SOLICITUD

Soberano Señor:

Enrique Vergara Montt, ingeniero, á V. S. con el debido respeto digo: que la situación económica por que atraviesa el país obliga á todos los que se interesan en mejorarla, á poner de su parte y en la esfera de su acción, los medios de que se disponen.

Es esta consideración la que me anima á presentarme ante V. S. pidiendo la concesión que en esta solicitud espongo.

Entre las medidas que parece pedir en primer lugar esta situación, es el mejoramiento de las vías de comunicación. Las condiciones de tiempo y economía en el transporte influyen notablemente en el desarrollo de la industria en general, y es necesario colocarlas en su valor mínimo para que ésta aproveche hasta sus menores ventajas.

El Estado ha servido esta necesidad y la sigue sirviendo con la construcción de grandes ferrocarriles que han producido su fruto.

Esta obra, aunque va siendo completa, necesita para llenar su objeto la construcción de ferrocarriles secundarios que con precios económicos y fáciles de transporte lleve la carga y pasajeros de ciertas zonas ya retiradas del ferrocarril central á estaciones determinadas de éste.

Fuera de producir estos ferrocarriles evidentes ventajas al

desarrollo industrial del país, presenta para los ferrocarriles del Estado una conveniencia que es necesario tener presente.

Es sistema obligado por la necesidad el transportar en Chile todos los frutos y materiales en los meses de Noviembre á Abril á los centros de consumo, porque en el resto del año quedan los caminos intraficables i como tal, costosísimo el transporte de lugares distantes del ferrocarril central; esta situación obliga al Estado á dar un fuerte movimiento á sus ferrocarriles en esta época del año y á reducirlo en el resto, y en consecuencia, á aumentar el personal y el material rodante para poder llenar las necesidades.

Los ferrocarriles secundarios, por el hecho de acercarse á las propiedades y asegurarles el mismo precio de transporte y darles facilidad tanto en el invierno como en el verano, permitirían á los productores guardar en sus bodegas sus productos hasta que les convenga remitirlos á los centros consumidores, es decir en los meses de invierno y primavera que es en los que tienen mejores precios.

Es, pues, necesario reconocer la importancia tanto del ferrocarril central como de estos secundarios.

Para que V. S. pueda formar criterio sobre las consideraciones que me mueven á pedir las concesiones que indicará más adelante, voi á exponer en esta solicitud las más importantes de ellas.

Es la primera, la necesidad de que estos ferrocarriles sean económicos.

Esto significa que su trocha y el peso y dimensiones de sus materiales esté en relación con la carga y pasajeros por transportar de manera á obtener un interés remunerador de las sumas invertidas.

Es la segunda que sean construídos por empresas particulares con la protección del Estado.

Aunque hoy día la experiencia adquirida permite esperar

que en la construcción de los ferrocarriles se introducirán los procedimientos que lleven á obtenerlos en las mejores condiciones de ligereza, economía y estabilidad, hay, sin embargo, ventajas en entregar á la iniciativa individual los ferrocarriles secundarios.

Sin duda, que ellas son las que han movido á los gobiernos belga y francés á establecerlos en esta forma y la experiencia ha venido á corroborar la bondad de esta medida.

La ubicación que da generalmente el Estado á sus ferrocarriles no puede ser la que les daría una empresa particular que acepta el desarrollo de su línea hasta límites más apartados, con el objeto de obtener mayor carga y pasajeros.

Debo, en esta situación, sentar el siguiente principio de ubicación de un ferrocarril: el Estado, por el hecho de construirlos para servir á más de los intereses industriales los de la administración del país, señala los puntos en que debe irlo á tomar pasajeros y carga; y una empresa particular lo ubica de manera á establecer sus estaciones en el centro mismo de la producción y del movimiento de pasajeros.

La tercera consideración es que deben ser explotados por empresas particulares con la fiscalización del Estado.

Esto último es muy natural desde que el Estado les presta su protección.

Para comprender las ventajas que produce este sistema de administración en los ferrocarriles secundarios, no tengo más que copiar lo que Mr. Jacqmin, director de la compañia del Este, en Francia, dice en su tratado *Explotación de los ferrocarriles*, que en extracto paso á señalar.

«A pesar de las dificultades que presenta una explotación dividida, nuestra opinión es que una sociedad reducida teniendo únicamente conexión con las grandes compañías para el uso de la estación de bifurcación y para el cambio del material rodante

podrá sacar un rendimiento superior al que la compañía pudiera obtener.

«Y esto porque el público será menos exigente y no pedirá un servicio nocturno que obliga á aumentar el sueldo de los empleados ó duplicar su número; no pedirá tampoco mayor servicio el día Domingo y de fiesta, que obligaría á tener un material rodante que sería inútil en la semana; para las estaciones se contentaría con garitas y la venta de boletos se haría por boleteros ambulantes.

«La explotación con una sola máquina permitiría suprimir el telégrafo y las señales á distancia.

«En fin, las localidades servidas admitirán una tarifa más elevada que las que fijen las grandes campañías, que no son bien conocidas y cuyo poder y riqueza se exageran.

«En Escocia, por ejemplo, los ramales están más económicamente explotados que en Inglaterra, porque no están en manos de las grandes compañías. No tienen estado mayor de empleados superiores y el público está llamado á hacer él mismo una parte del servicio de las estaciones.

«En un camino corto la vigilancia es activa é incesante. El director puede darse cuenta él mismo de todo lo que pasa, y conoce por sus nombres los empleados; está en relación continua y directa con ellos y obtiene de ellos de este modo una mayor suma de trabajo y de celo que por medio de circulares escritas y reglamentos impresos.»

M. C. A. Opermann en su *Tratado completo sobre ferrocarriles económicos*, agrega á éstas las siguientes observaciones;

«Un ramal administrado por una dirección local é independiente, puede ser remunerador; el tráfico se desarrolla gracias á la industria de los directores que residen en la localidad misma y conocen todos sus recursos y todas sus necesidades.

«Este celo ha llegado hasta prestar á los agricultores sacos para el transporte, como ha sucedido en el ferrocarril de Esk-

bank (línea de Edimburgo á Hauik), con el objeto de atraer el movimiento.»

«Esto no puede hacer una gran compañía, porque sus servicios administrativos se complicarían demasiado al hacerla etxensiva á todas las comarcas que recorre el ferrocarril; á más de que es difícil cambiar el modo de ser de los jefes de servicio para prestarse á los usos de los cultivadores y de los negociantes y á estudiar las mil necesidades de los productores.

«Se olvida continuamente el verdadero carácter de un ferrocarril: una vasta casa de comercio que pone á la disposición de los consumidores, á precio fijo y público, dos preciosas mercaderías: la velocidad y la fuerza.»

La cuarta consideración pue debo hacer valer a V. S. es sobre las condiciones de inestabilidad de precio de la moneda nacional y el subido interés comercial.

Lo primero no permite fijar un precio á la obra que piensa construirse, porque las fluctuaciones del cambio, variable constantemente, no lo permite. Así como puede favorecer un cálculo puede también empeorarlo y si esto sucede cuando ya se han efectuado algunos desembolsos, puede acarrear la ruina del empresario.

Lo segundo aleja al capital de estas obras, porque aunque sea posible conseguir un 10% de utilidad, el resultado es inseguro y está sujeto á tantas contingencias que cualquier capitalista no basaría sus cálculos sino en un 7% interés corriente de plaza; con lo que adoptaría con mejor acuerdo, la inversión de sus fondos disponibles en letras hipotecarias.

Ferrocarriles que en Chile produzcan más de un 10% creo difícil se pueda construir sin una tarifa algo elevada y aunque fuera esto posible no es hoy lo que necesita el país.

Fuera de estas consideraciones de trascendencia, puedo hacer a V. S. la experiencia personal que tengo de la dificultad que hay para organizar el capital necesario para estas obras de im

portancia capital hoy día para el mejoramiento de nuestra situación económica.

En vista de lo expuesto, á V. S. suplico se digne concederme autorización para organizar en el país una «*Sociedad Constructora de Ferrocarriles Económicos*», con un capital indefinido, cuyo mínimo sea de quinientos mil pesos, con la facultad de construir ferrocarriles industriales, cuya producción mínima sea un 4 por ciento de los capitales invertidos y con la de emitir bonos garantidos por el Estado por la suma de 500 mil pesos oro, ó 25,000 francos por kilómetro de trocha de un metro; 4,000 pesos oro, 20,000 francos por el 0.75; y 10,000 pesos oro, ó 50,000 francos por cada kilómetro de línea de cremallera.

Esta autorización durará dos años para la formación de la Sociedad.

Los bonos serán emitidos á medida que los ferrocarriles sean entregados al tráfico y desde esta época quedarán garantizando el pago de los intereses y amortizaciones.

La fiscalización del Estado en la construcción y explotación de estos ferrocarriles se hará por medio de los procedimientos que V. S. se digne establecer.

Asimismo pido á V. S. haga extensiva esta facultad á los ferrocarriles que por compra pueda adquirir la Sociedad que pienso formar.

Es gracia, soberano señor.

ENRIQUE VERGARA MONTT.

NOTA.—Por un error se ha omitido decir que los bonos ganan un 5 por ciento de interés y tienen una amortización acumulativa de un uno por ciento.