

La crisis actual de los Ferrocarriles del Estado

POR

DOMINGO MATTE LARRAIN

(Conferencia dada en el Instituto, el 30 de Julio de 1920)

(Continuación)

«Se me dirá que el régimen contrario de la centralización absoluta, que pone en los departamentos todas las atribuciones; las técnicas que tienen ahora a su cargo y las ejecutivas, ahora confiadas a los administradores de zonas, recargaría en tal forma su trabajo, que su desempeño sería imposible y, por lo tanto, inconveniente. Fué éste el principal argumento contra la ley centralista de 1884. Sin embargo, no es así; los departamentos tendrían sus secciones, sus jefes de maestranzas, de casas de máquinas, sus inspecciones de explotación, etc., etc., que desempeñarían todas las funciones de su cargo, y llevarían su responsabilidad, dependiente del Jefe de Departamento, a quien bastaría para mantener al mismo tiempo que la unidad y disciplina, en orden y al día su servicio, tener confianza en sus subordinados y autoridad para removerlos».

«El régimen vigente crea en cada Administración una Dirección General autónoma con todos sus servicios: el de la vía, el de explotación con sus asientos en la misma ciudad que el de la Administración. Se llega al absurdo de estimar indispensables que existan en cada administración cada uno de estos servicios y sólo uno; así se ha llegado a tener cuatro maestranzas autónomas, con todos los inconvenientes que apuntamos al tratar de ellas; cuatro «inspecciones de explotación» autónomas, que por instinto de propia conservación y celo de mejor servicio cada una trata de quitar el equipo rodante a las demás secciones y da lugar en las estaciones de término y, sólo allí, a operaciones complicadas para pasar a otra sección como si fueran redes ferroviarias diferentes, que han de cambiar de locomotoras y de personal»;

que exigen mantener cuatro contabilidades, porque, con razón, dado el régimen establecido, cada Administrador quiere tener a su vista la contabilidad del trozo de vía que, sin justificación alguna en sus límites, se le ha confiado».

«Aquel departamento que tiene a su cargo la adquisición y recepción de los elementos que la Empresa necesita, ha realizado últimamente la centralización que preconizamos. Su jefe no ha recibido por ello el doble trabajo con que amenazan los impugnadores de la ley de 1884 y el comercio sabe las ventajas que significa para él y para la Empresa la rapidez en la tramitación de las cuentas; y ella conoce los beneficios provenientes de esta centralización que le ha permitido posesionarse de la verdad de sus gastos en materiales que, antes, en el régimen de descentralización, salían al consumo con tantos precios diferentes, un mismo material y a un mismo tiempo, como materiales había; como se ha impedido que los almacenes seccionales acaparen en un momento dada toda la existencia de un artículo que compra la Empresa en previsión de futuras dificultades de adquisición, privando así a la misma Empresa, en otras secciones, de lo que era indispensable y había adquirido en cantidad suficiente. La bien entendida centralización no es imposible.»

«El sistema de descentralización, de división de autoridad, de administraciones autónomas, expone a la irresponsabilidad de que con tanta razón se quejaba la palabra elocuente del senador por Santiago don Francisco Valdés Vergara. No es dable asegurar si esa irresponsabilidad haya sido voluntariamente creada ni por el decreto orgánico de ferrocarriles de 1907, ni por la ley de 1914; nó, de ninguna manera; pero sus disposiciones han abierto la puerta a discusiones sobre prerrogativas y atribuciones, a interpretaciones literales de la ley que entran la actividad de los jefes, perturban su acción y de ello se reciente la Empresa. Ello será principalmente de temer cuando haya más innovaciones que hacer, más vicios que extirpar, más disciplina que regenerar, porque la rutina, la ignorancia, los hábitos adquiridos serán otras tantas causales para crear las dificultades a que nos hemos referido antes. Si hasta ahora no han surgido mayores debido a la bondad de los hombres que posponen muchas cosas a la obra de regeneración de la Empresa; pero, como hemos dicho, prescindiendo de los hombres y de los tiempos, no es posible, ni es prudente, confiar al buen espíritu y a la avenibilidad de los caracteres, lo que la ley debe prever para evitarlo».

Fuera de los inconvenientes que anotaba el señor Letelier de falta de unidad en la acción, posibilidad de conflictos, división de responsabilidad, mala distribución de las instalaciones de la Empresa, la Comisión Inspector, designada por el Gobierno en el año 1912, y compuesta de los distinguidos señores don Ismael Valdés Vergara, Emilio Bello Codecido, Manuel A. Covarrubias, Manuel A. Prieto y Santiago Marín Vicuña, hacía presente otros. Se referían a la situación existente antes de que

se pusiera en vigencia la ley actual, pero sus consideraciones son muy aplicables a lo que hoy día ocurre y al sistema aprobado.

Copiamos del primer informe expedido por ella:

«Sustraídos los jefes de servicio de su jefatura y reducidos, como en el hecho se ha aplicado el decreto, a simples consultores o asesores sin mando, del Director General, ha tenido que asumir éste el total de las facultades ejecutivas que antes estaban distribuidas en Departamentos o Secciones del Servicio, distrayendo su tiempo y atenciones, que debían emplearlos en los múltiples problemas de carácter general que una administración laboriosa debe tener constantemente en estudio, para ocuparse en firmar notas, órdenes, telegramas y multitud de operaciones menudas que le ocultan los verdaderos objetivos industriales, económicos y técnicos que deben formar el programa de la marcha de una Empresa comercial».

«Es lo que ha sucedido y nos corrobora el mismo Director General».

«En cambio, los distintos servicios, por falta de facultades de sus jefes natos, quedan sin la fiscalización debida y entregados sólo a la acción de los administradores de Sección que, no siendo técnicos ni pudiendo serlos en todos los ramos del servicio, esa fiscalización tiene forzosamente que resentirse».

«El Director General no puede ni debe estar asesorado únicamente por estos jefes».

«Deben éstos, en representación de aquél, tener la inspección, la fiscalización y el poder ejecutivo suficiente para hacer cumplir las órdenes de la Dirección General dentro de sus respectivas secciones».

Después agrega:

«El manejo de estos negocios, en la mayoría de las grandes Empresas ferroviarias, tiende a dar unidad y centralizar los servicios encomendados siempre a especialistas, si bien sometidos a una autoridad superior. Tienen cada uno de ellos, con las facultades ejecutivas necesarias e indispensables, no sólo los elementos para mantener la disciplina del personal, sino para asegurar el éxito técnico y económico de los trabajos a su cargo».

Es preciso, sin duda, atender a las necesidades de descentralización del servicio, pero, no es necesario, para dar satisfacción a estas exigencias, atentar contra el buen régimen y la disciplina del personal.

Sea que se acepte uno u otro sistema, debe dejarse bien establecido cuáles la jerarquía.

Si se aceptara la idea de dar facultades ejecutivas a los departamentos, fácil sería mantener la actual división por zonas estableciendo que los jefes de sección regionales deben subordinación y obediencia a sus respectivos jefes centrales.

La necesaria armonía entre los diversos servicios regionales se aseguraría

nombrando administrador a uno de los jefes, al de transportes, por ejemplo, y dándole ciertas facultades inspectivas o de fiscalización sobre las demás reparticiones.

Creo de este modo dejar terminado el estudio de lo que he llamado la organización interna de la Empresa y me resta decir unas dos palabras sobre la aplicación que desde 1914 se ha dado a la ley que entonces se dictó.

En primer término corresponde estudiar cómo se ha aplicado el principio fundamental de la ley: su autonomía. Desgraciadamente, es preciso lamentar que no en todo momento se le haya respetado.

Hemos visto en el estudio de la gestación de la ley, que después de un largo debate en el cual se sostuvo la conveniencia de arrendar los ferrocarriles, se transó en favor del proyecto que concedía autonomía a la administración de la Empresa.

Por esto y por las desgraciadas consecuencias que la intervención del Gobierno ha tenido cada vez que se ha faltado a este principio, es más de lamentar que no haya habido en la opinión pública y en el elemento independiente de todos los partidos energía suficiente para oponer una resistencia eficaz a estos desmanes de la politiquería.

No quiero referirme en esta conferencia a personas determinadas, pero sí, quiero hacer notar algunos hechos que confirman las apreciaciones anteriores.

Por ejemplo, voy a hacer una ligera relación de lo ocurrido con el proyecto de contratación de un técnico extranjero en contabilidad.

Este ramo es de aquellos que por su complejidad y por la escasa experiencia que tienen los contadores nacionales, requiere del auxilio de las especialidades europeas.

No quiere decir esto que los jefes de contabilidad que ha tenido la Empresa no hayan sido competentes en teneduría de libros, pero cuestión muy diferente es imponer las normas con que debe llevarse una contabilidad de ferrocarriles en donde es indispensable que exista un control casi automático.

Comprendiéndolo así el Consejo de la Empresa en numerosas sesiones en que se ocupó de las deficiencias que la contabilidad presentaba—podría citar una larga lista de objeciones y observaciones hechas por los señores consejeros—y después de prolongada deliberación, resolvió autorizar al Director General para que, de acuerdo con el señor Ministro, contratara un especialista en contabilidad de ferrocarriles.

Por intermedio del señor Ministro en Bélgica se conocieron los antecedentes y

las proposiciones de dos candidatos que para este trabajo se ofrecían: los señores Pourvoyer y Doucet, especialistas ambos y de situación en su país.

El Consejo optó por el primero y fijó su remuneración en mil libras anuales.

El señor Director, don Alejandro Guzmán, cumpliendo el acuerdo del Consejo, dirigió al Gobierno una nota fechada el 3 de Mayo de 1916 y de la cual tomo los siguientes párrafos:

«...El Consejo ha notado que el control de los servicios que dicen relación con la percepción de los fondos no se encuentra debidamente establecido y que hay necesidad de imponer normas que aseguren a este respecto una fiscalización más efectiva.

«El Consejo reconoce que el personal de Contabilidad y Control hoy día en servicio cumple sus deberes satisfactoriamente dentro de los sistemas establecidos; pero estima que estos sistemas son indudablemente inferiores y de menor eficacia que los que rigen en otras empresas ferroviarias».

Contestó el Gobierno diciendo:

«...En contestación a su referida nota debo expresar a Ud. que el Gobierno, después de detenido estudio del asunto, ha resuelto no prestar su aprobación a la remuneración acordada por el Consejo para la contratación del señor Pourvoyer, en vista de la situación fiscal en general y particular de la Empresa, las que en la actualidad no ofrecen condiciones favorables para incurrir en un gasto de cerca de cuarenta mil pesos por año, como sería el que importaría la contratación del especialista en contabilidad ferroviaria de que se ha hecho mención».

«...El Gobierno es de opinión que esta obra de modernización de los servicios del Estado, que tanto ha influido en el progreso de otras instituciones, como el Ejército, por ejemplo, se lleve a cabo no por la contratación de un personal extranjero, sino por el envío de funcionarios chilenos que, conocedores de nuestras necesidades y defectos y de nuestra manera de ser, y ligados más al país por los afectos de patriotismo y los intereses y vinculaciones que aquí tienen, se hallan más en aptitud y en mejores condiciones que los extranjeros para obtener un resultado práctico más favorable».

Esta teoría del Gobierno para modernizar todas nuestras instituciones y especialmente la contabilidad de nuestros ferrocarriles, no convenció al Consejo. Recordando quizá que, tanto en el Ejército como en la enseñanza, la obra de los instructores extranjeros era justamente apreciada, acordó, por unanimidad, insistir en el acuerdo anteriormente adoptado y reforzar con nuevas argumentaciones la conveniencia de dicha medida.

Decía esta nueva comunicación, que lleva la fecha 2 de Agosto de 1916, entre otras cosas, que desde el comienzo del régimen administrativo actual el Consejo

venía notando disconformidades e incongruencias en el monto de las cifras de unos mismos gastos según fuera la procedencia de ellos dentro de la misma Empresa; que esta diversidad de valorización de unos mismos materiales falseaba por completo las cifras del gasto industrial del servicio; que reconocía que el Departamento de Contabilidad era feliz y acertado en las operaciones de teneduría de libros, pero que era indispensable modificar las deficientes normas seguidas en cuanto a control de entradas y de gastos, y, muy principalmente, de consumo de materiales. Que esta transformación de la contabilidad permitiría hacer economías permanentes de varios centenares de miles de pesos y que ello justificaría con exceso el sacrificio de \$ 40 000, durante dos años. Finalmente, expresaba que el procedimiento insinuado por el Gobierno de enviar funcionarios chilenos a estudiar contabilidad en el extranjero, era de resultados lentos e incomparablemente menos seguros.

El Gobierno ordenó que esta nota fuese enviada al archivo.

Varios años después, siendo Ministro de Industria el señor Oscar Dávila, el Consejo obtuvo autorización para renovar, por intermedio de los Ministros Diplomáticos de Chile, las gestiones para la contratación de un técnico.

El señor don Agustín Edwards recomendó, como a una eminencia en el ramo, al señor Shanahan, personaje que había ya organizado varias contabilidades de ferrocarriles, entre otras, la de Irlanda.

El Consejo acordó contratar sus servicios y comunicarlo así al Gobierno para que diera su aprobación a la remuneración fijada.

En la nota en que se comunica este acuerdo se vuelve a insistir en las mismas consideraciones hechas en el año 1916. «Los modernos sistemas de control, dice el señor Trucco, que en todos los ferrocarriles funcionan, por decirlo así, automáticamente y resguardan en forma casi perfecta los ramos de inversiones y de egresos, son desconocidos en nuestro ferrocarril y, desgraciadamente, se han producido casos graves y repetidos en que, por falta de normas adecuadas, la Empresa ha tenido que experimentar pérdidas de consideración».

Un solo desfaldo, el de Concepción, costó a la Empresa más de \$ 500 000.

El nuevo Ministro de Ferrocarriles, señor Malaquias Concha, negó lugar a esta petición declarando que el sueldo asignado era excesivo.

¿No es verdad, señor Presidente, que esta tenaz y repetida negativa del Gobierno para acceder a los deseos unánimemente manifestados por el Consejo, entraña un desconocimiento de las verdaderas necesidades de la Empresa?

Otro caso en que también se manifiesta la inconveniencia de la intervención directa del Gobierno en la marcha de la Empresa es el relativo al nombramiento de un asesor en la Dirección General.

No basta que la prensa partidarista juzgue útil a sus intereses de círculo atacar

con porfiada majadería a todos aquellos funcionarios que no son de su color político; que algunos malos parlamentarios procuren obstaculizar todas las medidas encaminadas al mejoramiento de un servicio o la simple aprobación de los presupuestos cuando se ha negado lugar a alguna exigencia infundada o inmoral; se cree necesario también que el Gobierno se haga eco de estas influencias y que pida en el seno del Honorable Consejo el nombramiento de personas que con su sola presencia y por el carácter que deben investir hieran la dignidad de los más competentes y probos funcionarios.

Es necesario pensar lo que cuesta en un país tan desorganizado como el nuestro, tener independencia suficiente para cumplir en todo instante con su obligación; para rechazar solicitudes inconvenientes; para despreciar amenazas; para oponer a la vocinglera multitud que no analiza las causas de un mal servicio, la serena conciencia del deber cumplido y concluir que sólo la opinión pública ilustrada y patriota puede evitar la consumación de las injusticias y el desaliento de los buenos servidores.

Estos son males generales de que adolecen todos nuestros partidos políticos. Por eso es de aplaudir que una institución compuesta de ingenieros, en su mayoría ajenos a las luchas apasionadas de la política, dé su veredicto sobre los defectos del servicio ferroviario y sobre las causas de su actual fracaso.

Es lamentable que se haya vulnerado la autonomía de la Empresa y es de desear que una sana inspiración patriótica arraigue en todos los chilenos el convencimiento de que cuanto signifique aminorar esta autonomía, es avanzar hacia el mal servicio o hacia el arrendamiento.

Otro de los principios en que se inspiró la ley, también fué dejado sin aplicación. Me refiero a la idea de dar a los empleados participación en los beneficios de la Empresa.

El Congreso derogó el artículo pertinente con el propósito de salvar momentáneas dificultades y de reemplazarlo por otro mejor adaptado a las circunstancias. La no contratación del empréstito autorizado por la ley de Enero de 1914, trajo por tierra las expectativas de obtener utilidades y relegó a segundo término la importancia de la ley que las distribuía.

Sería conveniente que se le volviera a establecer, pero en una forma más amplia y dando cabida a la insinuación hecha por el señor Yáñez al discutirse la reorganización, esto es, interesando al mayor número de funcionarios, nó en los resultados generales, sino en la mayor eficiencia de los servicios que prestan en sus respectivas ocupaciones.

Finalmente, debo dejar constancia, al estudiar la aplicación de la ley dictada el año 1914, que su complemento indispensable, la ley que autorizó el empréstito

de 4 710 000 libras para mejorar las instalaciones y el material de la Empresa, también fué dejada sin aplicación. Esta y no otra es la principal causa de la actual crisis ferroviaria. Así tendré el honor de probarlo, si el señor Presidente me autoriza para hacer uso de la palabra en una próxima sesión.

Señor Presidente:

Al iniciar esta segunda conferencia sobre los servicios de nuestra red central de ferrocarriles, me será permitido agradecer a mis distinguidos colegas la amable atención que me dispensaron al tratar de los temas relativos a la organización de la empresa, tanto desde su punto de vista político, como interno, y dejar constancia de la benevolencia del personal de los ferrocarriles y de la Inspección General del mismo ramo para suministrar los datos que de ellos me ha sido necesario solicitar.

Al tratar de los tópicos que quiero desarrollar en esta segunda parte de mi estudio, vuelvo a hacer presente que en mis tareas ordinarias jamás me había ocupado con detenimiento del servicio ferroviario, de modo que si mis colegas creen notar en mis palabras algún error de trascendencia, tienen mi explicación presentada.

Quiero abordar ahora tres aspectos que aún no he dilucidado y que son:

Necesidad de modernizar las instalaciones de la Empresa y de dotarla de equipo en cantidad suficiente;

Resultados de la administración en el período comprendido entre el año 1914 y el actual;

Situación financiera de la Empresa.

A continuación diré dos palabras sobre las conclusiones a que llego.

No es necesario ser muy perspicaz para sostener que el actual servicio ferroviario, salvo en lo que se relaciona con el transporte de pasajeros, presenta deficiencias de tal naturaleza graves, que si esta situación hubiera de continuar por mucho tiempo más podría hasta precipitar una revolución social.

Ha dicho la Sociedad de Fomento Fabril, en nota reciente dirigida al Gobierno

«que es un hecho, reconocido por todos los economistas, que los tiempos modernos se caracterizan por los fenómenos de índole social, que se reducen casi siempre a problemas de producción, y estos, a su vez, a problemas de transportes».

¿Cuál no será la gravedad de una semi-paralización de la única vía férrea que liga a los centros productores con los centros de consumo en un país que, puede decirse, carece de marina mercante, de puertos habilitados, de ramales a la costa y en donde la cuestión social es ya de por sí aguda?

La falta de transporte de los productos de la agricultura y de las industrias fabriles obliga a los patrones a paralizar sus faenas, desalienta a los que poseen iniciativas y hace que todos miren con recelo a los hombres de gobierno.

Atribuyendo, pues, tal importancia al problema de los transportes, parece adecuado que, dejando ya de mano las cuestiones de carácter más bien personal que filosófico, en que se encuentran empeñados la mayor parte de nuestros políticos,—hago honrosas excepciones,—se tienda la vista a lo que ocurre en el servicio de los ferrocarriles y se procure solucionar, con criterio ecuánime, los problemas que presenta.

Para este objeto es necesario previamente localizar las causas del mal a fin de no proceder con ligereza y adoptar medidas que vengán a empeorar la situación.

Siguiendo este criterio, es preciso distinguir causas ajenas a la Empresa y propias de ella, causas temporales o pasajeras y causas que obran desde hace mucho tiempo.

Entre las primeras, o sea, entre aquellas cuya responsabilidad por haberse producido, no pueden cargarse a la cuenta de la Empresa, están las principales que han obrado en la semi-paralización actual y en la gran interrupción del servicio ocurrida en el año último.

Me refiero a la cortadura de los puentes del Teno y del Achibueno, acaecidas en el invierno del año 1919 y a la escasez de carbón que ha determinado la suspensión del servicio de carga durante una gran parte del presente año.

La ejecución de buenas obras de defensa en los citados ríos, figuraba en el plan de obras de este género aprobadas por el Consejo de los Ferrocarriles y su ejecución no había podido llevarse a efecto por falta de los fondos necesarios.

La segunda circunstancia, la paralización del tráfico por causa de la escasez de carbón, cuyo origen fué la huelga surgida en las minas por diferencias económicas entre los patrones y los obreros, habría sido evitada en cualquier país dotado de un gobierno previsor.

Fresco está el recuerdo de la actividad desplegada por el primer ministro inglés, Mr. Lloyd George, ante la amenaza de una huelga en las regiones carboní-

feras de Gates. El Gobierno de ese gran país, en medio de las preocupaciones que originaba la celebración del tratado de paz, supo hacer tiempo para estudiar esta compleja cuestión y logró, mediante una ley despachada por el Congreso, evitar el paro ya decretado por las confederaciones del trabajo.

Entre nosotros, las cosas no se estilan como entre los gobernantes ingleses y la huelga pudo durar varios meses, y aún continúan ciertas zonas en semi-paralización, porque las Compañías productoras no cumplen sus contratos. La amenaza de huelga de carbón, surgida por cuestiones de salarios y de horas de trabajo, provocó en Inglaterra el nombramiento de una comisión especial que debía dictaminar sobre las consecuencias que las demandas obreras tendrían en el alza del combustible y sobre las graves dificultades que esta alza traería a las demás industrias, al comercio de exportación y a la vida en general del pueblo inglés. No ocurría allá, como entre nosotros, que la aceptación de las peticiones de los mineros podía hacerse sin otras consecuencias que reducir, en una porción pequeña, las pingües utilidades de los capitales invertidos en las minas, pues ya, por la situación de las industrias en ese país, el interés del capital de explotación estaba reducido a un minimum y todo aumento de gastos debía, forzosamente, acarrear un alza en el precio de la materia prima fundamental de las demás industrias. Se estudió, también, en esa Comisión designada por el Gobierno inglés, la idea sostenida por los obreros de la nacionalización de las minas y esto dará un concepto de la gravedad del problema que el Gobierno hubo de afrontar en esas apremiantes condiciones.

Lloyd George hubo de dejar París en donde tenían lugar las conferencias de paz y logró que patronos y obreros se pusieran de acuerdo, cediendo en lo que sus mutuas exigencias tenían de injusto. La tesis de la nacionalización de las minas fué rechazada. Los salarios fueron aumentados y se reglamentó en forma más estricta el trabajo en las minas a fin de dar mayor seguridad a la vida y a la salud de los operarios.

Nadie ha calculado, entre nosotros, lo que la negativa de los patronos o de los obreros de las minas de carbón para llegar a un patriótico acuerdo, significa al país como pérdida de producción, como perturbación en sus negocios, como malestar social y como peligro para su seguridad eterna.

Naturalmente, la imprevisión del Gobierno, no puede cargarse al «debe» de la Empresa de los Ferrocarriles y nadie puede sostener que sin carbon una empresa ferroviaria, que utiliza este combustible, puede mantener sus servicios.

Una Empresa como la nuestra debe tener grandes reservas de carbón, pero es previo para llenar esta necesidad, que se la dote de elementos apropiados: de carboneras especiales y de fondos para ello.

Otras causas también han obrado con desigual intensidad sobre nuestro servicio de transportes. Me refiero a la desorganización política anormal, extraordinaria en que ha vivido el país durante el último tiempo, hecho que también había de tener su repercusión en la disciplina del personal de la Empresa, en la autoridad de sus jefes y en la composición del consejo directivo. Pero hay sobre todas estas causas una de efectos permanentes que gravita desde hace años como una montaña sobre el prestigio de nuestro servicio de ferrocarriles: es la escasez de equipo y la anticuada condición de sus instalaciones.

Una empresa de transportes ferroviarios, como toda máquina u organismo, tiene una capacidad de trabajo limitada por los elementos de que dispone y por la naturaleza de sus funciones. Es inútil que se pretenda que un ferrocarril transporte toda la producción de un país cuando no se le entrega el número de locomotoras y de carros suficientes, o que se exija una explotación económica cuando los procedimientos que sus instalaciones le permiten, están ya relegados a los museos en otros países.

Así, el número de toneladas que una Empresa puede transportar tiene que depender del número de trenes que circulen por sus vías; éstos, de la cantidad de locomotoras y de carros, y de las facilidades de maniobra en las estaciones para la carga y descarga.

Quiero calcular, en forma aproximada, las dotaciones de equipo de que debió disponer la Empresa el año 1918, para que de estos números resalte, en forma más concreta, la carencia de material y citar algunas opiniones autorizadas sobre este tópico.

El señor Dorner, autoridad mundial en materia de ferrocarriles, cuando estuvo entre nosotros, presentó un estudio justificando la petición que hacía al Gobierno en el sentido de comprar locomotoras.

De su informe, fechado el 30 de Septiembre de 1910, tomo los siguientes párrafos:

«La escasez de locomotoras no es cosa nueva en estos ferrocarriles, pues consultando el cuadro número 4 se puede ver que el kilometraje medio por locomotora fué de 43 664 kilómetros en el año 1885, o sean 25 años pasados, y que desde esa época este exceso de trabajo en locomotoras, ha ido en grado progresivo hasta la fecha, habiendo años, como el de 1905, en que el exceso de trabajo en las locomotoras hizo llegar el kilometraje medio a 65 217 kilómetros»

Cita en seguida las memorias correspondientes a los años 1885, 1890 y 1895 en las cuales los señores Diego Hall, Anselmo Moraga y otros repiten:

«En vista del incremento del tráfico creo que no se puede demorar por más tiempo la adquisición de locomotoras»

«Se ha conseguido reducir en algo el excesivo trabajo a que estaban sometidas las locomotoras, sin embargo, de que cerca de 47 000 kilómetros es talvez más de un 50% más de lo que prudentemente debe esperarse si se quiere mantener el equipo en buen estado de servicio».

Para dar una idea más exacta del excesivo trabajo impuesto a las locomotoras, etc., da el señor Dorner algunos cuadros en que aparecen los recorridos de las locomotoras en otros países y en el nuestro. Así, por ejemplo, en los ferrocarriles de Queensland, con 5 405 kilómetros de vía, hubo, en 1908, 368 locomotoras y su kilometraje medio fué de 28 677 kilómetros.

En New South Wales, con 5 584 kilómetros de vía y 696 locomotoras, hubo el mismo año, un kilometraje medio de 32 951 kilómetros.

En Victoria, con 3 220 kilómetros y 332 locomotoras, un kilometraje de 34,242 kilómetros.

En South Australia, con 3,220 kilómetros y 332 locomotoras, un kilometraje medio de 24 436 kilómetros.

En Western Australia, con 2 945 kilómetros y 317 locomotoras, un kilometraje de 20 125 kilómetros.

En Tasmania, con 756 kilómetros de vía y 78 locomotoras, un kilometraje de 21 210 kilómetros.

En New Zealand, con 4 099 kilómetros y 452 locomotoras, el kilometraje fué de 26 554 kilómetros.

En la red Central los kilometrajes han sido los siguientes:

Años	Kilómetros	Años	Kilómetros
1885	43,664	1906	55,801
1890	48,389	1907	52,658
1895	55,450	1908	55,978
1900	49,170	1909	51,910
1905	65,217	1910	53,700

Compara unas cifras con otras:

«La línea New South Wales, dice, hizo un recorrido de 22 934 218 kilómetros, con 696 locomotoras, correspondiéndole a cada locomotora un kilometraje medio de 32 951. En Chile se hizo un recorrido de 20 488 071 kilómetros con 366 locomotoras, correspondiéndole a cada locomotora 55 978 kilómetros. En otros términos, para hacer un mayor recorrido de 2 446 147 kilómetros han necesitado 330 locomo-

toras más, a fin de que el recorrido medio por locomotora no exceda de 32 951 kilómetros».

Concluye con las siguientes palabras:

«Con lo demostrado hasta aquí habrá que convenir en que el trabajo que se impone en este ferrocarril al equipo motor *es excesivo y aniquilador* y por lo tanto, oneroso para los mismos intereses de la Empresa y esto se viene produciendo desde 25 años atrás sin que en ninguna época se haya podido contar con una dotación suficiente de locomotoras para hacer un servicio correcto y en buenas condiciones económicas».

En vista de estos informes del señor Dorner, el Gobierno contrató la construcción de algunas locomotoras, pero, por la oportunidad con que se adquirió este equipo, y por el incremento del tráfico, el kilometraje no hubo de reducirse en condiciones apreciables.

Así, en el año 1911, el kilometraje medio por locomotora fué de 53,553 kilómetros.

Años	Kilómetros	Años	Kilómetros
1912	51,829	1915	46,033
1913	52 752	1916	48 969
1914	49,084	1917	46,600

En el año 1918 el kilometraje fué 46 689 kilómetros.

Los Directores que sucedieron al señor Dorner clamaron en vano pidiendo aumento de equipo.

El señor Huet decía en Febrero de 1912:

«La escasez y el mal estado del equipo en general, obliga a someter al actual a un trabajo tan forzado que es imposible que resista, resultando de aquí un exceso de carros y locomotoras en reparaciones costosas, pues no es posible distraerlo del tráfico en momento oportuno. Por otra parte, se ve obligada también la empresa a reparar el equipo que, por sus años de servicio y estado de deterioro, debiera ser excluido de todo uso».

«Es necesaria la adquisición de no menos de 2 500 carros y como 240 locomotoras para que el servicio pueda atender al incremento del tráfico, que crece año a año, en proporciones halagadoras para el país y poder seguir a tiempo y con economía los trabajos de reparaciones».

El señor Guzmán insistía en Diciembre de 1912:

«La Dirección General viene representando desde hace tiempo al Supremo

Gobierno la necesidad de ejecutar obras de ampliación y renovación de las instalaciones existentes, con el fin de poder dar mayor desarrollo al tráfico, respondiendo de este modo al aumento comercial e industrial del país, que exige imperiosamente de la Empresa las facilidades necesarias para la movilización oportuna de los productos de la agricultura y del comercio.»

«Las memorias anuales y numerosas comunicaciones elevadas al Supremo Gobierno por mis antecesores registran datos al respecto y el intrascrito cree que ya no puede diferirse por más tiempo la realización de un plan meditado de reformas a riesgo de convertir la Empresa, que debe ser un factor importante de progreso, en una rémora, un obstáculo, para el libre desarrollo de las diversas ramas de trabajo que dan vida y riqueza a la nación».

A su vez el señor Trucco repetía en 1919:

«Creo de mi deber presentar este grave problema en toda su desnudez, para procurar evitarle al país los enormes daños de un servicio de ferrocarriles que puede entorpecer y comprometer muy seriamente el desarrollo de sus industrias».

«Hay, pues, la mayor urgencia en prevenir el peligro cierto que se divisa a corto plazo.

Y para ello, lo fundamental y lo indispensable es realizar los dos objetivos siguientes:

1.º—Dotar, de una vez por todas, a la Empresa de los elementos adecuados y suficientes, de que tanto tiempo ha carecido, para hacer un servicio correcto y económico.

2.º—Continuar en lo sucesivo, en forma sistemática y oportuna, aumentando esos elementos a medida y en la proporción que el incremento de la producción lo vayan requiriendo.

Sólo así es posible exigir un servicio satisfactorio y obtener tarifas reducidas».

Para calcular el número de locomotoras de que debió disponer la red Central en el año 1918,—último normal,—diré con el señor Dörner:

«Siendo el kilometraje de trenes o locomotoras lo que representa el trabajo de un ferrocarril o la intensidad de su tráfico, hay que tomar esa base para las comparaciones que se relacionan con el servicio de locomotoras».

Adoptando como kilometraje máximo tolerable para los efectos de una buena conservación el de 36 000 kilómetros por año, cifra que es elevada, si se la compara con las que se usan en los ferrocarriles australianos, admirablemente administrados, y se toma en cuenta el mal estado y la vejez de las actuales locomotoras, bastará dividir por esta cifra el número total de kilómetros recorridos, para obtener el número de locomotoras buscado.

En el año 1918 el kilometraje total recorrido por las locomotoras fué de

23 484 849 kilómetros. Este número dividido por 36 000, que, repito, es elevado, dentro de las condiciones propias de nuestra red y para el mismo tipo de locomotoras, da 650 locomotoras contra 503, que en ese entonces hacían un servicio activo.

No es extraño, pues, que el señor Dorner pidiera en 1910, 215 locomotoras, que el señor Huet pidiera en 1911, 232 locomotoras, el señor Guzmán 230 locomotoras en el año 1912 y el señor Trucco, la electrificación de la primera zona y 15 locomotoras de pasajeros.

Pasando ahora al estudio de las necesidades de equipo de carga, haré un ligero análisis de la capacidad de transporte de una red dotada de un cierto número de carros, sin atender a la limitación que impone la necesidad de la buena conservación, para, en seguida, determinando este factor, calcular el número de carros que faltaron en el año 1918.

El tiempo que un carro demora en efectuar un ciclo de recorrido puede descomponerse en la siguiente forma:

- a) Tiempo necesario para poner el carro vacío a disposición del cargador;
- b) Plazo reglamentario para la carga;
- c) Tiempo que espera el carro con carga en ser arrastrado;
- d) Tiempo empleado en recorrer la distancia útil de transporte;
- e) Plazo de descarga;
- f) Tiempo que tarda el carro vacío en espera de arrastre;
- g) Tiempo empleado en el retorno del carro vacío.

De estos factores algunos dependen de la mayor o menor facilidad que presentan las estaciones para las maniobras, y para la carga y descarga, lo cual depende a su vez, del número de desvíos, de los sistemas de explotación en uso, de la naturaleza de la carga, de las costumbres del público, etc.

Por medio de una fórmula sencilla se puede llegar a establecer que el recorrido medio anual de un carro es una función de la velocidad de las locomotoras de carga, del porcentaje de kilómetros recorridos con carga respecto del kilometraje total efectuado en un tiempo convenido, de la relación entre el tiempo que el carro pierde en espera de arrastre y el tiempo total de un transporte medio, y de la misma relación entre los tiempos de maniobras, carga y descarga y el tiempo de transporte medio.

Analizaremos cada uno de estos factores:

1.º—Velocidad de las locomotoras de carga. Esta depende del tipo de locomotoras en uso, del estado de conservación del material, de los perfiles y características de cada línea, de la existencia de frenos automáticos y de enganches modernos. En nuestra red la velocidad adoptada, 15 a 20 kilómetros por hora para

los trenes de gran recorrido, es considerada bastante alta, pues la mayor parte de los factores ya enumerados son adversos.

2.º—El porcentaje de recorrido efectuado con carga respecto del total, depende principalmente de las condiciones económicas o naturales de la comarca que sirve un ferrocarril. No pueden estas ser alteradas sino en mínima parte por una Empresa adoptando métodos indirectos, de lenta aplicación, como son los de dar ciertas ventajas en las tarifas a las mercaderías que recorren una determinada trayectoria.

Puede también una Empresa, mediante una acertada distribución del equipo, disminuir los espacios recorridos de vacío, y ocurre que a medida que aumenta el porcentaje de recorrido con carga, disminuye el recorrido total medio, circunstancia que comprueba la fórmula y que se explica por la mayor importancia que toman los tiempos de carga y descarga, ya que la frecuencia de estas operaciones aumenta. Esta última consideración hace que el recorrido medio anual de los carros no tenga una importancia muy grande para apreciar la eficiencia de una administración.

3.º El tiempo que un carro pierde en espera de arrastre depende de la cantidad de trenes que circulan por la vía y esta, de la mayor o menor dotación de locomotoras.

4.º Los tiempos de maniobra, carga y descarga son función del número de desvíos de las estaciones y de las características o costumbres de cada localidad.

Si se quisiera, pues, prescindiendo de la conveniencia de mantener una buena conservación en el equipo y obligado por apremiantes circunstancias, movilizar, con la mayor rapidez, el mayor número posible de toneladas de mercaderías, sería preciso modificar favorablemente todos esos factores, o sea, acrecentar la velocidad de las locomotoras a riesgo de aumentar los accidentes de todo género y el consumo unitario de carbón, suprimir los trenes especiales que aumentan el recorrido de vacío y dotar de toda clase de facilidades a las estaciones para las maniobras que en ellas se ejecutan.

Naturalmente, este no puede ser el desideratum en un país que tiene una vida normal organizada, de modo que al insistirse durante periodos de años en esta política, que podríamos llamar de destrucción ferroviaria o de sálvese quien pueda, cometemos el más grave error que es posible concebir en un país nuevo, en que la principal tarea de los gobernantes debe ser estimular en toda forma las iniciativas de sus hijos e inspirar a los empresarios de industrias la seguridad de que el resultado de su esfuerzo no será perdido por causa de un mal servicio ferroviario.

En la vida normal de las empresas ferroviarias es preciso, pues, fijar un límite prudente al recorrido del equipo y este límite para el equipo de carga es, a lo sumo, de 15 000 kilómetros por año.

Daremos algunas cifras que indican el recorrido de los vagones de carga en varios países del mundo.

Así, el Southern Ry C.º (EE. UU.) tuvo en el año 1913 un recorrido medio de 14 300 kilómetros.

En Suiza, durante el año 1911, el recorrido fué de 12 547 kilómetros.

En Suiza, durante el año 1913, el recorrido fué de 11 447 kilómetros.

En Alemania, durante el año 1911, el recorrido fué de 17 000 kilómetros.

En Luxemburgo y Holanda, en 1911, el recorrido fué de 16 600 kilómetros.

En Argentina, el promedio de recorrido fué en 1909, de 14 630 kilómetros.

En Francia, en el año 1912, el recorrido fué de 14 307 kilómetros.

En Austria, en el año 1912, el recorrido fué de 16 283 kilómetros.

En el ferrocarril de Antofagasta el recorrido fué en 1913 de 7 379 kilómetros.

La red Central de Chile presenta una excepción a estas cifras.

El recorrido de sus carros de carga en servicio, ha sido el siguiente en los años que se indican:

Años	Kilómetros	Años	Kilómetros
1910	27,831	1915	21,479
1911	25,549	1916	21,651
1912	31,410	1917	22,416
1914	21,843	1918	21,472

Si se quisiera adoptar una cifra límite de recorrido de unos 15 000 kilómetros por año, cifra que pocos países sobrepasan, sería necesario comprar una dotación de carros que fácilmente puede calcularse. Así, en el año 1918, el recorrido total del equipo de carga fué de 439 128 716 ejes-kilómetros, cifra que dividida por 15 000 nos da un total de 29 300 ejes, más o menos, y, como la empresa tuvo ese año 5 293 carros en servicio activo, con 19 500 ejes, aproximadamente, habría sido necesario adquirir, para el servicio de ese año, unos 9 800 ejes, o sea, 2 450 carros.

Corresponde esta cifra, más o menos, a las peticiones que han hecho los diversos directores que ha tenido la empresa desde el año 1910.

Así el señor Derner pidió, además de 215 locomotoras, 265 coches de pasajeros.

El señor Huet pidió: 232 locomotoras, 77 coches de pasajeros y 2 492 carros de carga.

El señor Guzmán solicitó: 230 locomotoras, 180 coches de pasajeros y 1 250 carros de carga.

El señor Trucco, en su plan de obras del año 1919, consulta la electrificación

de la primera zona y el aprovechamiento en las demás del equipo motor allí utilizado y fuera de esto la adquisición de: 15 locomotoras de pasajeros, 237 coches de pasajeros, y 1 180 carros de carga.

Hoy, finalmente, se estima que es necesario adquirir: 106 locomotoras, 146 coches de pasajeros, y 4 000 carros de carga.

Esto, en cuanto a las dotaciones de equipo que el servicio ferroviario necesita. Las demás instalaciones que es preciso modernizar y que enumeraré someramente son las que siguen:

Electrificación de la primera zona.

Doble vía en algunas secciones de la red.

Terrenos para pozos de lastre y canteras e instalaciones mecánicas.

Adquisición de carros lastreros automáticos.

Instalación para ejecutar la preservación de durmientes.

Reconstrucción y refuerzo de puentes.

Señalización y enclavamiento de cambios.

Ensanche y cierre de estaciones.

Nuevos desvíos.

Bodegas y galpones, edificios, andenes, etc.

Carboncras mecánicas y depósitos de carbón.

Casas de máquinas y tornamesas.

Mejoramiento de aguadas y grúas.

Terminación de la Maestranza de San Bernardo.

Enganches y frenos automáticos.

Muchas de estas medidas exigirían una explicación prolija sobre las ventajas que podría significar su adopción. Los ahorros en dinero i en personal inherentes a ella, demandarían también algunos cálculos.

Me bastará decir que la adopción de los frenos automáticos, por ejemplo, permitiría economizar anualmente más de \$ 3 000 000, con un desembolso de capital, calculado en el año 1919, de 1 200 000 pesos oro de 18d. y que el señor Miguel Letelier, en un estudio realizado en el año 1916, estimaba que las economías que reportaría al servicio de los ferrocarriles la implantación de todas estas reformas, podría reducir el presupuesto de sus gastos en una cifra no inferior a \$ 20 000 000, o sea, en un 25 o 30 % del valor total.

Termino este capítulo de mi estudio con las siguientes palabras que el senador por Malleco, don Gonzalo Bulnes, pronunciara en una sesión del año 1913, cuando se discutía la ley que autorizó el empréstito por 4 710 000 libras esterlinas, ley que fué considerada complementaria de la reorganización del servicio y que por causas no bien definidas ha sido dejada sin aplicación.

Decía el señor Bulnes:

«Voy a tocar otro tópico que creo de mucho interés; el de que en todos los ferrocarriles del mundo no se acaban nunca los gastos. Todos exigen inversiones nuevas y sucesivas lo mismo que la que hoy solicita el señor Ministro de Industria. No tenemos por qué extrañarnos de esto, porque es lo lógico en una empresa industrial de esta naturaleza. Y si así no fuera, yo gritaría en sentido contrario, diciendo que sólo los cadáveres no exigen nada, porque los países que no necesitan modificar sus elementos de progreso son países que decaen».

* * *

El estudio de la administración ferroviaria fiscal en el período comprendido entre el año 1914 y el año 1918,—último normal de la serie de años en que ha estado en vigencia la ley que concedió una relativa autonomía al servicio—deja la impresión que, a pesar de los grandes defectos de las instalaciones de la empresa, la eficiencia de sus servicios ha ido paulatinamente mejorando, resultado halagador para los que creen en la posibilidad de un buen servicio bajo la administración del Estado y para los que piensan que habría serios inconvenientes de carácter político en entregar esta red, única por sus características geográficas y por su importancia estratégica y comercial, a una compañía particular.

Para apreciar la eficiencia del servicio o de la Dirección, podemos adoptar dos métodos:

1.º Comparando las cifras que arroja la estadística de la empresa en los años sucesivos desde 1914 hasta el presente. y

2.º Comparando estas cifras con las correspondientes de otros ferrocarriles.

El primer sistema, indudablemente, arroja más luz que el segundo por las dificultades que presenta la comparación de cifras obtenidas en países diferentes, con costumbres diversas, grados de civilización desemejantes y métodos propios de cada uno.

Pondré un ejemplo que permita apreciar mejor esta dificultad.

Nuestra red Central utiliza por kilómetro de vía, en promedio, 7,5 empleados, incluyendo entre estos, todos los empleados de planta y a contrata y los obreros a jornal.

El ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, que tiene una intensidad de tráfico casi igual al de la red Central, sólo utiliza, por kilómetro, 3,3 individuos.

La primera impresión que producen estas cifras es que en nuestro sistema central de ferrocarriles se mantiene un personal doble del que es necesario, pero, si se investiga con más atención, se concluye que múltiples causas explican y justifican

un incremento de la dotación de empleados. Así, por ejemplo, el clima de la región del norte de Chile es causa de que la vía se conserve en mucho mejor estado que en el sur del país. La ausencia de ríos hace que el número de puentes sea un *mínimum*,—hay cuatro en una longitud de 900 kilómetros,—y la cantidad de estaciones y su importancia entre los puntos de término, es considerablemente inferior en el ferrocarril de Antofagasta que en la red Central. En el ferrocarril particular citado, por causas inherentes a la calidad y naturaleza de los suelos que atraviesa y a la distribución del comercio y de la riqueza en esa zona, el tráfico de carga admite una división en dos grandes porciones: salitre que se lleva desde las oficinas salitreras y que estas entregan cargado por carros completos, en sus desvíos particulares y carga que viaja desde los puertos chilenos a Bolivia y de Bolivia a los puertos chilenos. Todo esto significa ahorro de personal en la carga y descarga y en empleados de estaciones. Si se toma en cuenta, además, que allá no son necesarios los palanqueros acróbatas, porque existen los frenos automáticos, que la señalización es de sistema moderno, que la tracción se efectúa sin exceder los límites fijados para mantener el equipo en buen estado de conservación y que las maestranzas están bien instaladas, con maquinaria moderna, puede uno pensar que no es imputable al 50% del personal de la red Central la tacha de ociosidad que tan comunmente se oye en labios de quienes juzgan con criterio demasiado ligero los datos que arroja la estadística comparada.

Pero es indudable que si bien la estadística no permite llegar a conclusiones definitivas, ella establece puntos de interrogación, obliga a investigar y a dar explicaciones que muchas veces dan origen a acertadas reformas de los sistemas imperantes.

Con este objeto y dándoles este alcance, voy a citar algunos datos que dicen relación con los servicios de explotación, de tracción, y de vía y obras, en la red Central de Chile y en otros ferrocarriles.

Nos hemos referido ya a la subida cifra de empleados y obreros por kilómetro de vía ocupados en la red Central de Chile. Para continuar con este aspecto de la administración, me permitiré citar las palabras de un distinguido economista chileno, del señor Daniel Martner, quien ha dedicado un libro al estudio de nuestros problemas de transporte.

(Continuará)
