

SECCION EDITORIAL

LA CONSTRUCCION DE FERROCARRILES CON RECURSOS INDEPENDIENTES DEL PRESUPUESTO

El Ministro de Ferrocarriles, señor Francisco Mardones, ha presentado a las Cámaras un proyecto de ley que propone el desarrollo permanente de nuestro sistema ferroviario invirtiendo una parte de las utilidades de los ferrocarriles nacionales. El mensaje viene a ser, así, la confirmación más clara de la favorable opinión sustentada por el Gobierno respecto de las posibilidades de explotación comercial de los FF. CC. del Estado, lo cual viene, por fin, a destruir la impresión de pesimismo que constantemente ha rodeado la explotación fiscal.

Hoy día los Ferrocarriles del Estado se encuentran en un franco período de restablecimiento financiero. La Red Sur, en el último año, dejó una utilidad de 9 millones, de la cual 7 millones pasaron a cubrir el déficit de la Red Norte, quedando, en consecuencia, un beneficio global de 2 millones. Las entradas del primer semestre en la Red Sur alcanzan, para el presente año, a 88 millones, contra 84 millones que corresponden al mismo período del año último. Los gastos en el presente año señalan también una apreciable disminución, lo que hace suponer que el resultado general del ejercicio será, sin duda, favorable. Si se admite ahora, para los años próximos, la permanencia de las circunstancias actuales, y si el tráfico se desarrolla normalmente, las utilidades de los Ferrocarriles del Estado pueden llegar a constituir sumas apreciables, posibles de comparar, tal vez, en proporción relativa, a aquellas que produjeron en sus primeros tiempos y continuamente hasta el año 1895, antes de que el crecimiento excesivo de la red y la depreciación de la moneda produjesen la reducción en la intensidad de tráfico y la rebaja indirecta de tarifas.

Estos antecedentes, es decir, la seguridad de utilidades en los Ferrocarriles del Estado, constituyen la base del proyecto del Gobierno. En sus líneas generales, se trata de separar parte de las utilidades de la Empresa—1,5 millones en 1923, 7 millones en 1924, y 10 millones en los años siguientes—para constituir un "Fondo

nacional de construcción de Ferrocarriles", siendo las nuevas líneas administradas por la Empresa sobre la base de que sus tarifas costeen los capitales invertidos y destinándose ese interés a un nuevo "Fondo de mejoramiento" de esos mismos ferrocarriles.

Dejando por ahora de mano toda cuestión de cifras y de oportunidad en cuanto a la fecha conveniente para invertir fuera de la Empresa las utilidades que de ella provengan no puede negarse la trascendencia económica que significa el proyecto del Gobierno.

Desde luego, presenta dos alcances iguales en importancia y trascendencia. El primero, la rentabilidad de los capitales fiscales invertidos en Obras Públicas. El segundo, la extensión permanente y sucesiva de nuestra red de ferrocarriles.

El primer alcance—la rentabilidad de los capitales fiscales invertidos en obras públicas—afecta principalmente a las finanzas nacionales. No afecta, como se cree, a la economía nacional en relación con los costos de transporte. Porque, a menos que la obra misma, ya se trate de un ferrocarril o un puerto, sea económicamente inconveniente, el recargo de tarifas para costear los capitales invertidos, respecto de otras tarifas que no consulten este servicio, resulta de una cuantía poco apreciable en relación con la disminución del costo del transporte que la nueva obra produce respecto de los medios anteriores de transporte. En efecto, en todos los casos, la construcción de un ferrocarril disminuye los fletes; y el mejoramiento de un puerto disminuye los gastos de embarque, desembarque y estadía de naves.

Lo importante es que esta política financiera se aplique desde el comienzo mismo de la explotación, antes de que se forme el concepto errado de la "tarifa protectionista" y antes de que se creen intereses alrededor de las tarifas bajas. Pero es lo curioso que nosotros aplicamos a las explotaciones fiscales no sólo tarifas sin interés sino que, aún, tarifas a pérdida. En cambio, para las explotaciones particulares, concedemos tarifas con interés amortización y utilidades, y, todavía si las entradas del ferrocarril son insuficientes, concedemos con los recursos generales de la nación, la "garantía de intereses". Esta política es, naturalmente, absurda. Y, en gran parte, ella ha constituido la causa de nuestra crisis financiera. En efecto, por una parte se ha incrementado la deuda pública para efectuar las obras fiscales, y, por otra, se hace pagar a las entradas salitreras o a las leyes tributarias el interés y amortización de esa deuda, más, todavía, las pérdidas de las explotaciones fiscales.

El proyecto Mardones corrige esa política estableciendo "la rentabilidad de los capitales invertidos en los Ferrocarriles del Estado". El interés respectivo alcanza apenas al 1,5% contra el 7 a 8% que obtienen las empresas particulares de

ferrocarriles. Pero él basta para establecer un hecho y destruir un concepto equivocado respecto de la gratuidad de los servicios fiscales.

El segundo alcance del proyecto es la seguridad de un desarrollo permanente de la red de ferrocarriles sin comprometer los presupuestos fiscales, desde luego, la construcción de 13 ferrocarriles y encarga al Consejo de Obras Públicas que señale, cada 5 años, las nuevas obras por construir. El desarrollo de nuestra Red sería así ilimitado, pues los ferrocarriles se irían extendiendo con el producto de sus propias utilidades. Bastaría recordar el progreso económico adquirido por el país con su escasa red actual de ferrocarriles, para apreciar el impulso que, a la economía nacional, significaría el desenvolvimiento permanente de sus medios de transporte.

Estas solas consideraciones serían bastantes para que el proyecto del señor Mardones mereciera una atenta e inmediata consideración del Congreso y el aplauso de todos los hombres que tienen ligadas sus actividades al desarrollo económico del país.

R. SIMON.

