

Administración comercial de Ferrocarriles

Por el Ingeniero don Raúl Simon

LA conocida editorial Simmons-Boardman de Nueva York acaba de publicar en castellano esta interesante obra, llamada por muchos conceptos a ocupar un lugar prominente en la literatura de la técnica ferroviaria.

El autor toma por base de estudio la administración de los ferrocarriles norteamericanos, de eficiencia notoriamente superior a la de todos los demás pueblos, y analiza clara y metódicamente en diez capítulos los resortes fundamentales de dicha organización.

Después de un esbozo esquemático de las compañías ferroviarias más representativas, se estudian los funcionarios correspondientes y las funciones respectivas, las finanzas, el personal, los materiales de trabajo, la contabilidad, la estadística, las relaciones con el Estado y finalmente se termina la obra con una comparación crítica entre los ferrocarriles norteamericanos y los nuestros.

La obra deja la impresión de un estudio profundo y admirablemente documentado, lleno de acertadas enseñanzas y juiciosas observaciones sobre tópicos ferroviarios y en general de buena administración: es un libro que no debería

faltar en la biblioteca de ningún hombre de Estado, de ningún ingeniero, ni de ningún empleado ferroviario.

Por de pronto, ella ha servido ya para orientar hacia rumbos definitivos la nueva organización de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, no siendo este punto por cierto su menor mérito.

En el limitado espacio de un artículo de prensa no sería posible abordar la enorme variedad de materias que desarrolla con tanto brillo como erudición el señor Simón.

Sin embargo, no resistimos al deseo de referirnos a algunos tópicos de palpitante actualidad.

En el capítulo IV se dan a conocer los medios empleados por el personal y las compañías en la regularización de los salarios. Los repetidos fracasos de las leyes de arbitraje en los conflictos del trabajo decidieron al Gobierno americano a crear una Oficina del Trabajo Ferroviario (The U. S. Railroad Labor Board), cuya misión no es arbitrar, sino resolver los problemas del trabajo y de los salarios.

Este organismo regula los salarios en relación al costo de la vida. En 1920, poco después de ser creado, concedió un

alza en los sueldos equivalente a un 22 por ciento. Después, en 1921, en vista de la reducción de los índices del costo de la vida y de las menores entradas de las compañías, aplicó una rebaja de un 12%. Esta orden fué resistida por las «Brotherhoods» (Federaciones Obreras) y proclamada la huelga general. Y agrega el autor: «El Railroad Labor Board llamó a su presencia a los representantes de las Compañías y de las «Asociaciones Obreras, obligó a suspender las órdenes de huelga, ordenó cumplir su resolución anterior y expidió «la siguiente declaración de principios: «Para realizar cualquiera alteración en «los salarios, contratos o arreglos de «trabajos en vigencia, propuestos, por «alguna de las partes, debe convocarse «a una conferencia de patronos y obreros, de acuerdo a la Ley de Transportes, y si el acuerdo no se produce, la «controversia debe trasladarse al Board «quien será la única autoridad llamada «a resolver».

«El Board advierte a las partes que «cualesquiera actividades dirigidas a interrumpir el servicio ferroviario, ya sea «directa o indirectamente, aun cuando «no termine en una paralización efectiva del tráfico, serán considerados «como un motivo de lesión grave y daño».

Como se ve, al igual de lo ocurrido en la última huelga ferroviaria de Inglaterra y en Francia, también el Gobierno norteamericano ha hecho declaraciones terminantes en el sentido de no tolerar huelgas en los ferrocarriles, por tratarse de necesidades nacionales de carácter impostergable.

El capítulo dedicado a la comparación entre los Ferrocarriles del Estado de Chile y el promedio de los ferrocarriles norteamericanos es del más alto interés.

En materia de tráfico de carga, el autor examina la intensidad de la carga en ambos ferrocarriles y llega a la conclusión de que en Estados Unidos es 7 veces mayor que en la Red Sur de Chile,

93 veces mayor que en la Red Norte y 10 veces mayor que en el promedio de las dos redes. Las tarifas medias son:

0.72 centavos americanos; y

1.92 centavos americanos por tonelada kilómetro, respectivamente, para Estados Unidos y Chile.

En cambio, la intensidad de tráfico de pasajeros es sensiblemente igual para el promedio de los ferrocarriles americanos y el promedio de las redes Norte y Sur.

En estas condiciones, el pasajero kilómetro paga:

En Estados Unidos: 1.88 centavos americanos.

En Chile: 0.81 centavos americanos.

Vemos, pues, que en carga, en que la intensidad de tráfico es 7 veces mayor que en la Red Sur, la tarifa americana es inferior a la mitad de la chilena; en cambio, en pasajeros, en que las intensidades son sensiblemente iguales, la tarifa chilena es inferior a la mitad de la americana.

Cierto es que al hacer esta comparación se toman las tres clases como una sola, ya que en Estados Unidos no hay más que una sola clase, pero aún así la 1.ª chilena es más baja que la 1.ª americana.

Traslado al público chileno, eternamente quejoso de las tarifas ferroviarias.

La mayor intensidad de tráfico de pasajeros comparada con la carga, la explica el señor Simón por la enorme cantidad de automóviles y líneas interurbanas con tracción eléctrica. (14 millones de autos en 1923).

Al estudiar la cantidad y calidad del equipo norteamericano, el señor Simón advierte que en un plazo cercano, con la implantación de la tracción pesada por las Mikado y la electrificación, se elevará el poder medio de tracción de nuestras locomotoras de 19 800 libras en 1922, a 35 000 libras, poder muy aceptable al lado de 39 000 libras, promedio

del conjunto de los ferrocarriles americanos.

En cuanto a equipo de carga, la capacidad media de los carros de carga en Estados Unidos es de 44 Tds. y en Chile de 20 Tds., pero se están transformando para alcanzar a 30 Tds.

Respecto de la eficiencia de la movilización, el señor Simón anota que la carga total transportada por tren alcanza a 177 Tds., desde 1925 en Chile

y a 713 en Estados Unidos, pero advierte al mismo tiempo que las toneladas de carga útil por locomotora no pasan de 150 a 200 para Inglaterra y Francia.

En cambio, la comparación del cuadro siguiente, referido a los ferrocarriles australianos, nos hace ver que gracias a la tracción pesada implantada últimamente en la Empresa, estamos en mejores condiciones que la red australiana:

Año 1925	Millas de ferrocarril	Tds. millas por millas	Tonelada millas por tréñ milla
Nueva Gales del Sur	5,571	332,382	177
Victoria.....	4,448	228,806	163
Queensland.....	6,078	103,211	103
Australia del Sur.....	2,452	175,987	135
Australia del Oeste.	3,669	94,070	111
Nueva Zelandia.....	3,067	140,200	137
Chile (Red Sur)	2,160	304,500	177
Estados Unidos	235,000	(1.755,000)	(713)

Con relación a la intervención del Estado en ambos ferrocarriles, el autor demuestra la gran superioridad de nuestra reciente Ley General de Ferrocarriles sobre la «Transportation Act», que coloca sobre la Inspección Superior de Ferrocarriles, un Consejo de Vías de Comunicación, en el cual están representados, el Gobierno, los Ferrocarriles y las entidades técnicas comerciales y económicas afectadas por el servicio de transportes. En tanto que en Estados Unidos sólo existe la «Interstate Com-

merce Commission» en que todos sus miembros son designados por el Presidente de los Estados Unidos, sin que en ellos existan representantes oficiales de los ferrocarriles, industria, minería y agricultura.

En cuanto al personal, su número salario y promociones, hay interesantes observaciones de las que por no alargar más este artículo, extractamos solamente el siguiente resumen, correspondiente al año 1923:

	LOS ESTADOS UNIDOS	CHILE	RELACIÓN
Intensidad de tráfico.....	1,917	457	4,2
Eficiencia mecánica (carga por tren).....	713	118	6,0
Empleados por millón de U. de T.	2,6	12,1	4,6
Salarios medios	1,600	380	4,2

Vemos que la relación de los salarios en ambos ferrocarriles es exactamente la

misma que existe entre las intensidades de tráfico y que en cuanto al número

de empleados, la relación no es tan desfavorable, habida cuenta de la eficiencia mecánica enormemente superior de los ferrocarriles americanos sobre los nuestros.

En síntesis, la «Administración Comercial de Ferrocarriles» nos permite compulsar desapasionadamente nuestro

haber y nuestro debe ferroviario a la luz de un padrón insuperable, como lo es el sistema ferroviario norteamericano.

Finalmente—«last but not least»— el autor sabe presentar el tema, de suyo árido, con la misma amenidad e interés de que rebosan sus crónicas de buen humor británico.