

# La situación de la Empresa de los FF. CC. del Estado a la luz de su última Memoria

**H**A aparecido recientemente la memoria que el Director General de la Empresa de los FF. CC. eleva al Gobierno dando cuenta de la marcha de los servicios respectivos, durante el año 1929.

En cifras escuetas, pero grandemente elocuentes, el Director General pone de manifiesto la alta eficiencia a que han llegado los servicios a su cargo.

Las entradas alcanzaron a \$ 277 864 238 en gastos a \$ 208 980 600, lo que da una utilidad líquida de \$ 68 883 638. De esta suma se deduce la cantidad de

\$ 20 571 538 que se le paga al Fisco como un interés del 3% sobre el capital de \$ 685 717 957 en que para este fin han sido avaluados los bienes de la Empresa.

Así la utilidad asciende a \$ 48 312 099.

En estas condiciones el déficit de arrastre que gravitaba sobre la Empresa hasta el año 1928, ha desaparecido totalmente, quedando en definitiva un superávit de \$ 25 870 644.

El cuadro que se anexa a continuación contiene los guarismos más importantes de la situación de la Empresa durante 1929, comparada con la de 1928.

RESULTADOS GENERALES DE LA EXPLOTACIÓN DE LAS REDES NORTE Y SUR EN EL AÑO 1929, COMPARADOS CON LOS DEL AÑO 1928

|   | Unidad | 1928          | 1929          |   | Diferencia  |
|---|--------|---------------|---------------|---|-------------|
| Longitud de la Vía .....                        | Klm    | 4 751,6       | 4 758,1       | + | 6,5         |
| Pasajeros transportados .....                   | N.º    | 15 888 870    | 15 324 797    | — | 564 073     |
| Pasajeros kilómetros .....                      | N.º    | 867 828 729   | 842 553 330   | — | 25 275 399  |
| Producto total pasajeros .....                  | \$     | 66 661 832    | 72 726 127    | + | 6 064 295   |
| Toneladas equipajes transporte .....            | N.º    | 58 065        | 59 827        | + | 1 762       |
| Toneladas kilómetros equipajes transporte ..... | N.º    | 13 467 159    | 14 452 828    | + | 985 669     |
| Producto total equipajes .....                  | \$     | 8 514 272     | 9 356 313     | + | 842 041     |
| Toneladas carga transportadas .....             | N.º    | 5 056 841     | 5 892 892     | + | 836 051     |
| Toneladas Kms. carga transportadas .....        | N.º    | 1 047 374 801 | 1 208 736 239 | + | 161 361 438 |
| Producto total de la carga .....                | \$     | 171 457 235   | 187 368 027   | + | 15 910 792  |
| Total unidades de tráfico .....                 | N.º    | 1 928 670 789 | 2 065 742 397 | + | 137 071 608 |
| Entradas totales .....                          | \$     | 251 074 799   | 277 864 238   | + | 26 789 439  |
| Gastos totales .....                            | \$     | 216 865 085   | 208 980 600   | — | 7 884 485   |
| Utilidad .....                                  | \$     | 34 209 714    | 68 883 638    | + | 34 673 924  |
| Coefficiente de explotación .....               | %      | 86,4          | 75,2          | — | 11,2        |
| Consumo de Carbón .....                         | Tns.   | 362 186       | 357 347       | — | 4 839       |
| Precio medio tonelad. .....                     | \$     | 62,20         | 61,15         | — | 1,05        |
| Consumo por un millón unidades de tráfico ..... | Ton    | 187           | 173           | — | 14          |
| Empleados y obreros .....                       | N.º    | 17,044        | 17,588        | + | 544         |
| Gastos en sueldos y jornales .....              | \$     | 71 313 160    | 67 604 208    | — | 3 708 954   |

El aumento de tráfico experimentado por el servicio durante el año 29 respecto del 28, es como sigue:

| Tráfico         | 1928          | 1929          | Diferencia   |
|-----------------|---------------|---------------|--------------|
| Pasajeros ..... | \$ 66 661 832 | \$ 72 726 127 | \$ 6 064 295 |
| Equipaje.....   | 8 514 272     | 9 356 313     | 842 041      |
| Carga .....     | 171 457 235   | 187 368 027   | 15 910 792   |

Tomando en cuenta otras entradas de la Empresa, los productos por unidad de tráfico, fueron de \$ 0,086 por pasajero Km. contra 0,077 \$ en 1928 de \$ 0,65 por T. Km. de equipaje contra 0,63 en 1928 y

de \$ 0,155 contra \$ 0,164 para la T Km de carga.

La reducción de los gastos se muestra a continuación:

|                             | 1928          | 1929          | Diferencia en 1929 |
|-----------------------------|---------------|---------------|--------------------|
| Sueldos.....                | \$ 21 362 377 | \$ 19 884 149 | — \$ 1 478 228     |
| Jornales .....              | 49 950 783    | 47 720 059    | — 2 230 724        |
| Materiales diversos .....   | 18 880 320    | 17 788 380    | — 1 091 940        |
| Combustibles.....           | 21 235 956    | 20 213 860    | — 1 022 096        |
| Energía eléctrica.....      | 3 723 118     | 3 801 794     | + 78 676           |
| Gastos financieros .....    | 28 522 847    | 21 499 038    | — 7 023 809        |
| Cuota de depreciación ..... | 30 900 592    | 33 370 917    | + 2 470 325        |
| Gastos varios.....          | 42 289 092    | 44 702 403    | + 2 413 311        |
| Total General .....         | 216 865 085   | 208 980 600   | — 7 884 485        |

Entra en seguida la Memoria a ocuparse detalladamente de cada Departamento de la Empresa, comenzando por el de Transportes.

En este Departamento se hace notar que a partir del 1.º de Noviembre de 1928 comenzó a regir una rebaja general de 10% en las tarifas de carga, equipajes y pasajeros de 1.ª clase. Esta reducción le ha dado más movimiento a la de primera clase.

Entre otros detalles de interés general

mencionaremos aquí la ampliación del servicio a domicilio de carga, equipajes y encomienda, la rebaja para el transporte de automóviles armados, la supresión del adicional para turismo, que lo paga directamente la Empresa al Fisco con sus propias entradas, la dotación de coches comedores a los trenes de largo recorrido, el establecimiento de buffets en los trenes que no llevan coches comedores, etc.

Nada dice la Memoria sobre instala-

ciones de calefacción en los coches de pasajeros, que le hacen una falta enorme durante la temporada de invierno.

Termina el Departamento de Transportes resumiendo la movilización detalladamente y anotando la existencia de equipo motor y rodante con que cuenta la Empresa, dato este último que a título de información general reproducimos a continuación: locomotoras 652 a vapor y 39 eléctricas, coches, furgones y autocarriles 890, wagones 9 730 entre las dos redes.

En el Departamento de la Vía se deja constancia de que la línea tendida alcanza a la fecha a 5 532 Kms. con 529 estaciones y que el gasto de conservación de la vía fué de \$ 20 112 997. Al mismo tiempo se desarrolla un vasto plan de obras nuevas, del que mencionaremos los rubros más importantes:

Construcción y refuerzo de 50 puentes en toda la red, paso inferior «La Polvareda», y variante Itahue a Camarico.

Construcción del galpón de Carbón en Barón, varias obras en la Casa de Máquinas de San Eugenio, iniciación de los trabajos y construcción de los talleres de coches y wagones en San Bernardo, reconstrucción del edificio principal y la cubierta de concreto armado de la estación de Talca, Casa de Máquinas y dos estanques de concreto armado en San Rosendo, en Concepción el Cuartel de Carabineros, un edificio para el Servicio Sanitario y otro para la bodega de equipajes, etc., etc.

El Departamento de Tracción y Maestranzas exhibe por su parte diversas cifras altamente halagadoras para la exportación.

Por ejemplo, el número de operarios en total de los servicios de tracción y de maestranzas fué el año 1929 de 4 743 con jornales de \$ 21 670 165 en tanto que en 1928 fué de 5 185 con un desembolso

de \$ 23 833 360, no obstante el incremento del tráfico. Esto es una disminución de 442 operarios y una reducción en los jornales de \$ 2 163 195.

Otro rubro muy interesante es el del consumo del carbón: en 1929 el kilometraje corrido por las locomotoras fué de 17 084 653 Kms. con un consumo de 273 033 Ts. al paso que en 1928 el kilometraje fué de 16 201 571 Kms con 279303 Ts. Tomando en cuenta el peso de las locomotoras estas cifras vienen a 0,101 Kgs. por tonelada kilómetro de peso bruto en 1928 y a 0,092 Kgs. en 1929.

En cuanto al lubricante el consumo de aceite para máquinas y locomotoras fué de 250 243 Kgs. en 1929 contra 257 691 Kgs. en 1928, o sea una economía de casi 3%. En los coches y wagones estas economías fueron considerables. Así el consumo de aceite e hilachas fué en 1929 de 101 657 Kgs. y 22 026 Kgs. en tanto que en 1928 fué de 177 705 Kgs. y 54 062 Kgs. respectivamente; cifras equivalentes a un 47,8% de economía en aceite respecto de 1928 y 59,3% en hilachas.

Por su parte el Departamento de Materiales y Almacenes tenía en stock el 31 de Diciembre de 1929 una existencia de materiales varios, rieles y durmientes de \$ 45 260 177 que representa una disminución total del stock de \$ 14 371 551 respecto del año anterior.

Esta cifra tan elevada, pone de manifiesto una administración acuciosa y de alta eficiencia en el manejo, almacenamiento y distribución de las materias implementos ferroviarios. De paso digamos que el consumo total de carbón fué en 1919 de 357 347 Tons. con un valor de \$ 21 854 200, esto es \$ 61.15 la tonelada.

\* \* \*

Tales son a grandes rasgos los puntos sobresalientes de la Memoria, que por

cierto le harían honor a cualquier ferrocarril particular y mucho más a una empresa del Estado.

Sin embargo hay algunos aspectos de la administración de la Empresa que merecen en esta hora floreciente de su gestión económica, un mayor interés y consideración. Nos referimos al problema de la habitación.

La Memoria habla de que se han construido varias casas para cambiadores y guarda vías en distintas estaciones con una inversión superior a \$ 110,000. Agrega que se construyeron seis casas para el personal de señalización en Quilpué, una casa para el Jefe del Paradero El Belloto, dos casas para cabo de Cuadrillas y una para cuadrilla. También se reconstruyó la casa del Jefe de Estación de Pelequén, destruída por el terremoto y se edificaron otras dos más para el personal y probablemente en otras estaciones se hayan construído dos o tres más, que no se detallan en la Memoria. Y nada más.

Inútil parece recordar aquí cómo el problema de la habitación viene siendo en el mundo entero después de la guerra, una de sus preocupaciones dominantes. En nuestro país no sólo se ha encarado el problema con la Ley 308, sino que en forma indirecta y a caso con más eficacia que nadie, ya que hay fondos como hacerlo, por todas las Cajas creadas, por las diversas leyes sociales. Y así hemos llegado a un momento que hace entrever el fin relativamente cercano del oprobioso conventillo que tanto daño le ha hecho y le sigue haciendo a la raza.

Pero en este movimiento general del país pro mejoramiento de la habitación no hemos visto a la Empresa de los FF. CC. ocupar el lugar de avanzada, ni mucho menos, que siempre había tenido en su política social.

En varias ocasiones la Dirección General de Sanidad se ha hecho eco de este vacío y la Empresa reconociendo el mal, ha debido aplazar su curación porque su situación económica no se lo permitía. Pero hoy, en que felizmente le brilla un sol esplendoroso sobre sus finanzas, sería el momento de encarar a fondo el problema, no como obra de beneficencia, sino como un buen negocio que reditúa ampliamente al capital invertido.

Al igual que los demás problemas del «welfare» el de la habitación inteligentemente resuelto, *paga*, como dirían los norteamericanos. Que podrá no serlo en dinero contante, conforme. Pero que un personal bien alojado, que toma un reposo completo después de una dura jornada ferroviaria, sirve mejor, produce más y conserva su salud, es incuestionable. Y eso es dinero.

Fuera de que hay muchas estaciones desamparadas en que parte del personal estaría feliz en pagar un módico arriendo por una casa confortable de la Empresa antes que seguir viviendo en las precarias condiciones del presente.

Todo ello sin mencionar el interés nacional en elevar el «standard» de vida del ciudadano, piedra angular de toda democracia.