

Organización económica del Ferrocarril Trasandino

Conclusión

El ítem de Maestranza y parte de Tracción comprendidos en la planta mínima, corresponde aproximadamente a 15 operarios de Tracción y 53 entre Talleres y Servicios eléctricos, que trabajan a razón de 33 horas semanales por efecto de la menor actividad y de la necesidad de reducir los gastos. El valor total aproximado que ganan al mes estos operarios con trabajo de 33 horas, es de \$ 21.000.00 m/cte., o sean \$ 252.000.00 al año. Si se aumentara por efecto de una mayor explotación, a 44 horas a la semana dicho trabajo, o sea, en un 33 %, se obtendría un gasto mensual para este servicio de \$ 28.000.00, o sean, \$ 346.009.00 al año. En consecuencia, el mayor gasto por ítem de jornales sería próximo a \$ 100.000.00 al año.

Las rebajas totales de los sueldos sobre su importe básico efectuado en Octubre de 1931, alcanzan a \$ 5.105.00 mensuales, o sea, algo más de \$ 60.000.00 al año.

Estos datos manifiestan que la suma consultada por el Administrador para aumentos de los gastos de sueldos y

jornales fijada en \$ 521.508.00 es muy subida. Por lo demás, se ha expresado ya, que el presupuesto debe consultar un aumento racional en las partidas indicadas, pero que debe tenerse mucho cuidado al aplicar dichos aumentos y que ellos sean directamente proporcionales a las entradas y al trabajo producido y referirse principalmente al personal que actúa en los servicios que afectan los gastos directos de la Empresa.

Estimamos que podría fijarse la suma de 250.000.00 m/cte. para incrementar la partida total de sueldos y jornales del presupuesto, suma que se consideraría como una reserva para ser aplicada en la forma expresada.

Los gastos de materiales se han fijado en el presupuesto en \$ 18.000.00 de 6 d., o sean, \$ 216.000.00 al año, o su equivalente de \$ 432.000.00 m/cte.

Ha sido imposible definir un consumo racional de materiales en el Trasandino por efecto de las deficientes actuaciones de las administraciones anteriores, que no han permitido fijar un criterio en esta materia; pero como datos generales ilustrativos puede citarse que:

El año 1929/30 se consumió	\$ 493.000	
en materiales.....	86.000	por tren-km. = \$ 5.7 de 6 d. por tren-km.
El año 1930/31 se consumió	\$ 596.000	
en materiales.....	62.500	por tren-km. = \$ 9.4 de 6 d. por tren-km.
El año 1931/32 se consumió	\$ 251.000	
en materiales.....	\$ 31.700	por tren-km. = \$ 7.7 de 6 d. por tren-km.

En años anteriores este valor ha alcanzado en el Trasandino a \$ 10.00 de 6 d. por tren-kilómetro. Estas cifras aparecen muy subidas si se tienen presentes los datos arrojados por la Estadística ferroviaria de 1928, que indica que los gastos de materiales por tren-kilómetro han sido para el Ferrocarril de Arica a La Paz igual a 5; para el Longitudinal Norte igual a 4,2; y para el Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia igual a 2. Aceptemos como cifra racional \$ 5 de 6 d. por tren-kilómetro, la que, dado el tráfico de 42.000 trenes-kilómetros que hemos aceptado como máximo para el año 1933, significaría un gasto de \$ 200.000.00 de 6 d., o sean \$ 420.000.00 m/cte. En consecuencia, puede aceptarse la cifra aproximada fija-

da en el proyecto de Presupuesto para el año 1933.

Es bien difícil sentar un criterio en una materia tan poco estudiada en el Trasandino Chileno, y en consecuencia, es de necesidad disponer en lo sucesivo de gran vigilancia y un control consciente de gastos de materiales. Es de todo interés que el Consejo mismo intervenga en esta materia.

La partida Energía Eléctrica ha sido fijada en el Presupuesto definitivo en un valor racional y que se deriva de los nuevos precios que se establecerían en un convenio, cuyo estudio y resolución están ya muy avanzados. Debemos dejar constancia del alto espíritu de equidad que la Compañía Chilena de Electricidad ha manifestado en estas gestiones.

CUADRO C

PLANTA GENERAL DE EMPLEADOS Y OBREROS DEL TRASANDINO, CONSULTADA EN
EL PRESUPUESTO DEFINITIVO DE 1933

Resumen general.—Moneda corriente

Departamento	Número de personal	Gasto mensual con las rebajas transitorias \$ m/c.
Consejo Local.....	3	1.755.66
Administración y Contaduría.....	17	15.815.68
Almacenes.....	12	4.736.14
Abogado.....	1	500.00
Oficina Santiago.....	4	4.412.15
Oficina Valparaíso.....	3	2.492.50
Vía y Obras.....	136	26.231.14
Tracción y Talleres.....	82	30.880.84
Tráfico.....	34	14.052.74
	292	100.876.85
Directorio de Londres.....	3	4.666.66
Gasto total.....		<u>105.543.51</u>

CUADRO D

PRESUPUESTO DEFINITIVO DE GASTOS PARA 1933, EN MONEDA CORRIENTE
(CONFORME CONTABILIDAD TRASANDINO)

Sueldos y jornales totales. \$ 105.600 mensuales.....	\$ 1.268.000
Materiales varios. \$ 217.000 de 6 d.....	434.000
Energía eléctrica (según convenio en tramitación).....	400.000
Carbón: 2.200 tons, a \$ 130. m/c.....	286.000
Contribuciones.....	150.000
Leyes sociales.....	151.200
Seguros contra incendios.....	18.000
Luz y fuerza Los Andes (se gestiona su rebaja).....	112.800
Oficina Londres (se gestiona su rebaja).....	144.000
Gastos varios.....	240.000
Imprevistos.....	240.000
	<u>3.444.000 m/c.</u>
Fondos para restablecimiento de sueldos y jornales sin las rebajas vigentes, lo que se haría sólo una vez que el Ferrocarril haya recuperado su tráfico normal mínimo de 42 mil trenes-kilómetros.....	250.000
Total Presupuesto.....	<u>3.694.000 m/c.</u>
o según Contabilidad.....	<u>\$ 1.847.000 de 6 d.</u>

F. C. TRASANDINO

RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN

Cuadro E

Año	ENTRADAS		SALIDAS		GANANCIAS		PÉRDIDA	
	Esterlina	M/l. de 6d.	Esterlina	M/l. de 6d.	Esterlina	M/l. de 6d.	Esterlina	M/l. de 6d.
1922/923..	£ 98,798	\$ 3,951,920.—	£ 90,527	\$ 3,621,080.—	£ 8,271	\$ 330,840.—	.....	.....
1923/924..	117,527	4,701,080.—	101,990	4,079,600.—	15,537	621,480.—	.....	.....
1924/925..	90,610	3,624,400.—	81,784	3,271,360.—	8,826	353,040.—	.....	.....
1925/926..	110,155	4,406,200.—	107,621	4,304,840.—	2,534	101,360.—	.....	.....
1926/927..	124,711	4,988,440.—	129,701	5,188,040.—	.....	.....	£ 4,990	\$ 199,600.—
1927/928..	127,088	5,083,520.—	135,092	5,403,680.—	.....	.....	8,004	320,160.—
1928/929..	155,437	6,217,480.—	110,160	4,406,400.—	45,277	1,811,080.—	.....	.....
1929/930..	146,696	5,867,840.—	110,693	4,427,720.—	36,003	1,440,120.—	.....	.....
1930/931..	106,843	4,273,720.—	106,843	4,273,720.—	.....	.....	.....	.....
1931/932..	45,042	1,801,680.—	69,899	2,795,960.—	.....	.....	24,857	994,280.—

NOTA.—Las Salidas correspondientes a los años 1928/929, 1929/930 y 1930/31 incluyen las siguientes sumas cargadas como cuotas al Fondo de Renovación de materiales y equipo rodante:

Año	Esterlina	Importe	
		M/l. de 6d.	
1928/929.....	£ 10,279	\$ 411,160.—	
1929/930.....	23,000	480,000.—	
1930/931.....	8,206	328,240.—	

CONCLUSIONES

Han sido adoptadas por el Gobierno todas las medidas para administrar directamente el Trasandino Chileno desde Chile, compatibles con el hecho de ser la Compañía del Trasandino Chileno una sociedad inglesa, regida por las leyes británicas. Estas medidas consistieron en el traslado de la sede del Comité Unido de Londres a Santiago, en la delegación de todas las facultades del Directorio de Londres al de Santiago, en la disminución del número de miembros del Comité Unido y del Directorio en Londres, y, finalmente, en que se ha radicado la Administración del Trasandino Chileno en un Consejo Local técnico que controla directa e inmediatamente las operaciones. Este Consejo, como se había propuesto, es formado por tres ingenieros ferroviarios, dos de los cuales representan al Gobierno y uno a los accionistas particulares.

El Comité Unido no actúa al presente por resolución del Trasandino Argentino, aceptada por el Trasandino Chileno, sólo con el objeto de hacer posible la regularización de los servicios del Ferrocarril entre Andes y Mendoza. La suspensión de las funciones del Convenio de Administración Unida regirá por dos años, a partir de la fecha del Convenio.

El Consejo Local, en conocimiento de la enorme responsabilidad que le corresponde, ha adoptado, desde hace algún tiempo, una decidida acción para organizar el Trasandino Chileno y reducir sus gastos.

Ultimamente el receso del Comité Unido, la paralización de los servicios del Trasandino, la vigencia del Modus Vivendi y la gestación del Tratado de Comercio con la República Argentina, han indicado al Consejo la necesidad de extremar las medidas de economía y de

organización, en forma de hacer posible la marcha del ferrocarril con un tráfico mínimo y sin necesidad de recurrir a un auxilio económico del Gobierno, que no podría hacerlo en lo sucesivo.

Para realizar esta obra ha debido estudiar las resoluciones siguientes:

1.º Contratar la explotación de todos los servicios del Trasandino Chileno con los de los Ferrocarriles del Estado, y si esto no fuera posible, contratar parte de dichos servicios.

2.º Administración autónoma del Trasandino Chileno con mínimo de gastos.

El presente informe trata en detalles todas estas materias y en especial de la anexión del Trasandino Chileno a los Ferrocarriles del Estado, medida propuesta como fundamental en el informe que en 1927, a pedido del Gobierno, emitió la Comisión especial presidida por el Ingeniero señor Simon.

Del estudio efectuado en el presente informe se deducen las siguientes conclusiones:

a) Las opiniones del Director General de los Ferrocarriles y de los altos Jefes de la Empresa, deducidas de la consideración atenta de la materia, permiten asegurar que existe inconveniencia práctica y material, derivada del gran recargo de trabajo que tienen al presente todos los servicios de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, para tomar sobre sí, mediante un contrato, el manejo y la explotación del Trasandino Chileno.

El análisis del costo de explotación, derivado de la planta mínima del personal del Trasandino Chileno y de sus gastos reducidos, y la imposibilidad de utilizar en la vía internacional el contrato eléctrico vigente en los Ferrocarriles del Estado, manifiestan que si se adoptare esta solución por razones de gobierno o de otra índole las ventajas económicas que se obtendrían mediante un contrato en-

tre ambas Empresas serían de escasa importancia.

No existe posibilidad de contratar con la Empresa de los Ferrocarriles parte de los servicios del Trasandino Chileno, por ejemplo las reparaciones generales y la conservación del material de tracción y rodante, debido a la dotación limitada de dicho material y a que las circunstancias especiales de la vía del Trasandino, de explotación excepcionalmente difícil, exigen disponer en las inmediaciones de sus líneas de talleres que permitan efectuar rápidamente las reparaciones del material y del arado rotatorio, sujetos a constantes deterioros.

La anexión del Trasandino Chileno a los Ferrocarriles del Estado no mejoraría el aspecto político ferroviario del Trasandino Chileno, que debe tender a la acción armónica de ambas secciones del Trasandino, consideradas como una entidad perteneciente a un solo propietario, y con finalidades destinadas especialmente a fomentar el tráfico.

La verdadera solución consistiría en la acción combinada de ambas secciones pertenecientes cada una a los Gobiernos respectivos, trabajando de acuerdo para desarrollar las relaciones de todo orden entre ambos países.

Mientras se llega a esta finalidad, que puede decirse es cosa juzgada en nuestro país, y no siendo conveniente, por razones de orden práctico y económico, la anexión del Trasandino Chileno a los Ferrocarriles del Estado, corresponde al Consejo extremar las medidas de organización y de economías realizadas hasta el presente.

Para ello y resumiendo las consideraciones del presente informe se propondría lo siguiente:

Acceptar en general el presupuesto mínimo presentado por el Administrador para el año 1933, con las siguientes observaciones:

a) Que sea establecido en moneda corriente, salvo los materiales, seguros, Directorio en Londres y energía eléctrica.

b) Fijar la planta mínima sobre la base total de 297 empleados y operarios, comprendiendo en ellos al personal del Directorio de Londres y de Santiago.

c) Fijar para el presente año y para la movilización que se prevé, los sueldos y jornales de todo el personal, rebajados de sus valores básicos. Esto comprendería un gasto mensual de \$ 106.542.— distribuido entre todo el personal que actúa en el Ferrocarril.

En materia de jornales esta cifra corresponde a un trabajo en la sección Tracción y Talleres de 33 horas a la semana.

Se estima que con este personal puede hacerse una movilización correspondiente a 42.000 trenes kilómetros.

Las condiciones económicas del Trasandino no permiten, por ahora, aumento alguno de los sueldos y jornales fijados en Noviembre de 1932.

d) Una vez que el Trasandino Chileno haya recuperado su tráfico normal y asegurado, a lo menos, una entrada mensual media que aprobaría el Consejo (tal vez unos \$ 350.000.— m./cte. mensual) o un número dado de trenes kilómetros (tal vez 42.000), sería posible resolver un aumento en la planta mínima. Se destinaría para este objeto en el presupuesto la suma de \$ 250.000.— No se resolvería aumento alguno de los sueldos y jornales de la planta mínima aprobada sin previo acuerdo del Consejo.

e) En lo que se refiere a la planta mínima y para su fijación definitiva, conviene que el Consejo defina los siguientes puntos:

1.º Sobre el esquema de organización, propuesto en este informe, que insinúa unificar los Servicios de Operación bajo el control de un Ingeniero Jefe. Esta

solución implicaría la fijación de los sueldos de los Sub-Jefes de los departamentos activos.

2.º Fijación definitiva de los sueldos en moneda corriente del Administrador General, Contador, Jefe del Control, de los diversos empleados, sub-jefes de los servicios de operación y de los representantes en Santiago y Valparaíso.

3.º Ordenar que se sometan a la consideración del Consejo planillas mensuales de los gastos efectivos de sueldos y jornales verificados en cada mes, planillas que se extenderían en conformidad con los ítems diversos del presupuesto que fuere aprobado.

Confección de una planilla análoga sobre los gastos de materiales de cada mes, que sería presentada a la consideración y estudio del Consejo. Se completarían estos datos con un anexo que indicaría la movilización en trenes kilómetros o toneladas kilómetros. Se trataría de establecer una relación racional media entre los gastos de materiales y la movilización mensual.

4.º Continuar la acción iniciada ante la Compañía Chilena de Electricidad Limitada para obtener la modificación del Contrato Eléctrico vigente, en forma de asegurar un costo máximo por kilowatt de \$ 0.30 m/cte., anexando a dicho contrato de suministro de energía eléctrica para la tracción, los consumos derivados de la luz y fuerza de Los Andes.

5.º Secundar las gestiones para obtener una reducción de los gastos de la Oficina en Londres, a fin de fijar el total de los desembolsos que irrogue en un máximo de £ 1.000 al año.

Reorganizados los servicios del Trasandino Chileno en conformidad a la Planta mínima definida en el Presupuesto

del presente año, que establece un número fijo de personal y de gastos en cada ítem, definidos de antemano, y en estricta vigencia la imposibilidad de realizar aumento alguno en aquellas partidas sin un estudio y justificación previa, se habría, sin lugar a duda, salvado una de las dificultades de fondo, que afectan la estabilidad económica del Trasandino Chileno.

Sin contar con el caso de la paralización total de los servicios de esta vía internacional, que no puede preverse y que acarrearía el desahucio de todo el personal, la ruina de las instalaciones y la liquidación del negocio, puede asegurarse, basado en los resultados económicos de los años anteriores, que el Trasandino Chileno estará preparado para pagar todos sus gastos aun con entradas anuales próximas a dos millones de pesos de 6d. o sea análogas a las del año 1932, que han sido las menores que ha tenido el ferrocarril.

El cuadro E que indica los resultados de la explotación desde el año 1923 permite interesantes deducciones sobre esta materia.

Si se tiene presente el incremento posible del tráfico en el Trasandino Chileno, cuyas entradas totales medias en los últimos años han sido próximas a 4 millones 100 pesos de 6d., se comprenderán las posibilidades que se ofrecen a la economía del Trasandino Chileno si se aplica la Planta mínima aprobada y se vigila cuidadosamente su estricto cumplimiento.

Para terminar, nos hacemos un deber en dejar constancia de la eficiente cooperación que hemos tenido en este estudio de parte del Administrador General. Se adjunta el Presupuesto de Gastos para el año 1933.