

Paride Mambretti.
Doctor en Ciencias Económicas,
Licenciado en Ciencias Comerciales
de la Universidad de Neuchâtel (Suiza).

La situación económica y financiera de los Ferrocarriles del Estado.

DESDE la entrada en vigor de la ley orgánica del 24 de Enero de 1914, parcialmente reformada por decreto del 17 de Octubre de 1915, la situación financiera de los Ferrocarriles del Estado ha sufrido, durante los primeros años, quebrantos de importancia, lo que pudo hacer temer, en un principio, la continuación de los reiterados y crecientes déficits que caracterizaron largos períodos anteriores de explotación fiscal. Sin embargo, los resultados de los últimos cinco años, han venido a demostrar que la llamada ley de reorganización ha tenido, oportunamente, una influencia favorable sobre la marcha de la Empresa, tanto en su faz económica como en la técnica, a pesar de múltiples factores contrarios que han surgido, principalmente, con motivo de la conflagración europea ocurrida en el primer año de promulgación de la nueva ley, los que han repercutido en forma sensible y general sobre la economía ferroviaria.

Como es sabido, la ley en cuestión ha sido dictada con el doble objeto de dotar la Empresa de un mejor régimen administrativo otorgando más amplias

facultades a sus organismos directivos y centralizando los servicios, y de librar la Nación de la pesada carga que significaba para ella los repetidos déficits de explotación estableciendo para la Empresa la obligación de atender sus gastos con sus propias entradas.

La característica de lo que puede llamarse, aún impropiaemente, autonomía administrativa y financiera, estriba en el hecho de que los Ferrocarriles del Estado no son administrados directamente por el Ministro competente sino por un Consejo de Administración designado ad hoc, dotado de facultades propias, que toma de por sí todas las resoluciones que se refieren a los negocios ordinarios de la Empresa siendo por otra parte deferidos a la resolución del Gobierno los actos y medidas tales como aprobación del presupuesto anual considerado independiente del de la Nación, nombramiento de altos cargos, autorizaciones por exceso en los gastos presupuestados y homologación de tarifas.

Además, la composición misma del Consejo, da a este organismo cierto carácter técnico e independiente, lo que constituye una garantía contra todo

predominio de intereses extraños de índole financiera o política. Por su parte, el Gobierno tiene, lógicamente, la supervigilancia y fiscalización de la Empresa efectuada por intermedio de la Inspección General de Ferrocarriles.

Sentados estos principios de orden general, es halagador poder consignar que durante el ejercicio 1926 la explotación de las líneas férreas del Estado ha dado resultados satisfactorios bajo todo punto de vista. La acción de la Empresa se desarrolló normalmente y la utilización de los servicios ferrovia-

rios se mantuvo bastante activa como podrá observarse por el análisis general de los distintos rubros que comentamos a continuación, los que van, además, ilustrados con varios cuadros estadísticos, corolario indispensable en una materia tan compleja.

Tráfico de carga

El cuadro siguiente resume el movimiento del tráfico de carga desde 1914 hasta 1926, para ambas redes.

FERROCARRILES DEL ESTADO.—AMBAS REDES.—TRÁFICO DE CARGA

Años	Longitud de la vía Km.	Toneladas transportadas	Toneladas-kilómetro en millones	Entradas \$ m/c
1914.....	2 599	4 154 643	782	34 814 308
1915.....	2 620	3 677 333	783	46 101 231
1916.....	2 743	4 007 560	876	46 644 197
1917.....	4 472	5 139 336	1 075	52 176 391
1918.....	4 485	5 163 032	1 111	54 512 401
1919.....	4 477	4 858 573	1 028	59 385 855
1920.....	4 456	4 589 990	914	63 707 062
1921.....	4 495	4 820 379	981	92 810 420
1922.....	4 561	4 468 110	895	109 465 712
1923.....	4 591	4 922 961	945	121 273 214
1924.....	4 639	5 528 219	1 068	134 659 997
1925.....	4 639	5 320 449	1 082	147 455 505
1926.....	4 683	5 034 252	1 000	158 110 027

Examinando la situación en conjunto, puede constatarse que el tonelaje transportado ha señalado aumentos y disminuciones alternativas que se han mantenido dentro de un determinado margen mientras que las entradas han ido en constante progresión.

Distintos factores económicos influyeron en las alteraciones experimentadas por el tráfico durante el período contemplado, las que han sido motivadas, principalmente, por la sequía, la crisis salitrera y la depresión general que se ha manifestado en la producción nacional. A todo esto, hay que agregar, también, como factor especial, el crecimiento de la longitud de la vía férrea en medida desproporcionada a la capacidad productora del país a raíz de la anexión de la Red Norte que pasó a depender de la Empresa en el año 1917.

Por otra parte, el progresivo aumento en el producto de las entradas obedece a la política de tarifas de la Empresa que se ha visto obligada a elevar paulatinamente sus tarifas a fin de hacer frente al sensible aumento de los gastos de explotación motivado por el alza de los salarios. En otras palabras, el aumento de las tarifas ha sido, principalmente, una consecuencia directa del alza de sueldos y jornales, los que a su vez han sido una lógica e inevitable consecuencia del encarecimiento de la vida provocado por la baja creciente en el valor de la unidad monetaria, hoy día definitivamente estabilizada a seis peniques.

Comparando las cifras del año 1925 con las del año último, puede anotarse cierta disminución en las toneladas movidas, debido, en primer lugar, a la crisis salitrera ya mencionada que se reflejó en la economía ferroviaria provocando una reducción en el tráfico de mercaderías a la región de la pampa mientras que por efecto de las economías realizadas por varios capítulos y de la elevación de tarifas, las entradas han señalado un aumento de \$ 10 654 522.

En lo que se refiere a los artículos transportados el tráfico de carga señala los siguientes porcentajes:

FERROCARRILES DEL ESTADO.—RED SUR.
—CATEGORÍAS DE CARGA

	Toneladas
Productos agrícolas	1 346 273
Productos de la ganadería....	285 417
Productos mineros	697 064
Productos manufacturados ..	1 567 703
Productos forestales	635 886
Total, incluso varios.....	4 545 215

He aquí un cuadro con las variaciones habidas en las tarifas medias desde 1914 hasta 1926, las que señalan una continua progresión a raíz de repetidos recargos y en el que puede verse que para la Red Sur la tarifa media correspondiente a 1926 ha triplicado con respecto a la de 1914.

<i>Redes</i>	<i>Unidad</i>	1914	1915	1916	1917	1918	1919
		\$	\$	\$	\$	\$	\$
Norte	por Ton. Km.	....	....	.	0,112	0,110	0,135
Sur	por Ton. Km.	0,044	0,058	0,053	0,046	0,046	0,056

Redes	Unidad	1920 \$	1921 \$	1922 \$	1923 \$	1924 \$	1925 \$	1926 \$
Norte	por Ton. Km.	0,163	0,153	0,180	0,208	0,185	0,161	0,180
Sur	por Ton. Km.	0,067	0,093	0,120	0,125	0,124	0,135	0,157

Tráfico de pasajeros

El cuadro que aparece más abajo resume el tráfico de pasajeros durante el período indicado:

FERROCARRILES DEL ESTADO.—AMBAS REDES.—TRÁFICO DE PASAJEROS (1914-1926)

Años	Longitud de la vía Km.	Número de pasajeros transportados	Pasajeros-kilómetro en millones	Entradas \$ mjc.
1914.....	2 599	13 497 483	584	19 157 056
1915.....	2 620	10 154 817	452	21 048 840
1916.....	2 743	10 439 729	483	20 014 459
1917.....	4 472	13 223 049	612	22 702 544
1918.....	4 485	14 697 465	685	24 360 832
1919.....	4 477	14 876 067	709	28 485 355
1920.....	4 456	16 588 232	791	33 355 766
1921.....	4 495	15 086 270	777	39 035 127
1922.....	4 561	13 351 224	601	40 014 683
1923.....	4 591	13 685 898	700	41 133 796
1924.....	4 639	14 365 608	814	46 394 198
1925.....	4 639	13 105 836	753	51 785 830
1926.....	4 683	13 908 069	784	54 793 687

Como puede anotarse por los datos preinsertos se han operado las mismas alternativas de aumentos y disminuciones y al igual que el tráfico de carga, el de pasajeros no se caracteriza por ninguna alteración de importancia, ni por una progresividad que denote un constante aumento cuantitativo.

Las entradas señalaron sensibles aumentos, especialmente en los últimos años, debido al alza paulatina de las tarifas.

Comparando los resultados de los años 1925 y 1926 puede observarse un sensible aumento tanto en el número

de pasajeros transportados como en el monto de las entradas, las que señalan un mayor producto de \$ 3 007 857. Considerando únicamente la movilización de la Red Sur cabe señalar que el aumento del número de pasajeros en 1926 con respecto al año anterior ha superado el millón.

Damos a continuación un cuadro con las variaciones de las tarifas medias durante el mismo período 1914-1926, del que se desprende que la tarifa media de 1926 para la Red Sur ha duplicado con respecto a la de 1924.

<i>Redes</i>	<i>Unidad</i>	1914 \$	1915 \$	1916 \$	1917 \$	1918 \$	1919 \$
Norte	por Pas. Km.	.....	...	.....	0,075	0,070	0,076
Sur	por Pas. Km.	0,032	0,046	0,041	0,035	0,034	0,039

<i>Redes</i>	<i>Unidad</i>	1920 \$	1921 \$	1922 \$	1923 \$	1924 \$	1925 \$	1926 \$
Norte	por Pas. Km.	0,087	0,097	0,137	0,116	0,113	0,119	0,116
Sur	por Pas. Km.	0,041	0,049	0,064	0,055	0,055	0,067	0,067

Las tarifas medias en 1926 comparando las tres clases han sido las siguientes: 1.ª clase y 2.ª clase: \$ 0,118; y 3.ª clase \$ 0,044.

A este respecto existe una deficiencia evidente de sistema pues los pasajes de tercera clase son demasiado reducidos comparados con los de primera y segunda, lo que hace que sobre el total de pasajeros transportados el 82% corresponda a la tercera clase. La introducción de un sistema en el que la tarifa

diferencial, basada sobre la distancia, sea combinada con una tarifa más proporcional entre las tres distintas clases, a parte de ser más equitativa, podría producir un mejoramiento en las entradas y mayor movilización de pasajeros.

A título ilustrativo, reproducimos a continuación dos gráficos con las distintas variaciones habidas en las dos categorías principales de tráfico para ambas redes.

Situación económica de ambas redes

El cuadro siguiente resume los resultados anuales de explotación durante el período que nos ocupa

Años	Redes	Longitud de la vía	Capital Fisco	Entradas	Gastos	Servicio Intereses Deuda	Utilidad o Pérdida		Coeficiente de explotación %
				En miles de pesos			+	-	
1914	Sur	2599	403.532	60 235	77.815	167	-17.747		129
1915	Sur	2620	409.453	73 720	71 038	185	+ 2 244		96,3
1916	Sur	2743	399.002	74 125	73 216	120	+ 789		98,7
1917	Norte			7 421	10 862		- 3 441		146
	Sur	4472	592.793	74 527	72 105	103	+ 2 319	- 1 122.	96,7
1918	Norte			6 805	13 284		- 6 479		195
	Sur	4485	597.240	81 473	88 560	542	- 7 620	-14 108	108
1919	Norte			6 922	16 111		- 9 189		233
	Sur	4477	597.265	91 981	102 598	2 695	-13 312	-22 501	111
1920	Norte			6 863	15 997		- 9 134		237
	Sur	4456	597.447	100 365	116 088	5 398	-21 121	-30 255	115
1921	Norte			9 014	19 567		-10 553		217
	Sur	4495	587.597	147 654	152 866	23 349	-28 561	-39 114	103
1922	Norte			9 798	17 795		- 7 997		183
	Sur	4561	672.684	158 127	126 278	21 916	+ 9 933	+ 1 936	80
1923	Norte			10 225	15 559		- 5 334		152
	Sur	4591	736.765	169 954	133 256	19 064	-17 634	+12 300	78,5
1924	Norte			10 727	16 186		- 5 459		150
	Sur	4639	787.488	186 669	150 115	25 742	-10 811	+ 5 352	80,4
1925	Norte			12 784	18 432		- 5 648		144
	Sur	4639	820.514	210 675	173 594	23 387	+13 674	+ 8 026	82
1926	Norte			15 472	18 784		- 3 312		121
	Sur	4683	862.963	223 696	178 894	22 704	+22 098	+18 786	80

De las cifras que anteceden, puede observarse que el estado financiero de la Empresa se ha caracterizado por dos distintos períodos: el primero, desde 1914 hasta 1921, salvo algunas pequeñas utilidades, ha señalado repetidas pérdidas que han ido «in crescendo» y cuya acumulación llegó a sumar \$ 94 395 967 al final de 1921, último año de pérdida; el segundo período, desde 1922 hasta 1926, ha señalado por otra parte constantes utilidades que han reducido la pérdida anterior sólo en \$ 46 035 936. La utilidad correspondiente a 1926 ha sido la utilidad nu-

méricamente mayor obtenida desde 1914, lo que significa una importante etapa hacia el saneamiento y equilibrio definitivo de las finanzas.

En lo que se refiere a la Red Norte, es digno de anotarse la sensible mejoría obtenida en los resultados de su explotación con respecto a los años anteriores. Esta red está llamada a adquirir un carácter comercial siempre mayor hasta producir, en pocos años más resultados que le permitan cubrir sus gastos.

En el breve análisis referente al tráfico, hemos considerado las entradas producidas por la carga movilizada y

el número de pasajeros transportados. El producto kilométrico ha aumentado constantemente y de manera más acentuadas para el tráfico de mercaderías, como puede observarse en los valores de las tarifas medias que se han expuesto en una página anterior.

Las entradas generales correspondientes a 1926 pueden clasificarse, para ambas redes, en los siguientes porcentajes:

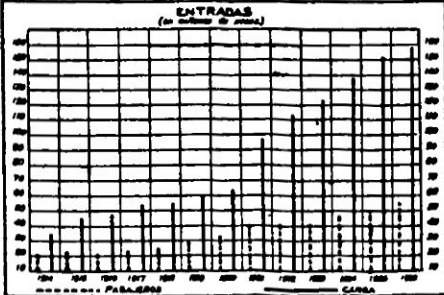
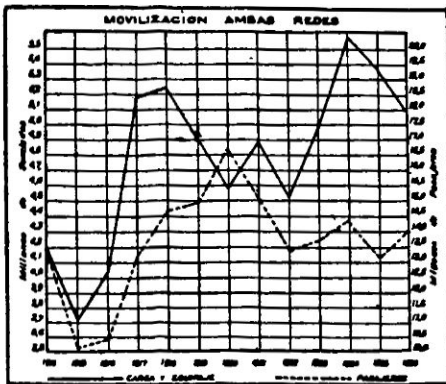
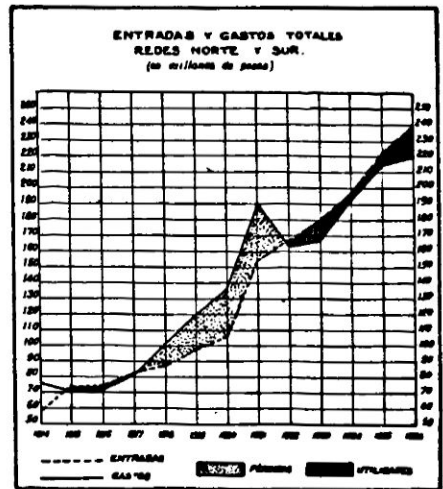
Carga 69,2%; Pasajeros 25,4%; Equipajes 4,1%; Varios 1,3%.

En cuanto a los gastos, el porcentaje para el mismo año corresponde a los siguientes rubros:

Sueldos y Jornales	40,0%
Materiales diversos	9,6%
Combustibles y energía eléct.	13,5%
Gastos Financieros	13,8%
Varios (1)	23,1%
	100,0%

El creciente margen entre gastos y entradas ha permitido en los últimos años la baja paulatina del coeficiente de explotación que para la Red Sur pasó de 127% en 1914 a 80% en 1926.

El cuadro que reproducimos a continuación muestra gráficamente las variaciones de los resultados económicos de la Empresa desde 1914.



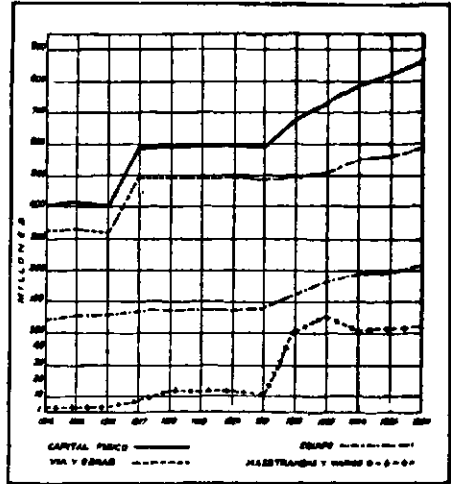
Examinando someramente los balances generales de la Empresa, es fácil observar que el total del activo y pasivo ha ido en constante incremento debido en primer lugar a las cuantiosas sumas representadas por las nuevas inversiones en vías y equipo. El balance de 1926 suma a \$ 902 331 857.

El gráfico que aparece más abajo da una idea clara de la distribución y evolución del capital invertido en los últimos doce años, el cual puede considerarse como muy elevado considerando la baja intensidad de tráfico. En efecto, la evolución del capital invertido se ha manifestado en una proporción mucho mayor al desarrollo del tráfico, contrariando el principio económico de que en una empresa ferroviaria las inversiones siguen proporcionalmente el desarrollo del tráfico. Sin embargo, en el caso de los Ferrocarriles del Estado, cabe observar que sobre el

(1) En los gastos varios se incluye su depreciación (cuota de compensación de la depreciación).

monto total de dicho capital, 500 millones de pesos corresponden al capital entregado en 1914 por el Estado a la Empresa al otorgarle la autonomía financiera, capital que no exige, en principio, remuneración alguna, tratándose de un servicio eminentemente público. Por otra parte, la mayor inversión de los últimos años ha contribuido a perfeccionar los elementos de la Empresa y obtener una mejor eficiencia en el servicio, satisfaciendo así necesidades ineludibles que han venido, además, a fortalecer su situación financiera.

Para financiar su plan de obras la Empresa contrajo en 1921, por intermedio del Gobierno, dos empréstitos por un total de Dólares 27 905 153, cuyos pormenores figuran en el siguiente cuadro:



Bancos	Fecha emisión	Nominal u\$s	Tasa interés	Tasa amortización	Precio emisión	Duración Empréstito	Valor efectivo emisión u\$s	Capital total amortizado en 1926 u\$s	Saldo bonos en circulación en 1926 u\$s	Saldo en \$ mjc según bal. 1926
Guaranty Trust Co.	15-2-21	17.405,153	8%	5%	94%	20 años	16.360,843	5.003,978	12.401,175	\$ 157.782,723
Blair and Co.	1-11-21	10.500,000	8%	4%	92,50%	25 años	9.712,500	2.100,000	8.400,000	
		27.905,153					26.073.343	7.103,978	20.801,175	

Como puede fácilmente comprobarse estos empréstitos han sido contratados en condiciones bastante onerosas tanto en lo que se refiere al servicio de intereses cuanto al de amortizaciones.

Por tales razones, la Dirección de la Empresa presentó oportunamente a la consideración de los poderes públicos un proyecto de conversión general de la deuda externa, en el justo deseo de aprovechar las favorables condiciones actuales del mercado del dinero. Obvio

es decir que una operación de tal naturaleza se impone a primera vista por un elemental principio financiero, tanto más cuanto que con el mismo servicio actual se podría obtener un margen de 100 millones de pesos que servirían, en parte, para llevar a término el vasto plan de obras iniciado desde 1921.

A título ilustrativo, damos a continuación un cuadro comparativo de la evolución económica de la Empresa entre el año 1914, y 1926.

	UNIDAD	1914	1926
Longitud de explotación.	Kilómetros	2 599	4 683
Tráfico de carga y equip.	Toneladas	4 192 524	5 034 252
» » »	\$ m/c.	39 142 351	166 878 312
Tráfico de pasajeros ...	Número	13 497 483	13 908 069
Tráfico de pasajeros ...	\$ m/c.	20 541 356	54 749 747
Personal	Número	2 0929	23 821
Salario medio.	\$ m/c.	1 950	4 143
Costo de la vida	Índice	100	198
Tarifa media (Red Sur)..	Por Ton. Km.	\$ 0 044	\$ 0 157
Tarifa media (Red Sur)..	Por Pas. Km.	\$ 0 32	\$ 0 067
Entradas totales.....	\$ m/c.	60 234 714	239 169 257
Gastos totales	\$ m/c.	77 982 297	220 382 708
Coefficiente de explotac...	%	129 5	92
Resultado del balance ...	\$ m/c.	-17 747 583	+18 786 548
Capital Físico.....	\$ m/c.	469 364 303	862 963 979

Conclusiones

El examen de los datos anteriores permite llegar a las siguientes conclusiones generales considerando el triple aspecto técnico, económico y administrativo.

Bajo el punto de vista técnico, la Empresa ha realizado una gran labor, la que puede sintetizarse en los siguientes puntos:

1. Electrificación de la primera zona, en la que se ha invertido más de 50 millones de pesos y que dió óptimos resultados económicos por cuanto redujo el empleo de combustibles y los gastos de jornales produciendo una economía de gastos que puede calcularse actualmente en 5 millones de pesos anuales.

2. Mejoramiento de los elementos de tracción y de carga mediante la adquisición de equipo nuevo, gracias a los empréstitos contratados y a los favorables resultados financieros de los últimos años, con lo que se ha conseguido un mejor rendimiento del equipo y una

mejor eficiencia en la movilización y, consecuentemente, una sensible economía en los gastos de explotación que puede evaluarse en 3 millones de pesos anuales. Además, la mayor potencia media de las locomotoras ha permitido aumentar de un año para otro el número de toneladas transportadas por cada tren.

3. Renovación de los bienes materiales de la Empresa (rieles, durmientes etc.) mediante la aplicación de fuertes cuotas por capítulo de depreciación; y

4. Mejor rendimiento de las maestranzas a raíz de importantes inversiones hecha para dotar a la Empresa del material necesario para las reparaciones del equipo.

Lo que antecede demuestra que el servicio ferroviario ha alcanzado en la actualidad un alto grado de perfeccionamiento técnico habiéndose subsanado en gran parte las deficiencias de los primeros años en cuanto a rapidez, comodidad y seguridad de los elementos de transporte, condiciones fundamentales en un servicio de carácter público y de vital interés para la economía

nacional. Con las mejoras aportadas a raíz de la construcción de maestranzas, adquisición de locomotoras pesadas, instalación de dobles vías, trabajos de señalización, aplicación de frenos y enganches automáticos etc. se han realizado importantes economías en los gastos de explotación y mayor seguridad y capacidad de transporte. A este respecto, señalamos, para el futuro técnico de la Empresa, la conveniencia de llegar paulatinamente a la standarización del equipo a fin de obtener la doble ventaja del menor gasto y mayor eficiencia de la tracción.

Atendiendo a su faz económica, la situación de la Empresa nos sugiere las apreciaciones siguientes:

1. Debido a una prudente política tarifaria y a los progresos técnicos realizados, la explotación de los Ferrocarriles del Estado ha producido en los últimos años utilidades apreciables que han reducido en un 50% los déficits anteriores, a pesar de múltiples causas externas y locales que han afectado y siguen afectando algunas, la economía ferroviaria, tales como:

a) La sequía, que afectó la producción agrícola ocasionando una fuerte merma en el tráfico de carga.

b) La situación comercial anormal y la lentitud en el desarrollo de la producción nacional que ha reducido o mantenido dentro de estrechos límites la intensidad del tráfico, fuente vital de toda explotación ferroviaria.

c) La estagnación de la población y falta de inmigración, y

d) El latente estado deficitario de la Red Norte, red de gran longitud, escasa población y de poco tráfico, cuyos déficits han tenido que ser cubiertos con las utilidades de la Red Sur.

2. El buen aprovechamiento de los empréstitos ha permitido aumentar sensiblemente el capital físico de la Empresa, es decir las vías y obras, equipo etc.,

lo que redundará en un aumento del patrimonio nacional.

Dentro de un criterio general, es oportuno reconocer, además, que la Empresa ha tenido que sufrir dificultades de todo orden a consecuencia de la guerra europea, la que ha acarreado, principalmente:

1. Reducción en el tráfico de carga por la crisis de los negocios.

2. Fluctuaciones violentas en el valor de la moneda con sus conocidas consecuencias.

3. Dificultad en proveerse de los elementos necesarios a las exigencias del tráfico, y

4. Encarecimiento general de los materiales y aumento enorme del costo de los combustibles, lo que ha significado un mayor desembolso de varios millones anuales.

En fin, bajo el punto de vista administrativo no queda sino confirmar los conceptos emitidos al principio de este breve estudio en lo que se refiere a los beneficios producidos por las reformas aportadas por las leyes de 1914 y 1915, si bien no hay que escatimar nuevos medios para lograr una mejor eficiencia en el personal y mayor unidad de dirección mediante la unificación y centralización de los servicios.

Sin querer contraponer ni superponer las tesis de la explotación fiscal y de la privada, es oportuno reconocer que los resultados alcanzados en los últimos años han puesto de manifiesto los óptimos frutos que puede dar la administración de los Ferrocarriles por parte del Estado, tanto más cuando se persigue la constitución de un organismo administrativo con cierto carácter autónomo, como ha quedado singularizado por la dictación de las leyes citadas.

Los Ferrocarriles del Estado están llamados en todo momento a ejercitar gran influencia en la economía general puesto que el bienestar de un país de-

pende en gran parte de los progresos del país. En efecto, considerando que el de los medios de comunicación tanto el tráfico está íntimamente ligado al desarrollo en su desarrollo extensivo, representado por el aumento de las vías, como en su desarrollo de la población y de la producción incremento intensivo, caracterizado por agrícola y manufacturera, su incremento debe buscarse exclusivamente en una el crecimiento del movimiento de las amplia política de fomento de todas las personas y de las cosas transportadas. actividades económicas nacionales. Mu-

chas leyes han sido dictadas con este fin, en los últimos tiempos, entre las que cabe señalar, principalmente, las sobre crédito agrario y crédito minero, y su oportuna aplicación deberá redundar, en un futuro cercano, en el aumento de la intensidad del tráfico, la que, no está demás repetirlo, constituye el factor dominante de toda explotación ferroviaria.

La acertada gestión de la Dirección General de la Empresa, ampliamente confirmada por los laudables resultados obtenidos en los últimos años, es, por lo demás, prueba segura del floreciente porvenir de los Ferrocarriles del Estado de Chile.

Por otra parte, para fomentar el transporte, el Gobierno debe entrar de lleno en una vasta política económica general a fin de obtener el mayor rendimiento de las principales fuentes de riquezas