

Revista

TODA LA SEMANA EN UN DIA

Director Responsable: Oscar M. Bruscheru. — Administrador: Hugo R. Alfaro. — Precio: \$ 0.25

Encompra a Pagar: — Carreos del Uruguay: Cuentas N.º 9 — Rincón 593 Piso 1.º Teléf. 8.31 94

Año XV ★ ★ ★ Viernes 16 de Octubre de 1953 ★ ★ ★ No. 692

250 Millones en el Ferrocarril

EXPUJIMOS en nuestro último artículo, a grandes rasgos, el desarrollo de la explotación de los ferrocarriles, a partir de la nacionalización. Ese proceso tiene ya siguientes características:

—No se ha regularizado la situación de la deuda de creación. El Estado, a pesar de lo prometido, le sigue debiendo al Banco de la República, el monto íntegro de la compra. Actualmente unos 80 millones de pesos.

—En 1945, último año de explotación privada, el déficit del Ferrocarril Central había ascendido a \$ 3,228.158. (Al respecto debemos hacer notar que en las cifras de gastos, publicadas en nuestro número anterior, correspondientes a ese año, se destiló un error. No fueron ellas 19,214.403, sino 16,214.403).

—En los años 49 y 50, los déficit siempre del Ferrocarril Central alcanzaron respectivamente a 3,354.541 y 5.856.000, ambos cubiertos en gran parte por subvenciones de Rentas Generales.

Por su parte, el ingeniero Maggi en el trabajo varias veces citado, reconoció que en 1951, el Ferrocarril Central había requerido un aporte de Rentas Generales de 17.577.870.

—Dos datos más. En febrero de 1952, el Dr. Alvarez Cima, entonces Ministro de Hacienda, se atrevió a emitir una "masa o menos en 4 millones".

En mayo de ese mismo año (ley 7/7/52) se autorizó a emitir una deuda, para cubrir entre otros el déficit de dichos ferrocarriles del Estado, por los años 42 al 50, déficit que según los cálculos declarados del Dr. Alvarez Cima, ascendía a 18.580.000.

—En concreto:

—Hasta el 50 los déficit de Ferrocarriles del Estado acumulados desde el 42 y que llegaban a 17 millones de pesos, quedaron cubiertos con emisión de deuda.

—Durante los años 51 y 52, según datos que nos proporciona el ingeniero D'Angelo, Gerente de A.F.E., el déficit de explotación de esos ferrocarriles fue de 4,228.934.12 y 2.841.627.4, respectivamente.

—Según nuestros cálculos, sobre la base de las cifras del ingeniero Maggi, los déficit del 49 y 50 en los ferrocarriles explotados habían ascendido sin computar los aportes del Estado a \$ 2,915.141.

Las cifras que ahora nos proporciona el ingeniero D'Angelo no concuerdan exactamente con los precedentes; entre otros razones porque de

la cuenta Renovación y Mejoramiento sólo tenemos los datos globales de cuatro años (49 al 52). He aquí dichas cifras:

1949	3.095.216.25
1950	3.579.977.09
1951	10.949.963.41
1952 (hasta oct.)	11.286.960.75

Total: 30.911.118.44

A estas cifras hay que agregar el déficit de A.F.E., de octubre a diciembre del 52, es decir a partir de la fusión de los ferrocarriles y Mejoramiento en los cuatro años, que asciende a 15.851.095.44.

—En suma, sin computar los aportes de Rentas Generales, el déficit del Ferrocarril Central del 49 al 52, fue según las cifras oficiales, de \$ 49.814.473.71.

Si se adicionan los déficit de los ferrocarriles del Estado, en los dos últimos años solamente, llegamos a \$7.854.951.57.

—DE LO QUE SE INTIERE QUE LOS DEFICIT DEL CENTRAL EN CUATRO AÑOS, SUMAN UNA CANTIDAD IGUAL O CERCA A LA DEL PRECIO DE ADQUISICION.

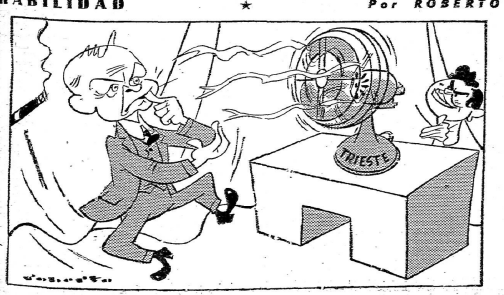
De lo que resulta además que la adquisición del Ferrocarril Central, nos ha representado un endeudamiento cercano a los doscientos veinte millones de pesos, distribuidos del siguiente modo:

— Compra que el Estado todavía adeuda al Banco República	50.000.000
— Déficit acumulados del 49 al 52	49.890.000
— Deuda autorizada para renovación, ampliación y pago de retroactividades (leyes setiembre 1952 y octubre 1952)	120.000.000

Todo esto hasta 1952. Queda el Presupuesto del 53. Ya lo conocemos. Las entradas se estiman en 240.000.000 y los gastos en \$54.487.740. Déficit: 31 millones largos. El hecho de que parte de ese déficit se cubra con subvenciones del Estado \$ 13.928.600 — y con impuestos — la reciente ley de principios de este mes — no modifica la naturaleza del desequilibrio. El Ferrocarril Central al cual se han apropiado los ferrocarriles del Estado, sigue desenvolviéndose bajo el peso de un déficit pavoroso y devastador. A los 238 millones que ya nos costaba en 1952, hay que sumarle los 25 o 26 millones de su déficit específico —el que se obtiene después de deducir el déficit de Ferrocarriles del Estado— en 1953.

(PASA A CUARTA PAG.)

Por ROBERTO



MALENKOV. — ¡Femenoidal...! Solo a él se le ocurre meter el dedo en el ventilador.

PREOCUPACIONES

La Ley Battle y Apenas un Fantasma

LONDRES. (APLA). — La Ley Battle, aprobada por el Congreso norteamericano en 1951, parecía ser una de las medidas más perjudiciales tomadas por Estados Unidos hacia sus aliados. La Ley prohibía la exportación de cualquier nación que comerciara con los países comunistas mercaderías que en Estados Unidos pudieran considerarse como "estratégicas". En efecto, proveía una forma de veto sobre cualquier comercio con Rusia, China y sus satélites. Pero, como suele suceder con las medidas de la política norteamericana, feroces gesticulaciones dan lugar en la práctica al sentido común. Los administradores de la ley se han movido prudentemente y tomaron gran cuidado en consultar a otros países respecto a las razones que los animó para su concreción en el bloque soviético.

Un misión de los Estados Unidos, por ejemplo, pasó dos semanas en Londres durante la última primavera conversando con miembros del Tesoro y la Junta de Comercio, que a su vez habían enviado una pequeña comisión a Washington el año último. Como resultado, se estuvo de acuerdo en la lista de mercaderías "estratégicas" con otros gobiernos y correspondió en gran parte con las que ellos mismos hubieran deseado que no llegaran a los grupos rusos y chinos. El actor Harold Stassen, que se informó al Congreso como administrador bajo la Ley, mencionó todo esto en forma fría y reservada. Se insistió en que cuando él fue de Enero a Junio, durante el cual no se hicieron recomendaciones bajo la Ley en pro o en contra de cortar el comercio con el gobierno chino. En Agosto, sin embargo el presidente aconsejó al Congreso continuar la ayuda a cuatro países que habían enviado sus productos embargados a Europa Oriental y el informe del señor Stassen, con cuestión de conciencia, de detalles sobre estas transacciones. Gran Bretaña es uno de los cuatro que ha enviado material de equipos para locomotoras, una pequeña planta de laminación y otras maquinarias a Europa Oriental y parte de una planta para la elaboración de acero a China comunista. Algunos de estos eran artículos bajo contrato antes de que se convirtiera en la lista de embargos, y para el resto, el gobierno recomienda que Estados Unidos acepte el juicio de Gran Bretaña en el sentido de que el embargo de ganancias de la industria local, lo cual es justo y cordial.

Gran parte del informe ha contribuido a que se desconozca en Europa Occidental la idea extendida en Europa Occidental de que la Ley Battle ha impedido un vasto aumento del comercio Este-Oeste. El otro es el comercio en Estados Unidos de que los europeos (guiados por los ingleses) se entregan a un inmenso y vergonzoso "comercio de espionaje". Lo que, si se embarque, dónde y cuando sea embarcado y lo que se recibe en cambio. El informe se extiende en breves detalles sobre la cuestión que más controversia origina: la del comercio con la China comunista de productos "no estratégicos". Sería que Inglaterra gana muchas ventajas con la adquisición de granos, aceites vegetales, mineral de hierro y cerdas de la China. Menciona también, que el mismo Estados Unidos se encuentra cuarto en la lista de importadores de la China comunista, punto éste, que podría causar cierto disgusto en Washington. Gran Bretaña se encuentra por debajo de Estados Unidos en lo que se compra a China pero lo aventaja en lo que le vende. Que todo esto se mencione en el informe del gobierno de Estados Unidos no es lo que se esperaba, siempre que naturalmente, el mismo sea leído y reciba cierta publicidad, lo cual no puede darse por supuesto. Algunos senadores y periodistas en Washington, se sentirán más inclinados a archivarlo que a darle lugar en sus consideraciones.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

