

001899

OBRAS PUBLICAS, CAMINOS Y SU FINANCIAMIENTO

Comentario del Dr. en Economía don Carlos Hurtado R-T en el Programa Enfoques de Radio Agricultura del día 10 de Diciembre, 1979

Existe la creencia de parte de ciertas personas que las obras públicas constituyen una especie de residuo de la acción del Estado. Se piensa que los ingresos del Gobierno son relativamente inflexibles y que lo que queda para la acción del Estado en materia de infraestructura es el resultado de lo que se necesita para otros propósitos. En síntesis, se dice, que habiendo otras necesidades más urgentes la infraestructura puede esperar. Si bien es cierto que en el corto plazo una posición de este tipo puede ser justificable, en el mediano y especialmente en el largo plazo resulta en absoluto insensato.

Para ilustrar lo anterior conviene tomar el caso de los caminos.

El Estado ha tomado la responsabilidad por la construcción y conservación de los caminos por las peculiares características de este tipo de infraestructura. A diferencia de un cine en el que siempre es posible cobrar entrada, en el caso de los caminos ello es sólo posible en algunos pocos casos, de modo que en la generalidad de las situaciones no sería posible que empresarios privados se hicieran cargo por la vía de cobrar peajes a los usuarios de la construcción y mantención de los caminos del país. Basta con imaginarse lo que sucedería por ejemplo si las vías urbanas en que circula bastante más del 50% de los vehículos del país, tuvieran que ser provistas por empresas privadas con el pago de peajes. La experiencia mundial muestra que ello no es posible.



UNIVERSIDAD
Finis Terrae

CENTRO DE
INVESTIGACIÓN Y
DOCUMENTACIÓN

La acción del Estado resulta como una necesidad social dada la imposibilidad de que este tipo de infraestructura la emprenda el sector privado.

Ello sin embargo no significa que la provisión de caminos no deba ceñirse a la regla que rige en general la provisión de otros bienes y servicios, vale decir buscar un equilibrio entre la oferta y la demanda. Existe en el caso de los caminos, lo mismo que en el caso de los automóviles, una demanda que puede identificarse y cuantificarse. Más aún, es muy claro que hay una relación entre la demanda por automóviles y la demanda por vías para que ellos circulen. La única diferencia es que en el caso de los caminos no existe un mecanismo fácil de expresión de la demanda como es el mercado para la generalidad de los casos. Si la oferta de automóviles escasea el precio de los autos sube y se hace muy conveniente importar o producir automóviles. En cambio, si los caminos o calles se hacen insuficientes no hay ningún precio que suba por que el mercado no opera en este sector.

Constituye un error muy grave, sin embargo, pensar que cuando los caminos o vías urbanas son insuficientes sus usuarios no están dispuestos a pagar por su ampliación y mejoramiento. La disposición existe, lo que pasa es que no siempre existen los mecanismos. Si existen hay que utilizarlos y si no existen hay que crearlos.

En Chile, históricamente se concibió la provisión de caminos como una tarea del Estado cuyo costo debía ser pagado por los particulares. Esta fue la idea central de las dos más



UNIVERSIDAD
Finis Terrae

CENTRO DE
INVESTIGACIÓN Y
DOCUMENTACIÓN

importantes leyes de caminos, una de los años treinta y otra de fines de los cincuenta, ambas ligadas a don Jorge Alessandri.

Estas leyes establecieron impuestos a la internación de vehículos, a las patentes y a los combustibles y lubricantes, fuera del peaje, para conseguir recursos suficientes de los mismos usuarios de los caminos para satisfacer su demanda por estos. También se consideraron contribuciones especiales a las propiedades con el mismo propósito. Todo esto dentro del sano espíritu que los usuarios financiaran los caminos y dispusieran de una infraestructura adecuada a sus necesidades.

Desgraciadamente la desorganización que afectó al país en tantos campos también alcanzó a este, y los recursos especiales recaudados de los usuarios de los caminos se han mezclado con los ingresos generales de la nación y se han destinado a otros fines. La situación es que ahora no hay recursos suficientes para este sector y se da el grave contrasentido que mientras la flota de vehículos probablemente más que se tripicará dentro de los próximos diez años las inversiones en infraestructura vial se encuentran prácticamente estancadas. Aquí hay un área en que cabe poner énfasis dentro de las tareas de rectificación nacional en que se encuentra empeñado el Gobierno.



UNIVERSIDAD
Finis Terrae

CENTRO DE
INVESTIGACIÓN Y
DOCUMENTACIÓN