

Informe sobre la Red Central Norte pasado al Ministerio de Ferrocarriles

POR

JAVIER GANDARILLAS M.

Antecedentes de la Red Norte

FERROCARRIL LONGITUDINAL DEL SINDICATO HOWARD

(Conclusión)

323 EMPLEADOS A JORNAL

4 Porteros inspección.....	\$	1 000 00
55 Guardas.....		1 200 00
45 Guarda-agujas		1 200 00
120 Palanqueros		1 318 20
20 Jornaleros		1 200 00
13 Palanqueros		1 200 00
26 Cambiadores.....		1 200 00
23 Jornaleros		1 080 00
15 Guardas.....		960 00

TARIFAS

Las últimas tarifas aprobadas por decreto de 31 de Marzo de 1916, con un decreto complementario de fecha 8 de Julio del mismo año, han sido fijadas en moneda nacional de oro, y durante el año 17 y lo que va transcurrido del 18, se han aplicado con un recargo de 70%, lo que ha venido a agravar excesivamente los fletes.

Como consecuencia de esto, existen reclamos de los mineros de Atacama que piden al Gobierno que proteja los intereses de la minería rebajando los fletes.

Como hemos visto anteriormente, es la falta de transportes, principalmente, lo que impide a las fundiciones desarrollar la compra de minerales, en los centros alejados de sus establecimientos; así, por ejemplo, el transporte de un carro de minerales de Combarbalá a Chagres, demora de 25 a 30 días. Esto no sólo origina una pérdida de intereses sobre el capital invertido en la compra de minerales, sino que, expone a los industriales a correr mayores riesgos en la venta del producto exportable.

En la visita que el infrascrito tuvo oportunidad de practicar en los centros mineros del Norte, los industriales manifestaron constantemente las necesidades de contar con mayor regularidad en el despacho de la carga.

Una rebaja de la tarifa actual, sin renovación del equipo, no daría ninguna ventaja positiva a los industriales, y vendría solamente a aumentar el déficit de la Empresa.

En la actualidad, el Jefe del Departamento de Tracción no cuenta para hacer el servicio de la vía Longitudinal, sino con 27 locomotoras, de las cuales 12 provienen del arrendamiento al Longitudinal Norte. Si se descuentan 7 que están en reparación y 4 esperando reparación, se comprende fácilmente, que no puede hacerse ningún servicio digno de este nombre.

En estas condiciones, no puede proponerse ningún plan de rebaja de tarifas, porque el problema urgente por resolver es de otra naturaleza.

Cuando se haya dotado a la Red Norte de los elementos que faltan, habrá llegado el momento de hacer un estudio crítico de la tarifa vigente.

Una observación me merece, sin embargo, la opinión que sustenta el Administrador en su Memoria del año 1917, respecto de la clasificación de los minerales por ley adoptada en la tarifa. Este funcionario dice:

«La casi totalidad de los transportes se refiere a metales con leyes inferiores a 6%. Es indudable que hay en este fenómeno un abuso difícil de explicar, si no se cambia la clasificación vigente. La fórmula más aceptable, la de establecer solamente la clasificación por minerales de cobre ensacada y minerales de cobre a granel, y fijar para los primeros la tarifa más alta vigente, y, para los últimos, la tarifa media; dejando subsistentes para los ferruginosos y fundentes, la tarifa mínima».

Esta crítica del Administrador puede estar fundada en el mayor o menor esfuerzo de control, que la remisión de ésta pueda exigir. El objeto de la tarifa es proteger al minero y éste fué el origen del decreto de 8 de Julio de 1916, antes citado.

Si la sanción que establece la T. A. N.º 12, no es suficiente, debe cambiar, se por otra más severa. En cuanto a la dificultad de ejercitar este control, es absolutamente necesario vencerla, para procurar el objeto que se persigue.

Los jefes de Estación, donde se encuentran los establecimientos de fundición, deberían estar autorizados para sacar muestras de los carros cargados con minerales y hacerlos ensayar por cuenta de los fundidores.

Debo agregar que ninguna de estas medidas propuestas para dar facilidades a la industria o al comercio, deja de ir aparejada con nuevas obligaciones, ya sea de control o de responsabilidad para el personal del Servicio de Transporte. De ahí la necesidad de mejorar la condición de los empleados en quienes recaiga la intervención necesaria para el cumplimiento de nuevas obligaciones. Sin una remuneración especial y proporcional al nuevo servicio que se exige a un empleado determinado, no se puede esperar que este servicio sea atendido en forma conveniente. De ahí que algunas de estas medidas, en realidad bien meditadas y practicadas en otros FF. CC., dan origen a abusos, en detrimento de los intereses de la Empresa. La manera de corregirlos, no es hacer tabla rasa de las medidas mismas, sino buscar con criterio el camino de hacerlas respetar.

DEPARTAMENTO DE CONTABILIDAD Y ESTADÍSTICA

Estadística. — Por lo que hace a esta Sección, su organización es aún muy defectuosa. No solamente hay diferencias constantes en las cifras que se dan por una parte en las Memorias y, por otra, en los documentos que emanan de esta Sección, sino que los datos no se llevan al día, ni con mucho, siendo, como se sabe, una de las ventajas principales de este trabajo la de proporcionar los elementos para corregir los defectos que se van observando en la marcha diaria de la explotación.

Esta oficina no puede ser un simple resumidero de datos que quedan allí empozados hasta el final del año, cuando las necesidades de presentar la Memoria anual, obliga al personal a reunirlos y coordinarlos. Tampoco pueden ser éstos obtenidos y recopilados sin el control constante de los Departamentos técnicos respectivos, control que hoy día no se verifica.

Un servicio de esta naturaleza que no da los resultados que se esperan de él y para los cuales ha sido creado, debe reorganizarse por completo.

Debo insistir particularmente en este punto, porque sin datos precisos ni verídicos, es imposible examinar la marcha de la administración.

Un hecho sugestivo puede demostrar la forma incompleta como se llevan estos datos. Para calcular los gastos que originan los acarreos del agua en la Sección de Vallenar a Copiapó y Pueblo Hundido, el jefe del Departamento de Tracción necesitó llevar una estadística particular, porque la que se llevaba por la Empresa era deficiente, incompleta y tardía.

Contabilidad. — En los años 1915 y 16, el sistema de contabilidad implantado fué calcado sobre el adoptado por el Sindicato Howard, para la explotación del Longitudinal y con la aprobación del Gobierno. Desde el año 1917 se abandonó ese sistema para adoptar el de la contabilidad de la Red Central.

El Administrador, en su Memoria a la Dirección General, dice a este respecto lo que sigue:

«Creo que ese cambio en el sistema de Contabilidad y Control de esta Red fué innecesario y que habría sido conveniente no innovar, tanto más cuanto que el

rodaje de nuestro servicio se ha mantenido con relativa independencia del de la Red Central, es decir, no se atiende en conjunto con aquélla».

Esta observación manifiesta muy claramente la dificultad de unificar estos servicios y de regirlos por un reglamento común.

La fiscalización de parte de las oficinas superiores se limita a una verificación de los documentos que se tramitan entre las oficinas, sin que exista una inspección objetiva en el terreno donde ocurren los hechos.

En cuanto a la fiscalización hecha por la propia Administración, deja ella mucho que desear. La Red Central Norte se compone, por una parte, de una línea longitudinal con un pequeñísimo tráfico que hace muy difícil la fiscalización del personal que recibe el valor de los transportes, y, por otra parte, de una serie de secciones transversales constituidas por los ex aislados, que tenían antes una organización especial cada uno más o menos completa, con una Sección de Contabilidad que ahora ha desaparecido, para tener una sola dirección en Coquimbo.

Este sistema, recomendable desde el punto de vista de la economía de empleados, no lo estimo conveniente para la fiscalización. Los Jefes de Estación en las cabeceras de departamento reciben todas las sumas percibidas en las demás estaciones y las depositan en los bancos en cuenta especial, con lo cual se ahorran los cajeros. Los Jefes de Estación envían cada uno un duplicado de las guías, y una lista de los boletos vendidos al Departamento de Contabilidad de su Administración. En esta forma, evitan los contadores seccionales.

Pero, ni los Inspectores de Trenes y Estaciones, ni los Inspectores Jefes de Transporte, fiscalizan de un modo efectivo las diversas operaciones entre el público y la Empresa. Como resultado final, con este sistema, no habiendo sino dos empleados que intervienen en las operaciones, el control es insuficiente.

Se da como explicación a este estado de cosas, que no existe un Reglamento especial para la Red Central Norte, que fije con precisión las obligaciones y deberes del personal. Antes que la Red Norte pasara a depender de la Red Central, el Gobierno, por Decreto del 15 de Marzo de 1916, había mandado poner en vigencia el Reglamento General de 1914, «en lo que sea aplicable». Refiriéndose al control de las cuatro Secciones, Illapel, Coquimbo, Vallenar y Copiapó, atendidas con las responsabilidades legales respectivas, por un Inspector Jefe de Transporte, un Ingeniero Jefe de la Vía, un Jefe de Tracción y Maestranza, un Recaudador y Pagador y un Guarda Almacén, solamente insistía en que: «el Inspector de Transporte tendrá la supervigilancia de todos los servicios de la sección a su cargo, y deberá dar cuenta a la Administración General, de todas las irregularidades que notara y de los defectos que sea necesario corregir».

Estas disposiciones se han considerado vagas por parte del personal y tienen una aplicación defectuosa, haciendo ilusorio todo control efectivo.

Sí a esto se agrega que una gran parte del personal está mal rentado, que la vida ha encarecido extraordinariamente en el Norte, que hay falta de equipo

para transportar la carga y que, cuando el interesado logra obtener algunos carros, debe considerar esto como un favor que debe al Jefe de Estación, todas las relaciones entre el público y la Empresa salen del terreno normal. Dentro de un régimen correcto los remitentes consideran al ferrocarril como un servidor público, y un Jefe de Estación es un simple funcionario al servicio de la Empresa y del público, con un carácter impersonal. En el régimen actual, por el contrario, falta de toda equidad y falta de elementos, un Jefe de Estación pasa a ser una persona determinada, que el público considera mal retribuida y a quien los interesados se ven obligados a ayudar.

Si a esto se agrega que el servicio del personal existe en una forma muy rudimentaria, que ocurren casos, como el siguiente: el conductor de un tren acusado por un pasajero de no haberle hecho entrega del boleto que le había pagado, contra lo aseverado por dos empleados superiores del control, es despedido por la Empresa que condena al conductor, a pesar del testimonio de sus propios empleados. Es evidente que con estos procedimientos el personal no puede sentirse garantido, y es imposible exigir de él un buen servicio.

El servicio del personal se limita a llevar un registro con el nombre de los empleados, con una hoja de sus servicios, mal llevada, y no tiene la preocupación constante de conocer sus necesidades y mejorar su situación; los ascensos se deben a los esfuerzos individuales de los interesados, los cuales tienen que recurrir, en muchos casos, a la influencia política.

He conocido el caso de un conductor de trenes en Chañaral, con 20 años de servicio, que espera un ascenso legítimo. Otro caso análogo ha ocurrido en Huasco.

La Empresa debe cuidar especialmente a sus empleados y el servicio del personal debe estar en constante contacto con él.

El espíritu de insolidaridad, o, lo que es lo mismo, el egoísmo del personal superior, coloca a todos los subalternos en una situación desmedrada e indefensa, porque no han constituido una asociación que les permita hacer oír sus intereses. Hasta hoy, sólo el elemento obrero ha podido organizarse en federación y, puede decirse, que éstos obtienen mayores ventajas que el personal a contrata.

Doy a continuación un cuadro que representa el capital primitivo de la Red Central Norte en 31 de Diciembre de 1915, y acompaño los Balances de los años 1915, 16 y 17.

**DESARROLLO DE LA CUENTA CAPITAL «ERARIO»
DURANTE EL AÑO 1915**

RED CENTRAL NORTE

HABER	Parciales	Totales	Total general
Saldo de esta cuenta en 31 de Diciembre de 1914.....		\$ 161 788 499 41	
OBRAS E INSTALACIONES NUEVAS CONSTRUIDAS DURANTE EL AÑO			
Vías, Edificios y Anexos.....	\$ 576 586 90		
Instalaciones diversas, Destilación.....	165 737 14		
Muelles, Remolcadores y Lanchas.....	103 357 00		
Muebles, Utiles y Enseres.....	12 068 83		
Maestranzas, Herramientas y Máquinas fijas.....	2 962 00	860 712 55	\$ 162 569 211 96
Total del Haber de esta Cuenta..			\$ 162 569 211 96
DEBE			
Valor de un muelle que estaba cargado a Almacén y se traspasó a la Cuenta respectiva:			
Muelles, Remolcadores y Lanchas.....	\$ 103 357 00	\$ 103 357 00	
Saldos deudores en los Libros Generales, que no representan valores efectivos:			
Ferrocarriles Aislados.....	\$ 418 185 05	418 185 05	
Total del Debe de esta Cuenta...			\$ 521 542 05
Saldo de la «Cuenta Capital» en 31 de Diciembre de 1915.....			\$ 162 047 669 91

Que se distribuye en el Balance del 1.º de Enero de 1916 como sigue:

		Convertido a moneda corriente
Capital Primer Establecimiento: Moneda 10 d	158 176 995 77	\$ 186 090 583 25
Fondos de Explotación, Moneda corriente....	3 870 674 14	3 870 674 14
		\$ 189 961 257 39

ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS DE LA RED CENTRAL NORTE EN 31 DE DICIEMBRE DE 1916

ENTRADAS	Parciales	Totales	SALIDAS	Parciales	Totales
PRODUCTOS DEL TRÁFICO			Administración General.....		\$ 261 833 80
Pasajes.....	\$ 1 178 896 3.		Tráfico.....		656 703 76
Equipajes.....	143 182 40		Movimiento.....		477 525 67
Carga.....	2 411 516 79		Vías y Obras.....		2 449 144 76
Productos varios.....	599 832 39	\$ 4 333 429 88	Telégrafos y Teléfonos.....		455 405 88
OTRAS ENTRADAS			Gastos de muelle.....		41 023 79
Intereses.....	22 223 08				86 975 35
Diferencias de cambio etc.....	1 934 46	24 157 54			\$ 4 416 612 93
		\$ 4 357 587 42			
AUXILIO FISCAL.					
(Ley 2859 de 15 de Dic. 1914)					
Recibido en el curso del año.....		703 748 79	Diferencia entre el valor de los inventarios y los saldos de los libros generales en 31 de Dic. 1915, de las cuentas siguientes:		
		\$ 5 061 336 21	Materiales y repuestos de Maez tranzas.....	\$ 201 254 14	
Diferencias entre el valor de los inventarios y los saldos de los libros generales en 31 de Diciembre de 1915, de las Cuentas siguientes:			Materiales de Maestranzas, excluidos del servicio.....	150 660 52	
Almacén General.....	169 150 95		Utiles de escritorio e impresos.....	28 838 65	
Carbón Normal.....	25 096 07		Carbón briquettes.....	9 773 44	
Durmientes Metálicos.....	26 345 60		Puentes, Motores y Herramientas de la Vía.....	58 074 59	448 661 54
Durmientes de Madera.....	7 703 76				
Rieles y accesorios nuevos.....	141 944 92		SUMAS.....		\$ 4 857 274 47
Rieles excluidos del servicio.....	83 088 50	453 292 75	Saldo entre el Haber y el Debe.....		657 254 49
		\$ 6 514 628 96	TOTAL GENERAL.....		\$ 5 514 629 96
TOTAL GENERAL.....	\$ 5 514 638 96				

El cambio de avalúo de los inventarios proviene no solamente de la disposición en el largo de las líneas explotadas por la Red Central Norte en los años 1915, 1916 y 1917, sino del aumento de las obras nuevas ejecutadas:

En el año 15 el largo en la línea de circulación era de.....	1 612	Kilómetros
En el año 16 era de.....	1 723	»
En el año 17 era de.....	1 876	»

Conclusiones

Como resultado del estudio anterior se destacan dos conclusiones de importancia.

1.—Existen en la Red Central Norte deficiencias de carácter material: instalaciones primitivas o anticuadas que deben renovarse; otras instalaciones deficientes por lo pequeñas y que deben ensancharse; obras inconclusas, como algunos túneles y las destinadas al abastecimiento de aguas; falta de equipo, y falta de algunas obras de arte definitivas, de edificios lastre, etc.

2.—Deficiencia de carácter administrativo por falta de una organización adecuada.

Pasaré a insistir rápidamente sobre algunos puntos que me parecen de mayor importancia.

INVERSIONES POR EFECTUAR EN LA RED CENTRAL NORTE

En la primera parte de este trabajo, vimos que se necesitaba al rededor de \$ 20 000 000, moneda corriente, para poner el Longitudinal y sus ramales en buen pie de explotación. Esta suma equivale a unos \$ 16 000 000 oro, y comprende más de \$ 12 000 000 para obras nuevas, y de \$ 4 000 000, para trabajos de renovación de la vía y reparación del material rodante.

Estas estimaciones provienen de los estudios practicados por las administraciones de los ex-aislados y por la Empresa del Sindicato Howard.

Se trata de meros ante proyectos.

El Sindicato al hacerse cargo de toda la línea exigió la inversión por cuenta del Gobierno de \$ 10 000 000 oro de 18 d. para renovación y reparaciones y otros \$ 10 000 000 oro para obras nuevas, esto es \$ 20 000 000 oro en total.

La actual administración de la Red Central Norte ha presentado por su parte otro proyecto a la Dirección General, basado, en parte, en los mismos antecedentes, con modificaciones.

Para la vía, existe un plan parcial de obras nuevas para ejecutar en cinco años, que sube a \$ 12 000 000 moneda corriente, sin contar con la colocación del

tercer riel de Caldera a Copiapó, y otras obras más, que pueden significar un gasto de \$ 1 309 593, o más, incluyendo \$ 50 000 para automóviles.

A esto deben agregarse los gastos que deben efectuarse en maestranzas y material rodante, que asciende a \$ 6 423 880.

Estos cálculos son también meras estimaciones de los gastos por efectuar.

En estos ante-proyectos no se contempla lo que costará la solución definitiva del abastecimiento de agua.

El Congreso, por su parte, ha votado la autorización para invertir hasta la cantidad de \$ 13 000 000 oro para hacer frente a estas necesidades.

Como el estudio definitivo de estos proyectos requerirá la labor de un personal que esté ocupado exclusivamente en esta tarea, la Dirección General ha propuesto una serie de puestos de planta, que copio a continuación, con sus respectivos sueldos.

En los servicios de explotación técnica y comercial del Departamento de Transportes, el personal elegido se ocupará propiamente en la explotación.

El total de estos sueldos es, más o menos, de \$ 120 000.

Las plantas que se proponen son las siguientes:

DEPARTAMENTO DE TRACCION Y MAESTRANZAS

1 Ingeniero Jefe de Sección.....	(Grado 3)	con	12 000
1 Oficial.....	» 7	»	4 500

SECCION TRACCION

1 Ingeniero.....	(Grado 4)	9 000
1 Dibujante escribiente.....	» 9	3 500

SECCION MAESTRANZAS

1 Ingeniero.....	(Grado 4)	9 000
1 Dibujante escribiente.....	» 9	3 500

DEPARTAMENTO DE LA VIA Y OBRAS

1 Ingeniero Jefe de Sección.....	(Grado 4)	12 000
1 Oficial.....	» 7	4 500

SECCION VIA

1 Ingeniero.....	(Grado 4)	9 000
1 Dibujante escribiente.....	» 9	3 500

SECCION OBRAS

1 Ingeniero.....	(Grado 4)	9 000
1 Dibujante escribiente.....	» 9	3 500

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE

1 Ingeniero Jefe de Sección.....	(Grado 4)	12 000
1 Oficial.....	» 7	4 500

SECCION EXPLOTACION TECNICA

1 Ingeniero.....	(Grado 4)	9 000
1 Dibujante escribiente.....	« 9	3 500

SECCION EXPLOTACION COMERCIAL

1 Ingeniero.....	(Grado 4)	9 000
1 Dibujante escribiente.....	» 9	3 500

ABASTECIMIENTO DE AGUA PARA LA RED CENTRAL NORTE

La magnitud de este problema lo hace digno de un estudio especial.

En la hipótesis de haber solucionado esta cuestión para la Red Central Norte, queda todavía por considerar la misma cuestión en la Sección Longitudinal Norte, continuación de la Red Central.

Red Central.—Como lo manifesté anteriormente, el problema del agua en esa Sección del Norte, es más apremiante aun que para la Red Central Norte, y su solución no puede dejar de considerarse conjuntamente con la de este mismo problema en la Red Central Norte. Se comprende en efecto, fácilmente, que para el desarrollo del tráfico en la vía longitudinal no bastaría allanar las dificultades que existen hasta Pueblo Hundido. La arteria del Longitudinal debe ser considerada como un todo, hasta Iquique. Y, si por el momento existe una administración distinta de Pueblo Hundido al Norte, con tarifas también distintas y más altas que las de la Red Central Norte, esta situación no puede considerarse como permanente sino como transitoria.

De todas maneras, salta a la vista que el problema que tiene que encarar el Gobierno, en cuanto a la provisión de agua no puede limitarse al abastecimiento de la Sección que hoy administra.

He hecho presente que el tráfico a distancias largas desde los valles de Huasco y de Copiapó, hasta las salitreras de Taltal y Antofagasta es una cosa po-

sible, toda vez que exista un servicio regular. En cuanto al tráfico de pasajeros, éste podría incrementarse considerablemente.

Basándome en los cálculos hechos por el Jefe del Departamento de Tracción y Maestranza, los gastos de explotación que origina la producción de agua entre Vallenar y Pueblo Hundido, incluso el ramal de Caldera,—pero sin incluir el ramal de Cañaral,—sería de \$ 752 287 anuales. Agregando a esta cifra lo que se gasta en el destilatorio de Chañaral, tendríamos la suma de \$ 822 287. El gasto de agua en aljibes entre Chañaral y Pueblo Hundido, si se toma igual al que origina el arrastre entre Caldera y Copiapó, costaría unos \$ 50 000, de manera que el total llegaría a la suma de \$ 872 287, como el mínimum de la valorización del costo del servicio del agua.

En resumen, en un sector del Longitudinal de 360 Km., más o menos, con dos ramales a la costa de unos 80 Km., más o menos, cada uno, el costo del agua, incluso los gastos extraordinarios por reparaciones a las locomotoras, debido a las aguas de mala calidad, significan un costo para la Empresa de \$ 822 287, al año. Este costo se obtiene, adicionando los gastos efectivos, con las entradas que la Empresa habría obtenido al acarrear una carga útil igual al tonelaje representado por el peso de los aljibes con agua durante el total de su recorrido.

Como en la actualidad lo que sobra es carga y falta equipo, es evidente que, estas entradas, que la Empresa ha dejado de percibir, habrían existido en realidad, y justifican los cálculos expuestos. Sólo podría objetarse el elevado coeficiente de costo por tonelada kilométrica transportada, haciendo la suma de todos los gastos de la Red Norte en el año 1916, igual a \$ 0,17 moneda corriente por tonelada kilométrica de peso útil. Pero, por otra parte, no existe la posibilidad de rebajar este costo con un aumento del tráfico, porque el sistema de explotación empleado, transportando los aljibes, es anti-económico.

Si ahora se pasa a considerar la Sección del Longitudinal Norte, que abarca más de 700 kilómetros de largo, en donde hay que transportar dos aljibes con agua, en vez de uno, se comprende que, para un tráfico igual en las dos secciones, se llegará a un costo superior al doble en la Sección de Pueblo Hundido a Pintados, con relación al costo de la Sección Vallenar-Pueblo Hundido.

Estas elevadas cifras de costo anual, que vienen a agravar la explotación de la línea del Longitudinal, de Vallenar al Norte, es lo que justifica un estudio detallado del problema de abastecimiento del agua.

Si no se dota al F. C. de agua de buena calidad y a bajo precio, todos los esfuerzos para acrecentar el tráfico, tales como el fomento de las industrias, la rebaja de las tarifas, fracasarán desde el punto de vista económico del F. C.

Como existe la posibilidad de traer el agua, por cañería, desde la Cordillera, para surtir al F. C. en todo su recorrido, con agua de calidad más o menos buena, los estudios definitivos respecto del costo de estas obras deberán ser considerados tomando como base el trabajo probable en el futuro.

El desembolso hecho por el Estado de £ 7 500 000 en la construcción de la

arteria longitudinal del norte del país justifica también el gasto adicional de 800 000 a 1 000 000 de libras para que el F. C. llene los propósitos que se tuvieron en vista al construirlo.

Los estudios definitivos para estudiar el abastecimiento del agua, en ambas secciones, son impostergables. Para ejecutarlos, habrá que destinar una suma no inferior a \$ 150 000.

No debe olvidarse que, en la región del Norte, el agua traída para el F. C. podría servir a las necesidades de la bebida en las poblaciones y de las industrias, de manera que el gasto hecho por el Estado para poner en buen pie la explotación del F. C., no solamente podrá pagar los intereses y amortización del capital que se invierta, sino que podrá ser una fuente de entradas para el Estado.

Estos estudios, no han sido abordados hasta la fecha, por el pesimismo que existe respecto del futuro desarrollo de la región norte del país. La guerra ha venido, sin embargo, a demostrarnos que debemos pensar lo contrario.

Las materias primas que existen en esta región en forma de sales y metales indispensables para la industria, son las que han hecho prever al Departamento de Comercio de los EE. UU. que de los 8 000 000 de toneladas de buques mercantes que destinarán para el tráfico de la América del Sur, se fijará la enorme suma de 4 000 000 para Chile solamente.

La casi totalidad de este tonelaje será proporcionada por los puertos de la región desierta del país, y esto, contradice, elocuentemente, el pesimismo de los que han considerado injustificada la construcción del F. C. Longitudinal.

Mientras se obtienen los datos para la confección de un proyecto racional para el abastecimiento del agua, es indispensable, desde luego, remediar la situación actual, aun cuando sea de un modo provisorio. Esto sólo podría hacerse habilitando los pozos que ya están reconocidos, pero no en servicio aumentando por medio de trabajos complementarios, el caudal de otros cuya producción actual es insuficiente y, por último, labrando algunos nuevos en los puntos que se crea más conveniente.

Existen ya estudios que pueden considerarse como ante-proyectos para solucionar, de un modo provisorio, el abastecimiento de agua entre Vallenar y Pueblo Hundido.

Es urgente destinar una parte de los fondos votados del empréstito de pesos 13 000 000 oro, para este objeto.

*
* *

La explotación del Longitudinal desde el año 1915, sin una organización adecuada, con instalaciones anticuadas y deficientes, y sin el equipo necesario, no permite estudiar el incremento normal que se habría producido en el tráfico, al no haber existido estas condiciones adversas.

La innovación introducida con la aplicación de una tarifa más baja que la

que rigió durante la explotación por el Sindicato Howard, no ha podido hacer sentir los efectos económicos que se perseguían.

Un hecho fundamental existe, y es, que la carga sobra en las estaciones y no puede trasportarse. En la sección de cremallera, contando desde Calera, hay de 4 a 5 000 toneladas que no pueden trasportarse.

La Empresa ha recibido peticiones de casas fuertes de Valparaíso, para trasportar hasta 400 000 qq de harina, para la región del Norte, y ésta no ha podido comprometerse a efectuar su transporte, teniendo el interesado que desistirse de este propósito. Otro caso que puede citarse de perspectiva del nuevo tráfico que ha tenido que abandonarse, es uno relacionado con la Empresa de Chuquicamata. Esta Compañía deseaba construir cuatro carros frigoríficos para surtirse de víveres frescos, de los valles de Aconcagua al Norte. La Empresa no pudo asegurar la regularidad de este tráfico y, en consecuencia, la Compañía Minera desistió de su objetivo.

Para formarse una idea del perjuicio que la Red Norte ha sufrido con el solo hecho de no haber podido instalar durante estos cuatro años un servicio regular de carros frigoríficos, basta tener presente el importante papel que desempeña este tráfico de provisiones frescas en los EE. UU., y que por las condiciones especiales de la Pampa, debe estar llamado a realizar, en la misma forma, nuestro Longitudinal.

En los EE. UU., no solamente toda la fruta de California se transporta al otro extremo del país, en trenes especiales de gran velocidad, que tienen preferencia sobre los trenes de pasajeros, recorriendo distancias de 4 a 5 000 kilómetros, sino que también, la mayor parte de la carne consumida en las ciudades del Este, es llevada en carros especiales frigoríficos, desde el Oeste de los EE. UU., con recorrido también de miles de kilómetros. La firma Swift and Company, que empezó a hacer su transporte con 70 carros de este tipo, ha llegado a tener ahora 7 000 carros. Remite en la actualidad tres mil millones de lbs. de carne al año, en carros que recorren 160 millones de millas en total. Esta cifra corresponde a más de 4 millones de cabezas de ganado vacuno, en la hipótesis de que toda la carne transportada fuera de esta clase. Esta cantidad representa varias veces el consumo total de Chile.

Como se comprende a primera vista, el transporte de la carne a la región del Norte, en la forma antedicha, tendría para la industria mayores ventajas que las que tiene en los EE. UU. Otro tanto podría decirse del transporte de productos como la mantequilla, leche, quesos, huevos, chicha, frutas y verduras.

Cito estos casos concretos, para demostrar que hay verdadero interés por usar de las facilidades que puede ofrecer el F. C. Longitudinal.

La forma en que se desarrolla el tráfico actual, no refleja las posibilidades de su incremento, tanto por la falta de equipo, como por las perturbaciones que en las industrias ha traído la guerra europea.

La apertura del Canal de Panamá es un acontecimiento que iniciará una

nueva era en el comercio mundial, y favorecerá muy especialmente a nuestras provincias del Norte, acortando las distancias a los EE. UU. y a Europa. Este nuevo e importante factor no ha podido ejercer la influencia que tendrá en el porvenir en las industrias que puede desarrollar el Longitudinal, únicamente, por causa de la guerra.

Desde antes que estallara, se han invertido fuertes capitales por firmas de reconocida importancia mundial, que no sufrieron ningún menoscabo por la guerra, para llevar a cabo grandes explotaciones de hierro y de cobre, que pueden dejar a los ramales del Longitudinal, una no despreciable entrada, que servirá, desde luego, para salvar sus déficits.

Hay otros negocios que están simplemente en estado de proyectos; pero que pueden darse por realizados para después de la guerra, persiguiendo objetivos análogos a los anteriores.

El tráfico originado por el conjunto de estos negocios mineros de compañías extranjeras debe contribuir, en una gran parte, para pagar los intereses y amortización de un empréstito, destinado a completar las instalaciones del F. C. Longitudinal, de manera que las utilidades provenientes del incremento normal del tráfico puedan servir, siquiera en parte también, a los intereses de la deuda contraída por el Estado, para la construcción inicial del F. C.

Que estas ideas no tienen nada de utópico, lo está demostrando el proyecto de arrendamiento del Longitudinal y sus ramales por el Sindicato Howard.

Aunque no sea posible hacer una comparación, por lo que al tráfico se refiere entre el desarrollo probable del tráfico calculado por el Sindicato Howard en 1914, tomando en cuenta la aplicación de una tarifa baja, con los resultados de la explotación correspondiente al año 1917, después de un año de vigencia de la aplicación de la nueva tarifa general, por cuanto la Red Norte ha carecido de elementos para hacer un tráfico regular; es talvez útil, sin embargo, comparar algunas de las cifras dadas, en ese entonces, por el Sindicato con las correspondientes alcanzadas el año 1917.

Con respecto a la carga, el Sindicato consideraba que el tráfico de la línea longitudinal, de 800 km. de longitud, con tarifas altas, podría tener un tráfico de 9 233 690 toneladas kilométricas, y con tarifas bajas, uno de 31 412 750 toneladas kilométricas. Agregando a esta última cifra el tráfico particular a los tres ramales de Coquimbo, Huasco y Los Vilos, estimados en la siguiente forma:

F. C. de Coquimbo.....	11 925 000	Toneladas kilométricas
F. C. de Huasco.....	2 587 500	»
F. C. de Los Vilos.....	1 536 725	»
	<hr/>	
Total.....	16 049 225	»

se llega a un total general de 47 461 875 toneladas kilométricas, para la carga

arrastrada, sin concluir la carga propia de los ramales de Copiapó a Caldera y de Chañaral a Pueblo Hundido.

Esta carga propia puede estimarse en unos 10 000 000 de toneladas kilométricas, aproximadamente, de manera que el total subiría a unos 57 millones de toneladas kilométricas.

La estadística del año 1916 indica para la carga del público transportada, 36 377 396 toneladas kilométricas y para la carga de la Empresa 4 472 992, toneladas kilométricas, o sea, en conjunto, 40 850 388 toneladas kilométricas.

Para el año 1917, estas tarifas son: carga transportada para el público 37 411 016 toneladas kilométricas, y carga transportada para la Empresa 4 169 589 toneladas kilométricas. Según estos datos, quedaría todavía un margen de carga por transportar de un 50 %, más o menos, según las previsiones del Sindicato Howard. Al no haber mediado la guerra, y al haber contado el F. C. con el equipo suficiente, es casi seguro que se habría alcanzado a movilizar la cantidad de 57 millones de toneladas kilométricas.

Debe observarse que los cálculos anteriores estaban basados en el transporte habido en los ramales, en los años 1911, 1912 y 1913, años en que la Agricultura fué azotada por una larga sequía, que disminuyó considerablemente la carga por transportar en los ramales de Huasco, Coquimbo y Los Vilos.

Encuanto al tráfico de pasajeros, el Sindicato Howard, lo estimaba en 553 385, sin incluir los ramales de Caldera y Chañaral; agregando unos 105 mil pasajeros para estos ramales, se llegaría a un cómputo de 658 mil en total.

El año 1916, la estadística acusa un transporte de 573 075 pasajeros, y en la de 1917 se ha llegado a 609 722 pasajeros.

Vemos por consiguiente, que, por este capítulo, hay una mayor concordancia con las previsiones.

El número de kilómetros-tren, calculado por el Sindicato-excluyendo siempre los ramales apuntados, era de 987 000. El mencionado por la estadística de 1916 es de 1 303 405, lo que hace pensar que la estadística de la Empresa es errónea. Después de estas apreciaciones sobre el cálculo probable del tráfico, pasemos al estudio de las entradas y gastos kilométricos, actuales y probables, dentro de la tarifa vigente, que ha sido confeccionada por la Inspección de FF. CC. particulares, del Ministerio de FF. CC. Según los cálculos de esta Inspección, los gastos y las entradas por kilómetros de los ferrocarriles aislados con un kilometraje de 990 klms. sin incluir el Ramal de Caldera a Cabildo y sus anexos, que suman 112 kilómetros, fueron en 1911, 1912 y 1913 en moneda nacional de oro como sigue:

	Entradas	Gastos
1911.....	\$ 1 690	\$ 2 060
1912.....	1 933	2 270
1913.....	1 880	2 676
Promedio.....	<u>1 835</u>	<u>2 335</u>

La misma oficina calculaba que, con una tarifa poco diferente de la aprobada, las entradas y gastos probables para los aislados comprendidos en la lista anterior, sería de:

Entradas.....	2 570
Gastos.....	2 100

Y, haciendo igual computo para las entradas y gastos probables de la línea de 600 kilómetros construida por el Sindicato Howard, y del ramal de Calera y Cabildo, habida consideración del tráfico propio anterior de este ramal, se llegaba a obtener este cuadro:

Entradas

990 Kms. con \$ 2 570 por Klm.	\$ 2 536 600 oro
112 » » 6 350 » »	711 200 »
600 » » 770 » »	462 600 »
	<hr/>
	3 710 400 oro

En total 1 700 Kms. con una entrada media de \$ 2 182 oro por kilómetro.

Gastos

990 kms. con \$ 2 100 por Kms.	\$ 2 079 000 oro
112 » » 4 790 » »	536 480 »
600 » » 1 050 » »	630 000 »

En total: 1 700 kilómetros, con un gasto medio probable de \$ 1 909 oro por kilómetro.

El Jefe de la misma oficina dice en su memoria sobre el Ferrocarril Longitudinal: «Agregando a los gastos un 20 % para tomar en cuenta el mayor desembolso que se requiere efectuar en la conservación de la vía e instalaciones de los ferrocarriles aislados, se tendrá:

Entradas.....	\$ 2 182
Gastos.....	2 291»

En el año 1917, los ferrocarriles explotados por la Red Central Norte, tenían en conjunto una longitud de 1 882 kilómetros, en vez de 1 700 kilómetros.

Reducidas a moneda de oro las entradas y los gastos de ese año, en la hipó-

tesis de un recargo de un 70 % para el oro, tendríamos que las entradas y gastos por kilómetro, habrían sido:

Entradas.....	\$ 2 000
Gastos.....	2 153

Si comparamos estas cifras con las de \$ 2 200 y \$ 2 300 (redondeando), vemos que un transporte poco mayor que el actual, —dada la mayor extensión kilométrica de la Red considerada,— producirá luego un equilibrio entre los gastos y las entradas para un tráfico que arroje unos 2 500 pesos oro, de entrada por kilómetro.

Por las consideraciones que he hecho valer anteriormente sobre el tráfico probable, se ve que no hay duda alguna en que se pueda llegar a equilibrar los gastos a las entradas.

Pero, para pagar los intereses de los empréstitos contraídos para obras nuevas, renovación y abastecimiento de agua, será preciso contar con esas entradas extraordinarias, tales como los peajes que pagarán empresas mineras de hierro y de cobre que circularán por las líneas de la Empresa con sus propios trenes.

**

Del estudio general que he podido practicar sobre el estado en que se encuentra la Red Central Norte, y sobre la forma en que se halla administrada en la actualidad, resulta un hecho claro y evidente, y es, la premiosa necesidad de darle los medios para mejorar sus servicios, mediante la renovación de parte de su material y la mejora de sus imperfectas instalaciones, modificando sustancialmente, al mismo tiempo, el sistema defectuoso de la organización actual, en la parte que se refiere a su organización superior.

Como US. sabe, la administración de la Red Central Norte, dependió directamente, durante un tiempo, del Ministerio de Ferrocarriles, pero la falta de un mecanismo completo en este departamento, que contara con un personal suficiente para estudiar las materias principales que deben resolverse en una administración ferroviaria, dió lugar a que, hace dos años, se colocara esta Red bajo la dependencia de la Dirección General de los Ferrocarriles, quedando así, de este modo, toda la Red Norte en la forma de una quinta zona de los Ferrocarriles del Estado.

Las características de esta Red Norte, su extensión en longitud, su heterogeneidad, provenientes de ser una fusión de la línea longitudinal con diversos ramales construídos en épocas diferentes y hasta de distinta trocha; lo accidentado de su perfil, que exige un largo recorrido en cremallera, un equipo motor especial y un personal excepcionalmente preparado; la naturaleza de su tráfico, y, por último, el estado de abandono en que se encuentran desde muchos años atrás los

ramales, prácticamente faltos de todo, forman un conjunto de circunstancias que impiden, en absoluto, considerar esta Red como una mera quinta zona adicional de los Ferrocarriles del Estado.

En el hecho, esto ha quedado demostrado con los dos años de prueba a que ha sido sometida la unificación de esta Red.

Como causa de las demoras para atender el estudio de las obras pendientes proyectadas y de las reformas que deben introducirse en la Red Norte, puede citarse la falta de un personal especial, contratado en el momento en que la Red Norte pasó a depender de la Dirección General, ya que ésta asumía la grave responsabilidad de mantener el tráfico en condiciones normales, y que, por otra parte, no desconocía la gravedad de la situación desde su origen.

Pero aún al haberse tomado estas medidas, a que me refiero, ni los Jefes de Departamento de la Dirección General, que eran las personas llamadas a estudiar directamente estos problemas, ni el mismo Director General, ni los miembros del Consejo de Administración, habrían tenido tiempo de dedicar la atención que merecen la resolución de estas cuestiones.

No estimo que la demora de la contratación del empréstito de trece millones de pesos oro autorizados por la ley, sea el factor que haya influido más en la postergación del estudio de las necesidades de la Red Norte, ni del encargo del material urgente, como locomotoras de cremallera, que fué ejecutado, solamente, un año después de estar bajo la dependencia de la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado, y, cuando ya los Estados Unidos habían declarado la guerra y la entrega de este material podía ser diferida por largo tiempo.

Para remediar todos estos inconvenientes, no basta, a juicio del infrascrito, que se tomen las medidas que ha acordado el Consejo de los Ferrocarriles, en orden a aumentar el personal técnico.

Lo más prudente, sería no hacer un nuevo ensayo sobre la materia, buscando paliativos para remediar estos males, sino crear una organización independiente de la Dirección General desde luego, en forma de organizar otra Dirección de la Red Norte, con sus jefes de servicio respectivos, a que me referiré más adelante, y un Consejo técnico reducido, mediante el despacho de un proyecto de ley que estaría inspirado en la ley de reorganización de los ferrocarriles, aprobada en 1914, con algunas variantes.

Entrando a detallar estas ideas, me atrevería a formularlas en la siguiente forma:

Habría un Director General con mayores atribuciones que las que le da la ley actual de reorganización, y con un sueldo de \$ 30 000, asesorado por cuatro Jefes de Departamento, que tendrían a su cargo estos ramos:

- 1.º—Jefe del Departamento de Transporte y Personal;
- 2.º—Jefe del Departamento de Tracción y Maestranza y Materiales;
- 3.º—Jefe del Departamento de Vía y Obras Nuevas; y

4.º—Jefe del Departamento de Contabilidad y Estadística.

Éstos gozarían de un sueldo de \$ 20 000 cada uno.

Como se ve, se ha reducido a cuatro en vez de cinco el número de Departamentos, englobando el Departamento de Tracción y Maestranza con el de Materiales. Esto puede hacerse, a mi juicio, por la circunstancia de haber ciertas labores, como la confección de especificaciones, recepción de materiales, que pueden hacerse por intermedio del Departamento de Materiales de la Red Central Sur. Es necesario, en efecto, que exista la mayor unidad posible de criterio para fijar las especificaciones, reduciendo al minimum los tipos diferentes que deben ser adoptados por la trocha de un metro.

Por otra parte, la recepción del material adquirido en el extranjero es una operación delicada, que no sólo debe ser vigilada durante su fabricación o construcción, sino que debe ser también fiscalizada en el momento de su recepción en el país, por medio de una oficina técnica.

Además, el infrascrito estima que es necesario destinar una mayor atención a todo lo que se refiere al personal, cuestión ésta, que recibe preferente atención de las administraciones privadas y públicas de todos los países que han iniciado su entrada en la vida industrial moderna.

Las atribuciones de los Jefes de Departamento podrían ser, en síntesis, las siguientes: Hacer los estudios completos de sus servicios, preparar el trabajo por ejecutar de las administraciones de zona, y ejercer, por medio de frecuentes visitas a la Red, el control técnico respecto de la labor de las administraciones de sus respectivos departamentos. De esta manera la Dirección General centralizaría el trabajo de las administraciones,—en el caso de ser más de una,—y los Jefes de Departamento no tendrían ninguna facultad administrativa, siendo sólo el Director General el que debe impartir órdenes a los administradores de Zonas.

El Consejo de Administración sería designado por el Gobierno y su personal debería ser técnico y rentado. Para evitar consultas y demoras, asistirían a las sesiones del Consejo los Jefes de Departamento, sin derecho a voto.

Los otros miembros designados por el Gobierno deben representar, a lo menos, tres intereses permanentes de gran importancia:

- 1.º Los de la industria minera y agrícola;
- 2.º Los de la economía en general; y
- 3.º Los intereses técnicos de la eficiencia,

de la organización del trabajo, de la conveniente adquisición del equipo adecuado, del amplio abastecimiento de agua, problemas todos éstos, peculiares de la Red Norte.

Los anteriores consejeros podrían gozar de una gratificación de \$ 8 000 anuales, debiendo asistir, por lo menos, a sesiones una vez por semana, y pudiendo ser estos puestos compatibles con cualquiera otra función pública o particular. Por último, el Consejo se completaría con dos asesores cuya asistencia podría ser re-

querida en ciertas ocasiones. Uno de ellos representaría los intereses de la defensa nacional, y su nombramiento se haría por el Gobierno a propuesta del Estado Mayor General; y el otro sería un Jefe de algún servicio de contabilidad fiscal que aportaría el concurso de una preparación y experiencia en esta importante materia. Este Consejero sería nombrado por el Ministerio de Ferrocarriles y le sería abonado por éste una remuneración proporcionada al trabajo que hubiere ejecutado durante el año, no pudiendo exceder de \$ 8 000.

Las atribuciones del Consejo se mantendrían en sus líneas principales, pero se darían al Director General facultades más amplias para atender por sí solo todos aquellos asuntos de menor importancia que no deben absorber la atención de un Consejo de Administración. Estas observaciones nacen del examen de las actas del Consejo, en las cuales queda de manifiesto que su labor administrativa alcanza detalles inverosímiles.

Mientras tanto, la creación del Consejo obedece principalmente a cooperar a la acción del Director General, permitiéndole tomar acuerdos maduramente estudiados, que resultan de la discusión con personas especialmente versadas en cuestiones de diversa naturaleza, ya que una sola persona no es fácil que las pueda abarcar.

Con las actuales atribuciones del Consejo se obtiene un resultado enteramente opuesto, por cuanto la acción del Director General queda entrabada en exceso, su propia personalidad técnica desaparece y su tiempo mismo no se aprovecha debidamente para el mejoramiento de los intereses de la Administración, su personalidad queda disuelta, y en esta forma tan bien podría llamarse Secretario del Consejo, con voto, como Director General.

En cuanto al Administrador de Zona, soy de opinión que debería dársele también mayor latitud en sus atribuciones. Así, por ejemplo, debe autorizársele para gastar hasta cinco mil pesos, sin consultar a la Dirección General, pero debiendo dar cuenta de las razones que han motivado esta medida y de la inversión de la suma gastada.

Debe recordarse que, en la actualidad, los administradores son los funcionarios que tienen a su cargo el trabajo diario de la movilización de los trenes, de su seguridad, del cumplimiento de los itinerarios, del abastecimiento de materiales y de la reparación del equipo. Las funciones del administrador son, pues, esencialmente ejecutivas. El Director General y el Consejo forman una entidad que analiza la fiscalización de las administraciones, efectuada por conducto de los jefes de Departamento, discute los estudios preparados por estos mismos, tendientes a mejorar esos servicios; se ocupa en dar unidad a las distintas administraciones, y vigilar que se aproveche bien el equipo que recorre dos o más Zonas y, por último, tiene el examen de los presupuestos de cada administración, lo que le permite comparar la eficiencia de cada una de ellas.

Un punto de gran importancia por resolver es el lugar de residencia de esta Dirección General. A primera vista parecería natural ubicarla en el centro de la

Red Norte, pero luego se presenta al espíritu la visión de lo que deberá comprender esta Red Norte en el futuro. Ella deberá englobar entonces la actual Red Norte su continuación a Pintados, hoy día administrada por la *Chilian Railway C.º*; el ramal de Pintados a Iquique, hoy en construcción, y, finalmente, la importante línea internacional de Arica a la Paz.

El proyecto de ley que podría presentarse desde ahora, puede comprender, con ventaja, la inclusión del Ferrocarril de Arica a la Paz, que actualmente depende directamente del Ministerio de Ferrocarriles, como una segunda Zona.

La tercera se creará, más tarde, cuando el Gobierno solucione, de acuerdo con la Compañía explotadora, todo lo relativo al contrato de explotación vigente.

Dentro de la autonomía que la ley de reorganización ha contemplado para los Ferrocarriles, subsiste en forma muy importante, el derecho de fiscalización o control que debe ejercitar el Gobierno imperativamente, por mandato de la ley, por medio de comisiones permanentes y extraordinarias. Esta función puede cumplirse más satisfactoriamente por el Ministerio de Ferrocarriles, si la residencia de la Dirección, en vez de encontrarse en la Serena o Antofagasta, está en Santiago.

La operación de adquisición, por medio de propuestas públicas, de todos los materiales que los ferrocarriles necesitan para su abastecimiento normal y la importante operación de su recepción, aconsejan centralizar en un solo punto la presentación de estas propuestas y su resolución, para las redes de todos los ferrocarriles del Estado.

Por otra parte, se hace necesario buscar la manera de uniformar en lo posible el material rodante para la trocha de un metro, empleando en su composición piezas de tipo Standard, tales como los que han sido exigidos en las especificaciones del nuevo material rodante que se construye en la actualidad en los Estados Unidos, para facilitar el intercambio de las piezas y disminuir el costo de las reparaciones; por lo que queda de manifiesto la conveniencia que habría en que los jefes de Departamento de las redes Sur y Norte se reuniesen para cambiar ideas sobre la adquisición de materiales; pero sin que esto signifique que las dos empresas dejen de conservar su completa autonomía.

La composición del Consejo no es una cuestión que pueda arbitrariamente variarse de un modo cualquiera. El Consejo debe propender a la eficiencia de cada uno de los servicios; pero además debe imprimir rumbos a la política de los ferrocarriles bajo su dependencia, encuadrada dentro de la política económica gubernativa, tanto interna como internacional. En efecto, para propiciar el desenvolvimiento futuro de nuestras industrias, al cual está tan íntimamente ligado el interés del servicio de transportes, cabe contemplar la importante influencia que compete al Gobierno para buscar mercado a nuestros productos fuera de nuestras fronteras, por medio de oportunos acuerdos de Gobiernos, ratificados por tratados internacionales.

Todas estas circunstancias obligan a reconocer la imprescindible necesidad

de radicar la Dirección General de estos servicios en Santiago, con lo cual, además, hay la ventaja de poder aprovechar los servicios de las personas más idóneas sin grandes desembolsos para la Empresa.

La necesidad de prolongar la trocha de un metro hasta Santiago para unir, sin trasbordo, la Red Norte con la Capital, obligará a ejecutar esta operación colocando provisoriamente un tercer riel entre Calera y Santiago, mientras se resuelve buscar una doble salida a la ruta Santiago-Valparaíso. Esta unión traerá como consecuencia la necesidad de dedicar a las líneas de la Red Norte una estación terminal especial en Santiago, en cuyo edificio pueden quedar instaladas las oficinas de la Dirección General de esta Red.

Mientras tanto, sería necesario buscar un local provisorio para el funcionamiento de la Dirección.

Tomando en cuenta la ampliación de la planta de empleados propuesta por la Dirección General para atender las necesidades de la Red Norte y cuya remuneración asciende a una suma, alrededor de \$ 120 000 anuales, la creación de la Dirección en la forma que he hecho referencia, no significaría un gasto superior a 200 000, incluso arriendo de local para oficina, que, como se ve, es una cantidad muy pequeña si se atiende al valor de los intereses que está llamada a resguardar y servir, y que ascienden a \$ 84 676 993 para el F. C. Longitudinal y \$ 40 964 821 de 18 d. para el F. C. de Arica a La Paz.

Con respecto al reglamento que deberá regir esta organización, encuentro que es una materia particularmente compleja, que no debería resolverse definitivamente sino después de un maduro estudio y después de poner en práctica un reglamento provisorio a fin de introducir las modificaciones que la experiencia sugiera.

Con respecto a la organización interna de la Red Central Norte, o sea, la organización de las cuatro secciones en que está dividida en la actualidad, me parece que no cabe todavía proponer nada definitivo, mientras no se realice el plan de obras en proyecto y no se regularice el servicio de transportes. A mi juicio, debe dejarse al administrador suficiente latitud para desarrollar el servicio en la forma más eficiente, debiendo ser sometidas las modificaciones que estime convenientes a la aprobación del Consejo.

Una última palabra agregaré respecto de la situación económica que habrá de crearse a la Red Central Norte, con motivo del déficit producido para el año 1918, y probablemente para el año 1919, por el encarecimiento anormal del carbón.

Las tarifas de la Red Norte, a mi juicio, no pueden subirse por encontrarse ya los productores demasiado perjudicados con la falta de arrastre de su carga. Un alza en estos momentos vendría a herirlos de muerte, y a desorganizar por completo sus industrias. La minería está en gran parte paralizada por falta de coque para fundiciones, y los bajos precios que pagan por los minerales las casas compradoras, apenas dejan un reducido margen para el sustento de ciertas zonas privilegiadas vecinas al ferrocarril.

*Esta situación de hecho, por una parte, y por la otra la circunstancia de que el equilibrio financiero de la Red Norte no vendrá a producirse sino después de realizadas las instalaciones proyectadas, o sea, en un plazo de tres a cinco años a lo menos, obligan al Gobierno a preocuparse de un modo preferente de la situación financiera que habrá de crearse, durante este espacio de tiempo.

A este respecto, parece que la única política que puede seguirse, es la que ordenó el Ministerio de Ferrocarriles a la Dirección General, con motivo de la liquidación de las cuentas de ambas redes.

Estas observaciones capitales, que son como la base de la política ferroviaria del Estado, deben subsistir aún en el caso en que las dos redes formen o constituyan dos entidades autónomas o separadas.

El déficit de la Red Norte puede aminorarse con la inclusión en ella del Ferrocarril de Arica a La Paz; así es que, bien considerado, este sacrificio que exigirá a la Red Sur, en ayuda de la Red Norte, podría ser menos gravoso.

La modernización de los servicios de la Red Sur, por otra parte tan sentida de años atrás, sería más urgente con este procedimiento, que la obligaría a considerarse, solamente, como parte de un todo que impone grandes sacrificios a la nación; porque, como todos sabemos, el capital invertido en los Ferrocarriles del Estado no gana un centavo de interés, y todo el país lleva sobre sí la carga del pago de los intereses de la deuda exterior, contraída para construirlo.

La elevación de las tarifas para remediar los males actuales, es el más fatal de los remedios, es así como un narcótico para suprimir un dolor, y cuya dosis habrá de aumentarse, si se trata de un mal crónico, para que produzca algún efecto.

Los resultados de la elevación de tarifas son dos: el primero, es gravar al consumidor en una forma que generalmente no es proporcionada a la elevación de la tarifa, permitiendo ganancias indebidas al intermediario, quien se aprovecha de todo pretexto para realizarlas. El segundo, es el de restringir los consumos, y, por consiguiente, el tráfico de la Empresa misma, lo que viene a afectar su propia vida, encareciendo la explotación, porque en esta industria de los transportes como en todas las demás, el abaratamiento del precio de costo sólo puede conseguirse por medio de una buena organización técnica y financiera y una gran capacidad de producción.

Este es un hecho ya comprobado en los últimos años con la primera alza de las tarifas el año 1914, en el tráfico de los años 1914, 1915 y 1916, con el tráfico de 1913, lo demuestra la exposición del Senador de Ñuble señor Urrejola, en las sesiones de 18, 19 y 22 de Enero de 1917.

Me bastará al respecto citar las propias palabras del aludido Senador, que son como siguen:

«Ahora voy a hacer ver al Senado el movimiento relativo habido en los últimos siete años, desde 1910 hasta 1916, en la carga y en los pasajeros:

DE CARGA

« Año 1910 Toneladas movilizadas	4 489 205
» 1911 » »	4 566 574
» 1912 » »	4 795 881
» 1913 » »	4 901 195
» 1914 » »	4 154 643
» 1915 » »	3 677 333
» 1916 » »	4 010 000

«Disminución con respecto al año 1913:

«En 1914, toneladas	746 552
« o sea, el 15.20 por ciento menos que el año 1913.	
«En 1915, toneladas	1 223 862
« o sea, el 33.20 por ciento menos que el año 1913.	
«En 1916, toneladas	891 195
« o sea, el 22.20 por ciento menos que el año 1913.	

«Habré de manifestar como las tarifas, y no otra causa, han producido un descenso considerable en el movimiento de carga y pasajeros, y tendré así la satisfacción de ver comprobada la aseveración que hiciera a fines de Diciembre de 1915 el malogrado señor Valdés Vergara, al decir que la desigualdad irritable de las tarifas, sobre todo en el flete de carga por sobornal, habían producido y producirán un descenso considerable en el movimiento de los ferrocarriles.

«La movilización de pasajeros habida en los diversos años es la siguiente:

•En 1910.	10 836 605
«En 1911.	11 200 994
•En 1912.	12 291 154
«En 1913.	14 852 300
•En 1914.	13 497 483
«En 1915.	10 154 817
•En 1916.	10 398 000

«Disminución con respecto al año 1913:

«En 1914, pasajeros.	1 354 817
« o sea, el 8.4 por ciento menos,	
«En 1915, pasajeros.	4 697 483

«o sea, el 31.6 por ciento menos.

«En 1916, pasajeros..... 4 454 300

«o sea, el 30 por ciento menos.

«Si estudiamos ahora el porcentaje de aumento o disminución de un año con respecto al otro, tendremos los siguientes datos:

«En 1911 aumentó el movimiento con relación al año 1910, en el 3.30 por ciento.

«El año 1912, con relación al 1911, aumentó en 9.7 por ciento.

«El año 1913, con relación al 1912, aumentó en 20.8 por ciento.

«El año 1914, con relación al 1913, bajó en 8.4 por ciento.

«El año 1915, con relación al 1914, bajó en 24.4 por ciento.

«El año 1916, con relación al 1915, aumentó en 2.4 por ciento.

«Y por el cuadro anterior se ve que, siendo el término medio del aumento del tráfico de pasajeros de los años 1910 a 1913, de un 10 por ciento, en los años 1915 y 1916 no sólo no hubo este aumento sino que hubo una disminución con relación al año 1913, de 31 y 30 por ciento en el tráfico de pasajeros. Hubo un tráfico menor en cada año, de cuatro millones y medio de pasajeros.

«En cuanto a la carga disminuyó en cada año un millón de toneladas con relación al año 1913».

Las consideraciones anteriores bastan y sobran para demostrar el efecto deplorable del alza de tarifas.

Estos efectos se han hecho sentir en nuestros ferrocarriles y también se han comprobado en todos los demás que se encuentran en una situación análoga.

He aducido estas observaciones, porque se aplicaría, sin duda alguna, a la Red Norte, dado el caso que se pretendiera alzar la tarifa.

EXTRACTO DEL BALANCE DE PERDIDAS Y GANANCIAS DE LA RED CENTRAL NORTE, CORRESPONDIENTE AL AÑO 1916

I. Pérdidas		II. Ganancias	
Administración General	\$ 253 122 34	ENTRADA DE LOS BIENES	
Tráfico.....	1 230 197 55	Ventas.....	620 00
Movimiento.....	740 884 94	Arriendos.....	58 181 34
Tracción.....	3 811 658 46	Otras entradas.....	902 00
Vías y Obras.....	1 114 561 63		\$ 59 703 34
Telégrafos y Teléfonos.....	78 620 53	ENTRADAS DE LA EXPLOTACION INDUSTRIAL	
Gastos de Muelles.....	86 630 19		
	\$ 7 315 675 64	Tráfico de pasajeros.....	\$ 1 753 009 15
CASTIGOS DE LIQUIDACIÓN		Tráfico de equipajes.....	219 158 05
Saldo que resulta despues de abonar las cuentas al Haber, castigadas tambien en Balance de Liquidación.....	\$ 259 017 35	Tráfico de carga	4 060 818 05
		Telegramas del público.....	3 602 10
		Entradas diversas.....	127 896 62
		Productos de Muelles.....	102 538 00
			6 267 031 97
		ENTRADAS FINANCIERAS	
		Intereses Bancarios.....	25 948 05
		Diferencia de cambio.....	3 522 50
			29 470 55
		Total de entradas.....	\$ 6 56 205 86
		RESULTADO DEL EJERCICIO	
		Pérdida de la Explotación Industrial.....	959 469 78
		Pérdida por castigos, Saldo.....	259 017 35
		Total de las pérdidas.....	\$ 1 218 487 13
Sumas.....	\$ 7 574 692 99	Sumas.....	\$ 7 574 692 99

NOTA.—El total de las pérdidas de \$ 1 218 487 13, fueron castigadas, deduciendo ese valor de la cuenta «FONDO DE EXPLOTACION»; en conformidad a la Ley N.º 2846, Artículo 2.º de los transitorios.

BALANCE GENERAL DE LA RED CENTRAL NORTE, EN 31 DE DICIEMBRE DE 1917

P A S I V O		Oro de 18 d	Moneda corriente	A C T I V O		Oro de 18 d	Moneda corriente
A.— CAPITAL Y RESERVAS				D.— VALORES DISPONIBLES			
Capital de Primer Establecimiento	\$ 84 753 118.83		\$ 3 414 356 00	Caja	\$ 12 497.74		
Fondo de Explotación.....				Banco.....	2 486 574.64	\$ 2 499 072.38	
B.— OBLIGACIONES DIVERSAS				<i>Varios Deudores:</i>			
Depósitos y Garantías ..	\$ 16 521.25			Ministerios	\$ 110 041.13		
Caja de Ahorros ..	57.27			F. C. de Arica a La Paz	7 657.00		
<i>Varios Acreedores:</i>				Reclamos pagados al público de cargo al personal.....	2 598.69		
Cuentas Pendientes de 1915 y 1916...	63 386.63			<i>Almacenes y Depósitos:</i>			
Remate de carga rezagada	326.60			Materiales diversos.....	1 581 558.40		
Erogaciones del Personal en 1915 y 1916.....	39 653.47			Combustible.....	546 735.77		
<i>Varios Acreedores:</i>				Durmientes.....	186 364.41		
Sueldos Insolutos.....	14 534.88			Rieles Nuevos y Accesorios.....	496 731.42		
Jornales Insolutos.....	9 197.67			Rieles y Accesorios Usados.....	753 360.09		
Operaciones Pendientes.....	40 294.77			Materiales de Maestranza.....	104 405.68		
Ferrocarril de Palomas a Juntas.....	16 727.50			Puentes, Motores y Materiales varios de la Vía.....	62 153.31		
Resacadora de Chañaral.....	4 095.75		25 2 862.62	Depósito de Útiles de Escritorio.....	28 469.69	3 759 778.77	\$ 6 402 501.41
C.— CUENTAS DEL EJERCICIO				E.— VALORES NO DISPONIBLES			
Red Central Sur (Cuenta Corriente)...	\$ 3 159 930.00			Muebles y Enseres.....		261 342.19	
Garantías Boletas Bancarias.....	3 408.00			<i>Depósitos en Garantías:</i>			
Remesas de 1918.....	456 739.48			Boletas Bancarias.....			3 408.00
Cuentas por Liquidar.....	2 064.20		3 623 141.72	F.— GASTOS DE PRIMER ESTABLECIMIENTO			
				Vía y Obras.....	\$ 78 614 648.09		
				Equipo.	4 997 578.64		
				Maestranzas	623 379.81		
				Instalaciones Diversas, Destilación.....	98 870.40		
				Muelles, Remolcadores y Lanchas.....	157 299.70	84 491 776.64	
				H.— CUENTAS DEL EJERCICIO			
				Obras Nuevas.....	\$ 13 557.51		
				Cuentas por Liquidar.....	296 798.70		
				Planillas Quincenales.....	35.95		
				Fletes por cobrar.....	58 287.25		368 679.41
				Pérdida del Ejercicio.....			514 751.52
	\$ 84 753 118.83		\$ 7 289 340.34			\$ 84 753.118.83	\$ 7 289 340.34

BALANCE DE PERDIDAS Y GANANCIAS DE LA RED CENTRAL NORTE CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO DEL AÑO 1917

PÉRDIDAS	Parciales	Totales	GANANCIAS	Parciales	Totales
GASTOS DE:			J. ENTRADAS DE LOS BIENES		
B. ADMINISTRACIÓN DE ZONA			Arriendos.....		70 540 99
Administración.....	\$ 73 087 80		K. ENTRADAS DE LA EXPLOTACIÓN INDUSTRIAL		
Servicio Judicial y Reclamación.....	6 595 29		Tráfico de Pasajeros.....	\$ 1 919 412 04	
Policías.....	12 449 90		Tráfico de Equipajes.....	237 399 40	
Contabilidad.....	85 223 00		Tráfico de Carga.....	4 820 802 40	6 977 614 84
Control de Entradas.....	72 507 31		Telegramas del Público.....	21 115 00	
Estadística.....	38 725 41		Entradas diversas.....	20 207 25	
Depósito de Materiales.....	32 059 01	\$ 320 647 72	Productos de Muelles.....	79 708 57	
			Productos de Agua.....	129 124 15	7 227 769 81
C. VÍAS Y OBRAS			L. ENTRADAS FINANCIERAS		
Ingenieros y Oficinas.....	203 427 74		Intereses bancarios.....	83 544 55	
Renovación de la Vía.....	308 152 01		Diferencias de Cambio.....	5 578 32	89 122 87
Conservación de la Vía.....	533 319 37		L a. EROGACIONES PARA EL SERVICIO SANITARIO		
Conservación y renovación de Puentes y Obras de Arte.....	32 625 48		Erogaciones hechas por el Personal en conformidad a lo dispuesto en el artículo 33 de la ley N.º 2846.....		33 393 01
Conservación y renovación de Cierro.....	59 754 69		LL. RESULTADO DEL EJERCICIO		
Conservación y renovación de líneas Telegráficas.....	25 430 49	1 219 951 71	Pérdida de Explotación Industrial.....	514 751 53	
Conservación y Renovación de Edificios.....	57 241 93		Castigos según detalle al frente.....	2 925 737 64	
D. TRANSPORTE					
Inspectores y Oficinas.....	137 727 49				
Estaciones.....	463 251 74				
Tráfico de Pasajeros—Estaciones.....	45 316 91				
Id. de Pasajeros—Trenes.....	130 578 25				
Id. de Carga—Estaciones.....	307 673 64				
Id. de Carga—Trenes.....	241 800 05				
Telégrafos y Teléfonos.....	173 006 97				
Reclamos por pérdidas de Mercaderías.....	6 323 90				
Muelles.....	77 280 12	1 582 956 07			
E. TRACCIÓN					
Dirección y Oficinas.....	68 678 91				
Servicio del Carbón.....	21 191 85				
Tracción locomotoras de Pasajeros.....	1 024 091 28				
Movimiento equipo de Pasajeros.....	25 720 02				
Tracción locomotoras de carga.....	1 994 251 43	3 202 088 48			
Movimiento equipo de carga.....	58 154 93				
F. MAESTRANZAS					
Ingenieros y Oficinas.....	105 660 02				
Depósito de Materiales.....	15 945 24				
Reparación y Renovación de Talleres.....	260 836 91				
Reparación locomotoras pasajeros.....	324 702 48				
Id. locomotoras de carga.....	547 754 65				
Id. coches de pasajeros.....	129 341 96				
Id. carros carga.....	159 525 17	1 543 766 43			
H. PROTECCION SOCIAL					
Subvención Caja Ahorros Empleados.....	11 098 50				
Servicio Sanitario Personal.....	25 939 18				
Servicio Sanitario Empresa.....	13 014 41				
Servicio Sanitario Público.....	430 00				
Gastos de Funerales.....	1 446 66				
Indemnizaciones.....	9 625 04				
Pensiones.....	270 00				
Jubilaciones.....	4 344 00	66 167 79			
CASTIGOS					
Para Renovación de Vías y Obras.....	2 524 852 81				
Id. de equipo.....	193 626 17				
Id. Maquinaria de Maestranza.....	102 249 28				
Id. Instalaciones diversas.....	16 217 12				
Id. Muelles, Remolcadores y Lanchas.....	51 601 87				
Id. Muelles y Enseres.....	37 169 69	2 925 716 94			
Por Varios, acuerdo H. Consejo.....		20 70			
		2 925 737 64			
Sumas.....		10 861 315 84	Sumas.....		\$ 10 861 315 84