

## La ley administrativa de los Ferrocarriles del Estado.—Un artículo que debe modificarse

POR

SANTIAGO MARÍN VICUÑA

Cuando en Noviembre de 1912 se discutió en el Instituto de Ingenieros la necesidad de reorganizar el servicio de los Ferrocarriles del Estado me cupo el honor, en unión de otros colegas, de cooperar al debate que entonces se abriera i todavía, de proponer que la futura ley consultara una disposición tendiente a convertir al personal de la Empresa en *usufructuario* efectivo de las ganancias posibles a la sombra de un buen régimen administrativo, imitando con ello el provechoso ejemplo puesto en práctica con todo éxito, en administraciones similares. Esa idea fué acogida por nuestro Instituto y trascrita al Congreso quedó consignada en la ley que entonces se discutía, sancionada después, con fecha 26 de Enero de 1914; la que dispone, en su artículo 38, que se dedique a tal objeto el 16% del producto líquido de su explotación, de los cuales el 9,6% debe distribuirse entre el personal a contrata y a jornal que indique un Reglamento *ad hoc* y el 6,4% entre el Director General, los cinco jefes de Departamentos y los cuatro administradores de zona o sea entre un total de diez personas.

Como todos lo recordarán la citada ley de 1914 se discutió con relativo apremio, pues se trataba de cambiar cuanto ántes el régimen que imperaba desde 1907, y al cual se le atribuían todas las calamidades financieras de la Empresa, que llevaba ya nueve años de reiterados y crecientes *deficits*, que sumaba cerca de 120 millones de pesos. De ahí que el público y el Congreso, habituados quizás a que los *balances* anuales de la Empresa cerrarán con pérdidas de diez, veinte y más millones de pesos, no contemplaran la eventualidad de que aquello no sucediera y no le dieran importancia a la repartición *a o b* de ganancias del todo problemáticas; pero apenas se ha publicado la marcha financiera del primer semestre de 1915 y las probabilidades que haya *superabit* que repartir, se ha mostrado la enormidad que encierra el artículo que dispone su reparto y la necesidad de modificarlo.

Efectivamente, por informaciones oficiales se sabe ya que en el primer semestre de ese año, apesar de haberse trasportado 428 150 toneladas de carga y 2 615 300 pasajeros *menos* que en igual periodo de tiempo del año pasado ha habi-

do entradas \$ 7 844 200 superiores a los gastos, siendo que en 1914 hubo una pérdida de \$ 7 356 800.

Lo que nos dice que los primeros semestres de 1914 y 1915 han cerrado sus balances con 15,2 millones de pesos de diferencia.

El hecho de haber tenido en el pasado semestre un superabit de 7,8 millones de pesos hace pensar a muchos que el balance del año puede concluir con una ganancial desahogada de diez millones de pesos y sobre esa suma se hacen las conjeturas de repartición del personal.

Yo no creo que aquello pasará, porque es absolutamente ilógico que reparta utilidades una Empresa que, por mandato de la ley (art. 35) debe hacer su servicio con sus propias entradas y que ha oficiado al Gobierno que para asegurar el tráfico, y responder a una buena explotación necesita invertir 150 millones de pesos en maestranzas, carboneras, equipo, refuerzo de la vía y puentes, ensanches de estaciones, etc. etc.; pero para el objeto de este artículo admito que aquello pase.

Tendríamos entonces que aplicando a ese producto líquido de \$ 10 000 000 los términos estrictos del artículo 38 de la ley de 26 de Enero de 1914, habría que repartir entre el personal de la Empresa, a título de participación, un 16% o sea \$ 1 600 000, de los cuales corresponderían \$ 960 000 al personal a contrata y a jornal y \$ 640 000 al Director General, Jefes de Departamentos y Administradores de Zona, que, como lo hemos dicho, constituyen solo diez personas.

Aparte de la gravedad del monto de la cantidad por repartir, hay aquí algo profundamente irregular, inconsulto e inaceptable y es que el primer *ítem* de \$ 960 000 debe repartirse entre veinte mil personas y el segundo de \$ 640 000 solo entre diez. De manera que si esa repartición se hiciese por partes *iguales* tendríamos que a cada uno de los empleados a contrata y jornal le corresponderían del primer ítem un reparto de \$ 48 y a cada uno de los diez jefes le corresponderían del segundo la cantidad de \$ 64 000 y si ella se hiciera *proporcionalmente* a la cuantía de los sueldos fijados en el *escalafón* de la Empresa tendríamos el caso más anormal todavía, que la gratificación del último empleado a jornal sería *un peso* y la del Director General cien mil pesos.

Uno por cien mil! . . . . .

—No sería esto una irritante disparidad, reñida con el buen sentido y el mas elemental espíritu de justicia?

—Indudablemente y para hacer más gráfico lo absurdo de esa solución debe recordarse que el Director General tiene un sueldo anual de \$ 55 000 y que hay jornaleros que no ganan más de \$ 1 000.

\* \* \*

En la penúltima sesión del Instituto de Ingenieros uno de sus mas prestigiosos miembros, el señor Francisco Mardones, dictó una interesante conferencia sobre ese tema, gratificación del personal de los Ferrocarriles del Estado, y analizó

con criterio científico diversas soluciones que se podrían adoptár, terminando por proponer, sin fijar porcentajes, que esa repartición no se hiciera en conformidad a la jerarquía de *grados* consultada en el artículo 22 de la ley administrativa de 1914, sino clasificando al personal «en *grupos*, según la influencia que las funciones de su cargo ejercen en los resultados financieros de la Empresa».

—«Cómo va a ser comparable, dice el señor Mardones, la influencia en el servicio de un cajero con la de un jefe casa de máquina, ambos de 5.º grado; la de un inspector de telégrafos con la de un inspector de trenes y estaciones, ambos del grado 5.º; la de un oficial primero de oficina con la de un mayordomo general de Talleres, ambos del 7.º grado; la de un oficial 2.º de oficina con un bodeguero 2.º, ambos del grado 8.º; etc».

Encontramos peligroso lo propuesto por el señor Mardones, por ser susceptible a trasformarse fuente de muchas injusticias y atentatorio a la disciplina del personal, base angular de toda buena administración.

Refiriendonos, por ejemplo, al párrafo transcrito, quién puede irrefutablemente aquilatar la influencia económica de un empleado, cualquiera que sea su jerarquía o grado?

Todo es relativo, según el prisma con que se juzgue la administración, ya que habrían personas que estiman que la acción de un cajero en el mecanismo general de una Empresa puede ser más eficaz e importante que la de un jefe de máquina, atendidas sus funciones económicas de guardador de la riqueza y fiscalizador del buen manejo de las finanzas y lo propio podría decirse del papel que desempeña un inspector de telégrafo sobre el de un inspector de trenes y estaciones, ya que del primero depende la exactitud de los itinerarios y la correcta movilización de los trenes, cuando no la vida misma de los pasajeros.

A la inversa, la aceptación de lo propuesto por el señor Mardones podría conducirnos a colocar a un *cambiador* en igual o superior grupo con el Director General y a los *engrasadores* en igual o superior condición con los jefes de Departamentos, ya que la *influencia* o responsabilidad *efectiva* de los unos es igual o superior a la *moral* de los otros.

Por lo cual creemos que debe respetarse la división por grados consultada en la actual ley y solo limitarnos a modificar el porcentaje y forma en que debe distribuirse el producto líquido que resulte de la administración de la Empresa.

\* \* \*

En el artículo 38 de la ley administrativa de 26 de Enero de 1914 que comentamos se dá poca importancia al *interes* del enorme capital invertido en los Ferrocarriles del Estado y estimamos elemental reaccionar sobre ello.

Cuando el actual *Consejo de Administración* se recibió de la Empresa, se hizo en conformidad a la ley, una liquidación y castigo de las cuentas, etc. de su haber, quedando el *activo* con un valor de 486,7 millones de pesos de 10d., lo que solo al

4% de interes, daría una renta de 19,6 millones, cantidad considerable y que parece no haber sido contemplada por el legislador de 1914 en su verdadera importancia.

Ese ítem importante e indispensable, como lo decíamos, debe considerarlo la ley, aunque se trate de una Empresa fiscal; solo que en este caso podría destinarlo a mejoras de servicio, a la creación de tarifas protectoras de señaladas industrias, como asimismo a la ejecución de líneas secundarias destinadas a incrementar la zona de atracción de la Red.

De aquí el nombre de fondo de *fomento* con que lo designa la ley.

Otro tanto puede decirse del interes de *amortización* o castigo que debe aplicarse a toda la utilería de la Empresa, llámase ella maestranza, equipo o vía, la que debe incluirse en el fondo de *reserva* consultado por ley.

Estos dos fondos forman, a nuestro juicio, la esencia de la ley de 1914, ya que solo con ellos se puede hacer efectiva la *autonomía* que le otorga a la Empresa y no será letra muerta la disposición consultada en su artículo 35 que dice:

«La Empresa atenderá con sus *propias* entradas a los gastos ordinarios de la administración y administrará como peculio *propio*, en conformidad a esta ley, los sobrantes que puedan producir sus balances anuales».

Previas estas consideraciones, casi innecesario de ampliar, nos permitimos proponer la siguiente redacción o modificación al artículo 38 de la ley número 2486 de 26 de Enero de 1914; en la cual se consultan las tres ideas enunciadas o sea el establecimiento de los fondos de *fomento* y de *reserva* y una *participación* equitativa del personal en las ganancias que se obtengan:

--Art. 38.—El producto líquido de la Empresa, entendiéndose por tal la diferencia que haya entre las *entradas* y *gastos* de cada año, queda afecto en primer término al pago de los intereses y amortizaciones de los empréstitos que el Estado haya contratado en servicio de ella, que se cargará a la cuenta de ganancias y pérdidas y el saldo o exedente que resultare se distribuirá en las porcentajes siguientes:

a.—El 80% servirá para formar un fondo de *fomento* y se destinará a perfeccionar las condiciones de transporte, a reducir parcial o totalmente las tarifas de pasajero y mercancías y para estender la red con líneas secundarias que incrementen la zona de atracción. Estas inversiones se harán por acuerdo del Consejo de Administración y aprobación del Gobierno;

b.—El 15% servirá para formar un fondo de *reserva* que se mantendrá separado del activo de los ferrocarriles e invertido en valores que determine el Consejo de Administración con aprobación del Presidente de la República, hasta que este fondo haya alcanzado con sus intereses capitalizados, la suma de cincuenta millones de pesos. Cuando este fondo suba de esa cantidad, su exedente anual pasará a incrementar los fondos de fomento consultados en el inciso anterior.

c.—El 5% restante se destinará a *gratificar*, proporcionalmente a los sueldos de que disfrutaban, a todo el personal a contrata y jornal de la Empresa y se

depositará en las cuentas respectivas de la «Caja de Ahorro y Jubilación de los Empleados de los Ferrocarriles del Estado», creada por ley número 2498 de 1.º de Febrero de 1911.

Cuando los ingresos ordinarios sean insuficientes para el pago de los gastos de explotación y de los intereses y amortizaciones de la deuda adquirida por la Empresa, se tomará del fondo de reserva consultado en el inciso b la cantidad necesaria, con cargo de reintegro.

Derógase el número 8.º del artículo 20 de la citada ley número 2496 de 1.º de Febrero de 1911, que asigna como fondo de la Caja de Ahorro y jubilación de los empleados de los Ferrocarriles del Estado el uno y medio por mil de las entradas de la Empresa.

A los que estimen bajo el porcentaje asignado a la gratificación del personal debemos decir que la inversión del fondo de fomento, consultado en el ítem a tenderá a incrementar año a año el producto líquido de la Empresa y por ende, la cantidad por repartir por tal capítulo.

Escusado nos parece hacer resaltar la conveniencia que esa gratificación en vez de serle entregada en efectivo al personal se le deposite en las cuentas respectivas de la Caja de Ahorros y Jubilación de la Empresa, ya que es evidente que una suma repartida en la forma primera y sobre todo si se refiere a la que obtenga el personal modesto, no proporciona al que la recibe un auxilio digno de ser considerado, ni modifica su situación en forma apreciable. En cambio la idea que proponemos o sea la de consignarla en la Caja de Ahorros y Jubilación, permitiría al personal adquirir bienes raíces, disfrutar en la vejez de una jubilación adecuada y en caso de muerte, una cantidad de dinero relativamente subida y utilísima a la familia en desgracia.

Estamos ciertos que con las modalidades propuestas más atrás para el reparto de las utilidades de la Empresa, complementadas con una buena y perseverante administración, los Ferrocarriles del Estado no solo lograrán independizarse económicamente hablando, de la tutela del Gobierno, sino que estarán en situación efectiva de ayudar el desarrollo de industrias que no sean exóticas y de incrementar la zona de atracción de la actual Red.

Tendríamos, en una palabra, el *desideratum* de una administración económica y eficiente.