EL PROBLEMA

DE LOS

Ferrocarriles del Estado

BAJO SU ASPECTO

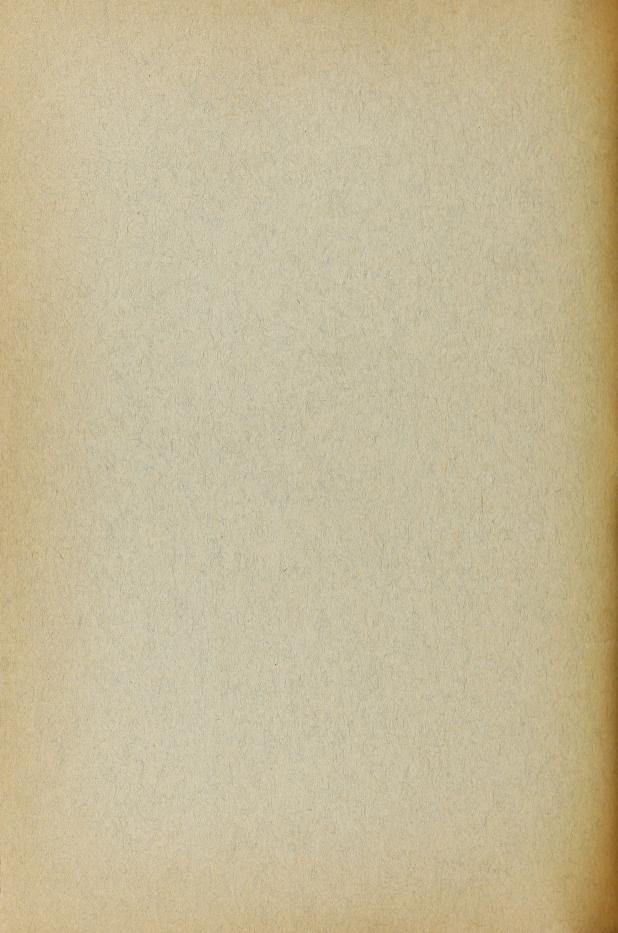
ADMINISTRATIVO Y ECONÓMICO

POR

LUIS SCHMIDT



SANTIAGO DE CHILE
IMPRENTA UNIVERSITARIA
BANDERA 130
1913



EL PROBLEMA

DE LOS

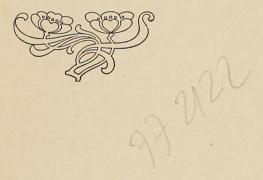
Ferrocarriles del Estado

BAJO SU ASPECTO

ADMINISTRATIVO Y ECONÓMICO

POR

LUIS SCHMIDT



SANTIAGO DE CHILE
IMPRENTA UNIVERSITARIA
BANDERA 130
1913





El Problema de los Ferrocarriles del Estado

BAJO SU

Aspecto Administrativo y Económico

POR

LUIS SCHMIDT

Los ferrocarriles son en todos los países uno de los factores más importantes de la prosperidad pública y privada.

En Chile debemos a ellos el progreso extraordinario que se ha operado en la República en los últimos 50 años. Esta hermosa y extensa región que hasta ahora se denomina con el nombre de la Frontera, porque en ella terminaba el dominio nacional, hace apenas veinte años que por obra de las líneas férreas ha ingresado a nuestro territorio, y de inculta y cubierta de bosques ha pasado a ser por su progreso, su riqueza y su extensión, una de las zonas de que más puede esperar el progreso futuro de nuestra patria.

En los últimos años los recursos y el crédito del Estado se han aplicado de preferencia a completar la vasta Red ferroviaria que en breve unirá a Arica y la región salitrera con Puerto Montt en el extremo Sur, línea que con los ramales principales, ya construídos o en trabajo, completa, puede decirse, la Red principal de la nación. En este ramo queda sólo por formar la Red secundaria, indispensable para abastecer la primera y que puede obtenerse no ya por la ejecución directa del Estado, sino más bien por el concurso financiero de éste y de las localidades y vecinos interesados.

Los recursos del país parece necesario aplicarlos ahora a otras obras y otros factores de gran importancia y que en muchos casos, son el complemento obligado de los ferrocarriles; me refiero a las obras de puerto, a las de regadío y al fomento de la industria, la agricultura y la minería, que son las fuentes principales de la riqueza de nuestro país.

En materia de ferrocarriles queda, sin embargo, en pie un problema más serio y más complicado que el de construir la Red ferroviaria nacional y es el que se refiere a la conveniente organización de la administración y servicio de los ferrocarriles en explotación, dotándolos de los elementos que requieren para que puedan atender en forma conveniente a las exigencias del tráfico y hacer sus gastos con toda la economía compatible con un buen servicio, dejando de ser en lo sucesivo una pesada carga del presupuesto fiscal.

Durante cincuenta años el Estado ha ejecutado líneas y adquirido otras en términos de que hoy día su red ferroviaria, incluídos los nuevos ferrocarriles, alcanza a más de 3,700 kilómetros, con un valor superior a £ 23.000,000, o sea, cerca de \$ 500.000,000 de nuestra moneda.

La prodigalidad y la largueza que el Gobierno ha demostrado en materia de construcciones, se ha convertido, sin embargo, en un régimen de economías, muchas veces llevado a los excesos más absurdos, cuando se ha tratado de dotar de equipo, maestranzas e instalaciones a las líneas construídas y aún hasta de satisfacer las más premiosas exigencias de la explotación regular de las mismas.

El problema de hoy no es de ejecutar ni de adquirir ferrocarriles, el país puede esperar tranquilo varios años sin requerir nuevas líneas, salvo aquellas destinadas a solucionar dificultades de su actual servicio; es de organizar y de dotar esta gran empresa, cuyo servicio ordinario exige un desembolso anual superior a \$ 75.000,000 y de 10.000,000 más, también anuales, para adquisición de equipo y para obras de extensión y mejoramiento, de carácter ordinario; empresa que produce sólo \$ 65.000,000 y que a estarse a las cifras que dan los Directores Generales, requiere una inversión de \$ 150.000,000 para dar satisfacción, en un plazo breve, a necesidades acumuladas desde años atrás, y sin la cual estaremos pronto en presencia de una grave crisis de transporte.

Se necesita, pues, del concurso de propios y extraños o sea, del personal del ramo y de todos los que se sirven del ferrocarril, para dar una solución satisfactoria a este problema, sin duda alguna, uno de los más difíciles que jamás se haya presentado a la consideración de los Poderes Públicos.

Al país, y sobre todo a esta región que tan de cerca ha podido experimentar las deficiencias de los servicios de acarreo, en términos que han constituído la ruina casi de la floreciente industria maderera, y a esta ciudad que es como el corazón del antiguo Arauco, en donde se palpa mejor que en ninguna otra el incremento de las energías productoras de la nación, interesa sobre manera conocer

algo de este problema de los ferrocarriles, tema hoy de generales comentarios del público y de la prensa y, sin embargo, uno de los menos conocidos y estudiados talvez.

Previa esta disertación, entro a la materia del tema que, sólo en algunos de sus puntos principales, me propongo desarrollar.

Historia retrospectiva

Desde hace algunos años el país marcha hacia adelante a grandes pasos, y la actividad nacional se manifiesta con toda exactitud en los transportes por los ferrocarriles.

En cinco años el tráfico de carga ha aumentado en un 70%. Entre tanto los elementos de los ferrocarriles no se han desarrollado en igual forma.

La Administración del Director señor Zañartu puede caracterizarse hoy por el esfuerzo extraordinario que necesitó desarrollar para hacer el servicio con tan escasos elementos que es obra de justicia tributarle un sincero aplauso.

El señor Huet, por su parte, hizo un esfuerzo sobre humano, en 1907 y 1908, para conjurar la crisis ferroviaria de aquellos años, consecuencia de no haberse dado durante un largo período nuevos elementos a la Empresa. Recogió los ferrocarriles casi en la impotencia, y, gracias a las facultades y a los recursos extraordinarios que le dió el Presidente Montt, los entregó a su sucesor, en 1909, en condiciones más o menos normales. Pero si bien se obtuvo el éxito fué a costa de un sacrificio enorme, pues hubo que dar satisfacción inmediata a necesidades que habían venido postergándose desde años atrás y por lo mismo se gastó sin plan, sin método, ni economía, y se prefirió, en muchos

casos obras de importancia relativa a otras de necesidad manifiesta, como la trasformación de las maestranzas, en que nada se hizo. La gran inflación de los gastos que esto produjo, ha sido la causa de grandes pérdidas posteriores y la forma en que se hicieron las obras y adquisiciones ha dado origen a críticas en contra de la Administración Huet.

Con todo, este ha sido el único gran esfuerzo que se ha hecho en el último tiempo para hacer llegar el ferrocarril a la altura de las necesidades y mantenerlo así durante los años 1909 y 1910. Ya en este año comienza a diseñarse de nuevo la gravedad de la situación.

Desde principios de 1910 el nuevo Director señor Dorner había venido pidiendo recursos para obras nuevas y equipo, hasta que a fines de ese año le fueron denegados por la Comisión Mixta de Presupuestos. El Director insistió en su pedido y hubo de retirarse, a principios de 1911, ante el natural desaliento que debe haber sentido para continuar atendiendo un servicio en las condiciones en que están nuestros ferrocarriles. Sus planes de trabajos se vieron anulados por falta de recursos; su actuación en la Empresa contenida—según su opinión—por el propio personal; el Block System fracasado por las deficiencias de la línea, de las estaciones y del equipo, y su reputación de técnico eminente comprometida porque el mal servicio se hacía cada día más notable.

No había venido a ganar sueldos ni a hacer imposibles e hizo bien en regresar a su país.

Dejó, sí, un plan de trabajos, en que a grandes rasgos, indicó las necesidades del ferrocarril, cuya satisfacción importaba \$ 130.000,000 en cinco años.

Presentó, además, dos notables informes sobre las maes-

tranzas y locomotoras y sobre las tarifas, que sólo muy pocos han leído aunque se hicieron imprimir por el Go bierno.

Las deficiencias principales

Entre tanto, las deficiencias de nuestros ferrocarriles son cada día más graves. Hay un museo de máquinas entre las cuales el 30% son tan antiguas é inservibles que debían ir al depósito de fierro viejo y que aún cuando no hacen la mitad del trabajo de una máquina nueva, emplean maquinista y fogonero, consumen más carbón que las modernas y se pasan en las maestranzas en continuas y costosas reparaciones. Tiene el ferrocarril unas maestranzas, que bien valdría se arruinasen totalmente para que se reconstruyan, tal es su pobreza, su antigüedad y el desorden que en ellas reina. Cualquier particular habría botado por inútil gran parte de sus maquinarias y, entre tanto, la Dirección y el Gobierno aparecen hasta aquí impotentes para mejorarlas, debido, en parte, a la acción de elementos extraños al ferrocarril; y porque, además, esto exige una inversión cuantiosa de fondos que no es fácil obtener del Poder Legislativo.

Entre tanto, allí se paga al obrero a 16 d. para que ocupe días haciendo a mano, muchos trabajos que en todas las fábricas se hacen con maquinarias modernas en minutos; pero esto no se hace en las maestranzas del Estado precisamente porque no se dispone de tales maquinarias ni de local donde instalarlas en los talleres actuales. Hay unas instalaciones para la descarga, almacenamiento y control del carbón que parecen hechas para gastar plata y para que se robe o se deteriore el combustible. No

existe una carbonera cerrada, no hay romanas en los depósitos ni elementos de descarga en los puertos. En estas condiciones la contabilidad y el control del consumo tienen que ser deficientes.

Quiero referirme sólo a estos tres puntos que son los que irrogan mayores filtraciones en el presupuesto de los ferrocarriles.

Situación económica

Ahora qué decir de la situación económica de la Empresa. Esta, como es natural, depende en gran parte de los gastos y de las tarifas que se cobran.

INFLUENCIA DE LAS TARIFAS

El público cree que las tarifas son muy altas o muy bajas. La verdad es que no son ni una ni otra cosa, si se las compara con las francesas o norte-americanas; pero nuestras tarifas son sin duda irrisorias si las comparamos con los crecidos gastos de los acarreos, impuestos por las deficientes instalaciones de la Empresa, los subidos pre cios de los jornales y materiales y especialmente del carbón, cuyo valor es dos y tres veces superior al que tiene en Francia, Alemania, Estados Unidos o Austria. Allá vale, quince francos, doce marcos o tres dólares la tonelada y aquí, 35, 40 y 45 pesos chilenos o sea más de 35 francos la tonelada. En 550,000 toneladas de consumo anual son más de \$ 10.000,000 de mayor gasto sólo en este ramo. «El gasto de carbón dijo el señor Dörner—en una sesión del Consejo Consultivo—representa un 20 % del gasto

total de los ferrocarriles chilenos, mientras que en ningún país europeo alcanza a más de un $15\,\%$ ».

No es posible entonces hacer comparaciones de tarifas, porque en igualdad de circunstancias las nuestras deberían ser mucho más caras que las europeas y norte-americanas.

Debe considerarse también al respecto que en Chile gran parte del tráfico es sólo en sentido de Sur a Norte, o sea que no hay carga de retorno, lo que recarga en mucho los gastos de acarreo por tonelada-kilómetro, y que aquellos ferrocarriles son principalmente planos y los nuestros muy accidentados con curvas y fuertes gradientes, numerosas obras de arte, puentes, etc.

Entre tanto, nuestras tarifas de carga son sensiblemente iguales a las francesas y sólo un poco más subidas que las de la India, Rusia y Norte América, países planos y de grandes recorridos, y más bajas que las de los demás países.

En cuanto a las de pasajeros son superiores sólo a las francesas, austriacas y rusas.

El siguiente cuadro, tomado de un informe que presenté al Consejo Consultivo de los Ferrocarriles dá una idea de conjunto sobre el particular:

TARIFAS MEDIAS DE PASAJEROS

Países	Pasajero Kilómetro
Norte América	0.0634
India Inglesa	0.0552
República Argentina	0.0589
Suiza	0.0478

Países	ilómetro
Italia	0.0404
Alemania	0.0374
Francia	0.0362
Chile	0.0362
Austria-Hungría	0.0321
Rusia	0.0255

TARIFAS MEDIAS DE LA CARGA

Países	Tonelada Kilómetro
Suiza	0.0878
Italia	0.055
República Argentina	0.055
Alemania	0.0475
Austria-Hungría	0.0457
Francia	0.044
India	0.0409
Chile	0.039
Rusia	0.0320
Norte América	0.0276(1)

⁽¹⁾ Los datos correspondientes a Alemania, Francia, Norte América e India, están tomados de la Revue Generale des Chemins de Fer de Junio, Julio y Agosto de 1908; los de los demás países europeos de la obra Tariffe Ferroviaire del Ingeniero italiano Filippo Tajani (1909) pág. 28; los de los Ferrocarriles Argentinos de la Estadística de 1909, págs. 196 y 199 y los de Chile de la Oficina de Ferrocarriles Particulares y de la Memoria del Director de Ferrocarriles del Estado de 1909, págs. 50 y 51. Las tarifas de los ferrocarriles europeos, de India y Norte América, están calculadas en francos y las de los chilenos y argentinos en pesos de $9\frac{1}{2}$ peniques.

Debe advertirse que en 1911 las tarifas de nuestros ferrocarriles han

La tarifa se cobra en moneda corriente con un pequeño recargo cuando el oro está bajo 12d. En cambio los materiales de consumo (\$ 32.000,000) al año, y los jornales de maestranzas (\$ 12.000,000) se pagan en oro. Cuando el cambio baja disminuyen las entradas y aumentan los gastos. Una fluctuación de un penique, de $10\frac{3}{4}$ a $9\frac{3}{4}$ por ejemplo, como hemos tenido en el año en curso, significa para la Empresa cuatro millones cuatrocientos mil pesos de pérdida, que se descomponen en la siguiente forma:

10°/o de jornales de maestranzas \$ 1.200,000, y 10°/o de materiales \$ 3.200,000. No hay pues equilibrio posible en estas condiciones. Para obtenerlo es indispensable cobrar las tarifas a un tipo fijo y pagar en igual forma tanto los sueldos y jornales como los materiales de consumo. De otro modo, como el cambio baja cada día, viviremos en perpetuo déficit.

En los últimos 30 años se han decretado numerosas alzas de tarifas, por el descenso del cambio, y a pesar de esto los precios han quedado siempre inferiores en los pasajes y sólo han sufrido un relativo aumento en los fletes como se demuestra con los cuadros que van a continuacion. En todo caso, estos precios son muy inferiores al alza enorme que ha habido en los jornales y materiales desde 1906 a la fecha, los que, reducidos a oro, son hoy superiores en más de un $80^{\circ}/_{\circ}$ a los de aquel año, como se verá más adelante.

experimentado un alza de 12% en los pasajes y 30% en los fletes, pero como el cambio ha descendido en un 10%, el aumento no altera sustancialmente la situación de los pasajes y tiene sólo una influencia relativa en los fletes, pues el recargo por premio del oro con que se cobran las tarifas no varía si el cambio se mantiene inferior a 12d. y en 1912 hemos tenido tipos de cambio inferiores a 10d.

FERROCARRILES DEL ESTADO

Cuadro comparativo de las tarifas de pasajeros por trenes expresos, con relación al cambio

SANTIAGO A VALPARAÍSO: 187 kms.

	11		1	1			
AÑOS		LOS PASAJES N	Tipo de cam- bio	VALOR DE LOS PASAJES AL CAMBIO DE 10-d			
	1.ª clase	2.ª clase	en peniques	1.ª clase	2.ª clase		
1879	\$ 6.00	\$ 4.50	d 35	\$ 21.00	\$ 15.75		
1886	6.05	4.55	$23\frac{1}{4}$	14.07	10.58		
1894	7.55	5.70	$12\frac{1}{4}$	9.25	6.98		
1902	7.55	5.70	15.19	11.47	8.66		
1908	9.95	7.50	9.62	9.60	7.20		
1912	14.20	9.50	10	14.20	9.50		
	S.A	ANTIAGO A	talca: 255 kr	ns.			
1879	6.60	4.55	d 35	23.1	15.92		
1886	6.60	4.55	$23\frac{1}{4}$	15.34	10.58		
1894	8.25	5.70	$12\frac{1}{4}$	10.11	6.98		
1902	8.25	5.70	15.19	12.53	8.66		
1908	10.80	7.50	9.62	10.39	7.22		
1912	18.60	12.40	10	18.60	12.40		

FERROCARRILES DEL ESTADO

Cuadro comparativo de las tarifas de pasajeros por trenes ordinarios, con relación al cambio

SANTIAGO A VALPARAÍSO: 187 kms.

-								
	AÑOS	VALOR	DE LOS I	PASAJES	Tipo de cambio		DE LOS I	
		1.a clase	2.a clase	3.a clase	en peni- ques	1.ª clase	2.ª clase	3.ª clase
	1868	\$ 5.00	\$ 4.00	\$ 2.50	d 46	\$ 23.00	\$18.40	\$11.50
	1879	5.00	4.00	2.50	35	17.50	14.00	8.75
	1886	5.05	4.05	2.55	$23\frac{1}{4}$	11.74	9 42	5.93
	1894	6.30	5.05	2.55	$12\frac{1}{4}$	7.71	6.19	3.12
	1902	6.30	5.05	2.55	15.19	11.47	7.67	3.87
	1908	8.30	6.65	3.40	9.62	7.98	6.40	3.27
	1912	9.50	6.40	3.20	10	9.50	6.40	3.20
			SANTIA	GO A TA	LCA: 255	kms.		
1	1879	5.50	3.80	2.35	35	19.25	13.3	8.22
	1886	5.50	3.80	2.35	$23\frac{1}{4}$	12.79	8.83	5.46
	1894	6.90	4.75	2.35	$12\frac{1}{4}$	8.45	5.85	2.88
	1902	6.90	4.75	2.35	15.19	10.48	7.22	3.57
	1908	9.00	6.20	3.10	9.62	8.66	5.96	2.98
	1912,	12.40	8.30	4.20	10	12.40	8.30	4.20

FERROCARRILES DEL ESTADO

Cuadro comparativo de las tarifas de carga con relación al cambio y por quintal métrico (100 kilos)

SANTIAGO A VALPARAÍSO: 187 Kms.

Valor	Valor de los fletes para las diferentes clases de carga					cambio iiques	1	alor de		es de c O peniq		cambie)		
AÑO	1.ª clase	2.ª clase	3.a clase	4.ª clase	5.a clase	6.a clase	7.ª clase	Tipo de cambio en peniques	1.a clase	2.a clase	3.a clase	4.ª clase	5.ª clase	6.ª clase	7.ª clase
	65	\$	\$	\$	\$	\$	\$		\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
1879	0.68	0.54	0.48	0.34	0.27	0.24		35	2.38	1.89	1.68	1.19	0.94	0.84	
1886	0.68	0.54	0.48	0.34	0.27	0.24		$23\frac{1}{4}$	1.58	1.26	1.12	0.79	0.63	0.56	
1894	0.85	0.68	0.60	0.42	0.34	0.30		$12\frac{1}{4}$	1.04	0.83	0.73	0.51	0.42	0.37	
1902	0.85	0.68	0.60	0.42	0.34	0.30		15.19	1.29	1.03	0.91	0.64	0.52	0.46	
1908	1.11	0.90	0.78	0.56	0.45	0.39		9.62	1.08	0.87	0.75	0.54	0.43	0.38	
1912	3.17	2.65	2.11	1.64	1.22	0.84	0.53	10	3.17	2.65	2.12	1.64	1.22	0.84	0.53
					SANT	ΓIAGO) A T	ALCA:	250 1	Xms.					
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$		\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
1879	0.85	0.66	0.52	0.43	0.33	0.26		35	2.97	2.31	1.82	1.51	,1.16	0.91	
1886								234							
1894	1.06	0.83	0.65	0.53	0.41	0.32		121	1.30	1.02	0.80	0.65	0.50	0.39	• • • • •
1902	1.06	0.83	0.65	0.53	0.41	0.32		15.19	1.53	1.28	1.00	0.82	0.64	0.50	
1908	1.38	1.09	0.86	0.69	0.54	0.43		9.62	1.33	1.05	0.83	0.66	0.52	0.41	
1912	4.10	3.42	2.73	2.12	1.58	1.09	0.69	10	4.10	3.42	2.73	2.12	1.58	1.09	0.69

Los valores consignados son los que corresponden a las tarifas de base, y como desde 1908 rije el sistema de tarifa diferencial, según el cual a los 1000 kilómetros el valor de los fletes se reduce en un 50%, debe estimarse las tarifas medias posteriores a dicho año reducidas a lo menos en un 20% Adviértase también que la introducción de la 7.ª clase, en la que figuran artículos de gran acarreo como el pasto, las maderas, la leña y el carbón de piedra y vegetal, ha venido a alterar desfavorablemente la relación de las tarifas a partir de 1908.

En vista de los cuadros anteriores no es extraño que desde el año 1855 hasta el año 1884 inclusive, con cambios variables entre 46 d. y 31 d., los ferrocarriles hayan dejado una utilidad líquida de \$27.117,230.07, equivalente al 82% del capital de establecimiento de las líneas, y a más de 70.000,000 de pesos oro de hoy día. Los ferrocarriles reembolsaron al Erario, en consecuencia, el 82% de lo que se había invertido en ellos.

Desde 1885 hasta 1894 inclusive, con un cambio medio de 20d., los mismos ferrocarriles dejaron \$ 46.913,663, equivalente a cerca de un 4% de interés sobre el capital.

En cambio, desde el año 1907 hasta el año 1912 inclusive, los balances anuales arrojaron en conjunto \$ 90.147,339.65 de pérdidas. En los mismos años ha habido que entregar a la Empresa, de Rentas Generales de la Nación, \$ 163.452,920.27 para los gastos ordinarios y extraordinarios (equipo y obras nuevas) que los Ferrocarriles no han alcanzado a cubrir con sus entradas. Esta enorme subvención fiscal a los ferrocarriles ha sido principalmente en provecho de la agricultura v de la industria, pues ha sido necesaria para cubrir la pérdida que deja el transporte del trigo, harina, cáscaras, cereales en general y maquinarias clasificadas en 6.ª clase; la alfalfa, pasto, carbón de piedra y vegetal, leña, maderas, pipas vacías, etc., y los minerales en las líneas del Norte, clasificados en 7.ª clase, o sea del grueso de la carga en general. Y nótese que las pérdidas coinciden con los años en que, en el hecho, se ha cobrado una tarifa más baja, debido al descenso del cambio, y, además, que mientras las tarifas decrecían el importe de los jornales reducidos a oro, y el de los materiales de consumo, aumentaban considerablemente. En sólo el carbón nacional los precios han variado de \$ 10,

oro pagado entre los años 1884 y 1894, y de \$ 13 entre los años 1894 y 1905 a \$ 25 oro que se paga en la actualidad. Doscientas noventa y tres mil toneladas de carbón consumidas en 1905, al precio de \$ 12.98 moneda corriente, representaron un gasto de \$ 4.398,918; quinientas cincuenta y dos mil consumidas en 1912, al precio de \$ 33.26 moneda corriente, representaron \$ 18.364,044. De modo que un aumento de poco más de un 100% en el consumo ha producido un mayor gasto de más de 400%.

Cada año la carga aumenta en un 10 o un 11% pero lo que más aumenta es la carga de 6.ª y 7.ª clase en cuyo transporte la Empresa pierde plata. La Dirección General ha hecho hacer estudios recientes al respecto que demuestran que cada carro de madera transportado desde Temuco a Santiago deja a la Empresa una pérdida neta de más de \$30.

Influencia del Congreso y del Gobierno

El Congreso y el Gobierno no han prestado hasta aquí la atención preferente que reclama el problema de los ferrocarriles, y cuya solución exige dos medidas principales: una ley que organice en forma conveniente esta vasta empresa, o por lo menos defina su incierta situación legal; y los recursos para dejarla en condiciones de satisfacer las exigencias del país en materia de transportes. En cambio, se decretan rebajas en las tarifas; se dispensa aumentos de sueldos a los operarios a 16d.; se ordena devolver los descuentos que la Empresa hace a éstos (en 1910 \$ 1.500,000); se crean, mantienen o restable-

cen trenes de dudosa utilidad en la línea central y ramales; se impone candidatos a los empleos y se dá satisfacción a intereses muy atendibles si se quiere, pero que no son los de los ferrocarriles. Por otra parte, no se sigue tampoco ninguna política en materia de nuevas líneas férreas, o de adquisición de otras de particulares, de manera que estas van diluyendo las pocas utilidades de la red Central.

El ferrocarril de Copiapó, por ejemplo, que pagaba dividendos de 2, 3 y 4% a sus accionistas, adquirido por el Estado, ha tenido una pérdida en el año último de más de \$660,000, o sea, apenas ha pagado la mitad de sus gastos y esto debido principalmente a las enormes rebajas que se han hecho en sus tarifas y a pesar del mayor tráfico producido por el alza del cobre en 1912.

Para reorganizar nuestros ferrocarriles hay que comenzar, pues, por darles toda la autonomía compatible con los derechos constitucionales; de otro modo, en pocos años, estos harán crisis.

Trabajo del equipo

Desde hace muchos años el equipo motor viene haciendo un trabajo excesivo, superior en más de un 25% al admitido como normal en otros países. Las locomotoras recorren en Chile un término medio anual de 52 mil kilómetros y hay muchas, según la estadística, que hacen recorridos de 80, 90 y 100 y hasta 105 mil kilómetros, debiendo alcanzar como máximo a 45 mil kilómetros, según se desprende del siguiente cuadro:

TÉRMINO MEDIO DE KILOMETRAJE DE LOCOMOTORAS

País	Año	Km.
Alemania	1907	45,400
Bélgica	1907	29,370
Francia	1908	35,500
Argentina	1908	43,600
Australia	1908	24,154
Chile	1912	51,828

Hay muchas máquinas que trabajan los 90 días en un trimestre, sin entrar a repararse a la maestranza.

El ex-Director, Dorner, observó al Gobierno estos hechos como la causa principal de la destrucción de las máquinas.

En su informe sobre adquisición de locomotoras y ensanche de maestranzas de fecha 30 de Septiembre de 1910 dice, (pág. 12):

«El trabajo que se impone en este ferrocarril al equipo motor es excesivo y aniquilador, y, por lo tanto, oneroso para los mismos intereses de la Empresa; y esto se viene produciendo desde 25 años atrás, sin que en ninguna época se haya podido contar con una dotación suficiente de locomotoras para hacer un servicio correcto y en buenas condiciones económicas.

Si comparamos ahora la dotación de locomotoras de este ferrocarril con otros europeos y americanos, llegamos a las mismas conclusiones anteriores, como lo demuestran los cuadros que acompaño.»

Pero para llegar a un recorrido normal, habría que aumentar en 20% el número de locomotoras que hoy es de

poco más de 500, o sea comprar 100 locomotoras más. Aparte de esta circunstancia, cada año aumenta el tráfico en un $10^{\circ}/_{\circ}$ y para satisfacer el mayor acarreo hay que comprar 50 locomotoras más. Se entregan líneas nuevas a la Red, y para éstas debe adquirirse también su respectivo equipo; y, por último, es necesario jubilar por viejo y por ser su aprovechamiento ruinoso, un $30^{\circ}/_{\circ}$ de las máquinas en servicio, o sea en todo, unas 300 locomotoras.

¿Cuánto importa esto? Un gasto inmediato de más de 25 millones de pesos.

¿Se hace esto? ¿Se hará esto? Nunca se ha hecho ni se hará con método, se compra un año y pasan después cuatro o cinco años sin adquirir nada. Por eso vienen estas graves dificultades en el transporte. Hoy son los madereros, mañana los transportes de animales, despues las cosechas, y así se vive.

Recursos para el ferrocarril

¿Habrá esperanzas de que el Congreso pueda dar al ferrocarril los recursos para satisfacer alguna vez estas necesidades? Y si los diera, ¿daría también los fondos necesarios para el ensanche de estaciones, doble vía y desvíos, que requieren su aprovechamiento, y para ensanche de las maestranzas y casa de máquinas? Porque hay que convenir que todo va encadenado en el ferrocarril.

¿Habrá posibilidad de mejorar las condiciones actuales de las carboneras? Los recursos para todas estas obras ¿se obtendrán de rentas generales de la Nación? ¿Se autorizará un empréstito para estas obras y adquisiciones? ¿Se autorizará un aumento de tarifas para servirlo?

Probablemente se discutirá mucho y se hará poco o nada, porque para todo esto se necesita de mucha energía y acción perseverante del Gobierno y no puede haberla con Ministerios que cambian cada tres meses.

La misma ley de reorganización del servicio es una prueba de ello. El Gobierno elaboró un proyecto y lo sometió al Congreso; éste elaboró otro; el Ministro señor Gandarillas y el Consejo Consultivo reformaron este último, la Comisión Parlamentaria de la Cámara de Diputados propuso un nuevo proyecto y por fin acaba de estudiarse por el Ministerio y por una Comisión Mixta de ambas Cámaras otro proyecto que ojalá fuera ya el definitivo. Entre tanto, llevamos ya cuatro años sin ley alguna que rija el servicio de los ferrocarriles y con [pocas esperanzas de tenerla.

El público y el Congreso se manifiestan hasta aquí completamente escépticos. Los ferrocarriles, dicen, son la escuela del derroche, el robo, el abuso. El célebre mote de El Diario Ilustrado: «La solución del problema financiero de los ferrocarriles no está en contraer empréstitos, ni en alzar tarifas, sino en una honrada y económica administración», suena aún en todos los oídos; y mientras no se quite de la Empresa este Sambenito, nadie parece dispuesto a entregarle dinero para mejorar sus actuales condiciones.

Economías en los gastos

El personal de la Empresa, se dice, es un ejército; sólo inspectores hay más de un centenar. Suprimiendo empleados habría economías para satisfacer muchas de estas necesidades. Y bien, los sueldos del personal importan \$ 9.000,000; suprimiendo un 25% del personal directivo que importa un millón de pesos, tendremos unos \$ 250,000, nos queda el personal de los trenes y estaciones, del carbón, de la contabilidad seccional, etc., cuyos sueldos suman \$ 8.000,000. ¿Habría aquí cómo reducir un 10°/o? Estoy seguro que ni un 5%. Basta considerar que este personal es reducido y gana unos sueldos miserables de modo que, cualquiera reorganización de él tendrá que traducirse en un aumento general de sueldos, idea que está ya en estudio y que muy pronto será una realidad.

Basta tener presente al respecto que hace poco el aumento de sueldo a los cambiadores dejó a estos con mayor renta que los jefes de estaciones de 5.ª clase, sus jefes inmediatos, y que los telegrafistas 3.ºs que requieren conocimientos especiales.

Hoy con un pequeño aumento acordado a los palanqueros, quedan estos con más sueldos que los ayudantes de tren y con sólo \$ 10 mensuales menos que los conductores 3. ros de quienes dependen.

Total: economías en el personal, no llegarán jamás a \$ 1.000,000 y el déficit anual sube de \$ 10.000,000.

La adquisición de materiales es señalada por el juicio público como otro de los factores de grandes robos. Pues bien, este servicio gasta al año de 30 a 32 millones de pesos; de ellos, 18 millones son de carbón, 4 millones de material de vía (rieles y accesorios), un millón 500 mil pesos de durmientes, y millón 800 mil pesos de maderas, dos millones de pesos de respuestos de coches y locomotoras, otros dos millones de fierro, acero, hilachas y aceite.

En total, no quedan más de dos a tres millones para materiales varios. En los primeros artículos las economías

en las compras son muy relativas, salvo en cuanto se aprovechen buenas oportunidades para las licitaciones. Son todos materiales muy conocidos y en que las fluctaciones del precio son poco sensibles. En el resto, cualquiera economía es insignificante: un 10, un 20 o un 30% no daría nunca más de \$ 600,000. ¿Quiere decir ésto que no deba vigilarse y controlarse estas compras? Nó; pero no hay duda que no está aquí la pérdida ni el problema del ferrocarril. Qué significaría en una inversión total de 30 millones de pesos una economía de 50% en la compra de faroles para los cuales el presupuesto consulta \$ 23,795, en marchamos que valen \$51,000, en quemadores que importan \$ 7,000, en remaches por \$ 11,000, etc. Habría en todos estos materiales surtidos que, como digo, no importan más de \$ 2.000,000 margen para economizar 600 mil pesos? ¿Y qué significaría esta economía para subvenir los déficits anuales y necesidades que han venido acumulándose y cuya satisfacción impondrá una inversión de más de 150 millones de pesos?

El robo o el fraude, si lo hubiera, no estaría en las compras, salvo de artículos menudos, sino en las recepciones, en las entregas y consumos, después de comprado el material, sobre todo del carbón, y en este terreno si que puede hacer una economía considerable mejorando el control de las entregas y la contabilidad de los consumos.

Exceso en los gastos

Se habla mucho del exceso de gastos en nuestros ferrocarriles. Es cierto que en los últimos siete años de 1906 a 1912 los gastos han más que duplicado (\$ 28.358,210 a \$ 75.511,399), pero no se toma en cuenta que los aca-

rreos han tenido un aumento extraordinario e inesperado (2.743,710 toneladas a 4.914,066 toneladas) que ha habido que atender con elementos en extremo deficientes: no se considera tampoco que el cambio ha sufrido un fuerte descenso (de 14.36d. a 101 d.) que recarga en igual proporción el precio de los materiales de consumo (\$28.000,000); que el mayor gasto es de una moneda muy inferior en valor; que el descenso del cambio y el aumento extraordinario de la actividad del país, posterior al terremoto, han hecho subir los jornales en forma tal que el jornal medio diario de \$ 1.58 pagado en los ferrocarriles en 1905, se elevó a \$4.02 en 1912 y el gasto de \$10.919,717correspondiente a 14,746 cperarios de 1905, alcanzó a \$ 26.507,626, por 18,075 operarios en 1912, de modo que con sólo un aumento de 25º/o en el número de jornaleros se alcanza a más de 150% en el gasto total en jornales. Por último no se considera tampoco, lo que para nadie es un misterio, que en cualquiera de los órdenes de la actividad industrial o particular, por estas y otras razones que todos conocemos, los gastos han duplicado desde 1905 a esta parte. (Debe observarse también que la entrada ha aumentado en los mismos años, de \$ 24.805,046 a \$ 65 millones 838.36, en gran parte debido al alza de tarifas por la baja del cambio).

Pero ¿acaso nuestras entradas y nuestros gastos personales no eran hace cinco años la mitad de lo que son hoy día? ¿Por qué los ferrocarriles deberían ser una excepción a esta regla?

¿En igualdad de moneda y de circunstancias nuestros ferrocarriles gastan un exceso en sueldos, jornales, materiales y gastos generales con relación a otros ferrocarriles? En este terreno convendría que el público hiciera sus observaciones.

Carbón

El asunto relativo al gasto de carbón viene siendo objeto de grave escándalo desde tiempo atrás y por lo mismo creo conveniente entrar en detalles que den una idea de este servicio

Se dice que el señor Huet afirmó que se robaba un 30 % del carbón adquirido o sea más o menos 150,000 toneladas al año. El robo de carbón por carros de que ha hablado un colaborador de *El Mercurio* venía a comprobar esta afirmación.

Con todo, es incuestionable que el ex-Director no ha podido hacer una afirmación semejante que, en él, constituiría una verdadera insensatez.

Lo que hay de efectivo y esto se ha afirmado en informes publicados en la prensa por verdaderas autoridades, como el Ingeniero don Eugenio Lahaye, que estudió especialmente este ramo en Europa y que en la actualidad efectúa ensayos prácticos de nuestro carbones en las locomotoras de los Ferrocarriles, es que probablemente excede de un $30^{\rm o}/_{\rm o}$ la cantidad de carbón que se pierde o no se aprovecha:

- 1.º Por defectos de la calidad del carbón;
- 2.º Por falta de competencia del personal de fogoneros;
- 3.º Por mal estado de las locomotoras y las incrustaciones producidas en los calderos por la mala calidad de las aguas que consumen; y
- 4.º Por pérdidas inevitables en carboneras abiertas y al intemperie: sustracciones, disminución del poder calorífico del carbón, etc.

El señor Lahaye clasifica la importancia de estas pérdidas en la siguiente forma:

Pérdida directa por exceso de ceniza y piedras	
en el carbón	17 %
Pérdida por la botadura de los fuegos en el ca-	
mino debido a mala calidad del mismo	2,5 »
Pérdida por arrastre por la chimenea de carbón	
fino y chispas	12,5 »
Pérdida por falta de pericia de los fogoneros	10 »
» por escape de gases a alta temperatura.	5 »
» por la mala calidad de las aguas	5 »
	52 %

El mismo agrega que como no siempre se juntan todas las circunstancias anotadas, las pérdidas reales podrían alcanzar a un 30%.

A nuestro juicio, este cálculo es teórico, pues si se suponen eliminadas todas estas causas, el consumo de carbón bajaría de $21\frac{1}{2}$ kilos por kilómetro recorrido, que resulta del consumo de 1911, a $16\frac{1}{2}$ kilos, cifra relativamente baja si se considera la calidad del carbón, el perfil de nuestras líneas y el peso del equipo.

La grave pérdida o fraude en el carbón sólo puede producirse en la recepción en Valparaíso y Concepción. El público afirma, en efecto, que un buque que según registro trae 3,000 toneladas, entrega 2,000 para la Empresa y 1,500 para particulares o sea 3,500, lo que acusa un fraude evidente. Se parte de la base de que el carbón se recibe a bordo y por el peso que indican los conocimientos del buque. Entre tanto lo que ocurre en el hecho es que, se-

gún los contratos, el precio del carbón se fija puesto a bordo; pero se recibe y se paga por el peso en tierra. Lo del registro del vapor no pasa, pues, de ser una fábula para pescar incautos. Hay sin duda pérdidas en la recepción, pero dependen, sobre todo, de las deficiencias en las instalaciones de la Empresa. En efecto, no todo el carbón se puede descargar por los muelles, ni pesar al recibirse, por falta de muelles y de romanas; ni tampoco recibirse en carboneras o en carros, por insuficiencia de estas v de los medios de transporte. Hay que recibir parte por playa y en rumas y, en este caso, sólo se calcula la cantidad entregada por el peso medio que arrojan las medidas o capachos en que se hace la descarga. Con todo, y salvo circunstancias excepcionales, lo que así se descarga no pasa de 20,000 toneladas al año o sea cerca de la décima parte de la que se recibe del extranjero.

Conviene al mismo tiempo advertir que la capacidad del puerto de Valparaíso no permite a la Empresa descargar más de 1500 toneladas diarias de carbón y esta es la causa principal que impide, no sólo hacer un control eficaz en la descarga y recepción, sino también aprovechar las situaciones favorables de fletes para hacer grandes adquisiciones de carbón en el extranjero, que no podrían descargarse en tiempo ni habría donde depositarlo por insuficiencia de las carboneras.

En cuanto al carbón nacional se recibe en Concepción en carros que se pesan en la estación de Chepe y que, además, traen su peso, anotado en la guía de carga correspondiente del ferrocarril de Arauco.

En el trayecto de Concepción o Valparaíso a la carbonera, estos carros están controlados, además de estarlo por las guías de carga, por una guía especial del servicio del carbón con la cual se persigue cualquier carro que ha ya quedado en el camino y se impide que pueda pasar a manos extrañas o a un desvío particular, como muchos afirman, sin que nadie hasta ahora haya citado un solo caso concreto. El mismo denunciante de «El Mercurio» no ha concurrido a la citación que le hizo el Jefe del Servicio del carbón para comprobar sus denuncias.

Por último, la entrega a los maquinistas se hace, a falta de dinamómetros o balanzas especiales, por tinas cuyo peso se fija por la Dirección General por el promedio que arrojan diez o veinte que se pesan de antemano.

Como se ve el control de la recepción y consumo del carbón adolece de defectos de consideración; pero para subsanarlos no basta mejorar el control, trabajo en que se ha avanzado mucho y se prosigue con todo empeño, sino que es necesario también construir instalaciones adecuadas para la descarga y recepción en Valparaíso y carboneras cerradas para su custodia. Se necesita adquirir romanas por lo menos para las carboneras principales y balanzas para las entregas a los maquinistas a fin de controlar la distribución y el consumo dentro de la Empresa.

De otro modo es posible que gran parte del carbón que sale de la estación de recepción a las carboneras de la línea se descargue o se robe en el camino sin que se pueda esto observar por el encargado de la carbonera receptora, lo que es inaceptable.

Podría hacerse sin duda economías cuantiosas en este ramo, pero para ello habría que imponer mayores exigencias en la calidad del carbón que se entrega, lo que afectaría a las minas del país y este, es un problema que se relaciona con el fomento de la producción nacional y en que la conveniencia económica de los ferrocarriles debe sacrificarse a la necesidad superior de obtener el desarrollo de nuestra industria carbonífera. Y he aquí otro de los puntos que demuestran que nuestros ferrocarriles son principalmente de fomento y que hay otras entradas evidentes que no se compulsan al determinar las pérdidas que arrojan los balances anuales.

Maestranzas

El ramo en que seguramente se gasta en exceso es en las Maestranzas como se demuestra en el siguiente cuadro que indica la distribución de los gastos generales de diversos ferrocarriles franceses comparados con los nuestros:

Cuadro comparativo de la distribución de los gastos de los ferrocarriles franceses y chilenos

GASTOS	Cía. du Nord	Cía. del Est	Cía. d'Orleans	Gía. Lyon-Meditr.	6ia. du Midi	En conjunto	CHILE
Administración central y gastos generales		10.27	11.87	10.82	14.11	11.06	2.88
Explotación	28.30	35.19	29.31	30	32.99	30.70	25.51
Material y tracción	42.93	37.09	41.12	36.90	34.85	38.81	56.42 (1
Vía y edificios	14.68	17.12	17.05	21.12	18.05	18.04	15.19
Varios,	3.82	0.33	0.65	1.16		1.39	

Nota.—El gran recargo de los gastos de material rodante y tracción, proviene del subido precio del carbón y de las reparaciones de equipo.

Y precisamente en el ramo de tracción y maestranza es donde con mayor fuerza obran las deficiencias de instalaciones y maquinarias y las influencias extrañas al ferrocarril. Ocupan éstas cerca de cinco mil operarios todos concientes, de independencia y casi todos inscritos en los registros electorales. No es extraño entonces que la política haya sentado sus reales en las maestranzas. ¿De aquí también la indisciplina y el escaso rendimiento de este personal, que pasa en constantes movimientos contra sus jefes, y precisamente contra aquellos que procuran poner órden en los talleres.

La impotencia del Estado es manifiesta en este ramo y urge una medida radical que ponga término a la situación existente.

En suma: la situación de los Ferrocarriles del Estado en explotación es de lo más difícil. La Empresa adolece de gravísimas deficiencias y el mal servicio de transportes gravita sobre la actividad particular e industrial del país con una fuerza extraordinaria.

La situación de hoy y la situación de ayer son más o menos iguales. El cambio de Directores no tiene otro resultado que hacer caer un hombre más en esa vorágine de la Dirección de los Ferrocarriles, a cuya dirección llegan nacionales o extranjeros llenos de méritos y de deseos de servir al país y salen al año o a los dos años jubilados, para siempre, envueltos en una inmensa atmósfera de desprestigio y aún comprometido hasta su concepto de hombres honrados.

Y es que en el fondo hay circunstancias independientes de los mejores esfuerzos del personal y de la Dirección Superior, que hacen imposible una mejoría del servicio sino abarcando todas las deficiencias que se notan, cuya satisfacción habría impuesto desembolsos reducidos si se las hubiera ido atendiendo de año en año; pero que, acumula-

das, imponen un gasto enorme que pesa como una montaña sobre el erario nacional.

No falta quienes piensen que bastaría adquirir muchas locomotoras y muchos carros para tener solucionado el problema de los acarreos; otros creen que la construcción de la doble vía mejoraría en el acto el servicio; y, por últitimo, hay quienes estiman que bastaría con habilitar uno o dos puertos más en la zona central para repartir la carga de las diversas zonas y disminuir las distancias en los acarreos; pero es indudable que cualquiera de estas medidas no traería sino un mejoramiento relativo y por poco tiempo.

La doble vía no disminuiría el excesivo trabajo que en la actualidad ejecuta el material, por el contrario, talvez lo aumentaría permitiendo un mejor aprovechamiento de éste; si se adquiriera gran número de locomotoras y carros estos no cabrían en la línea y los desvíos, ya que hoy día la 2.ª sección tiene más de 50 trenes diarios en servicio sobre una vía única y hay puntos en que se producen serias congestiones de trenes que no pueden avanzar por falta de líneas o de desvíos en las estaciones; por último, la construcción de los puertos de la zona central es una obra de gran aliento, que demorará aún algunos años y que no modificará sensiblemente la naturaleza especial de nuestros acarreos, dirigidos, más que a la exportación y al abastecimiento de la zona Norte, a llenar las necesidades de la zona central, en donde se encuentran el gruesc de la población y los principales centros de consumo.

Si bien es incuestionable que las obras de puerto tendrán una influencia importante en la solución del problema de los acarreos, no hay duda alguna tampoco que ellos no conseguirán mejorar la condición económica de la Em-

presa, consecuencia de otros factores que va he analizado. Precisa, en consecuencia, como necesidad imperiosa. buscar una solución a ambas cuestiones a la vez; y esta no es ni puede ser otra que dar desde luego satisfacción a las exigencias más urgentes de los ferrocarriles, cualesquiera que sean los sacrificios que esto demande. Hay ya para ello tres planes de trabajo, ejecutados por tres Directeres distintos, concordantes todos entre sí y de los cuales el último ha sido ya sometido a la consideración del Congreso Nacional. Es necesario que se estudie este plan, se elimine de él todo lo que se crea innecesario con la ejecución de otras obras, como las de puerto, por ejemplo; todo aquello que pueda parecer superfluo o que pueda postergarse sin mayores males posteriores; pero que al fin se apruebe algo o por lo menos se resuelva en definitiva si se dan o se deniegan las sumas solicitadas.

Todo esto sin perjuicio de que el Gobierno continúe adoptando todas las medidas que sea posible para controlar y mejorar el servicio; y prosiga con la mayor energía el proceso que hace a la administración de los ferrocarriles, confiado a personas de lo más honorable que tiene el país y a un celoso Inspector de oficinas fiscales, hasta establecer qué hay de verdad en el fondo de este cúmulo de cargos y observaciones, que se hace a la seriedad y corrección de procedimientos de la Empresa y a la competencia y honorabilidad de su personal.

* *

Las consideraciones anteriores me inducen a someter a la aprobación del VIII Congreso Científico las siguientes conclusiones:

CONCLUSIONES

El VIII Congreso Científico declara: que la reorganización administrativa y económica de los Ferrocarriles del Estado es uno de los problemas de mayor importancia para el país; y, sin perjuicio de que el Gobierno continúe las investigaciones destinadas a poner orden en este servicio, cree del caso solicitar del Congreso Nacional dé inmediata solución a las dos necesidades principales de la empresa, que son: una ley que defina su situación legal y los recursos que requiere para hacer sus gastos con economía y poder satisfacer en debida forma las exigencias del país en materia de transportes.

El Congreso estima que en la ley de reorganización del servicio deben tenerse presente las siguientes ideas principales:

- 1.º Dar a los ferrocarriles una organización legal, definitiva, casi autónoma y con carácter industrial.
- 2.º Eliminar su presupuesto del presupuesto general de la Nación y, como consecuencia, establecer que los ferrocarriles deberán costear sus gastos ordinarios con sus entradas. Si las tarifas son insuficiente para ello, habría que autorizar a la Dirección para elevarlas.
- 3.º Facilitar a la Empresa los recursos que necesita para sus gastos extraordinarios de renovación, ensanche de instalaciones y equipo por medio de un empréstito que sería servido con entradas de los mismos ferrocarriles.
- 4.º Fijar las tarifas a un tipo determinado en oro y pagar el personal en igual moneda; en todo caso, con relación a un tipo fijo.
 - 5.º Establecer un sistema de reclutamiento y régimen

de ascensos del personal, basado en la exigencia de títulos de competencia y de exámenes previos, a más de los méritos y años de servicios que se calificarían conforme a un escalafón.

- 6.º Siendo la disciplina del personal lo que más se ha resentido en los ferrocarriles en los últimos años, debería propenderse a someter éste a un régimen militar, ampliando los cuadros de los Batallones de Zapadores y Ferrocarrileros y dando preferencia al personal licenciado de estos cuerpos en los servicios ferroviarios.
- 7.º Si no fuera aceptada la idea de un empréstito para los ferrocarriles, debería darse a estos en un plazo de 5 años, los recursos que necesitan para obras, instalaciones y equipo, y
- 8.º Si nada de esto se pudiera realizar, habría que es tudiar desde luego la mejor fórmula para arrendar o vender los Ferrocarriles del Estado a una sociedad capaz de administrarlos y de dar satisfacción inmediata a sus necesidades principales.

Temuco, Febrero de 1913.

LUIS SCHMIDT.

