



EL FERROCARRIL DEL SUR. ASPECTOS ADMINISTRATIVOS, TÉCNICOS Y ECONÓMICOS, 1855-1874

*Sonia Pinto Vallejos**

Este informe es una parte del Proyecto de Investigación *Historia de los ferrocarriles de Chile, 1866-1930*, que ha contado con la ayuda del Servicio de Desarrollo de la Investigación de la Universidad de Chile. En este proyecto es coinvestigador el profesor Rolando Mellafe.

Las fuentes utilizadas en el Informe están constituidas, fundamentalmente, por las Memorias que el Ministerio del Interior redactaba cada año, y enviaba para conocimiento del Congreso Nacional. Aunque extremadamente útiles para el trabajo presente, ya que proporcionan cifras sobre los ferrocarriles en explotación o en construcción, así como observaciones acerca de otros medios de transporte, la situación general del país, e incluso, alusiones a la política internacional, tienen la limitación de ser muy heterogéneas en su contenido, que depende del enfoque proporcionado por la autoridad ministerial al problema de las comunicaciones. De esta manera, hay años en que ni siquiera hay mención del ferrocarril que nos preocupa. Por ello, se ha debido escoger la información cualitativa en los años en que está presente en los informes, y lo mismo ha ocurrido con la cuantitativa.

Recibe el nombre de *Ferrocarril del Sur* la vía ferroviaria que, comenzando en Santiago, por 1855, se prolonga a través del espacio hacia el sur del país, concluyendo en Puerto Montt, con la llegada del primer convoy en 1913.

Esta vía se va construyendo por etapas, siendo la primera de ellas, aquella iniciada por la *Sociedad para el ferrocarril Santiago-Talca*, establecida por esfuerzos privados en 1855. Para poner en acción la Sociedad, se abrió un registro para

*Profesora del Departamento de Ciencias Históricas y del Departamento de Estudios Humanísticos, Universidad de Chile.

poco menos de mil accionistas. Esta iniciativa se fundaba en la certidumbre de llevar a cabo una obra de gran provecho, que atravesaría una región muy poblada y rica en productos agropecuarios.

En 1856, para los mismos fines, se constituyó una Sociedad Anónima mixta, en la que el Estado participaba con \$ 1.000.000, y los particulares con igual cantidad, transformándose el nombre de la entidad y la extensión del ferrocarril por construir, llamándose en adelante *Ferrocarril Santiago-Curicó*.

No hay referencias a las obras efectuadas durante el período 1856-1858. En este último año, el gobierno chileno se encuentra solicitando en Europa un empréstito por \$ 7.000.000, que había sido autorizado por ley de 5 de noviembre de 1857. Una vez que los fondos estuvieron a disposición, y como faltarán importantes cantidades para proseguir las obras, el Estado destinó \$ 2.000.000 para su continuación.

La dirección de los trabajos se entregó al ingeniero Emilio Chevalier, el cual en sus informes preliminares señalaba que "la subestrata que forma el terreno en esta faja central de nuestro territorio, es un ripio limpio y resistente cubierto de una capa más o menos gruesa de tierra vegetal, y que por lo tanto, ofrecía tan pocas dificultades para un ferrocarril, que inmediatamente dio principio a los trabajos, empleando durmientes de quillay preparado con sulfato de fierro a causa de la dificultad de transportar las maderas de roble que producen tan abundantemente, nuestras comarcas meridionales"¹.

De acuerdo con los informes pertinentes, se puede establecer que en 1860 las locomotoras llegaban hasta Rancagua, habiéndose construido siete puentes sobre otros tantos cursos de agua. Además, por esa fecha se estaban comenzando los trabajos de la futura Estación Central.

En los años siguientes, a medida que se incorporan nuevos tramos a la explotación, crece el tráfico de pasajeros y carga, generándose, naturalmente, mayores ingresos para la Sociedad consignataria del ferrocarril. De este modo, en 1862, en que la vía llegaba hasta San Fernando, el importe total de los gastos en obras y reposición de material quedó enteramente a cargo del Estado, continuando las obras hasta Curicó.

En el año 1862 la vía férrea medía 83½ millas, con un costo total de \$ 5.606.000. La sección Santiago-San Fernando canceló sus créditos en bonos al 6% de interés anual y el 1% de amortización sobre el total de la cantidad emitida.

Como ya se apuntaba en párrafos anteriores, el Estado se había hecho cargo de los gastos en reposición de material y obras, lo que era justificado por el ministro del Interior expresando que: "La sección del ferrocarril del Sur a San Fernando vendrá a ser el punto céntrico del movimiento que absorba las

¹TORNERO, RECAREDO S., *Chile Ilustrado*, p. 86.

utilidades y dé a las acciones una importancia tal que haga extremadamente costosa su adquisición''².

El tráfico de pasajeros y carga era ya importante en 1862, alcanzando un total de 269.373 pasajeros, que pagaron \$ 134.652,56 en boletos. El detalle de este movimiento se aprecia en el Cuadro I.

CUADRO I
TRANSPORTE DE PASAJEROS
EN EL FERROCARRIL DEL SUR (1862)

Meses	1ª clase	3ª clase	Total pasajeros	Valor Boletos
Enero	3.762	23.395	27.157	\$ 13.305,24
Febrero	3.354	22.635	25.989	12.150,81
Marzo	3.524	25.806	29.330	13.970,19
Abril	2.126	21.061	23.187	11.687,92
Mayo	1.848	18.278	20.126	10.389,65
Junio	1.150	13.295	14.445	6.567,90
Julio	1.603	18.689	20.292	9.840,50
Agosto	1.450	18.744	20.194	9.827,00
Septiembre	2.064	21.524	23.588	11.758,90
Octubre	2.004	18.243	20.247	10.464,25
Noviembre	2.387	18.453	20.840	11.877,85
Diciembre	2.629	21.349	23.978	12.812,35
Totales	27.901	241.472	269.373	134.652,56

Como se puede observar en el Cuadro antecedente, el mayor movimiento de pasajeros se realiza en los meses de enero, para los de primera clase, y marzo, para los de tercera clase, siendo este último mes el que tiene un mayor movimiento global en pasajeros y la mayor recaudación por concepto de boletos. Estas cifras pueden explicarse en primer término, porque la estación varaniega produce un mayor movimiento hacia el campo, en enero y febrero, y hacia las ciudades en el mes de marzo, en que recomienzan las actividades laborales y educacionales. Pero también es necesario considerar la no escasa cantidad de trabajadores que se trasladaba desde diciembre y hasta marzo-abril, a realizar labores de temporada en haciendas y viñedos.

El menor movimiento de pasajeros se produce en el invierno, meses de junio a agosto, siendo el primero de ellos el que registra la menor cantidad de personas transportadas y, por ende, la menor recaudación. Ello también se atribuye a la baja que ocurre en los meses invernales, donde no se hace presente el incentivo de pasear por el campo, y tampoco hay demanda de mano

²Memoria del Ministerio del Interior, año 1863, pp. 3-4.

de obra hasta la primavera siguiente, como se puede observar en el importante repunte iniciado en septiembre, y que no se detiene hasta marzo próximo.

Pero las cifras de pasajeros deben ser complementadas y comparadas con las que se refieren al transporte de mercaderías, animales y cargas de madera, en el mismo año 1862, de acuerdo con el Cuadro II que viene a continuación.

CUADRO II

TRANSPORTE DE MERCADERIAS EN EL FERROCARRIL DEL SUR EN 1862³

Meses	Trigo	Harina	Papas	Cecinas	Varios prod.	Total tons.
Enero	469,03	150,03	—	—	461,71	1.080,77
Febrero	1.659,79	390,72	—	—	392,13	2.442,64
Marzo	1.547,72	464,43	18,90	—	680,48	2.711,53
Abril	1.597,81	430,01	8,07	—	989,91	3.025,80
Mayo	981,74	382,90	188,35	—	1.292,90	2.845,89
Junio	155,06	23,20	20,81	—	288,33	487,40
Julio	1.374,68	341,86	346,96	—	1.137,38	3.200,88
Agosto	1.150,51	492,92	565,97	—	1.307,72	3.517,12
Septiembre	1.028,16	284,29	621,61	—	1.234,31	3.168,37
Octubre	975,73	296,16	782,58	92,12	1.306,75	3.453,34
Noviembre	994,88	265,59	224,50	40,95	1.422,46	2.948,38
Diciembre	276,26	475,07	2,45	15,61	1.137,15	1.906,54
Totales	12.211,37	3.997,18	2.782,20	148,68	11.651,23	30.788,66

El Cuadro II muestra la cantidad de mercaderías transportadas por el ferrocarril estudiado, entre enero y diciembre de 1862. La mayor cantidad global, expresada en toneladas, al igual que las de los demás productos, corresponde al trigo en grano, con 12.211,37 tons. Si agregamos las 3.997,18 tons. de harina, producto derivado del trigo, llegaremos a 16.208,55 tons.

En segundo término, con 11.651,23 tons. se encuentran los agrupados como "varios productos", que incluyen, seguramente, una buena cantidad de rubros que se envían en pequeñas cantidades, mirándolos individualmente, pero que crecen en su tonelaje agrupado.

Las cantidades menores corresponden a cecinas, que sólo aparecen en los tres últimos meses del año. Ello puede deberse a variaciones estacionales de la producción, o a que, simplemente, recién se esté usando el ferrocarril como medio de transporte de esos productos.

Si observamos las variaciones mensuales del trigo y harina vemos que la mayor cantidad se concentra entre marzo y abril, época de otoño, en que ya se

³Memoria del Ministerio del Interior, año 1863, p. 220.

ha realizado la cosecha, y parte de la molienda del trigo en la región. Las cantidades vuelven a subir, pero a menores niveles, entre julio y septiembre, lo que puede producirse por una segunda cosecha o, simplemente, por el envío de reservas que estén en bodega, debido a la demanda del mercado santiaguino.

Las papas tienen su propio ciclo, con varias fluctuaciones, siendo las mayores cantidades las enviadas en octubre, septiembre y agosto.

Los productos varios alcanzan su máximo en noviembre, decreciendo hacia los meses anteriores y posteriores.

La cantidad total de toneladas transportadas alcanza la no despreciable suma de 30.788,66, bastante importante, si se piensa que esto es el comienzo del uso de este medio de transporte.

CUADRO III

TRANSPORTE DE ANIMALES Y CARGAS DE MADERA EN
EL FERROCARRIL DEL SUR EN 1862⁴

Meses	Caballos	Vacunos	Ovejas	Puercos	Cargas madera
Enero	1.367	—	538	119	1.626
Febrero	1.626	18	1.117	71	1.239
Marzo	1.667	18	593	259	679
Abril	1.716	24	758	722	1.053
Mayo	1.465	12	194	359	521
Junio	1.048	30	34	495	266
Julio	1.184	16	755	387	2.307
Agosto	1.581	41	360	468	2.937
Septiembre	1.937	144	506	485	746
Octubre	1.726	49	1.343	193	1.008
Noviembre	1.726	38	610	24	1.061
Diciembre	1.935	43	519	151	1.353
Totales	18.978	433	7.357	3.733	14.796

El Cuadro III representa las cantidades de animales y cargas de madera transportados durante cada uno de los meses del año 1862.

Las cantidades de caballos sobrepasan enormemente a las de los demás animales, configurando una curva con ascensos y descensos, alcanzando sus máximos en diciembre con 1.935 unidades, y septiembre con 1.937. El total anual llega a los 18.978 caballos.

En segundo término están las ovejas, con sus máximos en octubre y febrero, y un total anual de 7.357 unidades.

⁴Memoria del Ministerio del Interior, año 1863, p. 220.

En tercer término los puercos, con un máximo de 722 animales en abril, y un total anual de 3.733 unidades.

En último lugar aparecen los vacunos, que alcanzan su máximo en septiembre, con un total anual de 433 unidades.

Llama la atención la gran cantidad de caballos, explicable si pensamos en los múltiples usos en que se empleaba este animal, desde medio de transporte, como animal de silla, hasta su uso en los carruajes particulares y en los coches para el transporte colectivo. También se utilizaba en los campos, para monta, arrastre de carruajes y en las múltiples tareas de preparación de la tierra y posteriores labores agrícolas.

La cantidad de ovejas habla de un consumo importante de la carne de estos animales, así como de la utilización de su lana, en distintas confecciones.

Los puercos o cerdos también se traían desde el sur, ya sea para consumir fresco o como cecina, y también para incrementar la crianza, tan abundante en los alrededores de las ciudades.

La relativamente pequeña cantidad de vacunos revela, tal vez, un consumo poco extendido de esta carne, o la presencia de rebaños relativamente abundantes en el centro del país. También puede reflejar algunos problemas técnicos que traiga consigo el transporte de animales tan grandes y pesados, en los carros de carga de la época, o un flete muy elevado.

CUADRO IV

RECAUDACION OBTENIDA POR EL TRANSPORTE
DE PASAJEROS Y CARGA EN EL FERROCARRIL
DEL SUR Y RAMAL DE LA CAÑADA, EN 1862⁵

Pasajeros de Primera Clase	\$ 134.652,56
Pasajeros de Tercera Clase	1.863,38
Venta boletos de caballos	6.132,15
Multas caballos sin boleto	690,74
Equipajes*	12.447,89
Bodegaje**	1.030,40
Trenes extraordinarios y carros esp.	245,35
Conducción de tropa y de reos	987,08
Mercaderías	70.567,46
	228.617,01
Ramal de La Cañada	19.574,24
Total	248.191,25

⁵Memoria del Ministerio del Interior, año 1863, p. 219.

*Equipaje = se refiere tanto a los objetos que transportan los pasajeros, como a algunos animales, que van en esta calidad.

**Bodegaje = pago por permanencia en las bodegas del ferrocarril, de mercaderías, equipajes o animales.

Respecto de las cargas de leña, que en número de 14.796 llegan a Santiago, revela el gran consumo de este combustible, y el probable agotamiento de los bosques cercanos, por un consumo en yacimientos mineros, y otros establecimientos industriales, y el consumo hogareño para alimentar las cocinas y la calefacción.

En el Cuadro IV se realiza un resumen de lo recaudado en el transporte de pasajeros y carga, expuesto en los cuadros anteriores.

Este Cuadro nos muestra las entradas obtenidas por el ferrocarril durante el año estudiado, destacándose, en primer lugar, como un elemento de transporte de pasajeros, en sus dos clases. Sólo secundariamente transporta mercaderías, animales, equipajes.

En el Cuadro V, Producto del Ferrocarril del Sur y Ramal de la Cañada, 16-IX-1857 a fines de diciembre de 1862, se expresa la trayectoria de este Ferrocarril, desde que empezó a funcionar hasta la fecha en que se hace el Cuadro.

CUADRO V

PRODUCTO DEL FERROCARRIL DEL SUR
Y RAMAL DE LA CAÑADA, DESDE EL
16 DE SEPTIEMBRE DE 1857 HASTA
EL 31 DE DICIEMBRE DE 1862⁶

Desde 16-IX-1857 a 30-IX-1860	\$ 398.685,92
Año 1861	290.176,37
Hasta septiembre de 1862	239.770,80
Octubre a diciembre de 1862	67.050,63
Total	\$ 995.683,72

En el cuadro, que agrupa los informes anuales entregados por la Secretaría del Ferrocarril del Sur, hay períodos de distinta duración. La primera cifra, de casi \$ 400.000, englobando tres años, los primeros de su funcionamiento, dan un promedio anual de \$ 132.895,30.

La cantidad anterior es notoriamente superada por la de 1861, con poco más de \$ 290.000.

Para 1862, si tomamos el período septiembre de 1861 a septiembre de 1862, la cantidad es inferior a la del año pasado. Pero, si agregamos los tres últimos meses para comparar estas cifras con las cantidades de pasajeros (Cuadro I), de productos de la tierra (Cuadro II) y de animales y cargas de madera (Cuadro III), llegaremos a la cantidad de \$ 306.821,43.

Como conclusión, se puede postular que los valores percibidos por el Ferrocarril se mantienen en los últimos dos años, con una tendencia al aumento.

En el mismo informe del Ministerio del Interior se afirma, para apoyar la

⁶Memoria del Ministerio del Interior, año 1863, p. 219.

prosecución de las obras ferroviarias, que el costo del transporte desde el sur es muy elevado, por la falta de buenas vías de comunicación, haciéndose mucho más difícil e interrumpida en la época de lluvias. Por ello se expresa que "La apertura de nuevos caminos y la mejora y conservación de los existentes exigen la inversión de grandes cantidades, y sin una vía férrea no se alcanzará a proporcionar a esas ricas provincias un medio seguro de dar salida a los abundantes productos de la agricultura que constituyen la principal fuente de la riqueza pública"⁷.

Las regiones central y norte ya contaban con el beneficio de los ferrocarriles, ya sea por iniciativa estatal o privada; esta última, asociada de preferencia con la explotación de yacimientos mineros, en que se producía una ganancia prácticamente inmediata. En cambio, para las provincias meridionales, expresaba el ministro del Interior, "...sólo el Estado podrá acometer aquellas obras que si bien tienen un porvenir seguro en el desarrollo de la agricultura, no ofrecen de pronto la expectativa de una ganancia considerable"⁸. De acuerdo con este pensamiento, el ferrocarril era un servicio público que, al menos en sus primeras etapas, sólo obtendría ganancias directas de nivel moderado; si estas ganancias no eran tan rápidas como se esperaba, ello se compensaría con el aumento que experimentarían las entradas del erario nacional, debido a la activación de las transacciones comerciales, originadas por el aumento del tráfico. Al mismo tiempo, el secretario de Estado hacía notar que una política de construcción de ferrocarriles como la que se emprendía, requería de acertados estudios de factibilidad, que permitieran ahorrar gastos inútiles e invertir con máxima seguridad.

Volviendo a las cifras, señalaremos que en 1863 se produjeron, en casi doce meses, \$ 394.626, siendo los gastos de explotación de \$ 193.025, y quedando, por lo tanto, como saldo líquido a favor de la empresa, \$ 201.600. Respecto del año anterior, se nota un aumento en las entradas y una disminución en los gastos⁹.

En el año 1865, se nota en el ferrocarril el impacto provocado por la Guerra con España. El bloqueo del puerto de Valparaíso, ha obligado a algunos barcos a recalar en otros puertos, aumentando los costos del flete y descarga para todos sus productos, y particularmente, para aquellos destinados a continuar la extensión de la vía.

Por otra parte, las variaciones experimentadas por el tipo de cambio existente con Europa incidió, entre otras cosas, en un gran descenso en el valor de los bonos estatales.

Debido a las circunstancias indicadas más arriba, y a solicitud del contratista de las obras ferroviarias, a quien se pagaba en bonos estatales, el Congreso autorizó al Gobierno a modificar el contrato, estableciéndose que: "En vez de

⁷Memoria del Ministerio del Interior, año 1863.

⁸Idem, año 1863.

⁹Idem, año 1864, p. 28.

los bonos provisionales de que hablaba el convenio primitivo, se ha dado cada mes al empresario, en bonos emitidos con fecha 1 de diciembre de 1865, el setenta y cinco por ciento del valor de todo el trabajo ejecutado en el mismo mes y los materiales de construcción existentes en San Fernando y la línea, según el precio pactado. El veinte y cinco por ciento restante se ha retenido en arcas fiscales hasta completar la suma de doscientos cincuenta mil (250.000) pesos para responder por el fiel y exacto cumplimiento del contrato¹⁰. Además, se decretó la exención de impuestos fiscales y municipales para los utensilios y materiales importados, y para las pastas exportadas hasta una suma de \$ 400.000, y se prorrogó hasta el 1 de diciembre la obligación de entregar las obras prometidas, perdiendo el contratista, en caso de incumplimiento, los intereses del 25% retenido, debiendo cancelar \$ 20.000 de multa por cada mes de atraso.

Por esta época fue entregado al tráfico público el tramo San Fernando-Curicó, que produjo en los últimos nueve meses una entrada de \$ 408.289, con un gasto de 136.459 pesos, quedando un saldo de \$ 271.829 a favor de la Compañía. El monto de las entradas fue mayor que el total del año anterior completo¹¹.

Avanzando en el tiempo, se puede establecer que se realizaron las siguientes inversiones en el tramo Curicó-Linares, continuando la extensión de la vía en 1873:

Primera sección*	\$ 567.350
Segunda sección	271.800
Tercera sección	294.400
<hr/>	
Total inversiones hasta julio	\$ 1.133.550 ¹²

En ese mismo año el ferrocarril Santiago-Curicó proporcionó un producto superior en \$ 33.954 al del año anterior, aunque también aumentaron en \$ 18.351 los gastos de explotación. Hay que hacer notar que, en toda vía férrea ya construida o en proceso, es necesario realizar reparaciones en la vía, en puentes, etc., de manera continua; al mismo tiempo, es necesario adquirir o construir estaciones, bodegas y otros edificios.

Las inversiones debían aumentar considerablemente, ya que se encontraban llegando a puerto los materiales solicitados a Inglaterra y Estados Unidos. El Gobierno, mediante sus funcionarios, vigilaba continuamente la buena ejecución de los trabajos, teniendo para ello "...en cada sección un ingeniero principal y sus correspondientes ayudantes dependiendo todos de un ingeniero en jefe, y tanto en este último punto como en los demás, cree el Gobierno

*Las secciones son divisiones que se hacen en el trabajo ferroviario.

¹⁰⁻¹¹Memoria del Ministerio del Interior, año 1866.

¹²Idem, año 1874, p. XII.

haber empleado a los ingenieros más inteligentes y experimentados de que podía valerse¹³.

A continuación, en el Cuadro VI se expresará el Producto bruto y el líquido, junto con la cantidad de pasajeros y carga movilizadas en 1874¹⁴:

CUADRO VI
PRODUCTOS LIQUIDO Y BRUTO, PASAJEROS Y CARGA TRANSPORTADOS
POR EL F.C. SANTIAGO-CURICO EN 1874.
COMPARACIONES CON 1873

Prod. bruto	Prod. líquido	Pasajeros	Carga	Años
\$ 1.054.959	\$ 595.781	502.878	80.426,73 t.	1874
(\$ 276.286 menos)	(235.962 menos)	(141.925 menos)	(22.094,61 t.m.)	1873

De acuerdo con las cifras del Cuadro VI, se produjo un aumento considerable en los productos bruto y líquido, siendo también significativo el aumento en carga transportada (50%) y en pasajeros (25%). Este aumento no sólo debe atribuirse al desarrollo interno del ferrocarril, sino que también debe incidir en ello un incremento de la producción regional, una mayor inclinación de los propietarios rurales para embarcar sus productos en ferrocarriles, y en los pasajeros, mayores posibilidades económicas para cancelar el pasaje. También hay que considerar la situación global de la economía chilena, que incide, especialmente, en las inversiones que el Estado realiza en la construcción de nuevos tramos, e implementación y reparaciones de los trozos que están en explotación.

El Cuadro VII nos muestra el Balance de los libros de Contaduría del ferrocarril al 31 de diciembre de 1874. En él se puede ver el detalle del debe y del haber de este período.

El Cuadro mencionado, nos presenta un balance contable de entradas y egresos al 31 de diciembre de 1874. Con él podemos enterarnos, en alguna forma, del monto de sus *capitales*¹⁵ y de las *ganancias y pérdidas* experimentadas en el período. Asimismo, de la cuantía en *bonos*, de los aportes del *Banco Central de Chile* y de la casa *Gibbs e hijos de Londres*. Asimismo, se contabilizan los *dividendos dependientes* de las acciones y los *depósitos de mecánicos*. La suma de

¹³Memoria del Ministerio del Interior, año 1874, p. XII.

¹⁴Memoria del Ministerio del Interior, año 1875.

¹⁵*Capitales* = son los de la Empresa, provenientes de las acciones y producto líquido del tráfico.

CUADRO VII

BALANCE DE LOS LIBROS CONTABLES DEL FERROCARRIL SANTIAGO-CURICO
31 DE DICIEMBRE DE 1874¹⁶

<i>Debe</i>		<i>Haber</i>	
Capital	\$ 6.800.744,76	Costo camino	\$ 7.497.706,18
Ganancias y pérdidas	970.988,47	Ramal Palmilla	422.285,12
Bonos	1.367.000,00	Equipo	775.906,56
El Banco Central de Chile	36.007,48	Almacén	454.009,84
Antonio Gibbs e hijos (Londres)	50.660,44	Leñas en las estaciones	27.354,62
Dividendos pendientes	2.823,52	Fletes por cobrar	13.847,69
Depósito de mecánicos	200,00	Compras y ventas de bonos	28.300,00
		Accionistas morosos	1.794,36
		Deudores en mora	244,40
		Kendall y Cía.	232,88
		Enrique Jequier	238,68
		Deudores varios	3.554,34
		Caja menor de las estaciones	2.450,00
Totales	\$ 9.228.424,67	Totales	\$ 9.228.424,67

mayor importancia por su cuantía es la correspondiente a *Capital*, ascendente a \$ 6.800.744,76, que conforma alrededor del 73% del total del *debe*.

En cuanto a la cuenta del *haber*, encontramos rubros tales como *costo del camino*, el más importante numéricamente con \$ 7.497.706,18, correspondiente al 81% aproximadamente del *haber* total. También encontramos *Ramal Palmilla* (hacia la costa) y *gastos de equipo*, que alcanzan los \$ 8.695.897,86, que equivale al 94% del total. Sólo secundariamente aparecen *almacén*, *leñas en las estaciones*, *fletes por cobrar*, *compras y ventas de bonos*, *accionistas morosos* y *deudores en mora*. Siguen más abajo otros deudores, tales como *Kendall y Cía.*, *Enrique Jequier* y *deudores varios*, concluyendo con el valor de la *caja menor de las estaciones*.

El Cuadro VIII nos muestra dos situaciones. La primera se refiere a las Ganancias y Pérdidas en el ferrocarril en el año 1874. En ella, bajo el título *Debe*, encontramos los rubros *El supremo gobierno* y *deudores varios*, con cantidades pequeñas, siendo bastante mayor *Gastos de explotación*, con cerca del 22% del total, siendo la suma más alzada la correspondiente a *saldo al haber de esta cuenta*, con un 75% del total.

¹⁶Memoria del Ministerio del Interior, año 1875.

CUADRO VIII
GANANCIAS Y PERDIDAS EN EL FERROCARRIL SANTIAGO-CURICO. 1874¹⁷

<i>Debe</i>		<i>Haber</i>	
El Supremo Gobierno	\$ 22.865,62	Saldo en junio 30 de 1874	\$ 814.373,01
Deudores varios	5.543,55	Producto total del tráfico por pa- sajeros, carga, caballos, equipajes y encomienda, bodegaje y trenes es- peciales	465.971,33
Gastos explotación	\$ 260.958,37	Entradas arriendos de los cafés de Estación Central y Rancagua	\$ 804,33
Cuentas intereses	20.868,67	Saldo de la cuenta de trabajos para particulares	76,01 880,34
Saldo, al haber de esta cuenta	\$ 970.988,47		
Total	\$ 1.281.224,68	Total	\$ 1.281.224,68

AÑO 1874

El Supremo Gobierno	\$ 22.875,62	Amortización de bonos	\$ 3.645,00
Deudores varios	5.543,55	Entrada del tráfico	1.083.703,21
Gastos de explotac.	\$ 579.839,27	Arriendos	1.296,33
Cuenta de intereses	58.028,98	Trabajos para particulares	269,17
Utilidad líquida del año	422.636,29		
Total	\$ 1.088.913,71	Total	\$ 1.088.913,71

¹⁷Memoria del Ministerio del Interior, año 1875.

En el *haber*, la cantidad más importante corresponde a *saldo en junio 30 de 1874*, con 63,5% de la cantidad total; *producto total del tráfico*¹⁸, con aproximadamente un 36% del total. Cantidades mucho menores corresponden a los *arriendos de los cafés*, y un pequeño *saldo de la cuenta de trabajos para particulares*.

La segunda de las situaciones a que aludíamos más arriba, se intitula *Año 1874*. En el rubro *debe*, los dos primeros ítems tienen el mismo valor y nombre que en el primero de estos cuadros. En cambio, *gastos de explotación* ha subido a más del doble, siendo aproximadamente un 53% del total. También ha subido el ítem *cuenta de intereses*¹⁹. Ello se justifica plenamente, ya que en el primer cuadro sólo se toma el primer semestre del año, y en este que comentamos, hasta el fin del año. Se incluye una importante suma, de alrededor de 38% como *utilidad líquida del año*.

En cuanto al *haber*, *amortización de bonos*, *arriendos* y *trabajos para particulares*, las cantidades son pequeñas. La cantidad mayor es la que corresponde a *entrada del tráfico*, con más de un 99% del total.

La comparación realizada en los cuadros IX y X tiene por objeto fundamental, percibir de alguna manera las semejanzas y diferencias entre ambos ferrocarriles: nuestro estudiado F.C. del Sur (Santiago-Curicó) y el Santiago-Valparaíso. Iniciado este último con varios años de anterioridad, pasó por una gran cantidad de problemas financieros, técnicos y de variada índole, que demoraron diez años su terminación. Ello debido, en parte, a la inexperiencia chilena en construcción ferroviaria, dificultado aún más por lo accidentado del relieve, y por las discusiones realizadas en el Congreso y en los periódicos, acerca de su conveniencia.

En cuanto al F.C. a Curicó, iniciado como sociedad entre 1855 y 1856, no tenía los problemas topográficos y técnicos; lo económico se solucionó por manos particulares, pero poco a poco el Estado tomó el control completo de su financiamiento.

En el año a que hacen referencia los cuadros comparativos, podemos observar una enorme diferencia de *capital* a favor del F.C. Valparaíso, siendo el de dicho ferrocarril superior en más de un 56%; en *ganancias* y *pérdidas*, la relación es inversa, pero con escasa ventaja para el F.C. Curicó. En los totales, también el Cuadro IX, el F.C. Valparaíso es superior en más de \$ 7.000.000.

Lo que se refiere al Cuadro X, en el *haber* el *producto del tráfico* del F.C. Valparaíso es más del doble del que presenta el de Curicó; los totales son todavía más altos a favor del F.C. Valparaíso.

Se puede postular una explicación a las cifras, que deberá ser confirmada total o parcialmente en un trabajo mayor: el eje Santiago-Valparaíso, tradicional desde la época colonial, y más notorio aún en su importancia en la época republicana, recoge no sólo el tráfico interno, sino también, y de manera cada

¹⁸*Producto total del tráfico* = entradas brutas del tráfico en todos sus ramos, desde enero hasta el 31 de diciembre.

¹⁹*Cuenta de intereses* = los pagados durante el año corriente, por deudas canceladas.

CUADRO IX
BALANCE DE LOS LIBROS EN LOS FERROCARRILES
SANTIAGO-CURICO Y SANTIAGO-VALPARAISO, AÑO 1874

	Debe F.C. Curicó	Debe F.C. Valparaíso	Haber F.C. Curicó	Haber F.C. Valparaíso	
Capital	\$ 6.800.744,76	\$ 15.527.335,13	—	—	
Ganancias y pérdidas	970.988,47	862.741,28	—	—	
Depósitos de mecánicos	200,00	3.508,78	—	—	
Otros*	1.456.491,44	638,04	—	—	
Totales	\$ 9.228.424,67	\$ 16.394.223,23	\$ 9.228.424,67	\$ 16.394.223,23	Varios**

CUADRO X
GANANCIAS Y PERDIDAS EN LOS FERROCARRILES
SANTIAGO-CURICO Y SANTIAGO-VALPARAISO, 1874

	Debe F.C. Curicó	Debe F.C. Valparaíso	Haber F.C. Curicó	Haber F.C. Valparaíso	
	—	—	\$ 1.083.703,21	\$ 2.182.222,29	Producto tráfico
	—	—	5.210,50	31.838,94	Otros
Varios*** Totales	\$ 1.088.913,71	\$ 2.214.061,23	\$ 1.088.913,71	\$ 2.214.061,23	Totales****

*Otros = bonos, el Banco Central de Chile, Antonio Gibbs e hijos, dividendos pendientes (Ver Cuadro VII).

**Varios = hay diferentes rubros para cada ferrocarril. Por ello se han puesto sólo totales.

***Varios, totales = en el debe, hay diversos rubros para ambos ferrocarriles. No ocurre lo mismo con el debe.

****Los datos para ambos cuadros comparativos se encuentran en la Memoria del Ministerio del Interior, año 1874.

vez mayor, el tráfico internacional desde y hacia Valparaíso. En cambio, el ferrocarril del Sur, todavía en construcción, estaba destinado, por esta época, sobre todo al traslado de mercaderías, ganado y pasajeros hacia el centro del país, destinándose sobre todo al consumo interno y a intercambios interregionales. En alguna medida también servía al comercio exterior, pero en cantidad modesta aún.