Informe sobre el Ferrocarril Trasandino por el Juncal

Señor Ministro:

EN cumplimiento a lo ordenado en el Decreto Supremo núm. 1006 del Ministerio de Vías de Comunicación, nos es grato entregar a V. S. los antecedentes y conclusiones de nuestro estudio acerca de la explotación del ferrocarril Trasandino por Juncal.

Hemos revisado cuidadosamente las estadísticas oficiales del ferrocarril, examinando sus disposiciones legales, estudiado las condiciones financieras de la Compañía, visitado las instalaciones físicas y considerado, en fin, todos los antecedentes que nos permitiesen fundar un juicio relativamente exacto respecto de las condiciones actuales de la explotación y de sus perspectivas para el futuro.

Creemos, en vista de lo expuesto, que las conclusiones de nuestro informe pueden ser aceptadas por V. S. como una opinión basada en la realidad de los hechos y en la aplicación de un juicio honrado e imparcial para estimarlos.

Dios guarde al señor Ministro.—*Raúl Simón*, (Presidente de la Comisión).—*Manuel Araya*, *Juan 2.° Contreras*.

Índice de las materias consideradas

1.° *Explotación Técnica.*
1) La vía.
2) El equipo.
3) Aprovechamiento del equipo.
5) El personal.

2.° *Explotación Comercial.*
5) Tráfico de carga.
6) Tráfico de Pasajeros.
7) Tarifas medias.
8) Intensidad de tráfico y tarifas.
9) Características de las tarifas.

3.° *Situación Financiera.*
10) Entradas.
11) Gastos.
12) Producto Neto de la Explotación.
13) Servicio de la Deuda Consolidada.
14) Dividendos.

4.° *Capitalización.*
15) Situación anterior a la Ley de 1921.
16) Situación actual.
17) La participación del Estado.
18) Capitalización y Administración.

5.° *Administración.*
19) Administración Local.
20) Administración Unida.
21) Directorio en Londres.
22) Representación del Estado.

6.° *Intercambio Comercial.*
23) El Canal de Panamá.
24) La Empresa de los Ferrocarriles del Estado.
25) El Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico.
26) Las aduanas.
27) Las agencias de tráfico.

7.° *Absorción por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.*
28) Conveniencias de la absorción.
29) Forma de absorción.
30) Forma de Administración.
31) Medidas Complementarias.

8.° *Conclusiones.*

1.° Explotación Técnica

1.° La Vía.—El Ferrocarril Trasandino por el Juncal alcanzaba al final del año 1926 una longitud total de:

70 Km. 790 m. de vías de circulación	
7 Km. 470 m. de desvíos en estaciones	
78 Km. 260 m. de vía tendida.	

La longitud de vías de circulación se extiende entre la estación de Los Andes y la frontera Argentina. A continuación siguen las líneas de la Compañía del Trasandino Argentino, hasta la ciudad de Mendoza, estación terminal del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico (1).

El trazado de la vía ha exigido la tracción parcial por cremallera, descomponiéndose la longitud total en:

Longitud de cremallera	23 Km. 000 m.
Longitud de adherencia.....	47 Km. 790 m
Longitud Total	70 Km. 790 m.

En relación con las rectas y curvas la extensión total se descompone en:

Longitud en recta.....	39 Km. 610 m.
Longitud en curva.....	31 Km. 180 m.
Longitud Total	70 Km, 790 m,

Considerando ahora el trazado vertical de la línea (perfil) se encuentran las características fundamentales siguientes:

Longitud en horizontal.....	2 Km. 220 m.
Longitud en gradiente	67 Km. 910 m.
Longitud en pendiente	0 Km. 660 m.
Longitud Total	70 Km. 790 m.

La gradiente máxima es de 8% y alcanza una longitud de 1 Km. 340 m. El radio mínimo de las curvas de adherencia es de 100 m. y de 200 m. en cremallera.

Los puentes menores y alcantarillas suman 180 m. Los puentes mayores 400 m. Los túneles y galerías 6 Km. 960 m.

El peso de los rieles es de 25 Kg. (.) m. en líneas de adherencia y 27 Kg. (.) m. en líneas de cremallera.

Los durmientes en las vías de adherencia son de roble de 1,80 m. (.) 0,20 m. (.) 0,125 m. y están colocados a razón de 1,430 durmientes por kilómetro.

(1) En el Título 6.°, «Intercambio Comercial» se estudia la extensión, trochas, tráfico y otras características de los ferrocarriles que integran la ruta Valparaíso-Buenos Aires.

Los durmientes en las vías de cremallera son de acero y están colocados a razón de 1,136 por kilómetro.

El desnivel entre la estación de Los Andes y el punto más alto de la vía alcanza a 2,370 m.

* * *

Las características citadas comprueban que se trata de un ferrocarril de explotación excepcionalmente difícil en lo que se refiere a las condiciones físicas. Agregado esto a la escasa intensidad de tráfico (1) se puede desde luego anticipar que el Trasandino de Juncal, supuesto explotado y costeado aisladamente, no podrá eludir su condición obligada de ferrocarril de tarifas altas.

Es sencillo demostrar que a medida que crece la intensidad de tráfico tiende a disminuir la influencia de las condiciones físicas (largo virtual) en el costo de la explotación. Pero, por razones que analizaremos más tarde, la intensidad de tráfico del ferrocarril es actualmente despreciable y la influencia de las condiciones físicas del trazado resulta así predominante en el valor de las tarifas.

2.° El Equipo.—La dotación de equipo del Ferrocarril Trasandino Chileno no ha variado sensiblemente en los últimos diez años.

La cantidad y características generales de las diversas categorías de equipo se detallan en los valores resúmenes que siguen:

A. *Locomotoras:*

Número en servicio (año 1926)	8
Peso adherente	448 toneladas
Peso total	690 »
Peso medio, incluso ténder y materiales	63 »

B. *Coches de pasajeros:*

Número en servicio (año 1926):	
1.ª clase (33 asientos C. U.)	3 coches
2.ª clase (62 asientos C. U.)	4 »
Salones (22 asientos C. U.)	4 »
Comedores (34 asientos C. U.)	2 »
Total de asientos	407 asientos
Peso total	195 toneladas
Ejes por coche	4 ejes
Peso en tons. por asiento	0, 47 toneladas

C. *Furgones de equipaje:*

Número en servicio (año 1926)	3 furgones
Peso total	50 toneladas
Carga máxima total	33 »
Ejes por coche	4 ejes
Carga por eje	2,75 toneladas

(1) Ver Título 2.° «Explotación Comercial»

D. Carros de carga:

Número en servicio (año 1926):

Bodegas	36 carros
Rejas	29 »
Cajones	34 »
Planos	13 »
Especiales	11 »
Número total	123 carros
Capacidad total	1630 toneladas
Carga por eje	4,91 toneladas

En los cuadros que siguen, que comprenden las estadísticas de los últimos diez años de explotación (1916-1926), puede observarse que el aprovechamiento del equipo es bastante irregular, lo cual, como se comprobará más adelante, obedece a una demanda igualmente irregular del tráfico.

A.—Trabajo y utilización de las locomotoras

Años	N.° de locomotoras en servicio.	Kilometraje de locomotoras en trenes				Kilometraje suplementario, maniobras, servicio etc.	Toneladas-kilómetros de peso útil arrastrado	Recorrido medio por locomotora	Peso útil por locomotora-kilómetro (1).
		Trenes de pasajeros	Trenes mixtos	Trenes de carga	Total de trenes				
1916...	10	11 850	894	36 820	49 564	36 603	1 032 605	8 620	20,82
1917...	9	17 805		71 064	88 869	90 911	4 223 961	19 975	47 50
1918...	9	20 257		84 311	104 568	142 760	5 841 191	27 481	55,90
1919...	9	15 510		54 746	70 256	153 227	3 357 077	24 831	47 80
1920...	8	20 782		59 738	80 520	119 964	3 151 560	25 061	39,20
1921...	8	18 321		32 463	50 784	88 419	1 676 820	17 400	53,00
1922...	8	20 020		47 984	68 004	81 496	1 862 797	18 687	27,40
1923...	9	21 031		97 174	118 205	147 169	3 898 580	29 486	32,98
1924...	9	27 771		48 035	75 806	133 163	2 744 492	23 219	26,20
1925...	9	28 928		56 140	85 068	106 020	2 770 080	21 232	32,59
1926...	8	33 232		57 574	90 806	134 870	3 426 222	28 209	37,73

(1) Se ha estimado un pasajero con su equipaje en 100 kgs. El total de toneladas kilómetros así resultante, se ha dividido por el recorrido de las locomotoras.

B.—KILOMETRAJE Y UTILIZACIÓN DE LOS COCHES DE PASAJEROS

Años	P. Km.	Ejes Km.	Asientos disponibles por eje	Asientos ocupados por eje	Porcentaje de asientos ocupados
1916.....	862,279	162,692	11,90	5,30	44,55
1917.....	1.060,639	204,656	11,21	5,18	46,21
1918.....	1.227,105	247,862	11,21	4,95	44,16
1919.....	1.018,461	191,074	11,21	5,33	47,55
1920.....	1.429,254	269,440	1 ,21	5,30	47,28
1921.....	1.282,707	240,816	11,21	5,33	47,55
1922.....	1.167,926	256,564	10,62	4,55	42,84
1923.....	1.265,728	323,818	10,61	3,90	36,76
1924.....	1.353,287	434,792	8,84	3,11	35,18
1925.....	1.351,044	476,500	9, 5	2,83	30,59
1926.....	1.237,029	333,036	9,25	3,71	40,11

C.—KILOMETRAJE Y UTILIZACIÓN DE LOS CARROS DE CARGA

Años	T. Km.	Ejes Km. cargados	Ejes Km. Total	Carga posible por eje	Carga efectiva por eje
1916	889,595	483,840	835,482	4,11	1,06
1917.....	4.026,725	1.313,614	1.752,380	4,95	2,30
1918.....	5.590,016	1.668,604	1.952,124	4,93	2,86
1919.....	3.193,190	775,336	1.284,170	4,78	2,48
1920.....	2.912,261	792,777	1.192,606	4,79	2,44
1921.....	1.478,969	342,908	687,160	4,77	2,15
1922.....	1.680,062	594,434	1.146,148	4,75	1,46
1923.....	3.725,303	1.424,422	2.689,409	4,70	1,38
1924.....	2.538,272	711,116	1.068,056	4,71	2,38
1925.....	2.561,932	721,397	1.066,538	4,94	2,39
1926.....	3.240,215	927,068	1.317,762	4,91	2,46

Comparados los cuadros de aprovechamiento del equipo con los de movilización (Ver Título 2.° Explotación Comercial) se encontrará que el aprovechamiento

guarda estrecha relación con las cantidades de tráfico. En 1918, con tráfico de carga máxima (5.590,016 T. Km.) el aprovechamiento medio del equipo de carga alcanzó a 64,56%. En el año último (1926) con un tráfico de carga (3.240,215 T. Km.) bastante inferior al correspondiente al año de carga máxima, el aprovechamiento del equipo fué de 50,07%, valor que, en todo caso, puede estimarse satisfactorio.

En efecto, comparando con otros ferrocarriles nacionales, se obtienen las siguientes cifras generales de aprovechamiento medio:

Ferrocarriles 1926	Aprovechamiento del equipo	
	Pasajeros (1)	Carga (2)
Trasandino	3,71	4,91
Red Sur del Estado	6,10	2,13
Red Norte del Estado	3,63	1,63
Arica a la Paz	2,29	3,27

El aprovechamiento del equipo del Trasandino es, como se vé bastante satisfactorio. Por lo demás, lo favorece el hecho de que, en 1926, la carga de subida ha sido sensiblemente igual a la de bajada, lo que elimina el recorrido de equipo vacío.

Esta comparación comprueba que, al menos en lo que se refiere a sus resultados fundamentales, la explotación técnica del Trasandino Chileno puede estimarse satisfactoria.

Un mayor análisis, en este sentido, no tendría, por consiguiente, ningún objetivo práctico, ya que una comisión circunstancial de estudio no podría descubrir defectos que la Administración misma no hubiese sorprendido.

4.° EL PERSONAL.—Nada es más difícil que el juzgar si la cantidad de personal en un ferrocarril es o no excesiva. En efecto, entre otros factores, la cantidad de personal en un ferrocarril depende:

a) Del número de estaciones.
b) De la cantidad de tráfico.
c) Del poder medio de tracción de las locomotoras.
d) De las condiciones climatéricas.
e) Del salario medio.
f) De la legislación social.

Sería absurdo, en consecuencia, el entrar a juzgar la cantidad de personal en el Trasandino Chileno. Los datos que anotamos en seguida representan sólo un valor ilustrativo.

---

(1) Pasajeros Kilómetros por eje-kilómetro (asientos ocupados por eje).
(2) Toneladas Kilómetros de carga por eje-kilómetro (carga útil efectiva por eje.)

Años	Administración	Vía y Obras	Tracción y Talleres	Tráfico y Movimiento	Total de empleados
1916.....	14	134	88	34	244
1917.....	16	174	131	45	366
1918.....	18	216	161	59	455
1919.....	21	324	175	62	482
1920.....	22	293	154	49	518
1921.....	29	211	165	48	463
1922.....	29	309	165	53	556
1923.....	68	321	212	63	664
1924.....	79	270	240	63	652
1925.....	91	365	270	66	732
1926.....	72	319	220	55	666

Puede observarse la influencia dominante del personal de Vía y Obras respecto del total, lo cual es explicable por tratarse de una línea de montaña.

Por las razones expuestas al comienzo de este título no estimamos que sea prudente expresar una opinión respecto de la cantidad de personal en servicio. Más adelante sinembargo, en el Título 4.°, nos referimos directamente al personal administrativo superior, cuyo número y gastos se relaciona directamente con la forma de capitalización.

A continuación se anotan los salarios medios del Trasandino—reducidos a moneda corriente y comparados con los salarios medios de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Años	Salario medio Trasandino $ m. cte.	Salario medio FF. CC. del Estado $ m. cte.
1916.....	2,673	1,905
1917.....	2,101	1,960
1918.....	2,198	1,930
1919.....	3,005	1,940
1920.....	2,904	2,560
1921.....	2,714	3,010
1922.....	2,638	2,820
1923.....	2,333	2,850
1924.....	2,956	2,990
1925.....	2,348	3,780
1926.....	2,894	4,143

Las cifras expuestas muestran una curiosa irregularidad de valores. Así, por ej. se tienen alzas y bajas sucesivas. Ello se explica por los trabajos extraordinarios exigidos por la Vía durante los temporales de invierno, trabajos que requieren un desembolso suplementario que afecta el promedio general ya citado.

En general puede decirse, sobre todo atendiendo a las condiciones locales, que los salarios medios no son elevados. En los últimos dos años, especialmente, han quedado bastante inferiores al salario medio de la Empresa de los FF. CC. del Estado.

Como conclusión general al presente capítulo (Explotación Técnica) puede decirse que, atendiendo a las condiciones físicas del ferrocarril y financieras de la Compañía, la explotación se efectúa en satisfactorias condiciones de eficiencia técnica (1), (2).

2.° Explotación Comercial

5.° Tráfico de carga.—El cuadro que sigue, que anota las estadísticas de los últimos diez años de tráfico, permitirá deducir las características fundamentales del tráfico de carga, al menos en lo que se refiere a sus valores cuantitativos.

Años	Toneladas			Toneladas Kilómetros Total	Distancia media de trasporte	Intensidad de tráfico. Toneladas-kilómetros por Km. de vía
	Ascendente	Descendente	Total			
1916.....	21,202	2,724	23,926	889,595	37,18	12,609
1917.....	43,686	15,180	58,866	4.026,725	68,31	57,076
1918.....	57,978	24,136	82,114	5.590,016	68,08	79,234
1919.....	43,761	4,771	48,535	3.193,190	65,79	45,261
1920.....	32,570	11,285	43,861	2.912,261	66,40	41,279
1921.....	20,441	2,691	23,132	1.478,969	63,94	20,963
1922.....	12,944	12,083	25,027	1.680,062	67,13	23,813
1923.....	23,370	33,377	56,757	3.725,203	65,63	52,802
1924.....	28,875	12,088	40,963	2.538,272	65,15	35,978
1925.....	26,472	12,095	38,567	2.561,932	66,43	36,190
1926.....	24,157	26,818	50,975	3.240,215	63,56	45,772

(1) No se ha hecho referencia, en este Capítulo, a las obras y adquisiciones que la Compañía del Trasandino realiza en la actualidad. En este programa se consultan las siguientes obras y adquisiciones, con los valores que se indican.

	£
Obras de electrificación:	
Líneas de trasmisión	41 005
Líneas de contacto y eclisaje eléctrico	45 038
Sub-estaciones	55 412
Obras complementarias:	
Ensanche de túneles	9 000
Telégrafos y teléfonos	4 500
Edificios y desvíos	2 500
Varios	32 940
Adquisiciones de locomotoras eléctricas	78 835
Total del costo estimado	£ 268 835

Esta inversión excede en 27 800 £ a los recursos del ferrocarril. Obtenidos estos recursos de una emisión de bonos hipotecarios garantidos por el Gobierno de Chile (542 000 £. Ver Capítulo 4.°).

En informes separados se ha hecho mención de las obras de electrificación. Uno de esos infor-

El examen de este cuadro permite deducir los siguientes hechos fundamentales:

1.° Una notable irregularidad en la cantidad de carga transportada con variaciones de más de un ciento por ciento de un año a otro, lo cual conduce a una imprecisión absoluta respecto de los resultados económicos de la explotación del ferrocarril.

2.° Una equivalencia casi completa entre la distancia media de transporte y la longitud del ferrocarril, lo cual caracteriza al Trasandino como una línea sin carga local y, por consiguiente, de tráfico internacional exclusivo.

3.° Una intensidad de tráfico de carga despreciable (45 mil T. Km. por Km. de vía en 1926), lo cual anticipa la condición de tarifas altas.

4.° Una preponderancia del sentido de transporte Chile-Argentina respecto del sentido Argentina-Chile, si bien puede observarse una inversión del sentido preponderante en el último año.

Estas conclusiones deben tenerse presentes para las observaciones que formularemos en los capítulos posteriores en relación con la situación económica y administrativa del ferrocarril.

6. Tráfico de pasajeros.—A continuación se expresan, para los últimos diez años, los valores del tráfico de pasajeros.

Años	Numero de pasajeros			Numero de Pas. Kilómetros			Distancia media de trasporte 1.ª y 2.ª	Intensidad Pasajeros-Km. por Km.
	1.ª Clase	2.ª Clase	Total	1.ª Clase	2.ª Clase	Total		
1916.	1 218	6 452	12 670	435 856	426 423	862 279	68,06	12 222
1917.	8 290	7 072	15 362	582 212	478 427	1 060 639	69,04	15 034
1918.	10 716	7 152	17 868	751 251	475 854	1 227 105	68 68	17 393
1919.	8 530	6 952	15 482	579 520	438 941	1 018 461	65,68	14 436
1920.	13 476	7 849	21 325	905 993	523 261	1 429 254	67 02	20 258
1921.	11 721	6 534	18 255	758 066	424 641	1 282 707	70,27	18 181
1922.	10 676	6 697	17 373	716 707	451 219	1 167 926	67 22	16 554
1923.	11 157	7 790	18 947	750 660	515 068	1 265 728	66,80	17 941
1924.	11 697	8 471	20 168	790 228	563 059	1 353 286	67,10	19 182
1925.	12 323	7 699	20 022	839 789	511 255	1 351 044	67,47	19 139
1926.	11 175	7 305	18 480	744 426	482 603	1 227 029	66 39	17 382

mes se refiere a la inspección realizada por el señor Juan 2.° Contreras, miembros de la Comisión que firma este estudio.

(2) Respecto a condiciones especiales de protección social, régimen de ascensos y demás cuestiones relativas al personal, el señor Manuel Araya, miembro de esta misma Comisión, ha firmado un informe separado.

Sin necesidad de analizar, por su condición de tráfico subsidiario, los valores del transporte de equipaje, y refiriéndonos sólo a las características del tráfico de pasajeros, podemos deducir las siguientes conclusiones:

1.° *El tráfico de pasajeros se mantiene relativamente constante, lo cual hace suponer que este tráfico es prácticamente independiente del valor de las tarifas y de otras condiciones circunstanciales.*

2.° *La intensidad de tráfico (15 mil a 20 mil P. Km. por Km. de vía) es, lo mismo que en carga, extraordinariamente reducida, lo cual lleva a la condición inevitable de tarifas altas.*

3.° *La distancia media de transporte es casi exactamente igual a la longitud del ferrocarril, lo cual comprueba la existencia de sólo tráfico internacional con ausencia casi completa de tráfico local.*

Estas conclusiones, lo mismo que las deducidas del tráfico de carga, serán de importancia fundamental para estudiar, más adelante, la política administrativa y la situación económica del ferrocarril.

En la Red Sur del Estado de Chile la intensidad del tráfico de pasajeros oscila entre 200 mil y 250 mil P. Km. por Km. de vía, y en el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico entre P. Km. por Km. de vía.

7.° TARIFAS MEDIAS.—Los títulos 5) y 6) nos han llevado a anticipar el hecho de que el Trasandino Chileno debería, forzosamente, exigir tarifas altas. En efecto, relacionando las entradas con los pasajeros y toneladas kilómetros transportados, se obtienen las tarifas medias siguientes:

PASAJEROS

Años	P. Km.	Entradas Oro 18 d.	Entrada media Centavos oro 18 d.
1916	862,279	393,719	45,66
1917	1.060,639	495,801	46,75
1918	1.227,105	700,326	57,07
1919	1.018,461	549,259	53,93
1920	1.429,254	924,501	64.68
1921	1.282,707	629,092	49,04
1922	1.167,926	587,396	50.29
1923	1.265,728	663,726	52.43
1924	1.353,287	784,052	57.94
1925	1.351,044	782,157	58.03
1926	1.227,029	737,175	60.00

La tarifa media de pasajeros, como era de esperarlo, resulta bastante elevada. Respecto de las tarifas medias de carga se llega a análoga conclusión, como lo confirman los valores que se expresan:

CARGA A PEQUEÑA VELOCIDAD

Años	T. Km.	Entradas Oro 18d.	Entrada media Centavos oro 18d.
1916	889,595	279,250	31.39
1917	4.026,725	774,437	19.23
1918	5.590,016	1.244,337	22.66
1919	3.193,190	882,028	27.62
1920	2.912,261	707,309	24.29
1921	1.278,969	350,020	23.67
1922	1.680,062	362,828	21.60
1923	3.725,203	782,701	21.01
1924	2.538,272	423,610	16.70
1925	2.561,932	377,402	16.53
1926	3.240,215	536,086	16.60

Puede confirmarse que, a pesar del elevado valor de las tarifas medias de carga, y a la inversa de las tarifas de pasajeros, se ha ido produciendo en carga una continuada rebaja de las tarifas medias.

Puede que en esta rebaja de las tarifas de carga hayan intervenido cambios en la clasificación de la carga, o variaciones en la proporción de carga transportada respecto de cada clasificación, o rebajas especiales de tarifas. Un mayor análisis en tal sentido obligaría a seguir la historia de la formación de las tarifas especiales y las sucesivas alzas, modificaciones o rebajas, cuestión que en sí misma no tiene importancia, y que, si la tuviera, su efecto en el conjunto del transporte quedaría siempre evidenciado en la variación de las tarifas medias.

Comparando ahora las variaciones de las tarifas medias de carga y pasajeros se oberva un hecho curioso y que consiste en la rebaja paulatina de las tarifas medias de carga y una compensación en alza de las tarifas de pasajeros.

Esta política se acentúa más claramente a partir del año de 1921 y ha sido seguida sin interrupción desde esa fecha.

Por lo demás, de acuerdo con lo deducido en los títulos dedicados a la cantidad de tráfico o sea, en lo que ya ha sido dicho acerca de la permanencia del tráfico de pasajeros y de la irregularidad del tráfico de carga—es evidente que la política del ferrocarril ha estado en lo justo. En efecto, el alza de las tarifas de pasajeros no disminuye sensiblemente la cantidad de pasajeros transportados de la misma manera que una disminución de las tarifas tampoco los aumenta.

En el tráfico de carga, en cambio, aparte de variaciones circunstanciales, puede confirmarse un incremento progresivo simultáneo con el descenso de la curva de las tarifas medias. Esto puede confirmarse comparando los gráficos de movilización y de tarifas medias.

En resumen, puede decirse que, en este sentido, la política de tarifas del Trasandino Chileno ha sido perfectamente razonable.

* * *

Es útil ahora, para apreciar la cuantía relativa de las tarifas del Trasandino, comparar sus valores con los que corresponden a otras empresas nacionales.

El cuadro que sigue, referido a 1925, con datos de la Inspección Superior de Ferrocarriles y valores reducidos a moneda legal de seis peniques, contiene las tarifas medias de los principales ferrocarriles del país.

FERROCARRILES AÑO 1925	Tarifa media por T. Km. Centavos M. L.	Tarifa media por P. Km. Centavos M. L.
Red Sur del Estado	*6,7*	*13.5*
Red Norte del Estado	11.9	16.2
Arica a la Paz	25.0	32.4
Arica a Tacna	17.8	89.5
Junín	57.0	33.4
Caleta Buena a Agua Santa	78.0	38.5
Salitrero de Tarapacá	10.9	15.3
Longitudinal Norte	12.6	38.0
Tocopilla a Toco	14,2	26.0
Antofagasta a Bolivia	11.5	19.6
Caleta Coloso a Aguas Blancas	11.1	28.8
Taltal	14.2	36.0
Trasandino por Juncal	*174.1*	*49.5*
Concepción a Talcahuano	16.9	98.5
Concepción a Curanilahue	12.4	24.4

Por razón de las consideraciones que formularemos más adelante, se llama la atención hacia la circunstancia *de que las tarifas medias de pasajeros del trasandino sean veintisiete veces superiores a las tarifas medias de la Red Sur del Estado, y las de carga más de tres veces* (1).

8.° INTENSIDAD DEL TRÁFICO Y TARIFAS.—El problema fundamental del Trasandino Chileno, lo mismo que del Trasandino Argentino, reside en la escasa intensidad de tráfico.

De la falta de tráfico suficiente se derivan las pérdidas de explotación, las tarifas elevadas, las complicaciones financieras de la Compañía para servir sus bonos y acciones, y, al mismo tiempo, toda una serie de pequeños defectos de operación y de atención los cuales, fácilmente perceptibles por el público, mantienen la cuestión

(1) Con los datos de 1926 se obtiene los siguientes valores en centavos en moneda legal:

	Por P. Km	Por T. K.
Red Sur del Estado	6 75	15 70
Trasandino	180.00	49.90
Relación	26,5 veces	3,2 veces

del Trasandino como un problema de actualidad permanente, problema que dejaría de existir desde el momento en que el ferrocarril tomase un tráfico adecuado capaz de proporcionarle un relativo desahogo financiero.

Este hecho, sin embargo, ha sido poco apreciado en los diversos estudios e informes en relación con el Trasandino por Juncal. Para precisar las ideas, en este sentido, reproducimos a continuación los datos de intensidades medias de tráfico para una serie de ferrocarriles nacionales y extranjeros.

INTENSIDADES DE TRÁFICO EN DIVERSOS FERROCARRILES

(*Suma de P. Km. y de T. Km., divididos por la longitud del ferrocarril*).

Ferrocarriles	Intensidad del Tráfico (1)
Chesapeake and Ohio Ray C.°	5.915,000
Morfolk and Westerm Ray C.°	5.810,000
Pensylvania R. R. C.°	4.350,000
Baltimore and Ohio R. R. C.°	3.580,000
New York Central R. R. C.°	3.460,000
Conjunto Estados Unidos	1.920,000
Conjunto Bélgica	2.828,000
Conjunto Alemania	1.820,000
Conjunto Japón	1.546,000
Conjunto Francia	1.145,000
Empresa de los FF. CC. del Estado Chile, (2)	385,000
Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico	320,000
Antofagasta a Bolivia	385,000
F. C. Salitrero de Tarapacá	244,000
Trasandino por Juncal	63,200

Bastará, pensamos, con observar el valor prácticamente insignificante a que alcanza la intensidad de tráfico en el ferrocarril Trasandino por Juncal para comprender que esta línea está a gran distancia de poseer un carácter comercial. Agregado esto a las dificultades naturales de la explotación de una línea de montaña que debe ascender a 2,370 m. y que tiene, en consecuencia, un gran gasto de combustible de tracción y un gasto todavía mayor en conservación de la vía y estructuras, se deduce fácilmente que el mayor error de nuestro Gobierno en relación con esta empresa ha sido el de creer que ella pudiera subsistir aisladamente.

Se ha advertido ya, en los párrafos (6 y 5), que el Trasandino estaba forzado a mantener tarifas altas. Las tarifas, en efecto, son elevadas, pero no alcanzan siquiera a costear los gastos de explotación ni mucho menos a servir los capitales invertidos. Sería difícil poder asegurar si las tarifas se encuentran ya en el límite más alto. El

(1) Datos con excepción de los referidos a Sud América, del «Bureau of Railways Economics» Washington. D. C.

(2) Ambas Redes.

tráfico de pasajeros no parece, hasta ahora, haber dependido de las tarifas. El de carga, en cambio, parece ser sensible a las tarifas ya que, de la comparación de los mismos gráficos, parece deducirse que las curvas del tráfico de carga y de las tarifas medias oscilan en sentido inverso. Entra en lo posible que una nueva alza de tarifas pueda llegar a cubrir el déficit de operación. Pero nos atreveríamos a afirmar que en ningún caso la movilización actual llegaría a soportar un alza de tarifas en la cuantía necesaria para satisfacer, además de la operación, el servicio de los capitales invertidos.

Esto es fácil demostrarlo. En efecto, el alza supuesta de tarifas debería atender:

1.° Al déficit de operación de 1926, que alcanzó a 147,085 pesos oro de 18 d.

2.° A la garantía de 74,230 £ descompuesta en ocho por ciento de interés y uno por ciento de amortización sobre 825,000 £ Esta emisión reemplaza a los debentures de 5% que, por valor de 1.485,000 £, poseían garantía del Gobierno. (Puede observarse que el servicio de (8+1%) sobre 825,000 £. es igual al antiguo servicio de (5+0%) sobre 1.485,000 £).

3.° Al servicio de (7,5+0%) de los debentures con garantía hipotecaria emitidos por el F. C. Trasandino con un valor nominal de 542,000 £, servicio que asciende a 40,600 £.

4.° Al dividendo sobre el 30% de las acciones en el capital de la Compañía, ascendente este último a 1.500,000 £. El resto de las acciones pertenece al Gobierno de Chile, y todo dividendo sobre estas acciones equivale a disminuir el pago de la garantía fiscal a que se refiere el párrafo 2.°. Para que se compensase la garantía fiscal de 74,250 £. (9% sobre 825,000 £.) sería preciso que las acciones del Gobierno de Chile, que suman un valor nominal de 1.050,000 £. tuviesen un dividendo aproximado de 7% (el valor exacto es 7,07%).

Ahora bien, como este mismo dividendo debería servirse sobre las acciones (30%) en poder del público, o sea, sobre 450,000 £., la nueva obligación del ferrocarril sumaría 31,500 £. (420,000 $ oro de 18 d.).

Resumiendo ahora las obligaciones de estos cuatro títulos y reduciendo los valores a oro de 18 d. tendríamos:

1) Déficit de operación	147,085 $ oro 18 d
2) Garantía bonos (8+1)	990,000 $ » »
3) Servicio debentures (7,5)	545,000 $ » »
4) Dividendos (7,0)	420,000 $ » »

O sea, que el alza de tarifas deberá satisfacer:

Al déficit de 1926	147,085 $ oro 18 d
A los cargos del Capital	1.955,000 $ oro 18 d
TOTAL	2.102,085 $ oro 18 d

Como la entrada total en 1926 ascendió a 1.408,788 $ oro se deduce que el alza de tarifas necesaria para elevar la entrada a 3.510,873 $ oro debería ser de 150%.

Más adelante (Título IV) expondremos, al estudiar capitalización, el juicio que nos merece la intervención del Estado de Chile en relación con este ferrocarril. Lo que ahora hemos querido demostrar ha sido, simplemente, la imposibilidad de que el Ferrocarril Trasandino, debido a su escasa intensidad de tráfico, pueda ser explotado aisladamente de modo que no signifique una carga sobre el Estado.

9.° Características de las tarifas.—Es de interés hacer una exposición de antecedentes sobre las gestiones hechas por el Trasandino Chileno y el Argentino, desde 1910, para la fijación y reparto de sus tarifas.

El 16 de Mayo de 1910 era unida la sección chilena del trasandino con la sección argentina. Desde ese momento surgió el problema de combinar los transportes de ambas líneas, las que, hasta ese momento, habían operado en el cobro de sus fletes en forma independiente.

Dos eran los puntos básicos por resolver: «intensificación del tráfico mediante tarifas adecuadas» y «la repartición equitativa de los fletes entre ambas secciones del ferrocarril.»

En el año 1911 los Gobiernos de Chile y Argentina, vista la importancia del asunto, resolvieron designar una comisión que abordara el estudio—en los aspectos ya citados—para obtener el máximo de beneficios en la explotación de esa vía internacional.

El 18 de Marzo de 1911 se reunió, en Buenos Aires, la comisión de los dos países. La Comisión Chilena propuso, al iniciarse las conferencias, las siguientes bases de discusión:

1.° Establecimiento de una tarifa única para toda clase de carga, tomando como punto de referencia la tarifa de hacienda que en aquel entonces regía en el sentido Argentina-Chile.

2.° Aprovechar el retorno de los vagones vacíos de hacienda con una tarifa un 33% más baja que la anterior, aplicable a la carga que se movilizara en esa clase de carros.

La Comisión Argentina objetó el primer punto, lo que indujo a la Comisión Chilena a proponer una lista de 133 artículos de origen chileno que servirían de base para iniciar el inter cambio comercial de ambos países. Aceptada en parte esa insinuación por los delegados argentinos, estos propusieron a su vez una tarifa de intercambio para los dos trasandinos, clasificada en tres categorías y con valores de 60—70 y 80 chelines por cada mil kilos entre Los Andes y Mendoza, aplicable a 54 de los 133 artículos ya mencionados y a 23 artículos de procedencia argentina que se pidió agregar a los anteriores. La delegación chilena hizo agregar 20 artículos más, varios fueron suprimidos y se aplazó el estudio para otros 30 en vista del desequilibrio que las rebajas por adoptar producirían en las tarifas de varios ferrocarriles cuyo punto de término o de paso era la cuidad de Mendoza.

Respecto del segundo punto, o sea la rebaja de un 33% en la tarifa de las mercaderías que aprovecharan la devolución de los carros vacíos de hacienda, el trasandino argentino ofreció en su lugar una rebaja de 25%, en la tarifa de 60 chelines, para los transportes siguientes: carbón de piedra, cemento, azufre para viñas, sal gruesa y maderas en bruto movilizadas en cualquier equipo, pero con la condición de que se adaptaran a la naturaleza de transporte.

Como consecuencia de la discusión, quedó postergado el estudio de la manera de utilizar el retorno del equipo vacío de hacienda.

Se acordó que las tarifas aceptadas por las dos comisiones se pondrían en práctica desde el 1.° de Julio de 1911, y por un plazo mínimo de dos años por vía de ensayo.

Como condición indispensable para la vigencia de las tarifas reducidas, el trasandino argentino propuso que la distribución del producto de los fletes se hiciera en esta forma: 60% para el ferrocarril argentino y 40% para el chileno.

Los miembros chilenos insinuaron por su parte el 50% para cada empresa o en

último término el 55% y 45% respectivamente, aceptando como transacción el 57½% y 42½%.

En resumen, los delegados de Chile y Argentina terminaron sus reuniones con la propuesta de que los dos gobiernos designaran una Comisión Internacional Permanente que se dedicara al estudio y resolución de los problemas del Trasandino.

El resultado de las conferencias de 1911 puede concretarse así: La repartición de fletes entre las empresas quedó en discusión. Las tarifas de ensayo no se pusieron en práctica, y nunca fué nombrada la Comisión Internacional Permanente.

Como consecuencia, se continuó en el cobro de las tarifas que cada Empresa tenía establecidas hasta entonces para las expediciones de carga, con prescindencia absoluta una de otra en la percepción y monto de los fletes.

Al estallar la guerra mundial se creó la situación de transtorno inevitable en el comercio, lo que indujo a las Empresas del Trasandino a adoptar reducciones en sus tarifas en los recorridos totales de Andes-Buenos Aires y Andes-Mendoza o vice-versa. Para el caso primero en los sectores Andes-Mendoza, se efectuó una rebaja de 27% en el flete de 26 productos y de 35% en otros.

Las rebajas comenzaron a regir desde el 1.° de Diciembre de 1915, y fueron fijadas para una vigencia que duraría hasta el 28 de Febrero de 1916, fecha en que se prorrogaron nuevamente hasta el 31 de Marzo de 1917.

Como subsistía siempre la dificultad de la repartición de las tarifas, no obstante las gestiones directas hechas por ambas Empresas, se resolvió finalmente someter el asunto al arbitraje conjunto de los Gobiernos de Chile y Argentina.

Aceptada la solicitud, quedó designada la comisión internacional de arbitraje que se reunió por primera vez en Buenos Aires de 7 de Agosto de 1917.

La comisión concentró su labor exclusivamente a buscar la solución a un reparto equitativo de los fletes de carga en los recorridos Mendoza-Los Andes y vice-versa, pues ese era el punto para el cual se solicitó el arbitraje de los dos Gobiernos.

Estudiados por los árbitros los alegatos de los ingenieros de ambas empresas, se resolvió basar la fórmula del reparto de los fletes en relación a los trabajos efectuados por el tren rodante, en vista de las características de los dos ferrocarriles.

Analizados cuidadosamente los perfiles de ambas líneas, se estableció el trabajo a la tracción en el ascenso y en el descenso, tomando como tipo medio de peso un tren de 195 toneladas, descompuesto en 85 toneladas para la locomotora, 50 toneladas para el equipo y 60 toneladas para la carga. Para la resistencia del tren se adoptó 2,5 kg. por tonelada Para la resistencia de la locomotora en adherencia se admitió 5 kg. por tonelada. De donde se dedujo como resistencia media del tren en adherencia la de 3,6 kg. por tonelada. Se dedujo después la resistencia suplementaria de la locomotora al recorrer la sección cremallera y, considerando los demás factores, se dedujo como resistencia del tren en la sección cremallera la de 7,2 kg. por tonelada. Se determinó después la resistencia en las curvas, las longitudes de la vía en horizontal, en rampas, gradientes etc., elementos que dieron los datos necesarios para fijar los largos virtuales en el ascenso.

En resumen, para la fórmula general se obtuvieron estos factores:

Trasandino Chileno:

$$l_a = 49{,}2 \text{ km.}; \; l_c = 21{,}3 \text{ km.}$$

$$H = 2370 \text{ m}; \; \frac{D}{R} = 136$$

Trasandino Argentino:

$$l_a = 166{,}2 \text{ km. } l_c = 12{,}7 \text{ km.}$$

$$H = 2567 - 60 = 2507 \text{ m}; \frac{D}{R} = 238.$$

Se llamó (la) la longitud de las horizontales y rampas en adherencia; (lc) la longitud de los mismos trozos en cremallera; (H) a la altura total vencida y (R) el desarrollo y radio de curvas.

Determinando ahora el largo virtual de subida argentina y el largo virtual de subida chilena, se obtuvo para el primero 938 Km. y para el segundo 778 Km, fijándose en definitiva 940 y 780 km. respectivamente.

Para obtener las longitudes virtuales en el descenso la Comisión trató de obtener los consumos de carbón en la subida y en la bajada, lo que daría una idea del trabajo en cada uno de esos sentidos.

Los peritos de las respectivas Empresas proporcionaron los datos solicitados, y de ellos pudo desprenderse que en el trasandino chileno el consumo en el descenso es aproximadamente un décimo del efectuado en el ascenso. En el trasadino argentino el problema resultó un poco más complicado a causa de las contrapendientes y horizontales de la vía.

En resumen, como los datos proporcionados sólo daban un término medio de comparación y en vista de que los otros gastos de tracción se mantienen más o menos constantes por kilómetro de vía, la Comisión prefirió establecer—para las longitudes virtuales de bajada—las longitudes reales de cada línea, que son 70 Km. para la sección chilena y 180 km. para la sección argentina.

Obtenidas las longitudes virtuales proporcionales a los trabajos, resultó fácil establecer las cuotas de reparto para cada Empresa.

El ejemplo siguiente, que reune las condiciones medias del tráfico en las líneas del trasandino, condujo a la fórmula final. Si se supone que sale de Mendoza con dirección a Los Andes un tren con un peso muerto (q.) y una carga útil (qa.) y vuelve a su punto de partida con una carga (qc,) los gastos directos de tracción resultan proporcionales a los siguientes valores:

Sección Argentina: $\begin{matrix} \text{subida } 940\ (q + qa) \\ \text{bajada } 180\ (q + qc) \end{matrix} = 1120q + 940\,qa + 180\,qc.$

Sección Chilena: $\begin{matrix} \text{subida } 70\ (q + qa) \\ \text{bajada } 780\ (q + qc) \end{matrix} = 850\,q + 780\,qc + 70\,qa.$

En consecuencia, si (Q) es el peso muerto total de los trenes que han hecho una serie de viajes completos transportando (Qa) toneladas de carga de Mendoza a Los Andes y (Qc) toneladas de Los Andes a Mendoza, resulta que los trabajos de cada sección se verifican así:

$$\text{Cuota Argentina} = 112Q + 194\,Qa + 18\,Qc$$
$$\text{Cuota Chilena} = 85Q + 78\,Qc + 7\,Qa$$

La anterior fué la fórmula recomendada por la Comisión de Arbitraje como la más apropiada para el reparto de los fletes. Los valores que la forman representan: 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.

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

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

Todos los pesos están expresados en toneladas métricas, y la Comisión recomendó que para la aplicación de la fórmula las Empresas deberían establecer de común acuerdo las taras de las locomotoras de cremallera y de los carros, y hacer una clasificación única para la carga que no se afora por su peso efectivo. A fin de preveer las posibles desigualdades en el sentido del tráfico, el laudo de ambos Gobiernos que sancionó la fórmula antes nombrada, recomendó que los ajustes se hiciesen por períodos breves, no superiores a tres meses.

Antes de terminar la relación de estos antecedentes, conviene tener en cuenta que la Comisión Arbitral, al adoptar las cuotas de reparto de los fletes de carga entre las dos Empresas, partió de la base de la permanencia de la tracción a vapor y de que las características de las locomotoras y de los carros no se apartarían de las existentes en la fecha del dictamen.

Se hace la observación anterior en atención a la electrificación proyectada para los trasandinos, lo que hará variar sensiblemente las condiciones de tracción y los gastos directos de la misma, alterando así la base de la fórmula de reparto en vigencia.

La tarifa adoptada en el ferrocarril Trasandino para el transporte de carga es a base kilométrica (tarifa proporcional.)

El valor del flete por tonelada se calcula con las bases siguientes:

Categoría de carga	Precio por km. y por 1.000 kilos
1.ª	$ 0,75 m|l
2.ª	0,60 »
3.ª	0,45 »

La clasificación actual consta de 527 artículos, indicándose su categoría por sobornal o carro completo, según los casos.

Es interesante conocer la tabla de distancia kilométricas de aplicación en uso para el cobro de las tarifas, comparándola con la tabla de distancias reales y con la altura sobre el nivel del mar de las diversas estaciones, lo que dará una idea de las dificultades del trazado de este ferrocarril, las cuales influyen poderosamente en el costo del transporte, justificando hasta cierto punto el monto elevado de sus tarifas.

Estaciones del Trasandino Chileno	Altura en metros sobre el nivel del mar	Distancias reales totales Km.	Distancias de aplicación Km.
Los Andes	834	....	....
Vilcuya	1,028	15,7	16
Río Blanco	1,420	34,0	34
Juncal	2,250	51,0	82
Paradero Km. 55	2,352	55,0	88
Portillo	2,886	63,3	119
Caracoles	3,194	69,1	137
Frontera	3,205	70,5	138

En la práctica, y debido al tráfico restringido de esta línea, no se aplica la tarifa anterior; y, en cambio, se emplea la tarifa complementaria T. E. N. 85 en vigencia hasta el 30 de Junio próximo, y cuyas bases son:

Categoría de carga	Precio por cada 1.000 kilos entre los Andes y Mendoza
A	$ 246 m|l.
B.	184,50
C.	153,66
D.	123,00
E.	102,48

Como puede observarse, la tabla anterior es un flete combinado para el trasandino chileno y argentino, cuyo reparto se hace de acuerdo con la fórmula arbitral de que hemos hablado anteriormente. Su monto es mucho más bajo que la tarifa normal de base citada al comienzo, la cual, como ya dijimos, ha caído en desuso.

Para la carga despachada desde Los Andes a Buenos Aires (Retiro) o vice-versa, existe la tarifa complementaria T. E. N.º 84|1, vigente hasta el 30 de Junio próximo, y que está clasificada como sigue:

Categoría de carga	Precio por cada 1.000 kilos de Los Andes a Buenos Aires
A.	$ 504 m|l
B.	420 »
C.	315 »
D.	252 »
E.	168 »

Esta tarifa está en combinación con el trasandino chileno, el argentino y el ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, y—según convenio entre esta última empresa

y los trasandinos—la liquidación de los fletes se hace kilométricamente y de acuerdo con las distancias virtuales que se anotan en el cuadro que se expone a continuación.

FERROCARRIL.	Tráfico desde B. Aires a Los Andes. Desde ARGENTINA.	Tráfico desde Los Andes a Buenos Aires desde CHILE.
	Kilómetros	Kilómetros
Ferrocarril B. Aires al Pacífico	1,048	1,049
F. C. Trasandino Argentino	940	180
F. C. Trasandino Chileno	70	780
Proporción.		
Ferrocarril B. Aires al Pacífico	50,947%	52,215%
Ferrocarril Trasandino	49,053%	47,785%

La distribución de la tarifa entre los trasandinos se hace de acuerdo con la fórmula arbitral:

$$\frac{\text{Cuota Trasandino Argentino}}{\text{Cuota Trasandino Chileno}} = \frac{112Q + 94\,Qa + 18\,Qc}{85Q + 78\,Qc + 7\,Qa}$$

Ya se explicó en detalle los antecedentes que sirvieron de base para determinar la fórmula citada.

Para el transporte de ganado la tarifa adoptada es la siguiente:

CLASE DE GANADO.	Reja de 16 Toneladas. Capacidad. Número de cabezas. Término medio	VALOR DEL FLETE DE LA REJA Andes a Frontera	Frontera a Mendoza	Mendoza a Buenos Aires
		En moneda legal chilena		
Lanares	80	$ 680.35	$ 953.64	$ 267.06
Vacunos	18	680.35	953.35	267.06
Porcinos	60	680,35	953.64	267.06

Debe advertirse que las tarifas complementarias N.os 84|1 y 85 se aplican a una determinada serie de artículos, pero en ellos están comprendidos la totalidad de las mercaderías que se movilizan en uno y otro sentido cambio que en la práctica ha hecho desplazar la tarifa normal de carga.

Es interesante conocer hasta qué punto los fletes, los trasbordos y los derechos de aduana afectan al tráfico de mercaderías de uno a otro país.

En los cuadros que siguen se anotan una serie de artículos que se movilizan actualmente—o pueden movilizarse en el futuro—en Chile y Argentina y vice-versa, en el sector Valparaíso y Buenos Aires y Buenos Aires Valparaíso.

MÍNIMUM 10,000 KILOS.—CARRO COMPLETO.—EN MONEDA LEGAL DE CHILE

ARTÍCULOS	Valparaíso-Los Andes Por cada 1,000 kg.	Trasbordo Los Andes Por cada 1,000 kg.	Los Andes Frontera Por cada 1,000 kg.	Aduana Derechos Por cada 1,000 kg.	Frontera Mendoza Por cada 1,000 kg.	Trasbordo Mendoza Por cada 1,000 kg.	Mendoza Buenos Aires Por cada 1,000 kg.	TOTAL Fletes, trasbordos y derechos aduana
DE CHILE A ARGENTINA.								
1. Frejoles	$ 39.50	$ 2,70	$ 33.43	$ 400 00	$ 46.85	$ 5.24	$ 87.72	$ 615.44
2. Uvas frescas	23.40	2.70	33.43	libre	46.85	5.24	87.72	109.34
3. Nueces	51.30	2.70	33.43	800.00	46.85	5.24	87.72	1 027.24
4. Lentejas	39.50	2.70	33.43	320.00	46.85	5.24	87.72	535.44
5. Vinos embotellados	51.30	2.70	40.11	2 000.00	56.22	5.24	292.90	2 448.47
6. Vinos en barriles	39.50	2.70	40.11	960.00	56.22	5.24	105.27	1 209.04
7. Cemento	20.60	2.70	25.61	178.00	35.89	5.24	131.22	329.26
DE ARGENTINA A CHILE:								
1. Trigo	29.70	3.30	34.32	Libre	58.09	5.24	85.59	206.24
2. Mantequilla	51.30	3.30	34.32	2 700.00	48.09	5.24	85.59	2 927 84
3. Sebo	31.30	3.30	34.32	540.00	48.09	5.24	85.59	767.84
4. Semilla de algodón	29.70	3.30	35.64	Libre	49.95	5.24	85.59	209.42
5. Lanares (por cabeza)	2.12	0,58	8.50	13.50	11.92	0.85	3.34	40.81
6. Vacunos machos menores de tres años (P. Cabeza)	17.25	1.86	37.79	18.00	52.96	2.65	14.83	145.34
7. Vac. Hemb. men. 2 años	17.25	1.86	37.79	Libre	52.96	2.65	14.83	127.34
8. Vacunos machos mayores de tres años (Cabeza P)	17.25	1.86	37.79	126.00	52.96	2.65	14.83	253.34
9. Vac. Hemb. may. 3 años	17.25	1.86	27.79	99.00	52.96	2.65	14.83	226.34
10. Porcinos (P. Cabeza)	4.31	0.68	11.33	36.00	15.89	1.12	4.45	73.78

Del cuadro anterior puede deducirse los porcentajes correspondientes a los fle- a los trasbordos y a los derechos aduaneros y ver claramente cuáles son los items ıcipales que recargan el costo de trasporte de las mercaderías que en ese cuadro se meran.

PRIMER GRUPO DE MERCADERÍAS.—TRÁFICO DE CHILE A LA ARGENTINA

ESPECIFICACIONES	% con respecto al total de fletes, trasbordos y derechos de aduana.
Fletes de los FF. CC. del Estado	4,0%
Trasbordo en Los Andes (derechos)	0,4%
Fletes del Trasandino Chileno	4,0%
Derechos de la Aduana Argentina	70,0%
Fletes del Trasandino Argentino	5,0%
Trasbordo en Mendoza (Derechos)	0,6%
Fletes F. C. Buenos Aires al Pacífico	14,0%
Total fletes, trasbordo y derechos aduana	100,0%

SEGUNDO GRUPO DE MERCADERÍAS.—TRÁFICO DE ARGENTINA A CHILE

ESPECIFICACIONES	% con respecto al total de fletes, trasbordos y derechos de aduana.
Flete F. C. Buenos Aires al Pacífico	8,0%
Trasbordo en Mendoza (Derechos)	0,6%
Fletes del Trasandino Argentino	9,0%
Derechos de la Aduana Chilena	71,0%
Fletes del Trasandino Chileno	6,0%
Trasbordo en Los Andes (Derechos)	0,4%
Fletes de los FF. CC. del Estado	5,0%
Total fletes, trasbordos y derechos de aduana	100,0%

En resumen se observa que en el tráfico de Chile a Argentina y vice-versa, los echos de aduana absorben más del 70% del costo total del transporte.

Las tarifas de pasajeros y equipajes, lo mismo que las de carga, se calculan sola base kilométrica. (Tarifa proporcional).

En el cuadro que sigue se indican los valores actualmente en vigencia para los ajes y equipajes.

VALOR DE LOS PASAJES Y EQUIPAJES DE VALPARAÍSO A BUENOS AIRES. EN MONEDA LEGAL DE CHILE

ESPECIFICACIÓN	Valparaíso Los Andes T. Rápido	Andes a Frontera	Frontera a Mendoza	Mendoza a B. Aires	TOTAL
Primera Clase	$ 49.20	$ 160.65	$ 412.59	$ 291.21	$ 913.65
Segunda Clase	33.00	109.82	268.77	139.40	550.99
Cama	....	....	....	48.45	49.45
Pullman	....	60.97	95.63	....	156.60
Por cada 10 kg. equipajes	3.60	3.40	6.80	10,8	24.68

Los aumentos experimentados por esas tarifas se indican a continuación:

ESPECIFICACIÓN	Año 1917	Año 1922	Año 1926
Trasandino Argentino:			
Pasajes de Primera Clase.....	37,7%	22,7%	60,0%
Pasajes de Segunda Clase	25,2%	15,0%	72,0%
Trasandino Chileno:			
Pasajes de Primera Clase.....	0,0%	8,9%	0,0%
Pasajes de Segunda Clase	0,0%	9,3%	0,0%

El último cuadro confirma que, a pesar de encontrarse el Trasandino Argentino en condiciones económicas más favorables que el Trasandino Chileno, ha obtenido sinembargo del Gobierno Argentino mayores facilidades de tarifas.

3.° Situación Financiera

10. ENTRADAS DE OPERACIÓN.—Las entradas del Trasandino se obtienen del tráfico de Pasajeros, Carga y Equipaje, dominando las primeras.

En el cuadro que sigue se anotan los valores respectivos:

ENTRADAS DE OPERACIÓN DEL TRASANDINO EN ORO DE 18 D.

AÑOS	Pasajeros	Carga	Equipaje	Varios	TOTAL
1916	393,719	279,250	89,096	44,239	806,304
1917	495,801	774,437	143,138	61,567	1.474,943
1918	700,326	1.244,337	234,793	241,907	2.421,363
1919	549,250	882,028	118,990	68,166	1.618,443
1920	924,501	707,309	203,057	88,661	1.923,528
1921	629,092	350,020	128,551	53,971	1.161,634
1922	587,396	362,828	118,438	54,230	1.122,892
1923	663,326	782,701	79,789	54,029	1.580,246
1924	784,052	423,610	23,713	99,754	1.331,129
1925	782,157	377,402	18,373	138,425	1.316,357
1926	737,175	536,086	25,297	110,228	1.408,786

Puede observarse una relación bastante estrecha entre el monto de las entradas y los valores del tráfico anotados en los párrafos, 5, 6 y 7 del Título 2.°, correspondiendo así a las entradas las observaciones ya formuladas en relación con el tráfico.

11. GASTOS DE LA OPERACIÓN.—A continuación se detallan los gastos de la Operación referidas a los últimos diez años.

GASTOS DE OPERACIÓN DEL TRASANDINO CHILENO ORO 18 D.

AÑOS	Dirección General	Vía y Obras	Tracción y Conserv. del Equipo	Movimiento de Trenes	Tráfico y Estaciones	Total de Gastos de operación
1916.	146,004	190,362	322,815	48,060	38,198	745,439
1917.	391,000	274,994	522,176	87,740	48,273	1.304,191
1918.	358,017	428,591	941,473	96,324	93,324	1.918,260
1919.	249,787	601,606	652,419	122,944	85,884	1.712,640
1920.	327,115	750,692	681,570	162,161	101,766	2.023,304
1921.	238,385	387,688	454,363	162,966	62,247	1.305,831
1922.	249,362	357,508	430,357	117,975	55,029	1.210,432
1923.	228,182	332,920	357,428	87,445	65,161	1.271,139
1924.	258,663	403,908	430,394	110,122	71,694	1.275,371
1925.	247,173	324,931	407,729	97,862	84,901	1.162,596
1926.	285,314	520,762	557,566	90,422	101,729	1.555,870

Puede observarse, como era de esperarlo, una influencia dominante de los gastos de conservación de la vía. Relacionando ahora los items principales se obtiene,para el año de 1926, los siguientes porcentajes de distribución de gastos:

Dirección General	18,4%
Conservación Vía y Obras	33,6%
Tracción y Conservación del Equipo	33,8%
Movimiento de Trenes	5,7%
Tráfico y Estaciones	6,5%
TOTAL	100,0%

Examinando ligeramente estos porcentajes, llama desde luego la atención la subida cuota de los gastos de la Dirección General, hecho que se discutirá más adelante en los capítulos 4.° y 5.° referidos a la Capitalización y a la Administración.

En otro sentido, debe observarse también que los gastos relativamente estáticos (Dirección General, Conservación de Vías y Obras y Tráfico y Estaciones) representan un 58,5% del total, de lo cual se deduce que el Trasandino se encuentra en excelentes condiciones para aprovechar una buena cuota de utilidades de explotación en el caso de un incremento eventual del tráfico. En efecto, un incremento del tráfico hará subir únicamente un 40% de los gastos y el 100% de las entradas. Naturalmente, estas relaciones son sólo aproximadas y dependientes de la magnitud misma de ese incremento.

12. PRODUCTO NETO DE LA EXPLOTACIÓN (OPERACIÓN).—La ausencia de un sistema uniformes de Cuentas que defina claramente los conceptos de Operación y Explotación (1) en la Contabilidad de los ferrocarriles nacionales nos hará, en este caso, prescindir del producto neto de la Explotación y considerar directamente el Producto Neto de la Operación. La diferencia entre uno y otro concepto reside en la omisión, en las Cuentas de Operación, de todas las Entradas y Gastos originados por razones diversas de la producción de transportes. Respecto del Ferrocarril Trasandino, por razón de la escasa importancia de las entradas y gastos separadas de la producción del transporte, los conceptos de Operación y Explotación son prácticamente similares.

Formulada esta advertencia, en el cuadro que sigue se copian las entradas y gastos de Operación y el Producto Neto respectivo.

---

(1) Ver estudio sobre «Valuación y Sistemas Uniformes de Cuentas» presentado a la Inspección Superior de Ferrocarriles por Raúl Simón. Imprenta Cervantes, 1927.

PRODUCTO NETO DE LA EXPLOTACIÓN DEL TRASANDINO CHILENO ORO 18 D

Años	Entradas de Explotación	Gastos de Explotación	Producto neto de la explotación	
			Ganancias	Pérdidas
1916.....	806,304	745,439	60,865	.....
1917.....	1.474,943	1.304,191	170,152	....
1918.....	2.421,363	1.918,260	503,103	....
1919.....	1.618,443	1.712,640	....	94,197
1920.....	1.923,528	2.033,304	....	99,776
1921.....	1.161,634	1.305,831	....	144,197
1922.....	1.122,892	1.210,432	....	87,540
1923.....	1.580,246	1.271,139	309,107	....
1924.....	1.331,129	1.275,371	55,758	....
1925.....	1.316,859	1.162,598	153,761	....
1926.....	1.408,788	1.555,873	....	147,085

Puede observarse que el ferrocarril se encuentra en condiciones de costear su explotación. Pero, como se verá más adelante, los posibles excedentes de entradas (con un máximun de 503,103 $ oro de 18 d) se encuentran muy distantes de costear el servicio de los capitales invertidos.

13. SERVICIO DE LA DEUDA CONSOLIDADA.—Las obligaciones a que debe satisfacer el ferrocarril por servicio de la Deuda Consolidada, y la capacidad del Producto Neto para servirlas, se detallan en el cuadro que sigue (1):

FERROCARRIL TRASANDINO DE CHILE —VALORES EN ORO DE 18 D.

Años	Disponibilidades Producto Neto Positivo	Obligaciones Bonos del 7½%	Garantía Fiscal	Producto Neto negativo	Insuficiencia Total
	C. 1.	C. 2.	C. 3.	C. 4.	C. 5.
1923...	309,107	545,000	990,000	....	1.225,893
1924...	55,758	545,000	990,000	....	1.479,242
1925...	153,761	545,000	990,000	....	1.381,239
1926...	...	....	....	147,085	1.682,085

La columna C. 1. representa la diferencia entre las entradas y los gastos del ferrocarril.

(1) Se ha anotado los valores a partir de 1923, fecha que inicia el régimen actual de Capitalización.

La columna C. 2. representa el interés del 7½% de los debentures que, por un valor nominal de 542,000 £ (7.266,667 $ oro 18 d) emitiera la Compañía con hipoteca del ferrocarril.

La columna C. 3. representa la garantía fiscal de 8% de interés y 1% de amortización sobre 825,000 £ emitidas por el Estado para reemplazar una emisión anterior de 1.485,000 £ con garantía de 5% sobre «debentures» que poseían derecho hipotecario sobre el ferrocarril.

La columna C. 4. representa el déficit de operación.

La columna C. 5. representa el saldo de las obligaciones del ferrocarril que no alcanza a ser cubierto con la utilidad de explotación, o bien, la suma del déficit de explotación y las obligaciones de la deuda consolidada.

Puede así observarse que la última columna representa el déficit verdadero del ferrocarril, déficit que, en general, supera al valor total de las entradas. Esto equivale a decir que el Trasandino Chileno no será una línea realmente comercial hasta el momento en que triplique por lo menos el tráfico actual (1).

14. Dividendos.—La obligación de pagar dividendos es subsidiaria de las utilidades libres que se obtengan después de servidas las obligaciones de la deuda. Por tal razón no hemos considerado el pago de los dividendos como sumando del déficit efectivo del ferrocarril.

Respecto de la tasa normal de dividendo hemos fijado ya en el párrafo 8.° la del 7%, por cuanto, con este dividendo, el Estado, que posee el 70% de las acciones, recuperaría en dividendos la misma suma que hoy paga por el servicio de (8+1%) sobre 325,000 £.

El valor nominal de las acciones del ferrocarril suma 1.500,000 £ descompuesto en:

1.050,000 £	(70%)..	Gobierno de Chile
450,000 £	(30%)..	Público.
1.500,000 £	(100,0%)	Total.

Aplicado ahora el dividendo que iguale, en la participación del Estado, al servicio de (8—1%), igual a 74,250 £ sobre una emisión de 825,000 £, se tendría los dividendos siguientes, reducidos a oro de 18 d.

Acciones del Gobierno	990,000 $ oro de 18 d.
Acciones del Público	220,000 $ oro de 18 d.

Ahora bien, como los dividendos del Estado irían reemplazando al servicio de los bonos, no podrían agregarse ambas cargas al ferrocarril. Por tal razón sólo debe considerarse, como cargo suplementario a las utilidades posibles del ferrocarril, el dividendo parcial de 420,000 $ oro que representa el derecho de las acciones en poder del público.

---

(1) Debe observarse que, al crecer el tráfico, crece también una parte de los gastos, al menos el 40% como se ha demostrado en el párrafo 11.

4.° Capitalización

15. Situación anterior a la Ley Núm. 3803 de 13 de Septiembre de 1921.— En el momento de dictarse la Ley Núm. 3803, que modificó substancialmente la forma de capitalización, la situación era la siguiente:

1) Capital autorizado y totalmente pagado:

Acciones preferidas	(6%)	(1.399,760 £)..	18.666,667 oro 18 d.
Acciones ordinarias		(100,000 £)..	1.333,333 oro 18 d.
Total Acciones		(1.499,760 £)..	20.000,000 oro 18 d.

2) Emisión de obligaciones:

Debentures hipotecarios	(5%)	(1.485,000 £)..	19.000,000 oro 18 d.

El producto de estas emisiones fué invertido en la construcción de la línea. Los debentures de 5% fueron emitidos con garantía hipotecaria del ferrocarril y poseían garantía del Gobierno por un plazo de 20 años. Esta garantía vencería por parcialidades desiguales en 1926, 1928 y 1930.

El plazo de 20 años empezaría a vencer, en consecuencia, el año 1926. En esa fecha se habría terminado parte de la garantía del Estado y el Ferrocarril se hubiese visto obligado a servir sus bonos con sus propias entradas. Las utilidades del ferrocarril en dicho año fueron nulas y hubo en déficit de 147,085 pesos oro de 18 d.

Por otra parte, si se compara el valor total de la garantía que iba en camino de desaparecimiento con el valor del Producto Neto, se tienen los valores siguientes referidos a los últimos años:

Años	Utilidades $ oro de 18 d.	Pérdidas $ oro de 18 d.	Servicio de los debentures.
1923	309 107	....	990 000
1924	55 758	....	990 000
1925	153 761	....	990 000
1926	....	147 085	990 000

Como el servicio de los «debentures» de 5% sobre 19 800 000 $ oro de 18 d. (1 485 000 £) exigía un gasto de 990 000 pesos oro de 18 d, se deduce fácilmente que, a la extinción de la garantía, el ferrocarril no hubiese podido servir sus bonos y habría caído forzosamente en quiebra.

La intervención del Estado, después de la quiebra, hubiese provocado un convenio con los tenedores de los bonos del cual habría sido posible obtener la propiedad del 100% de las acciones y, seguramente, una reducción en el valor de la garantía.

En lugar de esperar esta situación, el Gobierno celebró con la Compañía el nuevo convenio de que se habla en el título siguiente.

16. La situación actual.—Con una anticipación prudencial respecto del vecimiento del plazo de garantía sobre los «debentures», es decir, respecto de la fecha de la bancarrota absoluta del ferrocárril, la Compañía inició nuevas gestiones de

arreglo. Reproducimos a continuación el texto de la ley vigente hasta la fecha del nuevo convenio.

Ley núm. 1588 de 18 de Febrero de 1903.—Por cuanto el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente proyecto de ley:

ARTÍCULO 1.° Se autoriza al Presidente de la República para contratar por medio de propuestas públicas, la construcción de un ferrocarril de un metro de trocha, que partirá de la ciudad de Los Andes y se extenderá hasta la cumbre de la cordillera para unirse con el ferrocarril de la misma trocha que se dirija desde Mendoza hasta ese punto.

ART. 2.° El Estado garantiza por el término de veinte años un interés de cinco por ciento anual sobre una cantidad que no exceda de un millón quinientas mil libras esterlinas (£ 1 500 000). Para los efectos del pago de la garantía, la obra se dividirá en tres secciones, cuyo valor será estimado como sigue:

Sección Primera.—De los Andes al Juncal, estimada en el veinte por ciento del valor de la obra.

Sección Segunda.—Del Juncal al Potrerillo, apreciada en el treinta y cinco por ciento del mismo valor total.

Sección Tercera.—Del Potrerillo al punto de empalme con el ferrocarril argentino, valorizada en el cuarenta y cinco por ciento restante.

La garantía empezará a regir una vez que se tramite y esté provista de su correspondiente material rodante cada una de estas secciones.

ART. 3.° El Presidente de la República determinará el plazo para pedir las licitaciones, el plazo en que deban construirse las diferentes secciones y el tiempo y forma para el pago de la garantía; adoptará las medidas necesarias para cumplir el objeto de la presente ley; intervendrá en la formación de las tarifas, planos, calidad y clase del equipo, y, en general, fijará todas las demás condiciones que garanticen la permanencia y la seguridad del tráfico en toda época.

Si se interrumpiera el tráfico por más de cuarenta días, el empresario pagará una multa de ciento cincuenta libras esterlinas (150 £) por cada día que la interrupción exceda de ese plazo.

Los planos comprenderán las obras de defensa contra las nieves y rodados necesarias para asegurar el tráfico durante todo el invierno.

Las propuestas serán acompañadas de una boleta de depósito de doscientos mil pesos ($ 200 000) a la orden del Gobierno de Chile, como garantía de seriedad.

El proponente cuya propuesta fuera aceptada, hará un depósito de cuatrocientos mil pesos ($ 400 000) en letras de la Caja Hipotecaria o en bonos de la deuda pública de Chile cotizados al precio corriente de plaza verificado en dicha institución, como única garantía del cumplimiento del contrato de concesión, y tendrá derecho a percibir los intereses que ganen las referidas letras o bonos.

Este depósito será devuelto al contratista en la siguiente forma: un cincuenta por ciento al terminarse la primera sección, de Los Andes al Juncal; un veinticinco por ciento al terminarse la segunda sección, del Juncal al Potrerillo; y el veinticinco por ciento restante, una vez terminada la tercera y última sección.

ART. 4.° Se declaran de utilidad pública los terrenos que sean necesarios para el establecimiento de la línea, estaciones, oficinas, depósitos de maestranzas y demás adherentes de una línea férrea, debiendo verificarse la expropiación en conformidad a la ley.

Los efectos de esta declaración durarán por el término de la construcción de la línea.

Se declara, asimismo, de utilidad pública la sección ya construída del Ferrocarril Trasandino de Los Andes al Salto del Soldado, en el caso que no se produjere acuerdo sobre la transferencia entre el propietario de ella y el nuevo concesionario.

Llegado el caso de la expropiación, el comprador deberá pagar no sólo el valor de la sección construída sino también el de los materiales y maquinarias existentes, estudios y trabajos hechos y terrenos adquiridos para continuar el ferrocarril.

El concesionario podrá exigir la expropiación a que se refieren los dos incisos anteriores dentro del plazo de un año, contado desde la fecha en que se acepte a la propuesta.

Se concede a los empresarios que obtengan la construcción de la obra el uso de los terrenos de propiedad fiscal que se necesitan para el ferrocarril, sus estaciones y oficinas y el de los caminos públicos, con tal que con este uso no se embarace el tráfico.

Se les concede asimismo, el derecho de emplear gratuitamente como fuerza motriz, con el exclusivo objeto de dar movimiento a sus instalaciones y maquinarias y sin perjuicio de derechos anteriormente adquiridos, las aguas nacionales de uso público que existen en la sección de Juncal a la Cumbre.

ART. 5.° Se declara libres de derechos de importación y de todo derecho fiscal, las máquinas, carros, herramientas y demás materiales necesarios para la construcción del camino, sus estaciones, oficinas y el equipo necesario para que la línea sea entregada al servicio.

La cantidad para la cual se concede la liberación de derechos será fijada por el Presidente de la República después de aprobados los presupuestos de la obra, y ante el deberá justificarse el empleo de esos materiales en la línea, sus anexos y dependencias.

ART. 6.° La Empresa, además de las obligaciones que le imponen los artículos, 53, 54 y 55 de la ley de 6 de Agosto de 1862, tendrá la de conducir por la mitad del precio del pasaje a los empleados de cualquier clase que viajen en comisión del servicio público, y por la mitad del precio de tarifa, toda carga que se le entregue por cuenta del fisco.

Si la línea obtuviese de las líneas de ferrocarriles argentinos o del las que se liguen con estos, algunos favores relativos al transporte de correspondencia, carga o pasajeros, esos favores se harán extensivos a los mismos objetos y personas que se transporten por el Ferrocarril Trasandino.

ART. 7.° Las cuestiones o diferencias que puedan suscitarse entre el Gobierno y la Empresa acerca de la manera de cumplir las obligaciones que el contrato respectivamente les impone, serán sometidas al fallo de árbitros arbitradores, nombrados de una y otra parte con facultad estos de nombrar un tercero que, formando un tribunal, las resuelva sin ulterior recurso.

Si los árbitros no se pusiesen de acuerdo en la designación del tercero, este será nombrado por el Presidente de la Corte Suprema de Justicia.

ART. 8.° El concesionario y las personas o sociedades que representen sus derechos, aún cuando sean extranjeros o no residan en Chile, se consideran domiciliados en la República y quedarán sujetos a las leyes del país como si fueran chilenos para todo cuanto se relacione con el cumplimiento del contrato que haya de celebrarse a virtud de esta ley, entendiéndose que el concesionario o quienes adquieran sus derechos no podrán ocurrir al amparo diplomático en cualquiera dificultad que se produjere por la misma causa.

ART. 9.° Una vez terminado el ferrocarril, el concesionario estará obligado a venderlo al Estado, en caso que éste lo exija, dentro del plazo de cinco años, por un precio que no debe exceder del capital, cuyos intereses se garanticen, en un 10%.

En todo caso el concesionario estará obligado a respetar las convenciones que celebre el Gobierno de Chile con el de la República Argentina relativas a la explotación y al tráfico de la línea.

ART. 10. Las autorizaciones que confiere esta ley al Presidente de la República, durarán por el término de dos años.

Y por cuanto, oído el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por cuanto, promúlguese y llévese a efecto como ley de la República.

Santiago, 14 de Febrero de 1903.—GERMAN RIESCO.—*Elías Fernández Albano.*

Gestionado un nuevo convenio, se llegó a la Ley Núm. 3803 de fecha 13 de Septiembre de 1921, la que dispone lo que sigue:

Ley Núm. 3803.—Por cuanto el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente proyecto de ley:

ART. 1.° Se aprueban las estipulaciones contenidas en el decreto número 183, de fecha 9 de Mayo de 1921 del Ministerio de Ferrocarriles, reducido a escritura pública con fecha 9 de Mayo de 1921 ante el Notario de Hacienda don Pedro N. Cruz, en los términos siguientes:

1.° El Presidente de la República hará una emisión de bonos del Estado por la suma de ochocientos veinticinco mil libras esterlinas (£ 825 000) que ganarán el 8% de interés anual y tendrán una amortización de uno por ciento anual. Estos bonos se canjearán por los que forman las actuales emisiones hechas por la Compañía con hipoteca del ferrocarril, que asciende en total a un millón cuatrocientos ochenta y cinco mil libras esterlinas (£ 1 485 000) y a los cuales garantiza el Estado un interés del cinco por ciento anual por el término de veinte años. Para que pueda hacerse el canje, la Compañía deberá obtener la aceptación de los tenedores de las actuales bonos, que quedarán cancelados en su totalidad.

El Estado podrá hacer amortizaciones extraordinarias después de diez años de emitidos los bonos.

2.° La Compañía hará las tramitaciones necesarias para que las acciones preferidas que formen parte de su capital actual, se conviertan en acciones comunes, y los dueños de esas acciones preferidas renunciarán al pago de los dividendos insolutos.

3.° La Compañía hará transferencia al Estado de un número de sus acciones equivalente al setenta por ciento del capital social. Se obliga la Compañía a que, en caso alguno, puede afectar al Estado de Chile el pago de ninguna contribución extranjera, sea por el valor, sea por las utilidades o por cualquier otro concepto relacionado con esas acciones. El Presidente de la República, por su parte, cooperará para que produzcan resultado las medidas que la Compañía adopte con este objeto.

4.° El Presidente de la República tendrá derecho a elegir los miembros del Directorio de la Compañía que por los Estatutos le corresponda según el monto de sus acciones, y podrá designar como directores a personas que no sean accionistas.

5.° La Compañía se obliga a unificar previamente, mediante el respectivo convenio, la administración de su ferrocarril con la administración del ferrocarril Trasandino Argentino para efectuar su tráfico en común como si se tratara de una sola línea. La unificación se hará de acuerdo con el Presidente de la República, quien podrá

convenir con el Gobierno Argentino la reglamentación de lo concerniente al intercambio del tráfico y a la intervención que ambos Gobiernos tendrán en la fijación de las tarifas.

6.° La Compañía podrá emitir bonos por el valor nominal necesario para que produzcan en efectivo hasta la suma de quinientas mil libras esterlinas (£ 500 000) que se invertirán en los objetos siguientes: *a*) Cancelar la deuda bancaria que tuviere la Compañía cuando este convenio quede definitivamente aprobado; *b*) Ejecutar obras de defensa en la línea que aseguren la permanencia del tráfico en toda época del año; *c*) Electrificar la línea; d) realizar adquisiciones de material rodante y equipo y hacer las demás inversiones necesarias para la explotación, de acuerdo con el plan y presupuesto que apruebe el Presidente de la República. Estos bonos deberán ser garantizados con primera hipoteca del ferrocarril, y el servicio de su amortización y de sus intereses se hará con las entradas de la Compañía en la forma que más adelante se determina; pero obligándose subsidiariamente el Estado a completar el interés que devenguen en cuanto las entradas de la Compañía no alcancen a cubrirlo. La fecha y condiciones de la emisión se determinarán de acuerdo entre el Presidente de la República y la Compañía.

7.° La Compañía llevará su contabilidad en Chile en idioma castellano y en la forma que determine el Presidente de la República, quien podrá hacerla inspeccionar en la forma que lo juzgue conveniente.

8.° Las entradas netas, entiéndese por tales la diferencia entre las entradas brutas y los gastos de administración, de explotación y de renovación de obras, materiales y equipo, se destinarán a los fines que se indican en seguida y en el orden en que estos se enumerarán: *a*) Al servicio de la amortización de los bonos a que se refiere la articulación sexta; *b*) A la formación de los fondos de reserva que se acuerden con el Presidente de la República; *d*) A reembolsar al Estado las sumas que llegare a cubrir por intereses de los bonos antes referidos; *e*) El exceso sobre las anteriores aplicaciones hasta completar un ocho por ciento sobre el capital social de un millón quinientas mil libras esterlinas (£ 1 500 000) a repartirlo como beneficio de los accionistas; *f*) Si las utilidades excedieren del ocho por ciento sobre el capital indicado, el excedente se destinará en primer término a completar la restitución al Estado de lo que haya dado por intereses de los bonos que se indican en el artículo 6.°, y en segundo lugar a reembolsar al Estado las sumas que la Compañía resulte adeudándole con motivo de la ejecución de la ley número 1588, de 14 de Febrero de 1903, y del contrato celebrado en conformidad a ella.

9.° Los materiales y artículos de construcción y explotación para el uso de la sección chilena del ferrocarril, serán libres de derechos de aduana, y podrá acordarse por el Presidente de la República que el material rodante y los elementos de explotación de la Sección Argentina puedan a título de reciprocidad traficar y utilizarse libremente en la sección chilena.

ART. 2.° Quedan derogadas las disposiciones de la ley número 1588 de 14 de Febrero de 1903 que sean contrarias al convenio en el contrato que menciona el artículo anterior.

Y por cuanto, oído el Consejo de Estado, he tenido a bien aprovecharlo y sancionarlo; por tanto promúlguese y llévese a efecto como ley de la República.

Santiago, a 13 de Septiembre de 1921.—ARTURO ALESSANDRI.—*Artemio Gutiérrez.*

La gestión de este convenio fué llevada con bastante inteligencia por parte de la Compañía. Una operación, destinada en el fondo a evitar la quiebra de la Compañía, fué justificada con un programa de fusión administrativa con el Trasandino Argentino y de electrificación, obras de defensa y adquisición de equipo en la sección chilena.

Sinembargo, por poco que se analice la situación anterior y posterior a la ley de 1921, se deducirán los hechos fundamentales siguientes:

1.° *El Gobierno de Chile prolonga por un largo período de años el pago anual de 990 000 $ oro (antes 5% sobre 1 485 000 £ y ahora (8-1%) sobre 825 000 £). Esta garantía, que habría vencido por parcialidades en 1926, 1928 y 1930 se renueva a cambio de un 70% de un total de acciones sin valor.*

2.° *El Gobierno de Chile concede garantía del 7½% sobre 543 000 £ en debentures (7 266 667 $ oro de 18 d) emitidos con hipoteca del ferrocarril, garantía que suma 545 000 $ oro* (1).

La ley establece que el Producto Neto de la Operación se destinará, en primer término, al rescate y servicio de interés de estos últimos bonos. Desgraciadamente, como se ha demostrado en los párrafos anteriores, el valor del producto neto ha sido insignificante y, en lo que se refiere al año último, dicho valor ha resultado negativo y el Gobierno, en consecuencia, ha debido servir el total de la garantía.

En resumen, sin la Ley de 1921, el Gobierno no tendría hoy un desembolso menor que habría desaparecido totalmente en 1930 en relación con el Trasandino. Con la Ley de 1921, el Gobierno ha debido desembolsar en el año último las dos garantías de 990 000 $ oro y 545 000 $ oro.

No quiere esto decir que, al no dictarse la Ley de 1921, el Gobierno de Chile se hubiese dispensado de efectuar nuevos desembolsos. Difícil sería suponer lo que habría acontecido en caso de quiebra del ferrocarril. Posiblemente el Estado hubiese adquirido el ferrocarril dando alguna compensación a los tenedores de los bonos ya que éstos, por su derecho de hipoteca, pasaban a hacerse los dueños de la Empresa (2). Posiblemente, también, los tenedores, de los bonos hubiesen formado una nueva compañía.

En el primer caso, el Gobierno se habría visto forzado, por la fuerza de la opinión pública, a invertir nuevos capitales para mejorar la vía y el servicio. Sería du-

---

(1) La Ley menciona 500 000 £, pero advierte que se emitirá el valor nominal necesario para producir esa suma. De los Balances de la Compañía se deduce que dicho valor nominal fué de 536,580 Libras esterlinas. Según los datos de las estadísticas de la Inspección Superior de Ferrocarriles la suma sobre la cual se aplica la garantía sería de 542 000 £. La diferencia, por lo demás, no tiene importancia respecto de las conclusiones generales que se trata de obtener con este estudio.

(2) En fecha 21 de Febrero de 1920, el Ministro de Ferrocarriles señor Oscar Dávila, en un memorandum relativo a la gestión del convenio iniciado por el Trasandino, formulaba, entre otras, las siguientes observaciones:

18) «En Enero de 1915 el Trasandino Chileno ofreció vender su ferrocarril por £ 1 732 870 en bonos del 4|2% de interés y 1% de amortización.

Ahora piden £ 1 985 000 y ofrecen el 75 o 66% de sus acciones.

«Hay que advertir que una comisión nombrada por el Gobierno en 1915 desechó la idea de comprar el ferrocarril».

19) «Si hemos de dar ahora £ 1 985 000 ¿no convendría estudiar nuevamente si no sería mejor comprar el ferrocarril para el Estado?».

20) «Conviene desviar la negociación propuesta de canjes de bonos del Trasandino por bonos de la deuda externa del Gobierno de Chile, a una simple compra de los bonos del Trasandino a un precio dado, porque en lugar de pagar esos bonos a la par como en la solución propuesta los podremos pagar al precio de plaza casi en 50%. (Datos del Archivo de la I. Superior de Ferrocarriles).

doso el creer que, en este caso, y también por la fuerza de la opinión pública, el Gobierno hubiese sido capaz de alzar las tarifas para costear los mayores gastos del servicio de esas inversiones. En cuanto a la posibilidad de organización de una nueva Compañía, habría sido difícil para esta obtener recursos para inversiones posteriores de mejoramiento, y entra así en lo posible que hubiese acudido también al Gobierno en demanda de garantía para una nueva emisión. Lo que sí se puede asegurar es que en cualquiera de los dos casos, los gastos del Estado por concepto de garantía habrían sido inferiores a los actuales.

Resumiendo, ahora—para no salirnos del tema de este título—los valores de capitalización del Trasandino de acuerdo con la Ley de 1921 se encuentra:

1) Acciones del Gobierno de Chile.
70% sobre 1 500 000 £ (1 050 000 £) = 14 000 000 $ oro de 18 d.

2) Acciones del Público
30% sobre 1 500 000 £ (450 000 £) = 6 000 000 $ oro de 18 d.

Total en acciones... (1 500 000 £) = 20 000 000 $ oro de 18 d.

3) Debentures hipotecarios 543 000 £ = 7 266 667 $ oro de 18 d.

4) Bonos del Estado..... 825 000 £ = 11 000 000 $ oro de 18 d.

(Los bonos del Estado no figuran en los balances de la Compañía por cuanto fueron emitidos por el Gobierno a cambio del 70% de las acciones. Ellos constituyen sinembargo, una verdadera carga originada por el ferrocarril y se mantendrán en dicha situación hasta el momento en que las acciones del Estado produzcan un dividendo de 7%).

Las acciones no reparten dividendos. El producto neto de la explotación es, por otra parte, negativo. Las obligaciones de los Nos. 3) y 4) pesan actualmente sobre el Estado exigiendo un pago anual de 990 000 $ oro y $ 540 000 oro, respectivamente. En total, 1 530 000 $ oro. Debe observarse, sin embargo, que la última garantía de interés es decreciente, por cuanto la amortización queda a cargo de la Compañía.

17. La participación del Estado.—La participación del Estado en el Ferrocarril Trasandino es la que se deriva del art. 4.° de la Ley de 1921, cuyo texto ha sido reproducido en el párrafo anterior.

Según dicho artículo el Estado se haría representar en el Directorio del Ferrocarril en proporción al número de sus acciones y en la forma que lo determinen los estatutos. Estudiaremos más adelante la forma en que el Gobierno de Chile ha hecho uso de ese derecho.

Resumiendo los antecedentes que se acaba de exponer en los últimos capítulos puede decirse que el Estado, en relación con el Trasandino, no ha hecho otra cosa que mantener, con los recursos de su presupuesto, la vida de una compañía que, abandonada a sí misma habría desaparecido hace ya un buen número de años. Con esta succión al Presupuesto Nacional no se han beneficiado ni el comercio ni la producción sino que, simplemente, los tenedores de los bonos y los agentes financieros de la Compañía.

18. CAPITALIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN.—El artículo 4.° de la Ley N.° 3803 de 13 de Septiembre de 1921 establece que:

«El Presidente de la República tendrá derecho a elegir los miembros del Directorio de la Compañía que por los estatutos le corresponde según el monto de sus acciones, y podrá designar como directores aún a personas que no sean accionistas».

Esto que, expresado en la Ley, aparece como una concesión de la Compañía, no es más que el derecho normal de los accionistas. En la práctica comercial, por otra parte, la mayoría sobre las acciones equivale a la propiedad de una Compañía y a la dirección absoluta de los negocios respectivos.

Sinembargo, como se verá más adelante, una absoluta indiferencia del Gobierno de Chile respecto de sus relaciones con el ferrocarril Trasandino lo ha llevado a prescindir, en el hecho, de toda intervención en la dirección del ferrocarril. La Compañía, perteneciendo de hecho al Gobierno de Chile, ni siquiera por deferencia ha considerado personal chileno para la administración superior del ferrocarril. Por otra parte, la Presidencia de una Compañía corresponde siempre a la entidad que posee mayor número de acciones. No ha sido así, sin embargo, en este caso. En el «report» de la Compañía a sus accionistas, en el cual se da cuenta de los resultados de la administración en el período 1.° de Julio de 1925 a 30 de Junio de 1926, aparece el siguiente Directorio:

CHILIAN TRASANDINE RAILWAY COMPANY, LIMITED. LONDON

Chairman (Presidente).
Vivian Hugh Smith, Esq.
W. S. Eyre, Esq.
Representando a los accionistas privados.

Luis Waddington,
Vicente Echeverría,
Manuel Salinas,
representando al Gobierno de Chile.

El Gobierno de Chile designa tres directores de cinco. Sin embargo, ni ha elegido el Presidente ni tampoco ha tomado la dirección de los negocios del ferrocarril. Demás estará decir, por otra parte, que los miembros chilenos del Directorio en Londres tienen sólo una actuación pasiva, por no decir decorativa, y no podría tampoco ser de otra manera ya que, habiéndose escogido la ciudad de Londres como sede del Directorio, el Gobierno sólo ha podido designar como miembros de ese Directorio a sus representantes diplomáticos y consulares.

5.° Administración del Trasandino Chileno

19. ADMINISTRACIÓN LOCAL.—La dirección financiera y la sede de la Compañía del Trasandino residen en Londres. Pero la Compañía mantiene un Consejo Local en Santiago cuya función consiste en representarla ante las autoridades del país.

El Consejo Local de Santiago está formado por los señores:

Miguel Letelier	Presidente	(12 000 $ m. l. al año).
Cornelio Saavedra.....	Vocal	(8 000 $ m. l. al año).
J. E. Subercaseaux.....	Vocal	(8 000 $ m. l. al año).

No nos ha sido posible confirmar la labor efectiva de este Consejo ni su intervención en la administración de la línea.

El resto del personal de la administración local superior se descompone como sigue, con los sueldos que se indican:

Abogados:	
Francisco Bulnes	12,000 $ m. l. al año
Alfredo Rosende	12,000 $ m. l. al año
Agencia en Santiago:	
Ladislao Larraín, Agente y Secretario del Consejo Local.	35 000 $ m. l. al año

Los Jefes Superiores de los Servicios Técnicos son designados por la Administración Unida y sus sueldos son pagados en un 42,7% por el Trasandino Chileno, con excepción del Administrador General, Señor O. Loewenthal, cuyo sueldo se distribuye por mitad entre las dos Empresas. Algunos servicios comunes a las dos Empresas, como Administración, Contabilidad, Coches-Comedores, Agencia en Valparaíso, y otros, son mantenidos totalmente por cuenta de la Administración Unida.

20. ADMINISTRACIÓN UNIDA.—Fué establecida según convenio entre los directorios en Londres de las Empresas «Chilian Transandine Railway, Company Ltd.». y la Compañía del Trasandino Argentino.

Dicho convenio fué ratificado por los Gobiernos de Chile y Argentina. A continuación se copia el decreto de aceptación por parte del Gobierno de Chile:

Santiago, 17 de Febrero de 1922.

S. E. decretó hoy lo siguiente:

Núm. 148.—Vistos estos antecedentes y lo dispuesto en el art. 5.° del art. 1.° de la Ley 3803 de Septiembre de 1921.

Apruébase el convenio celebrado en Buenos Aires el 24 de Enero de 1922 entre la Compañía del Ferrocarril Trasandino chileno y la Compañía del Ferrocarril Trasandino Argentino, sobre administración unificada de ambas empresas y cuya parte dispositiva es del tenor siguiente:

Primero: La Administración de los expresados ferrocarriles que realizan en conjunto el tráfico entre Los Andes, en la República de Chile y Mendoza, en la República Argentina, se hará en adelante por un Comité Unido formado por igual número de delegados del Directorio de cada una de las Empresas a fin de que la explotación de ambas líneas pueda realizarse como si se tratase de una sola vía perteneciente a un solo propietario. El número total de los delegados al Comité Unido será fijado por común acuerdo del Directorio de ambas empresas.

Segundo.—La remuneración de los delegados al Comité Unido será de cargo de la Administración común y se fijará por común acuerdo por el Directorio de ambas Empresas.

Tercero.—Las facultades del Comité Unido quedan limitadas a la administración de las líneas unificadas en conformidad con el art. 1.° y para este efecto serán tan amplias como las que en la actualidad corresponden a los Directorios mismos sin otras restricciones que las que se consignan en el presente Convenio. Toda dificultad que llegare a producirse entre las dos Empresas con relación a la administración unificada será resuelta sin ulterior recurso por un árbitro que designarán de común acuerdo los Directorios de ambas Empresas. En caso de no llegarse a acuerdo para esta designación, cada uno de los Directorios designará un árbitro y estos, en caso necesario, procederán al nombramiento de un tercero en discordia y en caso de no ponerse de acuerdo, harán la designación del tercero por sorteo entre las personas que en igual número proponga cada árbitro.

Cuarto.—Para la ejecución de sus acuerdos y dirección inmediata de la explotación el Comité Unido procederá a la designación de un Gerente General de las líneas unificadas.

Quinto.—La sede del Comité Unido será la que este acuerde y podrá ser trasladada también por acuerdo del mismo Comité.

Sexto.—La explotación de las líneas unificadas se hará usando en común el material rodante y las locomotoras de ambas Empresas.

Séptimo.—Las tarifas se fijarán por el Comité Unido con sujeción a las leyes que sobre el particular rijan en ambos países y a los acuerdos celebrados y a los que llegaren a celebrarse.

Octavo.—La distribución de las entradas y de los gastos de la Administración Común entre ambas Empresas se hará por el Comité Unido sobre las mismas bases que rigen en la actualidad, a saber: cada Empresa tendrá derecho exclusivo a aquellas entradas que ahora le son también exclusivas y las entradas en común se distribuirán en conformidad con las actuales fórmulas. Serán de cargo a cada Empresa los gastos que correspondan a su propia sección, en la proporción que fije el Comite Unido. Las inversiones por cuenta de capital serán de cargo de la Empresa propietaria y consultados por el Comité Unido al Directorio respectivo, sin cuya aprobación no pueden llevarse a cabo. Las normas que preceden sobre repartición de entradas y de gastos podrán modificarse por acuerdos posteriores entre las Empresas.

Noveno.—La Administración Unificada llevará la contabilidad de sus operaciones en forma de hacer constar la distribución de entradas y de gastos a que se refiere el Art. 8.°. Al efecto practicará mensualmente la liquidación de cuentas entre ella y una y otra Empresa y la comunicará a ambas con los datos necesarios para la formación de la contabilidad que cada una de ellas llevará separadamente. Las personas que las dos Empresas puedan nombrar separadamente o en conjunto para la fiscalización de la contabilidad de cada una de ellas tendrán el derecho de inspeccionar en cualquier momento los libros de contabilidad de la Administración Unificada y sus correspondientes comprobantes. A fin de cada ejercicio anual las utilidades que arrojan los balances de cada una de las Empresas serán entregadas a éstas y en caso de producirse pérdidas para una u otra o para ambas cada una responderá sólo de las que fueran de su cargo.

Décimo.—Cada Empresa conservará su independencia jurídica para todos los efectos no comprendidos en el presente convenio como son las relaciones con sus accionistas, con los tenedores de sus obligaciones y con el respectivo Gobierno. Cada

Empresa llevará a cabo también separadamente dentro de su respectiva sección las nuevas adquisiciones que se ha obligado a realizar en los contratos aprobados por las leyes citadas en el encabezamiento de este convenio.

Undécimo.—La Compañía del Ferrocarril Transandino Argentino que tiene su línea dada en explotación a una tercera Empresa con la autorización del Gobierno de la República Argentina y de conformidad a un contrato actualmente vigente, se obliga tan pronto como el Gobierno de la República Argentina dé por terminada la autorización referida a realizar las tramitaciones necesarias para obtener la entrega de ella a la brevedad posible, a fin de que la Administración Unificada pueda empezar a desarrollarse de acuerdo con las estipulaciones del presente convenio el día 1.° de Julio de mil novecientos veintitrés a más tardar.

Duodécimo.—Cada una de las dos Empresas practicará el inventario de los bienes de su propiedad que debe entregar a la Administración Unificada. La Administración Unificada comenzará desde la fecha del acta correspondiente de la recepción en conformidad con los inventarios referidos.

Décimotercio.—La duración del presente convenio es limitada. No puede en consecuencia ser desahuciada ni modificada sino por acuerdo de ambas Empresas y con la aprobación de ambos Gobiernos.

Décimocuarto.—El presente convenio queda sujeto a la aceptación de las Compañías reunidas en su organismo correspondiente y a la aprobación de los Gobiernos de la República Argentina y de Chile. Tómese razón, comuníquese y publíquese.—ALESSANDRI.—*Ernesto Barros J.*

Según el artículo 1.° de este convenio las dos empresas serán administradas como una sola línea por medio de un Comité Unido formado por miembros del Directorio de cada una de las dos Compañías. Según el art. 4.° del mismo convenio el Comité Unido designará al Gerente General de las dos líneas.

Para apreciar ahora la situación de ambas Empresas en relación con la administración Unida reproducimos en seguida los valores fundamentales de la capitalización, explotación y características de ambas líneas según se anota en los balances respectivos (1).

Sin considerar, por ahora, los resultados financieros más favorables que muestra el Trasandino Argentino, y la menor capitalización del mismo respecto del Trasandino Chileno, nos referimos únicamente a la formación del Comité Unido.

Por lo pronto, debe observarse que el Presidente del Trasandino Chileno es, al mismo tiempo, uno de los directores del Transandino Argentino. Esto comprueba que una buena porción de las acciones del Trasandino Argentino pertenece al mismo grupo financiero que tan inteligentemente ha dirigido al Trasandino Chileno en sus relaciones con nuestro Gobierno.

El Comité Unido, por otra parte, de acuerdo con el artículo 1.° del Convenio ya citado, ha sido formado con el número de delegados que fijen «por común acuerdo» los Directorios de ambas Empresas. El art. 5.° del mismo convenio establece que la sede del Comité Unido «será la que éste acuerde».

---

(1) Estos balances se refieren al período 1.° de Julio de 1925 a 30 de Junio de 1926. Los resultados de explotación difieren, en consecuencia, de los valores referidos al año calendario anotados en los títulos anteriores.

Explotación unida de los Trasandinos Chileno y Argentino

CARACTERÍSTICAS DE LAS EMPRESAS

Nombre de la Compañía	Chilian Trasandine Ry. C.° Ltd.	Compañía Ferrocarril Trasandino Argentino Limitada
Presidente	Vivian Hugh Smith	Andrew Wilson Tait, C. B. E.
Directores	Luis Waddington (p. Gob. de Chile) Vicente Echeverría (p. Gob. de Chile) Manuel Salinas (p. Gob. de Chile) W. S. Eyre, Esq.	José Evaristo Uriburu (p. Gob. Argentin.) Vivian Hugh Smith Richard Popkiss Follett Holt
Capital Acciones	1 050 000 £ (Gobierno de Chile) 450 000 £ (Público) 1 500 000 £ (Total)	500 000 £ (acciones preferidas) 350 000 £ (acciones ordinarias) 850 000 £ (Total) (1)
Obligaciones emitidas, directas e indirectas.		
(G. A., Gobierno Argentino)	825 000 £ (8+1) G. Ch	315 000 £ (Debentures 4%) F. C.
(G. Ch., Gobierno de Chile)	543 000 £ (7,5) F. C.	465 000 £ (Debentures 4%) F. C.
(F. C., Ferrocarril)	.....	500 000 £ (Debentures 5%) G. A.
	1 368 000 £ (Total)	1 280 000 £ (Total)
Servicio de las obligaciones	114 950 £	56 200 £
Entradas del Ferrocarril (1.° Julio 1925 30 Junio 1926)	110 155 £	200 100 £
Gastos del Ferrocarril	107 621 £	180 500 £
Producto neto (1.° Julio 925-30 Junio 926)	2 534 £	19 600 £
Longitud del ferrocarril	70 573.42 m.	178 938.17 m.

(1) El Gobierno Argentino posee el 22% de las acciones, lo cual justifica la designación por el Gobierno Argentino de un miembro del Directorio del trasandino argentino.

En conformidad con estas disposiciones, el Comité Unido quedó formado así:

3 miembros del Directorio del Trasandino Chileno.
3 miembros del Directorio del Trasandino Argentino.

6 miembros en total.

Como sede del Comité se escogió la ciudad de Londres.

Estas dos soluciones vinieron a eliminar por completo la intervención del Gobierno de Chile, dueño del Trasandino, en la administración del mismo.

Por lo pronto, el número de 5 miembros en el Directorio del Trasandino Chileno en Londres dejó al Gobierno en la relación de 3 a 2 (1).

En seguida, la designación de 3 delegados al Comité Unido, dos chilenos y un inglés, dejó al Gobierno de Chile en la relación de 2 a 4.

Además, estando la sede del Directorio en Londres, el Gobierno de Chile sólo ha podido contar con representantes de carácter diplomático (Embajador, Secretario, Cónsul, Tesorero Fiscal) que no han podido compensar el predominio realmente decisivo de los miembros ingleses del Directorio del Trasandino Chileno y del Comité Unido.

Naturalmente, si la sede del Directorio del Trasandino Chileno hubiese sido la de Santiago de Chile, por ejemplo, el Gobierno de Chile pudo haber llevado al Directorio tres expertos ferroviarios chilenos que lo representasen positivamente. Estos hubiesen elegido un Presidente Chileno de la Compañía, enviado 3 chilenos al Comité Unido y, junto con el representante del Gobierno Argentino, haber forzado el traslado a Sud América del Comité Unido.

La situación actual, en cambio, ha producido en el hecho la pérdida de toda intervención del Gobierno de Chile en la Administración de un ferrocarril en que posee el 70% de las acciones y costea el servicio de todas las obligaciones emitidas por la Compañía.

No pretendemos desconocer las ventajas de orden técnico de la administración unificada. Son ellas tan evidentes que pensamos que, en cualquiera circunstancia, esta unificación habría podido realizarse. Lo que deseamos hacer presente es la tolerancia, realmente inconcebible, del Gobierno de Chile para con una Compañía que sólo ha vivido de las subvenciones que, en forma de garantía, le concedía el Presupuesto Nacional.

Creemos de interés dar a conocer las incidencias producidas en relación con las primeras designaciones al Directorio en Londres y al Comité Unido. Para el efecto, reproducimos a continuación las comunicaciones cambiadas entre el Gobierno de Chile y su Ministro en Londres.

Julio 13—1922.—Alfredo Balmaceda, Sub-Secretario de Ferrocarriles, al señor Agustín Edwards, Ministro de Chile en Londres.

«Constituído Directorio y convenido que sea número en proporción igual en

(1) Según informaciones que no hemos confirmado parece ser que los estatutos de la Compañía consultaban originalmente sólo tres Directores. En tal caso la proporción del Gobierno de Chile en el Directorio habría sido de 2 a 1 en lugar de 3 a 2 como quedó establecido por una oportuna reforma de los estatutos.

que ambas Empresas concurrirán a organizar Comité Unido, procederá designar delegados de nuestro Directorio.

Gobierno desea esta designación refleje en su totalidad la mayoría de 70% que tiene en el Directorio y confía señor White cooperará con su voto indicaciones US. proponga a este efecto, lo que a US. digo confidencialmente.—*Alfredo Balmaceda.*»

Julio 14—1922.—Agustín Edwards, Ministro de Chile en Londres al señor Miguel Letelier, Ministro de Ferrocarriles.

«En respuesta al telegrama de US. sobre Comité Unido Trasandino me apresuro comunicarle que idea dominante es constituir dicho Comité con totalidad personal ambos Directorios ya que son solamente diez Directores. Este Comité designaría un sub-comité compuesto exclusivamente de Técnicos que se encargarían de resolver sobre todos los asuntos urgentes de secundaria importancia. Ruego a US. telegrafiarme si este arreglo satisface Gobierno.—EDWARDS.»

Julio—1922.—Miguel Letelier, Ministro de Ferrocarriles, al señor Agustín Edwards, Ministro de Chile en Londres.

«Ideas dominante allá sobre constitución comité unido a que se refiere su cable de 14 del presente no llena aspiraciones Gobierno que desearía fórmula de tres representantes por cada Directorio. FC. Trasandino Chileno designaría dos delegados chilenos y White en la inteligencia White será Gerente línea unificada. Concurrente a esta fórmula es nuestra creencia que el Gobierno Argentino obtenga un delegado propio al Comité unido Designación Sub-Comité de técnicos en Londres no ha sido consultado en las bases y convendría evitarlo. Entrego estas ideas al ilustrado criterio de US.—LETELIER.»

Julio 18—1922.—Agustín Edwards, Ministro de Chile en Londres al señor Miguel Letelier, Ministro de Ferrocarriles.—Santiago, Chile.

«Directorios Trasandinos aceptan constituir comité unido con tres representantes cada Directorio. Representaría Trasandino Chileno dos directores designados por Gobierno uno de los cules sería White y un tercero designado por los otros accionistas. Representarían Trasandino Argentino un Director designado por el Gobierno Argentino y dos por demás accionistas. Siendo White a la vez que representante Gobierno Chile en Directorio-Gerente línea unificada, su designación evita que Comité Unido aparezca con dos representantes exclusivos Gobierno Chile cuando Gobierno Argentino sólo cuenta con uno. Directorio Trasandino no insisten idea sub-comité que no envolvía designación técnicos especiales ajenos a Directorio sino constitución de una comisión ejecutiva de tres de los directores en ejercicio que por su competencia técnica estuviesen en aptitud de resolver rápida y constantemente asuntos urgentes y de importancia técnica y administrativa. Ruego a US. decirme si forma constitución Comité Unido merece aprobación Gobierno y si apesar explicaciones Gobierno prefiere que no se constituya sub-comité.—EDWARDS.»

Julio—1922.—Alfredo Balmaceda, Sub-Secretario de Ferrocarriles, al señor Agustín Edwards, Ministro de Chile en Londres.

«Gobierno toma nota con agrado aceptación su fórmula constituir Comité Unificado con tres delegados ambas Empresas y distribución que hace de estos cargos, de acuerdo con dicha fórmula, Trasandino Argentino. Es opinión Gobierno que US. y señor Waddington sean nuestros delegados ante Comité. No es incongruente que Gobierno Chile tenga dos representantes Comité y Gobierno Argentino uno a razón porcentaje de 70 y 22% que cada uno de estos Gobiernos tiene en las respectivas Empresas. Designación un representante Gobierno Argentino corrobora tesis anterior. Fórmula que he dejado indicada a US. y que reitero, infórmala propósito reflejar exactamente en Constitución Comité participación que accionistas corresponde en proporción su capital, sin que a la vez haya supremacía de los intereses de una Empresa sobre los de la otra ni de los intereses generales del Gobierno, afecto al ferrocarril, sobre los intereses del capital privado inglés. Unos y otros quedarán representados en proporción igual y las divergencias entregadas, conforme convenio unificación, a resolución arbitral.»

«Certifico que el cable que antecede, que mereció la aceptación del señor Ministro a excepción de la articulación tercera no se trasmitió a objeto de negociar previamente con el señor Ministro de Argentina, la radicación del Comité Unido en Santiago, idea que formulada por el señor Letelier, obtuvo la más franca aprobación del señor Ministro de Argentina. En espera de la respuesta del Gobierno de este país impartió al Sr. Edwards instrucciones para suspender en el entretanto la tramitación. En este estado se recibirán los cables del Sr. Edwards de fecha 24 y 25. (Fdo) *Alfredo Balmaceda.*»

Julio—1922.—Agustín Edwards, Ministro de Chile en Londres, al señor Miguel Letelier, Ministro de Ferrocarriles.

«Para evitar posible confusión ideas sobre constitución diversos directorios Trasandino creo conveniente explicar a US. que se proyecta crear: Primero Un Directorio del Trasandino Chileno en Londres compuesto de cinco Directores de los cuales tres, Waddington, White e infrascrito, representarían a Gobierno y dos, Vivian Smith y William Eyre, representarían demás accionistas. Este Directorio conforme estatutos puede trasladar su asiento a Chile en cualquier momento pero mientras funcione en Londres, se designará un Directorio local en Chile. Segundo, Un Comité Unido de ambos trasandinos con asiento en Londres compuesto en la forma que indica mi telegrama del 21 del corriente. Tercero, Un Directorio Local en Chile compuesto de tres Directorios de los cuales dos serían designados por Gobierno y uno por demás accionistas. Estos últimos desean conservar en dicho Directorio Local como representante suyo a Cornelio Saavedra y verían con especial agrado que los otros directores fuesen US. y Marcos Orrego Puelma. Cuarto, si Directorio Trasandino Chileno traslada su asiento a Chile lo natural es que cesemos en nuestras funciones los que representamos al Gobierno aquí y pasen a ocupar puestos las personas que representan al Gobierno en Directorio Local en Chile pasaría en ese caso a ser Directorio Local aquí.—EDWARDS.»

Julio 22—1922.—Letelier a Edwards.

«Sírvase US. suspender tramitaciones constitución Comité Unido internaciona van instrucciones.—LETELIER.»

Julio 25—1922.—Edwards a Letelier.

«De los dos últimos telegramas recibidos de US. se desprende que US. queda en plena libertad para darle a esa gestión giro que estime conveniente vengo en presentar a US. mi renuncia del cargo de representante del Gobierno en el Directorio Trasandino Chileno para lo cual me designó US en días pasados.—EDWARDS.»

Julio 26—1922.—Letelier a Edwards.

«Muy sorprendido por su cable fecha 25 en que US. renuncia el cargo de representante del Gobierno en el Directorio del Trasandino Chileno. El infrascrito y S. E. pedimos a US. tenga a bien retirarla pues US. tiene el aplauso y la confianza del Gobierno. Los cables a que US. hace referencia no desautorizan en nada su actuación. Instrucción suspender negociaciones debióse a esperar consulta Gobierno Argentino acerca traslado a Chile Comité Unido. Contesto telegrama 24 del presente. Gobierno aprueba la creación Directorio Trasandino en Londres en forma indicada por US. Vería con agrado que Delegados al Comité Unido por parte Directorio Trasandino Chileno fueran Waddington y US. Incongruencia anotada en su cable del 18 respecto que Chile tenga dos representantes y Argentina uno en Comité Unido explícase por tener 70% y el 22% de las acciones cada Gobierno en sus respectivas Empresas. Marcos Orrego y el infrascrito agradecemos a Directores del Trasandino Chileno en Londres la Designación de miembros Comité Unido con que, se nos distingue.—LETELIER.»

Julio 27—1922.—Edwards a Letelier.

«Agradezco vivamente a su Excelencia y a US. su manifestación de confianza que me mueve a retirar renuncia presentada. Procederé en la constitución Directorio Londres Comité Unido y Directorio Local conforme instrucciones de US.—EDWARDS.»

Finalmente un último cable del señor Edwards fijaba la composición de los Directorios en la siguiente forma.

Trasandino Chileno

Directorio en Londres

Vivian H. Smith.....	Por los accionistas Ingleses
Wiliam S. Eyre.....	Por los accionistas Ingleses
Luis Waddington.....	Por el Gobierno de Chile
J. H. Hale White.....	Por el Gobierno de Chile
Agustín Edwards.....	Por el Gobierno de Chile.

Delegados al Comité Unido

por parte del Trasandino Argentino

Vivian Smith	Por los accionistas Ingleses
Agustín Edwards	Por el Gobierno de Chile
Luis Waddington.....	Por el Gobierno de Chile.

Delegados al Comité Unido

por parte del Trasandino Argentino

Follet Holt	Por los accionistas Ingleses
R. Popkins	Por los acionistas Ingleses.
por designar:	representante del Gobierno Argentino

(Cable de fecha 22 de Sep. 1922).

Las comunicaciones reproducidas permiten seguir todas las incidencias derivadas de la primera elección del Comité Unido. Puede confirmarse junto a una débil resistencia del Gobierno de Chile ante el temor de perder el control a que le daba derecho la propiedad del ferrocarril, una visible intervención de nuestro Ministro en Londres en favor de los antiguos directores del ferrocarril. No queremos con ello formular un cargo a nuestro representante en Londres. Porque de no adoptar la norma de una anexión definitiva del ferrocarril, y una franca explotación fiscal agregando la línea a la Red Sur del Estado, seguramente era preferible entregar la administración a los representantes de los antiguos accionistas. Por otra parte, la falta de directores experimentados en asuntos de explotación de ferrocarriles que pudiesen representar a nuestro Gobierno en el Directorio de la Compañía en Londres, restaba toda su importancia al que el Gobierno hiciese o no el uso completo de su facultad de mayor accionista de la Compañía.

21. El directorio en londres.—En el párrafo 18 «Capitalización y Administración» se ha dado a conocer la composición del Directorio en Londres.

En el hecho, existiendo un Comité Unido a cargo de la explotación de ambos Ferrocarriles, no aparece necesario, desde el punto de vista administrativo, un Directorio en Londres. Sinembargo, debe recordarse que, tanto el Trasandino Chileno como el Argentino, son ambos sociedades anónimas formadas en Londres y con residencia en Londres, y, mientras esas compañías no sean trasladadas, un Directorio de cada una de ellas, deberá, en conformidad a las leyes y estatutos, residir en Londres.

Nada impediría al Gobierno de Chile, sinembargo, el citar a una junta general de accionistas, provocar una reforma de los estatutos y transformar o trasladar la Compañía, considerando, ciertamente, los derechos de los accionistas de minoría. Pero esta resolución provocaría el cambio o la disolución del Comité Unido, cuestión que debería gestionarse simultáneamente con el Directorio en Londres del Trasandino Argentino.

22. Intervención del estado chileno.—La intervención del Estado en la administración del Trasandino Chileno ha sido prácticamente nula. Ello obedece, en parte, a la disolución de su derecho de mayor accionista al través del Directorio en Londres (mayoría de 3 en 5) y del Comité Unido (Minoría de 2 en 6) y, en parte también a la actitud pasiva que el carácter diplomático o consular de sus representantes en los directorios los obligaba a guardar ante los directores ingleses, más expertos estos últimos en finanzas y explotación de ferrocarriles y menos sujetos a los frecuentes reemplazos de los funcionarios diplomáticos y consulares.

Ha sido así como la administración del Trasandino Chileno, ejercida al través del Comité Unido, ha mantenido en una línea nacional todas las características de un ferrocarril colonial inglés.

Para confirmarlo se copian a continuación los cargos principales del ferrocarril, los salarios respectivos y la nacionalidad de los funcionarios que los desempeñan.

A) Directorios

	Por T, Ch.	Por T. A.	Total
1) Comité Unido			
Honorarios y gastos	$ 12 542 00	$ 12 542 00	$ 25 084 00
2) Directorio en Londres			
Smith, V. H.	$ 12 000 00	....	....
Waddington, L, W.	8 000 00	....	....
Echeverría, V.	8 000 00	....	....
Salinas, M.	8 000 00	....	....
Eyre W. S.	8 000 00	....	....
Oficina y otros gastos	38 696 00	....	....
Total	$ 90 696 00	$ 166 000 00	$ 256 696 00
3) Directorio Local.			
Letelier M.	12 000 00	....	....
Saavedra C.	8 000 00	....	....
Subercaseaux	8 000 00	....	....
Total	$ 28 000 00	$ 82 500 00	$ 110 500 00
Total. Directorios	$ 131 238 00	$ 261 042 00	$ 392 280 00

(El Trasandino Chileno, con una entrada anual de 4 millones 200 mil pesos, paga a sus consejeros en Londres 12 mil y 8 mil pesos e iguales honorarios a sus consejeros en Chile. Los Ferrocarriles del Estado de Chile, con 250 millones de entradas al año, pagaban a sus consejeros a razón de 150 pesos sesión o sea, un máximo de $ 7,000 al año).

B) Administración unida

	Por T. Ch.	Por T. A.	Total
Loewental Mayor O. ..... Gerente General Administración Unida	$ 50 000	$ 50 000	$ 100 000
Woodbridge L. A. Ayudante del Gerente General	$ 26 600	$ 23 400	$ 62 000
Turpie, T. Secretario General.....	$ 23 000	$ 31 000	$ 54 000
Morris, A. T. Secretario de la Administración.....	$ 10 000	$ 13 975	$ 24 000
Witting, Ed. Secretario Privado G. G.	$ 8 200	$ 11 000	$ 19 200
Righton A. E. Contador General.....	$ 23 000	$ 31 000	$ 54 000
Lewis, F. Sub-Contador Gral.	$ 15 400	$ 20 600	$ 36 000
Jaskon, J. W. Inspector Tráfico.....	$ 12 300	$ 16 700	$ 29 000
Steenbuch, Hans. Jefe Almacenes.....	$ 15 400	$ 20 600	$ 36 000
Watkins, W. G. Jefe Vía y Obras.....	$ 23 500	$ 30 500	$ 54 000
Jeffries, W. C. Ing. Mecánico	$ 20 200	$ 27 800	$ 48 000
Total.....	$ 227 725	$ 296 575	$ 824 300

C) Administración Local

	Por T. Ch.	Por T. A.	Total
Larraín, L.			
Agente en Stgo. y Secretario del C. Local..	$ 33 500	....	$ 33 500
Lemus, C.			
Secretario	$ 10 000	....	$ 10 000
Olavarría, M.			
Cajero Local	$ 21 600	....	$ 21 600
Morey, E.			
Jefe Mov. Local	$ 21 600	....	$ 21 600
Butler, S.			
Jefe vía Local	$ 20 000	....	$ 20 000
Cabrera, F.			
Jefe Talleres Local	$ 24 000	....	$ 24 000
Total.....	$ 130 700	....	$ 130 700

D) Servicios transitorios o en formación

	Por T. Ch.	Por T. A.	Total
Chas. E. Wilson.			
Jefe de la Electrificación	$ 50 000	....	$ 50 000
Fiswic», P.			
Agente en Valparaíso	$ 14 400	$ 19 600	$ 34 000
Fishwick, F.			
Auxiliar	$ 3 080	$ 4 120	$ 7 200
Total.....	$ 67 480	$ 23 720	$ 91 200

Puede observarse, desde luego, una ausencia prácticamente completa de personal chileno en los cargos superiores de la administración.

No tenemos nada que observar al valor de los sueldos ni tampoco a la competencia del personal que los percibe. Si los comparamos con los sueldos del personal

de los Ferrocarriles del Estado ello se debe únicamente a que necesitamos estos antecedentes para las conclusiones que agregaremos al final.

Por lo pronto, debe considerarse que una movilización de 40 000 toneladas y 20 000 pasajeros es mucho menos de que lo atiende cualquier ramal secundario de la Red Sur de los Ferrocarriles del Estado de Chile. Sinembargo, para hacer menos desfavorable la comparación, asimilaremos el conjunto de ambos Trasandinos a una Zona en la Red Sur. (Debe observarse que la movilización no aumenta al sumar los dos Trasandinos) Para una Zona de la Red Sur que no mueve menos de 500 000 toneladas y 3 millones de pasajeros, contando solo el tráfico originado en la Zona, se tiene el siguiente personal superior:

a) Según organización establecida en 1914:

Administrador	$ 20 000
Jefe Sección Trasporte	15 000
Jefe Sección Vía y Obras	15 000
Jefe Sección Trac. y Maestranza	15 000
Jefe Sección Contabilidad	15 000
Jefe Sección Materiales	15 000
Total personal Superior de Zona	$ 95 000

b) Según organización establecida en 1925 (Considerando alza acumulada de sueldos de 100% respecto de 1914).

Administrador	$ 40 000
Jefe Sección Trasporte	30 000
Jefe Sección Vía y Obras	30 000
Jefe Sección Trac. y Maestranzas	30 000
Total personal Superior de Zona	$ 130 000

c) Según organización establecida en 1927 (Decreto Dirección General) (Rebaja de sueldos de 15% respecto de 1926).

Jefe Sección Trasporte	$ 25 500
Jefe Sección Vía y Obras	25 500
Jefe Sección Trac. y Maestranzas	25 500
Total personal Superior de Zona	$ 76 500

Los dos Trasandinos, en cambio, que son mucho menos que una Zona, invierten en sus administración superior:

	T. Ch.	T. A.	Total
(1) Comité Unido	$ 12 542	$ 12 542	$ 25 084
(2) Directorio en Londres ..	90 696	116 000	256 696
(3) Directorio Local	28 000	82 500	110 500
(A) Total Directorios	$ 131 238	$ 261 042	$ 392 280
(B) Administración Unida .	227 725	296 575	524 300
(C) Administración Local ..	130 700	195 109	325 809
(D) Otros serv. y gastos...	67 480	23 720	91 200
Total Adm. Superior	$ 557 143	$ 776 446	$ 1.333 589

En resumen, puede deducirse de lo anterior que el Trasandino Chileno gasta en administración superior $ 557,143, o sea, más de siete veces lo que invierte, en la misma categoría de administración, cualquiera de las Zonas de la Red Sur de la Empresa de los FF. CC. del Estado, advirtiendo que una Zona atiende, sólo en su tráfico propio, más de diez veces el tráfico de ambos trasandinos. Si la comparación se efectuase con el gasto de administración de ambos trasandinos, el costo de las dos administraciones resultaría superior en más de quince veces al gasto administrativo de una Zona en Chile.

Pero esta situación, es oportuno advertirlo, se deriva de la circunstancia especial de tratarse de pequeños ferrocarriles organizados en la forma de sociedad anónima extranjera, explotados independientemente, colocados entre dos grandes empresas (los FF. CC. del Estado en Chile y el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico en la República Argentina), y obligados, por diversas razones, a un contacto permanente con los Gobiernos de Chile y Argentina.

6.ª Intercambio Comercial

23. El canal de panamá.—Las estadísticas del tráfico comprueban un intercambio prácticamente nulo entre Chile y la Argentina. Las mismas estadísticas confirman además que Chile envía más carga a la Argentina que la proveniente de Argentina a Chile, siendo la última principalmente de ganado vacuno.

En el hecho, no se vé otra razón inmediata de intercambio que el abastecimiento industrial de las provincias andinas argentinas por medio de las manufacturas chilenas y norteamericanas, enviadas estas últimas al través del Canal de Panamá.

No hay estadísticas que permitan juzgar la capacidad de absorción de las provincias andinas argentinas en lo que se refiere a manufacturas norteamericanas. Pero es posible juzgar, por el desarrollo del tráfico en el Canal, de la creciente importancia adquirida por esta nueva ruta comercial.

En efecto, las toneladas de carga trasportada al través del Canal marcan la progresión siguiente:

Tráfico por el Canal de Panamá

Años	N.º de Buques	Toneladas de carga
1915	1 075	4 888 454
1916	758	3 094 114
1917	1 803	7 058 563
1918	2 069	7 532 031
1919	2 024	6 916 621
1920	2 428	9 374 499
1921	2 892	11 599 214
1922	2 736	10 884 910
1923	3 967	19 567 875
1924	5 230	26 994 710
1925	4 673	23 958 836
1926	5 697	26 037 448

Las cifras expuestas muestran un crecimiento vertiginoso en la intensidad del tráfico en la nueva ruta comercial, crecimiento que, necesariamente, deberá favorecer al Ferrocarril Trasandino.

Del tráfico de carga que ha atravesado el Canal en 1926, un total de 8 037 097 toneladas corresponden al sentido del Atlántico al Pacífico, total que se descompone como sigue.

Artículos manufacturados	1 957 131 toneladas
Petróleos	721 817 »
Metales	261 211 »
Cemento	283 328 »
Coke y carbón	315 512 »
Automóviles	171 952 »
Varios	....
Total (1926)	8 037 097 toneladas

El «Commerce Year Book» publicado por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos, indica el siguiente tráfico por el Canal con destino a la costa occidental de Sud América:

Años	1) Desde el Este de los EE. UU. Tons.	Desde el Oeste de los EE. UU. Tons.	Total Tons.
1922	814 000	1 318 000	2 132 000
1923	1 063 000	3 308 000	4 371 000
1924	1 290 000	4 008 000	5 298 000
1925	1 338 000	4 714 000	6 052 000

Es natural que, con el continuo incremento del tráfico por el Canal terminará

por formarse una corriente de trasporte desde los Estados Unidos a las provincias andinas argentinas, tráfico que sería atendido, principalmente, por las líneas de vapores del Atlántico a Valparaíso y por el ferrocarril Valparaíso a Mendoza. Las distancias respectivas, comparadas con la ruta del Atlántico, son como sigue:

1) *Ruta del Canal a Mendoza*

	Km.	Km.
Nueva York a Valparaíso (1).....	7 520	....
Nueva Orleans a Valparaíso	....	6,550
Valparaíso a Mendoza	390	390
	7 915	6 940

2) *Ruta del Atlántico a Mendoza*

	Km.	Km.
Nueva York a Buenos Aires.....	9 550	....
Nueva Orleans a Buenos Aires	....	10 100
Buenos Aires a Mendoza	1 049	1 049
	10 599	11 149
Exceso por el Atlántico	34%	61%

La ventaja a favor de la ruta trasandina, en cuanto a distancia, es evidente. Pero debe considerarse que los derechos del Canal suman, aproximadamente, un dolar por tonelada. De la misma manera, si se aprecia, de acuerdo con las tarifas medias, la longitud relativa del recorrido Valparaíso Mendoza respecto del recorrido Buenos Aires Mendoza debe ser diferente de la que señalan las distancias reales.

Ha sido la práctica general, hasta ahora, de comparar los largos virtuales considerando las curvas y gradientes de la vía. Este método sería correcto sólo en el caso de que las tarifas dependiensen estrictamente de las características del trazado, teoría que contradice francamente a la realidad de los hechos ya que las tarifas, más que de otros factores, dependen de la intensidad del tráfico y de la situación financiera del ferrocarril.

Una base efectiva de comparación podría obtenerse, a nuestro juicio, si acaso la longitud de cada ruta se multiplicase por las tarifas medias respectivas. Se obtendría, de ese modo, una relación de *fletes medios*, único dato de valor práctico para el objetivo considerado.

(1) Las distancias marítimas son las que se indica en el Atlas de Jakson.

Comparando en esa forma se obtiene:

	Distancia real Km.	Tarifa media por Ton. Km. (1)	Flete medio por Ton. (2)
Nueva York a Valparaíso ..	7 520	....	$ 49 60
Valparaíso a Los Andes....	141	0,178	25.10
Los Andes Frontera	70	0,454	31.80
Frontera Mendoza	179	0,225	40.03
TOTAL.....			$ 146.53
Nueva York Buenos Aires .	9 550	....	$ 56.00
Buenos Aires Mendoza.....	1 047	0,185	194.00
TOTAL.....			$ 250.00
Exceso en la ruta Buenos Aires			71%

Puede observarse que, considerando los fletes efectivos, las diferencias de ruta son todavía más favorables a la vía Panamá que lo que haría suponerla la simple estimación de las distancias. Puede observarse también una influencia casi nula de los fletes marítimos comparados con los fletes ferroviarios. Existen sin embargo, en contra de la ruta del Canal, los inconvenientes del trasbordo en Los Andes y un segundo trasbordo en Mendoza para las mercaderías destinadas a cualquiera estación comunicada por medio de trocha ancha.

Estas desventajas podrían ser compensadas en parte por medio de expediciones de «guía trasandina única» expedidas si fuese posible por las agencias en Nueva York de las compañías de vapores que efectúan el servicio entre Santiago y Valparaíso.

Respecto del tráfico de pasajeros, sólo restaría desarrollar los viajes de turismo o aguardar el aumento natural de pasajeros derivado del crecimiento del contacto comercial entre Chile y la Argentina. Desgraciadamente es imposible formular previsiones en tal sentido.

24. LA EMPRESA DE LOS FF. CC. DEL ESTADO.—Esta Empresa, con una movilización de 5 millones de toneladas y 14 millones de pasajeros, con una entrada anual de 240 millones de pesos y una utilidad de 19 millones de pesos según el último balance, se encuentra en situación de cooperar a un mayor intercambio comercial con la Repú-

(1) Las tarifas han sido deducidas de los datos de carga comercial y producto de las mismas según Balances de las Empresas respectivas en 30 de Junio de 1926.

	Ton.	Ton. Km	Tarifa media
Trasandino Chileno.....	24 505	1 730 000	0,454
Trasandino Argentino.....	22 350	3 940 000	0,225

Respecto de la Red Sur del Estado de Chile y el Ferrocarril a Buenos Aires al Pacífico se ha considerado las tarifas medias más recientes.

'2) Para los fletes marítimos se ha considerado las categorías medias del último tiempo. «Commerce Reports» Marzo 14 de 1927. United States to River Plate, 28 Sh ($ 56) Revista Comercial, Bursatil y Minera. Marzo de 1927. Nueva York a Valparaíso 6 dólares por tonelada ($ 49,6)

blica Argentina concediendo facilidades especiales a las mercaderías que pasen por sus líneas con destino a la Argentina o provenientes de Argentina.

Sería injusto, por cierto, el gravar a esta empresa con el simple propósito de favorecer a la Compañía del Trasandino.

Pero sería sin duda una solución equitativa el convenir las rebajas de tarifas sólo para el *nuevo tráfico* que estas rebajas pudiesen provocar. Bastaría para ello con aplicar una rebaja de tarifas a los pasajeros o carga trasandina en exceso sobre los 20 000 pasajeros y 40 000 toneladas a que asciende el tráfico actual. Enunciamos esta proposición sólo para indicar un concepto de justicia económica, pues comprendemos la imposibilidad de ajustar, ni siquiera con una relativa aproximación, el valor de las rebajas de tarifas al nuevo tráfico que esta rebaja pudiese provocar.

El ajuste anterior podría efectuarse en mejor forma si se pudiese obtener que el Trasandino y la Empresa de los Ferrocarriles del Estado formasen una sola entidad comercial y financiera ya que, de ese modo, el efecto del incremento del nuevo tráfico no necesitaría distribuirse aritméticamente entre las dos empresas. De la misma manera, las facilidades que pudiesen conceder los Ferrocarriles del Estado no se harían a sus expensas y en beneficio ajeno.

25. El ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico.—Esta compañía moviliza 5,8 millones de toneladas de carga y 12,7 millones de pasajeros, y obtiene una entrada anual de 348 millones de pesos.

Es demasiado evidente que a esta línea no le interesa ni le conviene cooperar en el fomento del tráfico de carga desde Estados Unidos y Chile hacia Mendoza ya que, siguiendo la vía del Atlántico y Buenos Aires, esta carga necesitaría recorrer 1052 km. y dejar, en promedio, 159 $ por cada tonelada en favor del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. Pero diferente es el caso del tráfico de pasajeros por la vía del Pacífico y con destino a Buenos Aires, ya que, al desviarse por la ruta del Atlántico, los pasajeros desembarcarían directamente en Buenos Aires sin recorrer siquiera un sólo kilómetro en las líneas del ferrocarril del Pacífico.

De la misma manera, el ferrocarril Buenos Aires al Pacífico se encuentra lógicamente interesado en trasladar por sus líneas a Mendoza el máximo de carga con destino a Chile.

La cooperación de estas empresas en favor del intercambio comercial al través del Trasandino podría así obtenerse siempre que ella se solicitase para los objetivos indicados. Naturalmente, y lo mismo que en el caso de la Empresa de los FF. CC. del Estado en Chile, estas facilidades serían más sencillas de aplicar si acaso el Trasandino Argentino y el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico formasen una sola entidad económica y financiera.

Pero, en este caso, y a fin de evitar que esta empresa renovase su tradicional política de detener el tráfico de carga de Chile hacia Mendoza, sería preciso el convenir de antemano una estructura correcta y adecuada de tarifas.

26. Las aduanas.—Las aduanas son y han sido la traba mayor al comercio internacional. En el caso de Argentina y Chile las aduanas equivalen en muchos casos, a un recorrido de más de mil Km. de Ferrocarril (1).

(1) Se ha expresado ya, en un cuadro anterior, que los derechos de aduana suman. para los vinos embotellados, 2 000 pesos la tonelada Para los vinos en barriles 960 pesos. Para los frejoles 400 pesos. Y así, sucesivamente.

La fórmula de Cordillera Libre, propiciada por muchos estadístas de los dos países, constituiría, en el hecho, la mejor garantía de prosperidad económica para los ferrocarriles trasandinos.

Debe advertirse, en todo caso, que la liberación de aduanas sólo afectaría al tráfico originado en Chile y Argentina, y no provocaría influencia alguna en la cantidad de tráfico recibida del exterior, ya sea por el Atlántico o por el el Pacífico. Sinembargo, y en lo que se refiere a Chile, el abastecimiento de Mendoza podría efectuarse en mayor grado si acaso—existiendo la fórmula de cordillera libre—nuestro Gobierno concediese tarifas de internación más bajas que las aplicadas en la costa Argentina. Dudamos, sinembargo, de que este procedimiento sea económicamente correcto, pues toda agrupación geográfica sin aduanas internas debe, necesariamente, mantener en todas sus fronteras iguales tarifas de internación.

27. Las agencias de tráfico.—Agregados los Trasandinos a las redes ferroviarias inmediatas, los intereses quedarían perfectamente delineados en relación con las corrientes de tráfico.

Por ejemplo:

El tráfico de pasajeros desde Valparaíso a Buenos Aires, y vice-versa, podría ser atendido por agencias del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, empresa que obtiene el mayor beneficio de este tráfico. La misma Compañía, en protección de sus intereses, se haría cargo del fomento del tráfico de carga desde Argentina a Chile.

Por la inversa, quedaría a cargo de la Empresa de los FF. CC. del Estado el fomento del tráfico desde Chile hacia Mendoza y las provincias andinas argentinas. Originándose una gran parte de este tráfico en Nueva York, la oficina de los FF. CC. del Estado en esa ciudad podría desempeñar las funciones de Agencia de Tráfico y combinar expediciones de «guía única» con las compañías de Vapores y la Administración del Puerto de Valparaíso.

De ese modo, las dos más grandes empresas beneficiadas con el intercambio trasandino favorecían el tráfico internacional ayudando a sus propios intereses.

7.° Absorción por la Empresa de los FF. CC. del Estado

27. Conveniencia de la absorción.—De lo expuesto en los párrafos anteriores se deduce que ni el Trasandino Chileno ni el Trasandino Argentino podrán subsistir como Compañías independiente si se les aplica la condición de servir sus «debentures,» aliviar de sus garantías a los Gobiernos respectivos y repartir dividendos a los accionistas. En lo que respecta al Trasandino Chileno las características fundamentales, son, en tal sentido:

Año 1926:

Toneladas transportadas	50 975
Pasajeros transportados	18 480
Gastos de operación	$ 1 555 788 oro de 18 d.
Entradas de operación.....	1 408 788
[illegible]	$ 147 085 oro de 18 d.

Insuficiencia de las entradas:

	Oro 18 d
Déficit de operación	147 085
Servicio de «Debentures»	540 000
(1) Dividendos al Estado	990 000
Dividendos a los accionistas	420 000
Insuficiencia Total	2 097 085
(reducida a moneda legal)	6 291 255

Para cubrir esta insuficiencia sería preciso elevar las tarifas medias en un 150%, condición que, como es de suponerlo, equivaldría prácticamente a prohibir el tráfico por el ferrocarril. Para apreciar lo que esta alza significa es necesario recordar que las tarifas actuales de carga son tres veces superiores a las de la Red Sur de los FF. CC. del Estado y veintiseis veces superiores a las de pasajeros en la misma Red.

La vía y el equipo del ferrocarril necesitarán mejorarse en un plazo relativamente cercano. Sería imposible para la Compañía, en esta emergencia, obtener nuevos capitales. Las acciones no reparten dividendos. La vía se encuentra hipotecada y el servicio de interés de estos bonos es efectuado haciendo efectiva la garantía del Estado. El Estado, por otra parte, atiende al servicio de los bonos por él emitidos a cambio del 70% de las acciones del ferrocarril (2).

Los incrementos de tráfico que podrían mejorar la situación financiera del ferrocarril, si bien son ciertos para un futuro próximo, no son probables para un futuro inmediato. En todo caso, el tráfico de carga se encuentra sujeto a variaciones bruscas que pueden, circunstancialmente, hacer aun más difícil la situación del ferrocarril.

El costo de la explotación, por otra parte, se encuentra considerablemente recargado (un 18%) por los gastos de la administración superior y la serie sucesiva de directorios. (Directorio Local, Directorio en Londres y Comité Administración Unida) Debiendo costearse estos gastos, que ascienden (ver párrafo 12) a 764 080 pesos moneda legal, para un tráfico de apenas 50 000 toneladas y 20 000 pasajeros, ellos recargan las tarifas medias en un valor cercano al 20% recargo que, al ser evitado, podría influir favorablemente en la cantidad de tráfico, sobre todo si se le reparte en rebajas especiales de fomento.

En otro sentido, anexado el Trasandino Chileno a la Red del Estado, desaparecería la política individual de una empresa intermedia con la cual es necesario contemporizar y discutir combinaciones de transporte, muchas de las cuales la Compañía del Trasandino no puede aceptar, sencillamente, porque se encuentra bajo el límite de las entradas mínimas.

En el hecho, tanto el Trasandino Chileno como el Trasandino Argentino—intercalados entre las grandes empresas de los Ferrocarriles del Estado de Chile y del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico—equivalen a una resistencia intercalada en una corriente de gran tráfico.

Para apreciar ahora la ventaja económica general de la anexión de la línea del

(1) Se ha fijado el dividendo necesario para compensar el servicio de los bonos del Estado admitido a cambio del 70% de las acciones. Igual dividendo se ha considerado para el resto de los accionistas.

(2) El Presupuesto de Gastos de la Nación correspondiente a 1927 mantiene los items N.° 1506, por $ 2 970 000 y N.° 1518, por $ 1 626 000, para atender a estos servicios.

Trasandino al sistema de los Ferrocarriles del Estado, basta apreciar los hechos siguientes:

1.° Para cubrir la insuficiencia de entradas del Trasandino sería preciso un alza de *ciento cincuenta por ciento* en las tarifas de esa línea (1).

2.° Anexado el Trasandino a la Empresa de los FF. CC. del Estado el mismo aumento de entradas para cubrir dicha insuficiencia sería obtenido con solo un alza de *dos por ciento en las tarifas* (2).

Debe advertirse todavía que, con esta solución, el Estado ahorraría el servicio de su garantía sobre los «debentures» del ferrocarril y obtendría un dividendo suficiente para costear el servicio de los bonos emitidos en favor del ferrocarril. Esta economía representaría 4 590 000 pesos moneda legal al año.

Aparte de lo anterior, es útil recordar que, como se ha demostrado en el título 22, la Administración por la Empresa de los FF. CC. del Estado permitiría economizar casi en su totalidad los 764 080 pesos moneda legal que hoy se gastan en los Directorios y en la Administración Unida.

Finalmente, si una solución similar se adoptase con el Trasandino Argentino, agregando esta línea al Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, quedarían sólo dos grandes empresas en contacto y con la suficiente capacidad financiera para impulsar una política positiva de intercambio trasandino (4).

28. Forma de absorción.—En cuanto a la forma de absorción del Trasandino por el Estado lo más práctico sería, indudablemente, proceder a una junta de accionistas en Londres a fin de que el Gobierno de Chile, por medio de sus representantes ante el Directorio, pudiese exigir la liquidación de la Compañía. Para llegar ahora a una forma de liquidación honrada sería preciso convenir de antemano con los accionistas de la minoría.—los cuales poseen un 30% de las acciones, o sea 450,000 £ nominales—la adquisición por el Gobierno de Chile de dicha parte.

Debe advertirse que esas 450 000 £ representan sólo un *valor nominal*, siendo su valor práctico realmente nulo, ya que esas acciones no reparten ni repartirán dividendos. Su derecho a la propiedad parcial del ferrocarril es eventual, pues la línea se encuentra hipotecada en 543 000 £ y esta hipoteca es servida por el Gobierno de Chile, quedando la Compañía endeudada con el Gobierno por el valor de cada servicio que este último efectúe sobre dicha hipoteca. En resumen, si esas acciones pri-

---

(1) La entrada actual del Trasandino suma:

$ 4 226 364 m. l. ($ 1 408 788 oro 18 d. según párrafo número . . . (Año 1926).

(2) La entrada actual de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado suma $ 239 169 257 m. l (Año 1926).

La entrada actual de ambas empresas sumaría, en consecuencia, $ 243 395 621 m. l.

(3) El Presupuesto de la Nación correspondiente a 1927 consulta un gasto de $ 4 596 000 m. l.

(4) Se podría, también, procurar la expropiación por el Estado del Trasandino Argentino. Pero, desgraciadamente, las líneas del Central Norte Argentino (del Estado) llegan sólo hasta San Juan.

Si se construyese el tramo San Juan Mendoza se tendría una ventajosa solución, pues el Central Norte Argentino posee la misma trocha que el ferrocarril Trasandino. Desgraciadamente, el Estado Argentino posee sólo 22% de las acciones del Trasandino, sobre una capitalización de £ 850 000. El ambiente nacional, por otra parte, no es favorable a las explotaciones fiscales debido, principalmente, a los malos resultados financieros y administrativos del Central Norte Argentino, malos resultados que deben en realidad sólo atribuirse al carácter semi-colonial de dicha red. La fusión con el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico sería de todos modos mucho más lógica si se realizase el proyecto del Gerente del Trasandino Unido, señor Loewental, consistente en dar trocha ancha a ambos Trasandinos, lo que demandaría un gasto total de £ 1 800 000, de ellas 600 000 en la sección Chilena.

vadas hoy día poseen un valor efectivo prácticamente nulo, en lo sucesivo continuarán valiendo todavía menos.

Si las acciones mencionadas tuvieran libre venta en el mercado, el Gobierno podría adquirirlas por parcialidades y en diferentes fechas a fin de no elevar su cotización.

Pero no es este el caso; las acciones de minoría se encuentran controladas por un grupo financiero hábilmente dirigido y que ha sabido obtener ventajas de cada negociación realizada con el Gobierno de Chile. El mismo grupo, por otra parte, controla una parte (no podríamos asegurar si la mayoría) de las acciones del Trasandino Argentino. La resistencia, por lo tanto, se efectuaría en conjunto por los dos Trasandinos y se ejercería ante los dos Gobiernos.

Demás estará decir que esta resistencia sería ejercida sólo en la defensa de la cotización de las acciones. No es de suponer que el grupo financiero referido posea el menor interés en hacer sobrevivir las compañías por un simple espíritu de filantropismo internacional de fomento del intercambio entre Chile y la Argentina. Estimamos que, por el contrario, los accionistas de minoría del Trasandino Chileno serían los más entusiastas favorecedores de una liquidación si de ella pudiesen obtener un valor positivo cualquiera en reemplazo del valor nominal de sus acciones.

Pensamos que, estimadas las acciones en un 50% de su valor nominal, esta cotización sería más que favorable para los accionistas de minoría. Para adquirir estas acciones, que se estimarían, de acuerdo con lo dicho, en 275 000 £ (para fijar un valor preciso) lo más práctico sería canjearlas por bonos del Estado que serían emitidos por el Gobierno de Chile y entregados a los accionistas de minoría. El tipo de interés y de amortización de estos bonos debería ser tal que, vendidos al precio del mercado en Londres, produjese a los accionistas las 275 000 £ que se ha indicado. No se podría desde luego, sin conocer la fecha de emisión, fijar las características y el valor nominal de dichos bonos. Como una aproximación indicaremos el valor nominal de once millones de pesos ($ 11 000 000 m. l.) al 8% de interés y 1% de amortización. El servicio anual por el Gobierno de Chile sería así, aproximadamente, de 990 000 pesos moneda legal.

29. Forma de administración.—Una vez el Trasandino Chileno en poder del Estado, no cabe duda que la mejor manera de administrarlo sería la de entregar su explotación a la Empresa de los FF. CC. del Estado. En esta forma el ferrocarril quedaría agregado a la Primera Zona y sería administrado como una prolongación del ramal a Los Andes. La fusión comercial y financiera con los Ferrocarriles del Estado sería absoluta, formando ambas empresas una sola entidad. Sin embargo, convendría tal vez el mantener para el Trasandino algunas normas especiales de contabilidad—las cuales no se exigen ni son necesarias para otros ramales de la Empresa,—pero que en este caso serían requeridas para mantener con el Trasandino Argentino los ajustes necesarios al intercambio de equipo y convenios de tarifas.

30. Medidas complementarias.—Debe advertirse, desde luego, que se entrega a la Empresa de los FF. CC. del Estado una línea en pérdidas y cuya insuficiencia de entradas es tal que, para servir todas sus deudas y dividendos, exigiría un alza de 150% en las tarifas. La cesión a la Empresa de los FF. CC. del Estado debería así efectuarse dentro del concepto de que el Estado continúe sirviendo la capitalización actual del ferrocarril, es decir, que continue manteniendo en sus presupuestos próximos las mismas sumas contenidas en el Presupuesto actual o sea:

$ 2 970 000 (por intereses y amortizaciones sobre 828 000 £ en bonos emitidos por el Estado a cambio de 70% de las acciones del ferrocarril).
$ 1 626 000 (por garantía subsidiaria de intereses sobre 542 000 £ en debentures hipotecarios emitidos por el ferrocarril).

La Empresa de los FF. CC del Estado podría, en cambio, tomar a su cargo el servicio de las 275,000 £ que emitiría el Estado para adquirir, con un 50% de descuento sobre el valor nominal, el 30% restante de las acciones de la Compañía. Este servicio, como se ha dicho, ascendería a 990 000 pesos moneda legal. La Empresa de los Ferrocarriles, por su parte, economizando los 500 000 pesos moneda legal a que asciende el costo de la administración superior del Trasandino, podría compensar la mayor parte de la nueva obligación.

Es verdad que, en el último año fiscal, el Trasandino tuvo un déficit de operación ascendente a 441 253 pesos moneda legal. Pero es verdad también que en años anteriores la utilidad de la operación ha podido llegar (año 1918) a 1 509 000 pesos moneda legal. En el hecho, las utilidades y las pérdidas de operación se producen según períodos alternativos, pues, dada la escasa intensidad del tráfico, cualquier aumento o disminución del trasporte de carga y de ganado hace pasar al ferrocarril de utilidad a pérdida o de pérdida a utilidad.

Otra medida complementaria que convendría establecer sería la de un convenio previo, respecto de la forma de las curvas de tarifas, entre la Empresa de los FF. CC. del Estado de Chile y el Gobierno Argentino o el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, en la hipótesis de que alguna de esas dos entidades tomase el control—ya sea por expropiación o arrendamiento—del Trasandino Argentino.

Convendría, en ese sentido, que el Gobierno de Chile designase una Comisión Liquidadora del Trasandino, en la cual participasen representantes del Gobierno y de la Empresa de los FF. CC. del Estado. Esta Comisión estudiaría la fórmula de adquisición del 30% de las acciones del Trasandino chileno, intervendría en la liquidación de la Compañía, efectuaría el inventario, suscribiría el acta de entrega del Trasandino a la Empresa de los Ferrocarriles y negociaría con el Trasandino Argentino, el Gobierno y el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, los problemas de las tarifas de intercambio.

Naturalmente, para que esta Comisión pudiera actuar de un modo positivo, sería preciso que el Congreso prestase su aprobación a un proyecto de Ley que dispusiese, más o menos, lo siguiente.

«1) Autorízase al Gobierno de Chile para adquirir, en la fecha y condiciones que estime convenientes, el 30% del total de las acciones del ferrocarril «Chilian Trasandine Railway Company».

2) Las acciones respectivas serán canjeadas o adquiridas por medio de una emisión de bonos del Estado cuyo servicio se efectuaría por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

3) Realizada la adquisición a que se refiere el inciso 1.°, o antes si el Gobierno de Chile y los accionistas privados anticipasen un acuerdo, la «Chilian Trasandine Railway Company Limited» será disuelta y el ferrocarril pasará a ser explotado por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

4) La Empresa de los Ferrocarriles del Estado queda autorizada para realizar, bajo su propia responsabilidad, todas las operaciones financieras, obras nuevas, convenios de tráfico y de tarifas, y cualquiera gestión que tenga por objeto facilitar el intercambio, la seguridad y el incremento del tráfico trasandino.

5) El Gobierno de Chile mantendrá, hasta la total extinción de las deudas respectivas, las sumas necesarias para el servicio de las obligaciones emitidas por el Ferrocarril Trasandino con anterioridad a la fecha de esta ley.

6) Anúlase las disposiciones de otras leyes que contradigan la presente.»

Puede observarse que el inciso 4.° del proyecto de Ley que hemos sugerido permite gestionar, convenir, y realizar todas las medidas necesarias para la mejor explotación del Trasandino. Entre estas últimas convendría estudiar el financiamiento y realización del cambio de trocha de la vía, en la forma propuesta por el señor Loewental, actual gerente del Trasandino.

8.° Conclusiones

De lo expuesto en los capítulos anteriores pueden deducirse las siguientes conclusiones.

1.° *Al Capítulo 1.°, Explotación Técnica.*—Se efectúa en condiciones relativamente satisfactorias dentro de lo permitido por las condiciones físices y financieras del ferrocarril.

Los salarios medios del personal inferior son más bajos que los que corresponden a los FF. CC. del Estado y los del personal superior más elevados.

2.° *Al Capítulo 2.°, Explotación Comercial.*—La intensidad del tráfico del Ferrocarril Trasandino es extraordinariamente reducida. El número de unidades de tráfico por kilómetro de vía es apenas la sexta parte del promedio de las Redes Norte y Sur de la Empresa de los FF. CC. del Estado. Esta condición supone y obliga a tarifas altas.

Las tarifas medias de carga son seis veces superiores a las tarifas medias de la Red Sur del Estado y las de pasajeros veintisiete veces.

Aún con estas tarifas las entradas del ferrocarril son insuficientes (año 1926) para costear los gastos de operación. Para saldar el déficit de operación, servir la deuda hipotecaria y repartir un 7% de dividendo en las acciones, las tarifas actuales deberían alzarse en un 150%. Las entradas del ferrocarril son bastante inestables, debido a las variaciones del tráfico de carga, principalmente en el transporte de ganado de Argentina a Chile.

3.° *Al Capítulo 3.° Situación financiera.*—La operación ha producido utilidades y pérdidas alternativas, de acuerdo con las variaciones del trasporte de carga.

Es posible que el ferrocarril pueda, eventualmente, costear su operación. Pero es imposible que las utilidades puedan liberar al Estado de los gastos anuales a que le obliga el servicio de las deudas del ferrocarril.

En el año de 1926 las entradas del ferrocarril fueron.

Entradas de operación $ 4 226 364 m. l.

Los gastos de operación y financieros a que debería atender el ferrocarril suman

Gastos de operación	$ 4 667 619 m. l.
Servicio hipoteca	1 626 000
Dividendo al Estado.....	2 970 000
Dividendos accionistas privados	1 270 000
	$ 10 533 619 m. l.

De lo cual resulta una insuficiencia de $ 6 307 255 m. l.

El dividendo sobre las acciones ha sido estimado en 7%, valor necesario para compensar al Estado, con el producto de las acciones que posee en el ferrocarril, el servicio de los bonos emitidos por el Gobierno a cambio de esas acciones.

La conclusión fundamental a este capítulo es que el ferrocarril no podrá subsistir como entidad económica independiente y que el Gobierno no obtendrá dividendo sobre sus acciones.

4.° *Al Capítulo 4.° Capitalización.*—El ferrocarril trasandino está sobre capitalizado y sólo ha podido subsistir a expensas del Gobierno de Chile.

En 1921 la capitalización estaba formada por 1 500 000 £ en acciones, 1 485 000 £ en bonos de 5% garantidos por el Estado.

Las acciones no repartían dividendos y su valor era prácticamente nulo.

La garantía pagada por el Estado sobre los bonos vencía por parcialidades desiguales, en 1926, 1928 y 1930.

El ferrocarril, una vez sin garantía fiscal, habría sido declarado en quiebra por los tenedores de bonos, los cuales poseían el derecho de hipoteca sobre el ferrocarril. El Estado pudo entonces aguardar la declaración de quiebra del ferrocarril y haberlo adquirido de los tenedores de bonos en favorables condiciones.

Se gestionó entonces la Ley 3803 del 13 de Septiembre de 1921 según la cual se concedía al Trasandino las siguientes nuevas facilidades:

a) El Gobierno reemplaza la ganrantía, próxima a vencerse, por una emisión de bonos fiscales de (8+1%) sobre £ 825 000, cuyo servicio es igual al de la ganrantía vencida.

b) El Gobierno recibe el 70% de las acciones del Ferrocarril, acciones de valor real prácticamente nulo.

c) El Gobierno concede una nueva garantía subsidiaria de interés, que la sirve hoy día totalmente sobre 543 000 £ en debentures hipotecarios del 7½% emitidos por el ferrocarril para la cancelación de sus deudas y construcción de obras nuevas.

En resumen, antes de la Ley de 1921, el Gobierno consultaba en su Presupuesto $ 2 970 000 (en moneda actual de seis peniques) para servir la deuda del Trasandino. Esta suma se habría ido reduciendo a partir de 1926 para desaparecer en 1930. Después de la Ley de 1921, el Gobierno pagará hasta 1954 los mismos $ 2 970 000, más, todavía, una segunda garantía decreciente con un valor actual de $1 626 000. Ambos valores se consultan en el presupuesto de 1927.

Esta segunda garantía sólo podrá desaparecer cuando el trasandino obtenga utilidades de explotación equivalentes. La primera garantía no podrá desaparecer por su carácter de deuda directa del Estado. Sólo podrá ser compensada por dividendos equivalentes de las acciones. Esta probabilidad sólo podrá realizarse elevando en 150% las tarifas del Trasandino (en la hipótesis de que el tráfico actual soportare esta alza) o aguardando a que el tráfico se incremente en la cantidad necesaria para transformar el déficit actual en una utilidad cercana a seis millones, siendo que el total de la entrada anual alcanza hoy a solo cuatro millones.

5.° *Al Capítulo 5.° Administración.*—El costo de la Administración Superior del Trasandino es extraordinariamente excesivo y recarga aproximadamente en un 20% las tarifas medias con el tráfico actual. Ello se deriva de que, por su escasa intensidad de tráfico, el Trasandino Chileno no puede subsistir como empresa independiente. Debe, en efecto, costear un Directorio Local y un Directorio en Londres; compartir los gastos de un Comité Unido de los Directorios en Londres del Trasandino Chileno y el Trasandino Argentino; y, además costear una parte de su administración Local

Unida ejercida en representación del Comité Unido. La participación del Estado en la administración, a pesar de poseer el 70% de las acciones y, por consiguiente, el control de la Compañía, es prácticamente nula. El Directorio Local no tiene función alguna. El Directorio en Londres está en relación de 3 por el Gobierno de Chile y 2 por los accionistas privados. Por otra parte, los representantes del Gobierno de Chile en el Directorio de Londres, escogidos entre nuestra representación diplomática y consular, desempeñan sólo un papel pasivo ante los directores de la minoría.

La administración efectiva del ferrocarril la ejerce el Comité Unido, en el cual el Gobierno de Chile queda en minoría en la relación de 2 a 4.

En resumen, el Trasandino Chileno es sólo un ferrocarril inglés, explotado por ingleses, dirigido desde Inglaterra y costeado por capital chileno.

6.° *Al Capítulo 6.°, Intercambio Comercial.*—La nueva vía comercial abierta por el Canal de Panamá tiende a intensificar una corriente de tráfico de pasajeros y de carga de manufacturas desde Chile a las provincias Andinas Argentinas. Esta espectativa es cierta, pero no inmediata.

Corrientes locales de tráfico sólo podrán ser favorecidas por la intervención de las grandes empresas terminales alimentadoras de los trasandinos Chileno y Argentino, es decir, la Empresa de los FF. CC. del Estado en Chile y el Central Norte Argentino o la Empresa del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico en la República Argentina. Eventualmente, una vez construído el tramo San Juan a Mendoza, el sistema de trochas de un metro del Central Norte Argentino del Estado podría reemplazar ventajosamente al Buenos Aires al Pacífico como empresa terminal.

Como conclusión fundamental a este capítulo puede deducirse que no habrá intercambio local positivo mientras los trasandinos Chileno y Argentino no se fusionen con las grandes redes ferroviarias inmediatas, única manera de obtener apoyo financiero para una política de tarifas de fomento y de orientación económica.

7.° *Al Capítulo 7.° Absorción por la Empresa de los FF. CC. del Estado.*—Como conclusión general a nuestro estudio proponemos el siguiente proyecto de ley:

1.° Autorízase al Gobierno de Chile para adquirir, en la fecha y condiciones que estime conveniente, el 30% del total de las acciones del ferrocarril. «Chilian Trasandine Railway Company Ltd.».

2.° Las acciones respectivas serán canjeadas o adquiridas por medio de una emisión de bonos del Estado cuyo servicio se efectuaría por la Empresa de los FF. CC. del Estado.

3.° Realizada la adquisición a que se refiere el inciso 1.°, o antes si el gobierno de Chile y los accionistas privados anticipasen un acuerdo, la «Chilian Trasandine Railway Company Limited» será disuelta y el ferrocarril pasará a ser explotado por la Empresa de los FF. CC. del Estado.

4.° La Empresa de los FF. CC. del Estado queda autorizada para realizar, bajo su propia responsabilidad, todas las operaciones financieras, obras nuevas, convenios de tráfico y de tarifas, y cualquiera gestión que tenga por objeto facilitar el intercambio, la seguridad y el incremento del tráfico trasandino.

5.° El Gobierno de Chile mantendrá, hasta la total extinción de las deudas respectivas, las sumas necesarias para el servicio de las obligaciones emitidas por el Ferrocarril Trasandino con anterioridad a la fecha de esta Ley.

6.° Anúlase las disposiciones de otras leyes que contradigan la presente».

Sería también conveniente que, al tiempo de enviar al Congreso el mensaje respectivo, el departamento de Relaciones hiciese conocer al Gobierno Argentino el alcance verdadero de la gestión que el Gobierno de Chile se propone realizar, y que tratase, así mismo, de consultar la opinión del Gobierno Argentino respecto de la expropiación de la sección respectiva del Trasandino o si, en su defecto, y en la hipótesis de que esta sección fuese absorbida por el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, el Gobierno Argentino estaría dispuesto a intervenir en la formación de las tarifas trasandinas dentro de un concepto de fomento del tráfico internacional.

Es todo cuanto podemos informar al señor Ministro.—(Firmado).—RAÚL SIMON.—MANUEL ARAYA.—JUAN 2.° CONTRERAS.