

El capital y las tarifas del Ferrocarril Transandino por Juncal.

(Conferencia)

A. — BREVE RESEÑA

1) *Transporte anterior a y desde Mendoza*

ANTES de la construcción del Ferrocarril Transandino que une Los Andes con Mendoza, el tráfico entre ambos pueblos se hacía por caminos sumamente dificultosos y que sólo permitían el paso de tropas de animales y pequeños vehículos. Los pasos cordilleranos usados de preferencia eran los de Uspallata, Cruz de Piedra, Portillo y Planchón.

Desde tiempos coloniales, el comercio entre Chile y las provincias de Cuyo era bastante activo, siendo muy frecuente el tránsito de las caravanas con carga y el de viajeros. Según la estadística comercial de Chile, correspondiente a 1870, el comercio de exportación a San Juan y Mendoza era de 1.038,000 pesos de 48 d en mercaderías extranjeras en tránsito desde la Aduana de Valparaíso. El tráfico de importación y exportación por carros y mulas ascendería a 11,000

toneladas anuales, o sea, usando las palabras de don Juan Clark en su memorial al Congreso Argentino de Agosto de 1872, «un consumo de mercaderías extranjeras de \$ 8.62 y un movimiento de caga de 88 Kgs. por habitante».

La exportación cuyana de ganado hacia la provincia de Aconcagua alcanzaba a 40,000 cabezas.

Fuertes capitales chilenos buscaban colocación al otro lado de Los Andes, fundaban Bancos en Mendoza y las transacciones se hacían a base de letras de los Bancos de Chile.

La causa—para la época—del relativamente abundante comercio con Mendoza y San Juan, era el aislamiento de estas provincias respecto al litoral argentino. El centro de aprovisionamiento, en competencia con Chile, era Rosario. Los fletes comprados eran entonces, según datos oficiales:

| | |
|-------------------------|--------------------------|
| Valparaíso-Mendoza..... | 70 a 80 p. fuertes p. T. |
| Rosario-Mendoza..... | 80 a 90 > > > > |

La duración del viaje en mula desde Los Andes a Mendoza era de 4 a 5 días y hasta Buenos Aires 15 a 20 días. Los viajeros que no querían exponerse a las contingencias de un viaje tan sacrificado y lleno de peligros por la inclemencia del tiempo y el desamparo del trayecto, debían hacer el viaje por el Estrecho de Magallanes, en el que empleaban más de 35 días hasta Buenos Aires.

Las particularidades topográficas de la cordillera hacían ver desde luego la necesidad de un trazado con pendientes máximas permisibles en adherencia, empleo de cremalleras, construcción de varios y grandes túneles.

Por otra parte, las condiciones climáticas propias de la región donde se proyectaba el Ferrocarril son en invierno particularmente difíciles. En efecto, en tal estación son frecuentes grandes aludes de nieve, barro y piedras que forman rodados formidables. Los temporales en ciertos inviernos son violentísimos y los vientos huracanados arrastran y acumulan en algunas partes del terreno enormes cantidades de nieve.

Eran evidentes y grandes las dificultades, tanto en la construcción como en la explotación futura del F. C. que iba a atravesar regiones de una belleza insuperable pero inclemente. Hoy el viajero desde su coche puede contemplar panoramas impresionantes: grandes alturas nevadas, valles profundos, todos diferentes en características de formación y tonalidades.

Razón tenían los habitantes de las provincias de Cuyo—en esa época apéndice muy lejano de la Capital federal—al anhelar con entusiasmo la construcción de un ferrocarril que los pusiera en contacto con el Pacífico y principales ciudades de Chile. Al mismo tiempo, se deduce que hubo lógica en la determinación de los conquistadores y organiza-

dores de la Capitanía General del Reyno de Chile al hacer depender de nuestro país las provincias de Cuyo. Justos principios geográficos las incorporaron a la Argentina, y más tarde el ferrocarril las vinculó fuertemente con la Capital a través de más de 1.200 Km., venciendo la dificultad que hasta entonces fué la travesía de la inmensa pampa argentina.

2. Primeras iniciativas y tropiezos

Memorial de Wheelwright.—La primera proposición de un ferrocarril trasandino la hizo William Wheelwright, quien, al terminar la línea de Caldera a Copiapó en 1854, pensó en la conveniencia de unir este ferrocarril con el proyectado Ferrocarril de Córdoba, que debía construir pocos años más tarde.

De regreso a Chile se convenció de que, por entonces, era más conveniente proyectar el Trasandino en la región central del país, donde ya existían varias líneas a menor distancia de la Cordillera que la de Copiapó.

En 1869, presentó al Presidente de la República un Memorial solicitando apoyo del Gobierno para hacer explorar y estudiar por ingenieros la accesibilidad de los pasos cordilleranos de la región central, con el objeto de construir la vía férrea más conveniente y económica.

Estudios preliminares de los Hnos. Clark.—Desde 1869 a 1871, los hermanos Juan y Mateo Clark, con motivo de haber sido encargados de la instalación del telégrafo trasandino, tuvieron ocasión de estudiar el paso más conveniente para un ferrocarril, resultando favorecido el de Uspallata.

El perfil longitudinal del ferrocarril, especialmente más arriba de Río Blanco, revela las bruscas variaciones de las pendientes del terreno, originadas por diversas series de movimientos tectóni-

cos que modificaron sucesivamente las pendientes de los ríos y valles, formando resaltos y desviaciones de los ejes de esos últimos y que para la construcción de la vía exigen generalmente mayores desarrollos y disminuciones del radio de curvas.

El empleo de locomotoras a vapor exigía túneles no muy largos y de suave pendiente. La ventilación, además, exigía que las defensas contra aludes no deberían ser continuas.

En resumen, se presentaron a los constructores todas las dificultades posibles de orden técnico y una lucha constante con la inclemencia del tiempo en una región completamente inhospitalaria.

TRASANDINO ARGENTINO

Concesión y contrato.—Convencidos los hermanos Clark de la factibilidad de un trasandino argentino por Uspallata, presentaron al Congreso Argentino una solicitud de concesión, de fecha 2 de Agosto de 1872. Una ley dictada el 5 de Noviembre de ese año, aprobó la construcción de varios ferrocarriles, entre ellos el Trasandino de Mendoza o San Juan hasta la frontera de Chile.

El 26 de Enero de 1874, se firmó el contrato respectivo con los señores Clark, concediéndoseles la construcción de la línea de Buenos Aires a San Juan, pasando por Junín, Mercedes y Mendoza, de trocha 1.68 m. y la del trasandino de San Juan o Mendoza hasta la frontera, de trocha 1 metro.

Causas políticas y financieras determinaron el retardo de la iniciación de los trabajos. Los constructores solicitaron varias modificaciones, que fueron concedidas por la ley de 18 de Septiembre de 1877, firmándose el contrato respectivo el 19 de Mayo de 1878, con las bases siguientes: Garantía por el

Estado de un interés de 7 % anual por 20 años sobre un capital de \$ 14,800 de 48 d, por kilómetro, o \$ f. 1,036 de producto líquido, también por kilómetro, en la línea de Buenos Aires a San Juan; en la segunda línea, la misma garantía sobre el capital de \$ f. 29,700 de 48 d por kilómetro, a \$ f. 2,079 de producto líquido por kilómetro.

TRASANDINO CHILENO

Concesión y garantía.—El 4 de Agosto de 1872, don Mateo Clark presentó al Presidente de la República una solicitud para que se le concediera la construcción y explotación del Trasandino por Juncal o Uspallata, a base de una garantía fiscal de 7 % de interés durante 20 años, sobre £ 1.100,000, fijándose los gastos de explotación en el 55 % de las entradas brutas. La garantía se haría efectiva a partir de la entrega al tráfico de todo el ferrocarril.

El proyecto encontró oposición en el Congreso, hasta que el 13 de Noviembre de 1874 se despachó la ley en virtud de la cual se concedió la garantía de 7 %, pero sobre £ 600,000, condición que los capitalistas no aceptaron.

Para facilitar las gestiones financieras, los hermanos Clark dividieron entonces su compañía en cuatro. Dos para las secciones argentinas hasta Mendoza y las otras para el Trasandino Argentino y Chileno. Esta última se constituyó en Londres en 1877.

Nueva concesión.—El 14 de Mayo de 1887, la Compañía del Trasandino chileno obtuvo la renovación de la concesión primitiva,—que había caducado el año anterior—pero el interés garantizado se rebajó al 5 % sobre un capital de £ 750,000.

La sección argentina había iniciado sus trabajos en Febrero de ese año.

La nueva emisión de bonos no tuvo acogida en Europa. Sin embargo, los hermanos Clark prosiguieron sus estudios y dieron comienzo a los trabajos el 5 de Abril de 1889, con capitales propios.

Trazados.—Se estudiaron varias soluciones del proyecto del trazado. La Sección que exigió mayores estudios fué la del paso de la Cumbre, con desarrollo desde Juncal. Los principales trazados son los siguientes:

1) Proyecto Waring Davis, por adherencia desde Juncal hasta Las Cuevas, un túnel de 3,350 metros a 3,530 metros. Longitud total 27 Km. hasta la frontera.

2) Proyecto Olivieri, por sistema Agudio, con gradiente de 250 mm. por metro desde Juncal hasta 3,000 metros, en seguida adherencia, un túnel de 3 mil metros a 3,220 mts.; desarrollo con dos retrocesos, más o menos 9 Km.

3) Proyecto Schatzman, por cremallera con una serie de túneles de longitud total de 13.7 Km., túnel en la cumbre, de 5,6 Km. a la cota 3,190 mt. y desarrollo total de 14 Km.

4) El trazado de la Compañía Constructora, basado en general en el Proyecto Schatzman, mereció la aceptación en los informes oficiales elaborados por el ingeniero señor Omer Huet.

Los costos variaban, según los proyectos, entre 8 y 20 millones de pesos m/c.

Los Decretos Supremos núms. 1,352 y 170, de Mayo de 1905 y Febrero de 1906, prestaron su aprobación a los planos del trazado definitivo.

Se descartó el trazado de adherencia más arriba de Juncal por no justificarse para la construcción ni la explotación, ya que no evitaría los túneles y siendo mayor el desarrollo, mayores serían los sectores expuestos a rodados que necesitarían costosas defensas; el tiempo de

recorrido no sería menor y los gastos de conservación aumentarían. Por otra parte, era necesario hacer rápida la construcción para economizar intereses de capital.

En resumen, se prefirió la cremallera de 27 Km., seccionada, con determinante de 80 m/mi., radio mínimo de 200 mts., cremallera A. B. T. de 3 láminas, de 2,64 mt. y 157 Kgm. por mt., a pesar de su mayor costo y mayores gastos unitarios de conservación por el desgaste rápido del material sometido a grandes tensiones y deformaciones, y de que en las locomotoras de cremallera, por ser mayores las resistencias pasivas, son mucho mayores los gastos de tracción y conservación.

Respecto a rieles, en adherencia se colocó riel de 25 Kgs. y en cremallera de 27 Kgs., porque si bien es cierto que el límite de la fuerza de tracción de las locomotoras de adherencia depende del coeficiente de frotamiento a la rodadura de las ruedas motrices y del peso que soportan, es decir de la sección del riel, en las locomotoras de cremallera, dicho límite depende principalmente de la resistencia de los materiales, es decir, de las dimensiones de piñones y cremallera, más que de la sección de riel.

Los detalles de las obras de defensa de la línea, son bastante conocidos.

Con motivo de la electrificación, terminada en 1927, se han unido diversas defensas, porque ha quedado eliminada la dificultad de la ventilación, que ocurría en el uso de las locomotoras a vapor.

En la actualidad, las instalaciones y el equipo están en buenas condiciones. Existen 11 locomotoras a vapor, 3 eléctricas, 11 coches de pasajeros con 385 asientos, 4 salones con 88 asientos, 3 furgones de equipaje y 123 vagones de carga.

La capacidad de transporte diario que permitiría la línea con la electrificación del Sector Río Blanco—Las Cuevas, puede estimarse en 17 trenes de 120 Ton. de subida y 17 trenes de bajada con 108 cabezas de ganado, además de la carga general. La capacidad anual en la actualidad, puede estimarse en 200,000 toneladas.

El año 1893 se había dado término a los primeros 27 Kms., hasta el Salto del Soldado y además de ahí adelante diversos trozos de trazado, movimiento de tierras, iniciación de puentes, en varios Km. y también 873 mts. de galería en los túneles. Según antecedentes, el capital invertido en la ejecución de estos trabajos y en materiales, ascendió a un total de £ 353,917 sin contar intereses de capital y gastos hechos en Inglaterra que no habían sido cargados en los libros de Contabilidad de Chile y que según declaraciones de los hermanos Clark, representan aproximadamente £ 53,000.

Los trabajos quedaron paralizados desde 1893. Los hermanos Clark a principios de 1891 transfirieron sus derechos a la Sociedad Clark Trasandino Railway Company Ltd., transferencia que fué aprobada por el Gobierno de Chile el año 1893; pero esta compañía bien poco pudo hacer y buscó el apoyo de la Casa W. R. Grace de Valparaíso.

Por esa misma fecha fué constituido en Londres un sinditato denominado «Trasandino Construction Company Ltd.», que compró el año 1901 las obras del F. C. Trasandino en la suma de £ 90,000, incluyendo en este precio los créditos insolutos que habían dado origen al juicio que sirvió de antecedente a la adjudicación del F. C. con todas sus existencias. Esta Compañía adquirió también por la suma de £ 15,000, un

crédito del Banco de Chile y además en £ 10,000 los valores entregados anteriormente a diversos acreedores hipotecarios como parte del valor de sus créditos. o sea un total de £ 115,000.

En esta forma y previo diversos arreglos con los hermanos Clark y con la Compañía del F. C. Trasandino Clark y con los acreedores de esta empresa, La «Trasandino Construction Company Ltd.» concentró en su mano todas las acciones y derechos pertenecientes a la línea del F. C. Trasandino por Uspallata.

Ley 1588, de concesión y garantía.—El 10 de Diciembre de 1902 se presentó a la Cámara de Diputados un proyecto de ley para la construcción y terminación del ferrocarril por licitación pública, proyecto que se convirtió en la ley 1588 de concesión y garantía, de 14 de Febrero de 1903.

Esta ley puso término a la tenaz lucha sostenida en el Congreso desde 1872, con algunas intermitencias, entre los partidarios y los enemigos del ferrocarril.

Bases de la Ley.—Las bases de la ley 1588 eran: Garantía por el Estado del 5% de interés durante 20 años sobre una suma que no excediera de £ 1 millón 500 mil.

Para los efectos del pago de la garantía se dividió la obra en tres secciones, cuyo valor estimado fué:

1.^a Sección (Andes-Juncal) 20% del valor total.

2.^a Sección (Juncal-Portillo) 35% del valor total.

3.^a Sección (Portillo-Empalme) 45% del valor total.

La garantía empezaría a regir una vez terminada la sección respectiva y provista de su correspondiente material rodante.

Con esta ley se consiguió hacer las emisiones necesarias.

Las propuestas de la licitación pública se ofrecieron el 1.º de Mayo de 1904, adjudicándose la concesión al único proponente, que fué la Trasandine Construction Co., por la suma de £ 1.350.000, susceptible de aumentarse a 1.500.000 £.

La suma cuyos intereses quedaron garantizados por el Estado fué de £ 1 millón 485,000.

Al iniciarse la explotación en 1910, la situación era como sigue: La Compañía del F. C. Trasandino formada con 75 mil acciones de 20 £ cada una, de las cuales 70.000 eran preferidas y 5.000 ordinarias, había traspasado sus derechos a la Compañía Constructora del F. C. Trasandino, la cual, mediante los arreglos indicados había concentrado en sus manos todas las acciones y derechos del F. C. Trasandino chileno.

Los Clark eran dueños de 7.000 acciones preferidas que se les había reconocido libre de toda hipoteca.

La Compañía Constructora que tomó a su cargo la construcción del F. C., disponía de un capital estimado en £ 300.000 y recibió también los debentures garantidos por el Gobierno y además la garantía de 68.198 acciones de la Compañía del F. C. Trasandino de las cuales 63.298 eran preferidas y 4900 ordinarias.

Banquero de la Compañía Constructora fué principalmente la firma «Morgan Grenfell», que anticipó parte del dinero necesario para la ejecución de las obras.

En Abril de 1908 y Abril de 1910 se efectuaron las recepciones de las tres secciones de la vía con sus instalaciones respectivas.

El primer convoy internacional cruzó el túnel de la Cumbre el 5 de Abril de 1910.

Es de toda justicia en esta oportunidad, rendir un homenaje de gratitud a los señores Juan y Mateo Clark, los esclarecidos Ingenieros chilenos que con una inteligencia y tesón admirables, a través de vicisitudes tan grandes durante 30 años de lucha con los intereses y errores de los hombres y las dificultades naturales de la época y del terreno, lograron ver coronados sus esfuerzos con la terminación de una obra magna de ingeniería como lo es el F. C. Trasandino que, hoy por hoy, es la vía que mejor nos vincula con la República Argentina.

— — —

Negociaciones financieras de la construcción.—A la terminación de los trabajos, y hecha por la firma de contadores «Price Waterhouse» la liquidación general de los trabajos, quedó establecido que el costo de la sección chilena del F. C. Trasandino, había sido de £ 1.640,401-10-3 de las cuales £ 1,317,546 fueron obtenidas como producto líquido de la emisión de £ 1.485.000 en debentures de 5% y el saldo representa gastos hechos por los particulares, sin incluir interés, que hasta Octubre de 1910 suben a £ 121,708-6-8.

Según referencias fidedignas, los banqueros Morgan Grenfell quedaron como acreedores de la Compañía Constructora por £ 26.615-9-9 y mediante su acción, dicha Compañía fué declarada en liquidación, en la cual intervino, la firma Price Waterhouse y la Corte de Justicia Inglesa.

Fué en esta liquidación donde los señores Morgan Grenfell adquirieron por la suma de £ 40,000 (pagadas en parte con su crédito de £ 26,615) la propiedad de 68,198 acciones de la Compañía del Trasandino Chileno. El saldo de las acciones hasta completar 75,000

de 20 libras cada una, quedó en poder de varios accionistas.

Los señores Morgan Grenfell, quedaron así como dueños casi absolutos de la Compañía del Trasandino Chileno que explotaba el F. C. hipotecado al Gobierno de Chile en garantía de los (£ 1.485,000) debentures cuyos intereses al 5% anual éste debía servir conforme a lo convenido.

Más adelante, nos referiremos en general al período de explotación desde 1910 hasta la fecha.

Esta era la situación general en el momento de las negociaciones que culminaron en la ley que autorizó la adquisición del 70% de las acciones de la Compañía del F. C. Trasandino y la Administración Unida.

El año 1921 cuando el Gobierno realizó la compra del 70% de las acciones por la suma de £ 825,000 en bonos del 8% con uno de amortización, exigió que dichas acciones fueran liberadas de toda hipoteca y, en consecuencia, el pago implicó, a la vez que su adquisición, el término de la obligación de intereses que debía servir el Gobierno más o menos hasta el año 1930.

Hay antecedentes del archivo del Departamento de Ferrocarriles para estimar que en el momento de realizarse la compra de las acciones, los debentures se cotizaban en el mercado a 55% de su valor nominal.

Por lo demás, antes de realizarse aquella operación, las acciones de 20 libras cada una, representativas del capital autorizado de 1.500,000 fueron transformadas en acciones de una libra cada una. Según referencias que merecen fe, el valor de estas acciones ha sido siempre nominal, no han tenido valor pagado y su valor comercial resulta

de las incidencias ocurridas durante el desarrollo de los trabajos y de la naturaleza misma del Ferrocarril.

INVERSIONES EN OBRAS HASTA EL PRESENTE

A.—*Invertido en las obras.*—Sin tomar en cuenta las inversiones a Capital hechas durante la explotación del Ferrocarril ni los intereses durante la construcción, la suma invertida en las obras puede detallarse como sigue:

| | |
|---|-------------|
| 1.º Invertido primitivamente por los hermanos Clark hasta el año 1893..... | £ 353,917 |
| 2.º Líquido obtenido por la colocación de £ 1.485.000 en debentures..... | £ 1.317,546 |
| 3.º Pérdida de la Compañía Constructora según liquidación Price Waterhouse..... | £ 182,709 |

Suma total hasta el 31 de Octubre de 1910, £ 1,854.172

| | |
|---|-----------|
| 4.º Invertido desde 1910 hasta 1923..... | £ 37,441 |
| 5.º Invertido en la electrificación y defensas etc., con cargo a las £ 548,000 en debentures y sus intereses..... | £ 506,636 |

Total invertido en los trabajos hasta el 30 de Abril de 1928... £ 2.398,249

B. — CLASIFICACIÓN DEL TRÁFICO

El tráfico se clasifica en: local, internacional, en tránsito y de intercambio.

Los gráficos 1 y 2 indican las variaciones que este tráfico ha tenido en los diversos años.

irante el
la natu-

EL PRE-

-Sin to-
Capital
del Fe-
la cons-
as obras

353,917

317,546

182,709

854.172

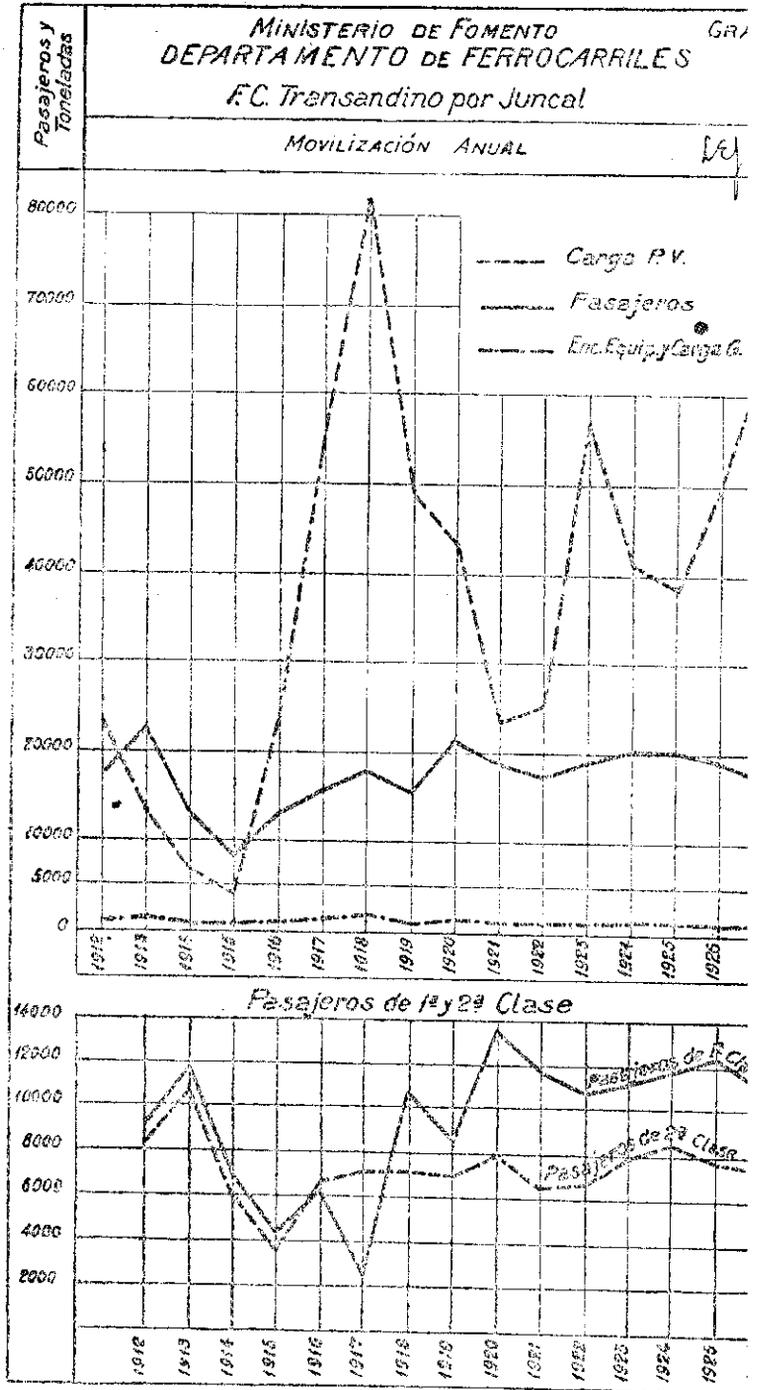
37,441

506,636

398,249

ÁFICO

il, inter-
cambio.
is varia-
o en los



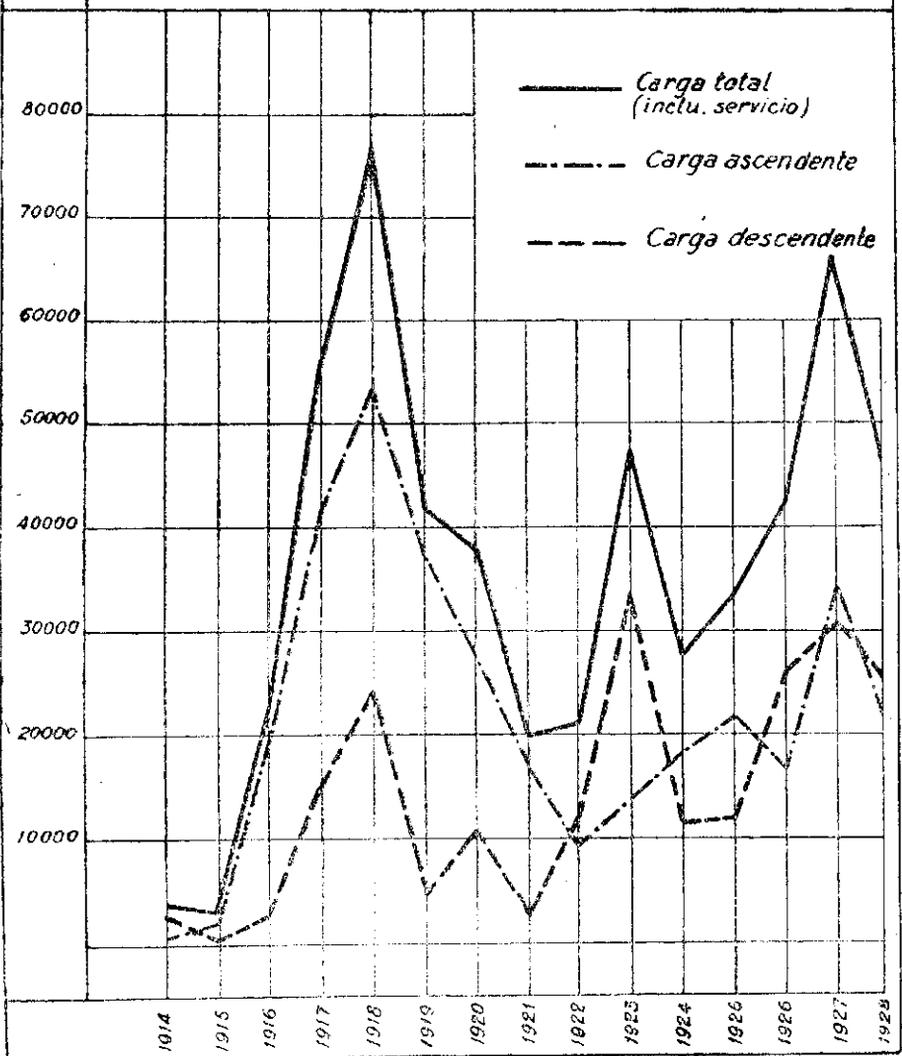
GRÁFICÓN Nº 2

MINISTERIO DE FOMENTO
DEPARTAMENTO DE FERROCARRILES
F.C. Transandino por Juncal

V. Juncal

Toneladas

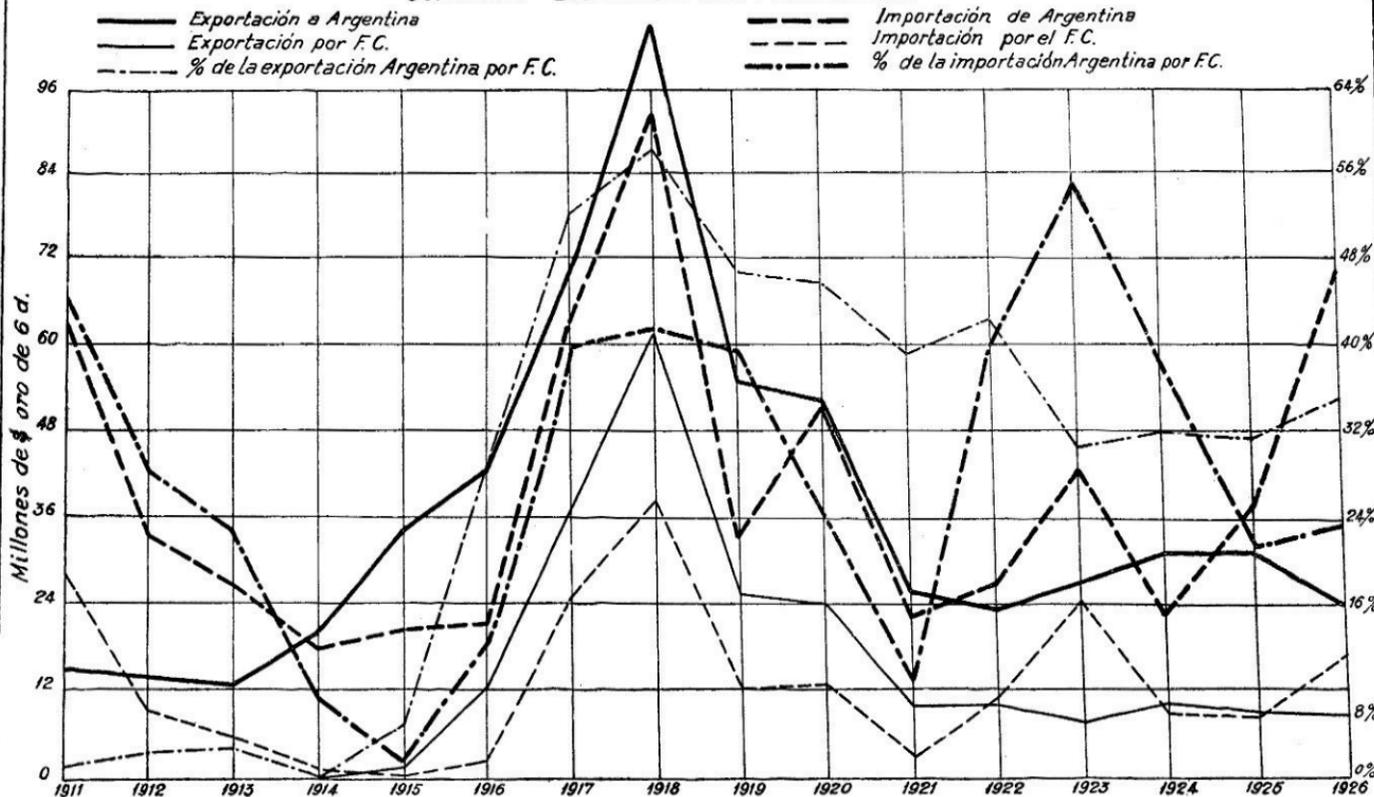
MOVILIZACIÓN ANUAL
CARGA



Vejuntin?

MINISTERIO DE FOMENTO
DEPARTAMENTO DE FERROCARRILES
F.C. Transandino por Juncal
COMERCIO EXTERIOR CON ARGENTINA

GRÁFICO N° 3
ANEXO N° 22



LA VARIACIÓN DEL TRÁFICO DE CARGA DEL PÚBLICO EXPRESADA EN TONELADAS Y CLASIFICADA EN GRUPOS, SE PUEDE
OBSERVAR EN EL CUADRO SIGUIENTE

| PRODUCTOS | 1912 | 1913 | 1914 | 1915 | 1916 | 1917 | 1918 | 1919 | 1920 | 1921 | 1922 | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 | 1928 |
|--|-------|--------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Productos agrícolas ... | 288 | 594 | 144 | 1 761 | 18 925 | 30 081 | 30 512 | 16 098 | 15 847 | 8 700 | 5 411 | 4 526 | 4 169 | 4 580 | 6 061 | 14 329 | 7 863 |
| Forestales | 188 | 180 | 60 | 30 | 255 | 137 | 1 181 | 6 115 | 6 703 | 5 193 | 2 276 | 1 039 | 2 766 | 8 484 | 1 711 | 2 974 | 3 584 |
| Ganaderos | 1 390 | 8 480 | 1 352 | 23 | 66 | 7 037 | 12 746 | 184 | 3 644 | 281 | 10 895 | 31 635 | 9 526 | 8 806 | 22 620 | 24 932 | 20 390 |
| Industriales y minerales | 562 | 320 | 1 807 | 804 | 1 308 | 11 349 | 15 320 | 4 754 | 4 886 | 1 074 | 769 | 814 | 1 118 | 2 232 | 1 066 | 2 630 | 3 533 |
| Combustibles, abonos, materiales, mercaderías manufacturadas . | 539 | 451 | 204 | 159 | 361 | 3 366 | 9 835 | 6 748 | 6 386 | 3 487 | 1 160 | 7 365 | 9 657 | 12 396 | 10 027 | 12 476 | 9 566 |
| Diversos | 263 | 297 | 131 | 80 | 778 | 3 924 | 6 943 | 8 165 | 796 | 938 | 519 | 1 230 | 2 503 | 1 716 | 838 | .. | .. |
| TOTAL Ton. | 3 230 | 10 322 | 3 798 | 2 857 | 21 693 | 55 930 | 76 537 | 42 064 | 38 262 | 19 673 | 20 522 | 46 609 | 29 738 | 33 114 | 42 323 | 57 341 | 44 936 |

| ESPECIFICACIÓN | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | Ton. | Ton. | Ton. | Ton. |
| <i>Chile a Mendoza:</i> | | | | |
| Madera | 2 624 | 3 395 | 1 630 | 2 953 |
| Cemento | 1 872 | 4 900 | 840 | 270 |
| Papas | 80 | 623 | 42 | ..... |
| Salitre | 104 | 80 | 204 | 253 |
| Producción agrícolas y forestales | 101 | 162 | 41 | 87 |
| Fruta fresca, legumbres | 58 | 118 | 67 | 6 799 |
| Lentejas | 21 | 34 | 31 | 28 |
| Frejoles | 72 | ..... | 24 | 15 |
| Diversos | 249 | 252 | 567 | 328 |
| <i>Al Trasandino argentino:</i> | | | | |
| Carbón | 7 119 | 6 816 | 7 147 | 9 217 |
| Materiales | 1 032 | 629 | 1 157 | 1 964 |
| TOTAL | 13 332 | 17 303 | 11 750 | 21 948 |
| <i>Mendoza a Chile:</i> | | | | |
| Productos industriales | 210 | 183 | 638 | 65 |
| Harina ..... | ..... | 1 120 | 571 | 775 |
| Efect. teatr. pers. | 94 | 76 | 73 | 74 |
| Diversos ..... | ..... | 206 | 94 | 11 |
| TOTAL | 304 | 1 585 | 1 376 | 925 |
| <i>Chile a Buenos Aires</i> | | | | |
| Ajos | 746 | 583 | 767 | 603 |
| Nueces | 1 027 | 1 110 | 922 | 1 214 |
| Cáñamo | 145 | 31 | 100 | 90 |
| Lentejas | 38 | 20 | 13 | 11 |
| Frejoles | 1 031 | 105 | 150 | 110 |
| Fruta fresca y legumbres | 495 | 897 | 1 586 | 2 430 |
| Fruta seca y conservas | 453 | 436 | 415 | 501 |
| Muebles y efectos | 55 | 46 | 15 | ..... |
| Diversos | 356 | 177 | 235 | 713 |
| TOTAL | 4 346 | 3 405 | 4 205 | 5 672 |
| <i>Buenos Aires a Chile:</i> | | | | |
| Prod. industria | 38 | 105 | 260 | 226 |
| Comestibles | 195 | 108 | 173 | 188 |
| Efectos teatrales | 25 | ..... | 77 | 12 |
| Extracto quebracho | 90 | ..... | 10 | ..... |
| Manteca | 174 | 91 | 113 | ..... |
| Diversos | 57 | 357 | 27 | 544 |
| TOTAL | 580 | 661 | 650 | 1 070 |

El número de pasajeros locales ha sido generalmente inferior a 1,000; el de pasajeros internacionales ha fluctuado, en los últimos años, entre 17 y 20.000. En 1928, el número total de pasajeros bajó a 15,700.

La carga de P. V. ha variado desde 3,000 Ton. en 1914, a 76,000 en 1918, 20,000 en 1922 y 57,000 en 1928.

El máximo de 1918, se debió a la escasez de fletes marítimos originada por la guerra europea, y los mínimos a las interrupciones del tráfico causadas por los temporales de invierno.

La mayor parte del tonelaje corresponde a la carga enviada desde nuestro país a la Argentina. En efecto, en el período 1910-1928, la carga ascendente fué de 392,458 Ton. y la descendente es de 213,192, o sea el 54 % de la primera.

Corresponde al tráfico de ganado un porcentaje considerable en el tonelaje de bajada. Su variación depende principalmente de los derechos aduaneros y de los precios de la carne en Argentina y Chile. Las mayores cantidades se transportaron en 1923 con el 67 % del tonelaje de P. V.; en 1926, con el 53 %. En 1928, el porcentaje bajó a 44 %.

Las variaciones, por grupos de mercaderías, se detallan en el cuadro anexo.

Los artículos argentinos de consumo en Chile no son susceptibles de gran aumento, pero sí, los productos chilenos en Mendoza y Rosario.

La carga de Chile a Mendoza en los últimos años ha oscilado entre 13,000 y 22,000 toneladas; la de Mendoza a Chile entre 300 y 1,300 toneladas; la de Chile a Buenos Aires, entre 4,300 y 5,600 toneladas, y la de Buenos Aires a Chile, entre 600 y 1,000 toneladas. El cuadro siguiente muestra las cifras de tonelaje anual de los principales productos de

carga general transportada por las secciones chilena y argentina del Transandino.

La exportación total a Argentina, incluyendo la carga nacionalizada, tuvo en 1917 un valor de \$ 69,9 millones de pesos, de cuales corresponden al transporte por el Ferrocarril, 61 millones. En 1925 y 1926, la explotación total fué de 21 y 24 millones, y por el Ferrocarril, 9 y 8 millones, respectivamente.

La importación de Argentina, que en 1917 alcanzó los valores de 63 y 93 millones de pesos, descendió hasta 22,5 millones en 1922, para subir en 1923 a 43 millones, a 37 en 1925 y a 70 en 1926.

La importación por Ferrocarril ha tenido variaciones semejantes, con 25 y 38 millones en 1917 y 1918; 102 en 1922; 7,5 y 16 millones en 1925 y 1926, respectivamente.

En resumen, puede observarse que los valores de la importación total y la por Ferrocarril tienden a aumentar. En cambio, los de la exportación tienden a disminuir.

Los gráficos N.º 3 y 4 muestran las variaciones señaladas.

La exportación a Argentina de mercaderías en tránsito ha sido muy escasa: en 1924 fué de \$ 13,680 y en 1926 \$ 4,200.

Ultimamente, para favorecer el transporte de estas mercaderías, se han aprobado tarifas especiales rebajadas para el tránsito de artículos como aceites y vidrios.

TARIFAS

Existen dos grupos de tarifas: locales e internacionales. Las primeras se aplican hasta la frontera y las otras hasta Mendoza, Rosario y Buenos Aires, estas últimas en combinación con el Ferrocarril Buenos Aires-Pacífico.

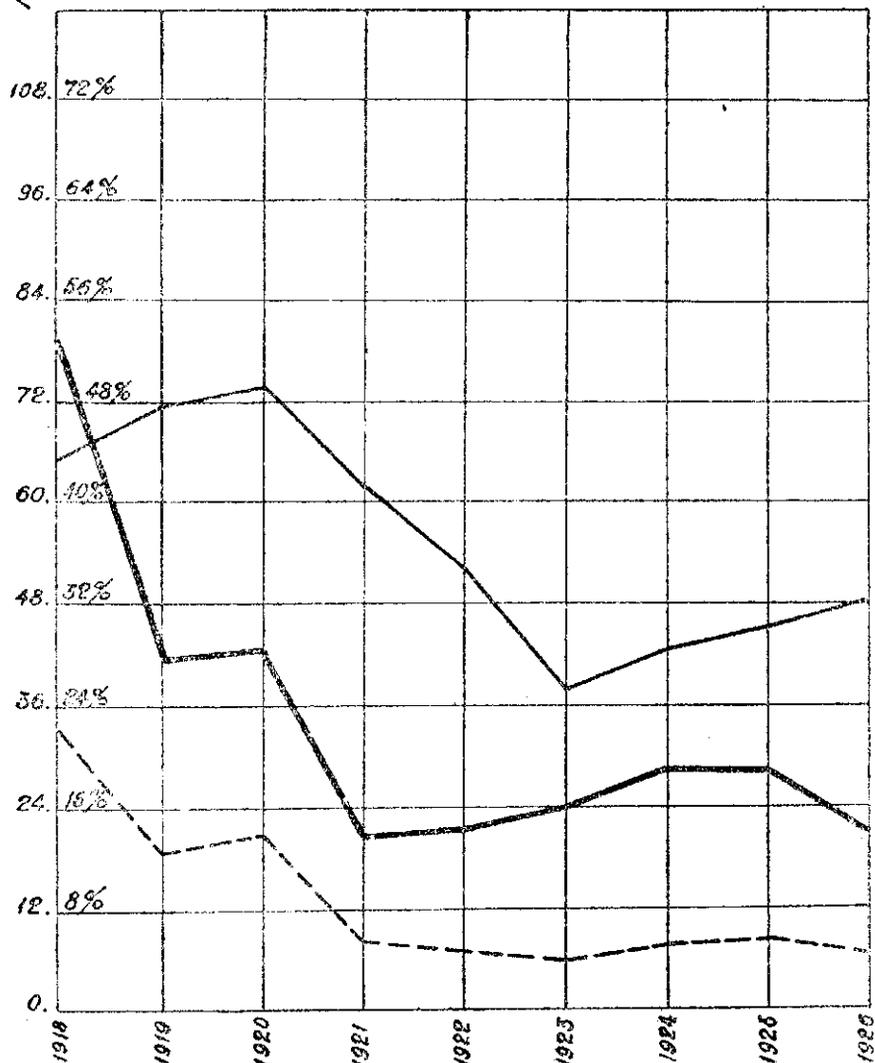
MINISTERIO DE FOMENTO
DEPARTAMENTO DE FERROCARRILES

GRÁFICO N°4

F.C. Transandino por Juncal.

Exportación Chilena a la Argentina sin incluir la nacionalizada y por el F.C. Transandino por Juncal.

Millones de oro
de 6 d.



— Exportación a la Argentina
- - - Exportación por F.C.
— % por F.C.

Lequillan

1) El valor de los pasajes internacionales se forma por la suma de los pasajes correspondientes en cada ferrocarril.

El pasaje Santiago-Mendoza en 1.^a vale \$ 935, y el de Santiago-Buenos Aires, en 1.^a vale \$ 975, más \$ 10.20 por 50 kgs. de equipaje.

Variación de pasajes.— De acuerdo con el pacto de unificación de 24 de Enero de 1922, corresponde al Comité Unido la fijación de las Tarifas internacionales con sujeción a las leyes que sobre el particular rijan en ambos países. En el hecho, se han efectuado alzas de tarifas en la sección argentina (Diciembre de 1926) con prescindencia del Comité, que se limitó solamente a sancionar dicha alza.

En 1912, el pasaje de 1.^a en la sección chilena valía £ 3-10, y en la Argentina £ 3-19-9. En Septiembre de 1927, el primero subió a £ 5-9-6 y el segundo a £ 10-2-3.

Sin lugar a dudas, tales tarifas en conjuntos son excesivas.

(El pasaje de 1.^a por mar desde Valparaíso a Buenos Aires vale \$ 1,000 y demora 30 días.)

Existen algunas tarifas especiales para excursionistas en la época de vacaciones.

2) Tarifas de carga internacional por P. V.—En Diciembre de 1927 se aprobó la Tarifa Complementaria de Carga N.º 5 para el transporte de carga desde Los Andes a Retiro y Los Andes a Ingeniero White (Argentina) adoptando la misma clasificación y tarifas que existen en el Ferrocarril Buenos Aires-Pacífico, aplicando las tarifas correspondientes a la longitud efectiva del recorrido entre Los Andes y Buenos Aires.

(La clasificación comprende artículos a los cuales se aplican una serie de 10 tarifas, variables según el tonelaje mínimo).

Además de esta clasificación ordinaria hay otra, llamada de Clasificación Complementaria, que sólo abarca un cierto número de artículos para los cuales el Gobierno argentino ha exigido tarifas menores.

Entre los artículos que figuran en esta clasificación están incluidos muchos de los que se exportan o pueden exportarse con buen éxito de Chile a Buenos Aires, a saber: ajos, cebolla, frutas frescas, lentejas, maderas en bruto y elaboradas, vino en cascós, damajuanas y otros envases, etc.

2) Para el transporte Los Andes a Mendoza existe la Tarifa Complementaria N.º 2, con 5 categorías y precios variables entre \$ 246 y \$ 102.48.

El transporte de cemento y salitre tiene tarifas rebajadas de \$ 61.50 y 82 pesos la tonelada,—que después de ser exigidas y aprobadas no han sido aprovechadas debido a las rebajas extraordinarias otorgadas por el B. Aires-Pacífico al cemento europeo que va desde B. Aires.

Como dato ilustrativo y de relativa comparación, por tratarse de ferrocarriles de características, objetivos y obligaciones financieras diferentes, se ha deducido las entradas medias por pasaje kilómetro y Ton.-Km. de varios ferrocarriles del país en 1927. Son las siguientes:

| Ferrocarriles | Por pasaj.-km. | Por Ton.-km. |
|--------------------------|----------------|--------------|
| Red Sur..... | 7,4 c. | 15,6 c. |
| Arica a La Paz..... | 28,3 | 33 |
| Taltal..... | 12,6 | 27 |
| Trasandino..... | 201,0 | 60,5 |
| Antofagasta a Bolivia... | 11,1 | 14,9 |

Los gastos directos por Ton.-Kiln. en el Trasandino fueron en 1927, 33 centavos, y en la Red Sur, 4,9 centavos.

El reparto de fletes de carga, excepto ganado, entre los Trasandinos se hace de acuerdo con la fórmula establecida por el fallo arbitral de 1917.

El reparto de fletes de carga entre ambos Trasandinos y el Buenos Aires-Pacífico, se realiza en la proporción que hay entre el largo virtual de las líneas trasandinas y el largo virtual del último, como se indica en el cuadro siguiente:

| FERROCARRILES | Tráfico Los Andes-Bue- nos Aires Kiln. | Tráfico Buenos Aires Los Andes Kiln. |
|-------------------------------|---|---|
| FC. Trasandino Chileno... | 780 | 70,5 |
| FC. Trasandino Argentino... | 180 | 949 |
| FC. Buenos Aires-Pacífico... | 1,049 | 1,049 |
| <i>Proporción de reparto:</i> | | |
| Ferrocarriles Trasandinos... | 47,785 % | 49,053 % |
| FC. Buenos Aires-Pacífico... | 52,215 % | 50,947 % |

Los gastos comunes se reparten periódicamente a base del reparto de Entradas Internacionales, efectuándose a fin de año las liquidaciones definitivas.

Los derechos aduaneros y el tráfico.— El factor predominante en el alto gasto de transporte de las mercaderías es el Arancel Aduanero de cada país. El cuadro anexo señala los valores de los derechos que actualmente pagan los principales artículos que se transportan por el Ferrocarril y otros cuyo tonelaje sería susceptible de aumento si esos derechos fueran menores. Así, la madera chilena (roble, raulí y madera diversa para cajones) debiera, por su calidad y precio, tener un consumo muy superior al actual. En 1927, se transportaron a Men-

doza 2974 toneladas y en 1928, 3584 toneladas de madera elaborada. Dentro de este rubro predomina el roble chileno, que en Argentina paga el derecho correspondiente al roble americano, o sea \$ 89,60 por tonelada. El flete Andes-Mendoza es de \$ 102,48 (A Buenos Aires \$ 143,33). El derecho absorbe el 50% del gasto total de transporte. (1)

Los animales vacunos—hembras y machos—pagan actualmente \$ 72 por cabeza y el flete de los Trasandinos vale, por vagón completo de 18 cabezas 1.633,98. El derecho corresponde al 45% del gasto de transporte entre ambas estaciones.

Los vinos chilenos comunes, tienen un derecho de \$ 0.80 por litro y los argentinos introducidos a Chile \$ 8.00 por litro (botellas).

Los frejoles, nueces, lentejas y trigo para semillas, son de libre internación en Argentina.

Por otra parte, el conocimiento exacto y detallado de los mercados argentinos para adaptar los productos a las exigencias de los consumidores, el envío de mercaderías capaces de mantenerse acreditadas por su calidad, y un mayor espíritu de empresa de los industriales y comerciantes chilenos, serían tres factores necesarios, aún dentro del actual régimen de tarifas elevadas, para aumentar el tráfico de los productos chilenos. Desgraciadamente, esos tres factores han sido muy deficientes. (2)

(1) En Chile, dentro de la categoría de madera de 1.ª clase, se tolera cierto porcentaje de 2.ª, pero en Argentina hay absoluta estrictez en la clasificación comercial.

(2) He visto comunicaciones de importantes firmas mendoquinas que solicitan ofertas hasta de 1.000 toneladas mensuales de cajones desarmados de madera chilena, para frutas. Hasta el momento, ningún industrial ha tomado interés en el asunto, ni siquiera para estudiarlo.

En resumen, aún con las actuales tarifas, el consumo de productos chilenos, como frejoles, garbanzos, nueces, conservas, duelas, ajos, licores y maderas elaboradas, tendrían un vasto y seguro mercado en Mendoza, Rosario y Buenos Aires, si se adoptaran derechos aduaneros más razonables por uno y otro país y se organizara una propaganda comercial eficiente en Argentina y un programa conjunto de transporte y venta. Sólo así el F. C. estaría en situación de rebajar las tarifas de carga.

Las facilidades que se puedan dar a las mercaderías de tránsito en el puerto de Valparaíso y la supresión hasta lo posible de gastos de intermediarios en la descarga y despacho, contribuirían también a aumentar el tráfico de los productos de las manufacturas norteamericanas y europeas hacia Argentina, con un recorrido notablemente inferior que por la vía del Atlántico. En efecto, las distancias son las siguientes:

| | |
|-------------------------|---------------------|
| Mendoza-Buenos Aires... | 1.018 kilóm. |
| Buenos Aires-Nueva York | 10.997 > |
| <hr/> | |
| Nueva York-Mendoza... | 12.015 kilóm. |
| <hr/> | |
| Mendoza-Valparaíso..... | 393 kilóm. |
| Valparaíso-Nueva York.. | 8.552 > |
| <hr/> | |
| Nueva York-Mendoza... | <u>8.945 kilóm.</u> |

Dificultades en el tráfico comercial.—Inaugurado el tráfico internacional, se presentaron inmediatamente las dificultades derivadas de la falta,—hasta hoy no subsanada,—de una tarificación combinada conveniente para el transporte en general y para los intereses de uno y otro Trasandino; la necesidad de una Administración común y la falta de un

convenio internacional de tráfico y de aduana especial para la vía. El único convenio sobre ferrocarriles trasandinos, vigente hasta la fecha,—fué firmado en el año 1887, y es casi exclusivamente una convención aduaneras con disposiciones muy generales, como que fué hecha para el proyectado Trasandino por Antuco y adoptado para el Trasandino por Juncal, en virtud de esa misma generalidad que no estatuye nada con referencia a determinada vía.

Inconvenientes derivados de la tarificación.—Desde que se inició la explotación del ferrocarril como línea internacional, los resultados económicos y aún generales, no correspondieron a las expectativas que al respecto se cifraron en ambos países.

Hasta 1923, fecha de la fusión administrativa de ambos Trasandinos, la causa principal del fracaso comercial de la línea se debió principalmente al sistema de tarificación de la sección argentina del Trasandino, cuya administración estaba a cargo del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. En efecto, se implantó en esa sección un sistema de tarifas que, aunque facilitaba el transporte directo a Buenos Aires, hacía prohibitivo el transporte de carga de Los Andes a Mendoza.

Después de la fusión,—independiente ya el trasandino Argentino del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, en cuanto a su administración,—la situación no ha mejorado apreciablemente, porque dicho Ferrocarril sigue dependiendo del de Buenos Aires-Pacífico, en cuanto a tarifas, ya que deben fijarlas de común acuerdo para los efectos del tránsito y reparto de fletes Frontera-Buenos Aires.

El Gobierno Argentino posee actualmente el 22% de las acciones del Trasandino Argentino, y tiene, por consiguiente, poca ingerencia en él como ac-

cionista (1). El resto de las acciones pertenece a capitalistas ingleses. Por otra parte, el Ferrocarril Buenos Aires-Pacífico pertenece también a una empresa inglesa que no parece dispuesta a perder parte del mercado de Mendoza,—que sirve desde Buenos Aires,—para entregarlo al Trasandino Chileno, vía más corta y económica para los consumidores argentinos.

El tráfico quedó reducido al más conveniente para dicho Ferrocarril: transporte internacional de pasajeros, ganado con destino a Chile, y carga en tránsito directo hasta o desde Buenos Aires.

Comisión internacional de estudio.—En 1911, los Gobiernos chileno y argentino nombraron una Comisión Especial para estudiar y proponer la solución de los problemas a que se ha hecho referencia, es decir, las medidas conducentes a mejorar el tráfico de intercambio. Tomaron parte en las conferencias, además de los delegados nombrados por los Gobiernos, delegados de los ferrocarriles Gran Oeste Argentino y Buenos Aires-Pacífico.

El acta suscrita en Buenos Aires, el 5 de Abril de 1911, deja constancia que la Comisión Chilena solicitó el establecimiento de una tarifa única, para toda clase de carga, tomando como base para ella la de hacienda que venía a Chile, y el aprovechamiento del retorno de los vagones vacíos de hacienda con otra tarifa, un 33% más baja que la anterior.

No se consiguió la rebaja solicitada, sino para ciertos artículos, divididos en 3 clases, con importe de 60, 70 y 80 sh. por Tn. entre Los Andes y Mendoza, más una nueva rebaja de 25% para ciertos productos con tarifa de 60 sh.

Se acordó hacer la distribución de fle-

tes en la proporción de 57,5% para el Trasandino Argentino, 42,5% para el Trasandino Chileno, y que las nuevas tarifas reducidas se pusieran en vigencia el 1.º de Julio de 1911.

Los demás asuntos quedaron pendientes. Al finalizar las sesiones, la Comisión Chilena declaró que las rebajas alcanzadas no satisfacían el propósito anhelado de abrir el comercio de intercambio entre los dos países.

Como conclusión, se propuso a ambos Gobiernos la creación de una Comisión Internacional Permanente para estudiar las medidas necesarias para el mejor desarrollo del intercambio y mejoramiento del tráfico existente.

Las tarifas propuestas por la Comisión no se aplicaron ni se creó la Comisión Permanente, de modo que cada empresa siguió aplicando sus tarifas independientemente.

Nuevas gestiones pro mejoramiento del tráfico.—En 1914, volvieron hacerse nuevas gestiones encaminadas a remover los inconvenientes de tarificación y tráfico mencionados. Dichas gestiones estaban basadas en la segregación de la sección argentina del Ferrocarril Buenos Aires Pacífico y en su unión con la sección chilena, para administrarse ambas como una sola línea; además sobre la base de la ayuda financiera de los dos Gobiernos.

Al estallar la guerra europea, las conferencias hubieron de paralizarse.

Arbitraje sobre la repartición de fletes de carga.—Surgió de nuevo en 1917, la divergencia sobre la distribución de los fletes de carga directa entre Los Andes y Mendoza, sin que las gerencias llegaran a acuerdo. Los Directores de las dos secciones, con el asentimiento del Ferrocarril Buenos Aires-Pacífico, acordaron solicitar el arbitraje conjunto de los Gobiernos Chileno y Argentino. (Se-

(1) Cada 20 acciones le dan derecho a un voto.

siones del 23 de Mayo y 12 de Junio 1917, de los respectivos directorios).

Las Comisiones técnicas Chilena y Argentina que debían asesorar a ambos Gobiernos, fueron nombradas por decretos N.ºs 153, de 26 de Junio, y 2 y 24 de Agosto de 1917, respectivamente.

Las sesiones se llevaron a efecto en Buenos Aires y el 24 de Agosto se firmó el acta final, que fué aprobada como laudo del Gobierno de Chile, por decreto 229, de 26 de Septiembre, y en igual calidad por parte del Gobierno Argentino, por decreto de 28 del mismo mes. El acta fué protocolizada en Santiago con fecha 30 de Septiembre de 1917.

Se estimó por la Comisión que la repartición más equitativa de los fletes en referencia, debía hacerse,—en virtud de los estudios de los peritos,—en atención de los gastos directos, indirectos, y servicio de capital, reducidos a la sola consideración de los trabajos efectivos realizados por cada Empresa, haciéndose los ajustes en períodos no superiores a tres meses, para prever posibles desigualdades en el sentido del tráfico.

En conformidad a este acuerdo, la repartición de fletes de carga directa, entre Los Andes y Mendoza y vice-versa, se hacen según la fórmula:

$$\frac{\text{Cuota argentina}}{\text{Cuota chilena}} = \frac{111 Q + 94 Q_a + 18 Q_c}{85 Q + 78 Q_a + 7 Q_c}$$

en la cual (1) representan:

(1) Tomando en cuenta el peso medio en servicio de las locomotoras de cremallera (2 tipos) y la composición del tren con cada una de ellas, se puede sustituir, sin error apreciable, el peso muerto total de los trenes movilizadas en un sentido, por 25 veces el número de vagones que han efectuado el transporte de la carga en el mismo sentido, la Comisión reco-

Q, la suma de los pesos muertos de los trenes, locomotora de cremallera y vagones de carga, que recorren una sección en un solo sentido en un período determinado;

Q_a, el peso útil de la carga remitida de Mendoza a Los Andes en el mismo período;

Q_c, el peso útil de la carga remitida de Los Andes a Mendoza en el mismo período.

La Comisión arbitral fundó su dictamen en la permanencia de la tracción a vapor y en que las características de las locomotoras y vehículos de carga no habrían de apartarse sensiblemente de las existentes a la fecha.

La electrificación del ferrocarril hace variar las condiciones de tracción y los gastos directos del transporte. Por consiguiente, se alterarán las bases de la fórmula de reparto de los fletes de carga internacional. Este hecho deberá tomarse en cuenta al estudiar la solución integral del complejo problema del Transandino.

Nuevas gestiones pro fusión Transandinos.—Poco después el Gobierno renovó sus gestiones en Londres y Buenos Aires, con el objeto de conseguir la fusión de las administraciones de los Transandinos.

En Abril de 1918 se aprobó por los Directorios en Londres de ambas empresas, un Memorándum que contiene las bases y condiciones propuestas a los Gobiernos para la unificación de los dos

mendó una fórmula de aplicación más práctica:

$$\frac{\text{Cuota argentina}}{\text{Cuota chilena}} = \frac{2800 n + 94 Q_a + 18 Q_c}{2125 n + 78 Q_c + 7 Q_a}$$

en la que n representa el número total de vagones que han pasado la frontera en un solo sentido durante el período de tiempo considerado.

ferrocarriles, y la forma en que se prestaría la ayuda financiera que cada empresa solicitaba del Gobierno respectivo.

El Gobierno chileno aceptó en principio las bases, que eran semejante a las estudiadas en 1914, a saber: Liberación del gravamen hipotecario que había sobre el ferrocarril, para hipotecarlo nuevamente en garantía de la emisión de capitales para obras mediante el canje de los bonos existentes por igual valor nominal de bonos del Estado. En compensación se entregaría al Estado una parte de las acciones. Además se establecería la administración unificada de las dos líneas.

Se desarrollaron nuevas gestiones diplomáticas con el Gobierno argentino, hasta que el 3 de Diciembre de 1919 decretó éste la aceptación de un convenio ad-referendum con la Empresa argentina, concediéndose autorización para fusionar su administración con la chilena, previa notificación a la Empresa del Ferrocarril Buenos Aires-Pacífico de la cancelación del contrato de administración de la línea. Un protocolo con el Gobierno de Chile reglamentaría lo concerniente al tráfico.

La ayuda financiera a la Empresa consistiría en la entrega por el Estado de bonos hasta por la suma de 2.500.000 pesos oro sellado, para el solo efecto de depositarse como garantía a fin de obtener los fondos necesarios para las obras y adquisiciones.

Como resultado de las discusiones entre el Gobierno de Chile y la Empresa, el Directorio de ésta aprobó diversas modificaciones (1) en el Memorándum de 1918, que fueron sometidas al estudio del Gobierno.

(1) Estas modificaciones consistían esencialmente en que el canje de los bonos del Ferrocarril, de valor nominal de £ 1.485,00 por Bo-

Situación financiera de la Compañía.
—La situación financiera de la Compañía a la fecha de estas gestiones, se resume así:

| | |
|--|-------------|
| Bonos A, B y C de 5%..... | £ 1.485,000 |
| 70,000 acciones preferidas de £ 20, con dividendo acumulativo de 6%..... | £ 1.400,000 |
| 5,000 acciones ordinarias de £ 20 cada una..... | 100,000 |
| | <hr/> |
| | £ 2.985,000 |

El desembolso anual del Estado por garantía de 5% sobre las tres emisiones, conforme a la ley 1588, ascendía a £ 74,250 y esta obligación terminaría por parcialidades, sucesivamente en 1926, 1928 y 1930.

Los bonos vencerían en 1960 para reembolsarse a la par, o antes al 105%. El capital no tenía garantía.

No se había logrado dividendo alguno sobre las emisiones correspondientes a cada sección.

Al vencerse en 1926 la primera garantía, la Compañía habría tenido que servir sus bonos del 5% con sus entradas netas, y al no hacerlo habría sobrevenido la quiebra (1).

Leyes y Decretos chilenos y argentinos.
—El contrato ad-referendum entre la

nos del Estado, se harían al mismo tipo de 4% y 1%, en lugar del 4 1/2 y 1/2 %. La Empresa cedería al Estado el 70 % de las acciones en lugar de los 2/3. Una vez levantada la hipoteca que le produjera £ 500.000, con garantía subsidiaria del Estado.

(1) En efecto, el servicio de Bonos ascendía a £ 74,250, o sea, \$ 990,000 oro de 18 d., y en 1926 la compañía tuvo una pérdida de \$ 17,085. La ganancia máxima hasta la fecha (1927) la obtuvo en 1918, y ascendió a \$ 503,103 oro de 18 d.

Empresa y el Gobierno de Chile fué aprobado por decreto 183, de 9 de Mayo de 1921. El Congreso con algunas modificaciones aceptó dicho convenio, convirtiéndose en la Ley 3803, de 13 de Septiembre de 1921 (1).

La Ley argentina 1174, de 30 de Septiembre de 1921 prestó su aprobación alreferendum, y la fusión administrativa se efectuó mediante un convenio celebrado entre las Empresas de Buenos Aires, el 24 de Enero de 1922.

Los Gobiernos de Chile y la Argentina aprobaron dicho convenio.

En virtud de la disposición argentina correspondiente, cesó el contrato de administración del Trasandino Argentino por el Ferrocarril Buenos-Aires-Pacífico, y la administración fusionada se inició el 13 de Mayo de 1923.

Cumplidos los trámites exigidos por la Ley 3803, respecto a la Unificación previa, el Gobierno expidió el decreto 318, de 21 de Febrero de 1922, autorizando las operaciones financieras, que debían realizarse en Londres, referentes a la emisión y canje de los bonos.

Situación financiera creada por la Ley 3803.—De acuerdo con el artículo 1.º de la Ley, se hizo una emisión de bonos del Estado por la suma de £ 825,000 con 8% de interés y 1% de amortización acumulativa. Estos bonos se canjearon por los de emisiones hechas por la Compañía con hipoteca del ferrocarril, que ascendía a la suma de £ 1.485,000.

Según otra disposición, las acciones preferidas del capital se convirtieron en acciones comunes, por acuerdo de los accionistas. Estos renunciaron al pago de los dividendos insolutos.

(1) Mayores detalles sobre éstas y otras negociaciones aparecen en un estudio impreso que preparé en el Departamento de Ferrocarriles (Monografía del F. C.).

Se autorizó además a la Compañía para emitir «Debentures» por el valor nominal que le produjera £ 500,000, para objetos que especifica la Ley. Dicha emisión alcanzó a la suma de £ 542 000, al tipo de 7½%, con garantía subsidiaria del Estado. La amortización de 1% quedó a cargo de la Compañía.

Como compensación, la Compañía hizo transferencia al Estado de un número de acciones equivalentes al 70% del capital social (£ 1.500,000). El resto, £ 450.000 en acciones, quedó en poder del público.

Rendimiento de la emisión e inversión de fondos.—La emisión de debentures fué realizada en Londres el 11 de Enero de 1923, y rindió la suma de £ 499,995. La distribución de estos fondos fué acordada por decreto N.º 524, de 21 de Septiembre de 1923, consultándose determinadas cantidades de dinero para cancelación de deudas del ferrocarril, inversión en obras de defensa contra aludes, electrificación y adquisiciones de material (Anexo 14). El decreto N.º 1186, de 7 de Abril de 1925, ordenó agregar a los fondos destinados a obras nuevas los intereses que ellos devengaren. Hasta el 30 de Abril de 1928 la suma percibida por este capítulo era de £ 29,096. con lo cual la suma total proveniente de la emisión alcanzaba a 529 mil 91 libras esterlinas.

Los desembolsos efectuados por la Empresa hasta esa misma fecha en los objetos especificados en el decreto N.º 524 mencionado sumaban £ 561,385 (1).

Directorios.—Según una disposición general de la Ley 3803, el Gobierno tiene derecho a elegir los miembros del directorio que por los estatutos le corresponde, según el monto de sus acciones

(1) Estados de inversión presentados a la Compañía.

(Art. 4) Se acordó que el Directorio del Trasandino Chileno quedara formado por cinco personas, tres de las cuales serían nombradas por el Gobierno de Chile y las otras dos por los accionistas particulares. Uno de estos últimos ha desempeñado la presidencia desde el principio de la nueva situación.

De acuerdo con el Convenio de Fusión, de 24 de Enero de 1922, el Directorio o Comité Unido se constituyó con seis delegados hasta hace poco, tres por cada Trasandino. El Gobierno de Chile designaba dos delegados y los accionistas privados el tercero. La razón de esta última designación parece que era la de que la persona en quien recaía era la única del Comité interiorizada en asuntos ferroviarios. En esta forma, la representación del Gobierno de Chile quedaba reducida a dos delegados entre seis. (1)

El Directorio Unido, según el Convenio antes mencionado, tiene por misión especial administrar las dos Empresas de manera que la explotación de las líneas se realice como si se tratara de una sola vía perteneciente a un mismo propietario. A este efecto, tiene la facultad de designar un gerente general para ambas líneas y de fijar las tarifas con sujeción a las leyes vigentes en los países respectivos.

La Empresa está representada en Chile por un Consejo Local, de acuerdo con una disposición de los Estatutos (Art. 116). Durante la gestión del Convenio de Unificación se acordó que formarían parte del Consejo dos miembros designados por el Gobierno y un tercero designado por los accionistas ingleses.

(1) En el mes de julio último, el 3.er Delegado, que por derecho le corresponde al Gobierno de Chile, debe obrar de acuerdo con los otros dos en el Comité Unido. El Delegado argentino, a su vez, recibió orden de cooperar con la delegación chilena.

Actualmente la Compañía del Trasandino Chileno es una compañía inglesa, con asiento legal en Londres y constituida en conformidad a las leyes inglesas expedidas con el nombre de Actas de Compañías, (1862 a 1900) y a los Artículos de Asociación, aceptados el 12 de Abril de 1906, y ratificados por acuerdo del 27 del mismo mes y año (1). Las sesiones de accionistas y de directorio deben realizarse en Londres, de acuerdo con la Ley inglesa N.º 69 de 1908 (2) y en dicha ciudad deben llevarse los libros principales de contabilidad, aun cuando el artículo 7.º de la Ley 3803 ordena llevar la contabilidad en Chile.

Comisión Mixta del Tráfico Internacional.—A mediados de 1926 los Gobiernos Chileno y Argentino acordaron nombrar una Comisión Mixta Internacional de Ingenieros para el estudio de las tarifas del Trasandino, tanto en lo concerniente al tráfico de la línea misma, como en lo que respecta a los transportes en común con otras vías conectadas con ellas; de las modificaciones que hubiere necesidad de introducir en la Convención de 1887 y sobre las demás medidas que fuere útil adoptar con el fin de desenvolver las relaciones comerciales entre ambos países por el Trasandino.

La Comisión quedó formada por los Delegados de cada Gobierno y un representante de cada uno de los Ferrocarriles: del Estado de Chile, Trasandino por Juncal y Buenos Aires-Pacífico.

Las sesiones preliminares se efectuaron en Diciembre de 1926 en Buenos Aires y tuvieron por principal objeto formular el programa de trabajos y fijar la orientación de los estudios.

(1) Los estatutos de 1906 fueron modificados el 20 de Junio de 1922, para armonizarlos con el Convenio de Administración Unida.

(2) Informe del Consejo de Defensa Fiscal. de Junio de 1928.

Como acuerdos preliminares, la Comisión acordó abarcar en sus dictámenes los cinco temas siguientes:

1.º Modificación que convenga introducir al Convenio del Tráfico Internacional de 17 de Octubre de 1887.

2.º Proyectar un convenio de transporte ferroviario internacional para toda clase de tráfico.

3.º Proyectar un convenio para la unidad técnica internacional de la vía y material rodante de los ferrocarriles.

4.º Proyectar los convenios referentes al régimen de tarifas de combinación entre los ferrocarriles de ambos Estados.

5.º Asuntos de carácter especial que tengan relación con el intercambio comercial por vía ferroviaria y que lo promuevan y faciliten. Medidas que la Comisión considere adecuadas para recomendar a ambos Gobiernos.

La Comisión debió reunirse en Santiago a principios de Marzo de 1927 para finiquitar los estudios y presentar un informe a ambos Gobiernos, pero a causa de diversos movimientos en la Administración Chilena, no celebró ninguna otra reunión.

El Departamento de Ferrocarriles solicitó del Ministerio el restablecimiento de la Comisión, incluyendo en ella un representante de la Aduana, con el objeto de acelerar los acuerdos y convenios arriba mencionados y llegar a eliminar la principal causa de la ineficacia actual del Trasandino para servir los intereses de ambos países.

Capitalización. — 1) La Compañía se constituyó con un capital autorizado y pagado en la siguiente forma:

| | |
|----------------------------|--------------------|
| 70,000 acciones preferidas | |
| de £ 20..... | £ 1.400,000 |
| 5,000 acciones ordinarias | |
| de £ 20..... | 100,000 |
| Total..... | <u>£ 1.500,000</u> |

2) Después de la vigencia de la Ley 1,588, de 1903, el capital de la Compañía quedó constituido por el capital acciones anteriormente citado y por la emisión de bonos del 5 % con garantía del Estado, ascendente a £ 1.485,000.

La actual Compañía compró el ferrocarril a la Compañía constructora con la entrega de los siguientes valores:

| | |
|----------------------------|--------------------|
| 69,988 acciones preferidas | |
| de £ 20..... | £ 1.399,760 |
| 5,000 acciones ordinarias | |
| de £ 20..... | 100,000 |
| En efectivo..... | 1.317,546 |
| Total..... | <u>£ 2.817,306</u> |

La suma de £ 1.317,546 corresponde al producto líquido de la emisión de 1.485,000 en bonos del 5 % con garantía del Estado por 20 años (1906-1926).

De acuerdo con la ley 3,803 las 70 mil acciones preferidas y las 5,000 acciones ordinarias fueron convertidas en 1.500,000 acciones ordinarias de £ 1.

3) Como resultado de la aplicación de la Ley 3,803, el capital de la Compañía quedó constituido así:

| | | |
|-------------------|---------------------------------|-------------------------------|
| Suscrito y pagado | } Acciones del Estado (70 %)... | £ 1.050,000 |
| | | } Acciones privadas 30 %..... | 450,000 |
| | | <u>£ 1.500,000</u> |
| | Debentures hipotecarios.. | 542,000 |
| | Bonos del Estado..... | 825,000 |
| | Total..... | <u>£ 2.867,000</u> |

Como los bonos del Estado fueron emitidos por el Gobierno a cambio del 70 % de las acciones, no figuran en los balances de la Compañía; sin embargo,

mientras las acciones del Estado no produzcan un dividendo de 7 %, dichos bonos constituyen una verdadera carga originada por el ferrocarril.

Cuenta capital.—En los libros de la Compañía aparece como pagado a la Compañía Constructora la suma de £ 2.817,306, que corresponde a los siguientes valores entregados a esta última:

| | |
|-------------------------------------|--------------------|
| 74,988 acciones de £ 20... | £ 1.499,760 |
| Emisión de obligaciones del 5%..... | 1.485,000 |
| | <u>£ 2.984,760</u> |

La diferencia de £ 167,454 se debe a los descuentos y gastos de la emisión.

El Gobierno recogió la emisión de £ 1.485,000 y la canjeó por otra de £ 825,000 en bonos del Estado, con un servicio total igual, de £ 74,250 anuales.

El activo de la Cuenta Capital que la Compañía presentó a sus accionistas en 30 de Junio de 1927, comprende además los gastos de mejora de la línea, defensas contra la nieve y aludes, compra de equipo, electrificación, etc., gastos de emisión, descuentos y comisiones, y anota las siguientes partidas:

Resumen:

| | |
|--|--------------------------|
| Pago de construcción de la línea.. | £ 2.984,760 -0 -0 |
| Gastos de mejora del ferrocarril desde 1910 a 1923.. | 37,441 -0-10 |
| Gastos de defensas adicionales, electrificación, material rodante, almacenes (1.º Julio 1922 a 30 Junio 1926.. | 488,605-11 -4 |
| Gastos financieros, descuentos, etc... | 46,855 -4 -6 |
| Saldo..... | 17,713 -6 -2 |
| Total..... | <u>£ 3.575,375 -2-10</u> |

En el Pasivo se detallan las siguientes partidas:

| | |
|---|-------------------|
| 1.500,000 acciones ordinarias..... | £ 1.500,000 -0 -0 |
| Obligaciones del 7½%, el 1.º de Junio de 1926... | 528,207 -0 -0 |
| Obligaciones del 5% canceladas con £ 825,000 en bonos del Gobierno contrato 10 de Mayo de 1921... | 1,485,000 0 -0 |
| Varios (Venta, seguros de edificios destruidos, etc)..... | 1,470-16 -2 |

Por cuenta de entradas:

| | |
|---|--------------|
| Cargado por trabajos y mejoras al 30 de Junio de 1923; defensas destruidas en 1915, material perdido 1919, material retirado del servicio | 46,904 -6 -8 |
| Obligaciones del 7½% redimidas hasta el 30 de Junio de 1926..... | 13,793 |

Total..... £ 3.575,375 -2-10

En las estadísticas comparadas del año 1926, la Compañía da otra repartición a los valores invertidos:

| | |
|---|--------------------|
| Costo neto del ferrocarril, línea y equipo (1) a la | |
| (1) Valor pagado constructora. £ 2,984,760 | |
| Recogido por Gobierno de Chile (1921)..... | 1.485,000 |
| | <u>£ 1.499,760</u> |

que corresponden a \$ 59.990,400 moneda legal.

| | |
|---|----------------------|
| fecha de la dictación Ley 3803 de 1921..... | \$ 59.990,400 |
| Invertido por cuenta capi- tal (Ley 3803)..... | 17.987,459 |
| Total..... | \$ 77.977,859 |

Hasta el año 1928, según Estadística de la Compañía, la inversión por cuenta Capital alcanzó la suma de..... \$ 20.664,323
De modo que el capital empleado sería..... 80.654,723

ENTRADAS Y GASTOS

El gráfico N.º 5 señala las Entradas y Gastos anuales desde 1911 hasta 1928.

El gráfico N.º 6 muestra las Entradas de carga, pasajeros y gran velocidad. Las entradas unitarias medias han tenido las variaciones que indica el gráfico N.º 7 y la frecuentación, las indicadas por el gráfico N.º 8.

Se observa que las Entradas y Gastos han tenido variaciones semejantes, y sus valores han sido pequeños en relación con el capital invertido, revelando que el Ferrocarril, desde el punto de vista comercial, no es un negocio remunerativo con el tráfico que ha tenido hasta la fecha. El término medio de entradas en los últimos 16 años ha sido 5,6% respecto del capital invertido, y los gastos el 5,5%.

Los valores medios de las entradas en el período 1912-1927 guardan las siguientes relaciones:

| | |
|--------------------------|--------|
| Entradas de pasajeros... | 52,06% |
| « carga P. V. | 33,47% |
| » carga G. V. | 8,99% |
| » Varias., | 5,48% |

En 1927, los gastos de tracción y conservación fueron el 36,3% y 35,1%, y en 1928, el 29% y 38,4% sobre el total. Ellos son explicables dadas las características del trazado y condiciones climáticas. El aumento de la cuota Conservación se debe a que se ha atribuido a esta partida la Renovación casi total de la cremallera. En tracción, aun con la electrificación, los gastos no han disminuído debido al factor de carga deficiente. El Ferrocarril ha podido atender sus gastos en los años de abundante transporte de ganado y con inviernos benignos. Ambas condiciones ocurrieron en el año financiero que terminó el 30 de Junio ppdo. y en el cual el Ferrocarril ha tenido algo más de £ 40,000 de utilidad neta. Deben también mencionarse ciertas economías en sueldos y jornales que ha realizado la nueva gerencia, y que aún pueden ser mayores.

Las utilidades del Ferrocarril, jamás han alcanzado para cubrir los servicios de la deuda. La utilidad máxima se obtuvo en 1918, con \$ 1.509,309; siguieron 4 años de pérdidas, cuyo valor medio anual fué de 318,000; después 3 años de utilidades, cuyo valor medio anual fué de 522,500. En los años 1926 y 1927 se perdieron \$ 559,380. El año calendario de 1928, dejó una utilidad de \$ 760,806, suma equivalente a menores gastos en Conservación.

Hasta la fecha las utilidades del ferrocarril no han podido atender, además de los gastos ordinarios, el servicio de la deuda de £ 542,000, que exige anualmente la suma de £ 46,070.

En resumen, los cuadros estadísticos de control del Departamento de Ferrocarriles, demuestran que, después de la aplicación de la ley 3803, la situación económica del Trasandino no ha mejorado, y que las perspectivas de un gran

MINISTERIO DE FOMENTO
DEPARTAMENTO DE FERROCARRILES

GRÁFICO N° 5
ANEXO N° 21

F.C. Transandino por Juncal

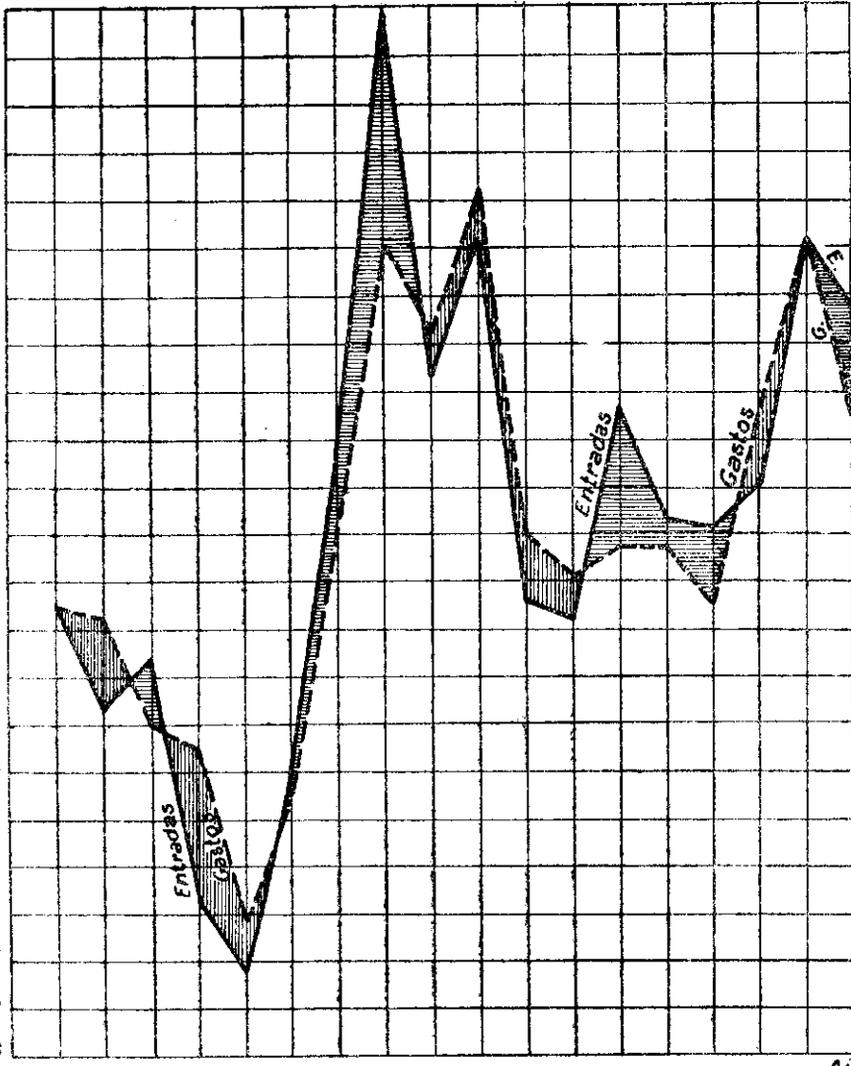
W. J. J. J.

Entradas y Gastos de Operación
Entradas y Gastos Totales

Entradas
m/l.

Milones

7.2
6.9
6.6
6.3
6.0
5.7
5.4
5.1
4.8
4.5
4.2
3.9
3.6
3.3
3.0
2.7
2.4
2.1
1.8
1.5
1.2
0.9
0.6



AÑOS
28

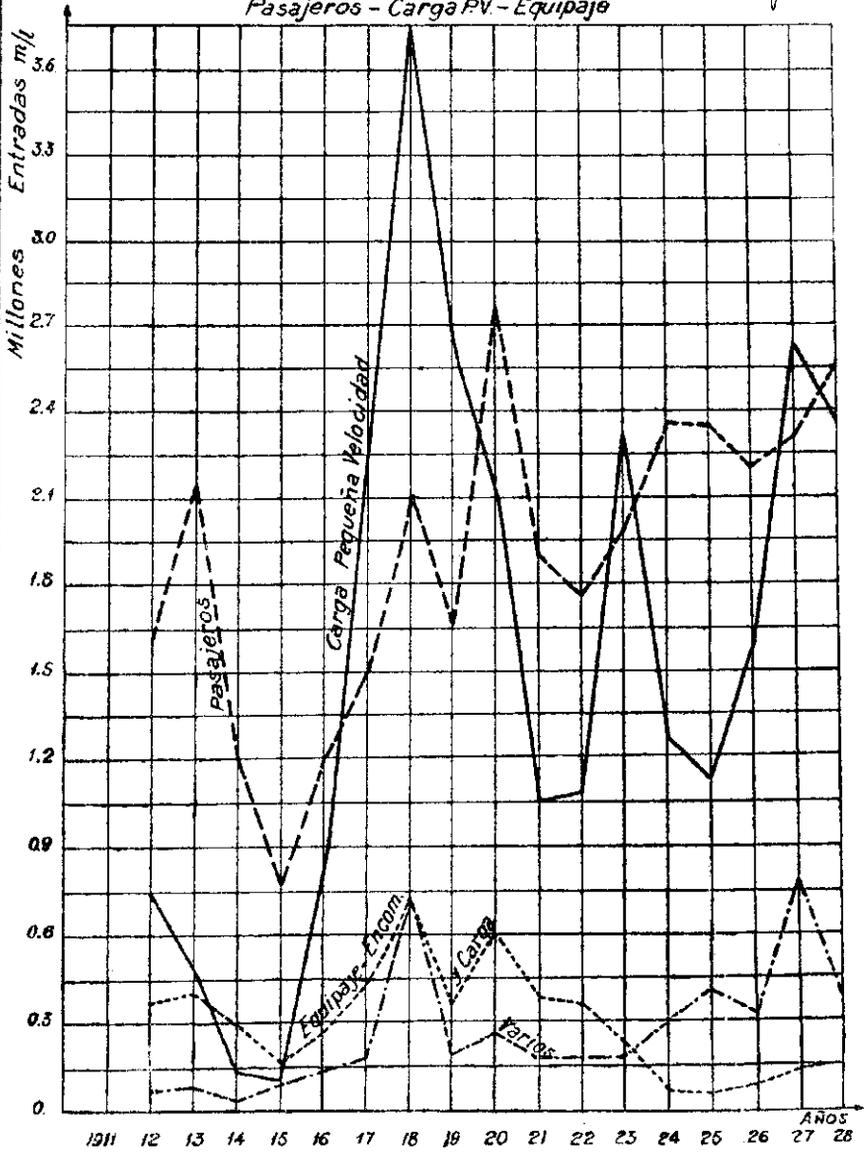
MINISTERIO DE FOMENTO
DEPARTAMENTO DE FERROCARRILES

GRÁFICO N° 6
ANEXO N° 20

FC. Transandino por Juncal

M. Quintanilla

Entradas Parciales
Pasajeros - Carga PV. - Equipaje



MINISTERIO DE FOMENTO
 DEPARTAMENTO DE FERROCARRILES

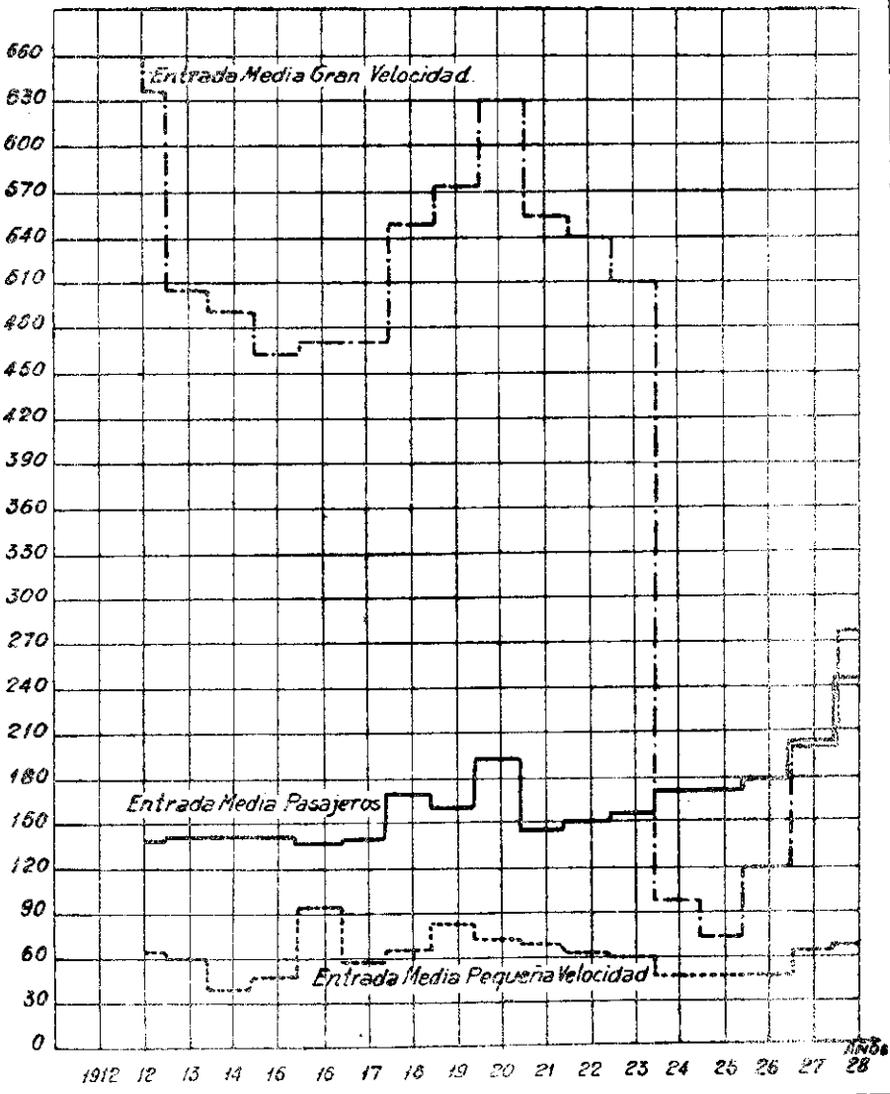
GRÁFICO N° 7

F.C. Transandino por Juncal

Entradas Medias (por Pasaj. Kmt. y Tons. Kmt.)
 Pasajeros - carga P.V. - Equipaje.

Ref. 11/11/28

Entradas Medias centavos ml. por Ton. Km. y Pasajeros Km.



MINISTERIO DE FOMENTO
 DEPARTAMENTO DE FERROCARRILES
 F.C. Transandino por Juncal

GRÁFICO N° 8

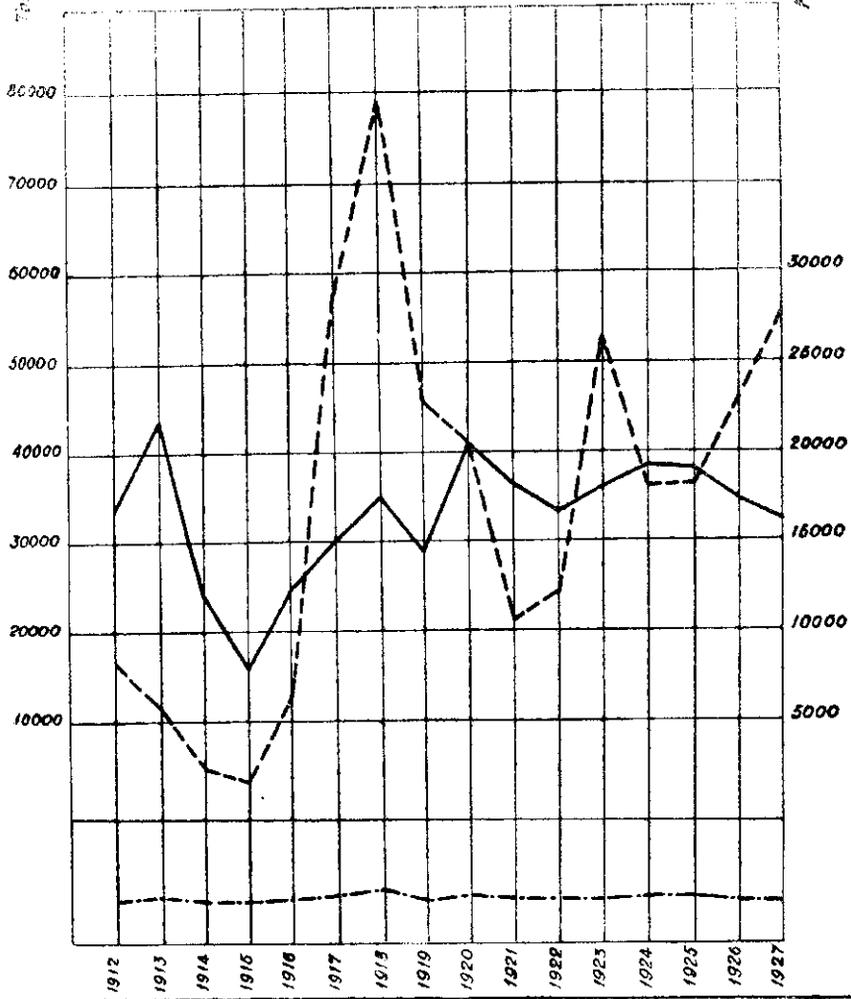
Manuel

FRECUENTACION

Ton. Km. por
Año.

- Intensidad tráfico de pasajeros (Pasaj. Km. por Km.)
- - - Id. id. de carga (Ton. Km. por Km.)
- · - Id. id. de Equipaje y Carga G.V. (Ton. Km. por Km.)

Pasajeros Km. por
Km.



desarrollo del intercambio comercial que tuvo en vista el Gobierno chileno para aceptar cuantiosas obligaciones, no se ha realizado.

Según el artículo 8.º de la ley 3803, de 1921, la Compañía debe atender con sus entradas netas:

1.º Al servicio de Amortización de 1% de los bonos;

2.º Al interés de 7,5% con garantía subsidiaria del Estado;

3.º A la formación de un fondo de reserva, de acuerdo con el Presidente de la República;

4.º A reembolsar al Estado las sumas que éste llegare a cubrir por intereses de los bonos antes referidos; etc.

En los ejercicios financieros de los últimos años, las entradas netas no alcanzaron para efectuar las amortizaciones correspondientes, o sea, para retirar de la circulación la cantidad de bonos preestablecida. Por esta circunstancia, el Estado debió pagar, no solamente el total de los intereses devengados por los bonos sino, además, otra suma adicional de intereses por el exceso de bonos que quedó en circulación, de tal manera que hasta el 1.º de Junio de 1929, el Gobierno había pagado subsidiariamente 231 mil 349 libras esterlinas, o sea el 92,5% del total de £ 250,116 a que ascendían los intereses devengados por los Bonos desde Junio de 1923.

El cuadro siguiente, muestra el movimiento del «Estado de la emisión de £ 542,000 en Bonos del 7½ con 1%».

Reembolso al Estado.—Los intereses pagados subsidiariamente por el Estado, sobre la emisión de £ 542,000 según los términos de la Ley 3803, deben ser reembolsados por la Compañía con el excedente de entradas netas, después de deducir de éstas la cuota de amortización, el interés de 7½ sobre los bonos

en circulación y una suma destinada a Fondos de Reserva. Es remota la posibilidad de que se pueda poner en práctica la anterior disposición. Si se calcula un incremento anual de 5% en la utilidad básica del año calendario de 1928, previa aceptación de períodos de utilidades y pérdidas que sigan la misma ley que la práctica ha dado en los 18 años de explotación del F. C., sólo después de 1956 podría la Compañía atender con ellas el servicio íntegro de la deuda y comenzar a reembolsar al Estado.

GESTIÓN ACTUAL DE ADQUISICIÓN DEL 30 % DE LAS ACCIONES DEL TRASANDINO CHILENO

El problema del Trasandino chileno no puede ser considerado aisladamente, sino en relación con el Trasandino argentino, porque ambas líneas en conjunto no son independientes, pues están intercaladas entre la Red Chilena y el Ferrocarril Buenos Aires-Pacífico. No es posible una explotación racional de una de ellas con abstracción de la otra, es decir, es de absoluta necesidad el mantenimiento de una Administración unida, como en la actualidad, porque las tarifas, el tráfico internacional y el necesario intercambio de equipo lo requieren.

En la actualidad los 245 Km. de vía de Los Andes a Mendoza se manejan con intervención, variable en intensidad, de las siguientes entidades:

Cuatro Directorios, dos Gobiernos y dos clases de accionistas particulares.

El Gobierno Chileno ha tenido el propósito, a juzgar por el proyecto de ley enviado a las Cámaras recientemente, de adquirir el 30 % restante de las acciones en poder de particulares, con el objeto de disolver la actual Compañía Inglesa del Trasandino Chileno, y

ESTADO DE LA EMISION DE £ 542 000 EN BONOS DE 7½% CON 1%

| ENTRADAS NETAS DE EXPLOTACIÓN | | N.º del Cupón | Intereses devengados por Bancos £ | Fecha del Pago | INTERESES | | Cantidades amortizadas £ | Fecha de la amortización | Cantidad en circulación | Amortización correspondiente al año financiero que termina en | |
|-------------------------------|--------------|---------------|--------------------------------------|----------------|----------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------|---|----------|
| Fecha | Valor £ | | | | Pagados por el Estado £ | Pagados por la Compañía £ | | | | Fecha | Valor £ |
| 30 VI 22 | 5 651-10-10 | 1 | 9 535-11- 0 | 1.º Jun. 23 | 9 535-11- 0 | ..... | ..... | ..... | 542 000 | ..... | ..... |
| 30 VI 23 | ..... | 2 | 20 325- 0- 0 | 1.º Dic. 23 | 20 325- 0- 0 | ..... | ..... | ..... | 542 000 | ..... | ..... |
| 30 VI 23 | ..... | 3 | 20 325- 0- 0 | 1.º Jun. 22 | 20 325- 0- 0 | ..... | ..... | ..... | 542 000 | ..... | ..... |
| 30 VI 24 | 15 537- 3- 4 | 4 | 20 325- 0- 0 | 1.º Dic. 24 | 4 197- 2-11 | 16 127-17- 1 | ..... | ..... | 542 000 | 30 Jun. 24 | 5 420. — |
| 30 VI 24 | ..... | 5 | 20 325- 0- 0 | 1.º Jun. 25 | 20 325- 0- 0 | ..... | 5 420- 0- 0 | 11 May. 25 | 536 580 | ..... | ..... |
| 30 VI 25 | 8 825-16- 4 | 6 | 20 121-15- 0 | 1.º Dic. 25 | 17 610-13- 3 | 2 511- 1- 9 | ..... | ..... | 536 580 | 30 Junio 25 | 5 827. — |
| 30 VI 25 | ..... | 7 | 20 121-15- 0 | 1.º Jun. 26 | 19 993- 4- 9 | 128-11- 8 | 5 827- 0- 0 | Mayo 26 | 530 753 | ..... | ..... |
| 30 VI 26 | 2534-0-3 | 8 | 19 903- 4- 9 | 1.º Dic. 26 | 19 993- 4- 9 | ..... | ..... | ..... | 530 753 | 30 Jun. 26 | 6 263. — |
| 30 VI 26 | ..... | 9 | 19 903- 4- 9 | 1.º Jun. 27 | 19 903- 4- 9 | ..... | 2 546- 0- 0 | Mayo 27 | 530 753 | ..... | ..... |
| 30 VI 27 | Pérdidas ... | 10 | 19 807-15- 3 | 1.º Dic. 27 | 19 807-15- 3 | ..... | ..... | ..... | 528 207 | 30 Jun. 27 | 6 733. — |
| 30 VI 27 | Pérdidas ... | 11 | 19 807-15- 3 | 1.º Jun. 28 | 19 807-15- 3 | ..... | ..... | ..... | 528 207 | ..... | ..... |
| TOTALES | 32 548-10- 9 | | 210 501- 1- 0 | ..... | 91 733-10- 6 | 18 767-10- 6 | 13 793- 0- 0 | ..... | ..... | ..... | ..... |

La amortización puede hacerse hasta el 2.º de Mayo del año siguiente al de ejercicio financiero correspondiente.

El capital y las tarifas del ferrocarril transandino por Juncal

entregar las funciones del Directorio a la Dirección de los Ferrocarriles del Estado, manteniendo la unificación.

Desde hace tiempo se han realizado activas gestiones para conseguir la colaboración del Gobierno argentino y dar al caso una solución de conjunto.

Para disolver la Sociedad Inglesa se requiere el 75 % de las acciones y los tenedores particulares se han negado, como es lógico, a vender sólo un 5 % de ellas, ofreciendo la venta total de ellas en £ 180,000.

El Gobierno argentino sólo posee el 22 % de las acciones, con derecho a un voto por cada 20 acciones.

En conjunto, ambos Gobiernos poseen el 46 % del total.

Es lógico pensar, entonces, que la sola acción de un Gobierno no adelantará gran cosa en el complejo problema, el que debe encararse en relación con la construcción de otros trasandinos, previos los correspondientes tratados de comercio y convenios de tráfico y tarifas.

La acción de conjunto para ambas líneas es el asunto principal, y es secundario en importancia el valor de la adquisición de acciones.

Se ha discutido el valor que tendría el 30 % de las acciones en poder de los accionistas ingleses. Hay, naturalmente, diversos criterios para apreciarlo, y para tener algunos puntos de referencia en la estimación de valores sujetos a transacciones. Hace poco se efectuó la adquisición del ferrocarril de Lebu a Los Sauces, en la cual, previamente, la Comisión que estudió el asunto, pidió al Gobierno y lo obtuvo, la fijación de un criterio para determinar el valor. Juzgando este valor desde otros puntos de vista (el comercial a la fecha, p. ej.), se habría llegado a valores muy distintos, probablemente

Con el objeto de tener una idea del orden de magnitud del valor del 30 % de las acciones, se han hecho las estimaciones siguientes:

VALOR DE LAS ACCIONES

1.—*Estimado por el capital invertido:*
Estimado el valor de las acciones por la suma invertida en los trabajos de construcción menos las deudas, se puede establecer que si de las £ 2,398,249—sumas invertidas cuyo detalle se dió anteriormente—se descuentan las hipotecas que gravan el Ferrocarril y que corresponden al saldo en circulación de las £ 542,000 en debentures reducidas al 1.º de Julio del presente año a £ 510,519, se tiene como valor invertido, libre de hipotecas, la suma de £ 1,879,730. Aun rebajando de esta suma los intereses que ascienden a la suma de £ 231,349 pagados subsidiariamente por el Estado, pero que no gravan en forma hipotecaria al ferrocarril, se tendría como valor líquido libre de toda hipoteca y compromisos, la cantidad de £ 1,648,381, y siendo £ 1,500,000 el capital acciones de una libra cada una, cada acción representaría aproximadamente, en esta idea, poco más de una libra y el 30% de las acciones, un valor aproximado de £ 485,000.

2.—*Estimado por el valor de reposición:*
Prescindiendo de los valores realmente invertidos y tomando como base la tasación especial del Ferrocarril practicada por la Comisión de Ingenieros el año 1924, que dió a la Sección Chilena un valor de £ 1,610,291 al cual debe agregarse los gastos efectuados últimamente en la electrificación y defensas que surman, como queda dicho, £ 506,636, se tendría en suma £ 2,116,927 como valor de reposición del Ferrocarril. Si de esta suma deducimos la hipoteca de £ 510,519,

más £ 231,349 correspondiente a los intereses a que se ha hecho referencia, se obtiene £ 1.375,059 libre de toda hipoteca, y para el 30% de las acciones calculadas dentro de esta idea, aproximadamente la suma de £ 412.000.

3.—*Estimado por lo pagado anteriormente por el Gobierno:* El Gobierno pagó el año 1927, £ 825,000 en bonos del 8 con 1 por el 70% de las acciones. Este precio incluía también el servicio de intereses de £ 1.485,000 en debentures del 5% por el plazo de 7 años, que faltaban para cubrir la obligación contraída.

En consecuencia, el pago neto de las acciones fué aproximadamente de 620 mil libras esterlinas, lo que daría para el 30% un aproximadamente de £ 266,000.

4.—*Estimado por lo que pagó Morgan, Grenfell y C.º:* Morgan, Grenfell y C.º, pagó en el año 1918 £ 40,000 por 68,198 acciones y luego vendió al Gobierno por £ 825,000 el 70%, después de haber liberado el F. C. de toda hipoteca. La hipoteca estaba formada por los debentures (£ 1.485,000) cuya cotización en el momento de la venta era aproximadamente de 55%, o sea prácticamente igual a £ 825,000. Por lo demás, la suma de £ 825,000 fué calculada para que sus intereses fueran equivalentes al servicio de £ 1.485,000 en debentures a que se ha hecho referencia. Hecha en estas condiciones la operación las acciones que quedaron en poder de Morgan, Grenfell y C.º después de vendido al Gobierno el 70%, le cuestan £ 40,000. Calculado a este precio el 30% de las acciones, su valor aproximado es de £ 57,332. Los señores Morgan, Grenfell o los tenedores de estas acciones no han recibido jamás un centavo de dividendo. Si se estima como legítimo un interés de 5% y se capitalizan dichos intereses, el costo de

estas acciones estimado el valor pagado por Morgan, Grenfell representaría aproximadamente £ 103,500.

5.—*Estimado conforme a la retribución del capital exigido a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado:* Si el valor de estas acciones se estimara según el criterio del Gobierno, que exige hoy 3% de retribución al capital invertido en los Ferrocarriles del Estado y se observara que las entradas brutas del Ferrocarril Trasandino pueden estimarse en un promedio de £ 100,000 anuales, se tendría para un coeficiente de explotación de 60%, utilidades representativas de un capital de £ 1.333,000. Descontadas de esta suma las hipotecas y los compromisos, quedaría para el 30% de las acciones un valor aproximado de £ 180,000.

6.—*Estimado con criterio estrictamente comercial y sin consideración alguna del interés público:* Con una mejor y más perfecta administración el Ferrocarril Trasandino podría rendir entradas netas suficientes para dar a las acciones un valor apreciable; pero si se considera sólo con un criterio estrictamente comercial y prescindiendo del futuro, podría decirse que las acciones del Trasandino, tanto Argentino como Chileno, no tienen ningún valor, y su adquisición beneficiará naturalmente a los tenedores de ellas; los banqueros Morgan Grenfell y Cía., que también son tenedores de los Bonos canjeados (Ley 5803) y de la emisión de £ 542.000. Automáticamente se valorizarían, sin duda, las acciones del Trasandino Argentino, en que tienen participación los mismos banqueros.

La acción previa y conjunta de los gobiernos interesados puede evitar el alto precio de las acciones y obtenerlas en una suma equitativa.