

Organización económica del Ferrocarril Trasandino

(Continuación)

El Director General de los Ferrocarriles del Estado nos ha expresado,—al referirse al posible Convenio de anexión del Trasandino Chileno a sus líneas,—que esta solución seguramente no permitiría obtener mejoramiento económico en los gastos, que de por sí son reducidos y, asimismo, por lo que se refiere a la atención técnica sería difícil pudiera tomarla a su cargo el Ingeniero Jefe de la Vía de la Primera Zona por encontrarse muy recargado con la vigilancia de la extensa sección a su cargo. Habría necesariamente que disponer de un nuevo Jefe para atender los servicios del Trasandino.

b) *Servicio de Tracción y Maestranzas.*—El presupuesto del Trasandino Chileno para 1933 consulta para la Tracción 17 individuos, comprendiendo en éstos al Jefe de Casa de Máquinas y servicios anexos. Se contemplan 53 individuos en los Talleres y 7 en los servicios eléctricos. El total de personal de Tracción y Maestranzas del Trasandino Chileno alcanza a 82 entre empleados y obreros.

Refiriéndonos a los Talleres propiamente dichos, la planta mínima consulta 60 individuos con un gasto total mensual de \$17.753.— m/cte. Este personal com-

prende al Jefe de Talleres, uno de Armadura, 4 torneros, 7 mecánicos, 5 carpinteros, 2 fundidores, 2 herreros y el resto se distribuye en individuos especialistas para cada una de las ramas del trabajo corriente de la Maestranza.

El jornal de los operarios más alto es de \$ 2.60 la hora para un carpintero, y \$ 2.50 la hora para el mecánico principal, descendiendo el jornal hasta un mínimo de 0.50 la hora. El término medio de jornal por hora de los 48 operarios alcanza a \$ 1.37. El personal de Talleres, por efecto de la disminución del tráfico, trabaja sólo 6 horas al día, más 3 horas del día sábado, o sea 33 horas a la semana.

El jornal medio total de los 48 operarios alcanza al presente a \$ 227.— mensuales, por operario, comprendiendo en este número muchos aprendices y ayudantes que ganan \$ 0.50 a 1.— por hora, personal que se encuentra preparado para desempeñar numerosos oficios a la vez y reemplazar a los maestros especializados en muchos casos.

El jornal y las condiciones de trabajo son favorables, debido a que los Talleres se encuentran ubicados en una región del país distante de los grandes centros obreros y de sus exigencias, y a que la

mayor parte de los operarios provienen de familias sin pretensiones y radicadas largos años en Los Andes. Muy diferente es la situación en las grandes Maestranzas, como la de San Bernardo, por ejemplo, en que la perfección del trabajo, su especialización e intensidad exigen estimular constantemente a los operarios, mediante premios de asistencia y tratos con primas de producción. Al efecto, como dato general pueden citarse algunas normas que rigen en esta materia en la Maestranza citada. Los operarios que trabajan sin fallar 5 y medio días a las semana perciben el jornal correspondiente a 7 días, o sea un 40% de aumento. Los jornales de buenos mecánicos son de \$ 9.60, a \$ 16.80 al día; los Jefes de grupos y todo el personal que se ocupa en una obra dada percibe, además, un premio o utilidad de trabajo que les permite duplicar y aún triplicar su sueldo mensual.

Todos estos procedimientos, indicados para la eficiencia técnica, no pueden tener utilización en los Talleres de los Andes, cuyas características especiales indican distribuir el trabajo en infinidad de actividades, todas de imprescindible y de urgente e irremplazable necesidad. Es evidente que el rendimiento no puede en este caso corresponder a la eficiencia de las grandes Maestranzas, que trabajan a plena carga y que disponen de maquinarias de primera clase y de personal especializado en cada ramo.

Para definir la posibilidad de suprimir los Talleres de Los Andes y entregar a la Maestranza de San Bernardo las reparaciones generales y medianas de todo el material de tracción y rodante del Transandino, es de necesidad conocer las características propias del material de tracción, del equipo del Transandino y de las condiciones de su trabajo.

El número de locomotoras de que dis-

pone el Transandino Chileno es en total de 8 máquinas de vapor y 3 locomotoras eléctricas. De las locomotoras a vapor, las que realmente se ocupan en la tracción, son las «Borsig» y principalmente las «Kitson»; las tres primeras, debido a defectos de construcción anticuada, exigen reparaciones frecuentes. En general, la mayoría de las locomotoras tienen más de 25 años de trabajo y su estado es muy deficiente.

La escasez y el estado del material de tracción a vapor del Transandino Chileno, constituye al presente un serio inconveniente para la explotación e impone la necesidad de disponer en Los Andes, —punto inicial de la vía,—de talleres que permitan atender sin retardo de tiempo cualquier defecto que se produzca en el trabajo. Sería distinto el caso si se dispusiera de un número racional de locomotoras.

Asimismo el estado del equipo de coches y vagones deja mucho que desear, sobre todo el de los vagones de carga, cuya mayor parte exige el cambio total de su estructura de madera.

A lo anterior debe agregarse el trabajo que debe desarrollar el material de tracción a vapor en gran parte del año, para despejar la vía de las nieves y rodados, mediante el arado rotatorio. Esta máquina, que en numerosos casos debe ser accionada hasta por tres locomotoras a la vez, da una idea de las desfavorables solicitaciones a que se encuentran sometidos el arado y el material de tracción.

La experiencia ha indicado que las locomotoras sufren de tal modo, que son constantes las rupturas y deformaciones de los marcos y de las piezas vitales de este equipo. Por otra parte, el hecho de disponer de un solo arado-rotatorio y las exigencias impostergables de restablecer el tráfico en el mínimo de tiempo, obli-

gan al Trasandino Chileno a disponer de Talleres y de elementos propios inmediatos a sus líneas, con el objeto de realizar a la brevedad posible y con toda independencia, la reparación de los defectos que constantemente se producen. Esto puede apreciarse teniendo presente las características especiales de las vías del Trasandino Chileno, ubicadas en los flancos de las montañas, lo que hace que el equipo esté constantemente expuesto a desperfectos, debido a la caída de piedras, rodados, etc., que originan averías a los frenos, trompas, grifos, etc. Todos estos desperfectos deben ser inmediatamente reparados, y, dada la escasez de equipo, sólo es posible realizar esto en Talleres propios, inmediatos a sus vías.

Si se dispusiera la reparación del material en la Maestranza de San Bernardo, habría necesariamente que tener en Los Andes un Taller de reparaciones medianas, y, en consecuencia, la economía, si existiera, sería de escasa importancia.

Finalmente, es necesario referirse a la imposibilidad de realizar esta solución, por cuanto el Director General de la Empresa y sus Jefes manifiestan que los Ferrocarriles del Estado se encuentran al presente en una situación especial, y que al parecer se prolongará por varios años, debido al considerable incremento de su movilización, en todas las ramas, y a la imposibilidad de importar del extranjero equipo y material en la proporción que sería necesario. Esta situación ha impuesto un trabajo intenso a todos sus servicios, y especialmente de la Maestranza de San Bernardo y de todos sus Talleres, en forma tal, que no sería posible atender con la prontitud que requeriría al material de tracción y rodante del Trasandino Chileno, que por su escasez y condiciones exige, como se ha visto, una inmediata atención.

El Director General de los Ferrocarriles

del Estado nos ha expresado, que si la Empresa tomara los servicios del Trasandino, tendría necesidad de mantener en Los Andes, posiblemente, los actuales Talleres y que a lo menos por ahora no habría ventaja recíproca en realizar la combinación indicada.

c) *Suministro de energía eléctrica.*—Por otra parte surgen, desde luego, dificultades relacionadas con el aspecto más halagador de la solución propuesta y que consiste en la imposibilidad de atender al suministro de energía del Trasandino, mediante el contrato propio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Sin referirnos al Contrato Eléctrico en vigencia, entre el Trasandino Chileno y la Compañía Chilena de Electricidad, que ha sido tratado extensamente en un Memorándum especial de Enero del presente año, y que debe ser modificado, cabría indicar que, estudiado el caso por los Ingenieros del Departamento de Tracción de la Empresa, se ha visto la imposibilidad de obtener ventajas mediante la combinación de los servicios, por razones derivadas de los valores fijados por la demanda máxima.

Según el contrato, el Trasandino Chileno está obligado a pagar mensualmente, como máximo de demanda, el promedio de las cuatro demandas mensuales más altas, y en conformidad a las cuales se ha pagado, desde Enero de 1929, un término medio de 1.177 kilowatts. En los últimos años se ha actuado enérgicamente sobre este factor y se ha podido reducir dicha demanda a 1.000 kilowatts para la tracción eléctrica. La Dirección General de los Servicios Eléctricos ha prestado su valioso concurso a nuestros estudios y uno de sus Ingenieros, el señor Ramón Estevez, ha estudiado en el manejo directo de las locomotoras con trenes de pruebas, las posibilidades de una reducción de la demanda y el mejora-

miento de las demás disposiciones del contrato.

La combinación entre los servicios eléctricos de ambas Empresas es atrayente, pero, desgraciadamente, se ofrecen circunstancias desfavorables que la dificultan y que se relacionan con la demanda máxima que se produce en ambas líneas a las mismas horas. Así, las horas de consumo máximo del Transandino coinciden con las de los servicios de tracción recargados de la Empresa, pues, al mismo tiempo que sube el tren internacional, entre 2 y 4 de la tarde, corren los trenes ordinarios pesados de pasajeros, actuando seriamente sobre el factor de demanda máxima.

La mayor demanda media máxima de los Ferrocarriles del Estado, correspondiente a 12 meses consecutivos, ha alcanzado en los últimos meses a 6.193 kilowatts, a pesar de la acción inteligente del personal técnico encargado de estos servicios, que ha llegado hasta aceptar atrasos de una hora en los trenes principales de pasajeros, ante el peligro de sobrepasar los límites de un consumo de energía media racional. Las estipulaciones del contrato vigente son rigurosas en esta materia y cualquier alza en la demanda, por accidental que sea, influye sobre los costos posteriores.

Superpuestos los consumos de energía eléctrica de la Primera Zona de los Ferrocarriles del Estado y del Transandino Chileno, se llegarían en los períodos continuados de la explotación diaria, a demandas máximas que excederían de 7,000 kilowatts, sobrepasando de esta manera el valor que los Ferrocarriles del Estado han estudiado como máximo conveniente. De lo anterior resultaría un pago excesivo por demanda máxima, que no correspondiendo a los Ferrocarriles del Estado debería ser cargada al Transandino Chileno, que, en consecuencia, no obtendría

grandes ventajas con el cambio. Por lo demás, no se ve posible una revisión del contrato de la Empresa.

SERVICIOS DE TRANSPORTE

Tráfico y movimiento.—Las posibilidades de la anexión de las actividades del Tráfico y Movimiento del Transandino Chileno a los Ferrocarriles del Estado, han sido estudiadas por Jefes de la Empresa en conjunto con el infrascrito.

El punto de partida ha consistido en unir las estaciones de Los Andes de ambos Ferrocarriles, concentrando en el Jefe de estación de trocha ancha los servicios de los dos ramales. Del estudio efectuado se derivaron fuertes economías y supresiones del personal del ramo de transportes del Transandino Chileno.

El total del personal consultado en la planta propuesta para 1933 se forma, para los Servicios de Tráfico y Movimiento, de 34 individuos, repartidos de la siguiente manera. Bajo la dependencia de un Jefe se encuentra el Tráfico con dos ayudantes en la estación de los Andes, 3 Jefes para las respectivas estaciones de la línea, 1 Jefe suplente, 1 encargado de traspordo y 2 telegrafistas. Como operarios, hay 6 cambiadores para estaciones, 2 jornaleros de cuadrillas, 3 limpiadores de coches, 1 conductor, 4 porteros y 1 mensajero. El Movimiento dispone de 1 Inspector de Trenes, 2 Conductores, 1 camarero, 2 palanqueros y 1 armador de trenes.

Como se ve, el personal en servicio es limitado y no se divisan nuevas rebajas que significaran economías apreciables. En realidad, la anexión de estos servicios a los Ferrocarriles del Estado no ofrece, en materia del personal, ventaja alguna. El trabajo de la estación de Los Andes de los Ferrocarriles del Estado, está bien distribuido y con un mínimo de personal.

Por lo demás, las relaciones con la sección argentina del Trasandino, el hecho de que la estación de los Andes sea cabecera de una línea internacional, el trasbordo de mercaderías de intercambio y de tránsito, hacen que el personal de la estación de Los Andes del Trasandino Chileno tenga actividades propias de índole diversa de una estación ordinaria de ferrocarril.

Administración.—El informe de la Comisión del año 1927, después de analizar las características y condiciones de la explotación técnica del Trasandino Chileno, concluye diciendo «Puede decirse que, «atendiendo a las condiciones físicas del «ferrocarril, y financieras de la Compañía, la explotación se efectúa en satisfactorias condiciones de eficiencia técnica».

Para llegar a esta conclusión, estudia las condiciones físicas de sus vías, sus características generales, y expresa que estas comprueban lo que ya hemos expresado; que se trata de un ferrocarril de explotación excepcionalmente difícil.

El análisis del aprovechamiento del equipo que se hace, arroja datos satisfactorios. Así, con un tráfico de carga de 5.600.000 toneladas-kilómetro, dicho aprovechamiento alcanzaría a 64.5 % y posteriormente para 3.240.000 toneladas-kilómetro un 50 %, valor que se estima satisfactorio.

Agrega que la escasa intensidad de su tráfico, aproximadamente de 63 000 toneladas-kilómetro por kilómetro, establece la imposibilidad de subsistencia del ferrocarril como entidad económica independiente.

Pero las observaciones fundamentales se derivan del elevado costo de la administración superior, formada de dos Directorios y un Comité Unido, que recargaron en un 20 % las tarifas medias del tráfico en el año 1926. Estas afirmacio-

nes, y las que dicen relación con el hecho de tratarse de un ferrocarril inglés, dirigido desde Inglaterra, con capitales chilenos, permitieron a la Comisión sentar la siguiente conclusión fundamental:

«Hay imposibilidad de obtener un intercambio positivo, mientras el Trasandino Chileno y Trasandino Argentino no se fusionen con las grandes redes ferroviarias inmediatas. Sería ésta la única manera de obtener apoyo financiero para una política de tarifas del ferrocarril y organización económica».

Propone, en final, un proyecto de Ley que consulta la adquisición del 30 % del total de las acciones de la Compañía del Trasandino Chileno, la disolución de la Compañía inglesa y la entrega de la explotación del Trasandino Chileno a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

La objeción fundamental, que se refiere al elevado costo de la administración superior, puede decirse era, a la fecha del informe, enteramente justificada; pero, en ningún caso permitiría proponer la solución planteada, que significa la disolución del Comité Unido. Bastaba la aplicación de un programa severo de organización para salvar este defecto.

La Comisión expresa, con toda lógica, que los gastos totales de administración superior alcanzaban a \$ 557.143.— anuales, o sea, más de siete veces lo que invierte, en la misma categoría de administración, cualquiera de las Zonas de la Red Sur de los Ferrocarriles del Estado. Las enérgicas medidas adoptadas posteriormente, han permitido reducir estos gastos en forma que, al presente, los desembolsos exigidos por la administración superior, de acuerdo con el proyecto de presupuesto del año 1933, son los siguientes:

| | |
|--|--------------|
| Directorio en Londres (personal, local y servicios)... | \$ 120.000.— |
| Consejo Local en Santiago (rebajado en 50%)..... | 21.000.— |
| Administrador General..... | 45.000.— |
| Representación Legal..... | 33.000.— |
| | <hr/> |
| | \$ 219.000.— |

Estos gastos se reducirán a \$ 180.000 m/cte. una vez aprobado el proyecto de reorganización del Directorio en Londres, que se tramita.

Se ha estudiado, asimismo, que una vez restablecido el Convenio de Administración Unificada, aproximadamente en año y medio de esta fecha, se efectúe este servicio con un personal reducidísimo, que no exigiría un gasto mayor de \$ 30.000.— anuales.

Para conocer la desfavorable organización establecida en años pasados, basta considerar el cuadro a) que señala las reducciones de empleados y operarios realizadas desde 1926 a la fecha.

Definido lo anterior, veamos las condiciones en que se encuentran dispuestos los servicios de administración general del Trasandino Chileno, con el objeto de apreciar las ventajas que, bajo este concepto, pudieran obtenerse mediante la anexión del Trasandino Chileno a los Ferrocarriles del Estado.

El cuadro adjunto b) detalla el número y los desembolsos del personal de administración general, o sea de los servicios pasivos del Trasandino Chileno,

comparados el año 1931 y la planta mínima de 1933.

La eficaz administración de los últimos años, la acción del administrador actual, que debe notarse especialmente, la libertad de acción del Trasandino Chileno, que ha permitido disminuir su personal y la supresión de la exagerada planta del personal unificado, ha hecho posible la reducción de los gastos del Trasandino Chileno, relacionados con la administración, de \$ 64.490.00 a \$ 29.710.00 mensuales, y disminuir de 69 a 39 el número de empleados y ayudantes ocupados en estos servicios.

Debe advertirse que se continúan los estudios para mejorar la organización.

Contaduría.—Se han estudiado mucho las posibles economías en este servicio, y se ha llegado a reducir a 8 el número de empleados ocupados en la contabilidad del Trasandino Chileno. El resto comprende el trabajo de la sección personal, mensajeros, mozos, etc.

CUADRO A)

| | 1926 | 1931 | 1933 |
|---------------------------|------------|------------|------------|
| Administración ... | 72 | 69 | 42 |
| Vías y Obras..... | 319 | 184 | 136 |
| Tracción y Talleres | 220 | 145 | 82 |
| Tráfico y Movimiento..... | 55 | 47 | 34 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| Totales.... | <u>666</u> | <u>445</u> | <u>294</u> |

CUADRO B)

NÚMERO Y GASTOS DEL PERSONAL DE ADMINISTRACIÓN SUPERIOR

| | Octubre 1931 | | Planta mínima 1933 | |
|---------------------------------|--------------|---------------|--------------------|---------------|
| | N.º | Gastos al mes | N.º | Gastos al mes |
| <i>Administración</i> | | | | |
| Consejo Local..... | 3 | \$ 2.334.00 | 3 | \$ 1.755.00 |
| <i>Dirección</i> | | | | |
| Gerente, empleados y mozos..... | 10 | 15.466.00 | 5 | 5.932.00 |
| Abogado y Despachador Aduana.. | 2 | 1.300.00 | 1 | 500.00 |
| Oficina Santiago..... | 5 | 5.288.00 | 4 | 4.412.00 |
| Oficina Valparaíso..... | 3 | 2.492.00 | 3 | 2.492.00 |
| <i>Contaduría</i> | | | | |
| Contador y empleados..... | 23 | 26.033.00 | 11 | 9.883.00 |
| <i>Almacenes</i> | | | | |
| Empleados y operarios..... | 23 | 11.577.00 | 12 | 4.736.00 |
| | 69 | \$ 64.490.00 | 39 | \$ 29.710.00 |

Si se tiene presente la compleja contabilidad del Trasandino Chileno que, como Compañía inglesa, debe llevar sus cuentas en dos idiomas, y las relaciones con el Trasandino Argentino, la confección de minuciosas estadísticas, etc., se explica la dificultad de disminuir el personal fijado en la planta mínima.

Si los Ferrocarriles del Estado tomaran estos servicios, deberían seguramente conservar gran parte del personal del ramo de contabilidad del Trasandino Chileno, y, en consecuencia, sólo se obtendrían ventajas de detalles.

Almacenes.—Se ha reducido el personal a 3 empleados de cuentas, 1 Jefe de bodega y 1 despachador, y el resto lo comprenden mensajeros, capataces y obreros.

Anexado a los Ferrocarriles del Estado este servicio, sería necesario mantener un almacén auxiliar en Los Andes, y las economías serían insignificantes.

Por otra parte, la circunstancia de ocupar el Trasandino Chileno material especial y de disponer de locomotoras eléctricas de un tipo totalmente diferente del de la Primera Zona de los Ferroca-

riles del Estado, establece la necesidad de mantener un almacén próximo a sus vías.

Abogado y Despachador de Aduana.— El Transandino Chileno, como entidad independiente, requiere los servicios de un Abogado. En el caso de Anexión a los Ferrocarriles del Estado este gasto desaparecería.

Respecto al Despachador de Aduana, estimamos conveniente suprimir este gasto y disponer este servicio mediante un arreglo apropiado con un Agente de Aduanas.

Oficinas de Santiago y Valparaíso.— Estas Oficinas representan al Transandino Chileno en estas ciudades y deben desempeñar toda actividad destinada a promover el tráfico.

La Oficina de Santiago atiende a las relaciones entre la Compañía del Transandino Chileno y el Gobierno, entre la Administración y el Consejo, y debe servir al público.

La Oficina de Valparaíso, fuera de las actividades relacionadas con el público, debe tramitar todos los despachos aduaneros de las mercaderías internadas a Mendoza por el puerto chileno.

Estas Oficinas son necesarias. Eso sí que recomendamos que sus actividades sean bien organizadas y en forma que tiendan a fomentar el tráfico y las relaciones entre el comercio de Chile y las provincias de Cuyo, y principalmente a obtener de éstas la internación de las mercaderías importadas por el puerto de Valparaíso.

Por otra parte, las Oficinas producen entradas por comisiones, etc., que compensan en gran parte los gastos.

La anexión de las Oficinas de Valparaíso y de Santiago a los Ferrocarriles del Estado, ha sido estudiada en diversas oportunidades. La concentración de los servicios de venta de boletos y de propaganda en la Estación de Puerto no ha sido posible, por no tener la Empresa un edificio adecuado. La anexión total de ambos servicios a los Ferrocarriles del Estado no significaría economía de consideración, pues habría que mantener parte del personal actual para desempeñar muchas de las funciones que le son propias y totalmente ajenas a las de la Empresa.

(Continuará).