

ANALES

DEL INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE

Calle San Martín N.º 352 - Casilla 487 - Teléfono 3100 - Santiago - Chile

COMISIÓN DE REDACCIÓN:

Don Juan Lagarrigue, Don Alfredo Lagarrigue, Don Ramón Montero,
Don Marcos Orrego P. y Don Raúl Simón (Presidente de la Comisión).

Año XXVII



Julio de 1927



Núm. 7

Situación financiera de los Ferrocarriles del Estado

L A Dirección General de los Ferrocarriles del Estado ha hecho conocer los resultados financieros de explotación obtenidos en el primer semestre del año en curso, los cuales indican:

Entradas.....	128,4 millones
Gastos	111,7 millones
Utilidad.....	16,7 millones

Los valores anotados se refieren al conjunto de las redes Norte y Sur. En los gastos se ha considerado la cuota, proporcional al semestre, del interés de la deuda y los castigos correspondientes por depreciación de la vía y el equipo. Se ha incluido, igualmente, el valor de los desahucios del personal que ha sido declarado cesante en el curso del año, y cuyo número asciende aproximadamente a 1,500 empleados y obreros.

El valor de la utilidad anotada para el semestre no puede, pues, ser más satisfactorio. Con todo, es preciso advertir que ella es sensiblemente igual a la utilidad obtenida el año anterior para el mismo período (16,6 millones en el primer semestre de 1926 y 16,7 millones en el primer semestre del año en curso). La razón es fácil de explicar.

La movilización, desde luego, se ha mantenido prácticamente en los mismos valores que en 1926, habiéndose elevado apenas en un 3% para el conjunto de las dos redes. Estimadas las condiciones de las cosechas y de la crisis salitrera, dicho incremento, aunque pequeño, demuestra que la situación económica del país no ha alcanzado a la gravedad que podía suponerse. Apreciando ahora las perspectivas, más favorables que se presentan en la industria salitrera, su efecto no tardará en hacerse sentir en los transportes hacia el Norte y, al mismo tiempo, en un aumento equivalente de las mercaderías de importación.

Los gastos en el primer semestre de 1927 han superado ligeramente a los valores en igual período del año último. Ello proviene, como se ha dicho, del pago de los desahucios a 1,500 empleados y obreros cesantes, y los cuales se han concedido a razón de un mes de

suelo por cada año de servicio. Las economías en sueldos y jornales provocadas por este concepto, no se harán sentir, en consecuencia, hasta el año próximo.

Es útil advertir, además, que las utilidades del semestre no representan la mitad de la utilidad anual. En los Ferrocarriles del Estado, las mayores entradas corresponden a los meses de movilización de las cosechas, disminuyendo así considerablemente la utilidad en el segundo semestre. El año último, por ejemplo, con una utilidad de 16,6 millones en el primer semestre, se llegó a sólo una utilidad de 18,7 millones en todo el año. Esta misma relación, aplicada al año en curso, permitiría fijar la utilidad probable en 20 millones de pesos para todo el año.

La explotación de la Empresa, con la utilidad ya producida, puede decirse que se encuentra en el camino definitivo de su mejoramiento financiero, encontrándose bastante próxima la fecha en que sea posible entregar dividendos al Estado o conceder rebajas de tarifas. Se ha tenido, en efecto, seis años consecutivos de utilidades, con los valores que se indican:

AÑOS:	MILLONES:
1922	3,894
1923	12,299
1924	5,353
1925	8,026
1926	18,786
1927	20,000 (valor estimado).

Estas utilidades han permitido reducir hasta una proporción despreciable el déficit acumulado en los años 1918 a 1921, acumulación que será cubierta totalmente el año próximo.

Por otra parte, el año 1928 se harán efectivas las economías derivadas de la considerable reducción de personal llevada a cabo por el actual Director General, señor Pedro Blanquier. La conversión de la deuda externa de la Empresa—cuyo proyecto es ya ley de la República—agregará también una importante economía. No es aventurado, en consecuencia, el suponer que, el año próximo, con los actuales sueldos y tarifas, y efectuada la conversión de la deuda, las utilidades de la Empresa puedan subir de 30 millones de pesos.

Es evidente ahora que, con utilidades de esa magnitud, y siempre que existan expectativas de incremento de tráfico, las tarifas podrán ser reducidas sin perturbar las finanzas de la Empresa.

Los Ferrocarriles del Estado han llegado a ser, de ese modo, una preocupación menos entre las muchas que ha debido considerar el actual Gobierno. En el hecho, el mejoramiento financiero había sido iniciado con anterioridad, comenzando la serie de años de utilidad bajo la administración del señor Rodolfo Jaramillo, continuándose en seguida durante la administración del señor Luis Schmidt. Pero, con todo, siempre existió dentro de la Empresa el peligro permanente de las organizaciones del personal apoyadas por elementos políticos externos, y cuya acción se ejercía en favor de las alzas de salarios y la resistencia a la reducción del número de empleados. Todo eso, felizmente, ya no existe. La acción del Gobierno ha sido, en este sentido, eficaz y enérgica. La disciplina ha podido establecerse y así, con algunos años dentro del mismo régimen, nuestras líneas podrán hacerse comparables a los ferrocarriles alemanes del tiempo del Imperio y constituir, con ellos, un ejemplo de correcta y eficiente administración fiscal.