

Organización económica del Ferrocarril Trasandino

(Continuación)

Segunda solución. Explotación autónoma del Ferrocarril Trasandino Chileno con mínimo de gastos.—Definida ya la imposibilidad práctica y las escasas ventajas de orden económico que presenta la solución de entregar a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado el total de los servicios del Trasandino Chileno, debe aceptarse la marcha autónoma de esta vía internacional, extremándose las medidas de organización y de reducción de sus gastos totales.

Para esto es necesario establecer la planta mínima de sus servicios y definir racionalmente las demás partidas de las inversiones que comprenden los ítem de materiales y gastos generales.

Con el fin de formar juicio en esta materia y para tratar de relacionar los gastos con las entradas, o sea con la movilización, es conveniente analizar años

anteriores de explotación del ferrocarril. Entre éstos es interesante pasar revista al año financiero Julio 1929 a Junio 1930, que fué un año en que el Ferrocarril Trasandino obtuvo utilidades que sobrepasaron de un millón y medio de pesos de 6d. y que entregó al Gobierno una importante suma para el servicio de las obligaciones del Estado relacionadas con el trasandino Chileno.

El total de las entradas de dicho año fué de \$ 5.867.840.— de 6d. ó sea \$ 11.735.680.— m/cte., y los gastos, sin comprender las cuotas de renovación, alcanzaron a \$ 3.947.720.— de 6d. ó sea \$ 7.895.440.— m/cte., y la utilidad alcanzó a \$ 1.920.120.— de 6d., o sea \$ 3.840.240.— m/cte. El total de sueldos y jornales invertidos en 1929/30 en los diversos servicios fué el siguiente:

Año 1929/30:	Número de empleados	Gasto anual \$ 6d.	Gasto mensual \$ 6d.
Administración.....	87	631.207.—	52.600.—
Vía y Obras	258	590.655.—	49.220.—
Tracción y Talleres.....	148	699.054.—	58.250.—
Tráfico y Movimiento.....	76	343.712.—	28.640.—
	<u>569</u>	<u>2.264.628.—</u>	<u>188.710.—</u>

o sea, sueldos y jornales al año \$ 4 millones 529 mil 256 m/cte. y al mes \$ 377 mil 400 m/cte.

El año 1932, paralizado el tráfico, pudo liquidarse mucho personal, simplificar los servicios y establecer una planta mínima de gastos, con sueldos rebajados, que se denomina Planta de Noviembre de 1932.

Los gastos de este mes en sueldos y jornales y el número de personal son los siguientes:

	Número de empleados	Gasto mensual m/cte.	Gasto anual m/cte.
Directorio Londres.....	3	4.667.—	56.004.—
Administración.....	42	30.710.—	368.520.—
Vía y Obras.....	136	26.231.—	314.772.—
Tracción y Talleres.....	82	30.881.—	370.572.—
Tráfico y Movimiento.....	34	14.052.—	168.624.—
	<u>297</u>	<u>106.541.—</u>	<u>1.278.492.—</u>

Comparando estos datos para cada mes resulta lo siguiente:

	Número total personal	Gastos \$ 6d.	Gastos m/cte.
Mes año 1929/30.....	569	188.710.—	377.400.—
Noviembre 1932.....	297	53.270.—	106.541.—

Veamos ahora los gastos de materiales en los diferentes departamentos. Para esto analizaremos el gasto en los últimos

años, que hemos obtenido distribuyendo en minuciosos análisis los diversos ítems de la contabilidad industrial.

Materiales en moneda de 6d.	Año 1929/30	1930/31	1931/32 (10 meses)
Vía y Obras.....	141.772.—	166.562.—	68.429.—
Limpieza Vías.....	46.754.—	100.933.—	46.000.—
Tracción y Talleres.....	219.345.—	239.510.—	99.000.—
Tráfico.....	85.116.—	89.199.—	37.532.—
	<u>492.987.—</u>	<u>596.204.—</u>	<u>250.971.—</u>
Combustible.....	192.165.—	211.771.—	106.132.—
Energía eléctrica, total precio, contrato sin rebaja.....	440.000.—	421.418.—	389.498.—

Para apreciar la influencia del tráfico en los gastos, anotamos los siguientes datos:

Tráfico:	Año 1929/30	1930/31	1931/31 (10 meses)
Pasajes (número).....	17.000	13.993	7.154
Carga (toneladas).....	26.000	12.882	5.763
Ganado (toneladas).....	21.000	10.318	89
Pasajero-kilómetro.....	1.190.000	978.516	500.780
Toneladas-kilómetro.....	3.290.000	1.694.000	401.410
<i>Trenes-kilómetro:</i>			
Pasajeros.....	20.435	18.485	13.592
Carga y servicios.....	34.029	26.492	17.298
Ganado.....	31.180	17.480	139
	<u>86.180</u>	<u>62.457</u>	<u>31.029</u>

Es de gran interés la observación de los gastos de materiales resultantes en los años indicados, que revelan la administración descuidada que actuó en los años próximos a 1930 y 1931.

Las unidades de tráfico, comparadas con las cifras de gastos, manifiestan la desproporción existente entre el año 1929/30 y el 1930/31. Los gastos totales del primero de los años indicados fueron sensiblemente iguales a los de 1930/31, a pesar de una movilización sensiblemente menor en 1.600.000 toneladas-kilómetros. De igual manera el número total de trenes kilómetros fué en 24.000 menor que el correspondiente al año 1930/31, ó sea en un 30% inferior.

El Consejo no actuó enérgicamente sobre los gastos de aquellos años, por cuanto sólo en dicha época adquirió todas las facultades de administración. Por lo demás, los errores de administración se hacían menos aparentes por la bondad de aquellos años de gran tráfico. Sin embargo, la experiencia de los años posteriores ha puesto en evidencia los excepcionales resultados económicos que se habrían obtenido si se hubiera aplicado el estricto criterio económico que rige hoy en el ferrocarril.

El año 1931/32, cambiado el personal superior y con mayor intervención del Consejo en las actividades del Trasandino, pudieron definirse las líneas generales de una administración eficiente. A fines de dicho año se produjo un desmejoramiento claro en el tráfico del Trasandino Chileno, debido al elevado impuesto al ganado argentino, a la situación económica de ambos países y a la lucha aduanera iniciada en aquella época. En este período quedó establecida la planta mínima, cuya implantación debió ser difícil por los sacrificios que significaba la reducción de personal y las rebajas de sueldos aplicadas.

El personal total del Trasandino Chileno quedó reducido a 297 empleados y operarios, limitándose los gastos por estos ítems a \$ 106.341.00 m/cte. al mes, ó sea \$ 1.278.00 m/cte. al año.

El número de trenes kilómetros de los 10 meses del año 1931/32 alcanzó a 31.629, ó sea, fué un 50% del correspondiente al año 1930/31.

PROYECTO DE PRESUPUESTO PARA 1933

El Consejo planteó a la Administración General el criterio de definir la

planta mínima del presente año, siguiendo la norma de adoptar la planta fijada en Noviembre de 1932. Aunque en aquella fecha el tráfico estaba prácticamente paralizado, se estimó posible con el personal consultado iniciar, una vez reabierto el tráfico, la explotación y mantenerla aún cuando la movilización tomara un incremento racional. Se ha calculado la posibilidad de aplicar dentro de los gastos fijados en el presupuesto establecido en Noviembre de 1932 y las condiciones de trabajo de los Talleres, también establecidas en aquella fecha, una movilización aproximada de unos 3.500 trenes kilómetros mensuales, o sea de 42.000 trenes kilómetros al año para el presente año.

A medida que el tráfico aumente y supere a estas cifras, se procedería cuidadosamente a actuar sobre el personal correspondiente a los gastos directos, en forma proporcional al incremento de dicho tráfico. Como regulador de la situación se tendría en todo momento a la vista la movilización y las entradas de cada mes.

El Administrador General ha presentado al Consejo el proyecto de presupuesto indicado, que se detalla en el siguiente cuadro, expresado en moneda corriente:

Sueldos y personal total	
(Noviembre 1932.....	\$ 1.278.492.00
Aumento por mayor costo de la vida y de trabajo	521.508.00
	<hr/>
	\$ 1.800.000.00
<i>Materiales Varios:</i>	
\$ 217.000.00 de bd. o sea	434.000.00
Energía eléctrica (sin rebaja).....	840.000.00
<i>Carbón:</i>	
2.200 tns. a \$ 130.00 m/c	286.000.00
Contribuciones.....	150.000.00

Leyes Sociales:

Accidentes trabajo, etc...	151.2000.00
Seguros contra incendios.	18.000.00
Luz y Fuerza Los Andes.	112.800.00
Gastos Oficina de Londres.	144.000.00
Gastos varios.....	240.000.00
Imprevistos.....	240.000.00

m/c \$ 4.416.000.00

o sean en moneda de 6 d. \$ 2.208.000.00

Análisis y deducciones.—Como ya se ha dicho, las ideas fundamentales que deben tenerse presente consistirían en fijar la planta del personal y los gastos en general proporcionales a una explotación normal mínima. Dicha planta consistiría en el esqueleto de la organización y no podría ser aumentada. Una vez que el tráfico aumentare o llegare a un valor definido, previa autorización especial, se permitiría el aumento del personal de los servicios correspondientes a los gastos directos. El personal ingresado con este motivo sería *a contrata*, por tiempo determinado y sin afectar al esqueleto de la planta mínima.

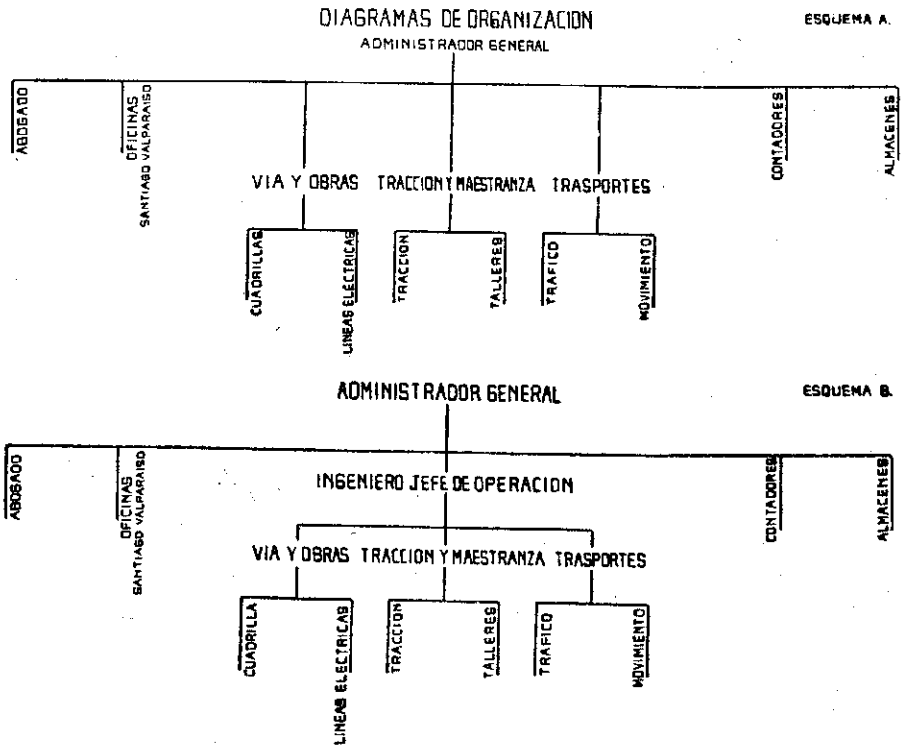
La planta presentada por el Administrador General, se consigna en detallados cuadros que indican el departamento, el número de empleados, los sueldos llamados básicos, las rebajas que llama provisorias y el importe mensual neto.

A nuestro juicio, y dada la situación del Trasandino Chileno, se impone adoptar la resolución definitiva que establecería que los sueldos actuales rebajados constituyan los sueldos básicos, y que sólo podrían ser aumentados, en una proporción que fijara el Consejo, sólo una vez que el tráfico y las entradas del ferrocarril se hayan incrementado en relaciones previamente definidas.

Esquema y organización.—El análisis de la distribución del personal, que fi-

gura en el presupuesto presentado por el Administrador General, permite dibujar el Esquema «A» de organización adjunta. Este diagrama pone de manifiesto que todos los servicios, tanto estáticos como los de operación, se hacen depender directamente del Administra-

Consideramos de verdadero interés aprovechar esta oportunidad para refundir en el Servicio de Operación los ramos técnicos de Vía y Obras, Tracción y Maestranzas, Tráfico y Movimiento, y colocarlos bajo la tuición o dependencia de un ingeniero especialista que sería



dor General. Esta disposición adolece, a nuestro juicio, de defectos que conviene subsanar, y que indican que la organización aceptada no responde a ninguno de los sistemas universalmente aplicados en las administraciones ferroviarias. En el caso especial del personal actual del Trasandino Chileno, existe el hecho de que la administración no dispone de ningún ingeniero en el servicio, lo que es extraño, dado el carácter esencialmente técnico de los diversos ramos ferroviarios.

el Jefe de Operación. Los demás servicios administrativos podrían quedar dependiendo directamente del Administrador General. Esta disposición se ha dibujado en el Esquema «B» de organización. Dicha organización permitiría al Administrador General aplicar sus actividades y energías al control general de los servicios y a la parte comercial, que es fundamental en este caso, y que consiste en fomentar y obtener tráfico, y en el estudio de las medidas para conseguirlo. El control de todos los servicios

que todos los servicios que estarían a su cargo serían más eficaces.

Para aplicar este Esquema, dentro de la organización actual y el régimen de sueldos vigentes, se presentan dificultades; pero como a nuestro juicio no se organiza sólo para el momento, se impone dejar establecidas las líneas generales de la organización futura definitiva.

En el Esquema se establecerían las y montos de los sueldos, que se aplicarían, una vez que fuera posible, y sin perjudicar, sin razón justificada, al personal actual.

El Ingeniero Jefe de Operación tendría la tuición de la Tracción y Maestranzas y quedarían especialmente a su cargo directo los servicios de Vía y Obras y de Tráfico y Movimiento. Sería así posible disponer en estos servicios de Sub-Jefes de segunda categoría.

Es necesario no olvidar que se trata de un ferrocarril de limitada importancia bajo el aspecto ferroviario, y que es preciso evitar los peligros que suelen tener los esquemas de organización, que muy a menudo se trazan para justificar la creación de puestos onerosos. El esquema debe ser sencillo y aplicado en forma que no signifique aumento sensible sobre la planta mínima.

En el caso del Transandino Chileno, llama la atención de que la Vía y Obras esté dirigida por un ayudante de ingeniero, quien, si bien es cierto, tiene condiciones de competencia práctica y de actividad, no puede disponer de los conocimientos técnicos especiales que el complejo servicio a sus órdenes requiere para su constante mejoramiento.

La planta superior futura de los servicios de operación, podría ser la siguiente:

	Sueldo anual
Un Ingeniero Jefe de Operación	\$ 30.000.00
Un Jefe de Tracción y Maestranza	24.000.00
Un ayudante de Vía y Obras	20.000.00
Un ayudante Tráfico y Movimiento	15.000.00
	\$ 89.000.00

En el caso de adoptarse la planta actual del servicio propuesta por el Administrador General, debería ser completada por los gastos que demandare un ingeniero para la sección Vía y Obras, con obligaciones de visitar periódicamente las líneas, informar sobre ellas y mantener el criterio técnico en ese departamento.

En la planta propuesta por el Administrador General no aparece bien justificado el puesto de Jefe de Movimiento con \$ 21.000.00, cuyas obligaciones, dado el escaso número de trenes, podrían ser desempeñadas por uno de los ayudantes, con mayor asignación.

El costo de la planta mínima propuesta es el siguiente:

	Sueldos rebajados
Ayudante de Vía y Obras. \$	16.000.00
Jefe de Tracción y Maestranza	30.000.00
Jefe de Movimiento	21.000.00
Ingeniero inspector (por agregar)	12.000.00
	\$ 79.000.00

Estas dos ideas conviene sean estudiadas detenidamente por el Consejo.

Sueldos en oro.—Los sueldos del Administrador General, del Contador y Jefe del Control, se consideran en el Trasdino Chileno estimados en libras esterlinas.

Consideramos que estas asignaciones en oro deben terminarse en definitiva, lo que, por lo demás, está ya resuelto por el Consejo.

Sueldos y jornales.—Hemos dicho que

la planta mínima presentada alcanza, contando el Directorio en Londres, a 297 empleados y obreros, con un gasto total mensual de \$ 106.542.00, o sea, \$ 1.278.492.00 m/cte. anuales. El Administrador General, previendo un aumento en el trabajo y en el mayor costo general de la vida, ha estimado conveniente aumentar esta partida en 521 mil 508 pesos, o sea, en un 41 %.

(Continuará).