
ANALES
DEL
INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE

OFICINA:

Calle San Martín N.º 352—Casilla 487—Teléfono 3100

COMISIÓN DE REDACCIÓN

DON JUAN LAGARRIGUE
• RAMÓN MONTERO

DON ALFREDO LAGARRIGUE
• MÁRCOS ORREGO P.

DON RAÚL SIMÓN

LOS SERVICIOS DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

El Director General de los Ferrocarriles del Estado, señor Luis Schmidt, acaba de dirigir al Gobierno la memoria de los servicios de su cargo durante el año último. La lectura de dicha memoria impresiona en forma favorable. No se trata, como en la mayor parte de los documentos de esta especie, de una simple acumulación de datos originados en las diversas oficinas, cada una de las cuales se considera así misma como el eje del servicio. Tampoco se encuentra, como sucede en las memorias de casi todas las reparticiones públicas, las acostumbradas lamentaciones y los descargos de cada jefe de oficina tratando de demostrar que el servicio no pudo ser mejor por falta de personal o por falta de recursos.

La memoria empieza por precisar la situación financiera de los Ferrocarriles en la fecha en que el señor Schmidt se hiciera cargo de la Empresa, esto es, el 1.º de Enero de 1925.

Desde el año 1915 hasta el de 1921, inclusive, la Empresa había perdido un total de 94 millones de pesos. A partir del año siguiente empezaron las utilidades, las que, en 31 de Diciembre de 1924, habían reducido el déficit acumulado a 73 millones de pesos.

El año 1925, al que se refiere la memoria, dejó una utilidad de 8 millones, lo que permitió reducir el déficit acumulado a 65 millones de pesos.

A comienzos de 1925, por razón de los déficits acumulados, la situación de caja

señalaba una insuficiencia (relación entre activo realizable y pasivo exigible) de 52 millones de pesos, descompuestos principalmente en cuentas pendientes y sobregiros en los Bancos. En el curso del año esta deuda flotante fué consolidada en créditos a plazo, pudiendo llegarse, al final de 1925, a una situación de completo desahogo financiero. Las deudas pendientes son las que normalmente corresponden a una empresa comercial, ya que es imposible que una entidad comercial cualquiera tenga en un momento dado todas sus deudas canceladas, de la misma manera que es también imposible el que, en un momento determinado, se encuentren cancelados todos los créditos a favor. Puede así resumirse la situación financiera de los Ferrocarriles del Estado, en el hecho de que, desde el año 1922, se encuentra en utilidades. Con estas utilidades está liquidando, paulatinamente, los déficits acumulados de años anteriores.

Merece observarse, a este respecto, que, desde 1914, la Empresa no ha recurrido en suma alguna a los auxilios fiscales y que ha servido su deuda externa con sus propios recursos.

Las mejoras aplicadas a los servicios de tracción y el aumento en la cantidad de equipo en servicio, han permitido atender a las demandas de transporte en forma que ha merecido la felicitación de las principales entidades comerciales e industriales. El transporte de cosechas, que se acumula en el primer cuatrimestre del año, ha empezado a efectuarse, por primera vez en la historia de los ferrocarriles, en forma satisfactoria. Comparando sólo los años 1924 y 1925, se encuentra para el último, en la temporada de cosechas, una eficiencia superior en un 28 por ciento respecto del año anterior en el mismo período de tiempo. Para apreciar lo que este hecho significa en cuanto a calidad de servicio, es necesario recordar que nuestros ferrocarriles deben movilizar, en la sola temporada de cosechas, cerca del 40 por ciento de su carga anual.

En lo que se refiere a la organización de la movilización, se ha logrado reducir a un 32 por ciento el recorrido del equipo vacío respecto del recorrido total. Para el promedio de los Estados Unidos esta relación es de 35 por ciento, es decir, más favorable que en los ferrocarriles nuestros.

La memoria contiene interesantes observaciones sobre tarifas. La tarifa media para los Ferrocarriles del Estado es de 13.5 centavos por tonelada-kilómetro. Este valor es el más bajo para todas las líneas del país. Merece recordarse, a este respecto, que la tarifa media del Ferrocarril de Arica a La Paz es de 32,4 centavos. De 68,2 centavos para el Trasandino. De 20 centavos para el ferrocarril de Antofagasta a Bolivia y de 36 centavos para el Ferrocarril de Taltal...

Sin embargo, el Director General, señor Schmidt, advierte honradamente que una mayor o menor tarifa depende de la intensidad de tráfico de cada ferrocarril. Mientras mayor sea el tráfico por kilómetro más comercial será el ferrocarril, menor será la proporción de los gastos generales y menores serán, por lo tanto, las tarifas. Es razonable, en consecuencia, que las tarifas de las líneas privadas sean más altas en Chile que las correspondientes a los Ferrocarriles del Estado, de la misma manera que es razonable que las tarifas de los Ferrocarriles del Estado sean más altas que las que corresponden a algunos ferrocarriles extranjeros con mayor intensidad de tráfico. Así, por ejemplo, la tarifa media de los Ferrocarriles del Estado es de 13,6 centavos por tonelada-kilómetro, y la intensidad de tráfico es de 234 mil. En los Estados Unidos la tarifa media es de 5,7 centavos chilenos, pero la intensidad de tráfico es 1 millón 800 mil, o sea de ocho veces más que en Chile.

Se comprende que, sobre esta base, las tarifas tiendan lógicamente a reducirse a medida que, para un mismo kilometraje de ferrocarriles, la población y producción del país entregan mayor cantidad de transporte. Se deduce también, inversamente, que, si la producción y población permanecen prácticamente constantes, y si el kilometraje de ferrocarriles crece, las tarifas deben tender lógicamente a aumentar.

Establecido el hecho anterior, es fácil deducir que existe un límite en la construcción de ferrocarriles, límite en el cual conviene detenerse. En Chile se ha alcanzado ya dicho límite. En efecto, el kilometraje de vías ferroviarias ha crecido con mucha mayor velocidad que la producción y población. Los Ferrocarriles del Estado, de ese modo, se van haciendo cada vez menos comerciales, necesitando completarse con alzas de tarifas los efectos del crecimiento de las líneas.

En el año 1914, por ejemplo, el tráfico de pasajeros y carga por kilómetro alcanzaba a 530 mil unidades. En 1925, por razón de crecimiento de kilometraje explotado, la cifra anterior bajaba a 398 mil. O sea, que la Empresa es hoy un 25% menos comercial de lo que era en 1914, fecha en la cual se le concedió su autonomía de explotación, pero no su libertad para aceptar o no nuevos kilometrajes.

Para demostrar nuestra ausencia de paralelismo entre el crecimiento de los ferrocarriles y el crecimiento de la producción, el señor Director General compara en su memoria los casos de Chile y el Canadá.

De 1900 a 1925, los ferrocarriles del Canadá han crecido en 1,83 veces. Los de Chile en 2,18 veces. (Líneas del Estado). En el mismo período de tiempo la población del Canadá ha crecido en 1,75 veces y la de Chile en 1,35 veces. La exten-

sión sembrada de trigo ha crecido en el Canadá en 5,3 veces y en Chile en sólo 2,6 veces...

No se necesita mayores datos para comprobar que, en los últimos años, la política económica de Chile ha seguido un camino francamente errado. En general, se han desarrollado los medios de transporte—principalmente ferrocarriles y puentes—sin preocuparse de que la verdadera política económica reside en fomentar la población por medio de la inmigración y colonización, en crear la industria por medio de la introducción de capitales extranjeros, y en desarrollar la producción extendiendo la superficie regada y cultivada.

El Gobierno ha hecho un gran esfuerzo en construir una red ferroviaria. No negamos los beneficios que ese esfuerzo fiscal ha producido al país. Pero hace diez años que la construcción de ferrocarriles debió paralizarse para tratar de aprovechar los ya construídos. Los ferrocarriles son inútiles a menos de que la población y producción los justifiquen. Pensamos que, por hoy, el Gobierno ha dado término, con exceso a su programa ferroviario. Por habitante, tenemos más ferrocarriles que casi todos los países de Europa y América. No queda, salvo algunos transandinos, prácticamente nada por construir. Sólo resta ahora, aprovechando la red de comunicaciones existente, iniciar un gran programa de colonización. Este programa debe resolverse en un plan combinado de inmigración, regadío y crédito agrícola.

R. S.

