

Domingo 17 de Enero de 1915

La ~~Entrada~~ Bruta

Van tres días que los habitantes de Santiago recorren a pleno sol las calles de la ciudad, agotando los insultos contra la Empresa de Tranvías.

Se protesta contra el directorio, los accionistas y los empleados; se habla de la falta de cumplimiento del contrato, de los males del pedestrismo obligatorio y laico y del triunfo de la fuerza bruta sobre los derechos de los transeuntes. Natural es que la prensa siguiendo el mismo diapason, hable de la entrada "bruta" de la Empresa.

No queda otro remedio: los poros de la Compañía, menos abiertos sin duda, que los de los acalorados peatones, no dejan asomar el resultado líquido de su actividad. Los balances no son un dogma de fe y los más avezados contadores se pierden en la nebulosa de las presunciones.

La entrada bruta es lo único que salta a la vista con la aplastadora evidencia de los hechos.

Al establecerse en 1896 la Compañía, calculó sus entradas con una base de 400.000.000 de pasajeros al año.

El tipo de cambio era, entonces, de 16 1/2 peniques.

Desde esa fecha hasta hoy día, la cifra de pasajeros ha subido a 112 millones, o sea, acerca de tres veces el número que se tomó como base para instalar el negocio.

La tarifa en 1896 era de 5 centavos en primera y 2 1/2 centavos en segunda; actualmente el cobro es de 5 y 10 centavos respectivamente.

Las entradas de la Empresa han subido en un período de 18 años en cuatro veces su valor.

Si calculamos que un tercio del total de pasajeros haya viajado en segunda, -lo que no es exagerado si se toma en cuenta que buena parte de los tranvías no tienen imperial y que en invierno su uso es bastante restringido, -tendríamos que en 1896 la Empresa percibió una entrada bruta de \$ 3.630.000, de ~~11 1/2~~ 7 1/2 peniques.

Repetiendo el mismo cálculo, con los 112.000.000 de pasajeros que en 1913 ha movilizado la Compañía, resulta a su favor una entrada bruta de cerca de 12 millones de pesos de igual tipo: el negocio no parece ser tan desastroso como aseguran sus representantes.

Sin embargo, la Empresa se queja de su suerte, tanto o más que los pedestres habitantes de Santiago.

Hoy la lucha de resistencia está trabada entre los tranvías y el público.

La Compañía se esfuerza por demostrar la justicia de sus pretensiones, aunque rhuye someterse al tribunal arbitral a que se refiere el contrato.

El público, con la lógica de las multitudes, busca a la cuestión el lado patriótico, y cree ver en esto un empeño de los capitalistas extranjeros que a costa suya y sin acordarse de su situación, quieren percibir más dividendos.

¿Que cara pondrían los accionistas cuyo país no perdona sacrificio por hacerse simpático en estos momentos de guerra?

¿Que cara pondrá el representante del pueblo que sirve de mentor jurídico a la Compañía y cuya discrepancia con él puede ponerlo en el caso de seguir el buen camino del señor Rivera en el vecino puerto?

Se habla ahora de transacciones, de arreglos amigables.

¿No será esa la mejor solución del problema?

¿Conviene a la Compañía, a sus representantes y accionistas, cargar, por unos cuantos peniques, con la situación que se le está creando en el ánimo del público?

A ellos corresponde meditarlo.

J.P.