

# Documentos derivados del estudio sobre la "Organización Económica del Ferrocarril Trasandino"

ACTA DE LA 75.<sup>a</sup> SESIÓN CELEBRADA POR EL CONSEJO LOCAL DEL FERROCARRIL TRASANDINO DE CHILE EL 19 DE ABRIL DE 1933.

Asistieron los señores: Teodoro Schmidt, Presidente; Juan Lagarrigue; Ruperto Echeverría; A. F. Righton, Administrador y el Secretario.

Se leyó y fué aprobada el acta de la sesión anterior.

El señor Lagarrigue, en su carácter de Director General de los Ferrocarriles del Estado, expone que está de acuerdo con el señor Echeverría en que la anexión de los servicios del Trasandino a los FF. CC. del Estado, debe desecharse por ser antieconómica.

El señor Schmidt manifiesta que está de acuerdo con estas opiniones, ya que, además, por ahora debe mantenerse la administración independiente y, sobre todo, tomando en consideración que una vez vuelto a la Administración Común, podría entorpecer la marcha del Ferrocarril, y que, si el Trasandino Argentino ha contratado todos sus servicios con el Ferrocarril Pacífico, ha sido en vista de las

facilidades que tiene, por estar los Talleres en Mendoza, y existir allí una división del Ferrocarril, lo que no sucede con el Trasandino Chileno.

Expresa el señor Lagarrigue que respecto a reparaciones de equipo en la Maestranza de San Bernardo, no se podrían efectuar debido a las dificultades que existen para adquirir materiales, habiendo sido necesario reducirlas a un minimum, y, por lo tanto, no se pueden efectuar trabajos fuera de los de su propio servicio, debido a que la Maestranza tiene una fuerte sobrecarga de trabajo por la ejecución de elementos y herramientas que antes se traían del extranjero.

Agrega el señor Lagarrigue, que la situación del Trasandino presenta tres aspectos: planta mínima del personal, contrato eléctrico y gastos del Directorio en Londres.

El señor Schmidt, presenta el siguiente proyecto de acuerdo, para ser tratado en la próxima sesión:

1.º Fijar el personal y rentas básicas con el minimum propuesto en el estudio del señor Echeverría.

2.º La renta se entiende fijada en moneda corriente.

3.º El número de empleados y la renta fijada no podrán ser alterados sin acuerdo del Consejo.

4.º Mensualmente, el Administrador presentará al Consejo, en forma comparativa y en formularios especiales, los sueldos y jornales, y separadamente el gasto de materiales, todo distribuido por Departamentos.

5.º Pedir al Gobierno la anexión del personal a los beneficios de la Caja de Retiros y de Previsión Social de los FF. CC. del Estado.

6.º Estudiar alguna forma de gratificación sobre las entradas líquidas y efectivas.

ACTA DE LA 76.ª SESIÓN CELEBRADA POR EL CONSEJO LOCAL DEL FERROCARRIL TRASANDINO DE CHILE EL 26 DE ABRIL DE 1933.

Asistieron los Sres.: Teodoro Schmidt, Presidente; Juan Lagarrigue; Ruperto Echeverría; A. F. Righton, Administrador y el Secretario.

Se leyó y fué aprobada el acta de la sesión anterior.

316.—*Organización del Ferrocarril Trasandino de Chile.*

Se dió lectura a las observaciones presentadas por el Administrador sobre el informe del señor Echeverría respecto a la situación económica y organización del Ferrocarril.

El Consejo, después de un detenido estudio acuerda dar como organización superior definitiva al *Trasandino Chileno*, la siguiente:

- N.º 1) Un Administrador;  
Un Ingeniero Jefe de Operación;  
Un Contador Jefe.

El Ingeniero Jefe de Operación estará bajo la inmediata dependencia del Administrador y tendrá a su cargo los servicios técnicos de Vía y Obras, Tracción, Talleres y Transporte (Tráfico y Movimiento), secundado en cada uno de estos ramos por los auxiliares que sean necesarios.

N.º 2.—La renta de todo el personal será fijada en moneda corriente.

N.º 3.—Mientras pueda alcanzarse la organización indicada en el N.º 1, que no es posible aplicar desde luego, se fijan los sueldos en la siguiente forma:

a) El Contador Jefe, señor R. H. Charles, tendrá como sueldo básico la suma de \$ 3.000.— m/c. mensuales, efectuándose la rebaja ya acordada.

El Jefe de Control, señor Carlos Webber, percibirá como sueldo básico la cantidad de \$ 2.500.— m/c. mensuales, sin aplicarse la rebaja.

b) El Jefe de Tracción y Talleres, señor Fidel Cabrera, mantendrá el sueldo actual con la rebaja correspondiente.

c) El Jefe de Vía y Obras, señor P. Jardine, tendrá como sueldo básico la suma de \$ 2.000.— m/c. al mes, con la rebaja correspondiente.

d) El Jefe de Movimiento, señor Eliseo Morey, percibirá como sueldo básico la suma de \$ 2.000.— m/c. mensuales, con la rebaja fijada.

N.º 4.—Fuera de la organización superior indicada en el N.º 1, el resto del personal y sus rentas básicas serán las fijadas en el informe del señor Echeverría.

N.º 5.—El Consejo acuerda que, mientras dure la situación actual, se mantiene la suspensión del escalafón.

N.º 6.—Nuevos empleados y modificaciones de sueldos deben ser autorizados cada vez por el Consejo, siempre que la renta exceda de \$ 500.— m/c. mensuales.

N.º 7.—Mensualmente el Administra-

dor presentará al Consejo, en forma comparativa y en formularios especiales, los sueldos y jornales, y separadamente el gasto de materiales, todo distribuído por Departamentos.

N.º 8.—Pedir al Gobierno, que si es posible, se incluya al personal del Ferrocarril Transandino de Chile a los beneficios de la Caja de Retiros y de Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado.

N.º 9.—Esta organización comenzará a regir desde el 1.º de Mayo próximo.

N.º 10.—El Consejo acuerda, finalmente, reponer los sueldos básicos tan pronto como la situación económica lo permita.

MEMORANDUM SOBRE LA LABOR REALIZADA POR EL CONSEJO LOCAL DEL TRASANDINO DE CHILE

El Consejo Local que en Junio de 1930 tomó a su cargo las funciones administrativas del ferrocarril, con delegación de todas las facultades del Directorio de Londres, ha desarrollado un trabajo que, en líneas generales, se concreta en los siguientes puntos:

- a) Organizar la administración de la Empresa;
- b) Equilibrar los gastos con las entradas, aun en los mínimos de tráfico; y
- c) Fomentar el tráfico.

Cuando el Consejo Local recibió el Ferrocarril, la administración se hacía en común, conforme a las estipulaciones del Convenio de Administración Unificada del año 1922. Tratándose de un Convenio que no podía ser modificado sino que por acuerdo de los Gobiernos y de las Empresas, el Consejo Local mantuvo hasta donde le fué posible la administración unificada. Antecedentes que no son del caso recordar, condujeron, primero, a la paralización del tráfico ordenada por el Transandino Argentino, y más tarde, a

la reanudación de los servicios con la condición impuesta de suspender el Convenio de Administración Unificada por dos años.

a) *Organizar la administración de la Empresa.*—La simplificación de los servicios queda evidenciada con la formación de la planta mínima de personal; es así como el número total de empleados y operarios del Ferrocarril que en el año 1926 era de 666 individuos, fué reducido en 1931 a 445 y en la planta mínima del presupuesto del presente año, a 297 en total.

La responsabilidad que ha correspondido al Consejo al frente de un ferrocarril internacional, que no dispone de fondos de reserva y cuyo tráfico es de absoluta necesidad mantener aún con los mínimos de movilización, por razones derivadas del Tratado de Comercio en gestión, han indicado al Consejo revisar todas las posibles organizaciones que fueran eficientes. Es así como fueron estudiadas, en extensos y documentados informes, las siguientes soluciones:

1.º Anexión del Transandino Chileno a la red de los Ferrocarriles del Estado y su explotación como un ramal de dicha red; y

2.º—Explotación autónoma del Transandino con el mínimo de gastos.

Respecto a la primera de estas soluciones, los estudios del Consejo permitieron definir las siguientes conclusiones generales:

«Que, por ahora, existe imposibilidad práctica y material derivada del gran recargo de trabajo del personal y de las instalaciones de los Ferrocarriles del Estado, para tomar sobre sí, mediante un contrato, el manejo y la explotación del Transandino Chileno.

«Que, aun suponiendo que esto fuera posible, el análisis del costo de explotación, derivado de la planta mínima del

personal del Trasandino y de sus gastos reducidos, manifiestan que las ventajas económicas que se obtendrían serían de escasa importancia.

«Existen circunstancias debidas a la escasez de material de tracción y rodante del Trasandino, que hacen imposible la supresión de los talleres de Los Andes y la utilización, en su lugar, de la Maestranza de San Bernardo, solución que habría significado grandes economías.

«Además, la anexión del Trasandino a los Ferrocarriles del Estado no mejoraría el aspecto político de la línea internacional, que impone el trabajo armónico y unido de ambas secciones del ferrocarril. La solución en definitiva consiste, sin lugar a dudas, en la acción combinada de ambos Gobiernos para adquirir las dos secciones del Trasandino.

b) *Equilibrar los gastos con las entradas.*

—Eliminada la solución anterior, el Consejo afrontó la organización del Trasandino Chileno como empresa autónoma con el mínimo de gastos. Al efecto, y después de una tenaz e ingrata labor, logró reducir los gastos de personal en servicio en forma considerable, mediante supresiones de puestos y reducciones temporales de sueldos y jornales. Así, el total de empleados y operarios, que en el año 1929 al 30 exigía un gasto anual de \$ 2.264.638.— *de 6 d.*, fué reducido en forma tal que las sumas fijadas en el presupuesto de 1933 para dichos ítems alcanzan sólo a \$ 1.278.492.— *moneda corriente.*

El presupuesto anual fué fijado en \$ 3.400.000.— *moneda corriente*, con la advertencia de que las inversiones totales en años anteriores habían sido las siguientes:

Año 1926/27..	\$ 5.188.046.—	\$ de 6 d.
» 1929/30..	3.947.720.—	»
» 1931/32..	2.795.960.—	»

Todos los sueldos en oro fueron reducidos a moneda corriente.

El Consejo ha dedicado la más decidida acción para obtener la modificación del Contrato Eléctrico, que ha significado al Trasandino la más onerosa y pesada carga, lo que puede apreciarse si se tiene presente que el kilowatt de energía eléctrica resultaba hasta ochenta centavos moneda corriente y que el gasto total por año, derivado de este Contrato, alcanzaba a más de 800.000 pesos moneda corriente. El nuevo convenio está aceptado y debe dejarse constancia del alto espíritu de equidad que la Compañía Chilena de Electricidad ha manifestado en estos arreglos.

Comparadas las inversiones mensuales medias de diversos años, tenemos los siguientes datos:

Año	Gasto medio mensual en \$ de 6 d.
1929/30.....	369.000
1930/31.....	356.000
1931/32.....	233.000
Presupuesto 1933.....	145.000

El término medio de los gastos efectivos mensuales que acusan los partes de la Contabilidad del Trasandino, indican que, sin tomar en cuenta las liquidaciones extraordinarias, ajenas al servicio normal, han alcanzado en el primer semestre de 1933 a \$ 840.854.47 \$ de 6 d. lo que corresponde a un gasto medio mensual de 140.142 \$ de 6 d, o sea, a una suma inferior a la fijada en el presupuesto. Las entradas totales del primer semestre del presente año alcanzaron, descontadas las liquidaciones extraordinarias, a 874.609.03 \$ de 6 d.

En consecuencia, se ha obtenido el equilibrio de las entradas y los gastos del semestre, a pesar del tráfico reducido.

Si nos referimos al resultado financiero del año comprendido entre el 1.º de Julio de 1932 y el 1.º de Julio de 1933, tenemos los siguientes resultados:

Las entradas del año 1932/33 fueron de 1.138.656.10 \$ de 6 d. y las del año 1931/32 alcanzaron a 1.801.691.13 \$ de 6 d., o sea, en el último año financiero las entradas fueron 663.035.03 \$ de 6 d. menores que en el año anterior.

Los gastos del año 1932/1933 fueron de 1.316.030.64 \$ de 6 d, los que comparados con los del año 1931/1932 que alcanzaron a 3.124.199.79 \$ de 6 d, evidencian una importante economía ascendente a 1.808.169.15 \$ de 6 d. o sea, de 57.9%.

El resultado financiero del año 1932/1933 dejó una pérdida de 177.374.54 \$ de 6 d. contra 1.322.508.66 \$ de 6 d. en el año 1931/1932, es decir, un menor déficit de \$ 1.145.134.12 \$ de 6 d.

El tráfico internacional estuvo suspendido durante el año 1932/1933 por cinco meses y en el año 1931/1932, por un espacio de dos meses.

El presupuesto del presente año ha sido calculado en forma que el mínimo de personal que se ha dejado en servicio pueda atender las necesidades de un tráfico de importancia que se ha estimado en 42.000 trenes-kilómetros al año.

Como se ve, la situación es delicada y exige una vigilancia permanente de la Administración. Se impone financiar los gastos del Ferrocarril, aún con los mínimos de las entradas, y esta labor, dada la escasez de reservas de capital del Ferrocarril y la imposibilidad de auxilio fiscal, debe llevarse a cabo a pesar de todos los inconvenientes que puedan oponerse. Desgraciadamente, la labor del Consejo ha sido paralizada en este mes con motivo de un proyecto de reorganización que estudia el Ministro de Fomento y que ha restado autoridad al Consejo.

c) *Fomento del tráfico.*—Es sabido que el carácter político de este Ferrocarril internacional, la similitud de la producción de ambos países, los intereses ligados a las vías férreas anexas en Argentina y las tarifas aduaneras, hacen que esta vía internacional tenga características propias en lo que se refiere a su tráfico y a los medios de fomentarlo. En efecto, la movilización que en años normales ha alcanzado a unos 20.000 pasajeros, 24.000 tons. de carga y 25.000 tons. de ganado, ha descendido paulatinamente por la crisis mundial, etc., en forma tal que, en los siete primeros meses del año 1933, el total de pasajeros movilizados de primera y segunda clase alcanzó sólo a 2.308 pasajeros, y el total de carga en igual período de tiempo fué de 11.112 toneladas. El transporte de ganado fué nulo.

El Consejo, apreciando la significación de estos hechos, ha tratado de definir todas las posibilidades de nuevas movilizaciones, y, al efecto, ha abordado el interesante problema de crear el tráfico de tránsito a las provincias de Cuyo por el puerto de Valparaíso. Esta actividad se concreta en el informe denominado «El Ferrocarril Transandino y su influencia en el comercio de las provincias de Cuyo», dado a la publicidad, en el cual se analizan los siguientes factores: consideraciones sobre la administración general, recursos de acción, estudio de las posibilidades de tráfico, mercaderías extranjeras a Argentina y de tránsito por Valparaíso, riqueza y capacidad consumidora, nuestro puerto principal como puerto de importación a dichas provincias, relaciones comerciales y de crédito de Mendoza, problema ferroviario argentino, cuadros comparativos de los costos de movilización de Mendoza a Valparaíso y de la misma ciudad a Buenos Aires y Rosario, necesidades que

hay que satisfacer, elementos de que hay que dotar al Trasandino, vagones frigoríficos y para transporte de combustibles líquidos, y acción y propaganda en las provincias argentinas para crear el nuevo tráfico. Concluye el estudio estableciendo que la aplicación del programa propuesto podría significar la obtención para el Trasandino de un tráfico hasta de unas 70.000 toneladas anuales importadas por el puerto de Valparaíso. De este estudio se derivó la creación del cargo de Agente Comercial del Trasandino Chileno en Mendoza y la dictación de las normas de trabajo para conseguir los fines de esta propaganda.

Motivo de atención de parte del Consejo ha sido el problema de suprimir los trasbordos, y, al efecto, patrocinó la solución llamada del «cambio de bogies» que permitiera, a cualquier vagón de los Ferrocarriles del Estado o del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, circular por el Trasandino sin trasbordo. Al efecto, ordenó la transformación de un vagón de los Ferrocarriles del Estado y evidenció prácticamente la conveniencia de esta solución, que haría posible, con un arreglo sencillo en el equipo de los ferrocarriles adyacentes, la circulación di-

recta entre Santiago, Valparaíso, Mendoza y Buenos Aires, de la carga.

El Consejo ha apreciado la importancia de crear el tráfico local, propio del Trasandino Chileno, y ha considerado de necesidad establecer en la Cordillera de Los Andes, centros de turismo y de excursiones ligadas al ferrocarril. Al efecto, se encuentra instalado en la Laguna del Inca un pequeño hotel con elementos variados para atender y recrear a los visitantes. El público ha recibido estas iniciativas con el mayor interés. El Consejo Local considera de gran importancia dar todo impulso a estas iniciativas que asegurarán en el futuro gran afluencia de viajeros al Ferrocarril.

*El programa de acción quedó paralizado.*—Desde principios de agosto próximo pasado, la acción del Consejo Local ha quedado suspendida por cuanto el señor Ministro de Fomento hizo saber que deseaba introducir algunas modificaciones en la organización superior de la Administración del Ferrocarril.

Santiago, diciembre de 1933.—(Fdos.)  
—Juan Lagarrigue.—Teodoro Schmidt.—  
Ruperto Echeverría, Miembros del Consejo Local del Trasandino Chileno.