

Sesenta años de Finanzas de los Ferrocarriles del Estado (*)

1855-1914

POR

SANTIAGO MARÍN VICUÑA.

Al comenzar este capítulo hemos resumido en cinco números las diversas objeciones que los economistas mundiales han hecho a la administración por el Estado de las líneas férreas de un país, agregando que ellas sintetizan tan real y verídicamente el fracaso administrativo de nuestra red fiscal, que parecen haber sido escritas *especialmente* para nosotros, o a lo menos con conocimiento perfecto de nuestras deficiencias y modalidades.

Expliquémonos.

En los primeros años, cuando esa red estaba aún en su período de formación y sin su continuidad actual, la administración era ejercida por *Superintendencias* aisladas e independientes entre sí; pero cuando ya se constituyó un todo armónico y de relativa extensión pasó a depender su administración de una sola entidad, la Dirección Central, dictándose al efecto la ley administrativa de 4 de enero de 1884 que hemos dado a conocer más atrás.

Esa ley, como lo hemos dicho, confiaba la dirección de los Ferrocarriles del Estado a un Director General, *asistido* de un Consejo Directivo, y dividía la administración en cuatro secciones o Departamentos, cuyas atribuciones y deberes eran fijados por sendos reglamentos; pero, después de estar veintitrés años en vigencia, degeneró en forma tal, especialmente por la defectuosa composición del Consejo, que hubo de derogársela.

Con fecha 8 de febrero de 1907 se dictó una nueva ley, por la cual se estableció una administración más unipersonal, dando al Director General atribuciones muy amplias; las que, nominativamente, fueron señaladas posteriormente en los decretos de 1.º de abril y 31 de julio de 1907, 6 de setiembre y 12 de diciembre de 1912 y 17 y 19 de febrero de 1913 dictados por el Ministerio de Ferrocarriles.

(*) El presente artículo forma parte del libro *Los Ferrocarriles de Chile*, que acaba de aparecer.

Pero, como lo hemos dicho más atrás, si la ley de 1884 degeneró a los veintitres años de su aplicación en una *crisis de transporte*, la de 1907, cuando aún no llevaba siete años de vigencia, fracasó ruidosamente, generando una *crisis financiera*, consecuencia lógica de inversiones desmedidas y de no interrumpidos *déficits* en sus balances anuales.

Se quiso contrarrestar las deficiencias de transportes, otorgando a la Empresa todos los fondos que se solicitaban, sin siquiera discutir su monto y oportunidad; pero o el remedio fué tardío o mal aplicado, pues, sin notable y duradera mejora en el servicio, sobrevino, como lo decíamos, un régimen financiero tan ruinoso, tan desconcertantemente aplastador que el país entero se sintió alarmado y exigió un cambio perentorio de rumbos.

Fruto de esa ardiente y tenaz campaña, librada en la prensa, en los centros científicos y en el Congreso, fué la ley vigente de 26 de enero de 1914, que hemos comentado más atrás, y que virtualmente significa la creación de una nueva rama en la administración pública, con personalidad jurídica independiente, ya que, considerando a la red ferroviaria fiscal en su verdadero rol de empresa de transporte, ha dotado a su administración de toda la *autonomía compatible* con una repartición de Estado.

Hemos cooperado en comisiones de Gobierno y desde la tribuna del Instituto de Ingenieros, a la implantación del sistema vigente, y es lógico, por lo tanto, que le auguremos o deseemos, a lo menos, el mejor de los éxitos, ya que nos asiste la seguridad que si el actual sistema autónomo llega a fracasar, no nos cabría otra diyuntiva que *arrendar* o *vender* toda la red fiscal, medidas extremas y dolorosas que nos conviene evitar.

En una palabra, estimamos obra patriótica prestigiar en su justo término, el expedito y correcto funcionamiento de la vigente ley de 1914 y para ello nada más eficaz y necesario que selectar la composición del Consejo Administrativo y del alto personal de la Empresa, ya que así será más viable respetar la autonomía de sus decisiones; piedra angular de la reforma dictada.

Excusado nos parece decir que esa doble y transcendental selección está ampliamente consultada al presente.

* * *

Volviendo al régimen administrativo de la Empresa, diremos, en resumen, que ella ha pasado hasta ahora, y con los resultados económicos que se expresan, por los siguientes periodos:

1.º El comprendido desde los comienzos de su explotación, o sea, desde 1855 hasta el dictado de la ley de 4 de enero de 1884; período que hemos denominado de las *Superintendencias*, y en el cual hubo 67.4 millones de pesos moneda corriente de entradas por sólo 40.2 millones de gastos, lo que da un coeficiente medio de explotación de 59.6 por ciento, perfectamente compatible con una buena y correcta administración;

2.º El de vigencia de la citada ley de 1884, o sea, hasta el dictado de la ley de 8 de febrero de 1907, en el cual las entradas sumaron 292.6 millones de pesos y los gastos 277.3 millones, lo que da un coeficiente de 94.7 por ciento, indicio ya del malestar y de la crisis financiera que, con caracteres más agudos, no tardó en manifestarse;

3.º El de vigencia de la también citada ley de 1907, o sea, hasta el dictado de la actual ley de 26 de enero de 1914, en el cual las entradas subieron a 366.4 millones de pesos y los gastos a 465.6 millones, lo que acusa un coeficiente de explotación de 127.1 por ciento, espejo fiel de la era de bancarrota que representa; y

4.º El iniciado en 1914, de régimen autónomo, y cuyos frutos sería aún prematuro consignar; pero que, lleva vías de constituir una reacción del todo favorable, a juzgar por los datos que damos más adelante sobre los resultados de la explotación del primer semestre de 1915.

Condensando en un cuadro los resultados económicos de los tres primeros periodos, expresados en millones de pesos, tenemos:

Período	Número de Años	Entradas	Gastos	Utilidad	Pérdida	Coeficiente de explotación
		Expresadas en millones de pesos				
1855 a 1884.	29	67.4	40.2	27.2	...	59.6%
1884 a 1907.	23	292.6	277.3	15.3	94.7 »
1907 a 1914.	7	366.4	465.6	99.2	127.1 »
Total...	59	726.4	783.1	42.5	99.2	107.8%

Lo que arroja para un total de 59 años, una pérdida líquida de 56.7 millones de pesos, y como la explotación de 1914 ha cerrado todavía con un *déficit* de 16.4 millones tenemos así que los Ferrocarriles del Estado han dejado en 60 años de explotación, una pérdida de 73.1 millones de pesos. Pero esta es mayor aún.

La ley de 26 de Enero de 1914, expresa en uno de sus artículos que al entregar el Gobierno al Consejo la Empresa debe hacerlo previa liquidación final de las cuentas en cartera, lo que se hizo saldaando por ganancias y pérdidas todas las cuentas que no representaban valores efectivos operación que obligó a desvalorizar cuentas que figuraban en los libros con un valor total de 25.4 millones de pesos, la mitad de los cuales correspondían a saldos adeudados por los Ministerios; con lo cual la pérdida señalada más atrás debe aumentarse en esa suma, lo que da un total de 98.5 millones de pesos.

De manera que la pérdida real en los sesenta años de explotación que lleva la Empresa alcanza a la suma de *noventa y ocho y medio* millones de pesos!...

Estas cifras manifiestan ruda y elocuentemente la gravedad del mal y la necesidad apremiante de una reacción.

**

A fin de que se aprecie en sus detalles la marcha financiera de la Empresa, damos en seguida un cuadro con los resultados generales de su explotación en los últimos treinta años, (1884-1914), o sea, a partir de su primera organización legal.

Años	Longitud en explotación	Capital en millones de pesos	Entradas	Gastos	Utilidad	Pérdida	Coefficiente de explotación
	Kms.		\$	\$	\$	\$	%
1884	950	42.4	6.000,053	3.141,295	2.858,757	—	50.3
1885	950	45.4	6.088,178	3.805,473	2.282,704	—	62.5
1886	950	47.0	6.433,393	4.027,376	2.406,049	—	62.6
1887	950	48.2	6.349,621	4.197,250	2.152,370	—	66.1
1888	1,068	51.1	6.840,166	5.240,279	1.559,886	—	75.1
1889	1,068	54.2	8.060,830	6.911,940	1.148,890	—	85.7
1890	1,068	57.9	8.482,305	6.953,690	1.158,615	—	82.0
1891	1,104	59.4	10.151,196	8.347,403	1.803,792	—	82.1
1892	1,104	61.0	9.696,256	9.125,280	416,057	—	94.1
1893	1,236	64.3	12.573,636	9.856,904	2.716,732	—	76.5
1894	1,236	70.7	12.528,408	11.520,258	1.007,879	—	91.9
1895	1,306	72.6	13.080,094	13.535,349	—	455,255	103.5
1896	1,401	81.2	13.126,723	13.290,984	—	164,711	101.2
1897	1,401	82.3	13.077,371	12.896,013	381,359	—	97.1
1898	1,469	83.3	13.738,666	12.788,748	949,918	—	93.1
1899	1,469	84.3	13.997,753	13.911,782	85,916	—	99.8
1900	1,858	85.9	14.944,872	15.917,434	—	972,562	107.4
1901	1,858	87.5	16.244,813	18.719,709	—	2.474,886	115.2
1902	2,141	89.6	16.840,875	17.925,152	—	1.084,277	106.4
1903	2,179	93.3	18.705,094	17.343,685	1.361,409	—	92.8
1904	2,179	95.8	19.673,825	18.667,171	1.006,654	—	94.9
1905	2,197	133.4	21.442,067	20.818,916	623,151	—	97.1
1906	2,469	147.5	24.805,046	28.359,210	—	3.554,164	114.3
1907	2,474	202.5	32.143,793	52.650,200	—	20.506,407	163.8
1908	2,564	260.6	44.992,925	65.817,562	—	20.824,637	146.2
1909	2,564	303.4	47.169,803	58.734,301	—	11.564,498	124.5
1910	2,672	405.7	50.232,362	60.718,529	—	10.488,167	120.8
1911	3,174	413.4	54.824,264	67.296,877	—	12.471,612	122.7
1912	3,258	428.8	65.838,317	75.501,340	—	9.673,023	114.9
1913	3,326	435.3	71.233,526	84.915,484	—	13.681,959	119.2
1914	3,443	469.4	63.141,099	79.557,554	—	16.416,855	126.1
Total.	—	—	722.187,376	822.492,759	23.920,038	124.333,013	—
Pro-medio	—	—	23.293,141	26.532,024	1.407,060	8.880,930	113.7

Examinando este cuadro en sus detalles, vemos:

1.º Que en los primeros once años, o sea, hasta 1894 inclusive, hubo siempre utilidades, que sumaron en ese período 19.5 millones de pesos;

2.º Que después vienen cuatro períodos sucesivos, de dos y tres años cada uno, en los que, alternativamente, hubo pérdidas y ganancias de poca monta, que fluctuaron entre 86 000 y 2 500 000 de pesos respectivamente; y

3.º Que desde 1906 hasta el último balance hecho, se vienen cerrando éstos con reiterados y crecientes *déficits* anuales, que en los nueve años transcurridos hasta 1914 inclusive suman 119.3 millones de pesos, *sin contar* el castigo extra de 1914 que, según lo hemos dicho, sumó 25.4 millones de pesos. En 1906, por ejemplo, sólo fué de 3.5 millones, siendo de 14.36 peniques el tipo medio del cambio internacional; pero al año siguiente, a consecuencia del terremoto de Agosto, que produjo destrozos en la línea e hizo descender el cambio a 12.06 peniques ese promedio, la pérdida subió violentamente a 20.5 millones y en 1908, habiendo bajado el cambio a 9.62 peniques, y a causa de las gruesas inversiones con que inició su administración Mr. Huet, la pérdida llegó a su punto culminante de 20.8 millones. Desde entonces hasta 1914 esa pérdida anual se ha mantenido, fluctuando entre 9.7 millones producida en 1912 y 16.4 millones en que se tradujo el último balance de 1914.

Durante el período de treinta años que abarca el cuadro anterior han manejado la Empresa, en el carácter de *Director General* las siguientes personas:

Eulogio Altamirano (1884), Enrique Budge (interino 1885), Hermógenes Perez de Arce (1885-1891), Benjamin Vivanco (interino 1892), Enrique Budge (1892-1894), Ramón García (1894-1899), Miguel I. Collao (interino 1899), Darío Zañartu (1899-1901), Omer Huet (1901-1902), Darío Zañartu (1902-1907), Omer Huet (1907-1909), Juan Manuel Valle (1909-1910), Franz Dorner (1910-1911), Omer Huet (1911-1912), Alejandro Guzmán (1912-1914), Justiniano Sotomayor (interino 1914) y actualmente está en el puesto el señor Guzmán, en conformidad a un contrato por cinco años celebrado con el Ministro del ramo.

Esta lista y los números del anterior cuadro permitirán a quien lo desee hacer un estudio económico de cada una de esas *administraciones*, de las cuales la más continuada y fructífera fué la del laborioso señor Perez de Arce.

*
* *

Para mejor aquilatar el mal éxito que ha tenido en Chile la explotación de la pequeña red con que cuenta el Estado, es útil conocer los números generales que arroja la estadística para la administración de la enorme red *norte-americana*, que el año 1910 subía ya, en números redondos, a 390 000 kilómetros.

No es del caso hacer historia ni consideraciones, sino simplemente extraer los resultados generales que da la *Interstate Commerce Commission*, que nos dice que ese año se tuvieron las entradas y gastos por kilómetro mas altos hasta entonces registrados:

	1910	1909
Entradas.....	37 662 frs.	33 531 frs.
Gastos.....	24 958 »	22 174 »
Utilidad.	12 704 frs.	11 357 frs.

Al final de esa información se da un cuadro estadístico del movimiento ferroviario norte-americano, desde 1870, donde se anotan los hechos siguientes, dignos de citarse: 1.º que el tráfico se ha venido duplicando cada diez años, hasta 1889; 2.º que en el decenio 1889-1899, este aumento ha sido 85 por ciento, y 86 por ciento en el último decenio 1899-1909; y 3.º que el *producto neto*, a pesar de los grandes factores que ha tenido en contra (como ser la subida de los salarios, precio de los artículos, etc.), ha aumentado asimismo un 79 por ciento desde 1899 a 1909.

Para no extendernos demasiado, damos en seguida los resultados generales siguientes, expresados en francos y que corresponden a un período de 40 años:

Años	Longitud	Entradas		Gastos		Coeficiente de explotación
		Millones de francos				
	Kms.					o/o
1871.....	71 785	1 360	737			64.85
1881.....	149 590	3 649	2 232			61.18
1891.....	264 298	5 853	4 028			68.83
1901.....	313 715	8 385	5 679			67.73
1906.....	354 998	12 203	8 448			69.15
1907.....	362 290	13 534	9 584			70.82
1908.....	367 312	12 516	9 212			73.60
1909.....	382 728	13 069	9 109			69.71
1910.....	390 000	14 835	10 317			69.54

Estos datos y los que resultan de la explotación de diversas redes de Europa, India inglesa y chilena en el expresado año de 1910, nos permiten formar la lista siguiente comparativa:

	Longitud	Coefficiente de explotación
India Inglesa.....	51 648 kms.	53 %
Suiza.....	4 570 »	59 »
Francia.....	40 300 »	60 »
Inglaterra.....	37 150 »	62 »
Argentina.....	28 000 »	63 »
Chile (red particular).....	2 690 »	63 »
Bélgica.....	4 700 »	64 »
Alemania.....	58 600 »	67 »
Estados Unidos.....	390 000 »	70 »
Brasil.....	23 500 »	85 »
Chile (red del Estado).....	2 672 »	121 »

El coeficiente de explotación de los ferrocarriles americanos en 1914 fué de 78.8%, para una red que sumó 580 000 kms.; siendo que la del Estado de Chile subió en ese año a 126%.

Estos datos constituyen la mejor síntesis del estado extremo a que ha llegado la administración fiscal de nuestra red.

* * *

Y cómo se ha tratado de subsanar las anomalías de la explotación fiscal chilena?

—Disminuyendo la planta de empleados?

Nó, pues los hechos dicen otra cosa:

En 1884, por ejemplo, la Red Central tenía 950 kilómetros en explotación, y habían 5 000 empleados para servirla, o sea, 5.3 por kilómetro; veinte años después, en 1904, siendo 1 615 kilómetros esa longitud, el número de empleados había subido ya a 14 000, es decir, a 8.5 por kilómetro, y en 1914, para 2 356 kilómetros, hubo más de 21 000 empleados, o sea, un promedio de 8.8 empleados por kilómetro.

—Reduciendo los sueldos y jornales?

Tampoco, ya que eso habría sido imposible hacerlo, si se considera la sucesiva y no interrumpida baja del cambio internacional y la consecuente carestía de la vida.

En 1884 se gastaron en la Red Central 1.5 millones de pesos en sueldos y jornales, lo que hace un promedio de 320 pesos anuales por empleado y 1 684 pesos por kilómetro en explotación; en 1904, ese gasto subió a 9.5 millones, o sea, 380 pesos por empleado y 5 890 pesos por kilómetro, respectivamente, y en 1914 ese gasto subió a 40.9 millones, es decir, que los respectivos promedios subieron a 1 922 pesos por empleado y 17 000 pesos por kilómetro en explotación.

—Minorando la inversión en materiales?

Menos, pues si lo gastado por ese capítulo en la Red Central subió sólo a 1.4 millones de pesos en 1884, o sea, a 1 470 pesos por kilómetro en explotación; en 1904, ese mismo gasto subió a 6.0 millones, o sea, 3 720 pesos por kilómetro, y en 1914 lo invertido con tal objeto llegó a 31.1 millones, o sea, a 13 200 pesos por kilómetro.

Si sólo nos atenemos al carbón, por ejemplo, que constituye el más grueso ítem en esa partida, vemos que en 1904 hubo un consumo de 254 000 toneladas, con un costo de 3.7 millones de pesos, y que diez años después, en 1914, ese consumo subió a 484 000 toneladas y el costo a 20.8 millones de pesos...

Tenemos así, en resumen, que los gastos de la Red Central en los últimos treinta años, y en las tres partidas apuntadas han tenido el siguiente incremento:

Años	En explotación	NÚMERO DE		VALORES INVERTIDOS EN				
		Empleados	Por km.	Jornales y sueldos	Por empleado	Por km.	Materiales	Por km.
	kms.			\$	\$	\$	\$	\$
1884	950	5,000	5.3	1.5 millones	320	1,684	1.4 millones	1,470
1904	1,615	14,000	8.5	9.5 »	680	5,890	6.0 »	3,720
1914	2,356	22,280	9.0	40.9 »	1,922	7,000	31.1 »	13,200
Aumento.	148 o/o	326 o/o	65 o/o	2,627 o/o	500 o/o	888 o/o	2,122 o/o	765 o/o
Id. anual.	5.2	10.8	2.2	87.6	16.6	29.6	70.7	25.5

Estos números hablan con demaciada elocuencia para que nos detengamos en comentarlos.

De manera que, y triste es decirlo, el único paliativo que la administración de la Empresa ha venido poniendo en práctica hasta 1914 para contrarrestar el déficit permanente y creciente en que vive; el único remedio que se ha aplicado al enfermo y aún sin éxito, ha sido el alza sucesiva y reiterada de las tarifas de transportes.

Efectivamente, estudiando el cuadro de más atrás, en el cual hemos anotado, año a año, la marcha financiera de los Ferrocarriles del Estado, vemos, invariablemente, que el alza violenta de los gastos consignada en los años 1900, 1906, 1907, 1908, 1911 y 1913, atribuida en las Memorias oficiales a reparaciones extraordinarias por destrozos de temporales, a descenso del cambio internacional, al aumento a 16 peniques de los sueldos y jornales del personal de tracción y maestranza, a los efectos del terremoto de Agosto de 1906, a la adquisición obliga-

da y rápida de equipo con que inició Mr. Huet su administración, etc.; esos sucesivos incrementos de gastos, como lo decíamos, se han tratado de contrarrestar *únicamente* alzando las tarifas de transportes más y más, sin preocuparse de subsanar o combatir las conocidas y voceadas causales del mal, cuyas eran la emleomanía y el despilfarro, cuando no el robo.

Pasamos a probarlo.

La primera modificación de las tarifas que se hizo, obedeciendo a ese característico plan, fué la de setiembre de 1901, que elevó en 25 por ciento el costo de los coches dormitorio, 30 por ciento el de los trenes expresos y 100 por ciento el de los coches salón; seis años después, en noviembre de 1907, se hizo un nuevo recargo de 30 por ciento a las tarifas de pasajeros y carga; en julio de 1908 se implantaron las tarifas diferenciales, que significaron una alza mínima de otro 30 por ciento sobre las anteriores; en 1911 hubo una nueva alza de 12 por ciento para las tarifas de pasajeros, 30 por ciento para las de carga, 65 por ciento para las de animales y 75 por ciento para las de equipaje, y, por último, en noviembre de 1914, se implantaron las tarifas actuales que significan en la carga por ejemplo, un aumento medio de 46% efectivo, por tener bases kilométricas más elevadas que las establecidas anteriormente y que además se cobran al tipo fijo de 10 peniques, lo que, con la depreciación actual del cambio, significa todavía un recargo extra de 30 por ciento...

En 1884 un boleto de primera clase, en tren expreso, de Santiago a Talca, (250 kilómetros), por ejemplo, valía \$ 6.60, y hoy, por igual servicio, se paga \$ 27.20, y la tonelada de trigo, que por igual trayecto pagaba entonces \$ 2.60, hoy debe abonar \$ 16.

Para completar el cuadro sombrío, pero real, que hemos venido haciendo, debemos agregar, aunque sea bochornoso consignarlo, un hecho transcendental y confesado por el propio actual Consejo de Administración, o sea, que la Empresa, a pesar de haber gastado en el último decenio 145 millones de pesos más que el total de sus entradas, está absolutamente falta de edificios, equipo, maestranzas, carboneras, etc., y con su vía deficientemente conservada. Eso lo dijo al Gobierno, hace seis años, el ex-Director General, señor Dorner, y lo ha repetido hace poco el actual Consejo, agregando que para bien dotar a la Empresa y tener una explotación segura y económica, se requiere una inversión extra de 150 millones de pesos...

No en vano se ha solido pintarla como un monstruo insaciable, de fauces abiertas, tragándose a la nación y siempre famélico!

Por fortuna, parece que esa orgía de millones tiende a su fin, y que ya se dibuja la aurora de una administración equilibrada y de orden.

Los excesos del mal suelen producir el bien.

La marcha económica que ha tenido la Empresa en el primer semestre de 1915, hace, como lo decíamos, presentir, a lo menos un equilibrio, y muestra que no andábamos equivocados quienes habíamos predicho que el régimen autó-

nomo, favorecido por un Consejo y personal cuidadoso y eficiente, podría conducirnos al éxito.

El balance de este primer semestre, comparado con los similares de los dos últimos años, y en conformidad a datos oficiales que se nos han proporcionado, puede resumirse así:

En el primer semestre de 1915 se han transportado 2.7 millones de pasajeros y 500 000 toneladas *menos* que en igual período de tiempo de 1913 y 1914, y, sin embargo, ha cerrado con una utilidad de 7.8 millones de pesos, como lo manifiesta el detalle siguiente:

	1913	1914	1915
Entradas.....	36.8	33.2	38.7
Gastos.....	38.8	40.6	30.9
Pérdida.....	2.0	7.4	—
Utilidad.....	—	—	7.8

De manera que en el primer semestre de 1915 ha habido una diferencia de 9.8 millones de pesos sobre el balance del similar de 1913, y de 15.2 millones sobre 1914.

Este resultado no nos indica, por supuesto, que el balance de fin de año llegará a un superávit de 15 millones, pues hay que convenir que la Empresa tiene la obligación y necesidad de modernizar su equipo, maestranzas, etc., con sus propios fondos, trabajo que aun, no ha iniciado.

Excusado nos parece decir que este resultado se debe en primer término a las ya subidas tarifas, que han debido cobrarse con 30 % de recargo aún, y en segundo y muy distanciado término a descuentos acordados para el pago del personal, a supresión de trenes que no se costeaban y de empleados innecesarios, etc.

En todo caso es útil y provechoso consignar el resultado de equilibrio de 1915, que no se tenía desde 1905.

*
*
*

Los que tratan de excusar la serie de millones de pesos que, año a año, ha venido perdiendo el Fisco en la explotación de su red férrea, traen a colación la ganancial indirecta que ese régimen proteccionista ha aportado al incremento de la riqueza pública y a las entradas de Aduana, y citan las expresiones que el Ministro de Finanzas, Mr. de Freycinet, pronunciara en las Cámaras francesas, defendiendo un estado anormal y semejante de cosas.

«En los Ferrocarriles, dijo ese político, hay un fenómeno directo, inmediato, derivado en cierto modo, de la relación entre el capital y las entradas. He ahí el punto de vista en que se coloca el industrial, el comerciante o la socie-

dad financiera que se propone construir un ferrocarril. Pero hay que considerar también lo que *no ve, no toca* ese industrial, ese comerciante, esa sociedad, y que debe tocar el Estado, colocado bajo más alto punto de vista. Hay que ver aquella economía enorme realizada por el público en el precio de los transportes, y hay que considerar los beneficios que reciben las rentas fiscales con el aumento considerable del rendimiento de los impuestos, tales como los derechos de aduana, las contribuciones indirectas y aún las directas que, mediante el desarrollo que los ferrocarriles dan a la riqueza pública, crecen cada año de una manera sorprendente y en proporciones tales, que nadie se habría atrevido a presuponer.

Sin desconocer la verdad, transcendencia y mirajes de esas expresiones, los que así opinan olvidan lastimosamente que a ese *déficit* que se *ve* y se *toca*, año a año, hay que agregar que los 500 millones de pesos oro de 18 d. que el Estado ha invertido en su red férrea, los ha obtenido principalmente de préstamos externos, que ganan interés y que la vía, maestranzas, equipo, etc., que forman su esencia, sufren un continuo e inevitable deterioro, indispensable de reparar; de manera que para estar, en lo justo hay que aplicar a la administración de la Empresa un doble criterio de hombre de Estado y de industrial.

En una palabra, los Ferrocarriles, como toda empresa industrial de acarreo, deben rendir un interés equitativo del capital que representan, más una amortización prudente, por castigo y renovación de sus instalaciones, etc.; sólo que el Estado, tomando en cuenta sus funciones de tal, o sea, el fomento del comercio y el adelanto general de la nación, puede contentarse con rendimientos mediocres, casi nulos y que no aceptaría un particular: pero explotar a pura y gruesa pérdida, es imponer a una parte del país una contribución *indirecta*, que usufructúa sólo la que queda dentro de la respectiva zona de atracción. El país no puede ni ha debido perpetuarse en la era de continuos *déficits* con que los Ferrocarriles del Estado han venido cerrando sus balances hasta 1914 inclusive, y por eso hemos dicho más atrás, que si la actual administración no equilibra, a lo menos, las entradas y gastos de la Empresa, lo que parece logrará realizar, se impondrá el arrendamiento o venta de la red, cualesquiera que sean sus inconvenientes y defectos.

Esto es, por lo demás, el criterio extricto de la reciente ley de 1914 que, en su artículo 35 dice:

—La Empresa atenderá con sus propias entradas a los gastos ordinarios de la Administración y administrará como peculio propio en conformidad a esta ley, los sobrantes que puedan producir sus balances anuales. Su presupuesto será independiente del Presupuesto General de la Nación, debiendo calcularse las tarifas sobre la base de que la Empresa pueda *a lo menos* hacer todos sus gastos ordinarios con sus propias entradas. En el Presupuesto de la Nación solo figurarán las cantidades que por leyes especiales se hayan acordado a la Empresa como subvención para mantener tarifas protectoras para ciertos artículos o para regiones determinadas expresamente en la misma ley o que estén destinadas a la adquisi-

ción extraordinaria de equipo o a la ejecución de obras nuevas para la extensión de la red y sus ramales y el incremento del tráfico.

Se consideran como gastos ordinarios los que exija la Administración, la explotación del servicio y la conservación y *renovación* del material, instalaciones y existencias.

A lo cual puede agregarse que en su artículo 36, al tratar del presupuesto de entradas y gastos, diga que deban consultarse las cantidades necesarias para la *renovación* de las vías, edificios, obras de arte, talleres, instalaciones y tren rodante, y todavía que en los dos siguientes artículos se agregue:

—Serán de *cargo* a la Empresa los empréstitos que el Estado contrate en servicio de ella, a los cuales se abrirá en la Contabilidad una cuenta especial, y

--El producto líquido de las entradas de la Empresa queda afecto *en primer lugar* al pago de los intereses y amortización de la deuda a que se refiere el artículo anterior y se cargará a la cuenta de ganancias y pérdidas.

A pesar de tan terminantes disposiciones hemos visto, sin embargo, que el ejercicio financiero de 1914 cerró con un *déficit* de 16.4 millones, lo que el Consejo justifica o explica diciendo que solo a mediados de año se logró reorganizar el servicio y fijar la planta de empleados indispensable a su funcionamiento y que las tarifas a un tipo fijo de cambio, calculadas para producir el equilibrio *imperativo* de la ley, solo entraron en vigencia a mediados del mes de noviembre.

Prévias estas consideraciones generales entramos al estudio analítico de la explotación de los ferrocarriles del Estado en sus diversas reparticiones.
