Consejo de Obras Públicas, sin duda, que sería dada solamente en los casos en que ella fuera merecida, sin gravamen para el Estado, con beneficio para el país y sin ningún cargo de conciencia para los timoratos hombres de Estado que tiemblan al abuso y como llave de seguridad para el caso de que caigan en manos de los que lo cultivan.



Me he extendido en la materia de la garantía porque es la base del proyecto que formula para dotar á Santiago, y al departamento, con un servicio de ferrocarriles, y como este sistema de protección está tan condenado por lo que pasa en la República Argentina es menester, para no dar mal nacimiento al proyecto, establecer lo malo y el origen de lo malo que puede tener.

El proyecto mismo es que el Estado garantice el 6% de los capitales que se inviertan: 1.º en construir un ferrocarril de circunvalación en Santiago que tenga las siguientes estaciones: el Matadero, Providencia, Cementerio y Mercado Central, y que esté en relación con los ferrocarriles del Estado; y 2.º un ferrocarril de cintura de vía de un metro que siga al Camino de Cintura con paradero de kilómetro en kilómetro, y que tenga los siguientes ramales: al Peñón, á Ñuñoa y Apoquindo, á San Bernardo, á Maipú, á Pudahuel, á Quilicura, pasando por Renca

y á Conchalí y Colina; este ferrocarril deberá establecer mercados en los alrededores de Santiago y solares en que recibir los desperdicios y basuras que deberá sacar á la hora que la Municipalidad de Santiago le indique y llevarlos á 10 kilómetros de distancia.

Se pedirán proposiciones públicas para realizar estas obras, debiendo ser acompañadas:

- 1.º De un plano y perfil á escala de $\frac{1}{5000}$ del proyecto que se propone realizar;
- 2.º De una garantía de \$ 50,000;
- 3.º De un presupuesto de las obras por las que se pide la garantía;
- 4.º De una memoria explicativa del proyecto y de las condiciones en que se hace.

El Estado dará la concesión al que presente proposiciones menos honorosas y llene mejor con su proyecto los fines que con la construcción de los ferrocarriles se persigue.



Deseando servir al país y sobre todo á la capital, he dado forma tangible á una idea que desde tiempo acaricio y que propongo al estudio de los hombres de Estado y de los que tienen interés en ella para que si es posible sea cuanto antes realizada.

ENRIQUE VERGARA MONTT.