

# ANALES

DEL INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE

Calle San Martín N.º 352 - Casilla 487 - Teléf. 88841 - Santiago - Chile

## COMISIÓN DE REDACCIÓN:

Don Raúl Simón (Presidente de la Comisión),  
Don Carlos Alliende, don Enrique Palma R.,  
Don Marcos Orrego P., Don Carlos Krumm y  
don Walter Müller.

---

---

Año XXIX      ¶      Julio de 1929      ¶      Núm. 7

---

---

La Redacción

## La situación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado

**A**CABA de salir a luz la cuadragésima quinta Memoria del Director General de los Ferrocarriles del Estado correspondiente a 1928, en que da cuenta al Gobierno de su gestión administrativa al frente de esta importante reparación pública.

La lectura de este folleto, en que sólo hay espacio para las cifras escuetas, pone de manifiesto una fuerte reducción en los gastos de todo orden y un incremento importante en el tráfico. Así los resultados económicos del año 1928 se resumen en los guarismos siguientes:

Entradas totales.....	251.074.799,21
Gastos totales.....	216.865.085,09
Utilidad.....	34.209.714,12

De esta utilidad se ha deducido la contribución al Supremo Gobierno del 3% sobre el capital de \$ 681.679.318,19 asignado a la Empresa por inventario de 31 de Diciembre de 1927, o sean \$ 20.450.379,54, de tal manera que la utilidad neta alcanzó a \$ 13.759.334,58, y el coeficiente de explotación a 86,4%. Por su parte la Empresa ha cobrado al Fisco los pasajes y fletes que este utilice, consagrándose así prácticamente la antigua aspiración de dar autonomía financiera a la Empresa.

Entre los gastos se ha computado un aumento de \$ 7.436.521,77 sobre la cuota de \$ 23.464.070 acordada en 1927 a la depreciación aplicada a la vía, equipo, maqui-

narias etc., de tal manera que la cuota de depreciación asignada a 1928 es de \$ 30 millones 900.591.

Los sueldos y jornales pagados en 1928 representan una economía de \$ 16 165 000 respecto de los pagados en 1927, debido a la reducción de personal. De paso sea dicho que las reducciones de empleados a contar de 1927 suben a 6.722 empleados con \$ 24 465 000.

Sigue en seguida en importancia la reducción en los consumos de combustibles y de diversos materiales, con más de 14 millones. A este respecto es interesante notar que la reducción en el consumo de carbón respecto de 1927 es de 63.018 T., que a \$ 62,20 T. representa una economía de \$ 5.681 866, sin que haya disminuído la movilización; al contrario, en 1928 hubo un aumento de tráfico superior en 4,3% al de 1927.

La causa de esta economía debe buscarse en el uso del carboncillo obtenido por harneadura del carbón, en las locomotoras de maniobras. Para el caso se las ha provisto de parrillas especiales en forma de que puedan quemar normalmente el carboncillo.

Además se advierte una conservación más perfecta en las locomotoras, como corolario de una disciplina más severa.

Este capítulo moral de la administración ferroviaria ha alcanzado un robustecimiento general en el servicio, repercutiendo favorablemente en todas las actividades de la explotación.

Por ejemplo, una mejor conservación de las locomotoras ha reducido el número de las reparaciones anuales y esta reducción trae aparejada una disminución de personal.

Así en 1927, la Maestranza Central de San Bernardo reparó 20 locomotoras mensualmente, comenzando con 1092 operarios y terminando el año con 952. En 1928 se repararon en promedio 17 locomotoras con 790 operarios y ahora bastan 14 que se terminan con 750 operarios.

Es de advertir que todo el personal de la Maestranza trabaja a trato y su jornal medio general es de \$ 16,48.

La consecuencia final ha sido una reducción en los consumos específicos, que habla muy en alto de los ferrocarriles chilenos. La Memoria consigna la cifra de 128 gramos de carbón por tonelada-kilómetro gastados en 1927 y 101 gramos en 1928, y se presume que en el presente año la situación será aun mejor a juzgar por los resultados del primer semestre (85 gramos).

Respecto a la lubricación las cifras son aún más halagadoras: por 1 000 locomotoras kilómetros se consumieron en 1927 18,37 kgs. de aceite, en 1928, 14,99 kgs. y en el primer semestre de este año 13,93 Kgs.

A su vez el consumo de aceite por 1 000 ejes Kms. en coches y wagones fué de 660 grs. en 1927 y 340 en 1928.

Pero no todas son economías en cuanto al equipo: se han adquirido 20 coches metálicos de primera y 10 dormitorios, de la casa Linke Hoffmann, que llegarán al país a fines del año; 12 locomotoras tipo montaña de gran potencia, 3 locomotoras de cremallera, 200 bodegas de 30 T. y 300 rejas de 30 T.

A partir de mediados de 1928 la Empresa implantó el plazo de transporte para los carros completos que se movilizaban entre las estaciones de Barón y Puerto Montt. En caso de incumplimiento de dicho plazo, la Empresa paga una indemnización de

5% por cada día completo de atraso en la entrega de la carga. La Memoria deja constancia de que la Empresa hasta ahora ha dado cumplimiento riguroso a los plazos convenidos.

En cuanto a las tarifas se hace notar que las alzas sucesivas experimentadas por las tarifas de pasajeros no afectaron a la tercera clase, con la consecuencia de que el tráfico de pasajeros de primera y segunda clase fuera poco a poco desplazándose hacia la tercera clase: así en 1914 viajaba en tercera clase el 62% de los pasajeros, en 1920 el 65,7%, en 1925 el 81,12% y finalmente en 1928 el 87,7%. Desde el 1.º de Diciembre de 1928 se alzó en un 20% la tarifa de la tercera clase. Además recientemente se ha pedido por la Empresa al Gobierno la reducción en un 10% de la tarifa de primera: con estas medidas y otras como rebajas especiales en la primera clase de los trenes locales, rebajas en los abonos, etc., se espera alcanzar paulatinamente una mayor demanda para la primera clase.

Se nota una mejor utilización del equipo y a la vez una fuerte disminución de los accidentes del tráfico. Entre choques, descarrilamientos y accidentes varios se registraron en 1926, 3.134 accidentes, en 1927, 2.138 y en 1928 solamente 1.084.

El Departamento de la Vía ha seguido su obra de reconstrucción y refuerzo de puentes para adaptarlos al tráfico pesado, invirtiendo en este rubro durante 1928 \$ 3.560.177.

Entre las obras diversas se han efectuado la Variante de Itahue a Camarico, paso inferior del puente Iquique, etc. En edificios se construyó la casa de Máquinas N.º 2 de San Eugenio, la de San Bernardo, se inició la construcción de las techumbres en las estaciones de Talca, Temuco, Valdivia y Puerto Montt y la translación de numerosos galpones.

Aparte de estas obras autorizadas para 1928, por un total de \$ 11.393.956, en lo que va corrido del presente año se han decretado y pronto han de iniciarse los trabajos de las siguientes obras de gran importancia: talleres de coches y carros de San Bernardo por \$ 3.000.000, talleres de Barón por \$ 1.000.000, bodega de carga de Barón por \$ 1.200.000, bodega de carga de Alameda \$ 1.500.000, casa de máquinas de San Rosendo \$ 1.400.000, doble vía entre San Francisco y Rancagua \$ 3.000.000, transformación de la estación de Calera, \$ 2.500.000. Además una serie de edificios que suben de \$ 100.000 en las estaciones de San Antonio, La Unión, Puerto Montt, Concepción, etc.

Respecto de la enrielladura se está desarrollando un programa de renovación y mejoramiento que durará cinco años, con una inversión de \$ 8.000.000 por año. Consiste este programa en cambiar la actual enrielladura por otra de mayor peso. Así entre Talca y Puerto Montt se está colocando el riel tipo J de 50 Kgs. por metro. El riel que sale de este sector, tipos B y C de 40 Kgs. aproximadamente, va a sustituir al riel de 30 kilos en la zona sur. A su vez este se recorta, agujerea y se lleva a la Red Norte en reemplazo del riel de 20 y 25 kilos que se utiliza en la postación telegráfica o se vende.

Respecto del balasto se están colocando de 250 a 300 kms. anualmente de chancado, con un desembolso de 5 a 6 millones de pesos.

El refuerzo de puentes se sigue con un presupuesto de 8 a 10 millones por año hasta terminar toda la red.

Sería tarea demasiado extensa para una información como ésta, la de estudiar

uno por uno los diversos aspectos de la actual gestión administrativa de los Ferrocarriles del Estado.

Su característica es la simplificación de los servicios gracias a una centralización completa de todas las actividades y una política de severas economías. Todo ello dentro de un marco de saludable disciplina, imposible de alcanzar bajo los antiguos regímenes de Gobierno del país.

Al paso que va la Empresa pasará a ser no sólo una nueva fuente de recursos para el erario fiscal, sino un factor poderoso de progreso en la vida nacional.