

LOS FERROCARRILES DEL ESTADO EN 1899

(Continuacion)

IX

La cuestion tarifas es delicada de tratar porque ya se ha hecho costumbre en nuestros ferrocarriles el reducir los fletes a precios tan sumamente bajos que dejan pérdida.

Así en 1899 ha existido una utilidad en el ramo de pasajeros de 0,642 cts. por P. K. i una pérdida de 0,232 cts. por T. K., i siendo 226.721,777 los primeros i 337.540,042 los segundos resulta un beneficio de \$ 1.455,554 i una pérdida de \$ 783,093, respectivamente (1).

El hecho es que la carga deja pérdida cuando el ramo de pasajeros produce utilidad.

Las tarifas de los ferrocarriles del Estado son reconocidas como las mas bajas del mundo i lo prueba la Memoria de 1895 comparándolas con las de los ferrocarriles extranjeros.

Con relacion a pasajeros toma como comparacion la de Bélgica (que es el 46 por ciento de la inglesa) i cuyo valor en francos es de 0,08 cuando la nuestra es 0,03.

Para la carga toma la prusiana (que es el 44 por ciento de la de Estados Unidos) cuyo valor fija en 0,11 francos cuando la nuestra es 0,05.

Para fijar el precio de las tarifas medias chilenas toma la relacion 1,85 francos por peso nuestro, o sea un cambio de 18 peniques.

Esto es en 1895, i parece que hai cierta aproximacion en los cálculos aunque se desprecia una fraccion considerable.

En 1899 la cuestion es distinta.

Suponiendo bien calculado el valor de las unidades kilométricas, se tiene que para la carga la tarifa es de 0,0436 franco i para pasajeros 0,0475 franco; siendo una inferior en 13 por ciento i otra superior en 58 por ciento a las de 1895.

Comparadas con las extranjeras, se tiene que la de carga es un 40 por ciento i la de pasajeros un 79 por ciento de las tarifas mas bajas del mundo.

Como se ve, en materia de carga hai una deficiencia escesiva en las tarifas, no jus-

(1) Es necesario observar que estos cálculos hechos bajo la base de los resultados estadísticos del año, señalan una utilidad de \$ 672,460 cuando el Director Jeneral la fija en \$ 82,958.

tificada por razon alguna, lo que sin duda ha movido al inspector técnico, señor Huet, a promover una modificacion en ellas bajo una nueva base de tarificacion.

Se habla de introducir las denominadas diferenciales, cuyo verdadero nombre deberia ser racionales i comerciales, porque se fundan en principios adoptados en el comercio jeneral del mundo.

La tarifa debe consultar varios factores; ya sea por los gastos de carga i descarga, ya por los de traccion, explotacion i administracion, ya por los inconvenientes que representa como por las responsabilidades que afecta el movimiento en jeneral, ya por el interes del capital invertido i por su amortizacion o conservacion.

Pero, así como en el comercio un negociante hace rebaja segun sea la cantidad de mercaderias que se compra, así una empresa de trasportes disminuye el flete relativo segun sea la distancia por recorrer, que es por lo que se le da el nombre de tarifa diferencial.

El estudio de esta cuestion es largo, i para poner en práctica este sistema bajo la base de una tarifa media fijada de antemano i conociendo la cantidad de carga clasificada con el kilometraje recorrido, se puede, por tanteo i el uso de algunas fórmulas, llegar a una aproximacion suficiente para obtener una entrada que esté en la relacion con los gastos del tráfico i los intereses i amortizacion del capital invertido.

Pero no creo que por hoi sea esto suficiente en Chile.

La base de la nueva tarificacion propuesta consagra una práctica comercial que tiene su orijen en los principios fundamentales de la Economía Política i no hai duda que representaria su adopcion un paso dado hácia la reglamentacion seria i de fondo de los servicios públicos.

I siguiendo por este camino de la aplicacion de los principios económicos ¿no seria natural pensar tambien en establecer una tarifa diferencial en relacion con la demanda en el año de carros de carga?

¿No seria justo que las exigencias del acarreo de verano i otoño cayeran bajo la aplicacion del principio de la oferta i de la demanda?

El alza de las tarifas en la época señalada es no sólo una conveniencia impuesta por las reglas del comercio, sino que lo es tambien por la necesidad de terminar con el desequilibrio en la remision mensual de la carga para tender a regularizar el acarreo en el año, de modo que la simple vía pueda llegar a un máximo de servicio mientras vienen los ferrocarriles a la costa a reducir el tráfico jeneral.

Coexistiendo esta tarifa diferencial anual, escalonada, con la explotacion del negocio de bodegas a lo largo de la línea vendria entónces la disminucion del tráfico de verano i con ello el mejoramiento de la explotacion i de los resultados económicos de la Empresa.

Es necesario tener presente que ese movimiento forzado de tráfico es causa de una gran destruccion de material, que deberá ser compuesto en la época de escasez o reduccion de tráfico, lo que se traduce en un cuerpo de empleados numerosos ocupados en una época del año en el servicio de movimiento i otro idem en otra época en las maestranzas; i no es por cierto ideal de la industria mantener sistemáticamente servicios temporales i que, lejos de ello, busca como uniformar el trabajo para contar con operarios cada dia mas diestros.

Me parece que esta idea de las tarifas diferenciales i escalonadas es digna de aten-

der, por lo que la propongo a la consideracion de los que se dedican al estudio de estas cuestiones i a los que estan llamados a señalar rumbos a la direccion de nuestros ferrocarriles.

El cuadro del escalonamiento seria por hoi el siguiente:

Marzo.—Tarifas superiores en un 15 por ciento a las fijadas como tipo;
 Febrero i Abril.—Id. id. en 10 por ciento;
 Enero i Mayo.—Id. id. en 5 por ciento;
 Diciembre i Junio.—Tarifas tipo;
 Noviembre i Julio.—Tarifas inferiores en un 5 por ciento;
 Octubre i Agosto.—Id. id. id. id. 10 por ciento;
 Setiembre.—Id. id. id. id. 15 por ciento.

Por supuesto que esta relacion de escalonamiento se modificaria cuando las variaciones en la remision produjeran aglomeracion en una época del año, de modo a mantener la uniformidad del tráfico.

Es necesario tambien hacer notar que en el verano es cuando carga mas el tráfico de pasajeros, de modo que esta medida tenderia a facilitar este movimiento que obedece a necesidades ineludibles i que ni se puede ni es posible contrarrestar por razones demas conocidas.

Es tambien evidente que esta diferencia de tarifas seria la base de negocio para las personas o sociedades que tomaren en arriendo las bodegas o galpones espaciados a lo largo de la línea.

Al tratar el tema 14 espondré las consideraciones para fijar la tarifa tipo o el valor que debe cobrarse por las unidades kilométricas.

X

El estudio financiero de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado presenta algunos puntos dignos de señalar.

Con respecto al monto del capital invertido es interesante llamar la atencion al hecho de que los balances anuales se basen en una inversion que no es ni cerca la real i efectiva, no habiendo podido aun incorporar al capital la liquidacion de la construccion del ferrocarril de Curicó al Sur, ni los valores de los ferrocarriles de Renaico a Victoria, de Angol a Traiguén, de Huasco, Melipilla, Peumo, Alcones, Cauquenes, Cabildo i Mulchen.

El capital incorporado en 1899 es de \$ 84.263,816.52 i segun la Memoria de 1898 habria que agregar a esta suma \$ 27.232,604.14 como valor de estas líneas, subiendo así el monto total a \$ 111.494,420.66 (1).

(1) En el detalle publicado, en la Memoria, de los valores no incorporados al capital aunque las obras han sido entregadas no he visto la línea de Victoria a Temuco.

Segun la Memoria de 1894 esta línea fué entregada entre este año i 1892, i aunque he buscado en las otras Memorias i Balances su estimacion no la he podido encontrar.

Revisando la Sinopsis Estadística de la R. de C., año 1899, he visto que el valor asignado en ella

Para el estudio de los resultados de la red central habria que descontar los siguientes valores:

Línea de Huasco (Memoria 1898).....	\$ 1.418,195.02
» de Coquimbo.....	3.650,055.10
» de Huasco (Balance 1898).....	258,498.23
» de Chañaral (Id. id.).....	558,918.90
TOTAL.....	\$ 5.885,667.25

Quedaría entónces para la red central el precio de \$ 105.610,753.41, que para 1,469 kilómetros significa \$ 71,900 para cada uno.

Este precio es escesivamente bajo, como puede demostrarse con el ferrocarril de Calera a Cabildo que es de via angosta i tiene una dotacion reducida de equipo.

El valor de incorporacion es de \$ 5.148,106.27, correspondiendo por kilómetro \$ 71,500.

Tomando en cuenta las circunstancias del mayor equipo, de las grandes estaciones de término i centrales de la via, que en algunas partes es doble, de la moneda con que fueron pagados los primeros ferrocarriles, del aumento en el precio del terreno i de otras muchas más, no sería exajerado estimar el kilómetro de via en \$ 90,000 i fijar así en \$ 132.000,000 el valor de la red central de los Ferrocarriles del Estado (1).

Apreciar las utilidades anuales de los Ferrocarriles del Estado es obra de romanos, porque formarse un criterio claro sobre los resultados en medio del sinnúmero de datos que consignan las Memorias, Balances i Cuadros estadísticos, no es obra de un momento ni de un hombre.

Hai que principiar por conocer el espíritu que domina en la contabilidad, en la apreciacion de las obras nuevas, en el aumento o disminucion del equipo i de los muebles i útiles, en los resultados propiamente financieros, i por último, en las cuentas pendientes i entradas i gastos fuera del tráfico.

La estimacion anual de los artículos en almacen puede dar lugar a operaciones llamadas a producir modificaciones sensibles en el resultado final del balance, ya favorables, ya desfavorables.

¿Cómo proceder para obtener datos fidedignos al respecto?

Yo no veo otro sistema que tomar como base el incremento del capital, desde que en los años que considero aparece que las utilidades han sido incorporadas a él sin que el

a los ferrocarriles del Estado es \$ 118.985,342, cuya diferencia con la suma que anoto es quizás debida a no haber tomado en cuenta el citado trozo de la línea Central.

No deja de ser extraño que no se consulte un dato como este en las estadísticas de los ferrocarriles del Estado.

(1) La Sinopsis Estadística de 1899 da al capital de los ferrocarriles un valor de \$ 144.321,766.

Me parece que en esto hai un error, porque al colocar el costo de las líneas con un precio de \$ 118.985,342, es indudable que está comprendido en esta suma el valor del equipo, instalaciones i existencias, tal como lo estiman los balances de los Ferrocarriles del Estado, de modo que al cargar \$ 26.000,000 mas por estas partidas repite esta suma, exajerando en esa cantidad el valor de las inversiones.

Gobierno haya percibido un centavo por este servicio, salvo en la forma de pasajes que han sido cargados en cuenta.

El cuadro siguiente da el incremento anual:

<u>Años</u>	<u>Capital</u>	<u>Incremento</u>
1899 (1).....	\$ 84.349,732.88	\$ 1.101,274.58
1898.....	83.248,458.30	978,799.20
1897.....	82.269,659.10	1.081,359.10
1896.....	81.183,300.00	8.623,887.34
1895.....	72.564,462.66	2.327,744.49
1894.....	70.236,718.17	5.946,991.03
1893.....	64.289,727.14	4.000,759.05
1892.....	60.288,968.09	

Estudiaré esta cuestion año a año.

1899. La interesante Memoria de este año consigna el siguiente aumento del valor mueble e inmueble de los ferrocarriles:

Via permanente.....	\$ 1.015,955
Equipo.....	1.209,340
Maestranza.....	69,608
Muebles i útiles.....	46,880
	2.341,783
En almacenes hubo en ménos.....	79,120
Aumento.....	\$ 2.262,663

Habria que agregar, a esta cantidad, para formar el incremento del capital en este año:

Fondos entregados por el Supremo Gobierno i el Ministerio de Marina.....	838,033
Capital para las líneas de Huasco i Chañaral.....	676,403
Dinero u otra inversion.....	223,655
TOTAL.....	\$ 4.000,759

De modo que la utilidad ha sido:

Por obras nuevas, etc.....	\$ 2.262,663
En dinero u otra inversion.....	223,655
Utilidad líquida.....	\$ 2.486,318

(1) En este año el Director Jeneral no da este detalle ni se estiende sobre esta cuestion, como ha sido costumbre.

La utilidad del tráfico fué de \$ 2.959,337, habiendo una diferencia que se explica a continuacion:

Pasajes del Supremo Gobierno.....	\$ 220,264
Pérdidas en jiros de letras.....	210,549
» en tesoro	1,100
En intereses.....	51,256
Cuentas incobrables.....	309
Pérdidas en las líneas de Huasco i Chañaral.	10,150
Utilidad líquida.....	\$ 2.486,318
	2.970,946
A descontar por arriendos	20,559
Utilidad del tráfico.....	\$ 2.959,337

1894. El balance arroja un aumento de capital de \$ 5.946,991.

Por de pronto en los libros se encuentra la siguiente partida:

Recibido de la Tesorería Fiscal \$ 4.940,877.

De modo que la utilidad líquida es \$ 1.006,114.

La utilidad del tráfico fué \$ 1.008,784.54 para todas las líneas i \$ 1.007,879 para la red central.

La Memoria del Director se presenta mui pobre i no entra a detallar las cuentas como sucede en la del año anterior, con la que hace contraste.

1895. El aumento del capital es \$ 2.327,744 i el tráfico de la red central deja una pérdida de \$ 440,093.

La Tesorería Fiscal contribuyó este año con \$ 2.800,000, de modo que vino a cubrir el valor de las obras nuevas i la pérdida en las diferentes líneas.

1896. El capital aumenta en \$ 8.623,837, i la red central deja una pérdida de \$ 164,713.

El balance presenta estas partidas que contribuyen este año al aumento:

Ferrocarril de Coquimbo.....	\$ 3.650,055
Tesorería Fiscal de Santiago.....	3.964,516
Suman.....	\$ 7.614,571
La red central tiene un gasto de.....	13.290,985
I una entrada de.....	13.126,272
Luego hai una pérdida de.....	\$ 164,713

Pero la liquidacion final resulta con una utilidad de \$ 609,505.08 que aplica a capital.

¿De dónde salen los \$ 774,000 necesarios para obtener este beneficio?

Debo agregar que el Gobierno ha contribuido con \$ 227,033 por decretos núms. 772

i 1,365, que supongo del Ministerio de Obras Públicas, los que, agregados a los anteriores, hacen llegar a \$ 7.841,604, el total de fondos entregados por el Supremo Gobierno, faltando solo \$ 782,233 para completar el aumento del capital.

¿De qué modo se pudo hacer un balance de los resultados del año para que una vez obtenida la ganancia o pérdida aparecieran diversos factores mejorando la utilidad?

¿Es posible explicarse que los Ferrocarriles del Estado dejen un beneficio de \$ 609,000 habiendo existido una pérdida de \$ 164,000 en el tráfico?

Si bien no he cargado en el haber la utilidad del ferrocarril de Coquimbo, ni el producto de los carros-salon ni lo obtenido por arriendo, tampoco se ha cargado en el debe las pérdidas en los ferrocarriles de Huasco i Chañaral, ni el valor de los reclamos ni otras cuentas que casi equilibran los anteriores.

Hai en la contabilidad de 1896 muchos puntos oscuros que hacen contraste con estas frases del Director Jeneral: «Los cuadros que copio a continuacion manifiestan el resultado económico de la Empresa, i aunque el saldo de utilidades pasado a capital acumulativo, es solo de \$ 609,505,68, es de felicitarse de que las pérdidas que aparecieron el año anterior i que fueron esplicadas con alguna detencion en la Memoria, no se hayan repetido en el año de que me ocupo».

1897. El incremento del capital en este año es de \$ 1.081,359 i la explotacion de la red central deja la suma de \$ 908,060.

Lo que aparece en los libros como utilidad líquida es \$ 381,359.10 i al revés de lo que sucede con el año anterior.

Este año la Tesorería Fiscal de Santiago entregó \$ 550,000.

Es curioso observar este hecho, para que se vea el orden que ha existido en los Ferrocarriles del Estado: la Memoria de 1897 señala para ese año un aumento de capital de \$ 381,359.10, como utilidad del año, i observa que en el año anterior el aumento fué de \$ 9,323,337.34 (1) cuando dicha Memoria fija para esta suma el valor \$ 8,623,837.34, o sea una diferencia de \$ 700,000.

Agregando esta suma a la anterior, se tiene el \$ 1.081,359 que arrojan los balances como aumento de capital en el año.

La contabilidad de este año queda siempre oscura, porque hai esos \$ 550,000 que no se sabe dónde van a parar en el balance.

1898. Este año se presenta con un beneficio de \$ 1.226,168 en la red central i un aumento de \$ 978,799 en el capital.

La Memoria de este año detalla el capital por sus inversiones.

La Tesorería Fiscal de Santiago contribuyó con \$ 377,433.74.

En los balances, la red central aparece con una utilidad de \$ 910,779, cuya reduccion de \$ 315,000 no me esplico ni aparecen sus causas en la Memoria; i lejos de eso el Director dice: «Estas cifras demuestran (aludiendo a los \$ 1.226,168) que el resultado económico de la Empresa continúa arrojando saldos favorables».

La Empresa ha dispuesto este año, fuera de la utilidad señalada, de la entrada de los ferrocarriles del norte, \$ 50,000, i de otras varias, que sumarán todas \$ 1.800,000, i

(1) Este número está así, pero debe ser \$ 9,323,837.34.

con éstas solo se ha podido aumentar en \$ 980,000 el capital. ¿A dónde pasaría el resto? La Memoria no lo explica i parece que era un deber explicarlo.

1899. Red central con \$ 82,958 de beneficio i aumento de \$ 1.101,247 en el capital.

En este año aparece entre los ingresos \$ 500,000 de la Casa de Moneda.

¿De dónde salió aquel capital?

Parte de la Casa de Moneda, parte de las obras nuevas, parte de las cuentas i operaciones pendientes, que al final de 1898 valían \$ 1.357,000 i que para 1900 quedaron por \$ 996,000, i parte, quizás con la venta de rieles viejos por \$ 190,000.

Con estos datos se forma el siguiente cuadro:

AÑOS	AUMENTO DEL CAPITAL		
	Con fondos del Gobierno	Con las utilidades	Total
1893.....	\$ 1.514,441	\$ 2.486,318	\$ 4.000,759
1894.....	4.940,877	1.006,114	5.946,991
1895.....	2.800,000	- 472,256	2.327,744
1896.....	7.841,604	782,233	8.623,837
1897.....	550,000	531,359	1.081,359
1898.....	377,434	601,365	978,799
1899.....	500,000	601,247	1.101,247
TOTALES....	\$ 18.524,356	\$ 5.536,380	\$ 24.060,736

De modo que el conjunto de los Ferrocarriles del Estado ha dejado \$ 5.536,380 en siete años o sea una utilidad media de \$ 791,000, contando entre ellos el año 1893 que ha tenido una de 2½ millones.

En los balances no aparece partida alguna que se relacione con la amortización de los capitales i, lejos de eso, se incluye en ellos las obras nuevas, que como el terraplen de los Máquis viene a sustituir una obra cuyo importe estaba incluido ya en el capital. Con este sistema puede llegar al infinito el valor de las inversiones, pero se puede también presentar balances lucidos que acrediten la administración.

La utilidad de los últimos años es de \$ 600,000 i viene a representar el 0,42 por ciento del valor efectivo del capital.

XI

En estos resultados tiene evidentemente influencia la fluctuacion del cambio internacional, que ha venido en algunos años a subir considerablemente el precio de los materiales de consumo.

Para poder apreciar esta influencia seria necesario estudiar la curva del cambio, operacion larga i odiosa, pero por fortuna la misma estadística de los ferrocarriles permite formarse juicio sobre estas variaciones, i apreciarlas, tomando el precio medio del carbon que publica anualmente la Memoria del departamento de Traccion.

El precio ha sido el siguiente:

Años	Precio de la T. de carbon
1893.	\$ 12,85
1894.	16,81
1895.	16,76
1896.	14,93
1897.	12,49
1898.	13,52
1899.	17,47

Estan colocados estos precios en el gráfico núm. 3, i su observacion hace ver que hai una evidente relacion de los resultados económicos del año con el precio medio del combustible.

Pero se nota:

1.º) Que el precio del carbon es mas o ménos igual en 1893 i 1897 i que siendo el producto del tráfico mui aproximado hai, sin embargo, una diferencia en las utilidades de \$ 2.050,000; i

2.º) Que los años 1893 i 1894 el producto del tráfico se diferencia solo en \$ 25,000 i que existe una disminucion de las utilidades en el último, de \$ 1.952,000, conjuntamente con un aumento de \$ 4 en el precio del carbon, o sea un 31 por ciento.

La comparacion de las entradas de estos últimos años hace ver que las entradas por pasajeros aumentaron en \$ 296,000 i que las de carga disminuyeron en \$ 321,000; lo que prueba que el servicio en 1894 fué ménos intenso, tanto porque hubo disminucion de las entradas cuanto porque el movimiento de carga deja pérdidas i utilidades el de pasajeros, i éste aumentó i aquél disminuyó.

La comparacion de los gastos clasificados segun el gráfico núm. 4 i tomando los datos de las estadísticas es la siguiente

PARTIDAS	1893	1894	DIFERENCIA
Carga i descarga.....	\$ 493,007	\$ 492,769	\$ -238
Telégrafo.....	116,565	172,219	55,654
Traccion-jornales.....	1.917,267	2.090,660	173,383
Id. materiales.....	3.155,873	4.380,300	1.224,427
Conservacion.....	1.884,281	1.921,773	37,492
Administracion.....	675,841	813,048	137,207
Estaciones.....	746,905	929,319	182,414
Varios.....	603,952	720,451	116,499
TOTALES.....	\$ 9.593,691	\$ 11.520,529	\$ 1.926,838

Analizaré estas partidas en la Memoria de 1893 distribuyendo los valores afectables por el cambio i los que no lo son.

PARTIDAS	VALORES			
	Materiales	Sueldos i salarios	Total	%
Administracion i telégrafos..	\$ 227,000	\$ 565,406	\$ 792,406	29
Conservacion.....	844,908	1.039,373	1.884,281	45
Estaciones.....	123,370	623,535	746,905	17
Traccion-jornales.....		1.917,267	1.917,267	0
Id. materiales.....	3.155,873		3.155,873	100
Carga i descarga.....		493,007	493,007	0
Varios.....		603,952	603,952	0
TOTALES.....	\$ 4.351,151	\$ 5.242,540	\$ 9.593,691	45½

El tanto por ciento se refiere a los materiales.

El exceso de \$ 1.926,838 en 1894, aunque el tráfico sea igual, depende de defectos de administracion i del alza del cambio.

Los defectos de administracion se hacen palpables con solo considerar que las locomotoras han recorrido 1.023,200 kilómetros mas en 1894 que en 1893, conservándose la longitud en la vía.

El kilometraje de carga i pasajeros fué:

1893

Carga.....	T. K. =	320.011,855
Pasajeros.....	P. K. =	196.842,025
TOTAL.....		516.853,880

1894

Carga.....	T. K. =	320.208,651
Pasajeros.....	P. K. =	212.413,516
TOTAL.....		532.622,167

El aumento del tráfico es de un 3 por ciento.

Suponiendo que los gastos estuvieran en relacion con este aumento, se tendria que en 1894 debieron ser:

$$\$ 9.593,691 \times 1.03 = \$ 9.881,502$$

si el cambio no hubiera influido i hubiera existido el mismo sistema administrativo de 1893.

Siendo el 45½ por ciento afectable por el cambio, se tiene que \$ 4.496,000 obran en el aumento del gasto con la diferencia de cambio, i si esta fué en la proporcion del alza del carbon se tiene que $4.496,000 \times 0.31 = \$ 1.393,760$ seria el aumento de gastos por esta partida.

El consumo de carbon fué de 160,126 toneladas en 1893, i en conformidad al aumento del tráfico debió ser 165,000 en 1894; cantidad que subió a 182,300, o sea superior en 10½ por ciento.

Este coeficiente representa el exceso de gastos por sistema administrativo aplicable a algunas partidas.

El gasto total en 1894 debió ser:

Comparado con 1893 i un aumento de 3 por ciento..	\$ 9.881,502
Influencia del cambio en materiales.....	1.393,760
Gasto calculado para 1894.....	11.285,262
Diferencia	245,267
Gasto en 1894.....	<u>\$ 11.520,529</u>

Segun esta cuenta serian \$ 245,267 lo que habria que cargar a defectos de administracion, que no es esplicable desde que solo el aumento de 17,300 toneladas no justificadas por el incremento del tráfico representan \$ 291,000; lo que quiere decir que la proporcion del alza de los materiales no está en razon con el del carbon, i esto es así porque la cal, el ladrillo i la madera no siguen estas variaciones.

Por otra parte, este coeficiente de $10\frac{1}{2}$ por ciento afecta especialmente a las partidas relacionadas con el tráfico, i se ve que en la «carga i descarga» i en la «conservacion» no hai diferencias sensibles de 1893 a 1894; de modo que es él aplicable en \$ 7,000,000, dando para el exceso de gastos por sistema administrativo la suma de \$ 735,000.

De manera que este exceso se encuentra para 1894 entre \$ 245,000 i \$ 735,000, o sea un término medio de \$ 480,000.

El aumento de gastos en 1894 puede, pues, estimarse:

1.) Por 3 por ciento de incremento del tráfico.	\$ 287,810
2.) Por exceso de gastos	480,000
3.) Por influencia del cambio.....	1.159,028
TOTAL.....	\$ 1.926,838

No seguiré en estas comparaciones para los años anteriores porque el consumo de materiales aumenta cuando mas en un 10 por ciento i el precio del carbon disminuye, ménos en 1899 en que aumenta en un 4 por ciento con relacion a 1894.

Puede establecerse este cuadro jeneral para fijar la influencia del cambio en los resultados financieros de los Ferrocarriles del Estado suponiendo que sea solo esta causa lo que modifique el resultado:

<u>Precio del carbon</u>	<u>Aumento de gastos</u>
\$ 12,80.....	\$ 0
13,52.....	260,000
14,93.....	640,000
16,80.....	1.200,000
17,45.....	1.400,000

XII

Las variaciones de los gastos por causas ajenas al cambio pueden clasificarse en tres:

- 1.º) Por aumento o disminucion del tráfico;
- 2.º) Por mayor kilometraje de líneas;
- 3.º) Por modificaciones del sistema de esplotacion.

Mui difícil es poder apreciar el influjo de estos factores en medio de las Memorias i cuadros estadísticos porque, como he dicho, no hai sistema en la contabilidad.

Trataré de descubrir algo.

Las estadísticas dan el siguiente desarrollo del tráfico:

Años	Unidades kilométricas
1893.....	511.510,000
1894.....	532.620,000
1895.....	531.980,000
1896.....	573.530,000
1897.....	529.950,000
1898.....	535.880,000
1899.....	564.260,000

El aumento máximo corresponde a 1896 i es superior en 12 por ciento a 1893.

Esto afecta principalmente a las partidas que se relacionan con la traccion, pero haré jeneral la proporcion.

Los gastos de 1893 debieron ser aumentados en $9.593,691 \times 0,12 = 1.151,242$.

En cuanto al kilometraje nuevo de la línea viene a influir en algunas partidas en toda su fuerza, como en la conservacion; en parte proporcional en las estaciones i administracion; i en una reducida en traccion.

Suman las nuevas líneas 235 km. o sea el 19 por ciento para 1899.

Para la conservacion, por ser líneas nuevas i las estaciones reducidas puede disminuirse el coeficiente a 15 por ciento: son estos como \$ 300,000.

Para los gastos de estaciones i de administracion no se puede tomar un coeficiente mayor de 10 por ciento; el mayor gasto seria \$ 150,000.

Para la traccion puede suponerse 10 trenes en servicio en los 234 kilómetros i daria para las máquinas un kilometraje de

$$234 \times 10 \times 365 = 854,100,$$

o sea el 9,3 por ciento, póngase 10 por ciento, del año 1893.

El gasto por traccion fué en 1893 \$ 4.073,000 i daria para este aumento \$ 400,000.

Agréguese \$ 100,000 mas por varios.

Agregando todos estos factores, en 1896 se llegaria a que el aumento total de gastos seria el máximo de:

Por conservacion	\$ 300,000
» estaciones, etc.....	150,000
» traccion.....	400,000
» varios.....	100,000
» el cambio.....	640,000
Aumento calculado.....	\$ 1.590,000
Agregando gastos en 1893.....	9.593,691
Gastos ordenados en 1896.....	\$ 11.183,691

Fueron \$ 13.290,000, i en consecuencia, creo que hai en ese año \$ 2.100,000 de gastos que se deben al sistema administrativo o a causas desconocidas para mí.

Tomaré el año 1897.

Aumento calculado en los gastos. \$ 1.590,000

Descuento:

Por 72 km. de línea i disminución del tráfico 20 por ciento. \$ 318,000

Por el cambio. 640,000 958,000

Aumento calculado. \$ 632,000

Agregando gastos en 1893. 9,593,691

Se tiene gastos probables en 1897. \$ 10,225,691

Mientras tanto los gastos son \$ 11.563,000; luego es posible que en ese año haya un mayor gasto de \$ 1.338,000 debido al sistema de explotación en 1897, distinto del de 1893.

Pero para apreciar lo que representa el cambio de sistema administrativo basta con comparar estos años metódicamente.

XIII

Me lleva a entrar en una comparación de los años 1893 i 1897 el siguiente cuadro:

Detalles	AÑOS	
	1893	1897
1.) Entradas.	\$ 12.553,077.96	\$ 12,434,359.06
2.) Toneladas de carga.	1,959,596	1,976,725
3.) Pasajeros.	4,677,802	5,331,569
4.) Precio medio del carbon.	12,85	12,49
5.) Utilidades.	2,959,387.	908,060.17
6.) Director Jeneral.	Don E. Budge,	Don R. García,
7.) Oficio del idem.	ingeniero.	tesorero fiscal.
8.) Servicios en la Empresa.	25 años	5 años.

Explican pero no justifican la diferencia de utilidades:

	1893	1897
9.) Longitud de la vía.	1,234 km.	1,397 km.
10.) Kilometraje de las locomotoras.	9,292,555	11,411,983
11.) Kilometraje de los coches. ..	13,103,936	15,608,294
12.) Id. de los carros.	79,065,988.	89,162,432

13.) Toneladas de carbon consu-

mido	160,126	187,285
------------	---------	---------

Reducidos estos detalles a proporciones se tiene:

Anmento en 1897 de la longitud de la via.	13,2%
» » » kilometraje locomotoras.....	22,8 »
» » » » coches.....	19,0 »
» » » » carros.....	12,7 »
» » » consumo de carbon.....	17,0 »

El kilometraje desarrollado por carga i pasajeros es:

	1893	1897
Carga.....	319.194,011	311.550,852
Pasajeros.	196.842,025	218.397,326
TOTAL.....	516.036,036	529.948,178

La diferencia de 13.912,142 representa el 2,6 por ciento.

Como se ve, el incremento en el movimiento del equipo no corresponde al del tráfico, lo que ya explica la menor utilidad de 1897.

La comparacion de los gastos detallados se obtiene del cuadro siguiente:

PARTIDA	1893	1897	DIFERENCIA	RELACION
Administracion.....	675,841	851,133	175,292	29 %
Locomotoras.....	3.710,881	3.999,172	288,291	7,8 »
Carruajes.....	543,092	827,836	284,744	52,2 »
Carga.....	1.781,313	2.011,808	230,495	13,5 »
Maestranzas.....	225,677	24,325	—201,352	—
Estaciones.....	746,905	1.202,808	455,903	61,4 »
Conservacion.....	1.884,281	2.662,061	777,780	41,3 »
Reclamos.....	25,701	—	—25,701	—
TOTALES.....	9.593,691	11.579,143	1.985,452	—

Hai que espresar que las obras nuevas en 1893 fueron, segun la Memoria de ese año del Director Jeneral, pág. 8, \$ 1.015,965 i en 1897 \$ 1.127,357, como lo espresa el cuadro de pág. 25, de los de contabilidad i estadística de 1899.

Es curioso observar que en el año 1897 aparezca la partida Maestranza con \$ 24,324 cuando tuvo los valores de 331,035, 335,492 i 415,550 para los años 1894, 1895 i 1896, respectivamente: este detalle, que entorpece la marcha de mis investigaciones, es una modificacion que sufre el sistema estadístico, que solo me esplico con la idea de que valores cargados anteriormente a esta partida se han incluido en otras.

El año 1897 fué benigno para la Empresa, como lo espresa el Director en foja XII de su Memoria, habiéndose hecho con toda regularidad la explotacion; la Memoria de 1898 tampoco señala accidentes de importancia.

En ámbos años se hizo un buen servicio de renovacion de rieles i durmientes, 102 kilómetros i 157,000 durmientes en 1898 i 58 kilómetros i 208,000 en 1897.

Se puede entrar a analizar el cuadro comparativo.

Gastos de administracion.—El incremento de las líneas i del tráfico justificaria un aumento cuando mucho de 10 por ciento, porque los nuevos kilómetros no suponen uno proporcional desde que hai diversos factores que no varían; de modo que en esta partida hai un 19 por ciento de exceso, o sea \$ 107,708.

Locomotoras.—Es inesplícable cómo ha sido solo de \$ 288,291 el incremento de gasto cuando las 27,159 toneladas de carbon valen 340,000, pero que es esplicable en parte por economías en los lubricantes, que en 1893 valian \$ 2,07, 2,06 en 1895, 1,38 en 1897 i que han valido 1,40 en 1898 por cada 100 kilómetros de locomotora, economías que representan para el año 1897 algo como \$ 75,000.

Pero como las locomotoras han viajado 2,119,428 kilómetros mas en 1897, habria que cargar \$ 30,000 por lubricante a los gastos de este año, los que bien pueden compensarse con el valor del mayor carbon consumido fuera de las locomotoras.

Se tiene que el aumento de gastos corresponde al mayor servicio de traccion; pero quedaria por saber si el mayor kilometraje de las locomotoras es efecto de una necesidad impuesta por la mayor longitud de las líneas u obedece a desperfectos en la administracion.

Punto de comparacion seria la relacion de los kilómetros recorridos por la carga en las líneas nuevas con el total del kilometraje.

Año 1897. Toneladas de carga movilizada en los ramales de Cauquenes i de Mulchen i en la línea de Temuco a Victoria.

Carga recibida.

	Ramal Cauquenes.	Ramal Mulchen.	Línea Temuco
1. ^a Seccion.....	598 toneladas	36 toneladas	697 toneladas
2. ^a Id.....	909 »	607 »	2,905 »
3. ^a Id.....	5,466 »	6,900 »	20,901 »
Carga remitida.			
-	8,920 »	10,178 »	57,851 »
TOTAL....	15,891 » +	26,721 » +	88,354 » = 130,966

Suponiendo un recorrido medio de 50 km. dentro de las líneas nuevas, se tiene un kilometraje de 6,550,000 T. K.

Esto corresponde a poco mas del 2 por ciento del kilometraje total, o sea para las locomotoras a 230,000.

Para comprobar este coeficiente voi a calcular cuántos trenes son necesarios para el arrastre de esta carga.

Se ha visto que la carga media de un tren es de 100 toneladas, pero tomaré 75 para no exajerar.

Las 131,000 toneladas ocuparian entónces 1,750 trenes, que, recorriendo 70 kilómetros en las nuevas líneas, suponen 122,500 kilómetros de locomotora por carga.

Pero supóngase que en los 136 kilómetros de línea nueva corrieran diariamente cuatro trenes de carga o pasajeros de subida i otros tantos de bajada; serian $136 \times 8 \times 365 = 396,920$ kilómetros de locomotora para las nuevas líneas, 400,000 suponiendo todavía otros servicios.

Restando éstas de los 2,119,428, quedarian todavia 1,700,000, de las que 1,300,000 no tienen justificativo cargando 400,000 a las exigencias del incremento del tráfico.

El aumento del kilometraje de las locomotoras no debió pasar de 800,000, o sea un $26\frac{1}{2}$ por ciento del exceso. Habiéndose consumido mayor cantidad de carbon por un valor de \$ 340,000, quiere decir que hai un aumento, debido a defectos de administracion, de \$ 240,000 por esta partida.

Carruajes i carga.—Tomo en conjunto estas dos partidas quitando del aumento las diferencias negativas de *Maestranza* i *reclamos* por considerar que en ellas estan éstas incluidas en 1897.

La diferencia seria así \$ 298,186, o el 11,6 por ciento de \$ 2,575,783, suma de las cuatro partidas en 1893.

Con relacion a la diferencia de estos servicios por el mayor kilometraje de la vía, del equipo, de los pasajeros i de la carga, deberia ser una proporcional; pero es necesario considerar que el tráfico en las líneas nuevas es mui débil i que el kilometraje del equipo es una funcion de la lonjitud de la vía i del tráfico, todo lo que lleva a tomar una cantidad menor que la media proporcional.

Si se partiera de las mismas bases que han servido para juzgar del kilometraje de las locomotoras, se tendria que el aumento de kilometraje del equipo de pasajeros debió ser un 8 por ciento i el de carga un 5 por ciento, mas o ménos un 6,5 por ciento i entónces el mayor gasto debió ser \$ 180,000, por lo que es de suponer que esta partida esté recargada en \$ 120,000.

Hai que agregar que la carga i descarga en 1893 costó \$ 516,000 i en 1897 solo \$ 316,000, diferencia que no me esplico.

Estaciones.—Las exigencias de las nuevas líneas son modestas i las 14 estaciones i paraderos no significan en su servicio ni el 5 por ciento de los gastos de esta partida en 1893: el aumento del tráfico siendo de un 2,6 por ciento no influye. Pero suponiendo que llegaran a $12\frac{1}{2}$ por ciento, no pasaria el mayor gasto de \$ 100,000, habiendo que cargar \$ 356,000 a la administracion de 1897.

Conservacion de la vía.—Las Memorias acusan obras nuevas por \$ 100,000 de diferencia a favor de 1897: el exceso de gastos seria entónces \$ 677,000; ¿qué justifica esto?

La intensidad del tráfico no ha variado, los 163 kilómetros de nuevas líneas, que estan algunos tan bien contruidos como nunca recibiera mejor la Empresa, no suponen

gran gasto, i las renovaciones de rieles i durmientes han andado a la par; por lo que un 15 por ciento de recargo, o \$ 100,000, no anda exajerado, quedando entónces \$ 575,000 que cargar a la administracion de 1897.

Resumiendo se tiene el siguiente exceso:

Por gastos de administracion.....	\$ 108,000
Por locomotoras.....	240,000
Por carruajes, carga, maestranzas i reclamos.....	120,000
Por estaciones.....	356,000
Por conservacion.....	575,000
TOTAL.....	\$ 1,399,000 (1)

Esto es lo que para mí significa de pérdida en este año la desorganizacion de los ferrocarriles de 1893 a 1897.

He oido decir que en este lapso de tiempo hubo un aumento de sueldos; pero el hecho es que me hago un deber en reconocer cómo el tiempo ha venido a justificar a nuestro distinguido consocio, el señor Enrique Budge.

Desde su salida entró en los Ferrocarriles del Estado la disipacion i hemos podido ver cómo se gasta en obras de lujo sin que haya fondos para comprar equipo.

Es esta una cuestion digna de un estudio concienzudo; yo no puedo ir mas léjos porque entrar en mas detalles es salirse del programa que me he formado, que es solo de un carácter jeneral; yo señalo los fenómenos como se presentan, i los entrego al estudio de los que tienen la responsabilidad en la administracion i al público para que se acostumbre a mirar con interes la mas poderosa Empresa nacional, tan necesaria a su progreso como al mantenimiento de su unidad.

XIV

Las cuestiones fundamentales económicas de los Ferrocarriles del Estado, nacen de que es ésta una Empresa industrial por un lado i nacional por otra, incorporada al rodaje administrativo de las finanzas públicas.

La Carta Fundamental establece que las contribuciones deben ser proporcionales al haber de cada cual, por lo que el Estado no puede emprender obras industriales que sean irreproductivas, i por lo que la explotacion de los ferrocarriles contraría abiertamente la Constitucion con razones de hecho que deben ser condenadas, pero que subsisten porque se les tolera.

Los intereses vinculados a la red de Ferrocarriles del Estado constituyen hoy dia una mayoría en el pais que se impone porque el predominio de ellas es la razon práctica en

(1) El promedio del aumento en el kilometraje de coches i carros es de un 15,4 por ciento, al que quitando un 2,6 por ciento que corresponde al incremento del tráfico, queda una proporción de 12,8 por ciento como aumento sospechoso en el kilometraje de coches i carros. Si fuera esta la causa jeneral de los mayores gastos en 1897, o del mal resultado de este año por trenes de lujo o inútiles, se llegaría a determinar el valor de ellos multiplicando los gastos de 1893 por esta proporción: \$ 9.600,000 x 0,128 = \$ 1.228,800.

el Gobierno Republicano, i poco valen la equidad i la justicia para resolver estas cuestiones de carácter netamente económicas en presencia de una resolucion de la mayoría.

Analizado friamente el sistema tributario de Chile, se ve que en la jeneralidad de los casos hace tabla rasa de la Constitucion, sin duda contando con la falta de entendimiento de la jente que no ve las injusticias porque paga las contribuciones sin sentirlo, de un modo indirecto, como se dice comunmente.

Es el hecho que, tanto en la forma de derechos de internacion como en la de tarifas proteccionistas en los ferrocarriles, se grava al contribuyente en condiciones desiguales.

Sin duda que es difícil en la práctica implantar la disposicion constitucional de la proporcionalidad de las gabelas del Estado, por lo que bien se puede estimarla como letra muerta; pero no hai duda tampoco de que debemos acercarnos al ideal, tanto como se pueda, por razones obvias que es de mas esponer en este momento.

I si esto es así ¿por qué no se coloca la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en situacion de cubrir con su producto el interes del capital invertido?

En las aduanas obra hoi, i obrará siempre, la necesidad de defender la industria nacional en contra de las grandes unidades que, con capitales a interes bajo i con mas esperimentacion que nosotros, pueden aniquilar nuestra industria i llevarnos eternamente a ser tributarios del comercio estranjero; por lo que existirán siempre las contribuciones de internacion desde que la esperiencia propia i ajena nos obliga a tomar estas medidas como indispensables para robustecer nuestro poder productor i conservar nuestra autonomia.

Pero en los Ferrocarriles del Estado no acontece esto.

La construccion de una línea nueva constituye por sí sola una mejora indiscutible para la zona que sirve i ¿no bastará, para satisfacer el progreso, con facilitar i disminuir el trasporte que todavía se exige que el Estado contribuya anualmente al servicio de las deudas contraidas para ejecutar las obras?

Decimos que en Chile no es necesario pensar en hacer producir los ferrocarriles porque las rentas de Tarapacá bastan para cubrir el presupuesto de gastos nacional.

Esto seria efectivo si los Ferrocarriles del Estado estendieran su accion a todo el pais; pero, mientras tanto, no es así, i, lejos de eso, las pérdidas que anualmente ellos significan, significan tambien el retroceso o atraso considerable de mejoramiento de las zonas anexas servidas por esta Empresa del Estado; mejoramiento que seria mas pronto realizable si a los ferrocarriles se les hiciera producir el interes que les corresponde i con este producto atender al sostenimiento conveniente de la Empresa i al incremento de su accion, alargando las líneas i construyendo ramales.

El Congreso estuvo mui poco feliz cuando declaró que quedaba satisfecho con que los ferrocarriles no produjeran pérdida, tanto porque esta medida contrariaba la Constitucion cuanto porque contribuia a estancar el progreso del pais.

Inteligente habria sido si en lugar de esa declaracion hubiera hecho la de que el Gobierno debia colocar la explotacion de los ferrocarriles en situacion de producir el 5 por ciento de sus capitales, debiendo invertir el producto en la construccion de nuevas líneas i en el mantenimiento en un buen pié de las existentes.

Yo no dudo de que aquella resolucion es el resultado del fastidio con que se mira este elefante blanco que se llama la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, contra la

que llueven las quejas i la que ha logrado cansar el espíritu de fiscalización gubernativa hasta dejar entregada a su propia suerte esta poderosa palanca del progreso chileno.

Es el fastidio del gran señor que por no gastar un poco de fósforo cerebral toma una medida decisiva que le deja vivir tranquilo, pero que consagra la estabilidad del mal que le ha fastidiado.

¿Qué mas queria como incitativo para adormecerse la Empresa de los Ferrocarriles del Estado que estar sujeta solo a este programa de no producir pérdidas?

La Empresa lo cumple: no presenta pérdidas i cuando las hai basta con un balance en que las maestranzas i los almacenes contribuyen con una alza de \$ 900,000 en sus valores para que la explotación deje una utilidad de \$ 609,000, como sucede en 1896 o 1897.

Con esto queda satisfecho el público, el Gobierno i el Congreso.

I con ello queda demostrado lo inconsulta de la declaracion congresal.

* *

Yo creo que todo orden de consideraciones nos llega a fijar el programa de que los ferrocarriles produzcan un 4 por ciento, siquiera, del capital invertido.

¿Cuál debe ser la tarifa tipo para llegar a este resultado?

Tomaré los años 1893 i 1898 como base.

En 1898 hubo un gasto de \$ 11.580,000, del que habria que descontar, para colocarse en la situacion futura, \$ 260,000 por los efectos del cambio o precio del carbon, i \$ 1.300,000 por exceso de gastos debido al sistema administrativo: total \$ 1.560,000, o sea el 13½ por ciento.

El precio de las unidades kilométricas en 1898 fué para los gastos: de 0,01830 para pasajeros i de 0,02588 para la carga; i si se quita el 13½ por ciento se tiene para ellas 0,01603 i 0,02239, o el valor con relacion al estado de los ferrocarriles en 1893, en el que fueron, respectivamente, 0,014 i 0,022.

* *

En conformidad a las ideas manifestadas en el curso de esta conferencia i a los resultados que da el estudio de las estadísticas, la red central debe dar las siguientes utilidades:

4 por ciento sobre \$ 132.000,000	\$ 5.280,000
3 por ciento de amortización sobre \$ 40.000,000	1.200,000
TOTAL.....	\$ 6.480,000
o sea 6½ millones.	

Este resultado debe ser distribuido en 564.000,000 de unidades kilométricas de 1899, o sea a razon de 1,15 centavos por unidad.

Las tarifas tipo deberian ser:

P. K. = cts. 0,0275, T. K. = cts. 0,0340.

En francos, i a razon de 1,85 por peso, serian:

$$P. K. = 0,0529 \text{ frs.} \quad T. K. = 0,0629 \text{ frs.}$$

Comparadas con las mas bajas del mundo serian un 12 por ciento todavia mas las de pasajeros i un 43 por ciento las de carga (1).

Con estas tarifas, un cambio a 18 peniques i una administracion intelijente puede llegarse al beneficio de $6\frac{1}{2}$ millones; con los que podria dotarse admirablemente de equipo la Empresa, reconstruir sus puentes i en dos años mas aumentar la longitud de la línea con 100 km. por año, cantidad que iria aumentando de tal modo que al concluirse las rentas de Tarapacá estaria el pais dotado de los suficientes ferrocarriles.

XV

Los resultados económicos de los Ferrocarriles del Estado han sido afectados en los años pasados por la crisis producida a causa de la lei de conversion en la forma presentada.

He hecho notar que de 1895 a 1897 se reduce en 165,000 toneladas la carga movilizada i que los pasajeros de 1.^a i 2.^a clase disminuyen en un 15 por ciento desde 1894 a 1897.

Ha sido, pues, este último año el que marca un mínimo en el desarrollo del tráfico i desde el que se pronuncia un mejoramiento tal que en 1899 el tráfico de la carga es solo inferior en 10,500 toneladas al de 1895 i el de pasajeros de 1.^a i 2.^a clase iguala al de 1894: se puede decir que el año 1899 es el que deberia sustituirse al de 1895, para el estudio de la influencia de los ferrocarriles en el progreso del pais, dando como perdidos para este progreso los cuatro años contados de 1896 a 1899.

Siguiendo el desarrollo de 1892 a 1895, el movimiento de carga en 1899 debió haber sido de 2,526,000 toneladas en lugar de los 2.132,000 que hubo, de modo que puede decirse que la crisis de 1895 ha disminuido en 394,000 toneladas el tráfico de carga.

El gráfico núm. 5, serviria para estudiar el incremento clasificado, pero desgraciadamente en 1895 se modificó el sistema de clasificacion de modo que solo desde este año podria hacerse el estudio.

En él se observa las siguientes variaciones para los últimos 5 años: en la carga de 1.^a i 2.^a clase un aumento de 20 por ciento; en la de 3.^a una disminucion de 5 por ciento; en la de 4.^a un aumento de 5 por ciento; en la de 5.^a una disminucion de 3 por ciento i en la de 6.^a se nota una disminucion sensible en 1899 i un gran aumento en 1896, siendo en los otros años mas o ménos igual el movimiento.

Los artículos «Varios» tienen variaciones sensibles, pero de 1895 a 1898 se conservan al rededor de 250,000 toneladas para subir en 1899 a 450,000.

(1) Las tarifas tipo que propongo serian, en centavos oro de nuestra antigua moneda 1,06, para pasajeros i 1,26 para carga. Tengo a la vista las tarifas de la República Argentina i ahí veo que en los ferrocarriles nacionales se cobra 2,375 para los primeros i 3,3 para la segunda. Nuestras tarifas serian así un 55 por ciento i un 62 por ciento mas bajas que las del Estado en el pais vecino: la tarifa mínima para carga es de 2,67, cts. de nuestra moneda de 18 peniques, i en 1899 la tarifa media, o el valor de la tonelada kilométrica, ha sido en Chile 2,356, inferior en un 16 por ciento al valor mínimo de la tarifa de los ferrocarriles del Estado argentino.

Los animales se mantienen en los cuatro primeros años próximamente en 225,000 toneladas, pero en 1899 bajan a 155,000.

La Memoria del año 1895 espresa que la carga de 4.^a clase deja una pérdida de 70 cts. por tonelada, de 180 la de 5.^a i de 250 la de 6.^a i da a entender que la de 3.^a solo cubre los gastos.

Segun estos datos las tres últimas clases han contribuido a la pérdida de \$ 1.192,000 por el servicio de carga en ese año con las siguientes cantidades:

4. ^a Clase	140,000 toneladas a	70 cts.....	\$ 98,000
5. ^a »	232,000 »	a 180 cts.....	417,600
6. ^a »	251,000 »	a 250 cts.....	627,500
TOTAL.....			\$ 1.143,100

De modo que los \$ 49,000 de diferencia con el dato de la Memoria representan el exceso de las pérdidas en «Animales» i «Varios» sobre las utilidades de la carga de 1.^a i 2.^a clase.

Los fletes percibidos por esta última carga son de \$ 1.356,000 con 229,000 toneladas i los de las otras \$ 2.204,900 con 517,000.

Las tarifas vijentes en 1895 datan del 30 de Octubre de 1879 (decreto supremo) con la modificacion impuesta en 1892 de un aumento de 25 por ciento.

Segun el primero, los artículos de 1.^a i 2.^a clase debieron pagar por recorrer los 183 kilómetros de Santiago al Barón 66 i 52 centavos, respectivamente, i 85 i 66 por los 250 de Santiago a Talca: correspondiendo una tarifa media kilométrica de 3,50 cts. para la 1.^a clase i 2,74 para la 2.^a

Con el aumento de 25 por ciento suben estas tarifas a 4,37 i 3,43, un promedio de 3,95.

Segun esto, el kilometraje de la carga de 1.^a i 2.^a clase fué en 1895 de 135.600,000: $3,95 = 34.660,000$.

El gasto por tonelada kilométrica ha sido en este año de 932.600,000: $330.000,000 = 2,82$ cts., dejando una utilidad de 1,13 cts. por unidad, o sea \$ 392,000 por la carga de 1.^a i 2.^a clase: 1,71 cts. por tonelada.

El ramo de «Animales» i «Varios» dejan así una pérdida de \$ 441,000, o sea 85½ cts. por tonelada.

Con estos antecedentes se puede estimar la influencia de la crisis en el resultado de los ferrocarriles.

Como primer dato se puede considerar el que desapareciera el incremento de 100,000 toneladas anuales anteriores a 1895, pero como la carga deja pérdida es en jeneral favorable a los resultados financieros.

Pero analizada esta cuestion por la clasificacion de la carga, se presenta de este modo:

Carga de 1. ^a i 2. ^a clase. Aumento anual de 5,000 toneladas a \$ 1,71.....	\$ 8,550
Carga de 6. ^a clase. Disminucion media de 5,000 toneladas a \$ 2,50 pérdida.....	12,500
Carga de 5. ^a clase. Disminucion de 6,000 toneladas a \$ 1,80 pérdida.....	10,800
Mayores beneficios por carga.....	\$ 31,850
Carga de 4. ^a clase. Aumento anual de 3,750 toneladas a 70 cts. pérdida.....	2,625
Animales i varios. Aumento medio anual de 20,000 toneladas a 85½ cts.	17,100
Mayores pérdidas.....	\$ 19,725

De modo que la diferencia de clasificacion en el promedio de los años no influye sensiblemente en los resultados financieros.

Comparado directamente el año 1899 con el 1895, que son los que presentan diferencias apreciables, se tiene:

Beneficios para 1899.

Carga de 1. ^a i 2. ^a clase. Aumento 52,000 toneladas a \$ 1,71.....	\$ 88,920
Carga de 5. ^a clase. Disminucion 29,000 toneladas, a \$ 1,80.....	52,200
Carga de 6. ^a clase. Disminucion 171,000 toneladas, a \$ 2,50.....	427,500
Total beneficios	\$ 568,620

Mayores pérdidas para 1899:

Carga de 4. ^a clase. Aumento 8,000 toneladas a \$ 0,70....	\$ 5,600
Animales i Varios. Aumento 91,000 toneladas a \$ 0,855..	77,800
Mayores pérdidas.....	\$ 83,400

La carga de 3.^a clase disminuyó en 245,000 i la de la Empresa aumentó en 160,000 toneladas, las que no se toman en cuenta por no producir efecto, una en la comparacion de los años i otra por no pagar flete (1).

(1) Sumando las partidas de aumento i disminucion deberian dar una diferencia de 10,500 toneladas favorables a 1895, pero resulta que ella es de 134,000. Esto se explica porque en la Memoria de 1899 se da para este año un movimiento de 2.132,074 toneladas, que es el que he tomado para el gráfico núm. 1, i para la clasificacion de la carga me han servido los cuadros estadísticos que fijan en 1.976,725 el total de la carga.

No me esplico esta diferencia.

Véase Memoria 1899, páj. 13 i cuadros estadísticos páj. 573.

Estos resultados llevan a establecer que, dadas las variaciones producidas en la clasificación de la carga, deben mejorar las utilidades en \$ 485,000 para el año 1899 por el ramo de carga.

En el ramo de pasajeros es difícil señalar los efectos jenerales de la crisis porque ella no afecta a los de 3.ª i sí a los de 2.ª i 1.ª, por lo que me contentaré con comparar los resultados de 1895 a 1899.

El cuadro del movimiento es:

AÑOS	1.ª CLASE		2.ª CLASE		3.ª CLASE	
	Pasajeros	Valor medio del pasaje	Pasajeros	Valor medio del pasaje	Pasajeros	Valor medio del pasaje
1895.	1.034,419	\$ 1,65	785,474	\$ 1,06	3.467,970	\$ 0,40
1899.	1.148,701	1,58	809,724	1,03	4.369,199	0,40
Diferencia...	+ 114,282	- 0,07	+ 24,250	- 0,03	+ 901,229	0,00

Segun la Memoria de 1895, el beneficio por el ramo de pasajeros es de \$ 800,000 en una entrada de \$ 4.028,000, o sea un 20 por ciento.

Aplicado a 1899, el beneficio debió ser $4.405,000 \times 0,20 = \$ 880,000$ en números redondos, superior en \$ 80,000 con el año 1895.

Considerando entónces los dos ramos debió ser el año último superior en su ejercicio financiero al anterior en la suma de \$ 565,000, pero que, debiendo descontarse de esta cantidad \$ 200,000 por el mayor valor del carbon, quedaria reducida a \$ 365,000.

Cualesquiera que sean las deficiencias de las estadísticas i de mis cálculos i apreciaciones, es evidente que la crisis no ha tenido influencia apreciable en los resultados financieros de la Empresa de 1895 acá i en caso de haberlos son ellos favorables.

ENRIQUE VERGARA MONTT

