

19 de Mayo de 1913

Ferrocarriles.

Lo que dicen las estadísticas.

Mucho se ha hablado últimamente de la desorganizacón de los ferrocarriles.

Las causas de ella las ha fijaod con precisión el Sr. Santa María, en un folleto tirulado "Estadística de los F.F.C.C. del Estado ", uge tiene por objeto poner de manifiesto cómo deben llevarse las estadísticas de acuerdo con los principios establecidos en los Congresos de Ferrocarriles.

Efectivamente, en el Congreso celebrado en Berna en 1910, se indicó como una medida de lo más importante la organización de la estadística, que es lo único que puede dar una idea exacta de las ganancias o pérdidas que dejan los diferentes ramos del servicio y las deficiencias de este.

Debido a la verdadera anarquía que reina en esta materia en la Empresa, no se han determinado de una manera clara las causas del déficit para buscarles el remedio oportuno.

Para ver el resultado de este desórden, basta observar el coeficiente de explotación o sea la relación que existe entre las entradas brutas y los gastos de explotación de nuestra Empresa, y comparar compararla con este mismo coeficiente en las de otros países.

En dichos países, según el Congreso de Berna, este coeficiente fluctúa entre 50 y 75 por ciento para las redes explotadas por empresas particulares y entre 60 y 85 por ciento para las explotadas por los mismos estados.

Estadística de la Situación
Pontificia Universidad Católica de Chile

En nuestros ferrocarriles ha subido a ~~cienta~~ 165 % algunos años.

Esta enorme diferencia debía haberllamado la atención de los encargados de la dirección de la Empresa.

Los gastos de explotación se dividen en las partidas siguientes, correspondiénd a cada una de ellas el tanto por ciento que se expresa:

- Administración, 2%
- Explotación, 29 %
- Tracción, conservación, equipo y Maestranza, 36,5 %.
- Maestranza, conservación, vía y edificios, 23,5 %
- Diversos, 9%

Estos datos corresponden a líneas similares extranjeras.

Veamos ahora qué proporción corresponde a la nuestra.

Según la estadística de 1909 por ejemplo, el producto del tráfico en la red central fué de \$ 44.887.140,91 y los gastos totales ascendieron a \$ 56.095.707,38 , o sea el coeficiente de explotación para ese año fué de 124,5 %.

Durante el mismo año los gastos en los diversos servicios se repartieron como sigue:

- Administración, 1.558.151,45; 3 %
- Explotación, 13.475.801; 25% %
- Tracción, conservación de equipo y Maestranza, 31.655.839; 58 %
- Conservación de vías y edificios, 8.815.389; 12 %
- Gastos diversos, 590.525; 1%

Como se ve, los gastos de administración y explotación son sensiblemente iguales a los extranjeros.

Los de conservación de vías y edificios son superiores en otros países debido a que la mayoría de las líneas son de doble vía y en

nuestro país el noventa por ciento es de vía simple.

Además las necesidades de conservación de la vía son superiores también en Europa porque el tráfico más intenso así lo exige.

Llama la atención que las partidas de "Tracción y conservación de equipo y Maestranza", alcanza en Chile a un cincuenta y ocho por ciento de los gastos totales, al paso que en Europa sólo llega al treinta y seis por ciento.

¿ De dónde proviene esta enorme diferencia que arruina nuestros ferrocarriles ?

¿ Qué factor aumenta así los gastos ? A estas preguntas trataremos de responder próximamente.

J.P.

21 de Mayo de 1913.

Ferrocarriles.

Causas que influyen en el déficit.

Ayer hemos hecho notar que el tanto por ciento que corresponde en nuestros ferrocarriles a los servicios de tracción y conservación de equipos y maestranzas, alcanza al 58 % de los gastos totales de la Empresa, mientras que en los países Europeos este tanto por ciento es sólo de 36,5 por ciento. Estos mayores gastos hay que atribuirlos en Chile, al carácter muy accidentado de las líneas férreas, al alto precio del carbón, a deficiencias en las maestranzas y al mal estado de las locomotoras.

Es sabido que el consumo del combustible en la cuesta del Tabón es ocho veces superior al que se gastaría, con igual velocidad, en terreno plano.

Agrava todavía más el gasto, el servicio de locomotoras auxiliares que ayudan al convoy en la subida, por ser por ser inacesuadas y encontrarse en mal estado.

Respecto a la cuestión del combustible debemos reconocer que el mayor gasto en este ramo depende en gran parte de un factor inevitable: el alto precio del carbón.

En efecto, según la estadística publicada en 1909 por la Empresa, el consumo de carbón ascendió ese año a 460.646 toneladas, o sea, a un total de \$ 13.510.538.

Este valor corresponde a un 78,5 % de los gastos de tracción que, en empresas similares extranjeras llega solamente al 27 %.

El precio medio del carbón en Europa y en los Estados Unidos es de once pesos, y en Chile, tanto el nacional como el extranjero es de veintinueve pesos treinta y tres centavos tonelada.

Si a nuestro consumo aplicáramos el precio de combustible en Europa esta partida llegaría únicamente a \$ 5.067.100, o sea a un 29 % sobre los gastos totales de tracción; tanto por ciento que se acerca mucho al obtenido en empresas similares europeas (27 por ciento).

El subido precio del carbón, es pues, uno de los factores principales de los gastos de nuestra empresa.

Y al tratar de esta partida, tómesese en cuenta que no entramos a ana-

lizar la falta de control en la recepción y entrega del combustible, la difícil fiscalización del consumo y el considerable gasto en que se incurre por el mal estado de las locomotoras, deterioradas por el uso y la mala calidad del agua que alimenta sus calderas.

En cuanto a las deficiencias de las maestranzas que se relaciona con la partida "Conservación del equipo y Maestranzas", cuyo coeficiente alcanza al 26 % de los gastos totales, es de extrañar que en Chile donde la obra de mano es relativamente barata, llegue a esta proporción.

Puede atribuirse en parte este exceso, a que las reparaciones se hacen, por lo general, tardíamente, cuando el material está ya casi destruido.

Otra causa que influye en esta verdadera fuente de pérdidas, es el mal estado de las locomotoras por los motivos a que hemos aludido y cuyas reparaciones en muchos casos son costosas por el tipo de dichas máquinas.

En el servicio de maestranzas es, talvez, donde más se hace sentir la desmoralización del personal, que recibe un jornal proporcionado al tiempo y no al trabajo que ejecuta.

En lo que se refiere a la partida de gastos varios, no es extraño el menor gasto nuestro (uno por ciento) en vez de ~~xx~~ 9 % como en Europa) puesto que en el extranjero se incluyen en ella los pagos de jubilaciones, asistencia médica, salarios pagados en enfermedades, impuestos, etc. que en Chile son casi desconocidos.

Resumiendo, tenemos que las causas que ocasionan mayor gasto a la Empresa se deben, como ya lo hemos dicho, a lo accidentado de la vía, al fuerte precio de carbón y a las deficiencias del material y de las maestranzas.

Fuera de esta causa, existe otra, propia de nuestros ferrocarriles y que no admite, por lo tanto, comparación alguna; ella es la congestión o saturación de la línea.

Debemos, sin embargo, hacer notar que todas estas causas sufren variaciones, debido a las condiciones especiales de las diversas secciones de la red.

La proporción que a estas corresponde, merece especial estudio.