FERROCARRIL DEL LLANO DE MAIPO

MEMORIA PRESENTADA POR EL ADMINISTRADOR A LOS SEÑORES ACCIONISTAS, DESDE SU INSTALACION HASTA EL PRIMER SEMESTRE DEL AÑO EN CURSO.

Señores accionistas:

Tengo el honor de presentaros los balances i memoria de las operaciones practicadas en los años 1892, 1893 i primer semestre del presente año.

El establecimiento del ferrocarril entre Santiago i Puente Alto se creyó en un principio solamente de utilidad particular. I no se dió la importancia que tiene en la actualidad por habérsele creido de magnitud pequeña. Hoi el mismo ferrocarril se ha encargado de dar una prueba real i práctica de la trascendental necesidad que existia de unir la zona de Pirque con la capital, llevando a esos campos la civilizacion i operando una trasformacion casi completa en su parte económica. El ferrocarril ha venido a dar mas valor a los terrenos i establecer centros de poblaciones trabajadoras como las que se están formando en Bellavista i Puente Alto, lugares en los cuales ya se está dividiendo la propiedad en sitios i a las que seguirán Las Rosas, San Cárlos i otras poblaciones que sin duda alguna no se habrian llevado a efecto si en esas propiedades no contaran

con un elemento seguro que les trasportara las riquezas de sus productivos terrenos. De esta manera se favorece las industrias i aumentan los capitales. Aquellas zonas habrian permanecido en la oscuridad sin el ferrocarril, palanca poderosa del progreso material e intelectual de un pais.

El producto de la esplotacion obtenido en el primer semestre de este año de que me es grato daros cuenta asciende a la suma de $ 11,989.37, que comparado con el semestre anterior, nos da un aumento de $ 7,928, cifra bastante halagüeña, si tomamos en cuenta su naciente tráfico, las dificultades por que ha atravesado i los pocos elementos con que cuenta. El cuadro que va a continuacion os dará una prueba mas exacta i detallada de las operaciones ejecutadas en los semestres indicados.

ESPLOTACION

Cuadro comparativo por semestre de los años 1892, 1893 i 1894

PRIMER SEMESTRE

	1892	1893	1894
Pasajes	$ 13,836 70	$ 27,572 50	$ 27,455 70
Fletes	4,210 52	8,946 36	13,648 87
Trenes espresos	120 00	.....	.....
Bodegajes	.....	62 78	.....
Total de entradas	$ 18,167 22	$ 36,581 64	$ 41,104 57
Gastos	15,767 12	32,520 27	29,115 20
Producto líquido	$ 2,400 10	$ 4,061 37	$ 11,989 37

SEGUNDO SEMESTRE

	1892	1893	1894
Pasajes	$ 18,532 00	$ 21,461 55	.....
Fletes	5,402 54	7,609 90	.....
Trenes espresos	30 00	390 00	.....
Bodegajes	10 83	.....	.....
Total de entradas	$ 23,975 57	$ 29,461 45	.....
Gastos	20,882 65	27,353 94	.....
Producto líquido	$ 3,092 92	$ 2,107 51	.....

Desde octubre de 1891 fecha en que principió a correr el ferrocarril, existia solamente un coche de primera clase i dos de tercera, conteniendo cada uno de ellos veinticuatro pasajeros; estos carros hacian tres viajes redondos de Santiago a Bellavista, con escepcion de los miércoles que hacian solamente uno. Esta última estacion era el término de la línea en construccion i la distancia que las separa es de diez kilómetros.

Estos coches recorrieron desde la fecha indicada hasta el 31 de diciembre 16,200 kilómetros i trasportaron 16,387 pasajeros segun indica el cuadro núm. 2.

TRÁFICO DE PASAJEROS

Cuadro comparativo de los pasajeros conducidos por el ferrocarril con especificacion de clase, valor i número de kilómetros recorridos, desde octubre del año 1891, fecha de su iniciacion, al 30 de junio de 1884

		Primera clase	Valor de primera	Segunda clase	Valor de segunda	Tercera clase	Valor de tercera	Valor total de pasajeros	Kilómetros recorridos
1891	Oct. Nov. i Dic.	2.058	963 90	.....	.....	14.329	2.891 85	3.855 75	220,740
1892	1.er semestre...	12.087	6.424 30	.....	.....	49.624	11.732 40	18.156 70	987,376
»	2.o »	11.290	6.672 05	2.913	1.428 75	46.893	10.432 40	18.532 20	854,344
1893	1.er »	10.386	8.248 85	8.687	4.206 00	75.449	15.117 65	27.572 50	1.512,352
»	2.o »	8.243	6.295 75	8.390	3.750 10	60.819	11.412 60	21.461 55	1.239,232
1894	1.er »	10.014	7.895 40	8.073	3.945 05	78.126	15.615 25	27.455 70	1.379,408

En marzo de 1892 fué aumentado el equipo con un coche de primera clase, uno de tercera i dos carros de carga habilitados para pasajeros de tercera clase, teniendo estos dos últimos capacidad para veinte pasajeros cada uno. La estacion de término en esa fecha fué San Cárlos, que dista de Santigo diezinueve kilómetros

Todo este equipo recorrió durante el primer semestre 88,308 kilómetros i trasportó 51,711 pasajeros en la forma indicada en el cuadro antes citado.

Segundo semestre: El material recorrió 125,358 kilómetros i trasportó 61,096 pasajeros. Durante estos dos semestres corrieron cuatro trenes con escepcion de abril, mayo, junio, julio, agosto i setiembre en los cuales se supremió uno.

En el mes de octubre hubo trasformacion en el equipo, trasformando dos coches de tercera clase en segunda, quedando establecida dicha clase.

Al mismo tiempo se habilitaron cuatro carros planos de carga en coches de tercera, quedando el equipo compuesto de la manera siguiente:

1.ª	clase	2	coches	con	capacidad	para	24	pasajeros	cada	uno.
2.ª	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»
3.ª	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
3.ª	»	6	»	habilitados	con	capacidad	para	20	pasajeros	

cado uno.

En el año 1893 quedaron establecidos definitivamente cuatro trenes diarios, los que hacian su carrera de Santiago a Puente Alto, término de la línea, i mide una estension de 20 kilómetros 340 metros.

En el primer semestre de este año el equipo recorrió 168,955 kilómetros i trasportó 94,522 pasajeros, haciendo en el segundo semestre el mismo número de kilómetros.

Primer semestre de 1894. Durante este semestre el equipo recorrió 119,296 kilómetros 720 metros i trasportó 96,213 pasajeros.

La alteracion sufrida en el número de kilómetros recorridos, con los semestres anteriores, proviene de cambio de equipo efectuados en marzo 1.º del presente año, fecha en que entraron a la via tres coches dobles de 2.ª clase con capacidad para 95 pasajeros cada uno, los que reemplazaron a los seis carros de carga habilitados, los cuales pasaron al tráfico que les corresponde.

EQUIPO DE CARGA

En los meses de octubre, noviembre i diciembre de 1891 el equipo recorrió 49,269 kilómetros, siendo la estacion de Bella-

vista el término de la línea en construccion como hemos dicho anteriormente, i trasportó 6,118 quintales métricos.

Primer semestre del año de 1892. Recorrió el equipo 263,340 kilómetros i trasportó 64,992 quintales métricos hasta San Cárlos que mide 19 kilómetros.

Segundo del mismo año. Recorrió el equipo 302,862 kilómetros i trasportó 77.651 quintales métricos, siendo como el semestre anterior, San Cárlos el término de la línea.

Primer semestre del año 1893. El equipo recorrió en este año 643,697 kilómetros 928 metros, i trasportó 131,862 quintales métricos.

Segundo semestre del año 1893. El equipo recorrió 532,256 kilómetros 928 metros i trasportó 108,712 quintales métricos.

Primer semestre del año 1894. El equipo recorrió 605,708 kilómetros 92 metros, i trasportó 124,080 quintales métricos.

En octubre de 1891, el equipo se componia de 8 carros planos, seis de cajon i dos bodegas. En marzo de 1892 fué aumentado con cuatro carros planos i uno de equipaje, quedando el equipo compuesto de la manera siguiente:

1	carro	de	equipaje
2	»	»	bodegas
6	»	»	cajon
12	»		planos

Cada uno de estos carros carga 6,000 kilógramos peso neto.

El cuadro que va adjunto, bajo el núm. 3 dará mas detalles de las operaciones ejecutadas, correspondientes al equipo.

FLETES

Estado que manifiesta los quintales métricos de subida i de bajada, trasportados desde octubre de 1891, fecha de su iniciacion, a junio de 1894 i los valores recibidos por este ramo.

		SUBIDA			BAJADA			TOTAL DE QQ. MÉTRICOS	TOTAL DE VALORES	
		qq. mtr.	Valor de qq. metricos		qq. mtrs.	Valor de qq. metricos				
1891	Octbr. Nvbr. i Dicbr.	1,843	129	04	4,275	300	00	6,118	429	04
1892	1er semestre.....	20,110	1,456	40	45,883	3,229	25	65,993	4,685	70
»	2.° »	27,771	1,906	29	49,880	3,496	25	77,561	5,402	54
1893	1er »	43,954	2,982	12	87,908	5,964	24	131,862	8,946	36
»	2.° »	36,237	1,536	63	72,475	5,073	27	108,712	6,609	90
1894	1er »	41.360	4,549	62	82,720	9,099	25	124,080	13,648	87

Poder locomotor

MÁQUINA PIRQUE NÚM. 1.

Fuerza: Diez pulgadas de cilindro i dos paradas de ruedas acopladas.

Peso: Cargadas con tres toneladas de carbon i tres mil litros de agua con maquinista i fogonero, es de 17 toneladas.

Presion: 150 libras.

MÁQUINA LLANO DE MAIPO NÚM. 2.

Fuerza: Doce pulgadas de cilindro i tres paradas de ruedas acopladas.

Peso: Cargada con tres toneladas de carbon i cinco mil litros de agua, 25 toneladas.

Presion: 150 libras.

ESPECIFICACION DE LOS KILÓMETROS RECORRIDOS POR LAS MÁQUINAS PIRQUE NÚM. 1, LLANO DE MAIPO NÚM. 2

Pirque núm. 1.—Desde el 1.º de octubre de 1891 hasta el 31 de diciembre del mismo año, recorrió 5,400 kilómetros.

1892.—Primer semestre, «Pirque» núm. 1 recorrió 23,940 kilómetros.

1892.—Segundo semestre. En este semestre corrió la máquina «Llano de Maipo» núm. 2, armada el 24 de junio del presente año i recorrió una distancia de 23,550 kilómetros en el tren de pasajeros. Corriendo la «Pirque» núm. 2 en el lastre la distancia de 28,800 kilómetros.

1893.—Primer semestre. En este semestre corrieron las dos máquinas alternadas; recorriendo una distancia de 29,206 kilómetros 600 metros.

1893.—Segundo semestre. «Llano de Maipo» núm. 2 recorrió 30,529 kilómetros 600 metros en tren de pasajeros i «Pirque» núm. 1, 8.640 kilómetros en el lastre.

1894.—Primer semestre. Corrieron «Llano de Maipo» número 2 i «Pirque» núm. 1. Alternados en el tren de pasajeros, recorriendo una distancia de 29,289 kilómetros 600 metros.

OBRAS DE ARTES

Estanques.—En setiembre de 1891 se instaló uno de madera forrado en fierro, para dar agua a las máquinas i lavar sus calderos, con capacidad para 4,000 litros de agua; el cual está contiguo a la casa de máquinas en la estacion de Santiago.

El año 1893 se colocó otro en la misma estacion con capacidad para 5,000 litros de agua con su respectivo caballo de agua i construido con los mismos materiales que el anterior, quedando este mismo año instalada una cañería de agua potable de dos pulgadas de diámetro que surte al estanque i a la estacion.

En marzo de 1894 se construyó en la estacion de San Cárlos otro estanque con la misma capacidad, materiales i caballos de agua que el anterior. El arranque que provee de agua a este estanque fué sacado del cañon matriz que da agua a San Bernardo.

Tornamesa.—En la actualidad cuenta para dar vuelta sus máquinas con una tornamesa de madera, reforzada con fierro i colocada en la estacion de Santiago i fué construida en el año 1892.

Andenes.—Cuenta hasta la fecha con las que a continuacion se espresan:

Uno de carga en la estacion de Santiago, construido en el año 1892

Uno de pasajeros en la estacion de Bellavista, construido en 1894.

Uno de pasajeros en la estacion de Las Rosas, construido en 1894.

Dos en la estacion de Puente Alto, uno de pasajeros i otro de carga, construido el año 1892.

El equipo de carga ha sido reparado en su totalidad como asi mismo el de pasajeros, habiéndose hecho innovaciones de consideracion en la parte relativa a su mecánica.

MAESTRANZA

En la actualidad cuenta con todos los elementos necesarios en materia de herramientas i útiles para toda clase de trabajos como asi mismo en el ramo de calderería; habiéndose hecho en la Empresa todas las herramientas sin mayor desembolso que el costo de la materia prima empleadas en ellas.

EDIFICIOS

No han esperimentado innovacion que merezca mencionarse, habiendo sido aumentado con dos oficinas, una bodega i una

marqueza construida al principio de 1893 en la estacion de Puente Alto.

VIA

La via ha sido lastrada en su totalidad, rectificándose algunas partes de ella, como tambien los desvios de carga de Santiago, Quillayes, Las Rosas, San Cárlos i Puente Alto, los cuales han sido ensanchados i alargados en su mayor parte. Trabajo motivado por los tres carros dobles de 3.ª clase llegados últimamente que miden 2 metros 72 centímetros de ancho por 11 metros 70 centímetros de largo i los anteriores o antiguos miden 7 metros 70 centímetros de largo por 2 metros 30 centímetros de ancho.

La via es angosta i su ancho es de un metro.

Lonjitud del desvío de carga de Santiago 210 metros
» » » » Maestranza 232 metros
» » » » Bella Vista 200 »
» » » » Quillayes 129 »
» » » » Las Rosas 159 »
» » » » San Cárlos 124 »
» » » » Puente Alto 340 »
» total de la línea entre Santiago a Puente Alto, 20 kilómetros 340 metros.

Lonjitud total de las curvas entre Santiago i Puente Alto, 1 kilómetro 515 metros.

Rieles i su peso por metro 18 kilógramos.

Durmiente por kilómetros 1,370.

El material del durmiente es de roble.

Triángulo.—En mayo de 1894 se construyó un triángulo americano en la estacion de Puente Alto, para hacer las veces de una tornamesa, con una altura de 56 metros i una lonjitud de 103 metros.

El aumento de pasajeros es debido a la supresion de los elementos de trasportes que existian, quedando a la fecha dos carretelas que hacen el viaje de Pirque adentro a Santiago. Esta preferencia hecha en favor del ferrocarril es el resultado del aumento en el equipaje del 3.ª clase verificado a fines de febrero último, con tres coches dobles con capacidad para noventa i cinco pasajeros; los que a la vez de ser bien construidos i sólidos presentan la ventaja de ser cómodos i suaves.

Los fletes han sido mejorados por los mayores perfeccionamientos i aumento de maquinarias ejecutados en los establecimientos de pasto aprensado de los señores José J. Carvajal, Cárlos Aldunate i R. Videla. De las construcciones de edificios practicados en el fundo de los señores Concha i de las conducciones en grande escala de carbon fócil, para los establecimientos de San José de Maipo, los cuales mandan en retorno metales de plata i cobre en ejes.

Las disminuciones de gastos dependen en su mayor parte de la supresion de empleados i la fusion de empleos como sigue:

Fusion de empleo de Administrador en el de Contador i Tesorero, obteniéndose una economía mensual de	$ 200.00
Supresion de un mecánico	90.00
» » » tox-mecánico	90.00
» » » maquinista	100.00
» » » limpiador carbonero	45.00
» » » del ayudante de conductor	35.00
» » » aseador de carros refundido, este servicio al de cambiador	35.00
» » » palanquero	38.75
Disminucion del sereno de Puente Alto	15.00
Lo que da una economía de	$ 648,75

Al mismo tiempo debo advertiros que el servicio no ha sufrido alteracion i se hace con toda regularidad en mejores condiciones que antes, a pesar de la supresion de los empleados mensionados.

Personal de empleados en junio 30 de 1894

Administracion jeneral

Un administrador jeneral que a su vez desempeña los cargos de Tesorero i Contador.

DEPARTAMENTO DE TRÁFICO

Un conductor.
Un cabo de palanqueros.
Cuatro palanqueros.
Un boletero ambulante.
Un ayudante de id.

ESTACION DE SANTIAGO

Un jefe de estacion i guarda almacen.
Un ayudante de id.
Un cambiador i aseador de coches.
Un guardian nocturno.

ESTACION DE PUENTE ALTO

Un jefe de estacion i boletero.
Un ayudante de id.
Un guardian nocturno.

ESTACION DE BELLAVISTA

Un jefe de estacion i boletero.

BANDERISTAS

Uno en el cruce de Ñuñoa.
Uno en el Macul.

PERSONAL DEL PODER LOCOMOTOR

Dos maquinistas.
Dos fogoneros
Un caldeador
Un limpiador.
Un carbonero.

MAESTRANZA

Un jefe.
Un herrero.
Un majador.

Balance del primer semestre del año 1892

DEBE		HABER	
A Banco Comercial.	$ 13,190 27	Por Caja.....	$ 198 51
» Letras por pagar..	19,915 48	» Via	121,816 19
» Capitales a pagar.	195,930 00	» Maestranza....	387 53
» Cuentas por pagar	9,448 15	» Material rodante	88,540 08
» Capital.....	203,000 00	» Almacen.....	3,384 79
» Varios acreedores por cuenta.....	1,957 30	» Obras de arte..	13,602 86
» Fondo de esplotacion.....	2,400 10	» Edificios.....	29,141 67
		» Cierros.....	21,402 25
		» Ramal Pirque..	4,262 92
		» Intereses.....	21,709 75
		» Lastre.....	21,530 01
		» Terrenos.....	84,845 69
		» Gastos jenerales	8,949 61
		» Mercado.....	5,204 65
		» Accionistas....	1,600 00
		» Instalacion del tráfico.....	3,006 49
		» Personal.....	14,889 55
		» Varios deudores por cuenta...	467 77
TOTAL.....	$ 444,941 30	TOTAL.....	$ 444,941 30

Cuenta de Esplotacion desde el 22 de Febrero al 30 de Junio de 1892

DEBE		HABER	
Importe de los gastos orijinados por la esplotacion en el período espresado:		Por importe de las entradas del 22 de febrero a 30 de junio.	
A traccion	$ 6,944 16	Por trenes espresos..	$ 120 00
» Tráfico	6,046 87	» Pasajeros.....	13,836 70
» Administracion ...	2,746 14	» Fletes	4,210 52
» Fondo de Esplotacion. Producto líquido de la esplotacion en el período mencionado.....	2,400 10		
TOTAL.....	$ 18,167 22	TOTAL.....	$ 18,167 22

Balance del segundo semestre de 1892

DEBE		HABER	
A Banco Comercial.	$ 27,332 84	Por Caja.....	$ 24 32
» Letras por pagar..	30,922 21	» Via	126,075 44
» Capitales a pagar.	193,787 55	» Maestranza....	1,181 13
» Cuentas por pagar	6,933 58	» Material rodante	86,858 59
» Capital	203,000 00	» Almacen.....	5,203 93
» Varios acreedores por cuenta.....	700 00	» Obras de arte...	15,065 42
» Fondc de Esplotacion.....	3,092 92	» Edificios.....	29,682 74
		» Cierros.....	21,415 15
		» Ramal Pirque..	4,262 92
		» Intereses.....	29,725 33
		» Lastre	30,639 98
		» Terrenos.....	80,518 88
		» Gastos jenerales	8,949 61
		» Mercado	5,123 90
		» Accionistas....	1,600 00
		» Instalacion del Tráfico.....	3,006 49
		» Personal	14,889 55
		» Varios deudores porcuenta.....	1,561 12
TOTAL.....	$ 465,769 10	TOTAL.....	$ 465,769 10

Cuenta de esplotacion del 2.° semestre de 1892

DEBE		HABER	
A Tráfico	$ 7,787 57	Por Pasajes	$ 18,532 20
» Traccion	10,071 92	» Fletes	5,402 54
» Administracion	3,023 15	» Trenes espresos	30 00
» Fondo de Esplotacion		» Bodegajes	10 83
Valor en que han excedido las entradas de los gastos de esplotacion	3,092 92		
TOTAL	$ 23,975 57	TOTAL	$ 23,975 57

Balance del primer semestre del año 1893

DEBE		HABER	
A Banco Comercial	$ 26,432 84	Por Via	$ 127,521 79
» Letras por pagar	28,415 48	» Maestranza	1,269 84
» Capitales a pagar	193,787 55	» Material rodante	83,816 92
» Cuentas por pagar	5,111 34	» Almacen	7,515 18
» Capital	203,000 00	» Obras de Arte	16,223 57
» Banco Agrícola	21,514 33	» Edificios	33,212 68
» Varios acreedores por cuenta	53 03	» Cierros	21,728 70
» Fondo de Esplotacion	4,061 37	» Banco Moviliario	29 77
		» Ramal Pirque	4,262 92
		» Intereses	29,780 68
		» Lastre	42,340 38
		» Terrenos	80,775 38
		» Gastos jenerales	8,949 61
		» Mercado	4,967 90
		» Accionistas	1,600 00
		» Instalacion del tráfico	3,006 49
		» Personal	14,889 55
		» Varios deudores por cuenta	594 60
TOTAL	$ 482,475 95	TOTAL	$ 482,485 95

Cuenta de esplotacion, primer semestre del año 1892

DEBE		HABER	
A Tráfico.....	$ 8,472.56	Por Pasajes.....	$ 27,572.50
» Traccion.....	20,922.91	» Fletes.....	8,946.36
» Administracion...	3,124.80	» Bodegajes.....	62.78
» Fondo de esplotacion.....	4.061.37		
Total.....	$ 36,581.64	Total....	$ 36,581.64

Balance del segundo semestre del año 1893

DEBE		HABER	
A Capital.....	$ 203,000.00	Por Caja.....	$ 7,378.83
» Banco de Chile..	197.74	» Via.....	128,885.69
» Cuentas por pagar	3,111.35	» Maestranza.....	1,271.83
» Capitales a pagar..	300,000.00	» Material rodante..	79,760.42
» Letras por pagar..	19,015.48	» Almacen.....	11,315.16
» Fondo de esplotacion.....	2,107.51	» Obras de arte....	21,646.31
		» Edificios.....	31,419.97
		» Cierros.....	23,102.45
		» Banco Mobiliario.	29.77
		» Ramal Pirque...	4,262.92
		» Intereses.....	51,225.88
		» Lastre.....	53,047.51
		» Terrenos.....	80,775.38
		» Gastos jenerales..	8,949.61
		» Mercado.....	4,825.90
		» Accionistas.....	1,600.00
		» Instalacion de tráfico.....	3,006.49
		» Personal.....	14,889.55
		» Varios deudores por cuenta.....	38.35
Total.....	$ 527,432.08	Total.....	$ 527,432.08

Cuenta de Esplotacion, segundo semestre del año 1893

DEBE		HABER	
A Tráfico	$ 8,106 62	Por Pasajes	$ 21,461 55
» Traccion	15,818 34	» Fletes	7,609 90
» Administracion	3,428 98	» Trenes espresos	390 00
» Fondo de esplotacion	2,107 51		
TOTAL	$ 29,461 45	TOTAL	$ 29,461 45

Balance, primer semestre del año 1894

DEBE		HABER	
A Capital	$ 203,000 00	Por Caja	$ 4,431 47
» Cuenta por pagar	1,429 88	» Via	132,013 60
» Capitales a pagar	300,000 00	» Maestranza	1,271 83
» Letras por pagar	19,015 48	» Material rodante	80,644 12
» Fondo de explotacion	14,096 88	» Almacen	10,647 87
		» Obras de arte	22,369 62
		» Edificios	31,591 97
		» Cierros	23,368 63
		» Banco Moviliario	29 77
		» Ramal Pirqne	4,262 92
		» Intereses	51,214 61
		» Lastre	54,584 72
		» Terrenos	80,775 38
		» Gastos Jenerales	8,949 61
		» Mercado	4,682 90
		» Accionistas	1,600 00
		» Instalacion de tráficos	3,006 49
		» Personal	14,889 55
		» Banco de Chile	1,213 53
		» Varios deudores por cuenta	5,993 65
TOTAL	$ 537,542 24	TOTAL	$ 537,542 24

Cuenta de esplotacion, primer semestre del año de 1893.

DEBE		HABER	
A Tráfico.....	$ 9,033 08	Por Pasajes.....	$ 27,455 70
» Traccion.....	17,375 67	» Fletes.....	13,648 87
» Administracion..	2,706 45		
» Fondo de esplotacion.....	11,089 37		
TOTAL.....	$ 41,104 57	TOTAL.....	$ 41,104 57

NÓMINA DE ACCIONISTAS

Vicente G. Huidobro.....	50	acciones
Antonio Subercasseaux.....	25	»
Cárlos Aldunate S.....	50	»
Rafael Bascuñan.....	25	»
Enrique Vergara M.....	50	»
Francisco Subercasseaux.....	152	»
Daniel Concha S.....	25	»
Juan E. Mackenna.....	50	»
Cárlos W. Martinez.....	10	»
Ricardo Videla.....	30	»
Enrique S. Sanfuentes.....	75	»
Cárlos Concha S.....	238	»
Magdalena V. de Subercasseaux.....	100	»
Nemecio Vicuña.....	25	»
Tránsito Rossel.....	25	»
Ismael Tocornal.....	50	»
Alberto Mackenna.....	25	»
Oliverio Barker.....	10	»
TOTAL.....	1,015	acciones

Antes de concluir, creo un deber haceros presente que la empresa recien principia a entrar en su período regular i económico, i que la utilidad de $ 11,989.00 obtenida en el primer semestre del presente año, dada la progresion ascendente que esperimenta el tráfico de pasajeros i carga, i economias introducidas en los diferentes ramos de administracion i demas servicios anexos, nos augura para el primer semestre del año 1895, un aumento de un cincuenta por ciento sobre la utilidad ya mencionada, estado que nos permitirá cubrir los intereses de la deuda flotante de $ 300,000, con que la empresa está gravada en la actualidad, capital que no erogasteis al formar la Sociedad de un ferrocarril a vapor, que ha tenido que luchar con todos los elementos que existian establecidos para el trasporte de carga i pasajeros, los cuales se han vencido recientemente adquiriendo en el corto tiempo que tiene de tráfico, una importancia tal, que desde su instalacion ha satisfecho las necesidades ordinarias para mantener su esplotacion, quedando un remanente, con lo que se ha llevado a efecto el aumento del capital invertido en los diferentes órdenes de trabajos ejecutados en los edificios, vía i obras de arte antedichas.

CÁRLOS FARIAS AETA.
Administrador