
recursos naturales e infraestructura

Los beneficios privados y sociales de inversiones en infraestructura: una evaluación de un ferrocarril del Siglo XIX y una comparación entre esta y un caso del presente

Ian Thomson



NACIONES UNIDAS



División de Recursos Naturales e Infraestructura
Unidad de Transporte

Santiago de Chile, mayo de 2001

Este documento fue preparado por el señor Ian Thomson, Jefe de la Unidad de Transporte de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL.

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad del autor y pueden no coincidir con las de la Organización.

Publicación de las Naciones Unidas

LC/L.1538-P

ISBN: 92-1-321843-5

Copyright © Naciones Unidas, mayo de 2001. Todos los derechos reservados

Nº de venta: S.01.II.G.82

Impreso en Naciones Unidas, Santiago de Chile

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse al Secretario de la Junta de Publicaciones, Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, N. Y. 10017, Estados Unidos. Los Estados miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a las Naciones Unidas de tal reproducción.

Índice

Resumen	7
Prefacio	9
I. El contexto histórico de los análisis	
beneficio costo de los proyectos de transporte	11
A. La evaluación socioeconómica de proyectos: un arte milenario y una ciencia muy reciente	11
B. El propósito del estudio	13
II. El transporte entre Santiago y Valparaíso	
antes de la llegada del ferrocarril	15
A. El entorno histórico-geográfico del eje Santiago-Valparaíso en el Siglo XIX	15
B. Los medio de transporte pre-ferroviarios	16
C. Los servicios públicos de pasajeros	16
D. Los servicios públicos de carga	18
E. El camino	18
F. El tráfico caminero después de la inauguración del ferrocarril	18
III. La construcción del ferrocarril	21
A. Las propuestas y los proyectos de Whellwright	21
B. La lenta transformación del proyecto en una realidad	22
C. Dificultades operacionales tempranas	22
D. La carga económica de la inversión en el ferrocarril	23

IV. Una estimación de los beneficios socioeconómicos del transporte de pasajeros por el ferrocarril	25
A. El tráfico de pasajeros	25
B. Los costos de los viajes	27
C. Las fórmulas de cálculo de beneficios	29
D. El transporte de cargas	30
E. La validación de los resultados	31
F. Una comparación entre la rentabilidad privada estimada y real	31
G. Algunos resultados y conclusiones	32
1. ¿Por qué fueron más importantes los beneficios recibidos por los usuarios en el caso del transporte de pasajeros, que en el caso de la carga?	32
2. ¿Habría tenido sentido para el ferrocarril cobrar más a los pasajeros?	33
3. ¿A qué tipo de pasajero benefició más el ferrocarril?	33
4. ¿El gobierno debería haber tratado de maximizar las utilidades privadas del ferrocarril, o su contribución al fomento de la actividad económica?	33
5. ¿Fue necesario que el gobierno promoviera la construcción del ferrocarril?	34
H. ¿Fue socialmente justificada la construcción del ferrocarril?	34
V. Similitudes y divergencias entre ayer y hoy en la medición de la rentabilidad de inversiones en infraestructura	37
A. La consideración de proyectos en épocas previas a la formalización de las evaluaciones socioeconómicas	37
B. Una comparación entre la evaluación de un proyecto de un nuevo ferrocarril entre Santiago y Valparaíso del decenio 1850, y una de la década de 1990	38
1. La falta de una evaluación socioeconómica cabal, en los dos casos	39
2. Las diferencias importantes entre la situación existente (sin ferrocarril nuevo) del análisis de 1850 y 1996	39
3. El enfoque en el transporte de pasajeros, en el estudio moderno	39
4. La poca atracción de los dos proyectos a los inversionistas privados	40
5. La mayor dificultad de justificar una subvención estatal en la época actual	40
Bibliografía	41
Serie Recursos naturales e infraestructura: números publicados	43

Índice de cuadros

Cuadro 1	Estimación de los volúmenes de pasajeros en viajes a/desde Valparaíso o Santiago, 1864.....	26
Cuadro 2	Estimación, efectuada por Allen Campbell en 1850, del tráfico de largo recorrido, sobre el eje Valparaíso-Santiago.....	26
Cuadro 3	Estimación de los ingresos y costos, por pax-km, por clase de comodidades, y por ton-km, en 1864.....	27
Cuadro 4a	Costos de viaje estimados, entre Santiago y Valparaíso, por clase de pasajero vía medios pre-ferroviarios.....	28
Cuadro 4b	Costos estimados, de un viaje en tren entre Valparaíso y Santiago en 1864, en 1 ^a , 2 ^a , y 3 ^a clase	28
Cuadro 5	Estimación de beneficios por transporte de pasajeros, 1864.....	30
Cuadro 6	Representación porcentual de los productos agrícolas de mayor importancia en el tráfico de bajada del ferrocarril, 1872	31
Cuadro 7	Estimación de beneficios por transporte de carga, 1864	32

Índice de mapas

Mapa 1	Plano del ferrocarril y del camino entre Santiago y Valparaíso, 1863.....	19
--------	---------------------------------------------------------------------------	----

Resumen

La participación privada en obras de infraestructura de transporte no es algo nuevo. Hace ya dos siglos, intereses privados participaron en el financiamiento de la construcción del Ferrocarril entre Santiago y Valparaíso (FCSV) en Chile, pero se retiraron antes de que fuera terminada.

El estudio descrito en el presente documento parte con una descripción de la infraestructura y de los servicios de transporte antes de la llegada del ferrocarril, y destaca el impacto profundo que tuvo éste, en términos de tiempo y costo, evitando, por ejemplo, que los viajeros tuviesen que hospedarse una noche en un viaje, por un camino de meramente 140 km. Luego, procede por aplicar *pos-facto*, en lo mejor que se pueda con los datos ahora disponibles, una evaluación socioeconómica del FCSV, comparandose los resultados con la rentabilidad privada. Se concluye que el FCSV, igual que muchas otras obras de infraestructura de transporte construidas en los 150 años siguientes, fue beneficioso socioeconómicamente, especialmente, en ese caso, para los pasajeros, pero también para los dueños de carga, a pesar de que generaba retornos privadamente no atractivos. Quizás hubiera sido posible mejorar su rentabilidad privada, a costo de rebajar su impacto sobre el fomento de la actividad económica.

Pasados 145 años, en la década de 1990, un consorcio privado propuso la construcción, bajo régimen de concesión, de un nuevo ferrocarril entre Santiago y Valparaíso, esencialmente para pasajeros. Aunque mucho más sofisticada, la metodología adoptada para la estimación del tráfico y de la rentabilidad muestra poco cambio fundamental.

El número de pasajeros del ferrocarril de nuestra época habría superado al de la de nuestros antecesores, pero los beneficios socioeconómicos habría sido relativamente inferiores, a raíz de que la ventaja en términos de tiempo y costo del nuevo ferrocarril, sobre los medios existentes, habría sido menos notable que la del FCSV a mediados del Siglo XIX.

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=5_3149

