

Dirección de Obras Ferroviarias.

Envía Memorandum y Presupuesto para
el año 1955.-

JK/est.

N° 3424

SANTIAGO,

15 SET 1954

SEÑOR MINISTRO:

Adjunto tengo el agrado de acompañar,
de acuerdo con sus instrucciones, un Memorandum y
Presupuesto para el año 1955, de la Dirección a mi
cargo.

PATRIMONIO IIC

saluda Atte. a US.

[Handwritten Signature]
POR EL DIRECTOR DE OBRAS FERROVIARIAS
CARLOS HERRERA M.
INGENIERO JEFE

AL SEÑOR MINISTRO
DE OBRAS PUBLICAS.
PRESENTE.-

Dirección de Obras Portuarias

No 3044

Proyecto de Presupuesto para el año 1955MINUTA EXPLICATIVA

1) El presente Proyecto de Presupuesto reemplaza al anterior, de fecha 6 de Julio de 1954, enviado al Director de Planeamiento con Oficio DOP N° 2390.

2) Debido al reducido presupuesto de Variables del presente año, han debido cancelarse muchos gastos con cargo a fondos de obras.

El Presupuesto de Variables para el año 1955 ha sido aumentado en las cantidades justamente necesarias para atender los compromisos normales, en vista de que la Contraloría General de la República ha advertido que en el futuro no aceptará aquel procedimiento que fúe preciso poner en práctica.

3) Este Proyecto de Presupuesto difiere en su presentación del del año 1954, porque en este último las necesidades en dólares fueron consultadas en Presupuesto separado.

El Presupuesto para 1955 incorpora al presupuesto en moneda nacional las necesidades en dólares, de acuerdo a instrucciones que por orden del Señor Ministro dió la Dirección de Planeamiento, que ha manifestado, además, que la conversión a moneda nacional debe hacerse a razón de \$ 110.- n/n. por dólar.

La conversión a ese valor de cotización del dólar expone a la Dirección de Obras Portuarias a no poder disponer de los dólares necesarios en caso de que ellos deban ser adquiridos a un valor superior, lo que resultaría extremadamente grave, porque el 85% de los dólares consultados es requerido para pagar compromisos pendientes.

La suma de 651.000 dólares incluida en el Presupuesto, equivale al Presupuesto de 1954 (que fué de 620.000 dólares), aumentado en 5%. Aquella suma está distribuida así:

- a) 525.000 dólares, o mejor, su equivalente en moneda nacional
57.750.000, están consultados en el ítem 12/07/04/p-1 Adquisiciones
para cancelar contratos vigentes por adquisición de utilería para
Puertos.

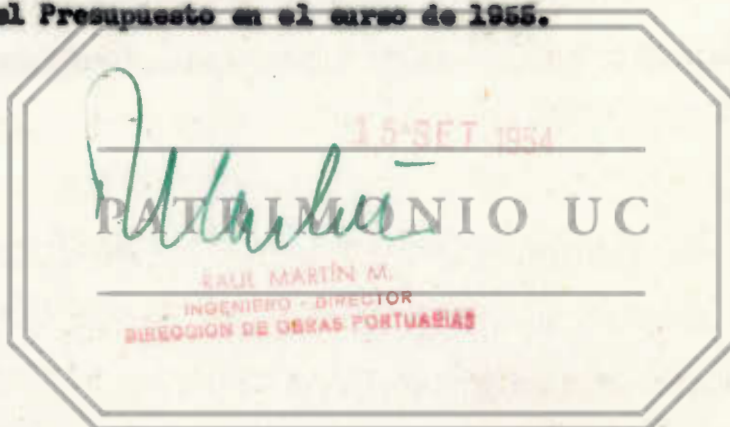
Planeamiento

- b) 106.000, es decir, 11.660.000 pesos m/n. están incluidos en el N°2 del mismo ítem Adquisiciones, para comprar remolcador y gánguiles necesarios para servir la draga de alta mar actualmente en construcción y para adquirir instrumental, repuestos y otros elementos y maquinarias.
- e) 20.000 dólares, es decir, 2.200.000 pesos m/n. están consultados en el ítem 12/07/11/a-12 Laboratorio Hidráulico de Peñaflor, para pagar contratos vigentes con misiones extranjeras que efectúan estudios e investigaciones en dicho Laboratorio.
- 4) Por imposibilidad de encuadrarse dentro de los límites del presupuesto, no se han incluido:
- a) \$ 200.000.000 para iniciar las obras portuarias de Arica, de gran urgencia por situaciones de carácter internacional.
 - b) \$ 150.000.000 para iniciar las obras de mejoramiento de la Bahía de Corral.
- 5) Por la misma razón, no se han incluido entre las necesidades en dólares:
- a) US\$ 150.000.- para la primera cuota de la planta desembarque de carbón de Valparaíso (se están pidiendo Propuestas)
- La Junta de Progreso de Valparaíso está vivamente interesada en esta importante obra.
- He sabido que S. E. el Presidente de la República también ha demostrado mucho interés en la ejecución de la Planta.
- b) US\$ 240.000, para la primera cuota de la maquinaria destinada al mejoramiento de la Bahía de Corral (se están pidiendo Propuestas)
- 6) El Presupuesto de la Dirección de Obras Portuarias es muy reducido en comparación con otras reparticiones fiscales dedicadas a la construcción de Obras Públicas. Esto no se debe a que nuestros puertos tengan necesidades de un costo menor, sino que no se han obtenido los fondos necesarios.
- Y es por eso que se presentan graves deficiencias en dragados, en malecones, en obras de abrigo, etc.

7) En el Plan de construcción de Obras Portuarias, aprobado por la Comisión Especial de la Cámara de Diputados, figura para 1955 una inversión de \$ 1.080.000.000, con presupuestos calculados a principios del año en curso. Para actualizar esa suma habría que aumentarla en un 30 %, con lo que se elevaría a unos \$ 1.400.000.000 . El Proyecto de Presupuesto para 1955 por un total de \$ 527.495.000, incluye \$ 395.868.920 para ser invertidos directamente en la construcción y conservación de obras.

Según esto, la diferencia entre los fondos solicitados y el Plan de Puertos, alcanza a unos \$ 1.000.000.000 .

Para cumplir en debida forma este Plan será, pues, necesario obtener un fuerte suplemento del Presupuesto en el curso de 1955.



MEMORANDUM.

De acuerdo con las instrucciones del señor Ministro de Obras Públicas, el Presupuesto de la Dirección de Obras Ferroviarias se ha encuadrado en la suma de \$ 615.543.040, para el año 1955.

Los detalles de este Presupuesto son los siguientes:

12/06/01	Sueldos fijos	\$ 25.456.520.-
12/06/02	Sobresueldos fijos	11.795.520.-
12/06/04	Gastos variables	9.250.000.-
12/06/11	Construcciones; Obras Públicas y auxilios extraordinarios	<u>568.840.000.-</u>
		<u>\$ 615.543.040.-</u>

Este Presupuesto se ha confeccionado a base del valor de los jornales y precios de materiales actuales. Igualmente no ha sido posible considerar en dicho Presupuesto, los siguientes valores:

- 1) Para cumplir el Tratado de Lima de 1929. Estación Arica del FC. de Arica a Tacna \$ 20.000.000.-
- 2) Mejoramiento del Ferrocarril de Iquique a Pintados. Se propone hacerlo con los fondos provenientes del remate del FC. de Caleta Buena a Negreiros, que los tiene depositados la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. \$ 17.000.000.-

Además, se hace presente que los Ferrocarriles de Curacautín a Lonquimay, Lanco a Paungitulli y Osorno, tienen financiamiento por la Ley N° 6766 y los Ferrocarriles de Freire a Toltén y Crucero a Puyehue, por la Ley N° 6182, Leyes que no producen las entradas necesarias por haberse incluido un artículo que no permite el reavalúo de las propiedades incluidas en las zonas de atracción, hasta que entren en explotación. Si bien, la Ley 11.575, de 14 de Agosto de 1954, en su artículo 7° establece el reavalúo de estas propiedades, no está claro que el impuesto adicional que indican las dos leyes mencionadas deba cobrarse con el nuevo avalúo, e incluso hay posibilidad que dicho impuesto no se cobre, con lo cual el financiamiento de los Ferrocarriles arriba indicados, se vería notablemente afectado.

SANTIAGO, 15 de Septiembre de 1954.

Carlos Herrera M.

PARA EL DIRECTOR DE OBRAS FERROVIARIAS
CARLOS HERRERA M.
INGENIERO JEFE