

La crisis actual de los Ferrocarriles del Estado

FOR

DOMINGO MATTE LARRAIN

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

(Conclusión)

Dice el señor Martner en su obra:

«El personal en servicio en la red Central de los ferrocarriles chilenos, que es la más importante y forma de por sí un sistema separado de los demás a causa de su trocha, (1 676m.) llegaba en 1916, comprendiendo los empleados de planta y a contrata y los empleados y obreros a jornal, a la cifra de 19 172 (3 337 empleados de planta y a contrata y 15 835 empleados y obreros a jornal.) Como el kilometraje de ferrocarriles de la red Central fué ese año, según la misma fuente, de 2 572, resulta un personal medio de 7,4 por kilómetro. Si comparamos esta cifra de personal medio con la de otros ferrocarriles, podremos observar que es un tanto subida, atendiendo, sobre todo, a la intensidad del tráfico. La estadística nos indica que el transporte de carga por kilómetro de vía en la red Central fué en 1910 de 2 165 toneladas y el de pasajeros de 5 227 personas. En Alemania, por ejemplo, fueron estas cifras durante igual año, de 10 146 toneladas y 25 500 pasajeros, respectivamente. Podemos ver aquí que el tráfico ferroviario de este país es cerca de cinco veces más intenso que el de la red Central nuestra; el personal en servicio es, sin embargo sólo de 11,7 por kilómetro de vía. Sobre las consecuencias que de ello resulta para la marcha económica de la Empresa, trataremos más adelante, al dilucidar el problema financiero general de los ferrocarriles del Estado. Debemos observar, sin embargo, que a partir de 1914, año en que se aprobó la última ley orgánica y se dió autonomía a la Empresa, se nota una marcada tendencia a reducir el personal.

Los 3 337 empleados de planta y a contrata con que contaba la red Central en

1916, gozaban de una renta total ascendente a \$ 11 524 842 49 moneda corriente, suma que se distribuía del modo siguiente: Administración General (272 empleados), \$ 1 548 858 16; Administración de Zonas, incluyendo contadurías y el servicio Judicial (258 empleados), \$ 1 079 909 25; Servicio Sanitario (60 empleados), \$ 252 123 81; sección transportes, incluyendo el taller de boletos (2 246 empleados), \$ 6 705 062 64; sección vía y obras (170 empleados) \$ 713,323 43; sección tracción y maestranzas incluyendo el servicio del carbón (331 empleados) \$ 1 225 565 20.

Estas cifras dan una idea general de las condiciones económicas en que trabajan estos empleados. La gran diversidad de ocupaciones ahí comprendidas dificulta naturalmente el formarse un juicio exacto sobre el particular; sin embargo, el conocimiento del sueldo medio por empleado es revelador: durante el año a que nos referimos llegó este a \$ 3 453 65 anuales; de manifiesto queda que hay muchos empleados que ganan un sueldo inferior a esa cantidad ya que por el otro lado hay gran número que ganan un sueldo muy superior. Si consideramos ahora que en Chile los gastos de habitación exigen, a veces, especialmente en Santiago y Valparaíso, hasta el 40 y 50% del sueldo de los empleados inferiores de oficina y si consideramos que las condiciones de alimentación y de vestuario, para tomar como base sólo las necesidades materiales de la vida, son en tiempos normales, tanto o más caras que en otros países, podremos formarnos una idea aproximada de las condiciones económicas, al menos de una buena parte de los empleados en referencia. Pero las condiciones en que vivían estos empleados en años anteriores eran mucho peores aún. El Director General de los Ferrocarriles confirmaba en la memoria vijésima-nona correspondiente a 1912, el hecho de que los sueldos del personal a contrata eran muy reducidos y no guardaban relación con las necesidades de la vida. Agregaba que estos empleados «casi en su totalidad no cuentan con otros recursos que sus sueldos, ya que su labor peculiarísima absorbe toda su actividad y energía», y «según estudios detenidamente practicados», creía necesario un aumento de, por lo menos, \$ 4 000 000, (es decir, de un 50%) para fijar al personal una remuneración conveniente. Las esferas gubernativas, empero, no se sentían inclinadas al aumento en cuestión; la mejor prueba de ello es que tal estado debe haber durado mucho tiempo, cuando se pedía de una vez un aumento total de 50%».

Y más adelante expresa:

«Esto hace suponer que en los ferrocarriles chilenos ha habido muchos puestos que no han sido de absoluta necesidad, lo que no debiera parecer extraño, porque en muchas empresas ferroviarias fiscales ha ocurrido y ocurre lo mismo. Según Meisel y Spiethoff, en la Administración Central de los ferrocarriles austriacos, por ejemplo, hay un cúmulo tan grande de empleados inútiles, que llegan hasta perjudicar y retardar la marcha de los negocios; y esta superabundancia de empleados

no se encuentra sólo ahí, sino también en las demás reparticiones, como se confiesa en los círculos mismos de los empleados ferrocarrileros. E. v. Philippovich cita en el Bankarchiv el caso de que, en tiempos de los ferrocarriles particulares, había en una estación de Mahren un jefe y seis empleados; el ferrocarril pasó a manos del Estado y, después de unos años y con un aumento de tráfico de 50%, el número del personal subió a un jefe, seis reemplazantes y 35 empleados*.

Parece indudable que en los ferrocarriles del Estado hay siempre la tendencia a aumentar indebidamente el personal, sea por las influencias políticas que se ejercen, sea por la dificultad que existe para despedir el personal inútil, o bien porque es muy difícil que el público se despoje de la idea de que todo lo fiscal tiene algo del carácter de beneficencia.

En la red Central de Chile hay además de las ya anotadas, otras causas que obligan a tener un personal inútil.

Citaré algunas:

1.º La exigüedad de sueldos asignados por la ley al personal en servicio hacía que este fuera en gran parte de mala calidad, lo que naturalmente obligaba a aumentar su número;

2.º La circunstancia de haber sido esta empresa administrada hasta el año 1914 directamente por el Gobierno era causa de que nuestro pésimo régimen parlamentario hubiera inflado su dotación de personal;

3.º La dificultad para deshacerse del personal que, por viejo o enfermo, llega a un estado de inhabilidad. Conviene recordar que la ley que creó la caja de retiro dispuso, en un artículo transitorio, que «los empleados de planta y a contrata, que a la fecha de la promulgación de la presente ley tengan diez o más años de servicios en los Ferrocarriles del Estado, y que se imposibilitaren absolutamente para el trabajo a causa de alguna enfermedad, calificada conforme al artículo 4.º de la ley de 20 de Agosto de 1857, podrán ser jubilados con una pensión de tantas cuarentavas partes del sesenta y cinco por ciento del sueldo que tengan a la fecha de esta ley, como años hayan servido hasta la misma fecha». Así, por ejemplo, si un jefe de estación de grado quinto, —los hay muy pocos,—con seis mil pesos anuales de sueldo, y con veinte años de servicio, quisiera, por razones de salud y por estar absolutamente imposibilitado para el servicio, acogerse a la jubilación a que tiene derecho, recibiría \$ 2 000 al año, o sea, \$ 166 66 mensuales. Naturalmente los empleados no se acogen a esta mezquina concesión de la ley y prefieren servir en malas condiciones, a morirse por falta de recursos y la empresa, a su vez, prefiere nombrarle un coadjutor a tomar la medida cruel de expulsarlo.

Finalmente, la más importante de todas las razones es la que ya en otra parte he insinuado; la deficiencia de los métodos de explotación. Así, con el sistema de

frenos automáticos y con la nueva señalización se suprimirían la mayor parte de los palanqueros y todos los cambiadores. Con la nueva Maestranza se calcula una disminución de mil obreros; con los carros lastreros de descarga automática los operarios que en este trabajo se ocupan, etc.

Me resta sólo dar las cifras comparativas del personal que ha tenido la empresa en los últimos años, sus sueldos medios y el número de toneladas kilómetro transportadas por individuo en servicio.

Años	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Longitud de la vía km.....	2,284	2,356	2,473	2,571	2,571	2,571
Número de empleados.....		3,533	3,442	3,337	3,300	3,440
Número de obreros.....		17,396	15,183	15,835	15,842	16,737
Total de empleados y obreros.....	20,882	20,929	18,625	19,172	19,142	20,177
Empleados por kilómetro.....		1,5	1,39	1,30	1,28	1,34
Jornaleros por kilómetro.....		7,4	6,14	6,15	6,16	6,5
Empleados y obreros por kilómetro....		8,9	7,53	7,45	7,44	7,84
Sueldo medio de empleados.....	\$3.276,74	3,271.97	3,453.65	3,477.58	3,486.98	
Jornal medio.....	\$ 4,68	4,44	4,36	4,65	4,44	
Sueldo por empleado y obrero.....	\$ 1.953.-	1,908.-	1,899.-	1,984.-	1,921.-	
Toneladas, kilómetros, útiles transportadas, (incluso pasajeros) millones..	848,5	837,-	934,4	1,105,1	1,148,8	
Toneladas kilómetros, útiles por empleado, miles.....		240,1	243,1	280,0	334,9	333,6
Toneladas kilómetros útiles por obrero, miles.....		48,8	55,1	59,0	69,7	68,6
Toneladas kilómetros por empleado y obrero.....	40,541	44,940	48,740	57,732	56,936	
Toneladas kilómetros útiles por kilómetro de vía, miles.....	360,1	338,4	363,4	429,8	446,8	

En la red Central Chilena la distancia media entre estaciones es de 8,3 kilómetros.

Daremos también algunos datos ilustrativos sobre otros ferrocarriles: como el de Antofagasta a Bolivia y los principales argentinos de trocha ancha.

Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, año 1918.

Longitud del ferrocarril.....	894,46 kms.
Número de empleados y obreros (no se cuenta el personal existente en Londres).....	2,919
Toneladas kilómetros transportadas, millones.....	377,5
Toneladas kilómetros por empleados y obreros, miles.....	129,3
Toneladas kilómetros por kilómetro de vía.....	433,43
Empleados y obreros por kilómetro de vía.....	3,3
Distancia media entre estaciones kilómetros.....	15,5
Sueldo medio, incluyendo obreros.....	\$ 2,036,-

Ferrocarriles argentinos. Año 1911. Trocha 1,676m.

Nombre	Longitud kms.	Empleados y obreros	E. y O. por km. de vía	Ton. km. millones	Ton. km. por km. vía miles.	Sdo. med. por e. y o. \$ oro 48d.
Sud de Buenos Aires.....	5,441	22 277	4,09	1 296,6	233 5	508,7
Oeste de » » (particular)	2,666	11,118	4 40	871,5	336,5	498,
Central Argentino »	4,639	31,087	6,88	1,457,7	319,3	440,
B. Aires-Pacífico. Sección						
Buenos Aires (particular)	2,465	11,559	4,79	1,215,0	499,4	554,

Es curioso observar que en los ferrocarriles argentinos el término medio de empleados por kilómetro de vía es inferior en los ferrocarriles del Estado que en los particulares. Así, el promedio de empleados por kilómetro en los ferrocarriles fiscales es de 2,64 y en los particulares es 4,23. El ferrocarril Central Norte del Estado, con un tráfico de 171 mil toneladas kilómetros de carga por kilómetro de vía, ocupa solamente 3,49 empleados y obreros por kilómetro; en cambio el ferrocarril Central Argentino, con 319 mil toneladas kilómetros de intensidad de tráfico, ocupa casi el doble del personal 6,88.

Dejando ya la cuestión «personal ocupado» entro a dilucidar la cuestión «aprovechamiento del equipo».

Al tratar de la necesidad de dotar a la empresa de una cantidad de carros, locomotoras, etc., en armonía con las necesidades del país y con su progreso, esbocé algunas ideas sobre esta materia. Dije, que la cifra del recorrido medio de los carros, no era una cifra eficaz para juzgar del buen o mal aprovechamiento del equipo. Basta pensar que si una administración hiciera correr permanentemente los carros de vacío, podría obtener grandes cifras de recorrido, sin que por esto se beneficiaran las industrias o la sociedad. Es preciso, pues, considerar también el porcentaje de carga que arrastran los carros en su recorrido medio, respecto del

total de carga que son capaces de llevar en el mismo trayecto; así se obtiene un factor que es considerado de gran importancia y que se denomina utilización. Multiplicando este factor por el recorrido medio de un carro en un año, se obtiene otra cifra que comprendía ambos factores y que representa el número de toneladas kilómetros que una empresa moviliza por tonelada de su equipo. En Chile, donde el recorrido es muy grande, como ya lo hemos visto, esta cifra también debe resultar muy grande, si la utilización no es muy pequeña. Ocurre que también la utilización es mayor que en otros países, lo que prueba que el trabajo de los carros bajo ningún respecto es escaso.

Daremos algunas cifras:

RED CENTRAL DE CHILE.—FERROCARRILES DEL ESTADO

Año	Recorrido medio del equipo de carga en servicio km.	Utilización	Ton. km. de carga por ton. de capacidad del equipo en servicio
1913.....	23,643	35,29	8,346
1914.....	21,843	31,17	6,808
1915.....	21,479	41,5	8,913
1916.....	21,649	43,9	9,504
1917.....	22,416	47,3	10,603
1918.....	21,472	47,7	10,242
1919.....	18,867	45,4	8,566

Se desprende de este cuadro que la utilización ha ido creciendo desde el año 1914 hasta el año 1918 y que el año 1919 casi se mantuvo en la alta cifra alcanzada. El recorrido medio sufrió una disminución en el año 1919 por causa de la paralización del servicio durante el tiempo que duró el arreglo de los puentes sobre el Teno y el Achibueno. El número de toneladas kilómetros transportadas por tonelada de capacidad del equipo, es también mayor en los años próximos que en los anteriores, lo que prueba que la administración ha ido poco a poco mejorando su eficiencia en el arrastre de carga.

En otros ferrocarriles la utilización y el número de toneladas kilómetros de carga transportadas por tonelada de capacidad del equipo, son las siguientes:

Año	Nombre del país o ferrocarril	Utilización	Tons. kms. útiles por ton. de capa- cidad del equipo.
1913	Southern Ry , C.º (E. U.).....	29,3%	4,190
1911	Suiza.....	29,6%	3,714
1911	Alemania.....	42,5%	7,225
1911	Austria-Hungría.....	43,7%	8,478
1911	Luxemburgo-Holanda.....	44,5%	7,387
1909	FF. CC. Argentinos.....	30,1%	4,404
1913	FF. CC. de Antofagasta.....	64,2%	5,078
1913	Iquique a Pisagua.....	57,5%	1,941

Se observa que la más alta utilización corresponde a los ferrocarriles salitre-ros, lo que se explica por las condiciones especiales de este transporte; los carros se cargan hasta su capacidad máxima en las oficinas y, de retorno, traen mercaderías de los puertos. Sigue en magnitud la de los ferrocarriles del Luxemburgo-Holanda, después las de Austria Hungría y Alemania. Es halagador para nuestro país figurar con coeficientes más altos que estos últimos sistemas ferroviarios.

La utilización de las locomotoras puede medirse por el esfuerzo medio de tracción que hacen en su recorrido y por la relación que hay entre este esfuerzo medio y su esfuerzo máximo aceptable.

No hemos encontrado este dato en las estadísticas de la Empresa y por eso nos limitaremos a consignar el número de toneladas kilómetros de carga útil obtenidos por kilómetro de recorrido de locomotoras:

Red Central de Chile

Años	Tons. kms. útiles por km. de locomotora
1914.....	39,4
1915.....	42,0
1916.....	45,6
1917.....	57,0

Desde el año 1914 hasta el año 1917 ha habido un aumento de 32% en el esfuerzo útil realizado.

Nada queremos decir de los demás coeficientes que indican el aprovechamiento del equipo de pasajeros por no prolongar desmedidamente esta conferencia y porque ya fluye de los datos apuntados que la administración ferroviaria de los últimos tiempos permite abrigar serias esperanzas de perfeccionamiento.

Respecto de los materiales empleados, podemos decir que tanto los gastos de combustibles como de lubricantes, han ido también mejorando sus coeficientes.

Así, las cantidades de carbón consumidas por cada 100 toneladas kilómetros de peso útil movilizado son las que van a continuación:

Año.....	1914	1915	1916	1917	1918
Carbón en kgs.....	57,00	50,28	44,21	38,88	40,56

En el año 1918 se gastó un 29% menos de carbón por unidad de transporte útil que en el año 1914.

En otros ferrocarriles, en los argentinos, por ejemplo, los consumos de carbón por la misma unidad de movilización, fueron durante 1911:

Ferrocarriles	Kilógramos.
Sud de Buenos Aires.....	19,2
Oeste de Buenos Aires.....	14,3
Central Argentino.....	20,1
Buenos Aires al Pacífico (Sección Buenos Aires).....	18,5

Adoptando otra medida que se relaciona más directamente con el poder de arrastre de las locomotoras la diferencia aumenta.

KILOGRAMOS DE CARBÓN POR CADA 100 TONELADAS KILOMETRO DE PESO BRUTO
ARRASTRADO.—RED CENTRAL DE CHILE

Años.	1914	1915	1916	1917	1918
Carbón.....	15,69	16,30	14,94	13,67	14,18

La estadística de los ferrocarriles argentinos del año 1911, dá como cifra media para todos los ferrocarriles de ese país 4,8 kgs, es decir, una tercera parte.

Tomando como base de comparación el consumo por kilómetro de recorrido de locomotora obtenemos:

Red Central de Chile: año 1914, 19,34 kgs.; año 1917, 19,04 kgs.; año 1918 18,7 kgs.

Año 1911	kgs.
FF. CC. Sud de Buenos Aires.....	11,48
FF. CC. Oeste de Buenos Aires.....	12,41
FF. CC. Central Argentino.....	13,12
FF. CC. Argentinos del Estado.....	12,70

Es cierto que el carbón usado por los ferrocarriles argentinos es de superior calidad que el nuestro, pero aún suponiendo que tenga un poder calorífico en un 20% mayor, la diferencia no alcanza, ni con mucho, a ser cubierta. También es preciso considerar que la red chilena serpentea entre valles y montañas y que la red argentina se desliza por una llanura que semeja al mar. El ferrocarril de Antofagasta a Bolivia se encarga por su parte de destruir este nuevo considerando: el consumo de combustible por 100 toneladas kilómetros de carga útil es de 11,6 kilogramos de carbón y de 6,9 kilogramos de petróleo, los cuales, reducidos a su equivalente en carbón, dan un total de 20,6 kilogramos de carbón. Aceptemos también que este ferrocarril por la circunstancia de usar carbón inglés, por el recorrido de su carga, y por su alto coeficiente de utilización, esté favorecido; en todo caso nunca alcanzarán estas ventajas a justificar las diferencias que arrojan las cifras.

Es preciso convenir, pues, que el consumo de carbón en la Red Central Chilena es demasiado elevado y ello se explica perfectamente si se toma en cuenta que la locomotoras presentan deficiencias graves en sus fogones, que el carbón se guarda al aire, que el sistema de aprovisionamiento es primitivo y que los modernos ensayos con las locomotoras Mikado permiten esperar una reducción en un fuerte porcentaje, en un 50%.

Para terminar con el análisis de la partida materiales quiero citar los datos estadísticos referentes al consumo de aceite, hilachas y grasa, en las locomotoras y carros.

CONSUMO POR 100 KILOMETROS DE LOCOMOTORAS

Año	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Aceite kgs.....	4,03	2,98	2,32	2,43	2,37	2,16
Hilachas kgs....	0,32	0,39	0,41	0,39	0,30	0,24
Grasa kgs.....	0,00	0,007	0,0225	0,0228	0,0109	0,0097

CONSUMO POR 1 000 FJES KILOMETROS DE VEHICULOS

Aceite kgs.....	2,026	2,568	2,087	1,268	1,002
Hilachas kgs.....	0,662	0,835	0,630	0,400	0,297
Grasa kgs.....	0,089	0,049	0,047	0,034	0,009

Salta a la vista el rápido decrecimiento en que van los consumos de lubricantes de vehículos, disminución que no es tan pronunciada en los consumos de las locomotoras

Réstanos tratar someramente de lo que dice relación con los servicios de maestranzas y conservación de la vía.

Sobre el primer punto una comisión nombrada el año 1912 y compuesta por los señores Luis Schmidt, Javier Gandarillas, Justiniano Sotomayor y Ramón Herrera Lira, decía en un informe pasado al Gobierno:

«El exceso de trabajo de las locomotoras no permite que sean reparadas ni revisadas a tiempo, lo que agrava y hace más costosas sus reparaciones; no permite tampoco efectuar el lavado de sus calderos con la frecuencia requerida y, por fin, hace que el consumo de carbón sea excesivo, pues, generalmente, corren en mal estado de servicio.»

«Por estas causas las reparaciones que podrian ser sencillas y económicas, se complican y encarecen, y son más frecuentes. En lugar de correr las locomotoras tres años sin reparaciones importantes, como ocurre de ordinario en otros países, éstas son necesarias después de dos años de uso.»

«Las locomotoras nuevas, por ejemplo, desde el año 1905, han tenido que sufrir ya grandes y frecuentes reparaciones. En un total de 172 locomotoras adquiridas en esa época, se ha gastado en reparaciones hasta 1910: en tres de ellas más de \$ 50 000; en diez, entre 40 y 50 mil pesos; en diez y seis, más de \$ 30 000; en veintiuna, más de \$ 20 000; sumas superiores a \$ 10 000, en treinta y cinco locomotoras, y menos de \$ 10 000, en las ochenta y nueve restantes.»

«Los gastos de reparación llegan, como término medio, a cerca de \$ 20 000, por locomotora, de modo que cuatro reparaciones representan un gasto de \$ 80 000 que es el costo de una locomotora nueva.»

En Europa, agrega el señor Marín Vicuña, de cuyo libro sobre «Los ferrocarriles de Chile» copio esta nota, se estima que este costo medio anual de reparación no debe pasar de \$ 40 000.

El ex-Director de nuestros ferrocarriles señor Dorner hizo presente estas mismas consideraciones y en un informe sobre lo que costaba en Chile la reparación del equipo anota las siguientes cifras:

Gastos de reparación y conservación de cada locomotora: en Chile \$ 18 321, en Prusia 3 570 marcos.

Gastos de reparación y conservación: de cada coche en Chile \$ 7 357, en Prusia 757 marcos.

Gastos de reparación y conservación: de cada carro en Chile \$ 774, en Prusia 115 marcos.

La relación entre los gastos de uno y otro país fluctúa entre un 400, un 760 y un 524 por ciento.

Los gastos de conservación y reparación de locomotoras, de coches y de carros, durante los años del régimen semi-autónomo, han sido los siguientes:

Año	1914	1915	1916	1917	1918
Gastos de conservación y reparación de locomotoras.....	\$ 8 245 912	5 556 145	6 037 141	7 091 870	6 543 968
De coches y de carros.....	\$ 4 543 607	4 998 144	6 220 596	6 228 948	5 811 307
Gastos de reparación por 1000 kilómetros de locomotoras.....	347,8	264,	296,	327,9	279,
Gastos por 1000 ejes kilómetro de vehículos.....	7,54	10,4	12,4	11,2	10,1

En la República Argentina el promedio de gastos de conservación y reparación de locomotoras y de coches y carros por 1 000 kilómetros de locomotoras y 1 000 ejes-kilómetros de vehículos, respectivamente, fueron en el año 1911:

Oro de 48 d.....	\$ 49,35
Oro de 48 d.....	\$ 1,38

Para dar término a esta fatigosa enumeración de cifras que dicen relación con la administración de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado nos falta decir unas cuantas palabras sobre los servicios de la vía y de obras de arte.

Nuestra vía central se caracteriza, como ya hemos dicho anteriormente, por el número de kilómetros en pendientes y en curvas, por la cantidad de sus puentes y por las obras de arte de menor importancia que requiere. Tantos accidentes en una vía, son causa de que la explotación se dificulte grandemente; su largo virtual crece, el poder de arrastre de las locomotoras se limita o exige remolque, los ríos torrentosos amenazan continuamente interrumpir el tráfico y todo esto contribuye a que los gastos se recarguen.

No puedo precisar, para concretar estas observaciones, el porcentaje de vía en línea recta y en curva, en pendiente y en horizontal que corresponden a la Red Sur, ni el número de metros sobre puentes en cada kilómetro, pero daré sí algunas cifras relativas a materiales gastados en su conservación.

La cantidad de toneladas de rieles renovados, por ejemplo, fueron:

En el año	1914	1915	1916	1917	1918
Toneladas de rieles.....	11,650	12,663	887	2,110	4,553
Por kilómetro de vía.....	4,65	4,83	0,32	0,77	1,65

El gasto de durmientes constituye también una cifra de cierta importancia. Nuestra Red Central sólo usa durmientes de madera, sin alquitranar, ni preservar en forma alguna. El consumo por kilómetro de vía oscila entre 181—gasto de los años 1914 y 1915—135—año 1916—94—año 1917—y 101—año 1918.

La red de nuestra vecina de allende los Andes, en un total de 18,657 kilómetros de trocha ancha, tuvo, durante 1911, un 15,67% de su extensión con durmientes de acero, un 10,88 % con sillas de fundición o cojinetes Livesey y un 73,66 % con durmientes de madera dura. Los 13 687 kilómetros de vía sobre durmientes de madera exigieron una renovación de 491 551 durmientes, o sea, 35,9 durmientes por kilómetro. Hemos dicho ya que la red Central Chilena con 2 503 kilómetros de vía en servicio, consumió el año 1914 452 199 durmientes, esto es, casi tanto como esta red argentina de 13 687 kilómetros.

Los gastos de conservación de la vía en la red Central fueron en el año 1917 \$ 8 167 369—cifra que es un minimum en esta clase de gastos desde el año 1914 y que representa \$ 4 135 por kilómetro. En la República Argentina se gastó por este mismo capítulo, durante el año 1911, \$ 406,40 de 48 d. por kilómetro en los mismos ferrocarriles a que me referí anteriormente.

Pasando a otro orden de consideraciones, el número de accidentes ocurridos en los trenes fueron en la red Central : 774 en 1914, 701 en 1915, 686 en 1916, 773 en 1917 y 992 en 1918.

El número mínimo de 686, correspondiente al año 1916, da un promedio de 2,67 accidentes por cada 10 kilómetros de vía, cantidad que es de una magnitud excesiva. La estadística del año 1911 da para los ferrocarriles argentinos de trocha 1,68 m. 0,80 por cada 10 kilómetros. Este resultado confirma la necesidad de modificar el sistema vigente de señalización y de cambios, exigencia que ha sido formulada en vano por todos los Directores que ha tenido el servicio y por cuantos han estudiado sus necesidades.

En resumen, podemos decir, después del atento estudio de las cifras estadísticas de la red Central chilena y de su comparación con otros ferrocarriles, que algún camino se ha hecho desde el año 1914 hasta la fecha, en el sentido de mejorar su administración, pero que los consumos de carbón, los gastos de todo género y la conservación y reparación de sus materiales, adolecen de vicios y defectos de tal manera graves, que justifican nuevas modificaciones en la ley.

El año 1912 cuando se discutían en este Instituto las bases de la ley dictada el año 1914 sobre administración de la Red Central, el que es hoy su Director, nuestro colega, el señor don Manuel Trucco, pronunció unas palabras que podrían con ligeras variantes repetirse.

Con justicia decía entonces el señor Trucco: «Porque sencillamente ya no tenemos ferrocarriles; las instalaciones, maestranzas, material, etc., o no existen, o son anticuados, o heterogéneos o deficientes.»

Sin exageración la Empresa es un barco desmantelado.

Su situación es vergonzante. Los memoriales de los últimos Directores patetizan un estado de cosas tan lamentable que sólo en nuestro país no alarman.

El señor Dorner hubo de marcharse ante esta calamidad.

El señor Guzmán clama en vano: «Postergar la solución del problema es agravarlo en términos que no pueden precisarse.»

Urge pues modernizar las instalaciones de nuestros ferrocarriles colocándolos en razonables condiciones materiales de eficiencia y de explotación económica».

No se supondrá que es mi ánimo molestar al señor Director del servicio trayendo a su recuerdo estas elocuentes palabras. Quiero sólo concluir como él lo hacía entonces diciendo:

«Un solo hombre, por más consagrado y competente que sea, no puede enmendar tales situaciones fácil y radicalmente por sí solo, máxime si tiene que dedicar la mayor parte de su tiempo al despacho de las mil menudencias diarias, atender y oír pacientemente al público y a los políticos y a los empeños; si tiene

que contemporizar con tantos y convencer a muchos más de la necesidad de las reformas».

Señor Presidente:

No voy a molestar por mucho rato la atención de mis colegas con una prolija investigación sobre la situación económica de la Empresa, porque ya se ha anunciado otra conferencia sobre esta materia del chistoso redactor del diario «La Nación», César Cascabel. El sabrá dar amenidad a estos temas y hacer cómico lo que en las finanzas de la Empresa pudiera haber de trágico.

Naturalmente, no por esto se ha de pensar que quiera mirar en menos al distinguido colega. Bien sabemos que, cuando deja el tono humorístico y adquiere el tono grave propio de los editoriales o publica artículos con su verdadero nombre, reaparece el matemático que trata en serio las cuestiones más complejas. He querido expresar que conviene, para no producir una impresión demasiado pesimista, tratar con espíritu de humorista el déficit de \$ 43 352 878.22 que la red Central de Chile va a dejar como resultado de su vida económica durante los años 1918, 1919 y 1920; de estos \$ 43 352 878,22, hay que restar los \$ 3 286 777.47 de utilidad obtenidos durante los años 1915, 1916 y 1917, para formar un total de \$ 40 066 100.75 de saldo en contra con que la administración semi-autónoma de los años 15 a 20 se presentará ante la historia de nuestros ferrocarriles!

En nuestro país ha dominado siempre la idea de que no debe pedirse a los sistemas ferroviarios utilidad efectiva o intereses sobre el capital. Se ha creído que era más conveniente para el desarrollo de las industrias, cobrar tarifas excesivamente bajas y esta política que, indudablemente, ha reportado ciertas ventajas al desarrollo industrial, tiene tal vez su explicación en las condiciones especialísimas de nuestra hacienda pública. Todos saben que en este país, hasta hace muy corto tiempo, no había contribuciones fiscales o, si las había, éstas eran de tan escasa entidad, que no daban entradas importantes a la Nación. Los principales recursos del erario los suministraban los derechos aduaneros y entre éstos, en primera fila, se hallaban los productos de la exportación de salitre. De ahí tal vez que nos habituáramos a la prodigalidad fiscal y que, a lo sumo, como lo dispone la ley del año 1914, en su artículo 35, se exigiera de la Empresa de los Ferrocarriles que calculara sus tarifas sobre la base de que pudiera pagar sus gastos. La ley no exige que haya un interés bajo, de un uno o dos por ciento sobre el capital invertido sino que se limita a pedir que no se produzcan déficits. Pues bien, este pobre desiderátum

no se ha obtenido y vemos que la Red Central alcanza durante un período de 6 años una pérdida media anual de \$ 6 661 016.79.

Ya hemos visto, al estudiar nuestra administración fiscal, cuáles son las numerosas causas que hacen subir el valor de los gastos. Queremos ahora solamente esbozar cuáles han sido las cifras de las principales partidas de su presupuesto.

Para este efecto podemos dividir sus gastos en dos formas, tomando como base las diversas reparticiones en que se halla dividido el servicio, es decir, en gastos propios de la administración, de transportes, de conservación de la vía y obras, de tracción, de conservación del equipo y maestranzas, de protección social, gastos financieros y varios, o bien, adoptando la clasificación de sueldos, jornales, materiales varios, combustible, durmientes, rieles y accesorios, y varios. Esta última división ofrece la ventaja de presentar en forma más sintética los gastos; y por eso nos atendremos a ella para su crítica, sin perjuicio de dar a conocer la otra.

El señor Trucco en su proyecto de presupuesto para el año 1920 exponía el siguiente cuadro:

GASTOS ORDINARIOS (RED CENTRAL SUR)

Años	Sueldos	Jornales	Gastos varios	Materiales	Combusti- ble	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
1914.....	11.673,926	29.297,554	3.209,155	10.350,235	20.790,318	75.321,188
1915.....	11.262,114	24.270,486	2.761,950	8.564,196	16.863,102	63.721,848
1916.....	11.524,842	24.877,725	3.422,603	9.680,543	16.726,977	66.232,690
1917.....	11.476,016	26.500,606	3.784,145	8.800,732	15.751,527	66.313,026
1918.....	11.995,000	26.766,000	5.596,000	9.008,000	27.316,000	81.081,000
1919.....	12.000,000	28.900,000	15.200,000	11.300,000	33.500,000	101.900,000
(Aproximados).						
1920.....	12.717,028	27.732,334	21.590,568	17.302,024	29.000,000	108.341,954
(Presupuesto sin incluir alza de sueldos y jornales).						

Analizaremos partida por partida.

Los sueldos y jornales que suman en total \$ 40 900 000 en el ejercicio del año 1919, representan un 40%, más o menos, del total de los gastos. Su monto ha sufrido un incremento de unos \$ 7 000 000. en el año 1920, por causa de la ley reclamada por la Empresa sobre alza de sueldos. Ya hemos dicho que los sueldos medios eran bajos y que por lo tanto esta alza era justificada, ahora, más que antes, si se toma en cuenta el extraordinario encarecimiento de la vida, que ha venido como

una consecuencia de la situación mundial posterior a la guerra. Esta partida se mantuvo sensiblemente igual desde el año 1914 hasta la fecha de la dictación de la nueva ley a que me he referido.

La partida materiales ha sufrido un aumento desde el año 1915 hasta el año 1920. Esta circunstancia se explica porque los materiales que ella comprende han subido enormemente de precio. Así, los rieles que costaban en los comienzos del año 1914, \$ 100 la tonelada, valían en 1916 \$ 150, y en 1919 \$ 306,8 según las adquisiciones de esa fecha. Ha habido, pues, un aumento en el valor unitario de este material de 207%. El aceite, análogamente, ha experimentado un alza de precio de 91%; las hilachas, un 148%; el coke para fundición, un 226%; los tubos para locomotoras, un 380%; el plomo, un 100%; etc.

El consumo total de rieles fué en el año 1918 de 4 553 toneladas, de modo que el alza en su precio unitario representa un aumento de cerca de un millón de pesos oro. El consumo de aceite fué en el mismo año de 1087 549 kilos y por lo tanto el alza \$ 0.24 oro a \$ 0,46 oro, significa un aumento de gasto de \$ 220 000, oro, más o menos. Estas dos partidas representan en conjunto un mayor gasto de \$ 1 220 000 pesos oro de 18 d. o sea \$ 1 800 000 de nuestra moneda nacional, aproximadamente.

El aumento total de la partida ha sido, desde el año 1914 hasta el año 1919, de \$ 1 000 000, aproximadamente, lo que da margen a importantes reducciones en el consumo de esta clase de materiales.

La partida combustible ha tenido un aumento mayor que el anterior, lo que se debe igualmente al aumento desconsiderado que ha tenido el costo de la tonelada de carbón. En el año 1914 la tonelada tenía un valor medio de \$ 42,99; en 1915 disminuía a \$ 40,07; se mantenía en 1916 en \$ 40,36; bajaba nuevamente en 1917 a \$ 35,87 y subía en 1918, a \$ 58,36 y en 1919 a \$ 74,80.

El número de toneladas de carbón consumidas han sido las siguientes:

Año	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Toneladas.....	483,670	420,893	414,158	429,687	465,961	448,000
Gastos.....	\$ 20.790,318	16.863,102	16.713,995	15.414,660	27.182,445	33.500,000

Se vé que, a pesar del aumento habido en el tráfico, un 24%, más o menos, desde el año 1914 hasta 1919, inclusive, el tonelaje total de carbón gastado ha disminuído en 35 670 toneladas, o sea, en un 7,3%. A pesar de esta economía, como el aumento de costo del carbón ha sido de un 74%, la partida ha aumentado en total en un 61%.

En la partida «gastos varios» se consultan tres items diversos: gastos de pro-

tección social ordenados por la ley N.º 3.379 de 10 de Mayo de 1917 relativa a Caja de Retiro y jubilación del personal, gastos financieros o de servicios de deudas contraídas en los bancos para atender al déficit de caja ocasionado por el no reintegro de los 24 275 000 pesos que la Empresa había invertido en dar comienzo a la ejecución de su plan de obras aprobados por el Supremo Gobierno y fondos de renovación.

Los gastos de protección social han aumentado de \$ 1 089 700, que eran en 1914 a \$ 2 500 000 en 1919.

Los gastos financieros, o sea, los intereses pagados, han subido de \$ 167 151 en el año 1914, a \$ 4 996 500, en 1920 y las cuotas de renovación exigidas por la ley de 29 de Enero de 1914, suman \$ 682 730, en 1917, \$ 840 628, en 1918, \$ 6 900 000,— en 1919 y 8 185 838, en 1920. Antes de 1917 no se consultaron fondos en el presupuesto ordinario con este objeto.

Así la partida gastos varios ha subido de \$ 3 209 155, a \$ 15 200 000, en 1919 y a \$ 21 590 000, en el proyecto para 1920.

Los gastos distribuídos por oficinas administrativas son los siguientes:

Año	1914	1915	1916	1917	1918
	\$	\$	\$	\$	\$
Administración general.....	2.288,182	1.828,218	2.558,337	2.791,916	3.301,365
Administración de zonas ..	1.650,794	1.737,111	2.543,749	2.518,352	2.581,191
Transportes	17.024,278	14.472,761	13.688,901	13.634,489	15.999,522
Conservación de la vía y obras.....	10.349,960	9.238,731	8.389,461	8.167,369	8.561,636
Tracción.....	28.942,390	23.825,122	24.613,047	23.589,641	37.056,856
Conservación del equipo y maestranzas.....	13.808,733	11.114,238	12.847,479	13.961,875	13.042,421
Varios.....	422,018
Protección social	1.089,700	1.320,808	1.471,869	1.546,579	2.533,489
Gastos financieros.....	167,151	184,859	119,847	102,805	591,695

No insistiré en el análisis de estas cifras y seguiré con el estudio de las entradas obtenidas por la red.

El tráfico de pasajeros y de carga durante los últimos años ha sido el siguiente:

Años	Pasajeros	Millones pasajeros kilómetros	Toneladas carga	Millones toneladas kilómetros	Toneladas equipajes	Toneladas kilómetros equipajes
1914.....	13.497,483	584,2	4.154,643	682.266,543	37,881	7.731.708
1915.....	10.154,817	452,0	3.677,333	678.844,151	34,554	8.637,794
1916.....	10.439,729	483,8	4.007,560	780.109,983	39,673	9.976,794
1917.....	12.596,135	588,2	4.609,746	936.083,180	44,883	12.510,918
1918.....	14.071,598	661,4	4.690,643	968.715,133	43,841	10.324,741

Se puede observar que el tráfico, en general, disminuyó en el año 1915, por causa de la crisis que produjo la guerra. Subió luego en el año 1916 y ya, en 1918, sobrepasó el valor que había alcanzado en 1914. Más rápidamente que el número de pasajeros o de toneladas transportadas ha crecido el kilometraje recorrido. Así, el kilometraje recorrido por la carga el año 1915 es inferior en 3,4 millones de toneladas kilómetros al obtenido en 1914, en tanto que la carga en ese mismo año había experimentado una disminución de 477 mil toneladas, o sea, a una disminución de 0,5% en el kilometraje, correspondió una de 11,5% en la cantidad de carga. Esto acusa que el recorrido medio de la carga ha ido aumentando, lo que se explica fácilmente por la escasez de los fletes marítimos y por la adopción de las tarifas diferenciales.

Según las estadísticas, el recorrido medio de los pasajeros, de los equipajes y de la carga han sido los siguientes:

Año	1914	1915	1916	1917	1918
Recorrido de los pasajeros kms.....	43,3	44,5	46,3	46,7	47
Recorrido de los equi- pajes kms.....	204	250	251	279	235
Recorrido de la carga kiló- metros.....	188,3	212,9	218,6	224,3	228,9

Las entradas de la Empresa provienen casi en su totalidad del producto del tráfico; sólo un pequeño porcentaje, que oscila entre un 0,81 y 2,71%, proviene de telegramas, arriendo de bienes, venta de materiales excluidos del servicio, intereses, etc.

Las entradas producidas por el tráfico, se descomponen en la siguiente forma:

	Año 1914	Año 1918
Tráfico de pasajeros.....	34,10%	29,14%
Tráfico de equipajes.....	4,52%	4,23%
Tráfico de carga.....	60,46%	63,55%

Las sumas totales de entradas obtenidas por la Empresa han tendido los siguientes valores:

Año	1914	1915	1916	1917	1918
Entradas.....	60.234,714	73.720,401	74.125,187	74.526,819	81.472,871

Dividiendo el total de los productos del tráfico por el número correspondiente de kilómetros recorridos por la carga útil, se obtiene la tarifa media unitaria.

Esta ha sido de \$ 0,07 en 1914, de 0,086 en 1915, de 0,078 en 1916, de 0,066 en 1917, y de 0,069 en 1918.

Comparando ahora esta cifra con el gasto medio por tonelada kilómetro útil arrastrado, obtenemos, por unidad de tráfico, el resumen de la administración económica de la Empresa.

Estas últimas han sido: de 0,089 en el año 1914; de 0,076 en el año 1915; de 0,071 en 1916; de 0,060 en 1917 y de 0,072 en 1918.

Después de meditar las cifras que he leído, se comprende que el déficit se haya producido. Todo subía en el mercado menos las tarifas de la Empresa y los esfuerzos que su personal hacía por reducir los gastos, se veían contrarrestados por el incremento siempre mayor de los precios unitarios.

Para dar una idea del alza experimentada por la mayoría de los productos que traficaban por el ferrocarril, apuntaremos algunos precios: el trigo, por ejemplo, que en 1914 valía \$ 24,—según la oficina de estadística, pasaba a valer en 1919 \$ 37. o sea, experimentaba un alza de 54%; el pasto subía de \$ 6 a 10 el quintal, o sea, aumentaba en un 66%; el carbón, de \$ 43 a \$ 74.80, o sea, en un 74%; las maderas en un 23%; el ganado en un 25%.

Este general aumento de valor, experimentado por los productos, acrecentaba el radio de transporte de ellos, o sea, hacía menos sensible para su precio en el mercado el valor de la tarifa ferroviaria que pagaban.

Como lo observa muy acertadamente un escritor al analizar una situación parecida, una alza general de precios y la mantención de las tarifas en su antiguo valor, importa una rebaja indirecta de ellas, pues, el valor adquisitivo del dinero

que producen, disminuye considerablemente. Sólo en 1919 y, desde el 3 de Marzo de ese año, se acordó su elevación en un 20%.

Cuestión muy discutida ha sido la de si se deben alzar las tarifas mientras los gastos de la Empresa permanecen en proporción superior a la normal. El señor Valdés Vergara, Don Francisco, sostenía con arder en el seno del Consejo que este camino no debía seguirse mientras no se implantara en el servicio un régimen de estricta economía. Desgraciadamente, la tarea de disminuir los gastos exige un cambio de hábitos políticos, la modernización de las instalaciones, una mejor organización del servicio y, para gran parte de ello, gruesas sumas de dinero. No se puede alterar una situación creada desde hace años en forma violenta; y, si se quisiera tentar el recurso extremo que propiciaba el celoso defensor de los caudales públicos que he mencionado, se correría el riesgo de paralizar este servicio, que es uno de los más indispensables de la Nación.

Creo yo como el ex-senador por Santiago que si se adoptaran en nuestro sistema ferroviario las normas que son de uso corrientes en otras redes, ella, con las actuales tarifas, dejaría utilidades. Me fundo en el estudio de los gastos que ya he esbozado.

Voy a hacer también una consideración indirecta deducida de la ley argentina número 5 315. Esta ley, llamada ley Mitre, dispone que: «Las tarifas de pasajeros y de carga, serán intervenidas por el Poder Ejecutivo cuando el promedio del producto bruto de la línea en tres años seguidos exceda del 17% del capital en acciones y obligaciones reconocido por el Poder Ejecutivo y siempre que los gastos no excedan del 60% de las entradas». Pues bien, en esa República, durante el año 1911, el total de las entradas obtenidas por las compañías ferroviarias no alcanzó, en término medio, más que a un 9,99% del capital. Sus gastos fueron, en promedio también, un 60% de las entradas.

Se deduce del texto de la ley, que la mente del Gobierno Argentino fué fijar en un 17% del capital verdadero absorbido por el ferrocarril, el monto de las entradas brutas. La ley, para evitar abusos de aplicación, ha debido referirse al capital reconocido por el Gobierno; pero, previniendo posibles perturbaciones en los valores de las cosas, ha establecido una cláusula, según la cual, si los gastos exceden de un 60% de las entradas, es decir, de un 10,2% sobre el capital, podrá sobrepasarse el porcentaje a que antes me he referido.

Si quisiéramos aplicar el criterio de la ley argentina a nuestra administración ferroviaria, para deducir de esta aplicación un argumento en favor de su mayor o menor bondad, con todas las limitaciones que a esta clase de ratiocinios impone la estadística comparada, deberíamos empezar por avaluar la Red Central y sus bienes.

La oficina de contabilidad de la Empresa, en Diciembre del año 1919, asig-

naba a la Red Central un valor de \$ 455 186 570, cifra que indudablemente es muy baja, máxime si se atiende a que en el año 1909 se daba ya para la Red Central Sur y para los ferrocarriles de Copiapó, Chañaral, Huasco y los Vilos, una tasación muy parecida—\$ 445 962 637,—y que desde entonces hasta la fecha se le han agregado varios centenares de kilómetros.

Este mismo concepto es el de la Dirección del servicio, el cual ha ordenado practicar una nueva investigación que vendrá a arrojar luz sobre este tópico.

Mientras tanto, para nuestro propósito, es suficiente decir: el presupuesto del año 1919 alcanzó a la cifra de \$ 101 900 000; luego esta cifra debería representar un 10,2% sobre el capital, o sea, éste debería ser próximo a mil millones de pesos. Como esta cifra representa un aumento de valor sobre la tasación de la oficina de contabilidad de 120%, ella parece exagerada, lo que acusa un exceso de gastos.

Pero el hecho de que una Empresa ferroviaria gaste demasiado en su administración, no quiere decir que sea onerosa para el público. En efecto los ferrocarriles fiscales se caracterizan, en casi todas partes, por estos dos términos: tarifas bajas y grandes gastos; en tanto que los ferrocarriles particulares podrían sintetizarse por la fórmula inversa: tarifas elevadas y administración económica. Ello proviene de las utilidades que la iniciativa particular exige a sus capitales y del criterio impulsor de la riqueza pública que se asigna al Estado.

Para comparar las entradas de nuestra red de ferrocarriles, podemos recurrir a los ferrocarriles particulares chilenos, que, por su condición de semejanza con la Red Central, están menos sujetos que otros a los inconvenientes gravísimos de esta clase de comparaciones. A riesgo de violentar los principios de la tarificación, haremos un cálculo que, a pesar de todo, nos arrojará luz sobre un hecho que está en la conciencia pública y que consiste en que los ferrocarriles particulares son más caros que los fiscales.

Tomando como base de tarificación la tarifa media unitaria de algunos ferrocarriles chilenos, y aplicándola a los transportes de pasajeros y de carga habidos en la Red Central durante el año 1918, se llega a las siguientes cifras de entradas brutas y de utilidades.

Ferrocarriles	Entrada media por pasajero km. \$ 15 d.	Entrada media de carga ton. km. \$ de 15 d.	Producto de pasaje- ros \$ millones	Producto de carga \$ millones	Total entradas \$ millones	Gastos Red Central 1918 \$ millones	Utilidad millio- nes. \$
Taltal.....	\$ 0,055	0,127	36,4	122,4	158,8	89,1	69,7
Arica La Paz.....	0,069	0,098	45,6	94,4	140,0	89,1	50,8
Arauco.....	0,0586	0,0554	38,7	53,7	92,4	89,1	3,3

Antofagasta.....	0,053	0,0712	35,1	69,0	104,8	89,1	14,9
Red Central.....	0,034	0,052	22,6	51,8	74,4	89,1	- 14,7

Voy a explicar cómo he obtenido el cuadro anterior y para ello haré el cálculo relativo a uno de los ferrocarriles que en él figuran, al ferrocarril de Antofagasta, por ejemplo. El número de pasajeros kilómetros movilizadas en la sección chilena de este ferrocarril fué de 36 108 809. Las entradas obtenidas por pasajeros fueron \$ 1 597 317.44 oro de 18 d. Dividiendo esta cifra por la anterior, se obtiene la tarifa media correspondiente al pasajero kilómetro y que es 0,0442 pesos, de 18 d. o, lo que es lo mismo, \$ 0,053 de 15 d. valor del cambio medio internacional en el año 1918. El número de toneladas kilómetros de carga movilizadas en ese año por el mismo ferrocarril fueron 339 326 369. Las entradas obtenidas por el tráfico de la carga llegaron a la suma de \$ 20 179 368.95 oro de 18d. Dividiendo nuevamente esta cifra por la anterior, se encuentra el valor de la tarifa media de carga por tonelada kilómetro, la cual resulta igual a \$0,0594 de 18 d., equivalente a \$ 0,0712 de 15 d. El tráfico de pasajeros y de carga en la Red Central Sur fué de 661 391 043 pasajeros kilómetros y 968 715 153 toneladas kilómetros, respectivamente. En esta última cifra no queda incluida la carga movilizada por la Empresa para su servicio interno. Multiplicando entonces las cifras representativas del tráfico por las tarifas medias se obtienen las sumas de 35,1 y 69,0 millones de pesos, cantidades que la red Central habría percibido si hubiera podido cobrar las mismas tarifas que el ferrocarril de Antofagasta. Estas entradas por sí solas y sin tomar en cuenta las que corresponden a equipajes, etc., habrían convertido el déficit de siete millones y pico de pesos que arrojó el ejercicio financiero de ese año en un superavit o utilidad de \$ 14.874,262.

Se ve que, a pesar de todas las deficiencias y motivos de crítica que presenta la Empresa Fiscal, siempre reporta al público una utilidad efectiva, pues el dinero que ella deja de percibir en su cuenta utilidades, lo percibe la Nación y se traduce en fomento de las industrias o de la agricultura. Naturalmente este sistema de protección por medio de tarifas bajas, debe tener su límite en la necesidad de que la Empresa no deje pérdidas y así lo comprendió el Gobierno cuando autorizó en ellas una alza de treinta por ciento, la cual empezó a regir, no el primero de Febrero como lo solicitó la Empresa, sino cuando ya el déficit era inevitable, es decir, cuando la aprobó el Gobierno.

Entro, señor Presidente, ahora, a precisar las conclusiones que se desprenden de mi estudio.

La primera cuestión que es necesario dilucidar es la relativa a la mejor forma de administración susceptible de ser adoptada.

Cuatro soluciones se presentan:

1.º Conservar la actual forma de administración, dando todos los fondos que son necesarios para modernizar el servicio;

2.º Arrendar los ferrocarriles, o bien, entregarlos a una compañía extranjera para que los administre, dando al Estado una parte de las utilidades que se obtuvieran, fórmula llamada de co-administración.

3.º Constituir una sociedad anónima nacional, mixta, de particulares y del fisco, para que tome a su cargo la explotación de las líneas férreas.

4.º Dar mayor autonomía a la Empresa, acercando su constitución, en lo posible, a la de las sociedades particulares y reservando al Estado el nombramiento de los consejeros y del Director, y las atribuciones que le son propias respecto de todas las compañías particulares.

De estas cuatro soluciones, yo descarto la primera, porque aun cuando se ha notado, durante los años en que ha estado en vigencia la ley dictada el año 1914, una tendencia sistemática al perfeccionamiento de los servicios, la intervención de la pequeña política, ha decepcionado, a su personal superior, abatido su entusiasmo y conviene darle mayores seguridades de que no han de ser escuchadas las exigencias de los que patrocinan intereses particulares en el servicio. La hostilidad de ciertos círculos gubernativos, ha tenido una importante responsabilidad en el fracaso y conviene evitar que, en el futuro, estos hechos vuelvan a repetirse.

Rechazo también el arrendamiento por los siguientes motivos:

1.º Por razones de soberanía nacional;

2.º Porque, como dice el señor Daniel Martner, en su libro «El tráfico Nacional», «con el arrendamiento de los ferrocarriles a una compañía particular, decrece o se paraliza en gran manera el incremento regular de la red, pues los particulares, en armonía con sus intereses inmediatos, sólo construyen, explotan, o se hacen cargo, de líneas que aseguran completa rentabilidad, mientras que el Estado, por razones culturales, estratégicas y económicas, construye y explota también líneas no rentables».

3.º Porque hay un verdadero contrasentido en propiciar el arrendamiento de los ferrocarriles por razón de falta de gobierno, siendo que para contener los abusos de un trust ferroviario se necesita ante, todo, gobierno;

4.º Porque las economías que se hicieran en el servicio, en caso de arrendamiento, vendrían a beneficiar a muy pocas personas, en su mayoría extranjeras,

en tanto que, si reorganiza eficazmente el Estado, estos beneficios favorecerían a la comunidad.

5.º Porque los particulares tienden siempre a alzar desmedidamente las tarifas.

Finalmente, tengo una razón que es de carácter político y que mira al futuro. Dada la tendencia que se nota en el mundo entero a reglamentar el uso de la propiedad, cuando no a suprimirla, conviene que nos vayamos acostumbrando a ser buenos administradores públicos, ya que, como lo decía un eminente estadista: «Los estados que no se socializan están fatalmente destinados a caer».

Eliminadas las dos primeras soluciones sólo cabe elegir entre las dos últimas: la sociedad anónima mixta de particulares y del fisco y la de dar mayor autonomía a la Empresa.

La sociedad anónima nacional tendría la ventaja de dejar en manos de chilenos la explotación de nuestras vías férreas con todas las consecuencias que de ello se derivan para la seguridad de nuestra nación y de su celo por mantener su soberanía; pero las dificultades que su constitución presenta hace que sea casi inútil su discusión. En efecto, si en esta sociedad mandan los representantes del fisco, los particulares no querrán invertir en ella sus capitales; si mandan los particulares, el fisco queda desarmado para defender sus cuantiosos bienes. Si el Gobierno garantiza a los accionistas particulares un interés corriente sobre sus capitales, desaparece en ellos el celo por el buen servicio; si no garantiza ese interés, es muy difícil, si no imposible que chilenos quieran arrojar sus fondos en el denominado tonel de las Danaides.

Pueden hacerse también a esta sociedad muchos de los reparos que se formulan contra la idea del arrendamiento.

Es necesario, entonces, considerar la única solución que resta, la de dar mayor autonomía al servicio ferroviario. No contemplo la idea de la administración directa por el Gobierno, porque ella sólo puede cruzar por la mente de quienes pretenden lucrar con la Empresa o ejercer en ella indebidas influencias con perjuicio del país entero y de su buen nombre.

Abordando la solución de constituir en forma más autónoma la organización de la red ferroviaria, quiero exponer algunas ideas generales que sirvan de base de discusión.

Me guiará el propósito de aproximar, en lo posible, esta forma de administración a la de una compañía particular, porque no cabe discutir que, desde el punto de vista meramente técnico o de eficiencia económica, es esta forma la que mejor se presta para un buen manejo. En ella ni las influencias de la política se dejan sentir en forma grave, ni encuentran defensores los malos empleados.

La fuerza que actúa en las compañías particulares para producir estos resultados es el interés de los accionistas por evitar los gastos superfluos y obtener utili-

dades. Aprovechemos esta fuerza interesando a los consejeros, al Director y a los empleados superiores, directamente en los beneficios generales, y a los miembros del personal inferior en la mayor eficiencia de los servicios que desempeñan. Así habremos borrado esta diferencia fundamental entre las administraciones particulares y las fiscales.

Circunstancia muy importante también, que favorece las administraciones particulares es el alejamiento del interés partidista o político. Para alcanzar esta ventaja demos completa autonomía a la Empresa. Hagamos que su Consejo o Directorio dure cinco años en sus funciones, que tenga amplias facultades para aprobar los presupuestos de gastos, las tarifas en determinadas condiciones y hasta cierto límite, y para hacer inversiones de carácter comercial. Correspondería al Estado el control general que en todos los países tiene sobre las compañías ferroviarias particulares, la aprobación o rechazo de los proyectos de tarifas cuando su producto sobrepasare un cierto porcentaje sobre el capital, como lo dispone la ley argentina, o cuando fueran iguales o en un tanto por ciento inferiores a las de los ferrocarriles particulares del país y la colocación de los empréstitos.

El Director debería ser nombrado por el Gobierno a propuesta del Consejo. Es conveniente dar al Consejo esta atribución para asegurar la marcha armónica de estos dos poderes fundamentales del servicio.

La dificultad mayor se presenta al estudiar cómo debe hacerse la designación de consejeros. Es necesario reemplazar el organismo llamado en las sociedades anónimas «Juntas de accionistas» por alguna agrupación de personas interesadas en el buen servicio, que presentare listas de candidatos a los poderes públicos, para que éstos eligieran de entre ellas. Me parece que la idea sostenida anteriormente en este Instituto de dar cierta participación en los nombramientos de consejeros a las sociedades de Fomento Fabril, de Agricultura, de Minería y de Comercio, satisfaría este fin.

Conviene también asegurar la idoneidad del personal del Consejo exigiendo que quienes lo compongan tengan versación especial, sea en finanzas o bien en ingeniería. Podría establecerse, por ejemplo, que debieran componerlo tres ingenieros y tres financieros o personas versadas en comercio.

La remuneración de los consejeros es indispensable para poder exigirles una efectiva cooperación.

Estas son, señor Presidente, las ideas generales que me ha parecido conveniente insinuar. Estoy cierto que en la discusión que en este recinto ha de tener lugar, ellas han de ser ventajosamente modificadas.

Me resta agradecer a los señores socios la paciencia que han tenido para escucharme.
