

Organización económica del Ferrocarril Trasandino

ANTECEDENTES

EL Ferrocarril Transandino Los Andes-Mendoza, única vía férrea que nos une con la República Argentina y que aproxima directamente los centros de más vitalidad, y el primer puerto de nuestro país, a las ricas Provincias de Cuyo, encierra una variedad tal de cuestiones trascendentales que hacen que esta vía internacional constituya una preocupación constante de los poderes públicos y de la opinión en ambos países. Así, desde la gestación de las obras por los Hermanos Clark hasta el momento, se vienen realizando estudios, polémicas y folletos, etc. sobre su trazado, organización y política ferroviaria.

Dado el objeto de este estudio, nos referiremos a las cuestiones relacionadas con la organización administrativa y económica del ferrocarril a partir desde el año 1923, en que fueron dictadas en ambos países las leyes que le dieron la actual constitución.

Con la experiencia de los primeros años de trabajo, dichas leyes tendieron a corregir los daños y defectos de que adolecía, y para ello se estableció la administración unificada de las secciones chilena y argentina del Ferrocarril, solución

que, prescindiendo de la definitiva, o sea, de la adquisición de los Transandinos por los Gobiernos, era la mejor.

El Transandino en su nueva organización y mediante los recursos otorgados por las leyes indicadas; pudo realizar importantes obras de seguridad y de defensa de la vía y la electrificación de la sección Río Blanco-Las Cuevas.

El hecho de que las Compañías propietarias del Transandino Chileno y Transandino Argentino fueran de nacionalidad inglesa, fijó en Londres la sede del Comité Unido y, desde dicho punto, los representantes de ambos Transandinos tuvieron en sus manos las altas líneas de su administración y la realización de tarifas, itinerarios, etc.

De igual manera, los Directorios de ambas Compañías se radicaron en la capital inglesa y se crearon los Consejos Locales residentes en Santiago y Buenos Aires, para los efectos de las relaciones entre las Compañías y los Gobiernos respectivos.

La acción de la Compañía extranjera se evidenció muy pronto con la designación, para nuestro pequeño y sencillo ferrocarril de Los Andes a la Cumbre, —de 70 kilómetros de largo,—de un Gerente General, Sub-Gerente, etc., con sueldos en libras esterlinas totalmente

desproporcionados y con la fijación de dicha moneda para los pagos de la mayoría del personal. De igual modo contrató un técnico para hacer los estudios de la electrificación, que culminaron con el llamado contrato de suministro de energía para la tracción del ferrocarril, que ha constituido desde la iniciación de estos servicios una carga irracional imposible de sostener.

En estas condiciones, y dirigida la Compañía desde el extranjero, se formó un exagerado esquema de personal superior e inferior, que ha gravitado hasta hace poco desproporcionadamente sobre las finanzas del ferrocarril.

El año 1927, a pedido del Gobierno, la Comisión presidida por el ingeniero señor Raúl Simon, emitió un interesante y minucioso informe en el cual se estudió ampliamente las condiciones de explotación del Ferrocarril. En parte, este estudio dice: «El Ferrocarril Transandino de Chile gasta en administración superior más de siete veces que lo que invierte en la misma categoría de administración cualquiera zona de la red sur de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, con un tráfico de ambos Transandinos igual a la décima parte del tráfico de una zona».

Basada en numerosas deducciones, la Comisión citada, llegó a la conclusión de que el Transandino Chileno debe ser anexado a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y el Transandino Argentino al Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico.

Años más adelante, el Gobierno de Chile adoptó una política bien definida, y así pudo obtenerse que la sede del Comité Unido se trasladara de Londres a Santiago y que su Directorio principal delegara en el Consejo Local de Santiago todas las atribuciones de administración del Ferrocarril,

El Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, respondiendo a esta medida, que significaba la ingerencia del Gobierno de Chile en el Transandino, adquirió la mayoría de las acciones de la Compañía del Transandino Argentino, tomando de esta manera el control total de la sección de Mendoza a la Frontera y la representación del Transandino Argentino en el Comité Unido. La acción de este Comité, en dos años de funcionamiento, puede decirse fué nula y llegó a hacerse imposible, por cuanto no fué dado aplicar ni siquiera el arbitraje para subsanar las diferencias de opiniones producidas en su seno. Esta situación culminó en Abril de 1932, en que el representante del Transandino Argentino, basado en la escasez de tráfico, en la falta de recursos para mantener los servicios y en el costo del personal del Comité Unido, que el Transandino Chileno había resuelto reducir al mínimo, resolvió paralizar los servicios del Ferrocarril Internacional, sin acuerdo alguno con el Transandino Chileno.

Negociaciones posteriores derivadas del *modus vivendi*, indicaron aceptar las resoluciones del Transandino Argentino, que significaron la suspensión del Convenio de Administración Unida por dos años, sin modificación de tarifas y con libertad ambas secciones del Transandino para contratar todos o parte de sus servicios con las empresas ferroviarias adyacentes.

Como consecuencia de esto, se derivó el contrato por el cual el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico ha absorbido, mediante un cánón mensual, toda la explotación del Transandino Argentino.

Refiriéndonos ahora al Transandino de Chile, puede decirse que el Consejo Local, una vez que obtuvo del Directorio de Londres la delegación de facultades, ha vigilado de cerca la explotación

del Ferrocarril y ha actuado en forma constante y decidida, según dejan constancias las actas de sus sesiones y las economías realizadas.

El cuadro a) adjunto detalla las reducciones del personal innecesario, que el año 1926 alcanzaba a 666 individuos, entre empleados y obreros, y en Octu-

extremar aún más las medidas de organización tendientes a obtener la eficiencia de sus servicios y a asegurar la estabilidad económica del Ferrocarril, aún para el caso de tráfico mínimo.

Fuera de estas razones, que aconsejan una organización simple y económica, debe tenerse presente la necesidad de

Cuadro a)

VARIACIONES DE LA PLANTA GENERAL DE EMPLEADOS Y OBREROS

	Personal en Octubre 1931	Personal rebajado en Octubre 1931	Planta propuesta 1933
Consejo Local.....	3	3	3
Administración y Contaduría.....	33	28	17
Almacenes.....	23	14	12
Abogado y Despachador Aduana.....	2	2	2
Oficina Santiago.....	5	5	4
Oficina Valparaíso.....	3	3	3
Vía y Obras.....	184	157	136
Tracción y Talleres.....	145	80	82
Tráfico.....	47	35	34
	445	327	294
Gastos totales al mes.....	\$ 175.898.—	\$ 126.551.—	\$ 101.876.—

bre de 1931 se reducía a 445 individuos, con un gasto mensual de \$ 175,898.— y que en la planta mínima, propuesta por el Administrador General para el año 1933, se reduce a un total de 294 empleados y obreros, con un gasto mensual de \$ 101.876.—

En los últimos tiempos, las cuestiones trascendentales de todo orden que han actuado en torno del Transandino, y la necesidad de mantener la permanencia de su tráfico, base del Tratado de Comercio en tramitación, han indicado al Consejo de Santiago la resolución de

fomentar el tráfico para asegurar las finalidades de orden político del Ferrocarril internacional, y para ello se impone hacer posible en el porvenir las reducciones de las tarifas, principalmente las de pasajeros y de diversos ítems de la carga. Asimismo, es de fundamental importancia dar vida propia al Ferrocarril, para evitar que el Gobierno de Chile, cuyas finanzas son bien angustiadas, tenga de nuevo que financiar los gastos del Transandino Chileno, como ha debido hacerlo en la paralización del servicio del año 1932, que otorgó a la

Compañía en préstamo la suma de un millón de pesos. También debe tenderse a hacer posible que el Ferrocarril tenga recursos para ayudar al pago de las obligaciones que debe servir anualmente el Gobierno de Chile con cargo al Transandino Chileno y que, prescindiendo de la atención del capital, alcanza aproximadamente a £ 40.000.

La responsabilidad que pesa sobre el Consejo Local de Santiago le ha indicado contemplar todas las soluciones posibles que permitan alcanzar la explotación de costo mínimo, llegando aún, si fuera indispensable para los fines indicados, a contratar con los Ferrocarriles del Estado la administración y explotación total del Transandino Chileno.

Con estos fines, el Consejo pidió al Administrador General la formación de un presupuesto de gastos mínimos, y los colegas del Consejo tuvieron a bien, en sesión de 9 de Diciembre de 1932, comisionar al infrascrito para estudiar, asesorado por el Administrador General, la forma más eficiente y económica.

Este informe es el resultado de los estudios verificados al efecto.

SOLUCIONES POSIBLES

Primera.—Considerar al Transandino Chileno como un ramal de los Ferrocarriles del Estado, contratando al efecto con la Empresa la ejecución de todos sus servicios administrativos y la explotación del Ferrocarril.

En el caso de que no fuera posible la solución amplia citada, contratar con la Empresa de los Ferrocarriles del Estado la ejecución de parte o todos los servicios técnicos del Transandino Chileno.

Ambas soluciones deberían tener como condición el mantenimiento de la Admi-

nistración Unida de los Transandinos Chileno y Argentino, contemplada en las Leyes y en los Convenios, en forma que no significara obstáculo alguno para la marcha de dicho Convenio una vez restablecida su vigencia.

Segunda.—Explotación autónoma del Transandino Chileno con el mínimo de gastos.

Primera solución: Contratar con la Empresa de los Ferrocarriles del Estado la explotación total del Ferrocarril Transandino Los Andes-Mendoza.

El programa trazado exigía que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado tomara a su cargo los servicios del Transandino Chileno, siempre que dicho acuerdo significara evidentes ventajas económicas y administrativas sobre la respectiva situación del Transandino como empresa independiente. Conocida la posibilidad de esta solución se fijarían las bases del Contrato con dicha Empresa.

La idea propuesta es realmente atractiva, ya que el Transandino Chileno constituye un corto ramal de 70 kilómetros de largo, anexo a la sección de Las Vegas a Los Andes de los Ferrocarriles del Estado, que es de vigorosa vitalidad.

Según esto, se anexaría a la Dirección General de la Empresa los servicios del Transandino Chileno de administración, contabilidad, almacenes, etc, y se considerarían las secciones de operación, tales como Vía y Obras, Tracción y Maestranzas, Tráfico y Movimiento, anexas a los servicios de igual orden de la línea principal de Las Vegas a Los Andes. Se tendería, de esta manera, a obtener economías en el personal superior del Transandino Chileno y aún, parecería lógico, conseguir fuertes ventajas de diverso orden en la concentración de los servicios

de operación de la línea internacional en la red ferroviaria adyacente.

Por lo demás, esta solución no constituye una novedad, desde que el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico ha tomado totalmente sobre sí los servicios del Trasandino Argentino, mediante el Contrato que hemos tenido a nuestra disposición.

La parte más halagadora de este Convenio consistiría en obtener que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado tomara sobre sí las obligaciones del Contrato Eléctrico que rige en el Trasandino y que significa, como ya se ha dicho, para la línea internacional un yugo férreo e irritante que gravita en su presupuesto, sólo por la imposición legal del contrato mismo. Un arreglo conveniente permitiría a los Ferrocarriles del Estado utilizar la energía eléctrica derivada de su propio Contrato con un costo aproximado de 11 centavos de 6 peniques por kilowatt y evitar el pago del elevado costo de la unidad de potencia, que en los casos de explotación mediana del Trasandino Chileno ha alcanzado hasta \$ 0.80 por kilowatt y aún más.

La conveniencia de contratar los servicios del Trasandino Chileno con la Empresa de los Ferrocarriles del Estado quedaría definida por el precio total del Contrato que se celebraría entre ambas entidades para la realización de todos los servicios del Trasandino Chileno, comparado con los gastos totales de administración y explotación mínimos que exigiría la marcha del Trasandino Chileno como empresa independiente.

Esta última estimación que ha sido hecha en la parte final del presente informe, se concreta en el presupuesto mínimo de gastos para el año 1933, correspondiente a una movilización posible y racional, fijada de acuerdo con las cir-

cunstancias especiales que caracterizan el intercambio en el presente año.

Realizadas las consultas y estudios del caso con el Director General de los Ferrocarriles del Estado, con diversos Jefes de la Empresa y considerando especialmente cada uno de los servicios, se han podido obtener las siguientes deducciones:

a) *Vía y Obras*.—Las características del Trasandino Chileno, línea de Montaña, de trocha de un metro, son muy especiales y totalmente diversas de las del ramal de Las Vegas a Los Andes. Así la longitud total de 70 kilómetros del Ferrocarril es formada por 23 kilómetros de línea de cremallera y 47 kilómetros en simple adherencia. La longitud de las curvas alcanza a 31 kilómetros; la gradiente máxima a 8% y el radio mínimo de las curvas en adherencia es de 100 metros y 200 en cremallera. El peso de los rieles es de 25 kilos por metro y de 27 en la cremallera.

Si se tiene ahora presente la considerable altura en que se encuentra el túnel de la cumbre,—3.205 metros, siendo la cota de Los Andes 835 sobre el nivel del mar,—el desarrollo de la línea en rasgos quitados en la inmensa cordillera y el desfavorable clima del invierno, debe comprenderse que se trata de una línea férrea de explotación muy difícil y anormal.

Este ferrocarril de montaña no tiene analogía alguna con el ramal de trocha ancha de Las Vegas a Los Andes y ello permite indicar la necesidad de ocupar en la línea del Trasandino personal especializado y elementos exclusivos.

El análisis del presupuesto de la Sección Vía y Obras, que se verá más adelante, permitirá apreciar que se ha llegado a un mínimo imposible de disminuir. El total del personal propuesto alcanza a 136 individuos, comprendidos en éstos

al Jefe, al personal administrativo, 9 cuadrillas corrientes, al de Telégrafos y Teléfonos, y el de la línea catenaria y equipo.

El personal total en trabajo, comprendiendo los 34 kilómetros con tracción a vapor de los Andes a Río Blanco y el resto con tracción eléctrica, significa la atención de 1.08 individuos por kilómetro. No es posible hacer una comparación aproximada de los gastos de vía del Trasandino Chileno con la red Norte del Ferrocarril Longitudinal, por las condiciones tan diferentes de situación y de longitud de zonas. El Longitudinal Norte ha tenido un personal por kilómetro muy variable, que alcanzó en los últimos años a 0.68 hombre por kilómetro; sus gastos en operarios, sueldos y administración alcanzaron en 1929 a \$ 1.215.— por kilómetro.

En el Trasandino Chileno los gastos totales mínimos, comprendiendo al Jefe y todo el personal de la Vía y Obras, alcanza a \$ 26.230.— mensuales, lo que equivale a \$ 4.500.— de sueldos y jornales anuales totales por kilómetro de vía.

El año 1930, los gastos totales de conservación de la vía y obras del 4.º distrito de la sección norte de los Ferrocarriles del Estado, alcanzaron por año aproximadamente a \$ 1.215.— por kilómetro. De éstos, \$ 650 corresponden a jornales.

Los gastos, sueldos y jornales de Vía y Obras del Trasandino Chileno suelen recargarse fuertemente en las épocas de invierno, en los trabajos para despejar la vía de los rodados de piedras y nieve y de los desastrosos efectos de los temporales sobre las líneas eléctricas.

(Continuará)