

II.- LA POLITICA DE TRANSPORTES

PROGRAMA DE RENOVACION DE EQUIPOS PARA EL SECTOR PRIVADO.

A fines de 1971, el Comité de Operaciones Automotrices de CORFO perfeccionó la operación de compra de 1.000 chasis de buses urbanos y suburbanos destinados a la renovación de los equipos de los empresarios privados.

Debe señalarse que desde 1970 no se había producido la renovación de equipos de este sector y que de los programas de ese año no se materializó la operación de 816 chasis de buses y de otros 450 taxibuses.

El Comité aludido llegó a un acuerdo positivo con Mercedes Benz Argentina, que dentro de la línea de crédito aprobada entre los Bancos Centrales de Argentina y Chile, permitió esta importante operación en un crédito ventajoso para los intereses de ambos países, expresado en el hecho de que su plazo de cancelación es de 8½ años, con un interés de 6,7% y con un plazo de gracia de 1 año para la primera letra.

Una segunda finalidad se ha cumplido con esta importación de chasis, ya que hoy será factible producir una fuerte activación de la industria carrocera nacional, con consecuencias favorables en la ocupación de mano de obra altamente calificada y la seguridad de mejoramiento de nuestra tecnología.

De acuerdo con las resoluciones del Comité Económico del Gobierno, esta operación de renovación tendrá un contenido de carácter social y de plena justicia, al garantizarse la posibilidad de entrega de máquinas de óptima calidad, especialmente para el modesto empresario dueño de no más de una máquina y, en una segunda prioridad, hasta el propietario de dos de esos vehículos. Como quedó establecido en los acuerdos de comercialización respectivos se requerirá un pie reducido y un plazo de hasta 5 años para la cancelación del crédito.

De las 1.000 unidades destinadas a la renovación del sector privado, 670 se asignarán a la provincia de Santiago, que es donde se produce la falta de transporte con características más agudas.

El saldo se distribuirá a provincias de acuerdo con sus necesidades demográficas.

Material para la E.T.C. del E.

La Empresa de Transportes Colectivos del Estado ha llegado a su punto más bajo de operación, situación esta derivada del hecho de que se mantienen en servicio solamente 80 buses "Fuso Mitsubichi", que la actual administración ordenó reincorporar previa una reparación in-

tegral y debido a que en la dotación "Pegaso", compuesta por 420 unidades, más del 50% de éstas han debido entrar en reparaciones sucesivas en razón de que las características de manejo no son las más compatibles con las peculiaridades del conductor chileno.

En efecto, el sistema de caja de cambios, ha resultado desproporcionadamente sensible a los hábitos de los conductores de E.T.C., y de allí que se hayan producido numerosas fallas que han repercutido gravemente en la normalidad de los servicios.

Por otra parte, con un gran esfuerzo ha podido reintegrarse al servicio 69 trolley buses, que prestan servicios muy importantes a la zona oriente de la ciudad de Santiago y sectores residenciales de Valparaíso.

En estas circunstancias y frente a un crecimiento realmente increíble de la población del gran Santiago, y de las demás zonas en que existen sedes regionales de E.T.C. (Antofagasta, Valparaíso y Concepción), se hizo urgente para la actual administración una inmediata adquisición de buses carrozados con los cuales no sólo suplir el material obsoleto o que no tenía posibilidades de reparación, sino expandir la Empresa de Transportes Colectivos del Estado en los términos que las nuevas condiciones han venido creando a las ciudades de mayor importancia de la República.

Ello determinó la adopción de un acuerdo por el Consejo de CORFO en orden a que el Comité de Operaciones Automotrices se abocara con urgencia al estudio técnico y financiero indispensables para suscribir un crédito ventajoso para nuestro país, por su amplitud y bajos intereses y con cuyo producto la Empresa estatal pudiera recibir hasta 1.000 unidades de gran capacidad.

Es importante dejar constancia de que el acuerdo requerido por el Gobierno a través de la Subsecretaría de Transportes, fue adoptado por la unanimidad de los Consejeros de CORFO.

El referido Comité, con la intervención de destacados técnicos y tras un trabajo intenso, descartó ofrecimientos de equipos provenientes de países del campo socialista, fundamentalmente por el hecho de que las entregas se prolongarían hasta 1974, y se optó por la proposición de Mercedes Benz de Brasil, ya que entregaría las 1.000 unidades requeridas en el transcurso del año 1972 y los primeros dos meses de 1973. El crédito respectivo se extendió en las mismas condiciones del convenio con Mercedes Benz Argentina, esto es 8 años y medio de plazo, 6,7% de interés anual y plazo de gracia de 1 año para la primera letra.

El monto conjunto de ambas operaciones alcanza a US\$ 26.000.000.

Con la aprobación de estos créditos los Gobiernos de Argentina y Brasil dieron concreción a una política de estrechamiento de sus vínculos comerciales, en cuya expansión están vitalmente interesados nuestros pueblos.

La incorporación de 2.000 unidades de óptima calidad técnica significará un gradual mejoramiento del transporte urbano, suburbano y rural a través de la República, y en el transcurso del año 1972 se proyectará el mejoramiento progresivo de otros servicios especiales.

El supremo Gobierno ha resuelto que con las nuevas unidades asignadas a la Empresa de Transportes Colectivos del Estado se establezcan servicios gratuitos de transporte de escolares de educación básica, que experimentalmente ha puesto en funcionamiento la Empresa estatal en Santiago.

No menos de 150 buses se destinarán a ese importante objetivo, de acuerdo con la programación que se convenga con las autoridades educacionales y cubriendo el vasto territorio que comprenden las comunas del gran Santiago.

Con esto, el Gobierno pone en práctica su esquema básico de que el niño es el único privilegiado de nuestro país y se contribuirá a salvaguardar la seguridad de los estudiantes y con ello, la tranquilidad de su grupo familiar.

Servicios Interprovinciales.

Por efectos de la política de redistribución del ingreso, vastos sectores de trabajadores tuvieron acceso a vacaciones en lugares ajenos a su residencia habitual.

Este fenómeno tuvo especial significación respecto a considerables flujos de pasajeros hacia las provincias del extremo norte y entre Concepción y hasta Puerto Montt.

Los actuales medios de transporte de las empresas interprovinciales se hicieron absolutamente insuficientes y se produjo una situación de graves alcances que repercutió a su vez en una saturación de los servicios de Ferrocarriles del Estado en los mismos tramos.

Como se desprende del informe de ODEPLAN sobre la actividad económica, en el primer semestre de 1972 "en materia de transportes se observa el mayor poder de compra del pueblo repercutiendo en una mayor demanda de transporte colectivo; el número de viajes de buses por los puestos de peaje aumentó en 5,7 por ciento en el mismo lapso anterior".

Todos los esfuerzos desarrollados por las empresas particulares de transporte terrestre como la Empresa de Ferrocarriles del Estado, resultaron insuficientes.

Por todas estas razones y en previsión de que la misma situación se produzca en la temporada 1972 — 1973, el Gobierno estudia con urgencia una programación inmediata de importación de chasis de buses interprovinciales que responda a la renovación de los elementos antiguos y al incremento de las actuales dotaciones para responder a las demandas que, estimamos, se producirán inevitablemente como consecuencia del mejoramiento de las remuneraciones de los grupos bajos y medios de la población.

Se consulta al efecto un programa de puesta en marcha de no menos de 250 unidades especiales para este transporte, en condiciones similares a las aplicadas con la adquisición de equipos urbanos y rurales.

En este contexto se estudia asimismo la formación de una Empresa Nacional de Transporte Terrestre, cuyos servicios cubrirían desde Arica hasta Puerto Montt y que al contituirse como empresa filial

CORFO pudiera incorporar algunas empresas de este sector que se encuentren en situación crítica por efecto de malas administraciones o de desplazamiento hacia otros sectores del transporte de cargas pesadas. A tal Empresa se destinaría un porcentaje de los nuevos equipos que se adquirieran en el exterior y el saldo iría a la renovación de los equipos de propiedad particular.

Dicha Empresa Nacional de Transporte Terrestre sería complementaria y no competitiva de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, organismo este que racionalizaría algunos tramos que hoy sirve con fuerte impacto deficitario y en precarias condiciones para el público.

COORDINACION CON OTROS SECTORES DEL TRANSPORTE.

Las consideraciones anteriores señalan la estricta necesidad de que se establezca una coordinación de todos los sectores del transporte terrestre y entre estos —particularmente Ferrocarriles del Estado y camiones— con el transporte de las cargas provenientes del tráfico marítimo.

Se tendrá a la vista a este respecto las experiencias adquiridas con empresas que se han unido para coordinar sus cargas, como ha ocurrido con ENSEPORT, constituida sobre la base de aportes de capitales de Ferrocarriles, Emporchi y ECA.

OTROS SECTORES DE MOVILIZACION DE PASAJEROS.

El Ejecutivo promulgó con fecha 20 de Febrero de 1972 la Ley 17.620, que nació de una iniciativa del Ejecutivo y que fue perfeccionada substancialmente en el debate parlamentario.

Según esta Ley se conceden franquicias para la renovación de taxis con vehículos de producción nacional.

Por efectos de la fuerte demanda del sector privado, sobre las fábricas nacionales de automóviles y atendido el hecho de que la Ley 17.620 ya referida en sus artículos 1º. y 2º. transitorios renovó las franquicias para los taxistas que hubieren reunido los requisitos requeridos y cuyos nombres hubieren aparecido publicados en el Diario Oficial con anterioridad al 4 de Febrero de 1971, fue menester llegar a un acuerdo con la organización representativa de estos trabajadores (FENATACH), para importar 1.000 automóviles en condiciones adecuadas de financiamiento.

En un trabajo conjunto y coordinado a través de la Subsecretaría de Hacienda, que contó con la participación del Banco Central de Chile, Comité de Operaciones Automotrices de CORFO, Superintendencia de Aduanas, Banco del Estado, Bancos Osorno y la Unión, Nacional del Trabajo e Israelita y la Subsecretaría de Transportes, fue posible llegar a un acuerdo que permitiera importar de inmediato dichas unidades con un crédito otorgado por General Motors de Argentina.

La comercialización respectiva se ha hecho a través de los tres referidos Bancos estatizados y las primeras entregas se materializaron el día 15 de Abril, para proseguir con la totalidad de la partida. En

cuanto se refiere a los trabajadores taxistas no publicados en el Diario Oficial, se ajustará su asignación a un Decreto Supremo Reglamentario, para preservar los justos derechos de estos conductores dueños de vehículos antiguos de modelos anteriores a 1962.

Las demás disposiciones de la Ley 17.620 implican un reordenamiento integral del servicio de taxis. Los Municipios como el Cuerpo de Carabineros y los organismos de Transporte, deberán cumplir rigurosamente la supervigilancia de estas actividades de servicio público, lamentablemente desvirtuadas por un gran porcentaje de propietarios y choferes de estos vehículos, que más bien los han utilizado para su uso personal, en una abierta infracción al interés general de la población.

En todo caso, el trabajo conjunto de la Subsecretaría de Transportes con la Comisión Automotriz, permitirá en un futuro inmediato cumplir el programa de 4.600 taxis de renovación anual establecido en la Ley 17.620 varias veces citada.

CREACION DE UNA CORPORACION METROPOLITANA DE TAXIS.

La opinión pública y los distintos medios de expresión de prensa se han preocupado del incumplimiento sistemático por gran parte de los taxistas de su obligación de dar servicio público, a pesar de que el Estado les entrega instrumentos de trabajo con excepcionales franquicias y que financia el pueblo en su conjunto.

Si no obstante los saludables alcances de la Ley 17.620 y la importación de equipos nuevos para los taxistas que se acogieron a franquicias antes del 4 de Febrero de 1971, adicionado a un sistema tarifario razonable aplicado por la autoridad no tienen una retribución positiva de parte de este gremio, el Ejecutivo creará haber llegado al momento de constituir una corporación metropolitana de taxis, empresa filial y autónoma de CORFO, con capitales del Estado y de las Municipalidades del gran Santiago que tenga a su cargo absorber parte considerable de los actuales servicios prestados individual y anárquicamente por los dueños particulares de automóviles de alquiler.

Pensará el Gobierno en ese momento que resulta más lógico poner en marcha una empresa en que habría trabajo conjunto de los municipios y de los propios vecinos, para mantener en servicio varios centenares de automóviles de alquiler durante las 24 horas, con sentido eminentemente social y no de lucro.

FACULTADES DE LA SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES EN LO RELATIVO A LA IMPORTACION DE CAMIONES.

Como se señala en el informe de ODEPLAN anteriormente citado, se ha apreciado un aumento del tránsito de camiones controlados por las casetas de peaje de alrededor de un 14%, como consecuencia de la mayor actividad económica.

La Subsecretaría de Transportes por mandato legal, debe calificar la necesidad de importación de chasis de vehículos de carga superiores a 1.500 kilos.

Para guardar la indispensable coherencia y coordinación entre los distintos organismos del Estado, dichas importaciones se han ajustado a las recomendaciones surgidas desde el Banco Central de Chile, de manera de evitar un uso indiscriminado de divisas y teniendo a la vista las nuevas condiciones del mercado derivadas de la puesta en marcha de FIAT-Casablanca, y algunos acuerdos especiales logrados por la CORFO con empresas productoras de esta clase de equipos.

En lo fundamental, la Subsecretaría ha mantenido una política rigurosa en orden a que la Empresa de Ferrocarriles del Estado no sufra una competencia perjudicial con medios de transporte por carreteras estimulado artificialmente y que exista una adecuada ponderación que permita un complemento eficiente entre ambos sistemas.

La tendencia manifestada en general hasta la instalación de la actual administración fue manifiestamente favorable hacia el desplazamiento al sector privado de los transportes de carga altamente remunerativos, mientras se reservaba para la empresa estatal aquellas otras de bajos valores, lo que ha agudizado el desfinanciamiento crónico de Ferrocarriles del Estado.

Con objeto de perfeccionar una política de coordinación y equilibrio entre estos sistemas de transporte, se ha creado una comisión para el estudio del tarifado nacional de camiones, en cuyo trabajo está vitalmente interesado el Gobierno, porque, constituye un principio de indispensable ordenamiento de los medios con que cuenta el país.

Como se ha señalado anteriormente, habrá así mismo una estrecha coordinación entre las facultades que legalmente ejerce la Subsecretaría de Transportes y los grandes objetivos de gradual incremento de la producción de equipos en el país con integración creciente de partes nacionales, encomendados a la Comisión Automotriz y el Comité de Operaciones Automotrices, dependiente este último de CORFO.

DEFINICIONES DE CARACTER SOCIAL.

Tradicionalmente el sistema de remuneraciones y de previsión de los trabajadores de la movilización colectiva tuvo grandes deficiencias y vacíos, de los que se aprovecharon durante largos años grupos de empresarios que burlaron sistemáticamente la Ley, a veces paradójicamente con la complicidad inconciente de los mismos choferes o personales afectos en un caso a la Caja de Empleados Particulares y en otros al Servicio de Seguro Social.

Con la facultad que entregó al Presidente de la República el artículo 31 de la Ley 17.416 de Reajustes del año 1971, y mediante un trabajo conjunto de las Subsecretarías del Trabajo y de Transportes, fue posible dictar los Decretos con Fuerza de Ley N.os 2 y 3, sobre remuneraciones y previsión de todos los sectores de trabajadores de la movilización colectiva esto es, urbana, suburbana, rural e interprovincial.

Ese importante texto constituye la base de la reordenación de sueldos, salarios e imposiciones de más de 30.000 conductores, mecánicos, auxiliares y personal administrativo que trabajan en los servicios de transporte de pasajeros de la República.

Como toda primera experiencia en este reordenamiento, no fue fácil obtener la comprensión de patrones y trabajadores y múltiples conflictos debieron ser estudiados y resueltos desde la fecha de dictación de ambos Decretos con Fuerza de Ley.

Con todo, se han logrado acuerdos substanciales que significan establecer sobre bases más firmes los regímenes de sueldos y previsión de los personales de estos servicios, que dentro del propio programa de la Unidad Popular, han sido considerado estrictamente necesarios al desarrollo del país, entendiéndose que son compatibles con una racional expansión de ciertos tramos del transporte urbano e interprovincial que deberán ser atendidos por empresas del sector público.

En la medida en que fueron cumpliéndose satisfactoria y armónicamente los conflictos suscitados en este sector, las empresas intervenidas por situaciones de hecho a través del Ministerio del Trabajo han sido devueltas a sus propietarios y una prueba fehaciente de tal aserto quedó contenida en una acta firmada por las organizaciones representativas de los empresarios y de los trabajadores de los servicios interprovinciales del país.

PERFECCIONAMIENTO DEL SISTEMA PREVISIONAL DE LOS CHOFERES.

La etapa que estamos cumpliendo hoy se refiere a mejorar las disposiciones previsionales mediante las cuales la Caja de Empleados Particulares cubre a los choferes de los servicios de movilización colectiva.

El incumplimiento de obligaciones patronales en este orden de materias, provocó fuertes tensiones durante largos años, conjuradas a partir del 1º de Enero de 1971, con el saneamiento impuesto por el Gobierno con ocasión de los subsidios a la movilización particular.

En efecto, a partir de esa fecha y hasta el 31 de Diciembre del mismo año, más del 90% de este personal regularizó su situación ante la Caja de Empleados Particulares al hacerse cargo el Estado de los aportes patronales como ítem del referido subsidio.

Es el propósito del Gobierno enviar en los próximos días un proyecto de Ley al Congreso mediante el cual se preserve el pago de la previsión a ese sector de trabajadores, mediante el otorgamiento de personalidad jurídica a las asociaciones de líneas que actúen como recaudadores obligados de los aportes patronales correspondientes a los choferes respectivos, para su remesa automática a la Caja de Empleados Particulares, o bien, mediante una suma fijada actuarialmente y que se deduzca del valor del pasaje que paga el público.

Disposiciones en igual sentido se ampliarían hacia el pequeño empresario que conduzca su propio vehículo, con el objeto de entregarle un sistema de seguridad cuando ya no esté en condiciones de trabajar.

ASIGNACION DE MAQUINAS PARA NUEVOS SERVICIOS.

En el texto de esta memoria se ha hecho referencia a la importación de 1.000 chasis que serán carrozados en Chile para renovar equipos antiguos y que se trabajen en malas condiciones.

La incorporación al área social de importantes empresas, cada una de ellas con varios miles de trabajadores y que por años han sido afectados por deficientes medios de movilización desde sus hogares y hasta los referidos establecimientos industriales, ha determinado la necesidad de dotarlas de medios adecuados de transporte de gran capacidad. Esta medida junto con solucionar una justa petición de contenido social de la clase trabajadora, permitirá que los trabajadores lleguen en hora oportuna a sus frentes de producción, sin exponerlos a retardos perjudiciales.

En este sentido el Decreto Supremo de asignación, posibilitará la asignación de parte de las 200 unidades de gran capacidad adquiridas a través de la CORFO, a estos objetivos satisfaciendo con ello una reiterada petición tanto de los propios trabajadores como de las mismas empresas.

Con ese objetivo y para promover una acción positiva del Municipio, se buscará llegar a acuerdos en futuras importaciones para que uno o varios organismos locales o regionales, puedan dirigir sus esfuerzos al mantenimiento de servicios de transporte de pasajeros, con equipos y condiciones económicas positivas.

NUEVA ORDENANZA GENERAL DEL TRANSITO.

El Gobierno ha promulgado recientemente una nueva ordenanza General del Tránsito, que constituirá un organismo fundamental de regulación del uso y circulación de los medios de transporte.

La prolongada elaboración de este texto ha permitido consultar a todos los organismos relacionados con esta delicada materia e incorporar las disposiciones más modernas de cuerpos legales que están hoy en vigencia en las ciudades más avanzadas del mundo. No obstante este aspecto extraordinariamente positivo en el orden legal, será indispensable la participación de todas las capas sociales de la población y de los organismos públicos competentes para lograr el adecuado cumplimiento de sus disposiciones en beneficio del conjunto de la población.

UNA ADECUADA POLITICA TARIFARIA DE LAS EMPRESAS.

En el transcurso del año 1971 ha ido definiéndose una nueva política gubernativa de mayor realismo para el financiamiento de las distintas empresas de transporte del sector público.

Para ello ha sido menester el trabajo conjunto de los organismos de planeamiento instalado en todas las Empresas, bajo la orientación técnica de la Dirección de Presupuesto del Ministerio de Hacienda y con la valiosa e indispensable colaboración en el caso del sector transportes, con la Dirección de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas.

Una relación más pormenorizada de esta política se reseñará en los capítulos relativos a cada una de las empresas dependientes de la Subsecretaría de Transportes.

Resultados de la Política de Subsidios aplicada durante 1971 y hasta el 30 de Enero de 1972.

En Noviembre de 1970 el Gobierno debió resolver su posición frente a los sistemas de financiamiento de los medios de movilización colectiva, que debían aplicarse desde el 1º de Enero de 1971.

Para ello fue preciso, primero, determinar el conjunto de decisiones que corresponderían a la política global de carácter económico y social del Gobierno que recién se instalaba y dentro de ésta, el impacto que significaría para la población un alza de los pasajes de buses urbanos y suburbanos.

En seguida —y ya específicamente tratándose del sector transporte— debía encararse resueltamente el término de la diferenciación injustificada de tarifas en servicios similares y dentro de una misma zona geográfica, como ocurría con Santiago y otras grandes ciudades del país.

En este contexto y por acuerdos del sector económico del Gobierno, se mantuvo en 1971 una tarifa básica de Eº 0,50 en los sectores urbanos, lo que significó en el hecho la baja de tarifas preferenciales y consecuentemente, una merma de los ingresos que en ese momento percibían tales servicios.

Técnicos de los Ministerios de Obras Públicas y Transporte y de Economía, hicieron un estudio de costos que a su vez debía consultar los efectos de los reajustes de sueldos y salarios correspondientes a 1971 para todos los trabajadores de la República y por tanto extensivos también a todos los personales de la movilización colectiva, materia en la que en definitiva se estableció una nueva política según los Decretos con Fuerza de Ley 2 y 3 del Ministerio del Trabajo, cuyos alcances de carácter social se han comentado anteriormente.

Las comisiones técnicas aludidas, establecieron un costo por pasajero en el sector urbano de Eº 0,615. Ajustándose exclusivamente a los costos determinados por esas fuentes oficiales, el Gobierno necesariamente debió compensar a los empresarios de movilización urbana y suburbana (buses), subsidios válidos para todo el año 1972 en la medida en que no se produjeran nuevos costos no previstos en el estudio inicial, derivados del alza de insumos propios de esta actividad.

Por Decreto 164 de 13 de Abril de 1971, se estableció el sistema de subvención para compensar la diferencia de tarifas en el sector microbuses urbanos y suburbanos de todo el país y fijó reglamentariamente las condiciones y modalidades con que debía operarse para los egresos correspondientes.

El Ejecutivo dictó a través del Ministerio del Interior el Decreto 507 que proveyó fondos hasta por Eº 100.000.000.— para ser girados por la Subsecretaría de Transportes.

Atendidas experiencias de administraciones anteriores derivadas de situaciones como éstas, el Decreto reglamentario estableció que en vez de recibir aportes en dinero efectivo los empresarios serían compensados a través de aportes que correspondiesen a obligaciones patronales ante la Caja de Previsión de los Empleados Particulares; a hacerse

cargo por intermedio de la Dirección de Aprovisionamiento del Estado, de la confección y entrega de ropa de trabajo de los conductores y a la diferencia de reajustes legales entre el 1º de Enero y el 31 de Marzo de 1971. Respecto al pago de los aportes patronales a la Caja de Empleados Particulares, se extendió el beneficio, que únicamente se refería a los choferes, a los inspectores y funcionarios administrativos de las líneas de movilización acogidas a subsidios. Además, estos últimos funcionarios empezaron a recibir desde esa fecha los sueldos que correspondía fueran enterados por sus patrones.

Por cierto, estos subsidios correspondieron exactamente a la diferencia entre la tarifa aplicada de E° 0,50 y los costos medios reales por pasajero.

La Subsecretaría de Transportes por su parte debió crear una oficina especial que desde esa fecha empezó a atender el cumplimiento de estas obligaciones con regularidad, a pesar de los innumerables y complejos problemas que lógicamente debían suscitarse frente a serios vacíos administrativos, provocados por el hecho de que no existían todos los antecedentes de legalización de líneas, anormalidad que según pudo observarse más adelante ocurría con altos porcentajes de líneas urbanas de Concepción, Valparaíso, Antofagasta, y otras de similar importancia.

El descuido en los propietarios de estos medios de transporte de regularizar las transferencias de sus vehículos, significó constatar casos de sucesivos traspasos en que el dueño Registrado en la Subsecretaría de Transporte había dejado de pertenecer a la actividad y el microbús había pasado hasta por 4 manos, situación de la que no se había dejado constancia alguna en la documentación llevada al efecto por el Departamento de Locomoción Colectiva.

Con todo, fundamentalmente por la ayuda y control constantes de inspectores de la Contraloría General de la República, fue posible sanear numerosas situaciones anómalas y obtener la regularización de la situación previsional de un vasto sector de trabajadores, que a fin de 1971 llegó a significar más del 90% del total de esos personales. Asimismo la Dirección de Aprovisionamiento del Estado materializó la entrega de 10.482 ambos, de excelente calidad, cuyo costo fue consultado en el subsidio.

Ante el comprobado aumento de algunos rubros de costos del transporte de pasajeros, con fecha 20 de Agosto se dictó el Decreto 321, por el que se aprobó una nueva compensación consistente en hacerse cargo el Estado de la gratificación anual de los choferes y del pago de seguros de accidentes del empresario, en razón de que el costo real promedio por pasajero había subido a E° 0,633.

Por Decreto N° 420, de fecha 5 de Noviembre de 1971, se complementó el subsidio de acuerdo a los nuevos costos consignados en el Decreto 321, en el sentido de entregar dos neumáticos por cada máquina en servicio en el sector microbuses, según los datos que estuvieran registrados en el Departamento de Locomoción Colectiva de la Subsecretaría de Transportes.

Este último aspecto no ha sido posible cumplirlo integralmente, en razón del incumplimiento por numerosos empresarios, de la regularización de las transferencias de los vehículos de que son propietarios de hecho.

A fines de Junio de 1971, el Ministro de Obras Públicas y Transportes, junto con anunciar la decisión del Gobierno de actualizar las tarifas de los servicios rurales e interprovinciales de la República, estableció el propósito del Ejecutivo de extender los subsidios al sector taxibuses urbanos y suburbanos, que sólo había tenido un reajuste tarifario entre E° 0,48 y E° 0,70 por pasaje, que en la práctica significó la rebaja de numerosas líneas, que tenían tarifas superiores a ese valor por circunstancias especiales.

Según Decreto 305, de 30 de Julio, se extendió el sistema de subvención a taxibuses. Este Decreto reglamentario fue estudiado en conjunto por el Departamento Legal de la Subsecretaría de Transportes y la Contraloría General de la República, en la misma forma que se había procedido con el Decreto Reglamentario 164, relativo a microbuses urbanos y suburbanos.

La Oficina de Subvenciones habilitada por la Subsecretaría de Transportes ajustándose estrictamente al decreto reglamentario y sus posteriores modificaciones, giró en todo este período E° 175.783.779,77, comprendidos ambos sectores de la movilización urbana (microbuses y taxibuses), configurándose cuentas pendientes al 31 de Diciembre de 1971 del orden de E° 3.000.000.—, basadas en documentos oficiales.

Respecto a Enero de 1972, el Gobierno, aceptó mantener el subsidio existente al 31 de Diciembre de 1971, incrementado en aquellos factores que por efecto de la ley de reajustes sufrieron modificaciones (sueldos, salarios, gastos previsionales, etc.).

Los Decretos N.os 37, 38, 39 y 40, de fecha 1° de Febrero de 1972, sanearon desde el punto de vista económico las actividades de la movilización colectiva en toda la República en sus diversos sectores (urbanos, suburbanos, rurales e interprovinciales) y desde ese momento expiró el sistema de subsidios. El monto que debía corresponder a Enero de 1972 en las condiciones ya descritas, fue considerado cuenta pendiente y su monto se aplicará exclusivamente al pago de los aportes patronales por previsión de los choferes.

El Decreto respectivo de Hacienda lleva el N° 335, de 28 de Febrero de 1972, y los fondos correspondientes, que ascienden a E° 48.000.000.— serán girados por la Subsecretaría de Transportes, compromiso mensual calculado en aproximadamente E° 9.000.000.—

Rendición de Cuentas correspondientes a Subsidios entregados.

De acuerdo con los procedimientos legales y reglamentarios, los empresarios de la movilización han debido entregar sus rendiciones de cuenta en la Subsecretaría de Transportes para su remisión posterior a la Contraloría General de la República, con el informe respectivo.

Estas rendiciones de cuentas comprenden los siguientes aspectos:

a. Nómina de personales que recibieron diferencia por concepto de aumento de la parte fija de sus remuneraciones, de acuerdo con la ley de Reajustes, con los recibos correspondientes.

b. Planillas de sueldos de inspectores y personales administrativos de las líneas.

c. Nómina de empresarios que recibieron aportes correspondientes a seguros de las máquinas (buses) o arriendo de garages (taxibuses), con los recibos correspondientes.

d. Nóminas de los personales que recibieron gratificación legal por 1971.

La Subsecretaría de Transportes ha entregado informes periódicos a los inspectores destacados por la Contraloría General de la República, verificados con los documentos de que dispone el Departamento de Locomoción Colectiva y las comprobaciones practicadas por el Servicio.

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE MARITIMO.

Flota de Servicio Exterior.

Dentro de los programas de Gobierno se establece como punto de fundamental preocupación e importancia el control del comercio exterior de Chile y como lógica consecuencia la incorporación al Area Social de la economía del Transporte Marítimo.

El 98% de la carga de importación y exportación del país se moviliza a través del mar, de tal manera que la participación preponderante en este sector por parte de nuestra Marina Mercante es un factor de primerísima importancia dentro de nuestra economía. Por el sólo concepto de fletes de las mercaderías que entran y salen del país, el Estado de Chile debe pagar anualmente una suma cercana a los US\$ 120.000.000.— cantidad que en su mayor parte, dada la actual estructura del transporte marítimo de Chile, debe ser pagada a navieros extranjeros, lo que hace naturalmente que por este rubro, el país sufra una considerable merma en sus disponibilidades de divisas.

El Gobierno, consciente de la importancia de la Marina Mercante, ha decidido llevar adelante un programa de racionalización de la actividad naviera a fin de adecuarla a las necesidades de Chile.

La Corporación de Fomento de la Producción, mediante el sistema de adquisición de acciones de las compañías navieras nacionales más importantes, ha puesto al Estado de Chile en situación de controlar y dirigir el Transporte Marítimo. En efecto, CORFO ha adquirido a la fecha más del 60% de las acciones de la Cía. Sudamericana de Vapores, quedando sólo pendiente el trámite de formalización del traspaso de dichas acciones y consecuentemente la formación de los nuevos directorios de dichas compañías. En estas circunstancias, es previsible que dentro del año 1972 el Estado de Chile será propietario de más del 90% de las naves de Servicio Exterior de la Marina Mercante Nacional y controlará los tráficos que dichas naves cubren.

Sin tratar de remover innecesariamente el pasado, es útil recordar que la Marina Mercante chilena, en manos de los capitales privados no ha sido palanca de desarrollo, ya que la naturaleza misma del sistema capitalista y la calidad de empresarios dependientes de los navieros tradicionales, hicieron que éstos sólo se preocuparan de esta actividad como una forma de repartir dividendos a los accionistas y no de proponerse el crecimiento de nuestra flota. Con solo pequeñas excepciones, se llegó a la actual situación que encuentra a Chile con una capacidad de carga a flote verdaderamente magra en relación a sus posibilidades. Es por esto que con la flota de comercio exterior de que dispone el país en la actualidad, incorporada al área social, nos proponemos la reorganización de nuestra Marina Mercante.

Flota de Cabotaje.

El movimiento de mercaderías dentro de nuestras fronteras requiere un aumento inmediato del transporte mediante las naves de nuestra marina mercante, la que mediante su flota de cabotaje posibilita el tránsito de los productos de Norte a Sur del país.

En este rubro tiene primera importancia como transportista la Empresa Marítima del Estado, la que a un costo social relativamente alto absorbe más de un 70% del cabotaje. Sin esta herramienta, que muchas veces trabaja a pérdida, no es posible abastecer a los puntos extremos de nuestro territorio. El resto del cabotaje lo realizan armadores particulares, que básicamente tienden a que los servicios que prestan sean remunerativos, por lo que sólo toman las cargas con fletes de alto precio y dejan a las naves del Estado aquellos fletes que no son rentables. La anteriormente señalado ha hecho que tradicionalmente la flota del Estado trabaje en forma deficitaria, lo que hace necesario que también en el área del cabotaje se proceda a una reorganización profunda.

También la Empresa Marítima del Estado atiende el llamado "Cabotaje regional", que es el que se realiza entre Puerto Montt, Punta Arenas y puertos intermedios, permitiendo la movilización de personas y mercaderías en la zona austral de nuestro territorio. La labor que con gran sacrificio cumplen nuestros marinos en esa región del país es ampliamente reconocida por los habitantes de la zona y aunque con deficiencias propias de la falta de medios materiales que existen, podemos afirmar que el Gobierno se preocupa vivamente de las provincias australes.

Planes de Reorganización de la Marina Mercante Nacional.

Como ya lo anticipamos, dada la importancia económica del sector del transporte marítimo, la necesidad de superar deficiencias y el hecho de que de acuerdo a los planes de Gobierno la Marina Mercante Nacional debe ubicarse dentro del área social de la economía, procederemos a la reorganización y readecuación de esta actividad.

REALIDAD DE NUESTRA FLOTA.

1. Servicio Exterior. Se cuenta con:

a) Cía. Sudamericana de Vapores, con 10 naves de carga general y 2 graneleros con un promedio de edad de 9,2 años y que en conjunto tienen una capacidad de arrastre de 156.000 toneladas dwt.

b) Empresa Marítima del Estado, con 6 naves graneleras de un promedio de edad de 1,5 años y una capacidad de arrastre de 96.330 toneladas dwt. Un buque frigorífico de 1 año de edad con una capacidad de 85.500 p³ y un tonelaje de 2.027 tons. dwt. y un barco especializado en transporte de ganado con capacidad para 1.000 vacunos ó 6.000 lanares.

c) Cía. Chilena de Navegación Interoceánica, con 2 naves de un promedio de 17 años de edad y un tonelaje dwt. de 16.300 tons.

d) Sociedad de Navegación Petrolera, con 2 naves de un promedio de edad de 3,5 años y un tonelaje dwt. de 127.000 tons.

Lo que dá un total dentro de este rubro de 398.000 toneladas dwt.

2. Naves de Cabotaje. En el área social se encuentran:

a) Empresa Marítima del Estado que opera con 14 naves de carga general de un promedio de 11,5 años de edad y con un tonelaje de 31.280 tons. dwt.

b) Sociedad de Navegación Petrolera, con 3 naves de un promedio de edad de 12 años y una capacidad de arrastre de 82.000 tons. dwt.

c) Interoceangas, con una nave de 7 años de edad, con una capacidad cúbica de 119.653 p³ y un tonelaje de 1.970 tons. dwt.

CRITERIOS PARA UNA REORGANIZACION.

a. Generalidades.

De acuerdo al cuadro descrito en cuanto a la disponibilidad de naves, dentro de la cual se considera la incorporación al área de propiedad social de las naves de la Cía. Sub Americana de Vapores, Sociedad de Navegación Petrolera, Cía. Chilena de Navegación Interoceánica e Interoceangas, además de las pertenecientes a la Empresa Marítima del Estado, se crea la necesidad de readecuar sus distintas estructuras orgánicas y sus servicios a los nuevos objetivos de nuestra Marina Mercante. Este es un proceso que se irá desarrollando de acuerdo a las circunstancias jurídico administrativas del sector y en la forma en que la participación de los trabajadores lo vayan decidiendo.

No obstante, el Gobierno se propone crear de inmediato mecanismos eficientes de dirección operativa del sector, que saquen a la actividad marítima de su orientación exclusivamente utilitaria para colocarla dentro de un sistema de estructura que sirva de base para el manejo social de los recursos navieros y bajo el entendido del aprovechamiento integral y racional de los recursos humanos y materiales de que dispone el país.

Por ahora la agrupación de las distintas empresas navieras en una sola estructura debe quedar en suspenso porque aún no se posee el 100% de su propiedad, sino que también por las dificultades administrativas y jurídicas que implica. En todo caso, el objetivo esencial es llegar a un sistema racional en que se integre en un esquema estructural único a toda la Marina Mercante, proceso en el cual se está trabajando y que debe irse adecuando conforme se vayan afrontando las distintas fases del problema.

I FASE INICIAL.

a. Unidades económicas independientes.

En esta etapa se debe mantener la identidad de cada empresa, coordinándola con los servicios que actualmente se prestan y atendiendo a una redistribución de la producción y de la infraestructura naviera por tráficos.

b. Instancia de coordinación.

Las empresas con aportes del Estado requieren ser dirigidas por un equipo de trabajo que integre una comisión coordinadora de la gestión de cada una de ellas, debiendo dar especial importancia, además, a la participación de los usuarios estatales que deben ser atendidos.

c. Instancia de decisión.

Se ha hecho necesario ir a la creación de un Comité Nacional de dirección, planeamiento y desarrollo del sector y que tendrá entre otras, las siguientes funciones:

1. Formular y proponer la política general de transporte marítimo, de acuerdo a las necesidades de servicio del país.
2. Resolver sobre la integración o especialización de las empresas.
3. Fijar la política de distribución de los recursos de las empresas del Area Social.
4. Pronunciarse sobre los programas de inversión.
5. Fijar la política y distribución de los servicios de las empresas del Area Social.

En este Comité deben estar representados todos los organismos del Estado que tengan relación con esta actividad económica, como por ejemplo; el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la Subsecretaría de Transportes, el Banco Central de Chile, ODEPLAN, Ministerio de Relaciones Exteriores, CORFO, Usuarios Estatales, Empresas del Sector, Secretaría Ejecutiva de Relaciones Económicas Externas, etc.

II FASE INTERMEDIA

Superada la fase inicial, es decir, cuando se haya llegado a lo más cerca posible a la propiedad del 100% de los recursos navieros del país, y logrado la integración activa de los trabajadores a la producción y dirección del sector, se hará necesario diversificar la actividad en cuatro grandes sectores: Servicio Exterior de Carga General, graneles, cabotaje y servicio de naves, es decir, respecto a este último aspecto comprende Agencias Marítimas, de carga y de descarga.

III FASE DE CONSOLIDACION.

Cuando las condiciones del manejo planificado de la economía y el desarrollo de una nueva conciencia de las empresas así lo aconsejen, se llegará a constituir una sola estructura institucional en que existirán unidades autónomas de operación de acuerdo a los tráficos diversificados; y conteniendo servicios comunes de tecnología, mantenimiento, reparación, personal, contabilidad, agencias, etc.

CONCLUSIONES.

La formulación de los esquemas para el desarrollo de nuestra Marina Mercante antes descritos, requiere de la integración de la Marina Mercante al contexto general de los planes de desarrollo de nuestro país y la participación consciente y abnegada de todos los trabajadores del sector, requiriendo además, poner en juego toda la imaginación y recursos que sean necesarios para llevar a buen término esta tarea.

EN LO INTERNACIONAL

El Gobierno de Chile, a través de la Subsecretaría de Transportes, ha venido planteando aspectos de su política de transporte marítimo en el seno de los Organismos Internacionales dependientes de las Naciones Unidas, tales como la UNCTAD, CEPAL, UNCITRAL, OCMI, y en general los grupos gubernamentales de trabajo para asuntos tan complejos como por ejemplo la adaptabilidad de los nuevos adelantos tecnológicos en materia de transportes a nuestras condiciones en materia de puertos, sistemas de conexiones hacia el interior del país, etc. La posición de Chile es ampliamente respaldada por todos los países que conforman el Tercer Mundo.

A ese mismo nivel se ha hecho un análisis de las ventajas y desventajas que representan para los países en vías de desarrollo, los actuales sistemas imperantes en el mundo en materia de transporte, las discriminaciones en los fletes cuando no se posee una capacidad a flote suficiente para competir con las compañías extranjeras de navegación. Claro ejemplo de esto último fue la rebaja que hizo la Conferencia de Europa - Pacífico Sur y Magallanes, cuando Empremar, por instrucciones del Gobierno compitió en los contratos de fletes hacia Europa del cobre refinado, al subir dichas Conferencias en forma unilaterales, exageradamente los fletes.

En general, se ha llevado durante el año un trabajo sistemático que generalmente no trasciende, ya que los problemas en política de transporte marítimo no se vislumbran, sino en las grandes consecuencias económicas, debido a la incidencia de los costos de los fletes en la economía interna del país.

ALGUNAS REALIZACIONES

La Empresa Marítima del Estado ha abierto una línea al Mediterráneo y al Mar Negro, que está dando excelentes resultados comerciales.

Actualmente se estudia la posibilidad de una línea de navegación hacia los países orientales, Japón y República Popular China.

Para aumentar el transporte de minerales se firmó con España un Acta de Intención, el 15 de Noviembre de 1971, para la construcción de un buque metalero de 30.000 toneladas, nave que transportará las materias primas para el aumento de producción que tiene planificada la Compañía de Acero del Pacífico.

En el transporte de cabotaje se ha dado preferencia al abastecimiento de las provincias de Chiloé, Aysén y Magallanes, contando actualmente la provincia de Magallanes con dos barcos semanales.

Cada tres meses, naves de Empremar con capacidad de 1.700 toneladas de carga útil viajan a Isla de Pascua para satisfacer las necesidades de abastecimiento de la zona.

Estas tareas especiales se han podido hacer tomando en arriendo naves de bandera chilena y, en algunos casos, naves de bandera extranjera.

En el aspecto laboral, la Empresa ha dado participación a los trabajadores mediante los Consejos de Administración y Comité de Producción, sistema que se pondrá en práctica a corto plazo en las naves de las empresas estatizadas.

Los trabajadores marítimos han comprendido la utilidad y necesidad de que las empresas pasen al área social y esto lo han demostrado los Sindicatos de la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, quienes han ofrecido su apoyo y cooperación al Gobierno, al mismo tiempo que han solicitado que se concrete a corto plazo la estatización de dicha Compañía.

FERROCARRILES DEL ESTADO

A. Política y condiciones de ventas.

Los puntos relevantes de la política de ventas planteada para 1971 y 1972 son:

—Realización de una fuerte acción comercial destinada a captar mayores volúmenes de transportes.

—Captación de transportes del área estatal, a fin de lograr un cumplimiento integral de la Ley 14.999, que dispone a las Empresas del Estado efectuar sus transportes sólo por ferrocarril.

—Establecimiento de convenios de transporte permanente con usuarios.

—Mejoramiento de las condiciones operativas.

—Aceleración de la puesta en servicio de los programas de inversión que inciden en la capacidad de transporte de la Empresa.

Respecto de estos planteamientos, las acciones principales ejecutadas en 1971 han sido las siguientes:

a) Cumplimiento de las metas de tráfico programadas.

Para 1971 se programaron las metas de tráfico que a continuación se comparan con las cifras reales.

Año 1971	Prog.	Real	Cumplim. %
Carga (Millones Ton-Km.)	2.281 *	2.249	103,1
Pasajeros (Millones Pas-Km.)	2.372	2.479	104,5
Equipaje (Millones Ton-Km.)	43	43	100,0

* Incluye 100 millones Ton-Km. de carga de intercambio no incluidas en la cifra real. La comparación se ha hecho con cifras homogéneas.

b) Transportes del área estatal.

En esta área se ha mejorado la coordinación existente entre Ferrocarriles y las Empresas estatales, obteniendo para el transporte ferroviario nuevos volúmenes de carga. Las cifras que siguen muestran algunos aspectos de esta acción.

Empresa	Toneladas despachadas		%
	1970	1971	
SOQUIM (1)	168.498	236.153	40,2
EL TENIENTE (1)	122.767	105.930	— 13,7
ECA	433.453	554.147	27,8
ENAMI	69.432	86.078	24,0
Fierro elaborado	200.841	209.351	4,2
CAP Algarrobo	3.325.013	3.571.008	7,4
Romeral	2.421.726	2.783.082	14,9
BCO. DEL ESTADO (1)	350.102	262.835	— 24,9
ANDINA* (1)	25.659	187.256	629,7
EMP. NAC. CARBON	753.630	807.279	7,1
PETROQUIMICA* (1)	613	1.565	155,3

* Iniciaron su producción en 1970.

(1) Sujetos a convenio.

c) Convenios de Transporte.

Se ha seguido estimulando el tráfico de los convenios y se ha proseguido con las gestiones para suscribir otros nuevos, tales como Celulosa Arauco, Celulosa Constitución y otros.

Las cifras que siguen muestran el rendimiento de otros convenios, aparte de los ya indicados.

Empresa	Toneladas despachadas		%
	1970	1971	
Santa Bárbara	3.945.042	3.570.755	— 9,5
Papelera	570.778	670.581	17,5

d) Mejoramiento de condiciones operativas.

Se han emprendido diversas acciones para mejorar la capacidad de transporte de la Empresa a fin de permitirle cumplir con las metas programadas. Esto se ha traducido en una mayor eficiencia general del sistema y un aumento efectivo del transporte, especialmente en la Red Sur, donde el crecimiento fue de 9,1% con respecto a 1970, muy superior a lo programado. En la Red Norte se registró una baja relativa por razones que escapan al control de la Empresa, ya que en esta Red el tráfico consiste en un 90% de minerales de hierro.

Más adelante se analizan los resultados de tráfico de 1971.

e) **Aceleración del Plan de Modernización.**

Dentro de los recursos disponibles se ha cumplido con la política planteada en este aspecto. Se ha dado prioridad al programa de construcción de nuevos equipos, iniciándose un plan sexenal de construcción de 3.600 carros de carga y 120 coches de pasajeros; a la electrificación a Concepción y al programa de renovación de la enrielladura.

Estos programas de inversión, unidos a otros programas complementarios, irán incrementando la capacidad de tráfico para cumplir con las metas del plan de desarrollo del transporte ferroviario.

Más adelante se analizan las realizaciones del Plan de Inversiones durante 1971.

B. Política Financiera.

Se expresó en el Plan Operativo 1971, en el sentido de normalizar la situación de déficit presupuestario (E° 221 millones en 1970) que se estaba presentando en los últimos años en la Empresa, resultado de la errada política de "autofinanciamiento".

El enorme déficit se manifestaba principalmente en aspectos tales como:

a) Endeudamiento con la Caja de Retiros y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado, con las Cooperativas de Consumo Ferroviario y Organizaciones gremiales; la política que se llevó a cabo en 1971, fue la de sanear este tipo de deudas, lo que se logró integralmente.

b) Igualmente fue una meta que se cumplió, la de normalizar la situación de compromisos vencidos (E° 23 millones en letras protestadas al recibir la Empresa la actual Administración).

c) El pago de obligaciones contraídas por deudas con contratistas y proveedores de materiales y repuestos (E° 77 millones) fue otra de las metas propuestas para el año 1971 que se cumplió.

En todos los casos, la política adoptada fue la de restaurar el prestigio financiero de la Empresa para poder iniciar una mejor política de abastecimientos y obtener los créditos bancarios que permitieran sanear la Caja de la Empresa. Durante el año 1971, gracias al cumplimiento de estos objetivos se pudo contar con una línea de crédito que puso a disposición de la Empresa el Banco del Estado (E° 58 millones).

A contar de Octubre del año 1971, la Empresa ingresó al sistema de línea de crédito según Presupuesto de Caja, para lo cual se suscribió un convenio con el Banco del Estado de Chile. Esto significa:

a) Que la Empresa deberá atender sus obligaciones generadas en el presupuesto de operación, mediante pagos al contado.

b) Programación estricta de las necesidades de Caja para todo el año.

c) La Empresa no podrá cancelar sus obligaciones con letras u otros documentos que impliquen aumentar el endeudamiento interno.

Desde el punto de vista del presupuesto de Capital la política de la actual administración es la de obtener de los organismos de Hacienda los fondos mínimos necesarios para llevar a cabo la sustitución de los bienes de capital que estaban obsoletos en la Empresa y completar el programa de modernización que significa una mejor atención a los usuarios del transporte ferroviario y satisfacción del creciente aumento de la demanda.

C. Política de Abastecimiento.

Los puntos relevantes de la política de abastecimiento para 1971-1972 son:

a) El estudio de un sistema racional de adquisiciones basado en una clasificación de materiales que permita determinar claramente el papel que le corresponde a cada Servicio de la Empresa dentro del proceso de aprovisionamiento.

b) La implantación de un sistema de reabastecimiento a dos niveles (almacenes generales y locales).

c) Inventario de todos los materiales existentes en los distintos almacenes y pañoles establecidos a todo lo largo de la red, con el objeto de eliminar los materiales sin aplicación o con saldos excesivos.

Estos tres puntos fueron iniciados durante el año 1971 y podemos destacar la puesta en práctica del reabastecimiento a dos niveles en la Red Sur, especialmente en Maestranzas y Talleres.

D. Política de Personal.

El objetivo principal en esta Area está orientado a lograr la participación efectiva, democrática e integral de los trabajadores en la Dirección de la Empresa.

Durante 1971 se creó una Comisión Paritaria Gremio - Empresa que elaboró el Reglamento de Participación de los Trabajadores de FF. CC. del E., adecuando las normas Básicas de Participación del Convenio CUT - Gobierno a las características de la Empresa.

Actualmente el Reglamento se está discutiendo en todos los niveles, para en Junio próximo llamar a elecciones de Consejo de Administración.

No obstante, hay Comités de Producción funcionando en distintos servicios de la Empresa desde hace un año.

— Selección y Contratación.

Se están elevando los requisitos de ingreso en base al criterio de preparación e idoneidad para cada cargo.

En cuanto a contratación de personal, la política ha sido mantener los cargos existentes que suman un total de 29.197, pero debido a que ha jubilado y se ha retirado un subido número de funcionarios, se han producido 4.936 vacantes que se han suplido con personal afecto a la Ley 10.383 que en este momento alcanza a un total de 2.592 personas.

— Remuneraciones e Incentivos.

La política de remuneraciones e incentivos de la Empresa está encuadrada en aquella de la Comisión CUT - Gobierno y con este objetivo se constituyó en Mayo de 1971, una Comisión Bipartita para el estudio de las remuneraciones y anexos que se aplicarán durante 1972.

— Adiestramiento.

La mayor tecnificación de las labores ferroviarias debido a la introducción de tecnologías más avanzadas en la operación y administración de la Empresa, ha exigido la formulación de un plan de adiestramiento intensivo. Es así, como se fijó como meta para 1971 el adiestramiento del 12% del total de personal en servicio sobre la base de 25.000 funcionarios con que contaba la Empresa en 1970. La cifra real de personal adiestrado alcanzó a 10,31%.

El adiestramiento está a cargo del Instituto Técnico Ferroviario, a través del cual, en Enero del presente año se logró la firma de un Convenio con la Universidad Técnica del Estado que permitirá a los trabajadores ferroviarios alcanzar el nivel de educación universitaria.

ACTIVIDAD DESARROLLADA

A. El cuadro adjunto muestra las cifras del tráfico realizado durante 1971 y su variación respecto de 1970.

Puede observarse un notable aumento del tráfico de carga, pasajeros y equipajes con respecto al año anterior (7,1; 9,9 y 8,3% respectivamente), lo que ha llevado a la Empresa a uno de los niveles de tráfico más altos de su historia. En cifras globales, el aumento más importante se ha experimentado en la Red Sur, donde los pasajeros aumentaron en un 10,2% (durante 1972 se observa una tendencia de alza aún mayor), ya que los ingresos por este concepto han aumentado 40% en Enero y Febrero respecto de 1971, lo que ha permitido prever un 17% de alza para todo 1972.

En carga, el aumento de 9,1% es de extraordinaria importancia y hace prever que se sobrepasarán las cifras programadas para 1972. Los aumentos observados en esta Red se deben por una parte al fuerte incremento de la demanda de transporte y a la mayor capacidad operativa alcanzada por la Empresa durante 1971.

En la Red Norte se observa un alza mayor debido a que el tráfico de esta Red depende en un 90% de los minerales de hierro, cuyo movimiento no aumentó significativamente en 1971.

En el F. C. Arica se observa una baja relativamente importante en la carga, debido a la disminución del movimiento comercial en Bolivia, que es la única fuente de tráfico en este Ferrocarril. En pasajeros, en cambio, el tráfico ha aumentado considerablemente (29,9%).

El movimiento de carga del Ferrocarril Iquique ha seguido aumentando (5,2%) según su tendencia histórica y se preveen aún mayores aumentos debido a la aplicación de una eficaz política de expansión del tráfico. En pasajeros se observa una fuerte disminución debido a la competencia de otros medios de transporte que cuenta con caminos y equipos modernos que les permiten ofrecer un servicio muy superior.

Finalmente el F. C. Transandino ha mostrado un notable aumento en 1971, el que se viene observando desde 1969 y que se debe al fuerte crecimiento del intercambio comercial Chileno-Argentino. Esto está llevando a considerar un plan de inversiones de gran magnitud para aumentar la capacidad de tráfico de este Ferrocarril, que en este momento está copada.

En relación a los ingresos, el tráfico realizado ha significado entradas según el siguiente detalle:

PASAJES	E°	271.973.817
EQUIPAJE	E°	25.154.031
CARGA	E°	594.458.976
TOTAL	E°	891.586.824

B. Las realizaciones del Plan de Inversiones han sido las siguientes:

Electrificación:

Durante 1971 se inició el montaje de las subestaciones de Quilacoya y Concepción correspondientes a la electrificación San Rosendo-Talcahuano. En este período se completó el tendido de las líneas de contacto hasta Quilacoya, dejándose además terminada la postación hasta Concepción.

Además se han realizado diversas obras anexas y menores, tales como mejoramiento de sectores existentes, edificios, proyectos, electrificación de desvíos y el mantenimiento de la Red existente.

Monto Invertido:	E°	15.879.248
	US\$	98.016

Riel Soldado:

Durante 1971 se han entregado los siguientes Kms. de vía soldada:
Sector: Alameda - Chillán: 36 Kms.

Chillán - Puerto Montt: 23 Kms.
(soldadura en sitio)
Llanos de Soto - Huasco: 22 Kms.
(soldadura en sitio).

En la Planta Soldadora de Rieles de Chena se soldó el equivalente a 58 Kms. de vía en largos de diferentes tipos.

Además se efectuaron otra serie de trabajos anexas, tales como mejoramiento de algunos sectores, armado de desviadores, estudios, etc.

Monto Invertido	E°	45.568.165
	US\$	279.008

Mejoramiento de la vía.

Durante 1971 en la Red Sur se renovó el equivalente a 94 Kms. de vía eclisada en sectores aislados y continuos, además de los correspondientes cruzamientos y agujas. En la Red Norte se renovó el equivalente a 14 Kms. de vía eclisada.

Se entregaron al servicio 6 nuevos desvíos particulares, continuando con la política de captación de nuevos usuarios.

Además se construyeron diversas obras de arte, desviadores, y se realizaron importantes trabajos topográficos relacionados con diversos aspectos del Plan de Modernización.

Monto Invertido: E° 10.235.412
US\$ 92.704

Equipo rodante.

Drante 1971 se dió término al programa de construcción pendiente de 1970, de acuerdo a la siguiente distribución:

Tipo	Desplazamiento programado de 1970	Atrasos del programa	Entrega total
Planos	—	36	36
Tolvas	—	50	50
Rejas	—	4	4
Bodegas	—	47	47
Cajones	75	75	150
Estanques	11	—	11
Total	86	212	298

Además se dió comienzo en 1971 al Plan Sexenal de Construcción de Equipo Rodante, el que consulta construir 3.600 carros y 120 coches de pasajeros.

El cumplimiento del programa de 1971 ha sido el siguiente:

Tipo	Programa	Entrega Programada		Entrega Efectiva		Saldo
		1971	1972	1971	1972	
Tolvas	130	80	50	—	30	100
Bodegas	205	205	—	69	37	99
Estanques	52	52	—	2	4	46
Frigoríficos	20	—	20	—	—	20
Total carros	407	337	70	71	71	265
Casitas	30	—	30	—	—	30
Coches	20	—	20	—	—	20

Los atrasos observados en los programas de 1970 y 1971 se han debido por una parte a la falta de abastecimiento de materiales nacionales e importados y por otra parte a la falta de coordinación de los suministros de los diversos elementos que componen los carros.

Para 1972 se proyecta dar término al saldo pendiente de 1971 y también completar el programa de 560 carros correspondientes a 1972.

Monto Invertido	E°	149.451.757
	US\$	95.489

Maestranzas y Talleres.

Se realizaron diversas ampliaciones y construcciones e instalaciones de maquinarias a lo largo de la red, como continuación del plan de mejoramiento y modernización de las maestranzas, talleres y casas de máquinas.

Monto Invertido:	E°	8.902.249
	US\$	223.466

Poder de Tracción.

En este programa se adquirieron conjuntos mayores para recambio de locomotoras y automotores eléctricos a fin de asegurar el cumplimiento de los programas de mantenimiento de estos equipos, además de otras adquisiciones menores.

Es importante tener presente que la escasez de divisas ha comprometido seriamente el mantenimiento de los equipos tractores y afectará el poder de tracción de la Empresa.

Monto Invertido:	E°	18.487
	US\$	1.229.888

Señalización y Comunicaciones.

La instalación de Control de Tráfico Centralizado entre Talca y Puerto Montt cuenta con estaciones terminadas (con comando local) hasta Monte Aguila y se han avanzado faenas hasta Turquía.

Además, se efectuaron diversas obras de señalización en la 1.a y 2.a Zonas, tales como instalaciones de señales repetidoras, renovación de las instalaciones y se instalaron banderistas automáticas y alarmas para patios en diversos puntos de la Red.

En el campo de las radiocomunicaciones se instalaron antenas y radioestaciones en Coquimbo, Caracoles, Los Andes, Valparaíso, Santiago y Concepción, continuando con el establecimiento de la Red Nacional de radiocomunicaciones de la Empresa.

Respecto de las comunicaciones alámbricas, se tendieron y reforzaron diversas líneas en la Red Sur, con el objeto de asegurar las comunicaciones en los sectores de mayor tráfico.

Finalmente se ejecutaron diversos trabajos de instalación de Plantas Telefónicas, equipo de Telex y otros.

Monto Invertido	E°	19.293.980
	US\$	43.179

Inversiones generales.

En este programa se incluyeron maquinarias para mecanización de estaciones y terminales ferroviarios, elementos para oficinas, vehículos y otras adquisiciones menores que no están incluidas en los otros programas del Plan de Modernización.

Monto Invertido	E°	1.124.275
	US\$	97.621

Arquitectura:

En 1971 se realizaron obras en diversos edificios de estaciones en las redes Sur y Norte, tales como Puerto Montt, Valdivia, Temuco, Talcahuano y Chañaral.

Además se realizaron una serie de obras auxiliares de las obras de Electrificación y Señalización; en Maestranzas, Talleres y Casas de Máquinas y en Edificios de Administración.

Finalmente, a lo largo de la Red se construyen 26 casas para el personal y obras menores en casas y hogares ferroviarios.

Monto Invertido	E°	3.745.225
	US\$	—.—

Ferrocarril Arica-La Paz.

Las inversiones más importantes de este programa se refieren a la renovación de la enrielladura, cuyos trabajos han seguido avanzando durante 1971. Además, se realizaron algunas inversiones en talleres.

Monto Invertido	E°	8.814.958
	US\$	105.851

Ferrocarril de Iquique a Pueblo Hundido.

Se efectuaron algunas inversiones menores en vías, talleres y edificios.

Monto Invertido	E°	521.098
-----------------	----	---------

Ferrocarril Transandino.

En el año 1971 se completó la mayor parte de las obras de construcción del trazado entre Río Blanco y Saladillo de 4,2 Kms. para la Compañía Minera Andina, lo que incluyó el movimiento de tierras y la construcción de 2 puentes, uno de 30 mts. y otro de 120 mts. además de la enrielladura respectiva, señalización y comunicaciones; este trazado permitirá despachar por ferrocarril en forma directa 240.000 toneladas anuales de concentrados que produce Andina, reemplazando el servicio combinado con camiones que se efectúa en la actualidad.

Además de estas obras, se realizaron otras complementarias para la Planta Bitrocha en Los Andes destinada en parte a movilizar la producción de Andina y al tráfico internacional que ha experimentado un extraordinario aumento desde 1969.

Monto Invertido	E°	18.399.672
-----------------	----	------------

C. Otras realizaciones.

Las siguientes realizaciones no están directamente relacionadas con las cifras de producción, pero revisten gran importancia.

En el área de conservación y mantenimiento se prosiguió con la conservación cíclica de la vía y la revisión por ultra sonido, y se completaron los estudios para iniciar el plan de mantenimiento preventivo de coches y carros en 1972.

En el área de aprovisionamiento se prosiguió con la implantación del sistema de abastecimiento a dos niveles, completándose instrucciones sobre clasificación y procedimientos. En esta misma área se creó la Oficina de Promoción de Fabricación Nacional, destinada a fomentar la sustitución de importaciones con el consiguiente ahorro de divisas.

En el área de administración se dió un importante paso al terminar el contrato con la Compañía de Seguros La Ferroviaria, pasando a regir un sistema de autoseguro que resultará mucho más conveniente desde el punto de vista económico y que permitirá hacer más flexible el pago de indemnizaciones a los usuarios.

En el área de acción social, la creación del Servicio de Desarrollo Social, permitió efectuar una tensa labor en materias habitacionales, y de recreación contribuyendo a la formación de Cooperativas de Vivienda, organización de Veraneos Populares, construcción de sedes sociales, etc. Además, se realizó una labor de gran importancia en Valparaíso con motivo del sismo de Julio pasado.

En materia de salud, es importante destacar la futura ampliación de la atención médica mediante un convenio que se firmará en Abril de 1972 con el S.N.S. y la atención dental por medio del Servicio Dental Remunerado que se ha extendido a jubilados, pensionados y sus cargas familiares.

En materia de capacitación del personal se ha proseguido con los programas, aumentando notablemente la cantidad de horas hombre en adiestramiento (11%), respecto de 1970, efectuando diversos cursos y seminarios de capacitación, supervisión, secretaría, idiomas y otros.

Cabe destacar, los trenes de la salud que llevaron atención médica y dental a poblaciones que tradicionalmente eran mal atendidas.

Frente a la catástrofe sísmica que afectó al país últimamente la Dirección de la Empresa organizó Cruzadas de Solidaridad, que consistieron en salidas de trenes especiales desde los extremos del país, Iquique y Puerto Montt hacia la zona afectada reuniéndose 2.000 toneladas de ayuda para los damnificados. Además los ferrocarriles colaboraron con los Ministerios de Obras Públicas y Transportes y el de la Vivienda para el transporte de mediaguas y otros materiales de emergencia.

Dada la enorme importancia y significado de los trabajos voluntarios de Verano 71, la Empresa dió preferencia a esta movilización masiva de estudiantes y trabajadores, con la formación de trenes especiales en estrecha colaboración con las Universidades, servicio voluntario de Verano y gremios de trabajadores para cumplir metas político-sociales señaladas por el Gobierno.

Finalmente, cabe destacar que para facilitar una política de comercio exterior, los Ferrocarriles han participado activamente en la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), tomando parte en reuniones internacionales que han dado origen a los convenios de integración con la República Argentina, que favorecen a los ferrocarriles transandinos chilenos en cuanto a tráfico se refiere y a los productores nacionales al proporcionárseles un medio de transporte expedito y seguro para sus exportaciones. Esta actividad también ha rendido frutos en el movimiento de pasajeros con Bolivia y Argentina.

RESULTADOS DEL TRAFICO PARA LOS AÑOS 1970 y 1971

	TONELADAS DE CARGA COMERCIAL			MILES DE TONELADAS - KILOMETRO		
	1970	1971	Variac. %	1970	1971	Variac. %
Red Sur	5.123.582	5.380.945	+ 5,0	1.480.145	1.614.537	+ 9,1
Red Norte	8.231.182	8.080.782	— 1,8	501.854	515.920	+ 2,8
F.C. Arica	147.134	* 114.929	— 21,9	30.350	* 23.774	— 21,7
F.C. Iquique	315.761	354.854	+ 12,4	77.246	81.254	+ 5,2
F.C. Transandino	149.548	197.748	+ 32,2	10.023	13.646	+ 36,1
Total Empresa	13.967.207	14.129.258	+ 1,2	2.099.618	2.249.131	+ 7,1

NOTA: Las cifras con asterisco (*) son valores estimados.

PROGRAMAS DE TRABAJO.

La Empresa de Ferrocarriles del Estado desarrolla sus actividades en el área de infraestructura, en el sector transporte y comunicaciones.

Dichas actividades se extienden a lo largo del país por intermedio de trazados ferroviarios que se detallan a continuación:

1. Ferrocarril de Arica a La Paz (Prov. de Tarapacá), 245 Kms. de vía trocha 1.000 mts.
2. Ferrocarril de Iquique a Pueblo Hundido (Prov. de Tarapacá, Antofagasta y Atacama), 1.435 Kms. trocha 1.000 mts. y 373 Kms. trocha 1.435 mts. (incluyendo 126 Kms. de vía con tercer riel).
3. Red Norte (Prov. de Atacama, Coquimbo, Aconcagua y Valparaíso), 1.529 Kms. de trocha 1.000 mts.
4. Ferrocarril Transandino (Prov. de Aconcagua), 80 Kms. de vía trocha 1.000 mts.

5. Red Sur (Prov. de Valparaíso a Llanquihue), 4.359 Kms. de vía trocha 1.676 mts. 326 Kms. de vía trocha 1.000 mts. y 37 Kms. de vía trocha 0,600 mts.

Los servicios ofrecidos por la Empresa son principalmente transporte de pasajeros, carga y equipajes, además de otros servicios anexos, tales como la distribución y venta de fertilizantes que se hace a SOQUIM por intermedio de las estaciones.

Las actividades de la Empresa se rigen por planes operativos, que se formulan anualmente.

El Plan Operativo 1972 contempla los siguientes aspectos fundamentales:

1. Metas de producción y ventas.

Para 1972 se ha proyectado alcanzar las siguientes cifras de transporte e ingresos:

	Pasajeros-Km. o Toneladas-Km. (millones)	Variación c/r a 1971 %	Ingresos E° (millones)
CARGA	2.460	6.0	849
PASAJEROS	2.900	17.0	427
EQUIPAJE	44	10.0	37

El alza programada en el transporte de carga corresponde al análisis efectuado para los distintos específicos.

Las cifras del transporte de pasajeros están ya corregidas considerando las cifras registradas en Enero y Febrero de este año, meses en los cuales los ingresos por este rubro fueron un 40% mayores que en igual periodo de 1971. Suponiendo que en el resto del año no se experimente aumento del tráfico, el promedio ponderado arroja un 17% de alza.

El 10% programado para el equipaje corresponde a la evolución histórica de este rubro y en todo caso no es significativo en el total.

Los ingresos de tráfico totales programados para 1972 son 1.313 millones de escudos, lo que representa un 47% de alza respecto de 1971. Esto se origina por el alza de tarifas (rendimiento en E°: 30%), el alza del dólar (rendimiento promedio 30%) al alza del tráfico (rendimiento promedio 13%) y a una modificación de la distribución de las tarifas.

2. Programa de inversiones.

Durante 1972 se ha programado invertir E° 604.960.000 y 44.082 dólares, cifras que se desglosan como sigue:

PROGRAMA	E° (millones)	US\$ (millones)
Electrificación	22,9	2,9
Riel Soldado	70,3	5,6
Mejoramiento de la vía	45,5	6,1
Material Rodante	59,8	1,8
Maestranza y Talleres	22,5	2,3
Poder de Tracción	2,7	5,4
Señalización y Comunicaciones	38,9	1,8
Inversiones Generales	12,2	1,1
Edificios	20,3	—
F. C. Arica	9,2	0,6
F. C. Iquique	0,8	0,1
F. C. Transandino	13,1	1,5
Construcción equipo	137,6	1,8
Mantenimiento preventivo	78,2	4,1
Minera Andina	12,3	—
Acción Comercial	9,0	0,1
Inversiones infraestructura	11,6	0,6
Inversiones Extra Empresa	11,6	0,3
Inmuebles	25,5	—
Inversiones Financieras	0,5	—
Transferencias de Capital	0,5	—
Servicio deudas	—	8,0
T O T A L	605,0	44,1

Cabe destacar que los proyectos más importantes del Plan de Inversiones consultan completar la electrificación a Concepción, continuar con la renovación de enrioladura soldada entre Alameda y Chillán, adquirir nuevas locomotoras para el F.C. Transandino, continuar con la instalación de control centralizado y construir 600 nuevos carros de carga de depósitos fijos.

RECURSOS UTILIZADOS.

a) Personal.

El personal empleado por la Empresa en 1971 experimentó la siguiente variación respecto de 1970 (Promedios anuales).

Personal en Servicio	1970	1971	%
Empleados	14.680	15.132	3,1
Operarios	8.718	8.979	3,0
Accidentales	1.319	1.945	47,3
T O T A L	24.717	26.056	5,4

b) Materiales.

El consumo de los materiales principales en 1971, comparado con 1970 ha sido el siguiente:

Material	1970	1971	Valor unidad 1971 E°
Petróleo (m3.)	39.387	36.680	478
Carbón (Ton.)	209.651	200.391	401
Durmientes (N°)	218.870	553.933	19 a 57
Otros (E°)	136.221.492	246.566.271	
T O T A L (E°)	224.633.155	370.714.658	

c) Financieros.

Los recursos de la Empresa para su operación en 1971 se obtienen como sigue:

Ingresos de Tráfico.

Público	E° 748.682.748	
Rebajas Fiscales	E° 142.904.077	
T O T A L		E° 891.586.825
Ingresos Varios		E° 64.397.544
Ventas y Trabajos a Terceros		E° 14.931.298
Diferencias de cambio		E° 3.539.596
Transferencias corrientes del Fisco		E° 916.470.052
Total Ingresos Operación		<u>E° 1.890.925.312</u>

Además, los recursos para inversión se obtienen de la forma siguiente:

Transferencias de Capital

Del Fisco	E°	157.112.500	
	US\$	11.700.000	
De otras instituciones	E°	<u>132.769.658</u>	
T O T A L	E°		289.882.158
	US\$		11.700.000
Venta de activos	E°		18.135.000
Otras entradas de Capital	E°		120.000
Saldo en caja	US\$		<u>1.148.615</u>
Total Ingresos Inversión	E°		<u>308.137.158</u>
	US\$		<u>12.848.615</u>

d) **Cambios administrativos.**

Los cambios más importantes efectuados en la administración de la Empresa en 1971 han tenido por objeto simplificar las líneas de mando, consolidar la estructura de las Subdirecciones y facilitar a la Dirección la delegación de funciones y el control.

Para este objeto se han integrado a las Subdirecciones, Departamentos que dependían directamente de la Dirección, de manera de reducir el número de líneas de mando bajo el Director.

De esta forma se reestructuró la Subdirección Comercial, de la que sólo dependía el Departamento de Comercio, la que pasó a llamarse Subdirección de Planificación y Presupuesto, formada por los Departamentos de Planeamiento y Gestión, Finanzas y Control de Presupuestos y Comercio y Contratos y la División de Asuntos Internacionales.

Además, la Sección Publicaciones y Propaganda, que dependía del Departamento de Comercio pasó a depender de la Oficina de Relaciones Públicas para centralizar en un solo organismo las actividades de difusión y comunicaciones de la Empresa.

Finalmente, se creó el Servicio de Desarrollo Social, dependiente del Departamento de Personal, destinado a fomentar y centralizar la acción social de la Empresa.

CONCLUSIONES Y OBSERVACIONES.

De las cifras de resultados de tráfico anteriormente expuestas se puede medir el esfuerzo realizado para contribuir al mejor transporte de la producción del país.

El cuadro siguiente muestra el rendimiento comparado con 1970.

	1970	1971	Variac. %
U.T.C. (Millones)	3.495	3.784	+ 8,3
Personal en Servicio (Miles)	24.717	26.056	+ 5,4
Horas Hombre (Miles)	55.168	58.157	+ 5,4
U.T.C. Hora-Hombre	63,35	65,06	+ 2,7

En el plano de la incorporación de los trabajadores a la Administración de la Empresa, cabe destacar el decidido apoyo de los ejecutivos a los mecanismos de Participación propiciado por el Gobierno.

Todo esto se ha logrado a pesar del marco burocrático que tradicionalmente ha imperado en la Empresa y que no ha sido eliminado del todo, lo que se ha manifestado principalmente en paros ferroviarios en muchos casos con falsos problemas laborales y salariales.

Entre los problemas más graves dejados por la anterior administración ya se señaló la enorme masa de desplazamientos en escudos de 1970 a 1971 que gravitaron en el presupuesto de la Empresa este año, recortándole recursos económicos para un desarrollo normal de los nuevos programas. Dentro del mismo tenor podemos citar como ejemplo el desabastecimiento casi total de repuestos para locomotoras, carros y coches, que perjudicó las posibilidades de la Empresa en cuanto a mayor captación de tráfico producido por la normalización de las actividades económicas del país. Este desabastecimiento obedecía a la política de autofinanciamiento propugnada durante el período anterior. Esta situación todavía sigue ocasionando perjuicios y se agrava debido a que los recursos entregados a la Empresa son inferiores a las necesidades planteadas por ella para efectuar una operación más eficiente.

Seguiremos empeñados en:

— Clarificar las relaciones de los diferentes niveles ejecutivos de la Empresa con los correspondientes organismos laborales, para así canalizar adecuadamente el tratamiento de sus problemas y tener la po-

sibilidad de contactos más estrechos y continuos entre ambas partes en forma desconcentrada, evitando y resolviendo los problemas en su fuente de origen. Esto también ayudará a una mejor comprensión de los trabajadores de las tareas en que está empeñado el Gobierno y la Empresa.

— Modificar la Ley de Administración de la Empresa adecuándola al período de transición al socialismo y a las nuevas relaciones con los trabajadores.

— Redimensionar y racionalizar los servicios de la Empresa para que cumplan exactamente el papel que les corresponde y para lo cual debieron haber sido creadas. Los organismos superfluos y que nada tienen que ver con la actividad ferroviaria deben desaparecer.

— Introducir consecuentemente con lo anterior las normas modernas y científicas de administración de la Empresa acordes con la participación de los trabajadores en su gestión.

EMPRESA MARITIMA DEL ESTADO

Es imprescindible señalar que la Empresa Marítima del Estado realiza una eminente función de orden social, con el propósito de dar amparo y satisfacer las necesidades de miles y miles de chilenos que viven en regiones inhóspitas del territorio nacional, sin otro acceso posible que la vía marítima, a los que se les ofrece por este intermedio una capacidad de transporte a precios bajos para los usuarios.

Las naves de Empremar tocan los más alejados puertos y caletas de la desmembrada costa chilena austral manteniendo la M/N "Navarino", único buque de pasajeros entre Puerto Montt y Punta Arenas. Asimismo la M/N "Antofagasta" de 1.773 toneladas, también es el único buque que realiza periódicamente cada 90 ó 100 días, viajes a la lejana posesión chilena que es Isla de Pascua.

Se están solicitando cotizaciones para la adquisición de una nave de pasajeros para reemplazar a nuestra M/N "Navarino".

Areas de actividad y programas de trabajo.

La Empresa Marítima del Estado realiza sus actividades en el área de transporte, usando para este efecto, 6 naves para el servicio de cabotaje de Arica a Magallanes, 6 naves para el Servicio Exterior, 2 para el servicio de carbón, 2 en el servicio de transbordador y 4 en la Línea Regional para el servicio entre Puerto Montt y Puerto Aysén. Además se posee una nave frigorífica, dependiente de la Línea de Servicio Exterior, en la cual se importan principalmente frutos tropicales y se exportan diversos frutos del agro chileno.

Línea de Servicio Exterior.

Empremar está consciente de haber contribuido fielmente al cumplimiento del programa ofrecido al pueblo. Por medio de la Línea de Servicio Exterior se transportan fundamentalmente cargas para em-

presas fiscales, como son trigo y maíz para la Empresa de Comercio Agrícola, fertilizantes para el Banco del Estado, el que es entregado posteriormente a miles de pequeños agricultores, permitiendo la mantención y el control del índice de costos y la producción agraria e impulsando la profundización de la Reforma Agraria chilena.

También se han transportado vehículos que permiten agilizar y modernizar la infraestructura de las empresas estatales y del área social.

Apertura de nuevas rutas.

EMPREMAR ha dado un paso trascendental y, saliéndose de los tradicionales tráficos cumplidos por las compañías y firmas navieras, se ha iniciado recientemente en forma oficial a la apertura de un tráfico al Mar Negro, dando cumplimiento al anhelo del Supremo Gobierno, en el sentido de mantener lazos culturales, diplomáticos y comerciales con todos los países del orbe. En efecto, la nave "Lago Llanquihue", de 15.050 toneladas, ha recalado en los puertos de Constanza de la República Socialista de Rumania y Novorossiisk en Rusia; el buque "Lago Hualaihue" inició su trayecto para tocar el puerto de Gdynia en la República Socialista de Polonia y el buque "Lago Riñihue" ha llegado al puerto de Varna en la República Socialista de Bulgaria, habiéndose cumplido un verdadero record de toneladas movilizadas, durante el año 1971 bajo la siguiente diferencia:

Año 1969	—	600.202 toneladas movilizadas;
Año 1970	—	472.534 toneladas, y
Año 1971	—	748.676 toneladas transportadas.

Cabe destacar que en estos momentos la Empresa Marítima del Estado es la única naviera de América que tiene un tráfico casi regular a la Cuenca del Mar Negro.

Cabotaje.

Tomando en consideración un evidente aumento de las toneladas fletes movilizadas en 1971, Empremar para dar satisfacción a ese aumento de transporte tomó en arriendo el buque "Allipén" de 7.470 toneladas DWT, y la nave "Ilkon Niki" de 6.228 toneladas DWT, permitiendo ofrecer una atención preferente a la zona sur y al extremo norte del país.

La Empresa Marítima del Estado movilizó en:

Año 1969	—	248.035 toneladas;
Año 1970	—	270.799 toneladas, y
Año 1971	—	368.611 toneladas transportadas.

Creación del Departamento de Agencias.

El incremento de las actividades de la Empresa, así como la apertura de relaciones diplomáticas y comerciales impulsadas por el Gobierno Popular, han hecho imprescindible la creación y activación por parte de Empremar de un Departamento de Agencias, por medio del cual junto con unir los sentimientos de amistad y solidaridad con países hermanos se atienden las naves de esas naciones en sus recaladas en los puertos de Chile.

En efecto, en el mes de Agosto de 1971 se puso en funcionamiento el Departamento de Agencias de Empremar, cuya tarea ha significado la obtención de resultados altamente favorables para la Empresa, por cuanto junto con el progreso en la eficiencia operativa y administrativa se advierte un evidente éxito en la parte comercial, permitiendo una importante fuente de nuevos recursos y lo que es más importante, prácticamente sin inversiones de grandes capitales.

Actualmente la Empresa Marítima del Estado, por medio de su Departamento de Agencias está atendiendo a:

- a) The Shipping Corporation of India Ltd. (India).
- b) Empresa Consolidada de Navegación Mambisa (República Socialista de Cuba).
- c) China Ocean Shipping Co. (República Popular de China).
- d) Seabridge Shipping Co. (Consorcio Inglés).
- e) Consorcio Naviero Peruano S. A., sólo en naves tramps (Perú).

Programas de trabajo.

Uno de los problemas más graves que enfrenta Empremar para desarrollar sus actividades vinculadas con diversas áreas de la producción, como ser la Agricultura, la Minería, Vivienda, equipamiento, etc., es la falta de naves adecuadas.

Empremar tiene en sus planes impulsar con el respaldo del Supremo Gobierno para 1972, lo siguiente:

1. Descentralizar la Línea Regional de Puerto Montt, dándole administración autónoma, debido a que la naturaleza de los problemas que se producen en esta zona para la Línea Regional deben, en su totalidad, ser resueltos en la región sin necesidad de permanentes consultas a Valparaíso. Simultáneamente con lo expuesto, está consciente de la necesidad de separar el transporte de carga del de pasajeros, ya que la carga ocasiona serios trastornos de espera a los pasajeros.

2. A partir de 1972 establecimiento a firme de itinerarios, con el objeto de dar seguridad de transporte a los usuarios. Paralelamente con esto, a objeto de satisfacer necesidades de emergencia, deberá quedar una nave exclusivamente para cubrir este propósito.

El Supremo Gobierno, a través de la Subsecretaría de Transportes, deberá coordinar con la Empresa Portuaria una política destinada a dar preferencia de sitios en los puertos a las naves de Empremar.

3. Establecimiento de una Política de distancias mínimas de transporte marítimo de cargo, a objeto de minimizar los costos de puerto, estiba y desestiba por tonelada milla. Estas distancias estarán sujetas a un estudio previo que se hará sobre ellas.

4. Estudio y puesta en práctica de una racionalización de la estructura tarifaria vigente, tanto para ayudar a cubrir los fuertes déficits que se producen; para hacer justicia a los usuarios como para facilitar la identificación y cuantificación del costo social que se produce, de modo que sea imputado realmente a la Empresa que lo genera.

5. Estudio y puesta en práctica de una política tendiente a la centralización del transporte marítimo, de modo que no sea cada Empresa del Estado la que tenga su propia pequeña empresa de transporte marítimo en perjuicio de la Empresa que tiene como finalidad esta actividad.

Empremar cuenta con seis Agencias distribuidas en el Litoral, teniéndose en vista la apertura de tres Agencias más dentro de los próximos años, las que estarían ubicadas en Talcahuano, Aysén y Punta Arenas.

En todo caso, la apertura de estas Agencias estarán sujetas a un posterior estudio más acabado y dependerá también de las condiciones que se presentan al estatizarse otras empresas de transporte y cuenten con Agencias en el Litoral, para evitar duplicidad.

Area Administrativa.— Empremar fue creada por Decreto Supremo N° 388 del 5 de Agosto de 1953 y modificada por el D.F.L. N° 327, actual Ley Orgánica de la Empresa, que la rige.

ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN EL SECTOR.

Las actividades desarrolladas en el sector naviero por Empremar implican una completa reestructuración de la Empresa Marítima del Estado.

Creación Oficina Planificación.— Para este efecto y con el propósito de agilizar una nueva estructura de la Empresa, ha sido creado el Departamento de Planificación que tiene a su cargo resolver las necesidades de una empresa naviera moderna, impulsando la acción racional y científica, ordenada por Ingenieros Comerciales para realizar estudios económicos, servicios, estadísticos, organización interna, métodos, presupuestos y planificación general.

Transformación de Barcaza "RIO CISNES".— El desarrollo permanente, siempre en aumento, de las provincias de Llanquihue y Chiloé ha hecho cada vez más evidente la necesidad de unir a través del Canal de Chacao a Chile Continental con la Isla Grande de Chiloé. El porcentaje de aumento de la población en la Provincia de Llanquihue, entre los censos del año 1960 y 1970 fue del orden del 18,20% reuniendo 197.986 habitantes, y en la Provincia de Chiloé la diferencia porcentual fue del 11,20% llegando a los 110.728 habitantes.

La Empresa Marítima del Estado, posee en operaciones el transbordador "ALONSO DE ERCILLA" de 405 toneladas. Considerando el incremento de actividades en todo orden, entre las Provincias de Llanquihue y Chiloé, se han tomado diversas medidas tendientes, a aumentar el número de viajes que el Transbordador "ALONSO DE ERCILLA" realizaba, instalando una plataforma construída en la Maestranza de Empremar Puerto Montt, que permitió, en la práctica, el aumento en casi un ciento por ciento de los viajes regulares trasladando pasajeros, automóviles y camiones.

Otra importante medida tendiente a hacer frente al déficit ocasionado en el Canal de Chacao fue la transformación de la Barcaza "RIO CISNES" de 460 toneladas en Transbordador, trabajo realizado íntegramente en los Talleres de Empremar Puerto Montt, significando una economía para la Empresa, cercana a E^o 1.000.000.

Participación de los Trabajadores en el Consejo de Administración.—Conforme a lo establecido en el Convenio CUT-Gobierno, en la Empresa Marítima del Estado funciona regularmente con representación de obreros, tripulantes, oficiales, empleados y ejecutivos, el Consejo de Administración, presidido por el Director de la Empresa, donde se analizan y estudian diversos problemas para tomar decisiones respecto de la Política general que se impulsará.

Nueva Planta de Empleados.— Se han racionalizado las funciones del Personal Administrativo por medio de una nueva Planta funcional que será puesta en marcha a contar de los próximos días, después de su publicación en el Diario Oficial de la República.

Oficina de Control de Consumos, Costos e Inventarios.— En 1971 fue puesta en marcha la Oficina de Control de Consumos, Costos e Inventarios.

LA EMPRESA PORTUARIA DE CHILE.

Siguiendo las líneas generales de la Política del Gobierno en el Sector Transporte, la Dirección de la Empresa, durante 1971 y lo que ha transcurrido en 1972, ha estado empeñada en regularizar el funcionamiento de todos sus organismos de una manera tal que, acorde con la política mencionada, dé cumplimiento a la política general delineada para el sector, tanto en los aspectos operacionales como en los de inversión. La labor de esta Empresa se puede apreciar por lo realizado en las diversas áreas de la siguiente manera:

1. Area de personal.

Participación de los trabajadores en la gestión de dirección de la Empresa.

En el mes de Marzo de 1971 quedó constituido el Consejo de Administración, integrado por los trabajadores de la Empresa, con lo cual se obtuvo una visión real de la situación de la Empresa en diversos rubros tales como financieros, operativos, técnicos y de las soluciones más convenientes, puesto que los trabajadores participaron activamente en la discusión de los programas de trabajo. (Reflejados en presupuesto 1971).

Plan de contrataciones.

Se ha confeccionado, asimismo, dentro del área profesional, un plan en el que colaboraron los trabajadores, donde se contemplan las reales necesidades de personal con que debe contar la Empresa. En este plan, se analizaron cuidadosamente las dotaciones de: operarios movilizados y especializados, empleados administrativos, técnicos e ingenieros civiles, mecánicos, eléctricos, industriales y comerciales.

El mencionado plan tiene como objetivo incentivar a los profesionales recién egresados de las Universidades del país y a aquéllos que llevan varios años de experiencia profesional para que ingresen a la Empresa Portuaria y, de este modo, permitir al organismo llevar a cabo tanto, sus labores de mantención, conservación, reparación y adquisición de equipos y elementos para la atención de los puertos, como profundos programas de racionalización.

Escuela de Ingeniería de Transportes.

Para complementar lo expuesto anteriormente, la Empresa sostuvo conversaciones con la Universidad Católica de Valparaíso y firmó un Convenio para que se dictaran cursos, seminarios, charlas de entrenamiento y de nivelación para los trabajadores, apoyando especialmente la creación de la Escuela de Ingeniería de Transportes, la que entrará a funcionar durante el año en curso y a la que asisten trabajadores de la Empresa Portuaria, de los gremios marítimos y alumnos egresados de la enseñanza media del país.

El objetivo de la Empresa es el de obtener a partir de sus propios trabajadores, los cuadros técnicos que le permita contar con profesionales idóneos, tanto en los aspectos administrativos como en lo operacional, materia que hasta este momento no se ha profundizado en forma sistemática en el país.

Bienestar Social.

La Empresa se ha preocupado del bienestar de sus trabajadores a través de sus organismos de Bienestar y Cooperativas ayudando a la formación y financiamiento de los planes habitacionales costeados por los trabajadores, preparando a la vez planes habitacionales en aquellos puertos, que por sus condiciones geográficas, dificultan a los trabajadores el efectuar estos planes por sí solos. Dentro de esta área la Empresa se ha preocupado por la salud y seguridad de sus trabajadores, instalando, ampliando, reparando y equipando policlínicas a lo largo de los puertos, los cuales en muchas oportunidades sirven también a los trabajadores del sector gremial marítimo.

Política de Remuneraciones.

Mejoramiento de remuneraciones a profesionales.

La Dirección planteó al Gobierno la necesidad de que se apruebe su proyecto de aumentar las remuneraciones de los técnicos e ingenieros, de manera de que puedan poner en práctica de la mejor forma, los planes de mantención y reparación de equipos e instalaciones que están avaluados en más de 100 millones de dólares.

Incentivo a los cargos.

La Dirección, consciente de la necesidad de incentivar la responsabilidad, aumentar el control, y evitar así, los graves efectos que implica el que los subordinados perciban remuneraciones mayores que aquellas ganadas por los Jefes, están elaborando un programa que se traducirá en un nuevo enfoque a su sistema remuneracional de modo de dar pago mayor a los "cargos", sean éstos de operarios o de empleados.

Política financiera.

La Empresa durante el año 1971 debió reajustar drásticamente su política financiera, tomando dos tipos de medidas: las primeras tenían por objeto la disminución de los gastos y las segundas aumentar los ingresos.

Medidas tendientes a la disminución de los gastos.

a) Se instruyó a las Administraciones de puertos y a los Jefes de Departamentos de la Dirección para que mantuvieran un estricto control en el otorgamiento de viáticos al personal, licencias médicas, y en el pago de las planillas de sueldos y remuneraciones; a la vez se entabló por primera vez entre la Dirección de la Empresa y la Contraloría General de la República una comunicación directa entre los ejecutivos de la Empresa y los funcionarios de la Contraloría la que permitió mejorar y agilizar algunos trámites.

b) La Dirección, siguiendo este mismo criterio, ordenó al Departamento de Ingeniería que revisara y evaluara un conjunto de proyectos que habían sido estudiados y elaborados en años anteriores y que debían iniciarse o terminarse dentro del año 1971, a la luz de las nuevas variables que se presentaron en la realidad chilena.

Medidas tendientes a aumentar los ingresos.

La Empresa instruyó a los puertos de que la facturación de todos los servicios que la empresa presta debía ser hecha inmediatamente y de esa manera obtener un ingreso real y oportuno.

Línea de crédito de presupuesto de Caja.

Para complementar las medidas anteriores, la Empresa ha entregado al Banco del Estado todos los antecedentes necesarios con el objeto de acogerse al sistema de línea de crédito según presupuesto de Caja.

Actualización de la Contabilidad.

Se ha elaborado por el Departamento de Finanzas de la Dirección un plan que permitirá contar durante el año 1973 con los balances atrasados.

Aplicación de Nuevas Técnicas de Administración.

Esta Dirección, con el ánimo de implementar su aparato financiero, ha organizado el Departamento de Planificación, según las instrucciones que le han impartido sobre esta materia, la Oficina de Pla-

nificación Nacional, la Oficina Sectorial de Transportes y la Oficina de Presupuesto del Ministerio de Hacienda. Ayudados por especialistas, han iniciado los estudios para implantación en la Empresa de herramientas y técnicas modernas de administración tales como: Contabilidad de Costos, Presupuesto por programa, mecanización de la Contabilidad y otros sistemas de información.

Política de inversiones.

La Empresa ha considerado más adecuado clasificar las Inversiones de la siguiente forma:

Inversiones en infraestructura.

En esta área, se hizo una distinción entre los proyectos que se propusieron para mejorar los servicios de movilización de la carga y los que hubo que realizar con motivo del terremoto de Julio que afectó a las provincias centrales.

Proyectos de modernización de sitios y almacenes de los puertos de Talcahuano, Coquimbo y Puerto Montt, además terminación del Espigón de Valparaíso y de San Antonio.

— Inversiones en infraestructura que tienden a normalizar la prestación de servicios en los puertos de Coquimbo, Valparaíso y San Antonio, cuyas instalaciones fueron seriamente dañadas por el sismo de Julio:

— Remodelación del Molo Sur de San Antonio, con reparación del malecón, cambio vías férreas y demolición de almacenes, iniciándose la construcción de dos galpones de un piso de 140 mts. por 30.

— Iniciación del estudio del proyecto de una nueva estación granera que absorba la mayor parte del tráfico de desembarque de mercaderías a granel, especialmente trigo y maíz la que se instalará en San Antonio.

— Reparación de los almacenes de la primera y segunda sección del puerto de Valparaíso.

Es preciso destacar que por la coordinación lograda en el seno del Comité Técnico de Asuntos Portuarios del M.O.P. y T. fue posible contar con los recursos necesarios en forma oportuna, pudiendo entregar los trabajos referidos en el plazo más breve, evitando al país el pago de una fuerte suma por demoras en la atención de las naves con graneles destinados a la ECA.

Inversiones en Superestructura y Equipamiento.

La Dirección de la Empresa ha estimado necesario actuar con cautela en esta área, puesto que no se pueden programar adquisiciones de equipos para diez o más años sin disponer de un estudio de las proyecciones del movimiento de naves y de carga para ese período, como asimismo, careciendo de estudios técnicos que permitan determinar la cantidad y tipo de equipos y grúas adecuadas para movilizar esa carga y atender las naves que lleguen a los puertos chilenos en los próximos años.

Por esta razón se está gestionando un estudio de equipamiento portuario, que se financiará con un crédito AID y que será una herramienta bastante útil para tomar decisiones sobre materias de inversión.

Actividades de la Empresa en el Area de Producción.

La Empresa Portuaria, si bien no participa directamente en el proceso productivo de bienes, colabora con las Empresas e Instituciones que se dedican a esta actividad prestando los servicios de transporte y de almacenamiento de la carga en los puertos.

Actividades de la Empresa en el Area de Infraestructura.

La Empresa se relaciona con la Dirección de Obras Portuarias, con el fin de ejecutar las obras de Infraestructura que se necesitan en los Puertos que ella opera. En especial, deben destacarse las siguientes obras:

1. Terminación de las bodegas de dos pisos en los sitios C y D del Espigón de Valparaíso, obra que debe quedar terminada a comienzos de 1973.
2. Terminación de puesta de Tablestacas en el sector poniente del Espigón de San Antonio.
3. Proyecto del Puerto de San Vicente que está en su primera etapa de construcción y contempla tres sitios de atraque, bodegas y otras facilidades.
4. Pavimentación de los sitios C y D del Puerto de Antofagasta.
5. Término de la construcción de la obra gruesa de una bodega, para almacenar mercaderías en tránsito internacional de Antofagasta.

Actividades de la Empresa en el Area de Salud.

La Empresa ha estimado de primordial importancia cuidar la Salud de sus trabajadores para lo cual ha estado realizando trabajos a través de los siguientes departamentos:

a) Departamento Ingeniería:

Policlínicos en Antofagasta, Valparaíso, San Antonio y Arica. Servicios de vespasianas en los puertos de Arica-Antofagasta-Puerto Montt.

b) Departamento de Prevención de Riesgos Profesionales.

Se han repartido 3.000 pares de zapatos; 10.130 pares de guantes de seguridad; 25 camillas para accidentados; 550 cascos de seguridad y 80 máscaras especiales destinadas a Chacabuco a raíz de la explosión del Volcán Hudson.

Pagos de subsidios por accidentes.

Operarios	684	E° 9.205.804
Empleados	20	E° 2.850.576

Los accidentes tuvieron una baja de un 40% en relación al año 1970, gracias a las medidas de prevención, tomadas por la Empresa.

c) Departamento de Bienestar.

Se han entregado al personal afiliado al Servicio de Bienestar la suma de E° 1.415.208 por diferentes conceptos.

ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN EL SECTOR.

1. Programa de Prevención de Riesgos Profesionales.

a) Elaboración de un Manual que reglamentó la manipulación de mercaderías peligrosas, confeccionado de acuerdo a los compromisos que ha suscrito la Empresa con diversos organismos internacionales.

b) Adquisición de equipos y útiles para apagar incendios en los diversos puertos.

c) Programa de control de embarques y desembarques de combustibles a granel.

2. Programas de Ingeniería.

a) Sección Ingeniería Mecánica.

— Puesta en marcha de 8 grúas MAN en Puerto Montt.

— Se completó la etapa de fabricación de componente nacional para 16 grúas MAN para el nuevo Espigón de Valparaíso.

— Se completó la fabricación de componente nacional de 6 grúas ELYMA para San Antonio.

— Adquisición 34 grúas móviles marca COLES para diversos puertos de la Empresa.

— Compra de 28 grúas horquillas eléctricas para el puerto de Valparaíso.

— Recepción y montaje de máquinas herramientas para carpintería en diversos puertos.

b) Sección Ingeniería Eléctrica.

Se han instalado Subestaciones Eléctricas en varios puertos, especialmente en Puerto Montt, Valparaíso, San Antonio.

c) Sección Telecomunicaciones.

Se han hecho extensiones del sistema Entel, complementación de instalaciones telefónicas con los puertos de Chacabucó, Antofagasta y Arica.

ACTIVIDADES FISICAS DESARROLLADAS

	A Ñ O S	
	1 9 7 0	1 9 7 0
Servicios Prestados.		
a) Navés Atendidas		
Nº nacionales	2.601	2.124
Nº extranjeras	2.446	2.102
T O T A L	5.047	4.226
b) Movilización de Mercaderías		
Internación	1.552.007	1.667.747,7
Exportación	912.185,7	963.896,8
Cabotaje	1.053.871,6	1.162.743,7
Tránsito Internacional	299.644,6	302.260,5
T O T A L E S	3.817.728,9 Tons.	4.096.648,7 Tons.

LINEA AEREA NACIONAL.

Política del Organismo 1971-1972.

La estrategia de desarrollo del transporte aéreo está orientada a centrar los esfuerzos en orden a satisfacer la demanda nacional, especialmente de aquellos lugares alejados y donde los medios de transportes sean inadecuados o no existan. Esto deberá lograrse sobre la base de un plan integral de transporte donde la distribución de flujos en los distintos medios se realice en base a una revisión del sistema tarifario, a fin de que no se produzcan distorsiones en la demanda de transporte frente a otros medios.

De esta forma, a comienzos de 1971 se plantearon los siguientes objetivos básicos para el período 1971-1972:

1. Satisfacer la demanda nacional, aumentando considerablemente su oferta, sobre la base de la nueva adquisición de aviones y especialmente a través de la utilización máxima de la flota.

2. Mantener el actual servicio internacional y expandirlo hacia rutas comerciales con el fin de obtener de los servicios internacionales las divisas necesarias para financiar los gastos totales en divisas, sin perjuicio de servir a la política de Gobierno de integrar los países cuya dinámica y política económica y social sean congruentes con la de Chile.

Encaminados al cumplimiento de estos objetivos se dictaron las políticas para el período 1971-1972, que se transcriben a continuación:

- Obtener el máximo de productividad de la flota.
- Dar una atención preferencial, eficiente y oportuna a los pasajeros.
- Preocuparse permanentemente del cumplimiento de itinerarios.
- Concretar una real y definitiva participación de los trabajadores en la Administración de la Empresa.
- Obtener el máximo de eficiencia técnica y administrativa de todo el personal.
- Propender a la utilización óptima de los equipos de alta tecnología y del personal.
- Impulsar la racionalización y mecanización (cuando sea conveniente) de todos los procesos de datos de la Empresa.
- Mejorar sustancialmente el funcionamiento de la Empresa.

Áreas de actividad del organismo y programas de trabajo.

A. LAN-Chile desarrolla su actividad dentro del área de la infraestructura Transporte y Comunicaciones (E.1), mediante la prestación de servicio de transporte aéreo de pasajeros y carga tanto en rutas nacionales como internacionales. Sirve en la actualidad 30 ciudades del país y 13 países extranjeros.

B. Programas de Trabajo para 1972.

a) Aumentar la oferta nacional en un 30% aproximadamente sobre la base de la adquisición de un Boeing 727 y del programa de utilización máxima de la flota.

b) Realizar un análisis de rentabilidad de todas las rutas internacionales con el fin de reestructurar el servicio internacional de manera de cumplir en la mejor forma con el segundo objetivo planteado.

c) Implementar en forma real y efectiva el sistema de participación de los trabajadores.

d) Crear un sistema de información de la Empresa que facilite la toma de decisiones en todos los niveles.

e) Dar un mayor impulso al sistema de planificación de LAN mediante la realización de planes anuales y a mediano plazo.

Actividades desarrolladas en el sector.

1. Servicio Nacional.

Durante 1971, las rutas nacionales fueron servidas normalmente aumentándose la oferta de Asientos-Kilómetros en un 25% y de Toneladas-Kilómetros en un 20%, con la misma flota de 1970.

A pesar de este aumento, la oferta no fue capaz de satisfacer la demanda, muy por el contrario, el rechazo de pasajeros aumentó, lo que se demuestra con los altos factores de utilización alcanzados.

La meta de "satisfacer la demanda nacional" no pudo ser alcanzada ya que no se contó con los nuevos aviones solicitados para este fin.

Actividad Física Desarrollada en ese Sector

	1970 real	1971 real	% Var.	1972 (est.)	% Var.
Pas-Kms. (millones)	359,2	487,4	35,7	659,6	35,0
As-Kms. (millones)	460,7	577,4	25,3	834,4	44,0
Util (%)	77,9	84,4		79,0	
Ton-Kms. Transp. (mill.)	39,4	51,6	31,2	71,6	39,0
Ton-Kms. Ofrec. (mill.)	53,7	64,6	20,4	101,5	57,0
Util (%)	73,3	80,0		70,0	

2. Servicio Internacional.

En las rutas internacionales se mantuvo el mismo servicio del año anterior, no pudiéndose llevar a cabo los planes de expansión que la Empresa se había planteado en el Plan Operativo, el cual consideraba aumentar a dos frecuencias semanales el servicio a Tahití y la prolongación de esa ruta hasta Australia e inaugurar una tercera frecuencia a Europa vía La Habana, Cuba. En esta última ruta sólo se alcanzaron a efectuar dos vuelos especiales a La Habana. Ambos programas no se pudieron llevar a efecto por la decisión de no comprar el avión solicitado para este fin (un Boeing 707).

Actividad Física Desarrollada.

	1970 real	1971 real	% Var.	1972 real	% var.
Pas-Kms. (millones)	425,4	594,4	39,7	607,9	2,3
As-Kms. (mill.)	1.006,1	1.290,4	28,2	1.186,9	0,9
Util (%)	42,3	46,1		51,0	
Ton.-Kms. Transp (mill.)	60,6	80,1	32,1	89,5	11,7
Ton-Kms. Ofrec. (mill.)	127,4	146,6	15,0	158,6	8,2
Util (%)	47,6	54,7		56,4	

La mayor proporción del crecimiento en esta ruta durante 1971 se debe a la consolidación de la ruta a Europa que fue inaugurada sólo en Agosto de 1970.

En los Pasajeros-Kilómetros, también influyó el aumento de un 21,6% que tuvo la ruta a Tahiti. La ruta americana sólo creció en un 7,8% entre 1971 y 1970.

Para 1972 sólo se espera un crecimiento total del 2,3% en Pasajeros-Kilómetros debido a la disminución de dos frecuencias a USA que compensa el crecimiento de las otras dos rutas. No ocurre lo mismo con las Toneladas-Kilómetros estimadas para 1972 las que incluyen un servicio regular de dos frecuencias semanales a USA del avión carguero, lo que no se tuvo durante 1971.

Recursos utilizados por la entidad durante 1971.

A. Personal (a Diciembre de 1971)

Especialidad	Número
Profesionales	40
Pilotos	166
Técnicos	133
Especialistas	799
Administrativos	1.450
Operarios	781
T O T A L	3.369

B. Materiales.

	US\$	E°
Repuestos de aviación	2.169.000	9.324.000
Gasolina de aviación	2.472.000	65.975.000

C. Financieros.

Corrientes	Miles E°	Miles US\$
Remuneraciones	174.989	4.596
Compra de bienes	123.392	6.404
Servicios no personales	52.098	11.675
Transferencias Corrientes	67.182	665
T O T A L	417.661	23.340
DE CAPITAL	30.857	5.521

D. Cambios Administrativos.

Participación de los Trabajadores:

Conscientes de que la única forma de realizar las transformaciones revolucionarias que el país requiere es mediante la real y efectiva participación de los trabajadores, LAN-Chile, durante 1971 se abocó al estudio de un sistema de participación el cual se encuentra en este

momento en poder de la Central Unica de Trabajadores para su aprobación. Quedando para 1972 la tarea de implementar este sistema que permitirá integrar efectivamente a los trabajadores en la gestión de la Empresa.

Reforma Administrativa:

Con la creación del Departamento de Organización y Métodos se ha comenzado un estudio de toda la organización de la Empresa habiéndose cumplido durante el primer año con la etapa de recopilación de antecedentes. En 1972 se espera realizar un completo análisis de las funciones con el fin de crear un manual de organización. Paralelamente se han realizado algunos cambios que eran perentorios como son la reorganización de la Gerencia de Ventas, Sub-Gerencia de Servicios, Estación Aérea de Pudahuel, Unidades de Funcionamiento Internacionales, etcétera.

Incorporación Definitiva a la Planificación:

Una de las primeras tareas de esta Administración fue la de reestructurar la Dirección de Planificación para que, dotándola de los recursos necesarios, cumpliera con sus verdaderos objetivos. Es así como durante 1971 se tuvo el primer Plan Operativo de la Empresa y se realizaron diversos estudios económicos y de factibilidad.

Adiestramiento del Personal:

Conscientes de la necesidad de capacitar al personal para el mejor desempeño de sus funciones y participación en los distintos niveles de decisión dentro de la Empresa, se creó la División de Adiestramiento. Una de sus tareas más importantes fue la de dar al personal administrativo la posibilidad de perfeccionamiento, grupo que siempre había estado al margen de los programas de instrucción de la Empresa.

JUNTA DE AERONAUTICA CIVIL.

La política del organismo ha estado orientada a asegurar el transporte aéreo dentro del país, a fin de lograr la integración de las zonas alejadas de la capital. Esta política se ha realizado a través del aumento de la capacidad de transporte ofrecida en las rutas nacionales y la fijación de tarifas rebajadas a los puntos extremos del país o a aquellos puntos en que la única vía de comunicación sea la aérea.

En lo internacional, Chile ha mantenido todas sus comunicaciones con el resto del mundo y las ha incrementado con nuevas rutas, como la establecida entre Chile y Cuba y la proyectada con la URSS, país con el cual se firmó un Convenio sobre Servicios Aéreos, bajo cuyo amparo la empresa Aeroflot iniciará próximamente un servicio regular.

Durante el año 1971 se observa un incremento en el movimiento de pasajeros y carga (kgs.) dentro del territorio nacional:

	Pasajeros	Carga (kgs.)
Año 1970	429.831	15.161.147
Año 1971	540.951	15.420.435

Respecto del tráfico internacional, hay una disminución en el movimiento de pasajeros y un incremento en lo que se refiere a carga llegada.

Total tráfico internacional de pasajeros con Santiago

	Llegados	Salidos
Año 1970	191.537	209.869
Año 1971	177.870	189.147

Tráfico internacional de carga (kgs.) con Santiago

(incluidas las empresas chilenas)

	Llegada	Salida
Año 1970	17.194.438	6.652.711
Año 1971	24.340.595	6.560.735

**AREAS DE ACTIVIDAD DEL ORGANISMO
Y PROGRAMAS DE TRABAJO.**

Este Servicio pertenece al área administrativa. Sus principales funciones consisten en : a) Conceder permisos de tráfico aéreo para la operación de servicios nacionales e internacionales de transporte aéreo y autorizar otras clases de actividades aerocomerciales; b) Estudiar y proponer a S.E. el Presidente de la República las tarifas del transporte aéreo para su aprobación; c) Proponer la adopción de normas y recomendaciones aprobadas por la Organización de Aviación Civil Internacional; y d) Informar y proponer los proyectos de acuerdos o convenios internacionales relacionados con la aviación civil y velar por el cumplimiento de los suscritos por Chile.

ACTIVIDADES DESARROLLADAS.

Durante 1971, la Junta de Aeronáutica Civil realizó 47 sesiones ordinarias y 14 audiencias públicas; adoptó 67 resoluciones (sobre permisos, tarifas y otras modalidades de los servicios) y envió 1.790 oficios.

SERVICIOS AEREOS NACIONALES.

En conformidad con los permisos concedidos por la Junta de Aeronáutica Civil, actualmente existen dentro del territorio nacional los siguientes servicios aéreos:

1. Servicios regulares de transporte público de pasajeros y carga.

LAN - CHILE.

Puntos servidos: Arica, Iquique, Calama, Tocopilla, Antofagasta, Taltal, El Salvador, Chañaral, Copiapó, La Serena, Isla de Pascua, Valdivia, Osorno, Concepción, Temuco, Valdivia, Osorno, Puerto Montt, Balmaceda, Ancud, Castro, Chaitén, Futaleufú, Alto Palena, Chile Chico, Puerto Aysén, Porvenir, Cerro Sombrero y Punta Arenas.

L A D E C O

Puntos servidos: Antofagasta, Calama, El Salvador, Santiago, Puerto Montt y Balmaceda.

2. Servicios regulares de transporte público de carga.

3 empresas con servicios entre Santiago y Punta Arenas.

2 empresas con servicios entre Santiago y Arica, vía puntos intermedios. (Antofagasta e Iquique).

3. Servicios de taxi aéreo para el transporte de pasajeros y carga.

23 empresas autorizadas para operar servicios de taxi aéreo para el transporte de pasajeros y carga con aviones cuya capacidad no exceda de seis pasajeros o de 800 kilos de carga, dentro del territorio nacional, con una flota total de 40 aeronaves. (Dentro de este grupo hay tres empresas autorizadas para operar servicios de taxi, además, hacia países limítrofes).

4. Otras actividades aerocomerciales.

Hay 7 empresas autorizadas para operar servicios de fumigación aérea y otras labores anexas, y 4 que realizan trabajos aéreos de prevención y extinción de incendios. Además existen otras empresas que realizan actividades aerocomerciales distintas de las enumeradas, como prospección pesquera, exploraciones geológicas, etc., con una flota total de 20 aviones y 2 helicópteros.

SERVICIOS AEREOS INTERNACIONALES

Actualmente se encuentran en vigencia los siguientes servicios aéreos internacionales autorizados por la Junta de Aeronáutica Civil:

Entre Chile y Europa.

En conformidad a las autorizaciones concedidas por la Junta de Aeronáutica Civil, Chile está unido al Continente Europeo por los siguientes servicios de pasajeros, carga y correspondencia:

Vía Atlántico Sur: 10 líneas aéreas con un total de 21 vuelos semanales en cada sentido.

Vía Costa del Pacífico y Atlántico Medio: 4 líneas aéreas con un total de 7 vuelos semanales en cada sentido (1).

Vía Costa del Pacífico y Atlántico Norte: 1 servicio con 3 vuelos semanales en cada sentido.

Total de servicios a Europa: 15 líneas aéreas con un total de 31 vuelos semanales en cada sentido.

(1) Se consideró un servicio otorgado a "LAN" vía La Habana, el que no ha sido iniciado.

ENTRE CHILE Y LOS DEMAS PAISES AMERICANOS

Hay 8 empresas americanas que unen Santiago con puntos en América vía Costa del Pacífico y vía Atlántico Sur y 6 empresas americanas que operan servicios regionales.

Información estadística: Según las estadísticas llevadas en la Junta de Aeronáutica Civil, el total del tráfico de pasajeros internacionales llegados a Santiago fue 177.870 y el total de pasajeros salidos desde Santiago, 189.147, en el período Enero a Diciembre de 1971.

Servicios regulares exclusivos de carga.

- 1 servicio entre Santiago y Europa.
- 5 servicios entre Chile y puntos en América.

Servicios irregulares de carga.

5 empresas chilenas cuentan con autorización para operar servicios irregulares de carga con carácter permanente entre Chile y puntos en Norte, Centro y Sud América.

PRINCIPALES REUNIONES SOBRE AVIACION CIVIL EN LAS CUALES HA PARTICIPADO CHILE.

El Gobierno de Chile ha participado en las siguientes reuniones de carácter internacional relacionadas con la aviación civil entre el 1º de Enero y el 31 de Diciembre de 1971:

1) En el mes de Febrero de 1971, las autoridades aeronáuticas de Chile y Cuba celebraron en Santiago de Chile, reuniones para negociar un Convenio de Transporte Aéreo entre ambos países, cuyo texto fue suscrito por representantes de ambos Gobiernos el 25 de Febrero de 1971.

2) La Organización de Aviación Civil Internacional — OACI — designó a Chile para que integrara el Sub-Comité Jurídico que estudió en Montreal entre el 14 y el 27 de Abril de 1971, medidas especiales para asegurar el cumplimiento de las obligaciones de los Estados en casos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional.

3) En el mes de Junio de 1971, se realizó en Viena el XVIII Período Ordinario de Sesiones de la Organización Internacional de Aviación Civil Internacional — OACI — Esta reunión, una de las más importante de su género, se realiza cada dos años y en ella participan los Estados miembros de la OACI. La delegación chilena formada por 4 personas estuvo presidida por el Subsecretario de Transportes.

4) En el mes de Septiembre de 1971, se realizó en Montreal (Canadá), la Conferencia para la elaboración de un Convenio para la represión de los actos contra la seguridad de la aviación civil. Nuestro país se hizo representar por un Consejero de la Embajada en Washington.

5) En el mes de Octubre de 1971, las autoridades aeronáuticas de Chile y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas se reunieron en Santiago de Chile para negociar un Convenio de Transporte Aéreo entre ambos Gobiernos, cuyo texto fue rubricado el 17 de Noviembre de 1971.

6) En el mes de Diciembre de 1971, las autoridades aeronáuticas de Chile y Brasil celebraron en Río de Janeiro, una reunión de Consulta en conformidad con el Convenio de Transporte Aéreo vigente entre ambos países para solucionar problemas del servicio de LAN a Europa, vía Río de Janeiro.
