

HISTORIA DE LA LEY ORGÁNICA DE FERROCARRILES DEL ESTADO

HISTORY OF THE ORGANIC LAW OF STATE RAILWAYS

Luis Fernando Águila Benavides^{†1}

Renato Darío Pezoa Huerta²

RESUMEN: El presente artículo sistematiza y sintetiza un trabajo inédito redactado en vida, por don Luis Fernando Águila Benavides, quien fuera un importante protagonista en el desarrollo del transporte ferroviario en Chile. En este sentido, este opúsculo y su publicación, corresponde a un homenaje póstumo, y a la vez académico para el señor Águila Benavides, quien contribuyera por más de cuarenta años con sus valiosas ideas y reflexiones técnicas y profesionales, al progreso de los ferrocarriles en Chile.

PALABRAS CLAVE: Transporte Ferroviario; Ferrocarriles en Chile; Legislación Ferroviaria; Ferrocarriles del Estado; Ley Orgánica de Ferrocarriles.

ABSTRACT: This article systematises and synthesises an unpublished work written during his lifetime by Mr. Luis Fernando Águila Benavides, who was an important protagonist in the development of rail transport in Chile. In this sense, this booklet and its publication, corresponds to a posthumous tribute, and at the same time academic for Mr. Águila Benavides, who contributed for more than forty years with his valuable ideas and technical and professional reflections, to the progress of railways in Chile.

KEYWORDS: Railway Transport; Railways in Chile; Railway Legislation; State Railways; Organic Law on Railways.

1 INTRODUCCIÓN

En junio de 1991, el Ejecutivo envía mensaje a la Cámara de Diputados con el fin de que otorgue su aprobación para modificar el D.F. L. N° 94, Ley de Administración de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

¹ Administrador Público (Universidad de Chile). Ocupó por más de cuarenta años, un alto cargo funcionario en el Departamento Jurídico del Ministerio de Obras Públicas (MOP) de la República de Chile. Desarrolla su actividad profesional, académica e investigadora en torno al estudio del transporte ferroviario en Chile. Falleció en Santiago de Chile, el día 23 de marzo del año 2021. El presente trabajo fue escrito el día 22 de febrero de 2012.

² Máster en Dirección y Desarrollo Directivo (MBA) Especializado en Derecho Internacional (Universidad Antonio de Nebrija + CEREM IBS, Madrid, España), Pos título en Derecho Marítimo (Pontificia Universidad Católica de Valparaíso), Corresponsal en Chile (Overseas Associate) London Shipping Law Centre (LSLC) Reino Unido. Contacto: renato@pezoapizarro.cl



El Ejecutivo afirma que la situación de Ferrocarriles no guarda relación con las tendencias modernas que se observan en el mundo, respecto de este modo de transporte. No obstante, se espera que llegue a ser una entidad eficaz y de provecho, que asegure a la comunidad un servicio de pasajeros de larga distancia de buena calidad y que actúe como un factor competitivo frente al servicio de buses; además la institución debe jugar un rol trascendente en el ordenamiento espacial de los grandes conglomerados urbanos, favoreciendo la desconcentración de un medio del transporte suburbano masivo. En cuanto al movimiento de carga, corresponde que la misma entidad se transforme en un fuerte regulador de la inversión que se hace en carreteras.

Ferrocarriles debe abordar las diversas situaciones críticas a través de un Plan Estratégico de Desarrollo, que comprenda la solvencia de la deuda con recursos propios; genere capacidad financiera para poner nuevamente en marcha el servicio con el fin de mejorar su capacidad, productividad y eficacia. La misión de Ferrocarriles es adecuar su funcionamiento para aprovechar las ventajas del mercado, éste le ha generado gran desmedro por la desigual competencia frente al transporte carretero, especialmente en lo referente al movimiento de carga por el incumplimiento de las “normas que regulan los pesos por eje en caminos (con la consiguiente destrucción de la infraestructura vial).” A esto se agrega la gran morosidad de las deudas de los dueños de camiones por la adquisición de vehículos, que sucesivas renegociaciones han convertido en una suerte de subsidio estatal y la baja carga impositiva para buses y camiones, que no compensa los gastos de mantenimiento e inversión que los mismos generan.

En relación a todo lo dicho, es indispensable restablecer la igualdad en el mercado del transporte para que los usuarios asuman los costos reales por el uso de la respectiva infraestructura.

El Jefe de Estado propone modificar la Ley Orgánica de Ferrocarriles para recuperar y adecuar su capacidad de gestión frente a las nuevas demandas sociales, además, será propietaria de la infraestructura (vías y terminales) que no podrá enajenar; atender el servicio de pasajeros y la administración de las vías destinadas a su propio uso y el de otros requirentes; para el transporte de carga, Ferrocarriles constituirá empresas mixtas con el sector privado, conservando la propiedad de al menos el 49% del capital social de tales sociedades, éstas “podrán tomar en concesión o arrendamiento parte de la red de la Empresa de Ferrocarriles del Estado que



quedará para el uso exclusivo del transporte de carga, haciéndose responsable de su administración y mantenimiento.”

La deuda de Ferrocarriles podrá reducirse, en breve plazo, a una suma de fácil manejo con los niveles de ingreso que resulten de la aplicación de las políticas recomendadas por el Ejecutivo. Esto haría posible las inversiones para lograr el progreso de los servicios de pasajeros, permitiendo de preferencia la materialización del riel soldado hasta Concepción y Temuco, y “al mejoramiento y recuperación del material rodante de pasajeros (automotores y coches) y el mejoramiento de señales y comunicaciones.” Los desembolsos para los requerimientos de los servicios de carga lo asumirán la o las empresas que se constituyan.

En materia de personal, el proyecto de ley “contempla la continuidad de los derechos y conquistas de aquellos trabajadores que pasen a constituir la planta de personal de las empresas mixtas de carga o de cualesquiera otras que la Empresa de Ferrocarriles del Estado constituya como parte de la aplicación de esta política.”

Finalmente, en este resumen del mensaje, el Ejecutivo sostiene que

“será posible cumplir el compromiso que el Gobierno ha contraído con el pueblo de Chile, en el sentido de hacer de Ferrocarriles una empresa que contribuya decisivamente al desarrollo nacional. Sólo así será posible, en el futuro, llegar a plantearse con responsabilidad, realismo y sólido fundamento económico la reapertura de algunos servicios y ramales desactivados en el pasado reciente, como consecuencia del desmantelamiento y progresivo deterioro a que fue sometida la Empresa.”

2 EL CONGRESO NACIONAL APRUEBA EL MENSAJE Y SE PROMULGA LA LEY QUE MODIFICA EL D.F.L. Nº 94, TEXTO ORGÁNICO DE FERROCARRILES

La ley Nº 19.170, publicada el 3 de octubre de 1992, dispone la dictación del nuevo texto orgánico para Ferrocarriles, el D.F.L Nº 1. El artículo 1º señala que la Empresa es “una persona jurídica de derecho público constituye una empresa autónoma del Estado, dotada de patrimonio propio, con domicilio en la ciudad de Santiago y se relacionará con el Gobierno a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.” La administración autónoma de una empresa del Estado, es la facultad que tiene para regir sus intereses particulares de su vida interior, mediante normas y órganos propios. Esta atribución no puede utilizarse para romper la organización sin reemplazarla por otra.



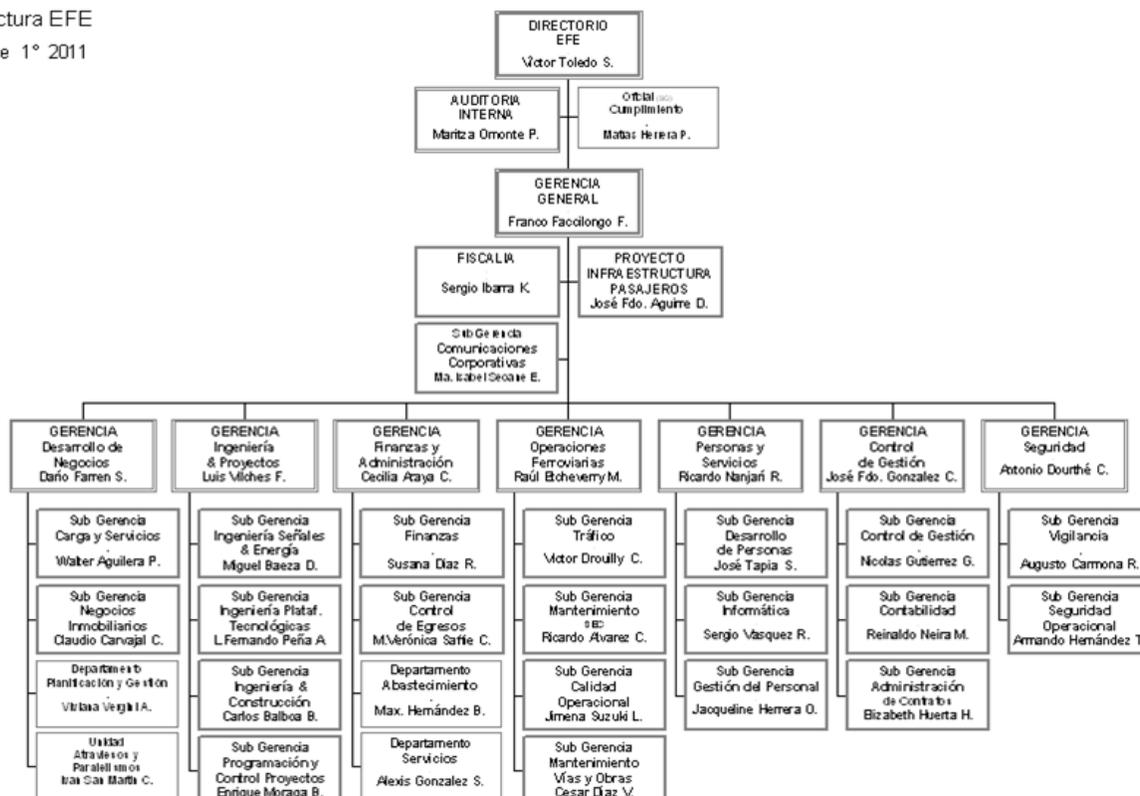
La explotación y desarrollo del transporte de pasajeros y carga por medio de vías férreas constituye el “objeto social” de Ferrocarriles del Estado que podrá cumplirlo directamente o por medio de contratos con el sector privado; en este sentido, la norma regula esencialmente ese tipo de relaciones y no trata en forma detenida la acción propia de la institución para cumplir con el mismo propósito.

3 [ESTRUCTURA DE] FERROCARRILES DEL ESTADO, EN EL NUEVO ORDENAMIENTO JURÍDICO

Conforme con la nueva realidad legal, la Administración la ejerce un Directorio de siete miembros designados por la CORFO, más un representante de los trabajadores sólo con derecho a voz.

Únicamente el Presidente y el Vicepresidente del Directorio, más el Gerente General y el Ejecutivo de la Empresa que lo reemplace son definidos por la norma. En internet aparece una representación de la organización de Ferrocarriles con 38 cargos:

Estructura EFE
Octubre 1° 2011



El organigrama que antecede, indica las funciones que se ejecutan en la Empresa. El jefe superior del Servicio es el Presidente del Directorio, de él dependen el Gerente General y dos unidades asesoras: Auditoría Interna y Oficial de Cumplimiento.

El staff administrativo del Gerente General lo integran tres asesorías y siete gerencias, ¿Cuántos subordinados pueden ser manejados con eficacia por un ejecutivo? De las siete gerencias del tercer nivel, cada una de las cuatro tienen el mismo número de subordinados, dos, tres y una, dos. Además, existen dos Gerencias, una de Finanzas y Administración, y otra de Control de Gestión. En la primera aparece la función control de egresos y en la segunda la de contabilidad. El proceso contable es una rutina que tiene por finalidad registrar en una cuenta el movimiento de entrada y salida que experimenta una entidad determinada; es un proceso que siempre funciona bajo una sola dependencia.

La organización no es sólo agrupación de personas, representa de modo racional la división del trabajo en un servicio o empresa, además es un factor de productividad. Conviene recordar que a mediados del siglo XV existió en Roma, como un ejemplo de administración racional, el famoso Arsenal de Venecia, éste era un establecimiento industrial, ocupaba una extensión de 27 hectáreas de tierra y agua, de este arsenal salían galeras completamente armadas en un período de tres y nueve horas.

El plan estratégico de desarrollo a que se refiere el mensaje presidencial corresponde al plan trienal dispuesto por el artículo 47 del D.F.L. Nº 1. Cuando este plan requiera aporte fiscal, será presentado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para su aprobación por Decreto Supremo el que, además, será firmado por el ministro de Hacienda. El párrafo final del artículo referido dispone que las transferencias autorizadas por la ley de presupuestos a Ferrocarriles del Estado, cuyo monto no excederá las necesidades del plan de desarrollo, podrán compensar los subsidios explícitos o implícitos que perciban otros medios de transporte terrestre; el saldo, de producirse, se destinará para financiar inversiones en infraestructura y equipos y solventar el endeudamiento de arrastre vigente al publicarse esta ley. Ahora bien, la compensación de los subsidios es facultativa. Esta fórmula deja entrever la escasa trascendencia que le confiere la autoridad a los servicios de una Empresa que pertenece al Estado.



El Gobierno, bajo las condiciones indicadas, espera que la Empresa se transforme, como se ha señalado antes, en una entidad que contribuya decisivamente al desarrollo del país. Lamentablemente Ferrocarriles no mejoró la calidad de su gestión y los fracasos y pérdidas continuaron.

4 SITUACIÓN ACTUAL DE FERROCARRILES DEL ESTADO

En 1851, siendo Presidente don Manuel Montt, comienza a circular el primer tren entre Copiapó y Caldera. Ocho años después, en 1859, se inicia el servicio entre Santiago y Rancagua y en 1863, bajo la Administración de [del Presidente de la República] don José Joaquín Pérez, se inaugura el recorrido Santiago- Valparaíso. El 4 de Enero de 1884, durante el mandato del Presidente Domingo Santa María, se crea la Empresa de Ferrocarriles del Estado mediante la compra de empresas encargadas de las obras del tren longitudinal. Al comienzo de la gestión de este Presidente, existían entre el Aconcagua y Angol, 947 Kms., de líneas férreas del Estado cuya explotación rentaba el 5%; entre 1881 y 1885 el número de pasajeros osciló entre 1,8 y 10,7 millones de personas, en tanto que la carga lo hacía entre 1,9 y 10,9 millones de quintales métricos, aproximadamente unas 110.000 toneladas.

El Presidente Balmaceda logró construir o dejar iniciados alrededor de 1000 kilómetros de “vías de ferrocarril”; construyó o terminó los grandes puentes del Malleco, del Bío-Bío, del Laja y del Ñuble. Entre los proyectos de mayor importancia fue el longitudinal norte. La Estación Central se inaugura en 1900.

El gobierno del Sr. Germán Riesco (1901-1906) debió enfrentar la huelga de los trabajadores encargados de la construcción del Ferrocarril de Arica la Paz por mejoras salariales, lo que fue rechazado generando hechos violentos que costó la vida, según la Cámara de Diputados de la época, a 58 personas.

En 1913, durante la administración de don Ramón Barros Luco, la red ferroviaria se extiende desde Iquique a Puerto Montt, además se pone término al tendido entre Arica y La Paz e igualmente se puso en marcha el servicio de trenes entre Ancud y Castro y se inaugura la Estación Mapocho



A los señores Jorge Alessandri Rodríguez y Eduardo Frei Montalva, como Jefes de Estado, dispusieron la renovación del parque de locomotoras y el desarrollo del proceso de instalación del riel soldado. Ambos proyectos de modernización, fueron los últimos en materia de avance para la Empresa

La Auditoría practicada a Ferrocarriles por la Contraloría General de la República en el 2007, informa que el Plan Trienal 2003-2005 contempló una inversión total US\$ 1.052 millones. El SEP, como encargado de medir el avance del plan, señala que Ferrocarriles “termina el año sin lograr el cumplimiento de las metas financieras y operacionales, con desviaciones en el desembolso de recursos destinados a inversión y con importantes diferencias en los recursos planificados para su financiamiento, en particular aquellos relacionados con la venta de activos propios.” Respecto a este punto surgen al interior de la Cámara de Diputados dos corrientes: una sostiene que la responsabilidad del Presidente del Directorio, Luis Ajenjo, no reviste carácter delictual, en cambio la otra señala que la Fiscalía determinó que hubo fraude.

En Marzo del 2006, Ferrocarriles envió el proyecto de Plan Trienal 2006-2008, para su aprobación al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En octubre de ese año se encontraba en proceso de aprobación. El monto de inversión contemplado en este plan ascendía a US\$ 300 millones.

Según el informe de la Contraloría General, el Plan “fue presentado a la aprobación del Sistema de Empresas Públicas, al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin que en definitiva haya llegado a término su tramitación.”

El Plan Trienal 2008-2010, [sostuvo] en su parte introductoria que el transporte de pasajeros suburbanos permite el ahorro de tiempo en el viaje, se transforma en un servicio seguro, rápido y puntual contribuyendo a la descongestión de las ciudades y al ahorro de combustibles. “Asimismo, los servicios de transporte de pasajeros de mediana distancia (Santiago-Chillán) presentan importantes ventajas competitivas respecto del bus, lo que sumados a los menores costos externos hacen que este servicio sea rentable socialmente.”

Respecto al movimiento ferroviario de carga, el plan muestra el grado importante de desarrollo que podría alcanzar “ya que sólo el 7% del transporte terrestre de carga se realiza en ferrocarril.” El financiamiento del Plan requiere de MMUS\$ 291.6 millones.



El 4 de Octubre del 2011, el Presidente del nuevo directorio de Ferrocarriles del Estado, expuso ante la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones el nuevo Plan Trienal para el período 2011-2013, el que fue aprobado por D.S.Nº 150, de 11 de Agosto de 2011, y publicado en el D.O. de 1 de Diciembre del mismo año.

El Plan General se compuso de 4 Programas financiados del modo siguiente:

	2011	2012	2013
	MMUSD	MMUSD	MMUSD
Total			
MMUSD			
1.- Continuidad y Seguridad Operacional. 152,24	62,35	48,16	41,73
2.- Mejoramiento Productividad Infraestructura. 11,88	2,19	5,70	4,00
3.- Nueva Carga. Acceso a Grandes Centros Productivos. 30,01	10,01	20,00	0,00
4.- Aumento de Transporte de Pasajeros. 65,83	20,25	38,78	6,80

TOTAL PLAN TRIENAL 2011-2013 260,00	94,8	112,6	52,5

Revisados los valores totales del Plan trienal se observa: en el programa 2 “Mejoramiento Productividad Infraestructura” al término del período es de MMUSD 11,89 y no de 11,88 y el total de la columna 2013, es de 52,53 y no de 52,5. Por lo tanto, el monto total del Plan es de MMUSD 259,97 y no de MMUSD 260,00, la diferencia de 30 mil dólares sería favorable a Ferrocarriles.

Es necesario tener presente que toda autorización de gasto que ordene el Presidente de la República debe ser siempre por un monto exacto, tal como sucede con los egresos presupuestarios.

Otro aspecto que contempla el plan de desarrollo expuesto por el Presidente del Directorio de Ferrocarriles ante la Comisión de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados el 4 de octubre de 2011, es la deuda de US\$ 1.800 millones que en la



actualidad soporta la empresa. El alto ejecutivo señala que la ejecución del plan posibilitará el pago de ese débito en un lapso de 12 años. Ahora bien, el mismo directivo, el 9 de julio del 2010, sostiene que el monto debido es de US\$ 1.600 millones. ¿cómo se explica la diferencia de US\$ 200 millones entre ambos montos de deuda?

Con los recursos financieros previstos en los 4 últimos planes trienales por un monto total de US\$ 1.903 millones de dólares, habría sido posible iniciar el restablecimiento del servicio de trenes de Santiago a Puerto Montt.

Los planes trienales para la Empresa constituyen un sistema tecnológico de alta complejidad, que exigen la participación de personas y unidades de gran experiencia en temas relacionados con la función ferroviaria. La ley Orgánica de Ferrocarriles no dispone de un sistema de organización expresa, que haga posible asumir el ejercicio de las facultades que contempla el plan trienal, esta carencia constituye una dificultad fundamental para ejercer el proceso de Administración, especialmente en lo referente a Control.

El propósito esencial que animó al Presidente de EFE, [fue] lograr un crecimiento del 10% en el transporte de carga desde el 2% de participación total que posee en la actualidad. Sin embargo, en el Plan Trienal 2008-2010 se afirma que cerca del 90% del traslado nacional se realizó en forma vial y sólo un 7% a través de vías férreas. En otros términos, este tipo movimiento ha disminuido en un 5%.

El porte de carga lo ejecutan FEPASA y TRANSAP y a ellas les incumbe la obligación de mejorar su participación en ese mercado del transporte. Hasta la vigencia del D.F.L. N° 94, Ferrocarriles funcionaba como empresa única y ejecutaba las siguientes tareas esenciales o de línea:

- Tracción y Conservación.
- Construcción y Mantenimiento de Obras y Vías.
- Transporte, que tiene a su cargo la fijación del porte.

Las labores precedentes requerían para su ejecución unidades o servicios de apoyo o auxiliares, como:

- Personal
- Planificación y Presupuesto.



- Contabilidad
- Jurídica
- Auditoría
- Relaciones Públicas
- Seguridad.

Desde el 3 de agosto de 1993, comienza a regir la nueva ley que transforma a Ferrocarriles en un conjunto de sociedades anónimas que asumen responsabilidades en el movimiento de pasajeros y carga por vías férreas.

Transcurridos 19 años de vigencia del D.F.L.Nº 1, los resultados alcanzados no han sido los previstos por la Ley 19.170, dictada bajo el Gobierno del señor [Presidente] Patricio Aylwin. Al parecer, se trató de poner en práctica experiencias que alcanzaron favorables resultados en el extranjero, especialmente en Inglaterra, Estados Unidos, España y el resto de Europa continental, y que en el caso chileno no se lograron los resultados que se esperaban de ella.

5 BREVE INFORMACIÓN SOBRE EL PROCESO DE REORGANIZACIÓN FERROVIARIA LLEVADO A LA PRACTICA POR INGLATERRA, ESPAÑA, ESTADOS UNIDOS Y EUROPA CONTINENTAL

Con el propósito de facilitar el ingreso del sector privado en la gestión de Ferrocarriles, el D.F.L. Nº 1, de 1993, entregó las facultades para transformar a la institución en un sistema de doce empresas, compuesto de siete filiales, tres sociedades coligadas y dos entidades encargadas del porte de carga. Este conjunto se organizó en menos de 20 años, en cambio Ferrocarriles requirió más de un siglo para lograr el nivel de eficiencia que tuvo hasta 1970. Esta iniciativa no dio los resultados que se esperaban; la deuda creció y la participación en el mercado de transporte de carga terrestre disminuyó en 5% respecto al nivel que se señaló en el Plan Trienal 2008-2010.

El Presidente del SEP, en Junio del 2010, sostenía que una de las posibilidades para incorporar a privados era emplear el “modelo inglés que entrega el tren a un operador y las vías o rieles a otro, mientras el Estado se reserva el rol de regulador (...) Esta sería una forma de pagar la deuda del ferrocarril estatal que supera los US\$ 1.600 millones. Todos sabemos que esa deuda es impagable.”, advierte un asesor del Presidente de la República. Por otra parte, el señor



Rodríguez Grossi, ex Presidente de EFE, sostiene en el 2010, que la empresa “no va a dar utilidades nunca” y que el EBITDA³ en el 2009 fue de \$ 32.800 millones negativo.

Ahora bien, el EBITDA es un cálculo que permite determinar las entradas antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones de modo que ¿es posible un EBITDA negativo?

En 1980, bajo el gobierno de Margaret Thatcher se puso en marcha la venta de Ferrocarriles al sector privado. Esta operación no tuvo los resultados que se esperaban debido al deficiente funcionamiento de las operaciones esenciales del Servicio: movimiento de trenes y conservación de la infraestructura. La privatización ferroviaria fue la más impopular, compleja e incierta que el gobierno ha llevado a cabo. Cuando se anunció la privatización, la autoridad señaló que su objetivo era mejorar el servicio, incrementar la competencia y reducir la subvención del contribuyente. Antes de la venta, los usuarios aportaban un billón de libras al año, después de la privatización la carga subió a 1,8 billones de libras esterlinas.

En Inglaterra “la luz de los trenes decayó con la privatización”, las concesionarias realizaron escasas inversiones y la línea estatal fue destruida para dar vida al monopolio *Rail Track*, responsable del tendido de las líneas y de la aplicación de los horarios; además, incluía 25 compañías de transporte de pasajeros; 4 operadores de transporte de carga, 3 compañías de suministros, que se encargaban de alquilar las locomotoras y vagones, 7 compañías encargadas del mantenimiento general y 6 firmas responsables de la renovación de las vías.

Rail Track fue intervenida y entregada en venta a la organización sin fines de lucro denominada *Network Rail*, creada bajo la administración de Tony Blair. La compra se hizo con dineros del Estado por la suma de US\$ 800 millones. La empresa organizada por el gobierno recibió de su predecesora una deuda de US\$ 11.000 millones.

La Red Nacional de Ferrocarriles Españoles “RENFE” fue un organismo estatal español de transporte ferroviario fundado en 1941 y su existencia se prolongó hasta el 31 de diciembre de

³ EBITDA, sigla anglófona, corresponde a un indicador financiero, acrónimo de los términos ingleses *Earnings, Before, Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*, que muestra el beneficio de una empresa antes de restar los intereses que deben pagarse por una deuda contraída, los impuestos propios del negocio, las depreciaciones por deterioro del mismo, y la amortización de las inversiones realizadas. En definitiva, el EBITDA tiene como propósito obtener una imagen fiel de lo que la empresa está ganando o perdiendo en el núcleo del negocio. Nota de Renato Pezoa Huerta conforme las significaciones asignadas por Banco Santander España.



2004. Durante más de 60 años mantuvo el monopolio de los ferrocarriles, pues era la única empresa, y a pesar de su enorme poder, destacó más por la ineficacia técnica y déficit económico constante. Esta situación se remedió en sus últimos años de existencia con la introducción de alta velocidad y renovación del material rodante a comienzos de siglo XXI.

En el momento de su creación, RENFE contaba con más de 12.000 kms., de vía y un variado y anticuado parque móvil. En 1984 el Servicio se encuentra en una situación crítica con déficits anuales gigantescos, porque sus trenes se movían sólo en 5.000 Kms., de los más de 12.000 que gestionaba.

En 1991, se crean las unidades de negocio como consecuencia de la reorganización a fondo de los servicios ferroviarios de RENFE, cuyo efecto inmediato fue la desaparición del modelo territorial de las Zonas lo cual permitiría lograr una rentabilidad económica, reducir la burocracia y eliminar los altos costos que significaba el ordenamiento territorial vigente hasta el año señalado en este párrafo. Después de esto, la Red Nacional se articuló en torno a tres unidades de negocio: Cercanía, Media distancia y Larga Distancia.

Dos empresas pasaron a sustituir en el 2004 a RENFE:

ADIF, encargada de la administración de infraestructuras ferroviarias; gestiona vías, estaciones, comunicaciones, etc., cobrando un canon a las empresas usuarias de la red. RENFE OPERADORA encargada del transporte de mercancías y pasajeros en competencia con otras empresas. También realiza el mantenimiento y fabricación de material ferroviario.

Estados Unidos a, pesar de ser una superpotencia, no se destaca por tener la red ferroviaria más avanzada. Su funcionamiento actual es eficiente, pero las novedades tecnológicas no son muy abundantes. Mientras Europa y Japón han desarrollado trenes de alta velocidad e interesantes innovaciones tecnológicas, los ferrocarriles norteamericanos se mantienen sin muchos cambios desde hace varias décadas. A pesar de estas consideraciones, la historia de los ferrocarriles norteamericanos ha sido de gran trascendencia para ese país.

En 1860 una línea de ferrocarril unió el Este de Estados Unidos con la costa del Pacífico; este fue un proceso legal apoyado con fuerza por el Gobierno Federal, fue un movimiento a lo largo de varias décadas y uno de los mayores logros de la Presidencia de Abraham Lincoln, completado cuatro años después de su muerte. Esta construcción significó una enorme obra



porque debió cruzar extensas llanuras y enormes montañas. Dos empresas asumieron la construcción de esta línea ferroviaria: *Union Pacific* y la *Central Pacific*.

El Ferrocarril es considerado la mayor hazaña tecnológica estadounidense del siglo XIX. Sirvió como enlace vital para la industria, el comercio y el traslado de personas, lo cual permitió unir las dos mitades Este y Oeste del país. Esta empresa terminó rápidamente con las líneas de diligencias.

En 1885 la *Central Pacific* fue absorbida por *Southern Pacific* y la *Union Pacific* adquirió inicialmente la *Southern Pacific*, pero por cuestiones judiciales esta última adquisición sólo se pudo materializar en 1996.

El 30 de Mayo de 2009, en declaración a la prensa, el Presidente Barack Obama, “piensa que es hora que los estadounidenses tengan trenes de alta velocidad.”

El secretario Norteamericano de Transportes, Ray La Hood, en su viaje a Europa, aseguró haber “aprendido mucho tras su visita a España y Francia para examinar los sistemas de trenes de alta velocidad de ambos países”.

El Presidente Obama anunció un programa para instalar en su país un sistema de trenes de alta velocidad, con el fin de igualarse a Francia, España, China o Japón.

Además, Washington gastará 1.000 millones de dólares anuales, durante un período de cinco años para este proyecto que consiste en 10 itinerarios ferroviarios en California, en la región noreste del Pacífico, Florida y Nueva Inglaterra.

En Europa Continental, casi siempre la construcción ferroviaria estuvo controlada y, en ocasiones, fue realizada por los gobiernos nacionales o estatales y así se estableció la tradición de considerar al servicio ferroviario como empresa pública y la obligación del gobierno de financiar, cuando menos en parte, el mantenimiento y ampliación de la infraestructura de vías férreas.

En el mismo continente surgieron los trenes de alta velocidad, estos resultaron más ventajosos que los aviones en los recorridos de media distancia. La rapidez de estos equipos ferroviarios superaba los 300 Kms. por hora.



6 SUGERENCIAS

El objetivo de este trabajo es poner en conocimiento de la autoridad superior de Ferrocarriles las diversas situaciones por las que ha atravesado el Servicio. Las recomendaciones de alguna autoridad estatal para mejorar el funcionamiento de la Empresa, se ha visto obstaculizada por la falta de aplicación de técnicas en Administración.

Además, el concepto es sugerir el modo de mejorar el funcionamiento de Ferrocarriles del Estado, lo cual es posible, si se acogen las recomendaciones técnicas de muchos ex -servidores de la Empresa. No debe olvidarse que la experiencia es la base fundamental del progreso tecnológico.

La participación del sector privado en la gestión del Estado, es una realidad insoslayable, ineludible y esto es un avance derivado del proceso globalización que hoy día ocurre en algunos lugares del mundo. Ferrocarriles ha quedado fuera de esta fórmula, desde el momento que se le retiró el aporte fiscal en 1979, sin embargo, ello no podría constituir un impedimento para recibir recursos de entidades particulares destinados a poner en marcha proyectos ferroviarios. La Ley 19.862 fija el procedimiento de control adecuado. Ahora bien, el pago del gasto debe corresponder a la exigencia técnica del plan o proyecto de inversión, es decir, antes de pagar se debe verificar que lo que se compra corresponda a las necesidades técnicas exigidas por el proyecto, esto es una especie de auditoría.

7 REFERENCIAS

- Decreto con Fuerza de Ley N°1 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de la República de Chile)
- Actas de las sesiones legislativas de redacción de la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

