

Sección Personal y Crónica

A CARGO DE RAÚL SIMON

SECCION CRONICA

Solicitud en que se pide que en el Arancel Aduanero se asimilen los semi-productos de la laminación del acero, a la partida N.º 321 (hierro fundido en lingotes)

Santiago, 18 de Mayo de 1922.

EXCELENTISIMO SEÑOR:

René Prieto, ingeniero. Edificio Ariztía 8.º piso, oficina N.º 16, Agente General para Chile de la SOCIETE GENERALE POUR LE COMMERCE DE PRODUITS INDUSTRIELS, Sociedad anónima con sede en el Luxemburgo y que tiene la exclusividad de la venta de los productos de las siguientes usinas:

- Acieries Lorraines de Rombas
- Forges & Acieries de Dilling (Sarre)
- Forges d'Alleward
- Usines des Tubes de Vincey
- Ateliers Maguin (Dilling)

a Vuestra Excelencia con todo respeto expongo:

El Arancel Aduanero fijó los siguientes derechos de importación:

Hierro en barras , de todas formas, sin labrar, estañar o galvanizar, la tonelada.....	\$ 15,00 oro
Hierro fundido, en lingotes , la tonelada.....	3,75 oro
Hierro viejo , en objetos inutilizados.....	Libre

En la clasificación de "hierro en barras" se comprende actualmente una clase de productos de las fábricas de acero que juegan respecto a los perfiles laminados el mismo papel que el hierro fundido en lingotes respecto a los objetos elaborados con este material.

Los productos a que nos referimos, comprendidos bajo el nombre de **semi-productos** (demi-produits) son barras de acero destinadas a ser convertidas en los trenes de laminación, en perfiles laminados de todas clases: rieles, vigas dobie T, fierros U, T y ángules, fierros redondos, cuadrados, etc.; se clasifican según sus dimensiones, apropiadas a los diferentes usos a que se le destinan como sigue:

NOMBRE	FORMA	Sección ANCHO	ESPESOR	LONGITUD	USOS
Blocms	cuadrada	105 a 250	1 a 3 mtr	Grandes perfiles (dobie T, U,)
Brames	rectang.	150 a 300	90 a 150	0,6 a 3 m	Rieles. Planchas gruesas
Billetes	cuadrada	50 a 110	1 a 8 m	Pequeños fierros redondos L,
Platines	rectang.	150 a 250	9 a 35	0,50 a 8 m	Plats, etc. Planchas delgadas.

Los semi-productos de acero no tienen una aplicación directa en las construcciones como no la tienen los lingotes de hierro fundido y estimamos que respecto a su clasificación en el Arancel se impone el mismo criterio con que se han clasificado dichos lingotes, es decir, considerándolos como materias primas de industrias establecidas o que pueden establecerse en el país.

Es evidente la ventaja que significaría para el desarrollo de la industria metalúrgica en el país el facilitar la importación de los semi-productos: con ello no tardaría en establecerse aquí, en grande escala, la industria de la laminación del acero que ya se ha iniciado con la relaminación de fierros viejos.

Es sabido que la falta de homogeneidad del material obtenido por medio de la laminación de paquetes de hierro viejo no permite dar a esta industria el desarrollo que podría tener si estuviera en situación de entregar al mercado productos laminados iguales a los que se importen del extranjero.

El campo de acción de dicha industria debe limitarse por ahora a la fabricación de fierros planos o redondos de pequeñas dimensiones destinados a obras de carácter secundario en las cuales no se requiere la seguridad que proporciona un material perfectamente homogéneo.

La industria de laminación de los semi-productos sería el primer paso dado hacia el establecimiento en el país de la industria siderúrgica completa: establecidos los altos hornos, éstos encontrarían talleres de laminación un mercado, con clientela formada, listo para tomar los **semi-productos** obtenidos en los establecimientos siderúrgicos.

Debe tomarse en cuenta también, que la falta de los talleres de laminación nacionales obliga a las casas importadoras a mantener en stock gruesas partidas de diversos tipos de perfiles laminados, con el consiguiente encarecimiento del material debido a intereses del cuantioso capital inmovilizado en dicho stock.

En caso de establecerse aquí los talleres de laminación de los semi-productos, esos grandes stocks serían innecesarios, pues los diversos perfiles serían laminados a medida de las necesidades del mercado, resultando por este capítulo una evidente economía para el consumidor.

Los semi-productos son, naturalmente, más baratos que los productos terminados, representando la diferencia entre ambos, aproximadamente, el costo de la laminación final. Así, por ejemplo, la tonelada de hierro U de 80 a 200 mm. de altura, cuesta ahora, a bordo en Amberes..... 385 frs. y la tonelada de bloom..... 350

Los 35 fr. de diferencia por tonelada corresponden en su mayor parte a jornales que quedaría en el país en caso de hacerse aquí la laminación final.

Es evidente, sin embargo, que la diferencia de costos indicada no es suficiente para incitar a establecer en el país los talleres de laminación necesarios para transformar un producto en otro, tanto más si se consideran los riesgos inherentes al establecimiento de toda industria nueva, y la natural desconfianza del mercado para adquirir un producto nacional en competencia con uno extranjero que se le ofrece a un precio igual o algo superior pero que ya ha sido experimentado con buenos resultados.

Otra cosa sería si, de acuerdo con el mismo criterio con que se favorece la importación del hierro de fundición en lingotes y del hierro viejo, se exonerara los semi-productos del derecho de importación que ahora pagan, o al menos se les asimilara, para los efectos de su avalúo, al hierro en lingotes.

Avaluado el semi-producto lo mismo que el hierro en lingotes, su costo en tierra disminuiría en \$ 11,25 oro por tonelada y la diferencia entre el semi-producto y el perfil laminado pasaría a ser de 80 francos más o menos en lugar de los 35 fr. que hemos indicado, suma que daría ya margen para poder ofrecer en el país los perfiles laminados en condiciones considerablemente más ventajosas que el producto extranjero.

En mérito de las consideraciones que preceden:

A VUESTRA EXCELENCIA SUPLICO

se sirva declarar que, para los efectos del pago de los derechos de importación, los semi-produc-

tos de la elaboración del acero laminado deben considerarse incluidos en la partida 321 del Arancel Aduanero.

Para facilitar la aplicación de esta disposición (evitando que se clasificaran como semi-productos, perfiles laminados de pequeñas dimensiones), se podría limitar sus efectos a las **barras de acero semi-laminadas, en sección cuadrada o rectangular, con un espesor mínimo de 30 mm.**

Es gracia, Excmo. Señor.

Agente General para Chile
Soc. Générale pour le Commerce de Produits Ind.

Nota de la Dirección General de los FF. CC. del Estado dirigida a la Sociedad de Fomento Fabril a propósito de las tarifas de cabotaje y de su relación con el Transandino de Salta a Antofagasta.

Santiago, Septiembre 15 de 1922.

Señor Presidente de la Sociedad de Fomento Fabril.—Presente.

Muy señor mío: Esta Dirección General ha considerado con la mayor atención las notas que—sobre organización de los transportes en relación con el mercado salitrero en vista de la posible concurrencia de los productos argentinos por medio del proyectado ferrocarril de Salta a Antofagasta y sobre las nuevas tarifas de la Marina Mercante Nacional recientemente sometidas a la aprobación del Gobierno—le fueron dirigidas por la Sociedad de Fomento Fabril.

Como, en el hecho, las materias a que hacen referencia dichas notas se resumen en un simple problema de combinación y comparación de los fletes marítimos y ferroviarios, ha estimado esta Dirección General como más conveniente el efectuar un estudio simultáneo de los problemas y cuestiones que sugieren dichas notas.

I) El Ferrocarril de Salta a Antofagasta ante el mercado salitrero.

Dice la Sociedad de Fomento Fabril: "La producción chilena encuentra en la pampa salitrera un mercado que pasa de 70 millones oro. . ." y que "los productos chilenos vendidos en la pampa son en general, los mismos que podrían exportarse desde las provincias argentinas de Jujui, Salta, Los Andes, Tucumán y Catamarca, aprovechando el ferrocarril de Salta a Antofagasta".

Si bien de los diversos y numerosos estudios practicados no ha podido deducirse ninguna conclusión precisa acerca de las tarifas que habrían de aplicarse en el transandino de Salta, no pudiendo por lo tanto afirmarse ni negarse la pérdida del mercado salitrero a la producción agrícola chilena, esta Dirección General se manifiesta de acuerdo con la Sociedad de Fomento Fabril en que es necesario—para el caso en que tuviera lugar la más desfavorable de las hipótesis anteriores—estudiar y preparar con tiempo una organización de los transportes que permite asegurar la concurrencia de los productos chilenos a la pampa salitrera, aún cuando, una vez construido el transandino de Salta, sus tarifas de transporte resultaran reducidas.

II) Las tarifas aduaneras como medio del desarrollo del comercio de tránsito y como defensa de la propia producción.

Por lo general, al estudiar la posible repartición de los productos del nor-este de Argentina, se ha considerado únicamente como circunstancia determinante el costo de los transportes al Atlántico o al Océano Pacífico.

Sin embargo, dentro de la política proteccionista que orienta hoy día la economía de las naciones, los derechos aduaneros pueden ser utilizados con amplia libertad como medio de defensa de la pro-

pia producción. Esto equivale a decir que el acceso de los productos argentinos a la pampa salitrera dependerá, no solo de los costos de transportes, sino también del valor de las tarifas aduaneras que se apliquen.

Pero, junto a estos problemas económicos locales, es necesario además considerar la posible junción internacional del trasandino de Salta a Antofagasta. En efecto, la relación de las distancias marítimas intercontinentales, modificada por la entrega al tráfico del canal de Panamá, señala a los puertos chilenos del norte un carácter de penetración Sud-Americana, penetración que se haría efectiva por la construcción de ferrocarriles trasandinos de concurrencias a los grandes puertos.

Naturalmente, el desarrollo por parte de Chile de esta política de penetración deberá quedar subordinada a estudios económicos, detenidos y previos, que consideren las necesarias relaciones de distancias efectivas y vistas, diferencias de producción, valores del cambio internacional, tarifas aduaneras y demás factores determinantes de los sentidos del tráfico continental.

III) Comparación de los costos de transportes desde Salta a Antofagasta y desde el Centro de Chile a Antofagasta. Situación favorable de la producción chilena.

Con una tarifa comercial y media de 20 centavos por tonelada-kilómetro (Valor mínimo para las líneas de poco tráfico y perfil accidentado. En la Red Sur la harina paga 25 centavos por tonelada kilómetro, el trigo 18 centavos y el pasto 11 centavos) el transporte desde Salta a Antofagasta costaría aproximadamente, 147 pesos de nuestra moneda por una tonelada.

El transporte desde Valparaíso a Antofagasta, en segunda categoría (saquería en general: harina arvejas, frejoles, garbanzos y otros cereales) cuesta, según las tarifas recientemente propuestas, 16 pesos oro de 18d., o sea, con el actual recargo de 150% para el oro, un total de 40 pesos moneda corriente.

Agregando un transporte terrestre hasta Valparaíso de 400 Kms. por los Ferrocarriles del Estado tendríamos (con tarifa de 5.ª a 7.ª categoría) un mayor gasto de 54 a 33 pesos en moneda corriente en cada caso. (Valores de acuerdo con el recargo máximo por prima de oro.

A lo anterior correspondería sumar los gastos de embarque en Valparaíso y desembarque en Antofagasta. Estos gastos son por naturaleza variables y se encuentran sujetos a imprevistos. Los estimaremos, más bien por exceso, en 10 pesos moneda corriente en cada puerto.

En estas condiciones, el costo comparado de los transportes de cereales hasta el puerto de Antofagasta sería:

a) Salta a Antofagasta

Costo del transporte de una tonelada de cereales. Supuesto en 20 centavos m|cte. el costo de la tonelada Km. Son 735 Km. \$ 147.—m|cte

b) Centro de Chile a Antofagasta

Transporte de 400 Kms. en los Ferrocarriles del Estado (5.ª a 7.ª categoría).....	\$ 54 a \$ 33 m c
Embarque en Valparaíso y otros gastos.....	10 a 10
Flete marítimo: \$ 16 oro (Recargo 150%).....	40 a 40
Desembarque en Antofagasta y otros gastos.....	10 a 10

En moneda corriente. \$ 114 a \$ 93

Los valores anotados, si bien no son absolutos, acusan sin embargo una diferencia suficiente para eliminar toda posibilidad de alteración de las conclusiones por error de cálculo.

Si se considera que una tonelada de frejoles, arvejas, garbanzos y otros cereales alcanza en Antofagasta a valores medios que oscilan entre 500 a 1 000 pesos en m[et]cto., puede deducirse que, en líneas generales, el valor del flete chileno varía entre un quinto a un décimo del valor de venta del artículo.

Esto permite suponer que el establecimiento de tarifas aduaneras variables entre 10% y 20% equivaldría, para los efectos de la competencia, a considerar como nulo el valor de los fletes chilenos ante el valor de los fletes argentinos.

Ni siquiera sería necesario, como se ha visto, el recurrir a los derechos aduaneros para defender nuestro mercado salitrero si acaso las tarifas del transandino de Salta fueran establecidas sobre una base comercial de explotación.

La tarifa supuesta de 20 centavos moneda corriente—por tonelada-kilómetro no es excesiva, considerada en sentido comercial, y aún resulta inferior a las tarifas medias de los demás transandinos chilenos, los cuales, como se sabe, han establecido su tarificación sobre la base del servicio de los capitales invertidos.

Pero, desgraciadamente, **no podrá aplicarse tarifas comerciales en el transandino de Salta**, ya que la cláusula primera del convenio suscrito entre los dos Gobiernos establece que:

“En razón de la seriedad a que responden las líneas mencionadas, la base para el cálculo de las tarifas mínimas de carga y ganados serán las del costo efectivo por unidad de trabajo, o sea, tonelada kilométrica neta de transporte, es decir, por el gasto de explotación únicamente y sin ningún cargo de capital”.

Parece evidente la necesidad de modificar esta cláusula antes de la construcción del transandino de Salta, ya que su permanencia implica el establecimiento de una combinación artificial que no entraría a considerar el principio de las tarifas “ad-Valorem” aceptando en la generalidad de las explotaciones ferroviarias. Es fácil de prever que, al no exigir a las tarifas el servicio de los capitales invertidos, ello podría dar lugar a una del capital de construcción y explotación del ferrocarril a fin de producir—por medio de elementos superiores al valor comercial de la obra—un costo de arrastre de la tonelada kilómetro lo bastante reducido para establecer una verdadera tarifa de protección.

Por otra parte, y en cierto modo, la cláusula citada vendría a quedar en contradicción con la cláusula segunda, la cual establece en uno de sus párrafos, refiriéndose al establecimiento de las tarifas generales, “que el aumento que ellas significan sobre la tarifa mínima concibe el interés del ferrocarril como empresa de transporte con su objetivo esencial, **dejando en lo posible algún margen de retribución para el capital empleado**”.

Finalmente, sería útil, antes de construir estos ferrocarriles internacionales, **establecer primero tratados comerciales**, que protejan a determinados artículos de producción nacional en contra de posibles importaciones que podrían perjudicar nuestras industrias y hacernos perder nuestros mercados.

IV. Organización de los transportes

Dice la nota de Sociedad de Fomento Fabril:

“Si no le es lícito a un país cerrar sus fronteras a la producción de un país vecino, en cambio le es obligatorio adoptar las medidas necesarias para proteger su propia producción. Entre estas medidas se evidencia como fundamental el abaratamiento de los transportes desde el centro y sur del país hasta los centros de consumo de la pampa salitrera”.

Y agrega en seguida:

“Como es natural, no cree el Consejo Directivo de esta Sociedad que un bajo costo de transporte pueda obtenerse por ahora aprovechando las líneas de la Red Sur, Red Norte y Chilian Northern Railway, con explotaciones de por sí costosas, sobre todo las dos últimas. Pero cree que sería posible subsanar las dificultades de transporte combinando los fletes marítimos y terrestres dentro de un plan de estímulo y abaratamiento de la producción nacional.”

Esta Dirección General estima—de acuerdo con el pensamiento del Consejo Directivo de la Sociedad de Fomento Fabril que no es posible obtener un bajo costo de transporte ferroviario en explotaciones de por sí costosas y difíciles. Por lo demás, los datos que se han expuesto en el capítulo anterior demuestran claramente que el flete transandino será en todo caso mayor que el flete de acceso de la producción chilena al puerto de Antofagasta.

De orden diverso—y aun independiente respecto del transandino de Salta—es la idea de un “plan de estímulo y abaratamiento de la producción nacional”.

En tal sentido esta Dirección se manifiesta también de acuerdo con la Sociedad de Fomento Fabril respecto de la necesidad de dar cumplimiento a la Ley 3835 que autorizó la inversión de £ 7 440 000 en la ejecución de obras portuarias de mejoramiento. Dicha Ley entregará a la explotación las obras de mejoramiento de Iquique, Antofagasta (conclusión), Valparaíso (conclusión), Constitución, Talcahuano, Lebu, Puerto Saavedra, Valdivia y Puerto Montt. Como muy bien lo dice la Sociedad de Fomento Fabril “este conjunto de obras fomentará el desarrollo de los transportes marítimo debido a la reducción de los gastos de embarque, desembarque y estadía, y seguridad de las naves”

Esta Dirección General atribuye una importancia fundamental a las obras de mejoramiento portuario. En efecto, un puerto—en el sentido moderno y técnico de este concepto—es la estación de contacto entre las líneas de transporte marítimo y terrestre. No hemos dispuesto hasta la fecha de un solo puerto digno de este nombre. Es verdad que existen en construcción los de Antofagasta, Valparaíso y San Antonio y muchos otros en proyecto. Pero Antofagasta se encuentra apenas en comienzo; Valparaíso necesita un molo de abrigo y la dotación de utilería abundante y eficiente para las obras actuales; San Antonio no dispone de toda la utilería necesaria y, por otra parte, su extensión y situación le da solo el carácter de puerto de cabotaje.

Resulta evidente que, a la fecha de explotación de los grandes puertos proyectados—y siempre que su importancia corresponda a las previsiones formuladas—un cambio fundamental habrá de producirse en los sentidos de transportes ferroviarios. Esta Dirección General se preocupará entonces de disponer su tarificación y su movimiento de trenes en concordancia con las nuevas necesidades de tráfico.

Pero, sin necesidad de aguardar diez o más años en espera de las nuevas condiciones, estima esta Dirección que, en la situación actual, es posible establecer una mayor armonía de trabajo entre los medios de movilización marítima y ferroviaria.

Tal sería, por ejemplo, la combinación de los fletes ferroviarios y marítimos para determinados trayectos y pediciones.

A la fecha queda a voluntad del productor—voluntad que se orienta según las causas y circunstancias más diversas el escoger un determinado recorrido. Ya sea por falta de coincidencia del itinerario marítimo o por dificultades de embarque o por ignorancia de las tarifas, muy a menudo no se coge el trayecto más económico para una cierta expedición.

Aparte de este hecho, que ya significa un recargo de los transportes, debe agregarse las dificultades sucesivas que origina la expedición. En efecto, primero es necesario cancelar la expedición ferroviaria, ya sea en la estación de origen o en la de término. En seguida es preciso aguardar la llegada del vapor, pagando entre tanto bodegajes o estadías. A continuación es preciso efectuar el embarque y cancelar el derecho correspondiente. Por último resta el flete marítimo, en seguida el desembarque y en gran parte de los casos, resta todavía una expedición al interior.

Es indudable que esta serie de operaciones parciales podrían evitarse combinando entre la Empresa y las Compañías navieras expediciones con flete único.

Estas combinaciones son generales en todos los países y se han extendido en el último tiempo al comercio entre naciones. No sería difícil establecerlos en Chile, al menos por parte de la Empresa. Pero, como se comprende, la Empresa necesitaría para ello llegar a un acuerdo con una cantidad que representase a las Compañías de Navegación y de movilización portuaria.

Esta Dirección General aguardaría únicamente, por lo tanto, a que se formase para estos fines una Asociación o un Lloyd de las Compañías Navieras para iniciar ciertos convenios que podrían referirse: 1.º) a la fijación de puertos de embarque llamados a servir una región determinada; 2.º) al establecimiento de itinerarios marítimos entre tales puertos; 3.º) al servicio de fletes únicos y combinados; y 4.º) a la creación de una Oficina con representación de la Empresa y las Compañías Navieras que se encargue de la mejor forma de establecer, mantener y mejorar este servicio.

Cree esta Dirección General que el establecimiento de estos transportes combinados logrará producir una economía muy superior a la que pudiese resultar de rebajas aisladas de tarifas.

V. Cuantía de las tarifas marítimas

Indirectamente en relación con el establecimiento de una combinación de fletes marítimos y ferroviarios se encuentra el problema relativo a la determinación de las tarifas de la Marina Mercante Nacional.

La Sociedad de Fomento Fabril, en una segunda nota se ha servido pedir a esta Dirección su opinión a ese respecto.

Coincidiendo esta Dirección General con los propósitos de la Sociedad de Fomento Fabril en el sentido de que las tarifas de transportes—ya sean marítimas o ferroviarias—traten de fomentar el tráfico en lugar de reducirlo, estima sin embargo que, aparte del límite máximo que significa la capacidad del flete del artículo transportado, existe también un límite inferior de fijación de las tarifas.

Determinan este límite inferior los gastos directos de acarreo, el servicio de los capitales invertidos y su legítima retribución, aparte de las reservas necesarias para renovación y gastos imprevistos. No podría esta Dirección, sin datos positivos acerca de gastos de explotación marítima, entrar a determinar si las tarifas propuestas por los armadores son o no excesivas. Esto equivaldría a expresar opiniones sin fundamento alguno, incurriendo así en el mismo y habitual defecto de aquellos que reprochan la cuantía de las tarifas ferroviarias sin analizar el valor de los gastos que las determinan.

Ni siquiera podría esta Dirección efectuar comparaciones de fletes marítimos y ferroviarios para una determinada distancia. Ambos transportes ofrecen características tan diversas que toda comparación de ellos resultaría realmente absurda.

En primer término, el servicio ferroviario se efectúa por medio de una vía que es preciso construir y mantener. Además debe poseer, en distancias de 10 y aún menos kilómetros estaciones para la carga y descarga.

El transporte marítimo no necesita construir su vía. Además, encuentra sus estaciones en los puertos.

El transporte por mar ofrece, por otra parte, una resistencia mecánica muy inferior al transporte sobre rieles. Así, la tracción sobre rieles, en nuestras líneas centrales con gradientes hasta de 12‰, obliga, en trenes corrientes de carga, a mantener una potencia de 500 HP (locomotoras Borsig) para arrastrar 200 toneladas de peso útil (carga que paga tarifa). Esto equivale a 2,5 HP por tonelada útil transportada. Un vapor de carga de 3 000 toneladas de registro neto puede transportar 8 000 toneladas de carga útil con una potencia de 40,40 HP, o sea, 0,5 HP, por tonelada de carga útil. El gasto directo de tracción ferroviaria resulta así cinco veces superior al gasto de tracción por mar. No consideran estas cifras el mejor rendimiento de las calderas marinas respecto de las locomotoras, ya que el consumo de combustible por caballo-hora es en las primeras menos de la mitad del correspondiente a las segundas.

Los valores anotados, si bien son solo generales, bastan para justificar un gasto de tracción ferroviaria cinco o más veces superior al gasto de tracción por mar, provocando así una lógica desigualdad de las tarifas respectivas.

No correspondería a esta Dirección entrar a analizar el detalle de los costos de transporte marí-

timo. Por otra parte, no podría tampoco referirse a la cuantía de las tarifas marítimas sin conocer los gastos efectivos de los armadores. Prefiere esta Dirección suponer que las tarifas propuestas por los armadores, como las de la Empresa, se habrían basado en los gastos efectivos de transportes, el servicio y garantía de los capitales invertidos.

VI. Expresión monetaria de la tarifa

Si no corresponde a esta Dirección pronunciarse acerca de la cuantía de las tarifas propuestas por los armadores, en cambio estiman necesario formular algunas observaciones respecto a la expresión monetaria de ellas.

El artículo 2.º de la Ley de Cabotaje N.º 3841 establece que:

“Desde la fecha en que el comercio de cabotaje quede reservado a la Marina Mercante Nacional, las tarifas máximas de carga y pasajes que regirán en este comercio serán fijadas anualmente, a aprobación del Presidente de la República, comprendiendo las de lanchaje y muelleaje. Las tarifas fijarán en moneda nacional de oro recargo correspondiente”.

Por otra parte, el Reglamento complementario aplicado según decreto N.º 1035 del Ministerio de Hacienda establece en su artículo sétimo que “el recargo para el pago en moneda corriente de las tarifas establecidas de acuerdo con la ley será el que fije semanalmente el Ministerio de Hacienda para el pago de los derechos aduaneros”.

El cumplimiento de estas disposiciones dará lugar a inconvenientes numerosos, los unos relativos a las finanzas de las propias compañías navieras, y los otros a la alteración que, sobre los precios de venta dará lugar la incertidumbre permanente del valor de los fletes expresado en moneda corriente.

La Empresa, según la Ley 2846 y sus decretos reglamentarios, aplica igualmente tarifas en oro expresada en moneda de 10d. para la Red Sur, y de 18d. para la Red Norte calculándose proporcionalmente los recargos. A diferencia del reglamento de la Ley de Cabotaje, que fija recargos semanales, la Empresa aplica recargos trimestrales.

Es decir, la Empresa puede variar su tarifa en moneda corriente cuatro veces en el año.

La experiencia de siete años de aplicación de tal sistema permite a esta Dirección General exponer y concretar sus defectos de todo orden.

En primer término se tiene el efecto financiero en la Empresa misma. Como es fácil demostrar, la Empresa efectúa la mayor parte de sus gastos en moneda corriente. En cambio percibe todas sus entradas en moneda de oro. Estas, al ser reducidas a moneda corriente, varían con el precio del oro. Resulta así que, cuando aumenta el precio del oro, aumenta sólo una parte de los gastos y crecen todas las entradas. La Empresa se beneficia así con la depreciación de la moneda. Esto es fácil demostrarlo.

Los gastos de la Empresa (ambas redes) suman aproximadamente 120 millones moneda corriente y 25 millones en oro.

En la hipótesis de un premio del oro de un 170% (que respecto de los 10 d. producen en la red sur un recargo de 50%) las entradas de ambas redes alcanzan aproximadamente a 190 millones en moneda corriente, cifra que basta para costear los gastos.

Admitamos que el cambio suba a 10d. En tal caso la red norte bajaría su recargo de 170% a 80%. La red sur bajaría el suyo de 50% a nada.

Por la disminución de los gastos en oro la Empresa economizaría 22 millones en moneda corriente. Por la disminución del recargo de las tarifas la Empresa dejaría de percibir 72 millones en moneda corriente.

Por consiguiente, la elevación del cambio a 10d. significaría a la Empresa una pérdida neta de millones en moneda corriente.

Situación inversa se produjo en los años 15, 16 y 17 en los cuales la baja del cambio produjo

recargo de tarifa que llegó a producir utilidades. En los años 18, 19 y 20 desaparecidos los recargos, la Empresa tuvo pérdidas. En el año 21 empezaron aplicarse recargos, los cuales, mantenidos en el año en curso, han permitido financiar los presupuestos.

Se comprende que, con esta variación irregular de las entradas, sea imposible efectuar una previsión financiera. Esto ha obligado a la Empresa a insistir ante el Gobierno en la necesidad de establecer la tarifa en moneda corriente. Ello se ha conseguido durante el año 1922, habiendo despachado el Congreso la Ley de Presupuestos de la Empresa con una cláusula en la cual fija un recargo único por prima de oro para todo el año. La Empresa, por su parte, espera la adopción de una análoga medida para el año próximo.

Naturalmente, estos mismos inconvenientes financieros se presentarán a las compañías de abotaje. Hoy día, con las tarifas propuestas y con el recargo vigente de 150% para el oro, las compañías tendrán sus presupuestos financiados. Pero, si como parece probable, el premio del oro, descendiendo al 100%, las compañías perderán en entradas una cantidad proporcional a la disminución de los recargos.

Análogo es el caso respecto del público. Los precios de producción y venta—especialmente aquellos que corresponden al comercio de cabotaje—se fijan en moneda corriente. No existe razón, por lo tanto, para fijar en distinta moneda el precio de los transportes, precio que, agregado al de producción y a la utilidad del vendedor, se transforma en precio de venta. Lógicamente, al fijar en oro uno de los sumandos del precio de venta este último precio, expresado en moneda corriente, deberá variar continuamente con el recargo del oro.

Este hecho, producido ya en los transportes ferroviarios—a pesar de que la variación del flete corresponde a recargos trimestrales y no semanales como se propone para las tarifas de la marina mercante—ha motivado protestas generales de las industrias, el comercio y el público. Esta circunstancia, agregada a las perturbaciones financieras que la tarifa en oro producía en la propia Empresa ha obligado a esta Dirección, como ya se ha dicho, a pedir al Gobierno la fijación de una tarifa anual expresada en moneda corriente.

Ahora bien, expresando la Ley 2846 que la Empresa fije sus tarifas en oro, el procedimiento lógico en este caso—a fin de evitar la reforma de la Ley—consiste en la fijación por el Gobierno de un recargo único variable cada año, en lugar de los recargos trimestrales. Esto equivale a disponer de tarifa en moneda corriente, corregida cada año, si hubiese necesidad, en la misma Ley de Presupuesto de la Empresa. Tal es lo que se ha hecho en 1922 y se espera igual medida para los años próximos.

Respecto de la marina de cabotaje el procedimiento podría ser análogo. **En lugar de pedir una variación de la Ley 3941 bastaría con modificar el artículo respectivo del reglamento estableciendo que los recargos serían fijados anualmente en lugar de semanalmente. En esa forma, cada año y en los mismos plazos que indica el reglamento, podría revisarse a la vez las tarifas de base y los recargos, de tal modo que el valor de las tarifas en moneda corriente correspondiese a las necesidades efectivas de los armadores, y a la capacidad de pago de la producción.**

Confía esta Dirección General que la Sociedad de Fomento Fabril se servirá considerar estas observaciones a fin de que el señor Delegado de esta Sociedad las haga valer en los debates de la Comisión de Tarifas.

Saluda al señor Presidente.—RODOLFO JARAMILLO.

ANEXO 1

Valparaíso		Tarifa máxima de carga propuesta p Valparaíso, Punta Arenas e intermedic										
		Valores en \$ oro de 18 d.										
Talcahuano	15 17	Talcahuano										
Tomé .	15 17	6 10	Tomé								con recargo semanal.	
Coronel	17 19	12 14	12 14	Coronel								
Corral .	22 26	20 22	20 22	18 20	Corral							
Ancud.	24 20	24 26	24 20	23 27	17 20	Ancud		Por toneladas de 1.000 kg. o pies a opción del vapor.				
Calbuco.	24 28	24 28	24 28	25 37	18 22	17 20	Calbuco					
Pto. Montt.	24 28	24 26	24 20	23 27	30 34	17 20	17 20	Pto. Montt.				
Can.hast. Cast.	30 34	30 34	30 34	30 34	30 34	22 25	22 26	19 23	Canales			
Can. Melinka	30 34	30 34	30 54	50 54	30 34	23 28	23 28	22 26	17 20	Melinka		
P. Arenas	45 50	49 50	45 50	45 50	45 50	35 40	55 40	36 40	30 36	30 35	P. Arenas	

Nota: La primera columna en cada puerto, se refiere a saquería y la segunda a mercaderías surti

ANEXO II

TARIFAS FERROVIARIAS DE LA RED SUR
(Valparaíso a Caldera y Puerto Montt y ramales)

Las tarifas ferroviarias se expresan en \$ oro de 10d. con recargo trimestrales fijadas por el 5 premo Gobierno (recargo máximo de 50% en 1922).

A diferencia de las tarifas de cabotaje, que comprenden solo dos categorías (saquería y carga s tida) las tarifas ferroviarias comprenden 7 categorías, además de las tarifas de animales y tarifas es ciales rebajadas.

Se anotan a continuación las tarifas más fácilmente comparables con la vía marítima, y que se

Valores por carros completos

En \$ de 10 d quintal	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	5. ^a	6. ^a	7. ^a
Talcahuano a Valparaíso (791 Km).	13,92	11,63	9,60	7,57	5,68	4,13	3,
Puerto Montt a Valparaíso (1257 Km.)	19,34	16,27	13,47	10,66	8,00	5,67	4,

Las mismas tarifas, reducidas a \$ de 18d. por tonelada de 1.000 Kg. serían: (en carros completos).

En \$ de 16d. Tonelada	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	5. ^a	6. ^a	7. ^a
Calchahuano a Valparaíso (791 Km.)	77	65	53	42	33	23	19
Puerto Montt a Valparaíso (1287 Km.)	107	90	75	59	45	31	26

ANEXO III

COMPARACION ENTRE TARIFAS FERROVIARIAS Y MARITIMAS

Como ya se ha advertido en el texto de la nota, las tarifas ferroviarias, en relación con los gastos de transporte, debieran ser cinco o seis veces superiores a las tarifas marítimas.

Sin embargo, puede deducirse de los cuadros anteriores que, para las últimas categorías de la carga, las tarifas ferroviarias son sensiblemente las mismas que las tarifas de cabotaje.

En efecto:

	MAR		FERROCARRILES						
	Sacos surtidos		1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	5. ^a	6. ^a	7. ^a
Calchahuano a Valp.	15	17	77	65	53	42	32	23	19
Puerto Montt a Valp.	24	26	107	90	75	59	43	31	26

Si se agrega a los transportes por mar los gastos de embarque y desembarque, los fletes ferroviarios de acceso a puerto, es fácil deducir que los transportes asimilables a la 6.^a y 7.^a categoría ferroviaria y tarifas especiales preferirán el transporte ferroviario. Entre otros, esos artículos son: bonos, adoquines, pasto, barriles, cales, cebollas, coque, forrajes, guano, ladrillos, leñas y maderas, papas, paja, etc.

SECCION PERSONAL

En el Instituto de Ingenieros.—El sábado 30 de Septiembre tuvo lugar en el local del Instituto de Ingenieros la comida que un grupo de colegas de la Dirección de Obras Públicas ofrecía a don Héctor Escobar Terán con motivo de su nombramiento de ingeniero de la provincia de Ccoquimbo.

Durante la comida reinó la más franca alegría y se hicieron repetidos votos por el éxito del distinguido profesional en el desempeño de su nuevo cargo.

Ofració la manifestación en frases muy sentidas el inspector general de Hidráulica, don Servando Yanedel, y contestó el festejado agradeciendo altamente los bondadosos conceptos emitidos por su jefe.

A continuación hicieron uso de la palabra los señores Alejandro Torres Pinto, Leonardo Lira, Leonidas Muñoz, Armando García y Francisco Solar, quien cerró la manifestación con una festiva despedida en versos.

Asistieron los siguientes señores: Héctor Escobar Terán, Director General de Obras Públicas, don Guillermo Illanes B.; inspectores generales señores Servando Oyanedel y Alejandro Torres Pinto; ingenieros señores Eduardo Aguirre, Leonardo Lira, Guillermo Agüero, Francisco Solar, Ernesto Letata, Jorge Alessandri, Roberto Tupper, Francisco Leighton, Ramón Vergara, Luis Armijo, Juan Molina, Víctor Fernández, Armando García, Leonidas Muñoz, Francisco Donoso. Enviaron tarjetas de adhesión el inspector general de Regadío, don Alberto Decombe y los ingenieros señores Carlos Jerning, Gustavo Lira, Florentino Cereceda, Carlos Guzmán y Guillermo Guzmán.