

LOS FERROCARRILES DEL ESTADO EN 1900

I

RED CENTRAL

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado conserva en este año la longitud de líneas que tenía el año anterior, 1,469 kilómetros, con una dotación superior en 3 locomotoras i 4 coches e inferior en 31 carros.

El Director de Tracción indica en sus cuadros un término medio de equipaje en servicio activo como indica el cuadro siguiente:

Locomotoras de vía ancha.....	266	
Id. » angosta.....	11	277
Coches de vía ancha.....	295	
Id » angosta.....	17	312
Carros de vía ancha.....	4058	
Id » angosta.....	188	4246

El Director Jeneral fija en 266,364 i 3,989 los números respectivos para la trocha ancha, diferencia que se explica porque considera que los carros de equipaje forman parte del equipo de pasajeros, lo que sin duda no es así desde que están destinados a llevar la carga de gran velocidad, i no por cierto forman parte del equipo de coches porque corren en los trenes de pasajeros, desde que si ésto fuera así habría que considerar también como coches los carros para caballos que suelen unirse a los trenes ordinarios.

El movimiento del año ha sido el siguiente:

Pasajeros.....	6,565,254	con	238,952,572 P. K.
Carga.....	2,229,172 (1) T.	»	375,596,340 T. K.
TOTAL.....			614,548,912 U. K.

El producto i gasto por unidades kilométricas ha sido:

	Producto	Gasto
P. K.....	\$ 0.02305	\$ 0.02028
T. K.....	0.02192	0.02670

(1) Este dato en la memoria del Director Jeneral aparece con un error, que sin duda debe ser tipográfico.

El kilometraje medio recorrido por pasajeros i carga es respectivamente 36 i 168, igual el primero al del año anterior i superior en 10 el segundo.

El gasto por P. K. ha sido 0.00198 pesos, o sea un 11 por ciento mayor que en 1899, i el por T. K. un 4 por ciento.

Se consumieron 220,842 toneladas de carbon con un precio medio de 18.10 pesos superior en 63 centavos al del año anterior que fué de 17.47. El aumento es superior en un 15 por ciento al consumo de 1899, en el que llegó a 189,482 toneladas.

El kilometraje recorrido por las locomotoras fué de 12,292,499 contra 11,198,716 en 1899: el aumento corresponde a un 9.77 por ciento.

Los carros recorrieron 94,854,857 kilómetros, o sea 8.697,249 mas que en 1899, significando un aumento de 9.17 por ciento.

Los coches tuvieron un mayor kilometraje de 4.98 por ciento.

El carbon consumido por 100 kilómetros de locomotora en las tres secciones ha sido 24,100 i 188 kilogramos mayor en 1900 que en 1899, o sea un 5.6 por ciento en término medio: esta diferencia i el mayor precio aumentan en \$ 1.84 centavos el precio del carbon consumido en 100 kilómetros, valor que debe disminuirse en 0.30 pesos, por la economía hecha en lubricantes para tener la diferencia de precio en los materiales consumidos por 100 kilómetros de locomotora.

El precio total fué de \$ 30.80 en 1899 i 32.34 en 1900; un 5 por ciento mayor.

* * *

El aumento del tráfico de pasajeros i de carga, alcanzó a 22,230,795 P. K. i 38,056,298 T. K. correspondiendo a un 9.8 por ciento i un 11.3 por ciento respectivamente.

Considerando el total de unidades kilométricas el aumento es un 10.7 por ciento.

Con estos detalles puede formarse el siguiente cuadro sobre las relaciones que existen en los números que sobre el tráfico dan las memorias i estadísticas de 1899 i 1900:

Incremento del tráfico.....	10.7 %
Aumento del carbon consumido.....	15 "
Id. del K. de locomotoras.....	9.77 "
Id. del K. de coches.....	4.98 "
Id. del K. de carros.....	9.17 "
Id. del precio de los materiales por 100 K. locomotoras.....	5 "
Id. del gasto por P. K.....	11 "
Id. del gasto por T. K.....	4 "
Id. K. medio recorrido por pasajeros.....	0 "
Id. del K. medio recorrido por la T. de carga.	6.4 "
Id. del precio del carbon.....	3.6 "

La observacion de este cuadro llama primeramente la atencion a que el coeficiente de mayor consumo de carbon es superior en un 50 por ciento a los coeficientes que se relacionan con el tráfico i el movimiento del equipo.

Aceptando que las estadísticas sean verídicas, significaria esto un excesivo consumo de algo como 11,000 toneladas de carbon, que podrian explicarse por robos, por haber

adoptado en el año velocidades mayores en los trenes, por estar las locomotoras en mal estado, por no existir en el personal de maquinistas el mismo espíritu económico que en 1899 o por ser el combustible de inferior calidad: siendo en todo caso un fenómeno digno de estudio para el Director Jeneral i el Consejo de la Empresa.

Llama en segundo lugar la atencion el aumento considerable del precio de costo del P. K., superior en un 11 por ciento al de 1899 i de la T. K. en 4 por ciento.

No justifica esta diferencia el mayor precio del carbon porque este es solo un 3.6 por ciento i sabido es que en los gastos de explotacion no entra este factor por mas de $\frac{1}{2}$ del total, de modo que el aumento considerado deberia ser por esta causa solo un $0.2 \times 3.6 = 0.72$ por ciento. ¿A qué se debe el aumento, entónces, de un 11 por ciento en el costo del P. K. i de 4 por ciento en la T. K.?

Obra todavía a favor de una disminucion en el precio de la T. K. el aumento del kilometraje de la unidad de carga, pues el camino recorrido en 1899 fué de 158 kilómetros cuando en 1900 ha sido de 168, i es indudable que miéntras mayor es el camino recorrido menor es el precio por kilómetro andado, desde que en mayor número de unidades se reparten los gastos jenerales de administracion i conservacion como los de carga i descarga.

Es este tambien un fenómeno digno de estudio i que compete mui especialmente al Director Jeneral para deducir consecuencias que le permitan introducir innovaciones i mejorar los resultados financieros de la Empresa, que en 1900 son algo mas tristes que los de 1899.

Podria todavía agregarse algunas observaciones sobre el kilometraje de locomotoras i carros que aumenta casi en un 10 por ciento, conservándose la misma longitud de la línea, pero que en algo es justificado por el aumento del tráfico, por lo que no me estenderé al respecto; quedando tambien esta cuestion entre las que deberia analizar anualmente el Director Jeneral como llamado a vijilar e inspeccionar el servicio, como la lei lo determina.

* * *

Entrando a estudiar la cuestion del aprovechamiento del equipo, a raiz de las observaciones que hace el Director Jeneral en su Memoria i de los datos que presenta la estadística, principiaré por una observacion que me parece mui racional.

Como dicen que no hai sermon sin San Agustin, así tambien parece que no hai memoria de la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles del Estado sin lamentaciones sobre la escasez de equipo; quien haya leido una a una las memorias de ocho años atras se convencerá de la exactitud de mi observacion.

Miéntras tanto, ateniéndose a las declaraciones, no es de creer que, dada esta escasez tan escesiva que pintan los Directores, con el acumulamiento de la carga que en 8 años no han podido trasportar los ferrocarriles por falta de equipo, ¿no es de creer, digo, que las estaciones estuvieran atestadas de carga, que es al fin lo que vendria a suceder si en el año no pudiera acarrear la que reciben? Es el hecho que no se ve en las estaciones ese acumulamiento sucesivo desde 8 años atras, luego el equipo ha sido suficiente para el acarreo, luego las lamentaciones de los Directores en 8 años han sido algo como quejas de niños regalones.

He oído decir, pero no me consta, que las estaciones del sur están atestadas de madera o han estado atestadas; esto por cierto no mucho quiere decir porque el envío de maderas debe estar relacionado con el consumo i si la producción es excesiva naturalmente el sobrante en alguna parte debe estar almacenado i en ninguna mejor i más barata que en las estaciones de los ferrocarriles.

¡Ojalá que toda madera antes de ser llevada a la plaza de consumo estuviera diez años en una estación esperando carro! Tendríamos la madera seca en abundancia.

A propósito, voy a hacer una observación con la Memoria de 1897 en mano.

El Director de la Vía i Edificios dice: «ningún perjuicio de consideración sufrió la línea por las lluvias del invierno.» No hubo pues este año dificultades ni entorpecimiento para la marcha correcta de la explotación.

El siguiente cuadro da para ese año el movimiento general de carga i el especificado de maderas de la 3.^a Sección:

Meses	Carga total	Maderas de la 3. ^a S.
	T.	T. 6. ^a clase
Enero.....	160,530	10,769
Febrero.....	193,254	5,895
Marzo.....	216,839	4,153
Abril.....	192,623	6,174
Mayo.....	158,986	9,184
Junio.....	158,560	5,140
Julio.....	148,425	4,467
Agosto.....	152,977	3,875
Setiembre.....	136,102	4,806
Octubre.....	160,162	7,165
Noviembre.....	144,884	9,247
Diciembre.....	153,381	10,938

Como se ve, los meses fatigados son los de Febrero, Marzo i Abril con una carga media de 200,000 toneladas i los más descargados Julio, Agosto i Setiembre, justamente en los que menos madera se remite.

¿Hai equipo desocupado en estos últimos meses? Debe haberlo, aunque mucho esté en el hospital, i si aquel no se ocupa en el acarreo de este material debe ser porque los remitentes, como todo remitente, se resistirá a enviarlo en carro plano, el destinado a la remisión de maderas, en estos meses de continuas lluvias.

El problema que se presenta es pues poder entregar a los madereros del sur carros cerrados en esa época del año, los que siendo escasos, porque ellos tienen que servir al movimiento de las mercaderías de consumo en esta misma época, resulta que en realidad no hai equipo suficiente adecuado al servicio.

Se presenta entonces la cuestión de cómo facilitar el acarreo de maderas en el invierno en los carros planos i esto no se vé tan difícil porque no parece muy costoso cubrir la carga con techos provisorios ya sea de lona, de fierro galvanizado o de la misma madera que se acarrea: todo dependería de las facilidades que diera la Empresa.

*
*
*

Continuando con la cuestion del aprovechamiento del equipo debe llamarse seriamente la atencion a la base que toma la estadística para presentar el movimiento de carros.

La palabra carro si algo indica como espresion gramatical en lenguaje carrilano poco quiere decir, i es esta unidad la que la Memoria toma para indicar los resultados.

El carro vale por su capacidad i al decir las Memorias que en los ferrocarriles del Estado hai 4000 carros en servicio no espresa un dato de valor estadístico porque no indica su capacidad.

Por algunos detalles de la estadística puede llegar a deducirse este dato tan importante, pero lo natural es que aparezca como base fundamental para las deducciones sobre el servicio i aprovechamiento del equipo. Todavía, si esto presentara dificultades, es mas lójico tomar como base el número de ejes como acostumbran las estadísticas europeas i aun las arjentinas, siendo de desear que la Direccion de Contabilidad de nuestros ferrocarriles introdujera esta modificacion en los cuadros que presenta.

Relacionados con el tráfico i el movimiento del equipo de carga la explotacion del año 1900 da los siguientes resultados:

Nº de carros.....	3,990
Viajes hechos por los carros.....	309,439
Viajes en el año por carro.....	78
Carga conducida en el año.....	2.229,172 T.
Id. id. por carro.....	558.6 T. (1)
Carga conducida por viaje de carro.....	7.2 T.
Relacion de la capacidad de los carros con la carga conducida.....	66 %
Toneladas trasportadas por tren.....	94.9

Segun estos datos la capacidad media de los carros era 11 toneladas i la total 43,890.

*
*
*

La comparacion de los resultados del movimiento i aprovechamiento de los carros con los años anteriores permite hacer algunas observaciones de interes.

El año 95 fué el de mayor carga, 80,000 T. ménos que en 1900, i existia el mismo

(1) Este dato, que es el resultado de la division de las toneladas por el número de carros, me parece sospechoso.

Segun entiendo, en las 2.229,172 toneladas trasportadas estan comprendidas la carga del Ramal de Cabildo i el equipaje, i en los 3,990 carros no estan comprendidos los furgones i el equipo del Ramal de Cabildo, de modo que la operacion adolece de errores.

Tomando como base de operacion el número de carros que da la Memoria de la traccion se tendria como carga media conducida por carro 525 T.

equipo de carros i 32 locomotoras ménos, pero habia la circunstancia de que la capacidad de los carros fué mayor, 51,523 toneladas, o sea un 17%.

El tráfico de carga en 1895 fue de 330.809,826 T. K. i el de 1900 un 13½% superior a éste.

Como se vé, en este último año con un equipo un 17% menor en su capacidad i con una longitud mayor de la línea se ha podido sostener un tráfico superior en un 13½%; debido esto sin duda al mayor número de locomotoras, 32 o el 14% mas de las que habia en 1900.

I es curioso observar que en este último año el número de viajes por carro ha sido 78 cuando en 1900 fué de 97.

Esta diferencia es esplicable porque en 1895, el viaje medio de los carros fué de 225 Km. mientras que el último llegó a 305.

Buscar en las estadísticas las causas de estas tan considerables variaciones en el viaje medio de los carros es algo difícil, i si bien he tratado de coordinar los detalles relativos al movimiento del equipo, no he podido llegar a conclusiones que valga la pena mentar.

Solo he podido observar que entre el kilometraje de la carga i el de los carros existe una cierta relacion que conviene conocer.

El siguiente cuadro la da para varios años:

Años	Relacion $\frac{T. K.}{C. K.}$
1892.	4.17
1893.	4.04
1894.	4.06
1895.	3.84
1896.	3.78
1897.	3.47
1898.	3.61
1899.	3.92
1900.	3.97

En el año 1897 en que esta relacion se presenta mas baja, hubo 1,062 carros mas que en 1892 en que aparece mas alta, pero este aumento de equipo, que viene a ser un 36½ por ciento superior, corresponde a un aumento del tráfico de solo 18.505,302 T.K. o sea del 6⅓ por ciento de las 293.045,550 que hubo en 1892.

Con relacion a 1900 resulta que hubo en este año 1,273 carros mas que en 1892, o sea un 44 por ciento, i el aumento de tráfico fué de 82,555,790 T. K, o sea el 28 por ciento.

Por lo que se vé el coeficiente 4 como relacion entre el kilometraje de la carga i el del equipo es el que la práctica da como aceptable en nuestros ferrocarriles.

Continúo creyendo que el servicio anual de nuestro equipo debe ser mas forzado que en el de las naciones en que el interes corriente es mas bajo que el vijente entre nosotros; de manera que si en Alemania se hace recorrer 16,000 kilómetros por año a los carros no es exajerado fijar en 22,000 el camino anual que deben recorrer en Chile.

Con este dato un carro es capaz de sostener un tráfico de 88,000 T. K, de modo que para las 375.596,340 desarrolladas en 1900 serian suficientes.

$$\frac{375.596,340}{88,000} = 4,267 \text{ carros}$$

Para 1900 la Empresa ha tenido:

Carros de carga de vía ancha.	3,990
Id. de equipaje i correo de vía ancha.	68
Id. de vía angosta.	183
TOTAL	<u>4,246</u>

La Memoria da cuenta de que en el año se han destruido o desarmado 54 carros.

Esto hace ver que la Empresa ha tenido el equipo de carga suficiente para el servicio, el que sir. duda lo ha sido porque me parece que carga no ha quedado rezagada para 1901.

* *

La base que sienta para fijar el equipo de carga necesario para nuestros ferrocarriles puede ser aplicado al incremento del tráfico, para determinar el indispensable aumento anual de equipo.

Hasta 1896 el incremento del tráfico fué constante, pero en 1897 tuvo un retroceso de 43.300,000 T. K. para seguir de nuevo en un crecimiento anual.

Este ha sido progresivo i es de 10 millones en 1898, de 16 en 1899 i de 38 en 1900 i en término medio 21.000,000 T. K.

El aumento anual de equipo de carga debe ser entónces próximamente:

$$\frac{21.000,000}{88,000} = 240 \text{ carros.}$$

El Director Jeneral hace presente la necesidad de que el presupuesto consulte anualmente una suma de *un millon de pesos para la adquisicion i renovacion de equipo, que de ese modo sería mas fácil i llevadero para el Estado su posterior sostenimiento.*

Esta suma que fija el Director es verdaderamente exigua i no hai duda de que el Jefe de la administracion inmediata no ha hecho un estudio de la materia desde que propone esta cantidad para el doble objeto que indica.

Por el incremento solo del tráfico requieren anualmente nuestros ferrocarriles una inversion en aumento de su dotacion de equipo que puede fijarse por el siguiente presupuesto:

240 carros a 3,000 pesos	\$ 720,000
15 coches a 10,000 pesos.	150,000
15 locomotoras a 50,000 pesos.	750,000
TOTAL	<u>\$ 1.620,000</u>

Esto seria solo necesario para atender a las nuevas exigencias del tráfico debiendo destinarse otra suma a la conservacion de la dotacion presente.

¿Cuál será el coeficiente de amortizacion del equipo?

Me parece que no puede fijarse en mas de 25 años la duracion media de locomotoras, carros i coches i si esto fuera así habria que presupuestar anualmente un 4 por ciento del valor del equipo para renovacion, i siendo su estimacion, segun el balance de 31 de Diciembre de 1900, la suma de 18.000,000 de pesos, habria que destinar anualmente 720,000 pesos para este objeto.

Sumada esta cantidad con la anterior i agregando algo para los ferrocarriles del norte se puede fijar en 2.500,000 pesos la suma que anualmente deberia consultar el presupuesto para la renovacion e incremento del equipo solicitado por el desarrollo del tráfico.

* * *

El Director Jeneral dando cuenta de la pérdida considerable sufrida por los Ferrocarriles del Estado, ascendente a \$ 740,530.78 para la red central, considera como de carácter *exagerado de proteccion* las tarifas vijentes i pide *se busque compensaciones en una alza prudente i jeneral de los fletes i pasajes*.

Trascribe en seguida un extracto del acuerdo del Consejo Directivo tomado en sesion de 27 de Diciembre de 1899, que fija ocho clases de carga con tarifas diferenciales tales que a mil kilómetros reducen el valor tipo de las tarifas a la mitad.

La clase infima es de 0.8 centavos por T. K. i las restantes estan dadas agregando sucesivamente la série de números 0.4, 0.6, 0.8, 1.0, 1.2, 1.4, 1.6, hasta tener el máximo 7.8.

El término medio es 3.6, que al cambio de 18d corresponde a 6½ céntimos de franco.

Una Comision de Directores se ocupa de la nueva clasificacion i reglamento que debe someterse a la aprobacion suprema.

* * *

Segun los cuadros estadísticos el capitad de la Empresa ha sufrido una merma de 402,378 pesos 58 centavos en el año en cuestion.

Lo llamado «capital primitivo» ha tenido un aumento de 570,183 pesos 1 centav i el «capital acumulado» una disminucion de 972,561 pesos 59 centavos.

Esta baja del capital total ha tenido lugar algunas veces i en 1876 llegó a 3.400,000 pesos.

La disminucion del capital acumulado en 1900 está formada por la pérdida neta tenida en los ferrocarriles todos del Estado, i en la que entra la red central por 740,530 pesos 78 centavos.

El aumento del capital primitivo se obtiene por la siguiente operacion:

Entregado por Tesorería Fiscal en conformidad al decreto supremo núm. 664, M. de I. i O. P.	\$ 1.000,000.00
Recibido por lei núm. 1261.	71,548.01
	<hr/>
Total.	\$ 1.071,548.01

A descontar:

Cantidad que se habia abonado el año anterior....	500.000.00
Diferencia	\$ 571,548.01

A descontar:

Abono indebido por Maestranza de Calera en el año anterior.....	1,365.00
A capital primitivo.....	\$ 570,183.01

Las Memorias no esplican cómo se incorporan estos 570,183 pesos 1 centavo al capital.

Aparecen unos 235,000 pesos recibidos, mandados entregar por lei Núm. 1349 i destinados a equipo, de cuya suma 205,000 pesos son para la red central; pero esta última cantidad no puede entrar toda a capital, porque si bien la dotacion aumentó en 3 locomotoras i 4 coches, en cambio disminuyó en 31 carros.

Las obras nuevas, que figurarán sin duda en este capital, tienen este año un valor de 484,405 pesos 53 centavos.

Las existencias en dinero i materiales disminuyen en 125,123 pesos 8 centavos, cantidad en que me parece disminuye tambien el capital primitivo.

Los demas datos no dan luz para descubrir como se viene a formar aquella suma i conveniente seria que cada año lo explicara la contabilidad.

*
* * *

Por otra parte no se comprende porqué las pérdidas de un año vienen a disminuir el capital acumulado.

Las utilidades, en los años en que las ha habido i no han sido entregadas al Gobierno, fueron invertidas en obras nuevas i su valor cargado al capital indicado, de modo que en esta forma viene esta partida a señalar la suma con que ha contribuido la explotacion misma al incremento del valor del ferrocarril.

La pérdida en la explotacion estaria bien que disminuyera el capital si ella significara un menoscabo de las obras existentes, pero esto no es así.

Se habria comprendido, por ejemplo, que la contabilidad disminuyera el capital en el valor de las obras destruidas por los aluviones o en el del material perdido en siniestros, pero no pasa así con las pérdidas del ejercicio financiero.

Estas, si pesan en la formacion del capital de una sociedad particular no es así en una Empresa del Estado, mucho mas cuando la industria que sirve no es tomada como negocio sino como medio de dar desarrollo a la riqueza nacional.

Lo que necesita el pais saber de sus ferrocarriles es el monto que representan las inversiones, porque si bien hoy no siente la necesidad de hacerlos producir, contrariando las bases fundamentales de la Constitucion, mañana puede ser que, reinando la equidad, impere la tendencia de obtener con ellos el interes corriente de estos grandes negocios, i entónces es de necesidad conocer el valor real de las inversiones.

No creo conveniente, por esta razon, el que las pérdidas se salden con una operacion que oculta el verdadero valor de los Ferrocarriles del Estado.

*
* *

Durante el año 1900 sufrió la red central los perjuicios ocasionados por los grandes aguaceros de invierno.

El Longaví destruyó seis de las cepas centrales del puente provisional; el puente del Maule sufrió un socavamiento en el segundo machon del lado norte; el puente de Rabuco perdió uno de sus machones de albañilería; el puente del Lontué perdió dos tramos metálicos a causa de la caída de uno de sus machones; lo mismo aconteció en el puente sobre el rio Tinguiririca; el puente provisorio sobre el Mapocho, del ramal de Melipilla, quedó casi totalmente destruido.

La línea fué cortada numerosas veces en la proximidad de varios puentes i donde sigue el curso de los rios, habiendo sufrido el tráfico largas i constantes interrupciones.

Pasadas las lluvias i establecido el tráfico, se procedió a preparar la defensa de machones i estribos, reforzándolos por medio de zampeados i molos superpuestos, i con enrocados i molos las partes mas amagadas de la línea.

La Memoria de la Vía i Edificios, señala la necesidad de fijar el cauce de los rios en las proximidades de la línea para evitar tanto la destruccion de los terraplenes de acceso, cuanto que la corriente del agua tome de atravesio los machones i estribos, causa de la formacion de los grandes torbellinos que producen los socavamientos profundos.

A causa de haber tenido ocupado el personal en este trabajo extraordinario, no se ha podido atender a la renovacion de rieles i durmientes.

Estos últimos lo fueron en un total de 103,599, cuando prácticamente debian ser 320,364 durmientes; los rieles fueron cambiados en 20,447 metros.

*
* *

Las entradas de la red central han sido:

Productos del tráfico.....	\$ 13,826,532.96
Otras entradas.....	54,448.87
Varias.....	284,990.45
	<hr/>
Total.....	\$ 14,165,972.28

Los gastos fueron:

Gastos del tráfico.....	\$ 14,791,432.17
Varios.....	115,070.89
	<hr/>
Total.....	\$ 14,906,503.06

Queda una pérdida de \$ 740,538.78.

Comparadas con los resultados del año 1899 se ve un aumento de las entradas por valor de 762,728 pesos 47 centavos i otro en los gastos por 1,885,919 pesos 57 centavos, correspondiendo el primero a un 5.8 por ciento i el segundo a un 14.7 por ciento.

El aumento de los gastos tiene la siguiente distribucion:

Administracion.....	\$	83,851.30
Locomotoras.....		785,775.27
Carruajes.....		82,574.89
Carga.....		219,221.92
Estaciones.....		64,472.92
Maestranzas.....		4,253.36
Conservacion de la vía i edificios.		645,770.01
Total.....	\$	<u>1,885,919.57</u>

Habiendo sido el aumento del tráfico solo un 10.7 por ciento i el año 99 tan lluvioso como el 1900, es dato digno de estudio este aumento del 14.7 por ciento en los gastos, que no guarda relacion con aquél.

En la conservacion de la vía llega al 23 $\frac{1}{3}$ por ciento i en las locomotoras al 15 $\frac{1}{3}$ por ciento.

Conviene dejar constancia de que el aumento en las entradas se distribuye como sigue:

1. ^a Seccion.....	\$	45,711.28
2. ^a id.		465,704.70
3. ^a id.		251,312.49
	\$	<u>762,728.47</u>

La segunda Seccion contribuye con un 60 por ciento en el aumento.

El tráfico de pasajeros aumentó en 219,070 habiendo una disminucion de 5,982 en los de 1.^a clase: a los de 3.^a clase correspondió un aumento de 209,263.

En el movimiento de la carga los animales contribuyeron con un aumento de 89,000 toneladas i 210,000 pesos en los fletes.

Se nota un mayor movimiento en el carbon, en los forrajes, en las legumbres i frutas i es estacionario o mui escaso en los demas artículos.

El trigo ha disminuido en 2,200 toneladas i la cebada aumentó en 1,200.

Se nota en la leña 10,000 toneladas mas de carga.

II

FERROCARRILES DEL NORTE

Ferrocarril de Coquimbo. —La Memoria del administrador de este ferrocarril es rica en la esposicion que hace sobre las condiciones en que se encuentra la línea para la explotacion; pero es pobre tratándose de los datos jenerales que sirven para formar juicio sobre los resultados financieros del año.

Convendria que la Direccion Jeneral insinuara al administrador de esta Seccion de los Ferrocarriles del Estado la conveniencia de presentar las Memorias anuales en conformidad a una pauta que permitiera juzgar de los trabajos efectuados i de las medidas tomadas, de modo que un mismo procedimiento afectara a todas las esposiciones que se hacen sobre la marcha de estas vías de comunicacion.

La parte literaria de la Memoria se estiende largamente sobre los perjuicios sufridos en la línea por los aluviones de 1899 i 1900 i las consecuencias que han traído a la explotación; esplica el por qué de las medidas tomadas para llevar a cabo las reparaciones, señala los trabajos hechos con preferencia i entre los que descuella la variante del Olivo destinada a abandonar la línea siguiendo el río Hurtado, que ha sido completamente destruida por los aluviones.

“A fines de Abril, dice testualmente la Memoria, pudo pasar la locomotora por la línea provisoria, dándose principio al tráfico con las precauciones de su inestabilidad i mientras se afianzaba a la vez por medio de *lustre de cascajo acarreado sobre rieles* de un pozo formado para tal objeto en el río Hurtado.”

Esta variante acorta en $7\frac{1}{2}$ kilómetros la distancia de Ovalle a Coquimbo.

Por lo que se ve, durante los cuatro primeros meses del año estuvo interrumpido el tráfico en los últimos 14 kilómetros de la línea i sin conexión con la línea de Ovalle a Paloma.

Esto ha influido en los resultados financieros de la explotación.

Las entradas del tráfico con las del muelle i otras han llegado a 460,757 pesos 20 centavos contra 502,540 pesos 4 centavos de 1899.

Los gastos han sido 484,837 pesos 30 centavos contra 470,571 pesos 17 centavos que hubo en 1899.

De modo que en este año se vió una utilidad de 31,968 pesos 87 centavos i en 1900 una pérdida de 23,080 pesos 10 centavos.

La memoria de la Contabilidad Jeneral carga a este ferrocarril como pérdida en el año la suma de 204,040 pesos 19 centavos, agregando a la ya señalada la cantidad de 180,960 pesos 9 centavos invertida en efectuar la variante del Olivo i otra mas en la línea de Ovalle a La Paloma.

El tráfico fué:

287,967 pasajeros con.....	5.323,383 P. K.
108,698 T. carga.....	4.352,853 T. K.
	<hr/>
TOTAL.....	9.676,236 U. K.

El gasto medio por unidad kilométrica es 5.01 centavos, *el doble de lo que vale en la red central.*

Los principales artículos movilizados son:

Carbon de piedra.....	15,628 T.
Cebada.....	2,329
Coke.....	4,734
Ejes de cobre.....	2,999
Harina.....	5,505
Manganeso.....	13,453
Metales de cobre.....	7,719
Id. id. fierro.....	11,281

Maderas.....	6,163
Papas.....	3,397
Pasto.....	1,807

La Memoria no contiene ningun otro detalle de interes.

Ferrocarril de Huasco.— Ha tenido un tráfico de

30,174 pasajeros con.....	— P. K.
26,835 T. carga con.....	986,959 T. K.

El producto de este movimiento i otras entradas subieron a 99,085 pesos 65 centavos i los gastos a 93,336 pesos 77 centavos, quedando una utilidad de 5,748 pesos 88 centavos.

Hubo un aumento sobre el año anterior de 1,491 pasajeros i 7,421 toneladas de carga.

Con relacion a 1898 el tráfico de carga ha duplicado i se sigue haciendo con 2 locomotoras i 40 carros.

Se han consumido 558 toneladas de carbon con un valor de 12,325 pesos 60 centavos i materiales por valor de 1,828 pesos 3 centavos.

Ferrocarril de Chañaral.—La explotacion de este ferrocarril se ha dificultado a causa de fuertes lluvias que hubo en Julio i Agosto, que interrumpieron la comunicacion con el interior durante 57 dias i obligaron a invertir en reparaciones extraordinarias la suma de 11,281 pesos 89 centavos.

El movimiento ha sido:

Pasajeros.....	16,347	Pagando \$	16,359.05
Carga ..	39,911 T.	»	119,592.80
Trenes especiales de pasajeros.			385.00
			<hr/>
Producto del tráfico. ...			\$ 136,336.85

El kilometraje ha sido el siguiente:

Pasajeros.....	623,113 P. K.
Carga.....	226,059 T. K. (1)

El equipo en servicio consta de 3 locomotoras para el movimiento al interior i 2 para el local, 2 coches mistos con 8 asientos de 1.^a i 32 de 2.^a i 60 carros con una capacidad de S T. término medio.

Por lo que espresa la Memoria el equipo ha sido mui bien aprovechado, porque de subida ha llevado el 45½ por ciento de su capacidad i de bajada el 98.7 por ciento.

Este último detalle revela que hai escasez de equipo i da toda su importancia a las insinuaciones del administrador pidiendo su aumento.

A mas de las entradas del tráfico ha tenido este ferrocarril las entradas por destilacion i muelle, ascendiendo a un total de 219,057 pesos 5 centavos en todo

(1) Este dato me parece que no es verdadero, pero él aparece en los cuadros de la Memoria. Aunque en ella viene el kilometraje de la carga me ha sido imposible entenderlo.

Los gastos totales fueron 252,796 pesos 55 centavos quedando así una pérdida de 33,739 pesos 50 centavos.

El público consumió agua por un valor de 32,920 pesos 97 centavos habiendo costado este servicio la suma de 46,536 pesos 41 centavos.

La carga ha tenido un aumento de 1,783 T. i los pasajeros una disminucion de 4,031 con relacion al año anterior.

III

OBSERVACIONES JENERALES

La impresion que deja la lectura de la Memoria de los Ferrocarriles del Estado correspondiente a 1900 es que hai falta de unidad en su administracion.

Si bien existen cuatro secciones que tienen la direccion técnica de los ramos en que se divide la explotacion, resulta que en las líneas aisladas queda todo bajo la mano de un administrador, i en la red central aparecen discordancias en los datos dados por ellas mismas sobre detalles del servicio.

Por ejemplo, en materia de la clasificacion del equipo el Director de Traccion califica de equipo de carga a los furgones i el Director Jeneral siguiendo al de Explotacion los incluye entre el equipo de pasajeros, por lo que no dan estas secciones el mismo número de carros.

En materia de estadística, como se ha visto en la red central se forma como base el quintal métrico i en las líneas aisladas se lleva el detalle hasta los kilogramos.

Es interesante seguir al Director Jeneral en su disertacion sobre la falta de armonía i unidad que parece existir en la administracion de los Ferrocarriles del Estado, pero ya en otro orden de ideas.

Se queja desde luego de la organizacion del Consejo Directivo que no cree razonable; encuentra por de pronto que la disposicion por la que los cuatro jefes de seccion, subalternos de él, forman parte del Consejo basta solo mencionarla para comprender lo incorrecto de la lei.

Considera que la independencia e imparcialidad de criterio de esos miembros del Consejo pueden fallar, tratándose de asuntos del servicio dentro del Consejo mismo, sobreviniendo situaciones impropias e inacceptables dentro de una administracion *ordenada, armónica i disciplinada*.

Encuentra obstruidas las facultades del Director Jeneral en frente de las que la lei da a los directores de seccion, *quedando colocado en una situacion aislada i sin medios para ejercitar una tuision suficiente i eficaz*.

Para salvar este último inconveniente se crearon dos puestos de inspectores directamente dependientes de la Direccion Jeneral, cuya mision es informar a este jefe *de fuente segura*, que no estravien su criterio ni lo alejen de los propósitos de justicia.

Estas observaciones i declaraciones de la Memoria de la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles del Estado, no he podido ménos que celebrarlas porque vienen a corroborar mas i mas las ideas que al respecto en otras ocasiones he manifestado.

El Director Jeneral encuentra un vacío a su alrededor i un entorpecimiento enorme en el excesivo despacho que debe hacer por las innumerables comunicaciones i por las mil incidencias del servicio, todo lo que impide i retarda el despacho de los asuntos de alta administracion.

Pero reconoce tambien que en la misma situacion se encuentran los jefes de secciones.

No deja de ser curioso meditar en las enormes dificultades en que debe verse un administrador de una Empresa tan considerable como la de que se trata, traído de sorpresa de una oficina de hacienda, en frente de las incidencias del servicio i de las intrigas propias de una acumulacion tan grande de empleados, que solo puede descubrir por intermedio de dos inspectores, especie de policía secreta o de Júdas.

No hai duda de que para un jefe administrativo es un conflicto perenne una situacion semeiante, i tampoco la hai de que con la presencia de los cuatro subalternos técnicos en el Consejo Directivo habrá de ver deslucida su obra.

I esto acontecerá a toda persona que llegue de sorpresa a ocupar ese puesto i que no pueda dominar a los empleados superiores por un conocimiento de la industria que gobierna.

Seguro es que si el Director Jeneral con independencia de carácter i elevacion de miras entrara en investigaciones prolijas año a año en los resultados de la explotacion, dejando a los jefes de departamento cierta libertad de accion dentro de la esfera que le corresponde, no tendria lugar a manifestar sus quejas por el aislamiento en que se encuentra, ni tendria necesidad de policía secreta para llegar a determinaciones de buen criterio i de justicia.

Cuando se nota un vacío a nuestro alrededor tratamos todos de esplicarlo por causas ajenas a nuestras propias condiciones i las buscamos en donde mejor las podemos encontrar dejando libre nuestra persona.

Es esto lo que le pasa al Director Jeneral.

Una administracion de labor como es la de los ferrocarriles no es obra de un hombre, es obra de un conjunto armonizado por un espíritu de justicia i de equidad, por un espíritu que sea capaz de comprender la accion individual de los jefes inmediatos, que estudie en la experiencia los resultados de esa accion, que dé confianza en que ella será estimada.

Seguramente el actual Director Jeneral no se siente pisando ese terreno i por eso carga contra la lei, que en sustancia no tiene los inconvenientes tan graves que se señalan.

¿Se cree por un momento que un individuo que llega sorpresivamente a un puesto de tanta responsabilidad i trascendencia sin tener conocimientos previos, ya sean de la escuela o de la práctica, pueda dominar el ramo hasta imponerse a los jefes de departamento estableciendo en su persona la unidad i armonía que debe reinar?

¿Es esta la situacion que se pretenderia crear con una modificacion de la lei?

Seria torpe si no fuera ridículo, porque ya va pasando el tiempo aquel en que un nombramiento de gobierno imprime carácter.

¿No! El decaimiento en que se encuentra el país no permite mas entrar en conside-

raciones estériles i hai que abrir ancho campo a los buenos ideales de administracion i de progreso.

Hai que dar al hombre el valor que tiene i llamar las cosas por su nombre.

¿Por qué es perjudicial que los directores departamentales formen parte del Consejo Administrativo?

¿Por qué coartan la accion del Director Jeneral porque este jefe se encuentra de igual a igual en frente de sus subalternos?

No hai temor: domine el ramo el jefe superior i con seguridad no será desconocida su autoridad en el Consejo por los jefes inmediatos.

Recuerde que allí se encuentran tres consejeros llamados a trasmitir al Presidente de la República los incidentes del Consejo i que informarán a la primera autoridad sobre las causales de las desavenencias o dificultades que se presentaren, i que será aquella autoridad la suprema llamada a colocar las cosas en su verdadero terreno.

Por mas que se haga es imposible desentenderse de que la primera armonía que debe existir en la administracion de los ferrocarriles es la del Director Jeneral con el Presidente de la República, autoridad suprema para dirimir las dificultades superiores, i ante la que nada valen las relaciones buenas o malas de la Direccion Jeneral con los jefes de departamento, ni el aislamiento en que puede encontrarse el primero.

La unidad i armonía en la administracion de los ferrocarriles nace despues del mútuo consorcio en que deben vivir los inspectores técnicos de los servicios, mantenida por la superioridad del jefe.

I hai que convenir en que, cualquiera que sea la forma de organizacion de la direccion superior de una empresa como la de los Ferrocarriles del Estado, el Consejo Directivo tiene que estar compuesto de jente entendida conocedora del servicio.

Estos consejeros bien pueden ser técnicos ajenos a la administracion inmediata como formar parte de ella, i en un caso ser simples informantes i fiscalizadores i en otro asumir las responsabilidades de todo jénero.

Debe haber fiscalizadores en este caso i éste no puede ser otro que el Director Jeneral en el caso concreto de la organizacion de la administracion de los Ferrocarriles del Estado, i es este el papel que no han sabido o no han podido asumir la jeneralidad de los Directores Jenerales.

Entréguese la administracion a la accion activa de los jefes de Departamento i vijile e inspeccione el Director Jeneral. Tome nota de las medidas que se implantan, observe los resultados que dan en la práctica, dé a conocer a los subalternos inmediatos las observaciones que se haga por la inspeccion i vijile el cumplimiento de las leyes i decretos, de los reglamentos, de los acuerdos del Consejo, de sus propias disposiciones i deje que obren los acontecimientos.

Así habrá unidad i no impuesta por la tirantez de las facultades que da la lei al Director sino por la imposicion franca que da el juego natural i lójico de las instituciones cuando todo se somete al interes comun i a los beneficios que se espera del progreso positivo de los servicios que estan encomendados a uno o varios individuos.

Pensar en que podria llegarse a tener un Consejo técnico ajeno a la administracion inmediata de la Empresa no pasa de ser un mal pensamiento porque nada se corrije con

el sistema: los consejeros técnicos dominarán al Director Jeneral i mal que le pese quedará mui luego en aislamiento sino domina el ramo.

Este sistema, por otra parte, de crear empleos i fiscalizaciones sucesivas no tiene término i no dudo de que gran parte de los inmensos gastos que se hacen por la administración pública tienen su oríjen en esta tendencia desquiciadora.

Se quiere buen servicio: páguese bien i búsquese jente honrada i saldremos de la desgraciada plaga de los inspectores.

Santiago, Enero de 1902.

ENRIQUE VERGARA MONTT

