

SECCION EDITORIAL

LAS CONCESIONES DEL FERROCARRIL SALITRERO DE TARAPACA.

En sesión del 8 de Marzo pdo. fué iniciada en el Senado la discusión del mensaje de Gobierno que unifica el plazo del vencimiento de las concesiones y eleva las tarifas de Ferrocarril Salitrero de Tarapacá.

La misma cuestión fué resuelta hace algún tiempo por un simple decreto de Gobierno firmado por el Ministro de Ferrocarriles en ese entonces señor don Zenón Torrealba. Las incidencias derivadas de ese decreto considerado antilegal e inconveniente dieron motivo a un debate parlamentario que obligó al Gobierno a dejarlo sin efecto.

Mis tarde, el Ministro de Ferrocarriles, señor Miguel Letelier, volvió a estudiar la cuestión y redactó un proyecto de convenio al cual se daría cumplimiento sólo en el caso de obtener la aprobación legislativa.

Las diferencias entre el primitivo decreto y el actual proyecto de ley son de alguna importancia. El decreto del año 21 uniforma las concesiones y fija su fecha de entrega para el año 1986, mientras que el proyecto en discusión la reduce a 1972. Por otra parte, el alza de las tarifas concedida en 1921 era de 35% y el alza que propone el actual proyecto es de 25%. Pero en general, las soluciones adoptadas en uno y otro caso resultan semejantes en conjunto.

Venciendo la concesión del ferrocarril de acceso a Iquique en 1986, la parte más importante del sistema ferroviario salitrero vendría a quedar en poder del Fisco. El resto del sistema quedaría así dependiendo entonces de una línea del Estado. Además, el F. C. en construcción de Iquique a Pintados aunque de distinta trocha, llevaría al longitudinal Norte a establecer una relativa competencia con la empresa particular de Tarapacá.

De hecho, por lo tanto, el vencimiento de la primera concesión y la entrega al tráfico del Ferrocarril de Iquique a Pintados, vendría a colocar en difícil situación económica al Ferrocarril Salitrero de Tarapacá, y así la entrega al Fisco del resto en condiciones fáciles resultaría como consecuencia lógica.

Pero junto a este hecho probable, que contempla sólo el interés fiscal es nece-

sario considerar también los intereses de la industria salitrera. Esta industria, que lo es todo para el Fisco y que ha entregado a la Hacienda Pública más dinero que todo el conjunto de los demás impuestos, reclama, con razón, soluciones que contemple sus necesidades inmediatas.

La Asociación de Productores, en presentación reciente hecha al Gobierno, hace saber que en las condiciones actuales el F. C. Salitrero de Tarapacá es incapaz de atender al transporte suficiente de salitre en las temporadas de consumo. «El país, dice la nota en referencia que recién empieza a reaccionar de la aguda crisis de los dos últimos años, y que cifra su prosperidad en el comercio salitrero, no podrá menos que mirar con profunda aprensión que se repita lo que ocurriera en 1920 y años anteriores y que ahora se tiene de nuevo a la vista con el resurgimiento salitrero, esto es que se llegue a ver en las canchas de las oficinas miles de toneladas de existencia y que no se pueden vender por la imposibilidad del ferrocarril de llevarlas a puerto».

Atender en buenas condiciones el transporte salitrero normal exige una inversión de 1 millón 200 mil libras en el ferrocarril de acceso a Iquique. Pero, si la Compañía debe entregar estas líneas en 1936 y si, por otra parte, no alcanzan las tarifas hasta la cifra necesaria para atender las nuevas cargas financieras, la Compañía no tendrá interés en efectuar esa inversión. Y es este el principal peligro que teme la industria salitrera.

El deber del Gobierno es, por consiguiente, buscar la solución que permita habilitar el ferrocarril para las necesidades de la industria del salitre.

Sólo entre dos soluciones puede escogerse. La primera consiste en acceder, como lo ha hecho el Gobierno, a la petición de la Compañía y a las insinuaciones de la industria salitrera. La segunda consistiría en adquirir desde luego el ferrocarril salitrero en todas sus secciones haciéndose cargo el Fisco del mejoramiento de la vía. Una solución incompleta sería terminar y habilitar el ferrocarril fiscal de Pintados a Iquique, y la llamamos incompleta por cuanto este nuevo ferrocarril sólo serviría a la zona nueva del Soronal y disputaría apenas la parte sur de la zona de atracción que sirve el sistema de Ferrocarril Salitrero de Tarapacá.

La primera de las soluciones indicadas, que es la propuesta por la Compañía y aceptada por el Gobierno y los industriales del salitre, es, sin duda, la solución más cómoda y más rápida.

La solución segunda, en cambio, es más lógica, más ventajosa para el Fisco y de un alcance económico mucho mayor. La inversión por efectuar sumaría 3 millones de libras. De ellas 1 millón 800 mil corresponderían a la adquisición de todo el siste-

ma ferroviario y 1 millón 200 mil al mejoramiento del Ferrocarril a Iquique para atender a la movilización del salitre con la eficacia que reclaman los industriales.

El Senador Pedro Correa Ovalle ha apoyado esta solución defendiéndola con bastante lógica y muy razonables argumentos. Por nuestra parte, siguiendo el programa que nos hemos trazado y que hemos defendido en toda ocasión aceptamos como beneficiosa toda solución que tienda a nacionalizar los ferrocarriles de interés público y a constituir un sólo sistema ferroviario y una sólo Administración en toda la República. El buen resultado, ya se empieza a constatar de la administración fiscal en la Red Sur y el mejoramiento de la Red Norte, demuestra que no pasa de un prejuicio, mantenido por el capitalismo individual, las objeciones que se formulan a la explotación fiscal. Por otra parte, es general la tendencia de los Gobiernos a la nacionalización de los ferrocarriles. Descontando a Estados Unidos, en el resto del mundo los ferrocarriles son fiscales en una inmensa mayoría. Y después de la guerra, en los Estados Unidos, Francia e Inglaterra los países representantes de la administración privada han establecido en 1920 y 1921 un «Nuevo Régimen» por el cual el Gobierno toma la «administración indirecta» y el control financiero sobre todos los ferrocarriles privados.

En nuestro caso, la explotación fiscal existe desde Chañaral hasta La Calera (Red Norte) y desde La Calera hasta Puerto Montt, Ancud y Castro (Red Sur). Desde Chañaral hasta Pintados existe una línea del Estado explotada por una empresa particular. A continuación viene el Ferrocarril en construcción de Iquique a Pintados y el Ferrocarril Salitrero de Tarapacá.

Adquirir este último es completar el sistema fiscal desde Pisagua a Puerto Montt. Este conjunto de líneas, puesta bajo la administración del Consejo de los Ferrocarriles, agregándosele el F. C. de Arica a la Paz y construyéndose el pequeño tramo de Arica a Zapiga, permitiría servir a todo Chile con un sólo sistema ferroviario, compensando la pérdida de algunas líneas con las utilidades de las otras y aprovechando las cuantiosas economías derivadas de la explotación única.

La situación de la Hacienda Pública no parece propicia para invertir 3 millones de libras en la adquisición y mejoramiento de un ferrocarril. Pero, tratándose de una empresa que, con las tarifas propuestas, daría utilidades suficientes para costear el servicio de los bonos, no se divisa el inconveniente financiero por parte de la Hacienda Pública. Sería un caso parecido al del empréstito del Guaranty Trust para la Red Sur.

En resumen, sólo hay dos soluciones para el problema creado por el F. C. de Ta-

rapacá. Una, el acceder a la solicitud de la Compañía en la forma que determina el proyecto Letelier. La otra, la adquisición de ese ferrocarril por el Estado. Si se establece la condición de que el propio ferrocarril sirva con sus entradas los capitales invertidos en su adquisición, preferimos, naturalmente la solución última.

R. SIMÓN

