

# ANALES

DEL INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE

Calle San Martín N.º 352 - Casilla 487 - Teléf. 88841 - Santiago - Chile

## COMISIÓN DE REDACCIÓN:

Don Raúl Simón (Presidente de la Comisión),

Don Carlos Alliende, don Enrique Palma R.,

Don Fco. Javier Domínguez y don Marcos Orrego P.

---

Año XXVIII      ♣      Septiembre de 1928      ♣      Núm. 9

---

## Participación fiscal en las utilidades de los Ferrocarriles del Estado.

**S**E ha discutido largamente en el Senado el proyecto del Gobierno que fija en 3% la retribución de los Ferrocarriles del Estado por los capitales fiscales en ellos invertidos.

No se podría encontrar, en realidad, una discusión menos fundada, tanto en sentido práctico como teórico.

\* \* \*

Prácticamente, se trata de un ingreso que ya existe, establecido por decreto de Hacienda. Por otra parte, los Ferrocarriles del Estado han pagado ya el primer semestre por el concepto indicado. Finalmente, la entrada fiscal neta por dicha participación de utilidades alcanza a sólo 10 millones de pesos. En efecto, según el decreto citado, los Ferrocarriles del Estado pagarían al Fisco el 3% de interés por los capitales invertidos, los cuales suman aproximadamente 700 millones de pesos. El 3% significaría así, teóricamente, 21 millones. De esta suma, según el mismo decreto, deberán descontarse los pasajes libres, fletes, rebajas de los mismos, y otras facilidades que diversas leyes conceden «gratuitamente» al Fisco. Apreciadas estas facilidades, y descontadas de los 21 millones, se llega al saldo libre de sólo 10 millones. Naturalmente, ahora, de acuerdo con la Ley Kemmerer, el cálculo de entradas deberá anotar los 21 millones y agregarse a los gastos presupuestarios el pago en favor de los Ferrocarriles por las referidas facilidades. En el hecho, la ley en discusión tiende a regularizar legalmente una situación ya creada y que no conviene alterar.

\* \* \*

Considerado ahora el punto teórico de la cuestión, no puede desconocerse el derecho fiscal a obtener una retribución de los capitales invertidos en sus ferrocarriles. Se ha fijado un interés nominal de 3% sobre un capital también nominal de 700 millones.

El ingreso neto fiscal será, como se ha dicho, de sólo 10 millones.

Pero nadie que conozca el costo actual de construcción de un ferrocarril y el costo del equipo y demás instalaciones podría decir que los 5,500 kilómetros de vías valgan sólo 700 millones. En el hecho, se trata de 700 millones de pesos moneda corriente de todos los tipos de cambio, los cuales, reducidos a la común moneda, significarían bastante más de mil millones, sin agregar, todavía, las considerables obras de mejoramiento realizadas durante las administraciones de los señores Alejandro Guzmán y Manuel Trucco, las cuales se efectuaron con recursos ordinarios que no figuran en la cuenta capital.

En otros términos, el capital, cuyo servicio debieran atender las tarifas, sería de mil millones aproximadamente, lo que, al 6% como interés mínimo, significaría 60 millones de pesos. Lo que se pide son sólo 10 millones...

No hemos considerado en los valores anteriores las pérdidas de explotación costeadas por el Fisco ni las inversiones de los últimos empréstitos, por los cuales se ha pagado a los tenedores de los bonos, hasta el presente año, un interés de 8 por ciento. En adelante, gracias a la conversión realizada por el actual Ministro de Hacienda, continuará sirviéndose un interés de sólo 6 por ciento.

No habría así argumento, creemos, que pudiese justificar una negativa para hacer que el Fisco obtenga 10 millones como interés neto en una inversión que sobrepasa sin duda los 1 000 millones. Esto equivale a un interés real de sólo UNO POR CIENTO. Mayor liberalidad no se podría pedir en favor de aquellos que se sirven del ferrocarril.

\* \* \*

Se ha hablado también del elevado valor de las tarifas. No quisiéramos repetir todo lo que se ha dicho en estas columnas durante diez años consecutivos. Vale, sin embargo, tener presente que la tarifa ferroviaria no es un valor arbitrario, sino que depende del costo de la explotación, del costo de los capitales y de la intensidad de tráfico. Es este último el único factor que puede conducir a una rebaja de tarifas, factor que, desgraciadamente, no ha podido manifestarse por la razón principal de que el kilometraje de nuevos ferrocarriles aumenta más rápidamente que la población y la producción de su zona de influencia.

Si las tarifas se han elevado desde 1913, también han desaparecido las pérdidas y ha mejorado notablemente el servicio. Justo es hacer notar que la gran transformación técnica y material de los Ferrocarriles fué realizada por el señor Manuel Trucco, que el período de los superávits fué iniciado por el señor Rodolfo Jaramillo, que la estabilización definitiva de las tarifas fué lograda por el señor Luis Schmidt y que la simplificación administrativa y la reducción del personal han podido ser efectuadas por el actual director, señor Pedro Blanquier, aprovechando de circunstancias especiales que nunca se presentaron anteriormente y que es posible no vuelvan a ofrecerse en el futuro.

El mejoramiento material y financiero de los ferrocarriles, realizado en un período

de quince años, lo fué en etapas sucesivas al través de los esfuerzos de un personal protegido por la actuación desinteresada y patriótica de un Consejo de Ferrocarriles y amparado por la ley del año 1914, dictada a iniciativas del señor Enrique Zañartu.

Hubo, es cierto, alzas importantes de tarifas. Pero ello se debió, como primera razón, a que las tarifas anteriores eran injustamente proteccionistas y, en seguida, porque la moneda fué considerablemente depreciada. Pero no debe olvidarse que, al mismo tiempo, subían también los precios de los productos agrícolas transportados. Así, en 1913 el quintal de trigo valía 18 pesos y en 1928 su valor ha oscilado entre 50 y 40 pesos. Lo curioso ahora es que la diferencia de precios en un mismo punto en un mismo año es mayor que el valor total del flete ferroviario a la distancia media de transporte.