

Probable ejercicio financiero de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.—Efectos de la ley de reorganización.

POR

RAÚL SIMÓN

I.—Red Sur.

A.—CALCULO DE LOS GASTOS PROBABLES.

El presupuesto de gastos calculados para el año 1922 señalaba:

en moneda corriente.....	143,1 millones
en oro de 18 d	11,5 millones

total, reduciendo el oro con 150% de recargo,

172 millones en moneda corriente.

Para apreciar en seguida la variación probable, durante el año, del total de gastos, se anotan a continuación las diversas partidas del presupuesto:

a) En moneda corriente.

	Moneda corr.
1) Sueldos, gratificaciones, cuatrienales, opción a sueldo antiguo	19,7 millones
2) Jornales	43,4 "
3) Combustible	43,6 "
4) Gastos diversos	15,1 "
5) Servicio de la deuda	21,3 "
Total en moneda corriente	143,1 millones

b) En oro.

6) Diversos gastos 11,5 millones

Entre estas partidas algunas quedarán prácticamente constantes y otras experimentarán variaciones apreciables. Analizaremos ligeramente cada una de ellas.

1) *Sueldos, etc.*—Este título pertenece a los Gastos Fijos y, por lo tanto, no experimentará variaciones que merezcan anotarse;

2) *Jornales.*—Este título es susceptible, en lo que resta del año, de economías de consideración, como puede comprobarse con los datos ya conocidos del presupuesto correspondiente al año próximo;

3) *Combustible.*—La suma consultada en el presupuesto de 1922 supone un gasto medio de \$ 100 moneda corriente por tonelada. Como, en realidad, el precio medio durante el año puede estimarse en \$ 65 moneda corriente, el valor de dicha partida quedaría reducido a 28,3 millones;

4) *Gastos diversos.*—Estos comprenden los materiales consultados en moneda corriente, la parte de la cuota de renovación expresada también en moneda corriente, los gastos del servicio Sanitario y Caja de Retiros, los imprevistos y otros. Los estimaremos prácticamente constantes;

5) *Servicio de la deuda.*—El presupuesto anotó 21,3 millones en moneda corriente. En realidad, consultando el servicio del Empréstito Americano y del Empréstito Blair, y tomando en consideración las equivalencias del cambio, este servicio no será inferior a treinta millones en billetes. En efecto, las amortizaciones, intereses y comisiones de ambos empréstitos suman 3 657 000 dólares. La equivalencia de \$ 8,00 por dólar (mes de Julio) indica un gasto de 29,2 millones en billetes. A esto debe agregarse 1,9 millones del servicio del empréstito de la Caja de Crédito Hipotecario y \$ 500 000 de comisión por la cuenta de doce millones contratada con el Banco de Chile. El total del servicio de la deuda sumará en 1922, aproximadamente, 31,6 millones moneda corriente.

6) *Gastos diversos. Oro.*—La reducción a moneda corriente se hizo en el presupuesto con 150% de recargo. En realidad, el recargo, en lo que va corrido del año, ha oscilado entre 240% y 170%. El término medio del recargo en el primer semestre alcanza a 210,5%. Suponiendo una mejoría en el semestre segundo, pudiera tal vez admitirse un término medio de 180%. Convirtiendo la partida en oro

según esta equivalencia, su valor en moneda corriente se elevaría entonces a 32,2 millones en billetes.;

Resumiendo los gastos totales de la Red Sur tendríamos, en las nuevas condiciones:

1) Sueldos, gratificaciones etc.....	19,7 millones m|cte.
2) Jornales	43,4 " "
3) Combustibles	28,3 " "
4) Otros gastos	15,1 " "
5) Servicio de la deuda	31,6 " "
6) Reducción de los gastos en oro a moneda corriente	32,2 " "
<hr/>	
Total Red Sur en 1922.....	170,3 millones m|cte.

B.—CALCULO DE LAS ENTRADAS PROBABLES.

El memorandum anexo al proyecto de 1922 calculó una movilización de:

910 millones de T. Km. de carga
 13 millones de T. Km. de equipajes
 265 millones de P. Km. de 1.^a y 2.^a clase
 505 millones de P. Km. de 3.^a clase

Con el recargo supuesto de 40% en las tarifas, las entradas, en esas condiciones, habrían alcanzado a 179 millones en moneda corriente.

Con la permanencia del recargo vigente de 50% esas entradas se habrían elevado a 191,4 millones en moneda corriente.

Desgraciadamente, la intensa crisis económica de 1921 se ha mantenido en el año en curso, y el resurgimiento de la industria y el comercio ha sido mas tardío que lo que era de esperar.

Dará una idea de la restricción visible del tráfico la comparación de las cifras siguientes, últimas definitivamente establecidas:

Enero 1921	81,7	1,32	92,06
Enero 1922	69,6	0,99	53,99
Febrero 1921	75,5	1,15	82,6
Febrero 1922	64,6	0,98	75,79
Marzo 1921.	95,4	1,47	83,1
Marzo 1922	67,7	1,31	86,20

Esta restricción del tráfico ha tenido su influencia en el valor de las entradas. Si bien las entradas mensuales de 1922 superan en mucho a las correspondientes de 1921, ellas no alcanzan sin embargo a completar la suma necesaria calculada en el presupuesto de 1922.

Esas entradas han sido:

Enero	10 176	13 456	....	....
Febrero	10 802	14 239	....	....
Marzo	13 272	15 403	....	....
Abril.....	12 084	15 085	....	....
Mayo	10 057	....	13,9	14
Junio	10 225	....	11,7	12
Julio	11 119	....	....	12,7
Agosto	12 560	....	....	13,3
Septiembre	13 385	....	....	13
Octubre	11 744	....	....	13,9
Noviembre	10 690	....	....	12,3
Diciembre.....	20 682	(Incluso otras entradas del tráfico) 22,0		
En el año.....	150 328			170,8

II.—Red Norte

A.—CALCULO DE LOS GASTOS PROBABLES.

El presupuesto de 1922 calcula un gasto total:

en moneda corriente	16,5 millor es
en oro de 18 d.	0,62 ”

total, reduciendo el oro con 150 de recargo

18,1 millones en moneda corriente.

B.—CALCULO DE LAS ENTRADAS PROBABLES

El presupuesto calculó las entradas probables en 11 millones moneda corriente.

Las entradas efectivas, en el primer semestre, han sido:

	Miles \$ m|cte.
Enero	747,2 (Calculado de los valores sema-
Febrero	755,5 nales)
Marzo	937,9
Abril	853,2
Mayo	816,9
Junio	642,7
Semestre	<u>4.753,4</u>

Admitiendo iguales entradas para el segundo semestre, se tendría en el año un total aproximado de

9,5 millones en moneda corriente.

El déficit de la Red Norte se elevaría así a

8,6 millones en moneda corriente.

III.—AMBAS REDES.

Resumiendo, tendríamos:

Red Sur.—Gastos 170,3 millones moneda corriente

Entradas 170,8 " " "

Superavit 0,5 " " "

Red Norte.—Gastos 18,1 " " "

Entradas 9,5 " " "

Déficit 8,6 " " "

Déficit total en ambas Redes 8,1 millones en billetes.

Este déficit representa apenas el 4% del total de gastos anuales o el 8% de los gastos semestrales, en ambas Redes.

Es decir, durante el segundo semestre del año en curso ese déficit podría fácilmente eliminarse reduciendo en un 8% el total de gastos.

Por lo pronto esa reducción es posible, especialmente en jornales, por cuanto el tráfico efectivo es inferior al calculado al efectuar el presupuesto. Por otra parte, los datos ya conocidos del presupuesto de jornales referido al año 23 permiten asegurar que muy apreciables economías pudieran efectuarse en el resto del año en curso. Finalmente, no es aventurado contar para el segundo semestre del presente año con un aumento de 10% en el tráfico calculado en este pronóstico financiero. La mejoría ya visible del cambio, el renacimiento del comercio salitrero, la mayor confianza en el comercio, y otros factores que evidencian un pronto renacimiento de la industria y el comercio, hacen creer en un incremento posible del tráfico en ambas redes. Agregada esta circunstancia a la política de severa economía impuesta por el Consejo Administrativo y la Dirección de la Empresa, puede descontarse ya como efectivo un ejercicio financiero favorable en el conjunto de las dos Redes.

IV.—ANTECEDENTES Y CONSECUENCIAS.

Es considerable la trascendencia de este hecho ante la economía general de país y, en particular, ante las finanzas públicas.

Hasta 1913, como se sabe, los déficits de los Ferrocarriles del Estado recargaron el presupuesto general de la Nación.

La ley de Reorganización de los Ferrocarriles del Estado—estudiada e impul-

sada por el Instituto de Ingenieros—al ser puesta en vigencia en 1914, inauguró una nueva etapa en la historia financiera y administrativa de los Ferrocarriles del Estado

Los efectos de esta ley—que se agregaron a otras circunstancias económicas externas—produjeron resultados económicos favorables. Mas tarde, a partir de 1918, se presentaron de nuevo los excesos de los gastos sobre las entradas en obediencia a causas económicas también externas, que afectaron por igual a las empresas ferroviarias de todos los países

Aprovechándose de esta adversa circunstancia, una activa campaña—dirigida por elementos interesados—fué iniciada en contra de la Ley de 1914 y, muy principalmente, en contra del personal de ingenieros de la Empresa. Afortunadamente, esta campaña no obtuvo resultados. Por el contrario, a principios de 1921 fué contratado un empréstito externo por 5 millones de libras esterlinas el cual entregó a la Empresa 160 millones en billetes. Ello ha permitido iniciar la electrificación de la línea de Santiago a Valparaíso y ramal de los Andes, obra que será entregada a fines del año próximo. Al mismo tiempo se ha adquirido considerable cantidad de equipo de mejoramiento de la vía e instalaciones, y entre las cuales figuran en primer término la gran Maestranza de San Bernardo, la señalización, el refuerzo de los puentes para imponer la tracción pesada en toda la Red, el mejoramiento del perfil de la vía, la transformación de estaciones y otras obras de menor importancia.

Aparte de este mejoramiento material la Empresa ha elevado sus sueldos y jornales, se ha hecho cargo de la explotación de la Red Norte—que constituía una pesada carga financiera para el Estado—ha podido atender también a la previsión social entregando a la Caja de Retiros una cuota superior a la depositada por sus empleados a contrata y a jornal, y, por último, se ha hecho cargo del servicio de los nuevos capitales invertidos en su propia extensión y mejoramiento.

Las cifras que siguen resumen los ejercicios financieros de ambas Rejes desde 1914 y ellas arotan la elevación de los gastos por las causas anotadas

RED SUR—MILES DE PESOS

Años	ENTRADAS	GASTOS	UTILIDADES	PERDIDAS
1914	60235	77982	.....	17747
1915	73720	71223	2497	.....
1916	74125	73336	789	.....
1917	74527	72208	2319	.....
1918	81473	89152	.....	7679
1919	91981	105469	.....	14487
1920	100390	121744	.....	21354
1921	150328	187821	.....	37493
1922 (Presup.)	178981	171906	7075	.....

RED NORTE—MILES DE PESOS.

Años	ENTRADAS	GASTOS	UTILIDADES	PERDIDA:
1918	6805	13284	.....	6479
1919	6922	16111	.....	9188
1920	6734	15997	.....	9263
1921	9155	19522	.....	10367
1922 (Presup.)	11000	19071	.....	7071

(La pérdida en 1922 de la Red Norte es compensada con las utilidades de Red Sur).

Bastará, para justificar la elevación de los gastos en la Red Sur, con exponer las partidas de gastos *no efectuados antes de 1914*. Esas partidas, según el Presupuesto revisado de 1922, son los que siguen:

1) Cuota de renovación destinada a conservar constante el valor de los capitales invertidos en la Red (Ley 2846)	15,370 millones
2) Gastos de previsión social (Entregas a la Caja de Retiro) (Ley 3379)	3,887 "
3) Elevación de los sueldos (Ley de 3627)	6,720 "

4) Elevación de los jornales en 1921 (Gestión del Gobierno)	15,000	”
5) Servicio de la deuda (Ley 2846)	36,000	”
6) Déficit de las Red Norte (Decreto de Gobierno)	7,071	”
	<hr/>	
Total	84,048	millones

Son, en resumen, mas de 84 millones los gastos en moneda corriente—no efectuados antes de 1914—a los cuales deben satisfacer hoy día las entradas de la Red Sur.

Si no se hubiese dictado la ley de 1914, esos gastos, juntos con los ordinarios de la Red, pesarian actualmente sobre los presupuestos generales del Estado (que hoy se encuentran en un déficit de 135 millones en billetes)—Conocida la resistencia de los Poderes Públicos para autorizar alzas de tarifas—y admitiendo que los gastos anotados se hubieren efectuado (los cuales, por otra parte, no podían evitarse, ya que ellos provienen de leyes o decretos de Gobierno) ese total de 84 millones sería hoy un déficit de los Ferrocarriles del Estado que, incorporado al presupuesto nacional, elevaría, de 135 millones a 219 millones el déficit actual de la Hacienda Pública.

A la fecha, ese mayor gasto es costeado directamente por la explotación de la Red Sur. Ningún ejemplo, como éste, demuestra con mayor claridad el efecto favorable de la Ley de Reorganización de los Ferrocarriles del Estado.
