

LOS FERROCARRILES EN CHILE

OBSERVACIONES Á LA MEMORIA PRESENTADA POR EL SEÑOR DON AGUSTÍN ROSS
Y DOCUMENTOS ANEXOS, PROPONIENDO EL ARRENDAMIENTO DE LAS LÍNEAS
DEL ESTADO.

El honorable señor Ross, Enviado extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Chile en la Gran Bretaña, ha presentado al Supremo Gobierno, una interesante Memoria sobre nuestros ferrocarriles del Estado, acompañada de un notable trabajo hecho por el ingeniero señor Charles Legrand, de los cuales el Instituto tiene conocimiento, gracias á la exquisita cortesía del señor Ross, que ha enriquecido los archivos de nuestra institución con algunos ejemplares de estos trabajos.

Como el tema que trata el honorable señor Ross en su Memoria es de una importancia que no se puede negar, y merece todo estudio, y por otra parte, las apreciaciones hechas por el señor Legrand de nuestra red de líneas férreas, son dignas de anotarse y observarse en algunos puntos, he creído que el Instituto recibiría con gusto un trabajo sobre este tema, y que él sería al mismo tiempo, una prenda más que manifestaría al señor Ross, que no ha pasado desapercibido en nuestra institución su valioso obsequio, y que el Instituto está siempre dispuesto á prestar su contingente, en el examen de las cuestiones de su resorte.

§ I

Para dar más claridad al negociado, y precisar más cada uno de los puntos que deseo observar, sin introducir confusiones que serían molestas, voy á dividir mi trabajo en varios párrafos tocando los puntos siguientes:

- 1.º Observaciones generales sobre las empresas de ferrocarriles, consideradas como empresas de acarreo.
- 2.º Debe ó no arrendarse la explotación de los ferrocarriles del Estado.

3.º Observaciones al trabajo del señor Legrand. Red general de las líneas férreas chilenas.

Antes de entrar en materia, me voy á permitir hacer una observación que me parece oportuna. En el presente trabajo no he tomado absolutamente en cuenta los informes del ingeniero señor Mamby, no porque lo crea desprovistos de méritos, sino porque ellos no harían más que perturbarnos, puesto que no se refieren á ninguna circunstancia general; y muy por el contrario, fueron presentados y elaborados, en virtud de circunstancias muy especiales y *á petición de la compañía que en estos últimos años ha emprendido la construcción de las líneas nuevas*. Refiérense por consiguiente, sus observaciones á otro orden de ideas que al estudio general del negociado, y más aún, el estado de los trabajos de estas mismas líneas, ha cambiado completamente desde la época en que el señor Mamby presentó su estudio á los agentes de la compañía constructora á la fecha.

No pasa otro tanto con el notable trabajo del ingeniero señor Legrand, el cual no tomando en cuenta, ni la compañía constructora ni los trabajos ejecutados hace sus observaciones y sus cálculos minuciosos, de una manera absoluta y general descendiendo hasta en los más mínimos detalles de formación de los precios unitarios de realización de las obras; y sus observaciones son también de carácter general y las únicas que pueden caber en estudios como el que el señor Ross nos ha presentado.

§ II

OBSERVACIONES GENERALES SOBRE LAS EMPRESAS DE FERROCARRILES CONSIDERADAS COMO EMPRESAS DE ACARREO.

Mientras los acarreos de mercaderías y transporte de pasajeros sean efectuados por cabalgaduras ó cualquier clase de vehículos por tracción animal, se ha hecho siempre por cuenta y riesgo de empresas particulares; el rol del Estado, de las comunas ó de cualquiera autoridad local, en tales casos, se ha limitado pura y exclusivamente á dar las reglas de policía general, para poner á salvo los derechos, tanto de las empresas como de los remitentes, y ayudar al arreglo de las calzadas de los caminos cuando ellos eran de verdadero interés público.

Y la razón de este estado de cosas es muy natural; con muy pocos elementos y con muy poco capital se constituían empresas de trasportes, que, haciéndose competencia una con otras, daban por resultado el flete mínimo para la mayor distancia. Más aún, cualquier particular ó industrial, con poco costo se proporcionaba sus propios elementos de acarreo ó transporte en las condiciones más adecuadas para sus necesidades ó para su comunidad personal. No se puede

concebir monopolio en esta clase de empresas: no se concebiría tampoco que ellas necesiten el auxilio de la comunidad ó del Estado para su subsistencia.

Las empresas de transporte por vías fluviales ó marítimas, se han desarrollado poco á poco, á medidas que las condiciones del régimen de los ríos ó canales ejecutados han ido poniendo en comunicación entre sí los diversos centros de producción con los puertos; pero tampoco esta clase de acarreo se ha ejecutado por empresas monopolizadoras del servicio tal ó cual, sino por diferentes competidores que, sometiéndose en todo y por todo á los reglamentos de policía que resguardan el tráfico y á las contribuciones que estipulan estos mismos reglamentos, se hacen franca y mutua competencia entre sí. Pudiendo en este caso, como en el de transporte por vías carreteras, los particulares ó industriales tienen sus elementos propios y adecuados para sus servicios, invirtiendo en ellos pocos capitales é independizándose de todo empresario, si las exigencias de ellos son contrarias á sus intereses.

Las comunas, los departamentos, las provincias y el Estado, han tenido casi siempre una franca intervención en los gastos que ha habido que hacer para mejorar las vías fluviales; pero no han tratado jamás de monopolizar su explotación, ni de garantizarla, ni mucho menos formar empresas explotadoras de estas vías con carácter comunal ó como servicio del Estado.

En estos casos la explotación es libre y se reembolsan los intereses y amortizan los capitales que la comunidad ó el Estado ha invertido con las patentes ó contribuciones que se cobran á las embarcaciones que usan los canales, etc.

La vía marítima ha sido siempre explotada por empresas particulares ó por la industria privada y el Estado sólo subvenciona, ó más bien dicho, paga á ciertas compañías, sus servicios internacionales como la conducción de la correspondencia, etc., etc., sin que jamás se haya pensado hacer al Estado explotador de una empresa semejante ó salir garante de los intereses que deben ganar los capitales que la iniciativa privada quiera invertir en compañías de vapores ó buques mercantes.

Sin embargo, es uno de los ramos en el cual los Estados han gastado y gastan constantemente sumas cuantiosísimas. Las mejoras de los puertos, de los embarcaderos marítimos, construcciones de faros, balizajes de puntos de difícil travesía, etc., son siempre obras que ocasionan fuertes desembolsos, y sólo se recuperan sus gastos con el aumento de la riqueza nacional que así se consigue, con los derechos de puerto, de faros, muellajes, etc.

Llegamos por fin á las empresas de acarreo por ferrocarril (no me refiero por cierto á los tranvías ó líneas enteramente industriales) el problema cambia por completo, por cuanto las construcciones naturales de esta clase de vías de transporte, traen *como consecuencia el monopolio del transporte para las empresas que*

las exploten. Y la razón es muy natural. Los gastos de primera instalación de esta clase de vías de comunicación son realmente excesivos comparándolos con cualquiera otra: los gastos que ocasionan el aprovisionamiento del material rodante representa siempre un tanto por ciento muy notable de los capitales necesarios para servir la explotación. La clase de vehículos que pueden circular por estas vías, por sus condiciones especiales, no pueden circular por otras vías y no permite que los particulares se proporcionen, á poco costo, un número de vehículos para sus propios acarreos: más aún, suponiendo que empresas industriales, como que las hay, se procuren equipo propio; para armonizar la marcha de este equipo y no perturbar la circulación en la vía ocasionando retardos injustificados, ó disputas interminables de preferencia para el tránsito, etc., etc., este equipo tiene que ser gobernado y dirigido, mientras esté en circulación, por una sola mano: así es que el industrial, aun haciendo el sacrificio de tener equipo propio, no puede explotar personalmente ó gobernar su equipo á su voluntad.

Como decía al principio, *el monopolio de la explotación se impone por la naturaleza misma de la vía.* No es posible pensar en que se establezca la concurrencia comercial, construyendo vías paralelas o similares que unan unos mismos puntos de producción ó de consumo entre sí. La práctica ya ha demostrado claramente que, cuando se ha recurrido á esta solución, todo lo que se ha conseguido, es la guerra de tarifas al principio, entre las dos empresas explotadoras, para llegar después, ó á la muerte ó disolución de una de las compañías absorbida por la otra, ó bien, á una inteligencia entre ambas que tiene por resultado establecer tarifas comunes, lo que viene á constituir un *monopolio dual*. Los trasportes en estos casos, teniendo que producir los intereses y amortizaciones de una doble construcción, tienen que efectuarse con tarifas más altas que las necesarias, si no se hubieran construído dos vías paralelas ó similares.

Tal es el carácter especial de las líneas férreas consideradas como empresas de acarreos: *ellas constituyen un monopolio.* Ahora necesitándose casi siempre para la construcción de esta clase de vías fuertes desembolsos de primera instalación, y sirviendo ellas de verdadero lazo de unión comercial entre los diversos puntos de un mismo país ó internacionales, es lógico que las comunas, los departamentos ó el Estado no omitan sacrificios para auxiliarlas, ó emprendan su construcción directamente cuando ellas son de verdadero interés general. Y como lo hemos manifestado, constituyendo la explotación de estas líneas un verdadero *monopolio* para el que las explote, y los *monopolios* no pudiendo quedar á merced de explotadores audaces que impusieran condiciones usureras al comercio ó á la industria se *hace necesaria ó forzosa la intervención del Estado en la explotación de las líneas férreas en resguardo de los intereses generales del país ó de las regiones que se quieren favorecer con ellas.*

Con la exposición anterior creo haber demostrado y justificado la intervención del Estado en la explotación de las líneas férreas: reconocida esta necesidad, son tres los caminos que racionalmente se ofrecen para ejercerla.

1.^o *El Estado es constructor y explotador* (sistema usado hasta ahora casi generalmente entre nosotros).

2.^o *El Estado construye las líneas y las hace explotar*: por compañías ó particulares con las condiciones que él estipule.

3.^o El Estado se descarga de la construcción y explotación en favor de un concesionario, según una serie de condiciones que se estipulan en leyes especiales para cada caso.

Como nosotros tenemos ya construída con fondos nacionales nuestra gran línea central, *siendo el Estado el explotador*, el honorable señor Ross, nos propone ahora la adopción del segundo sistema, es decir, *construir y hacer explotar* fijando el Estado sus condiciones, etc., etc.

§ III

DEBE Ó NO ARRENDARSE LA EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

El honorable señor Ross, tomando la estadística de nuestros ferrocarriles del Estado, hace notar que, aunque el tráfico ha ido progresivamente aumentando desde el año 1881 hasta 1890, los gastos de la explotación, han ido consumiendo en el servicio, desde un 52.1 % de las entradas brutas de la empresa hasta el 82% en 1890, lo que á su juicio pone de manifiesto la mala administración de estas líneas, puesto que, en todos los países europeos ó americanos, dicha proporción, en las líneas explotadas por compañías ó por el Estado, no absorben más de un 52 á un 70% de las entradas brutas de la explotación. Esta, según he creído entender, es la base de todas las consideraciones que el señor Ross enumera para pedir que entreguemos nuestras líneas férreas del Estado á una compañía ó compañías que, *con la garantía fiscal*, encuentre los capitales necesarios, para concluir nuestros ferrocarriles en construcción y *explota toda la red*.

Desde luego, antes de entrar en los detalles, no creo se pueda tachar de mala administración la de nuestros ferrocarriles, por el solo hecho de haber absorbido en sus gastos el 82% de sus entradas brutas, sin estudiar con la ayuda de la misma estadística, las razones de este hecho. La desproporcion que apunta el señor Ross bien puede ser ocasionada por las mismas exigencias del Estado para atender otros servicios públicos, y en tal caso no cabe reproche para la administración. Es notorio, que durante los años de 1889 y 1890 en los cuales según las

estadísticas aparece la explotación absorbiendo un 85.7 y un 82% de las entradas de la línea; el Estado tenía contratadas construcciones valiosas como escuelas, liceos, cárceles, intendencias y siete líneas férreas, y que *por desgracia, entre las cláusulas de esos contratos aparecen los fletes libres de los materiales, y que han recorrido, más de una vez, de Valparaíso á Victoria por nuestras líneas férreas?* ¿Cómo entonces se quiere exigir fuertes entradas á una empresa explotadora, si se le obliga á distraer gran parte de su equipo en acarreos que para ella son realmente improductivos? Ahora: ¿ha perdido el Estado con ésto? Quizá no mucho, porque ha abaratado en proporción el costo de los edificios que construía con materiales conducidos libres de fletes, y sólo un examen muy detallado de estadísticas nos diría la realidad; pero si no podemos dudar que por prolijo que sea este examen será deficiente por cuanto, semejante medida, por mucha vigilancia que hayan tenido los administradores en estos acarreos libres, debe haber ocasionado abusos de todas clases. Por eso constantemente, los administradores de nuestros ferrocarriles del Estado, han protestado de estas franquicias de fletes y es muy preferible, que el valor de las construcciones se aumente aparentemente no dando franquicias, haciendo pagar á los empresarios ó concesionarios todos sus fletes. En este ramo pasa otro tanto que con las franquicias y liberaciones de derechos de aduana: esas concesiones, estimulan al concesionario ó sus agentes para burlar la vigilancia de la administración y entran libres de derechos más materiales que los que corresponden.

Ahora, si examinamos más detalladamente los mismos datos que nos da el señor Ross, vemos que, durante los años 1881 á 1884, fecha en que se organizó la nueva administración de nuestros ferrocarriles del Estado, la explotación sólo absorbía el 52.1 al 52.3% de sus entradas brutas, por consiguiente, si se toma *este solo dato*, como norma para juzgar de una administración, tenemos que confesar que no era mala, y que no dejaba que desear, puesto que, en las demás partes del mundo *no se conseguía más*.

Ya el año 1885 vemos aparecer la cifra de 62.5 % como proporción entre las entradas brutas y los gastos de la explotación ¿podríamos concluir de ahí que la nueva administración se inició mal? Evidentemente que no. La nueva administración de los ferrocarriles del Estado que creó la ley del 84, se inició mejorando la vía permanente, construyendo puentes definitivos en los ríos caudalosos, construyendo estaciones adecuadas al desarrollo que había tomado la misma explotación; es decir, invirtiendo *más capital*, en la seguridad del acarreo y mejoras del servicio, disminuyó con esto sus entradas, no hay duda, las cifras lo dicen ¿pero fué éste un error? yo no me atrevo á creerlo, quizá ha sido un sacrificio para corregir un error anterior, como lo expondremos más adelante. Nosotros construimos nuestras líneas muy á la ligera, y después las abandonamos así mismo: sólo

las secciones de Santiago á Valparaíso y Santiago á Rancagua, se construyeron desde un principio de una manera estable, y ellas siempre han pagado sus gastos.

Siguiendo los datos apuntados por el señor Ross, vemos aumentar la cifra del tanto por ciento absorbido por la explotación desde el año 1886 á 1890; pero no debemos olvidar tampoco que, siguiendo la administración de los ferrocarriles del Estado en su laudable tarea de *mejorar la seguridad de la vía permanente*, con construcciones ajustadas á las reglas del arte; y por consiguiente *aumentando el capital*, debía por este motivo disminuir un tanto el rendimiento, y por otra parte, el Estado fué aumentando sus exigencias de acarreo libres, ó servicios de trenes de *orden general* que no son, por consiguiente, *los que costean sus gastos en todas ocasiones*, y que ya el año 1888, *cuando se firmó el contrato Lord*, principia la fuerte depresión de la producción *más allá de lo admisible normalmente*, es decir, que la explotación absorbió, ya el 76.5 % de las entradas el año 1888 y el 85.7 % el año 1889, el 82 % el año 1890, en plena vigencia del contrato Lord *con sus franquicias de acarreos libres de toda naturaleza* y del gran desarrollo dado á las construcciones públicas, lo que hacía aún aumentar más los acarreos improductivos. Si ya de por sí, con las construcciones *destinadas á mejorar la vía permanente* y reproductivas, puesto que *son aumento de capital*, los gastos tenían que absorber el 60.5 % de las entradas ¿qué de raro tiene que esta proporción aumentase hasta la enorme cifra de 85.5 % con las exigencias que el mismo Estado puso á la explotación? ¿cómo extrañar entonces que se haya salido de las cifras normales del 52 al 70 %?

Por lo espuesto se verá que, por muy interesantes que sean los datos que nos da el señor Ross, no podemos condenar nuestra administración de los ferrocarriles del Estado; y cómo los datos estadísticos que he podido tener á la mano y que se encuentran publicados, son muy deficientes, para seguirlos en todos sus detalles, que es lo primero que se impone para que con conocimiento de causa se pueda dar una opinión sobre las combinaciones que propone el señor Ross, sería muy de desear que antes que se tome una resolución sobre este negociado, se estudien detalladamente los motivos y diversas causas que desde 1884 para adelante, han ocasionado el aumento de gastos de la empresa de los ferrocarriles del Estado hasta llegar á la excesiva proporción del 85.7 por ciento de las entradas brutas. Después que tengamos este estudio, entonces nos pronunciaremos sobre el mejor sistema que nos conviene adoptar para la explotación de los ferrocarriles del Estado.

Supongamos que, como no lo dudo, se puedan corregir ventajosamente los males que ocasionan esta lamentable desproporción entre los gastos y las entradas, y llegar á la cifra normal de 52 á 53 por ciento ¿qué interés tendríamos en-

tonces en arrendar nuestras líneas? desde que una empresa particular no las explotaría mejor; y si perderíamos, y no poco, nuestra libertad absoluta de acción.

Creo pues que, para solucionar esta cuestión con pleno conocimiento de causa, se impone la necesidad de nombrar una comisión que estudie detalladamente los hechos que han traído como consecuencia esta desproporción fuera de lo normal que se ha notado en estos últimos años, entre los gastos y las entradas de las líneas férreas: si estos hechos han sido provocados por vacíos administrativos ellos se pueden corregir también de la misma manera, y depuraremos la administración de malas prácticas: si ellos son provocados por defectos de la nueva ley, se pondrá eficazmente el dedo sobre la llaga enmendándola, y es indudable que debemos adoptar estos caminos, antes que cualquier otro y sólo llegar al arrendamiento, cuando estemos convencidos que no podemos beneficiarnos de una manera ventajosa por otros medios.

No entraré á considerar ninguna otra de las observaciones que hace el señor Ross, por que, como lo he dicho ántes, la base del negociado depende de lo anterior: si el Estado es tan mal administrador, que sólo aprovecha un 14 ó 18 por ciento de las entradas brutas de sus líneas, y no puede corregir el vicio, debe naturalmente buscar otro camino. Entonces llegará el caso de estudiar qué garantía se ofrecerá y qué condiciones se impondrá á la empresa explotadora, etc. según el estado de nuestros ferrocarriles, su equipo, etc., etc., y de los trabajos de las diversas líneas nuevas si se quiere que la empresa explotadora concluya su construcción; pero si el Estado *puede administrar como ha administrado desde 1881 á 1884*, es decir, haciendo que las entradas líquidas sean un 47 por ciento del producto bruto, no debemos cambiar el sistema, puesto que no ganaríamos nada con ello, no faltarían otros caminos que tomar, siempre que la situación financiera del país lo permita, para concluir los trabajos de las líneas nuevas, trabajos que naturalmente están sufriendo, con el simple amparo, en muchos casos, y su continuación demasiado paulatin en otras

§ IV

OBSERVACIONES AL TRABAJO DEL SEÑOR LEGRAND. RED GENERAL DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Largo sería examinar detalladamente el interesante trabajo del señor Legrand, que figura como anexo de la memoria del honorable señor Ross, dando todos los elementos para apreciar el costo real de nuestra red de ferrocarriles: y nada diría sobre él, si no creyere conveniente rectificar dos errores á que indudablemente ha sido inducido el señor Legrand por falta de datos suficientes.

Estamos en perfecto acuerdo con el señor Legrand en la manera como deben efectuarse los trasportes en Chile. Debiendo ser indudablemente la vía marítima, la base de los acarreos de norte á sur, reduciendo al minimum posible los trasportes trasversales por tierra, y á ese respecto el señor Legrand dice que la red de nuestras líneas debe *ser trazada racionalmente* en los valles trasversales en razón de la situación de los puertos y ramificada por los valles longitudinales cuando ellos existen.» Mas adelante dice, refiriéndose á los defectos de nuestras líneas.

«Diversas causas les han dado nacimiento, sobre todo, *la falta de vista del conjunto en la concepción de la red de ferrocarriles*, en el estudio de los sistemas especiales á su construcción, la ausencia de presupuestos y cubricaciones estimativas netamente determinadas, la falta de proporción racional entre las condiciones de establecimiento de cada línea y la importancia de su tráfico probable, así como la confianza exagerada en el porvenir financiero del Estado y el desarrollo de la producción del país.» Todas estas observaciones, menos una, son exactas. La experiencia nos ha hecho sentir de una manera dura los errores anteriores, de construcciones inadecuadas sin estudios definitivos, por consiguiente sin poder apreciar jamás sus costos reales, etc., etc.; pero, en lo que indudablemente el señor Legrand no ha tenido datos suficientes, es para juzgar de nuestra *gran red de líneas férreas*, que él la cree aun *poco estudiada y sobre todo que no ha habido un plan de conjunto*. Existe nuestro estudio de conjunto *de la grán red de líneas*, estudio y trabajo que desgraciadamente, no es raro que el señor Legrand no lo conozca, cuando tal vez, la mayor parte de nuestros nacionales no tienen conocimiento de él.

Si bien no tenemos aun los ante-proyectos de todas las líneas que constituyen la red general, existen los derroteros fijos de todas ella y sus nivelaciones barométricas. Como sería muy largo entrar á describir nuestra red, sin la ayuda de un mapa, y por otra parte, esta cuestión del estudio concienzudo de una red de conjunto, no atañe en nada, á la cuestión propuesta por el señor Ross, he creído preferible en las presentes observaciones, constatar el hecho, con motivo de las observaciones del señor Legrand y que sea este tema motivo de un estudio especial.

La otra crítica que hace el señor Legrand á nuestras líneas, y que siendo exacta en sí, no es el resultado de una precipitación, sino una consecuencia *de nuestra confianza exagerada en el porvenir financiero del Estado y en el desarrollo de producción del país*, es el haber construido nuestras líneas con sus principales obras de arte de una manera provisoria y sin las condiciones de estabilidad suficientes para soportar el tráfico. A mi juicio no ha sido un error procurar el establecimiento del tráfico por nuestras líneas, lo más pronto posible y en las con-

diciones de primera instalación de obras de arte provisionales; y como sabemos perfectamente *«en efecto cuan difícil y costoso es modificar los trabajos cuando un ferrocarril se encuentra entregado al engranaje de la explotación,»* como dice el señor Legrand, por eso nuestro ingenieros, en cuanto han podido, han dejado la traza y la ragante de la línea en las mejores condiciones posible, por más que parezcan anómalos é inconsultos estos gastos, comparándolos con las obras de arte provisionales y poco estables que no hacen más que amparar el tráfico. El error notable ha estado, en no haber reemplazado oportunamente las construcciones provisionales por otras definitivas y estables.

Este error fué acentuándose más y más durante algún tiempo; á medida que las obras provisionales se ponían inservibles y no dando la menor garantía para el tráfico, y de ahí el resultado que apunta el señor Legrand. *«Se ha llegado á crear ferrocarriles llenos de anomalías y de inconsecuencias.»*

No hablemos más que de nuestra gran línea del sur, construída á la ligera y sin lastre en muchas partes, con obras de arte y puentes enteramente provisorios; pero con una traza y una ragante, si no de lo mejor, no digna de muchas críticas. Su entrega á la explotación en condiciones semejantes, facilitó indudablemente nuestras relaciones comerciales con el sur de una manera muy notable, mejorando las condiciones de acarreo adelantando las fechas de los beneficios; pero lo que ha faltado es la perseverancia para hacer desaparecer oportunamente este estado provisorio. Nuestra excesiva confianza, por una parte en el estado financiero del país, que nos hizo creer que tendríamos oportunamente, sumas suficientes para haber reemplazado estas obras provisorias, por otras estables y en conformidad con las obras del arte, antes que llegasen á ser peligrosas, más aún antes que las creces de nuestros ríos las destruyesen y nos obligasen á reconstruirlas, varias veces en las mismas condiciones, y gastar así sumas indebidas en amparar simplemente el tráfico, ocasionando más de una vez, trashedos de toda clase, recargos y molestias indebidas al servicio de la explotación. Más aún; hubo un tiempo y estadistas é ingenieros que, guiados por apreciaciones erróneas sostuvieron que era más económico seguir siempre explotando con las líneas con carácter provisorio y con obras de arte deficientes, antes que gastar las sumas suficientes en concluir las debidamente.

En más de una ocasión he oído, y he visto sacar cuentas de las sumas que representaban el valor de los puentes provisionales, y compararlas con las que costarían los definitivos que deberían reemplazarlos, y decir que, con los intereses de estas sumas que deberían invertirse en las obras definitivas, había de sobra para atender á la amortización en 10 años y reconstrucción en la misma forma de las obras provisionales; y por consiguiente que era más económico mantenerlas en este estado, aunque fueran peligrosas en su mayor parte. Consecuencia de

esta teoría, que estuvo en boga durante algunos años, fué *ese tipo de puentes provisionales con carácter de permanentes* creado por el ingeniero Poisson especialmente para nosotros y que no se encuentra en ninguna otra parte del mundo y que no es raro que el señor Legrand, ni cualquier otro ingeniero europeo haya podido tener conocimiento.

Ese error financiero, esta falta de constancia para concluir oportunamente nuestras obras, fué por otra parte, como ya lo dijimos, lo que quiere corregir la administración general de ferrocarriles que se implantó el año 1884, y por su puesto, que ya en esa fecha, los males de este estado de abandono por decirlo así, de nuestras obras principales y de la vía, con secciones enteras sin lastre, se habrían hecho casi crónicas y onerosas; y para corregirlas, ya eran necesarias fuertes sumas que, como era lógico vinieran á disminuir notablemente la proporción de los gastos con las entradas.

Puesto de manifiesto este error, las nuevas administraciones han dedicado todos sus esfuerzos al iniciar nuevos trabajos, para dejarlos concluídos debidamente y oportunamente; pero, en más de una ocasión, estos buenos deseos se han estrellado, con los errores de presupuestos, *puesto que ha sido también un mal crónico iniciar grandes obras, con simples anteproyectos* insuficientes para fijar lógicamente el costo definitivo de ellas, y la falta de fondos necesarios: y por esta causa *a forciiori*, y sin desconocer los males que ella ocasiona, se han tomado y se toman actualmente medidas y temperamentos que no son por cierto los de uso corriente ni los normales: lo que traerá como consecuencia, que durante algunos años más, tendremos que soportar estas anomalías é inconsecuencias que se notan en nuestras líneas férreas, *de ver al lado de una traza y ragante más ó menos costosa y bien estudiada, obras provisionales que chocan por que, mientras ellas existan, hacen perder las ventajas de los sacrificios que se han hecho al labrar dichas trazas.*

D. V. SANTA MARÍA.

Santiago, Octubre 17 de 1892.