

11 (397-8)

República de Chile - Ministerio de Fomento

MONOGRAFIA
DEL FERROCARRIL TRASANDINO
POR JUNCAL



Departamento de Ferrocarriles - Diciembre de 1928

382 605822

República de Chile - Ministerio de Fomento

MONOGRAFIA
DEL FERROCARRIL TRASANDINO
POR JUNCAL



Departamento de Ferrocarriles - Diciembre de 1928

ADVERTENCIA

La presente Monografía, que se entrega hoy a la prensa, es la primera de la serie que el Departamento de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento irá publicando. Tiene por principal objeto reunir en un solo folleto todos los antecedentes relacionados con el Ferrocarril Trasandino por Juncal, a fin de facilitar cualquier estudio que a él se refiera.

Santiago, Diciembre de 1928.

INDICE DE MATERIAS

MATERIA	Pág.
CAPÍTULO I.— <i>Reseña Histórica</i>	13
Antecedentes del Trasandino	13
Memorial de Wheelwright	13
Estudios preliminares de los Hnos. Clark	14
Trasandino Argentino	14
Concesión y contrato	14
Trasandino Chileno	15
Concesión y garantía	15
Nueva concesión	15
Trabajos realizados	16
Modificación de la concesión	16
La Compañía constructora	16
Subasta del Ferrocarril	16

MATERIA	PÁG.
Ley 1588 de concesión y garantía. Bases de la Ley	17
Adjudicación de la propuesta	17
Prosecución de los trabajos	18
The Trasandine Railway Co. Ltd.	18
Recepción de las secciones	18
Dificultades en el tráfico comercial	19
Inconvenientes derivados de la tarificación	19
Comisión Internacional de Estudio	20
Nuevas gestiones pro-mejoramiento del tráfico	21
Oferta de venta del ferrocarril	22
Comisión Pan Americana de Legislación Uniforme	22
Arbitraje sobre la repartición de fletes	22
Nuevas gestiones pro-fusión Trasandinos	24
Situación financiera de la Compañía	26
Leyes y decretos chilenos y argentinos	27
Situación financiera creada por la Ley 3803	28
Rendimientos de la emisión e inversión de fondos	28
Directorios	29
Comisión Mixta de Tráfico Internacional	30
Capitalización	31
Capitalización del Trasandino	35
Avalúos	35
 CAPÍTULO II.— <i>Tarifas del Trasandino</i>	 37
Decretos	37
Tarifas locales	37
Tarifas de pasajeros	38

MATERIA	PÁG.
Tarifas de carga y animales por P. V.	40
Tarifas Internacionales.	41
Pasajes.	41
Variación de pasajes.	42
Tarifas complementarias.	43
Servicio Internacional de pasajeros.	43
Servicio Internacional de carga por P. V.	43
Variación de las tarifas.	48
Tarifas medias.	48
Reparto de fletes.	50
 CAPÍTULO III.— <i>Estudio del tráfico</i>	 51
Tráfico local e internacional.	51
Comercio con Argentina y el ferrocarril.	52
Mercadería en tránsito.	53
Los mercados argentinos y el ferrocarril.	54
Cuadros generales.	55
Tráfico de intercambio internacional.	59
Tráfico de ganado.	60
Capacidad de transporte del Trasandino.	61
Consideraciones generales sobre el tráfico, las entradas y los gastos.	62
Intensidad del tráfico de carga.	62
Entradas y gastos de explotación.	63
Gastos de explotación.	65
Necesidad y posibilidad de un aumento de tráfico. . .	67
Nuevos convenios aduaneros y de tráfico.	69

MATERIA	PÁG.
CAPÍTULO IV.— <i>Situación actual</i>	73
Situación económica	73
Cuadro: Estado de la emisión de £ 542,000	75
Reembolso al Estado	77
Adquisición por el Estado	77
Obras nuevas y de electrificación	79
CAPÍTULO V.— <i>Datos Generales</i>	81
Instalaciones actuales	81
Vía	81
Equipo	82

ANEXOS

GRÁFICOS	85
N.º 1.—Valores del Comercio con Argentina, total y por el Ferrocarril Trasandino	
N.º 2.—Exportación chilena y argentina, sin incluir la nacionalizada, total y por el Ferrocarril	
N.º 3.—Movilización anual de carga y pasajeros.	
N.º 4.—Carga ascendente y descendente	
N.º 5.—Frecuentación	
N.º 6.—Entradas y Gastos de operación	
N.º 7.—Entradas parciales	
N.º 8.—Entradas medias	

MATERIA	PÁG.
N.º 9.—Coeficientes de explotación, Ganancias y Pérdidas.	
N.º 10.—Capital Empleado.	
N.º 11.—Tráfico de carga del público.	
<i>Documentos relacionados con la sección chilena. . .</i>	87
N.º 1.—Ley del 13 de Noviembre de 1874, que autorizó la construcción del Ferrocarril. .	89
N.º 2.—Ley N.º 1588, de 14 de Febrero de 1903, de Concesión y Garantía.	93
N.º 3.—Decreto N.º 2217, de 9 de Junio de 1904, de aceptación de la propuesta de construcción.	99
N.º 4.—Decreto N.º 1331, de 22 de Junio de 1904, que aprueba las cláusulas del contrato de Concesión.	103
N.º 5.—Decretos Nos. 1352, de 17 de Mayo de 1905 y 170 de 7 de Febrero de 1906, que aprueban los planos del trazado definitivo de cada una de las tres secciones del Ferrocarril.	105
N.º 6.—Decretos Nos. 3434, de 30 de Junio de 1926; N.º 1165, de 7 de Abril de 1908; 1266, de 18 de Abril de 1910, que declaran recibidas las diversas secciones del Ferrocarril.	107
N.º 7.—Ley de 30 de Diciembre de 1887, que acep-	

MATERIA	PÁG.
ta y ratifica la Convención Chileno-Argentina, de 17 de Octubre de 1887, destinada a establecer un acuerdo para reglamentar el tráfico y las relaciones internacionales a que dé lugar la construcción de los Ferrocarriles Trasandinos"... .	113
N.º 8.—Protocolo referente a la repartición de fletes, en el tráfico de carga, de 30 de Septiembre de 1917... .	123
N.º 9.—Memorandum de las proposiciones financieras, presentado por el Ferrocarril Trasandino, en 5 de Abril de 1918... .	131
N.º 10.—Decreto N.º 183, de 9 de Marzo de 1921, que autoriza al Director del Tesoro para firmar un Contrato ad-referendum con el representante del Ferrocarril Trasandino, para conceder el auxilio del Estado al Ferrocarril, a objeto de normalizar el tráfico y unificar las administraciones chilena y argentina, del Ferrocarril Trasandino... .	139
N.º 11.—Ley N.º 3803, de 13 de Septiembre de 1921, que aprueba las estipulaciones del decreto N.º 183... .	143
N.º 12.—Decreto N.º 148, del 17 de Febrero de 1922, que aprueba el convenio de Ad-	

MATERIA	PÁG.
administración Unificada, celebrado en Buenos Aires el 24 de Enero de 1922.	147
N.º 13.—Decretos N.º 318, de 21 de Febrero de 1922 y N.º 347, de 6 de Julio de 1923, que autorizaron las operaciones financieras en Londres, referentes a la emisión y canje de Bonos.	151
N.º 14.—Decretos N.º 524, de 21 de Septiembre de 1923, que aprueba la distribución de los fondos obtenido de la emisión de Debentures, efectuada el 11 de Enero de 1923 y N.º 647, de 5 de Agosto de 1924, que autorizó la iniciación de las obras de Electrificación.	155
N.º 15.—Decreto N.º 1186, de 7 de Abril de 1925, que ordena agregar a los fondos destinados a obras nuevas los intereses que ellos devenguen.	159
N.º 16.—Resolución del Departamento de Ferrocarriles, de 21 de Agosto de 1928, que autoriza en forma definitiva el servicio de trenes eléctricos, entre Río Blanco y Frontera.	161
<i>Documentos relacionados con la Sección Argentina.</i>	163
N.º 17.—Solicitud de los Hermanos Clark al Congreso Argentino, de 2 de Agosto de 1872.	165

MATERIA	PÁG.
N.º 18.—Ley de 18 de Septiembre de 1877 de modificaciones al Contrato de 26 de Enero de 1874.	173
N.º 19.—Contrato definitivo de 19 de Marzo de 1878, para la construcción de dos vías férreas de las cinco a que se refiere la Ley de 5 de Noviembre de 1872, con las modificaciones introducidas por la Ley de 18 de Septiembre de 1877.	179
N.º 20.—Decreto de 2 de Diciembre de 1919, que acepta el convenio ad-referendum, referente a la fusión administrativa de los trasandinos.	187
N.º 21.—Ley N.º 11174, que aprueba el decreto N.º 8796.	191
N.º 22.—Decreto de 25 de Enero de 1923, que aprueba el convenio de Administración Unificada.	193
N.º 23.—Capitalización del Trasandino Argentino.	199

EL FERROCARRIL TRASANDINO POR JUNCAL

CAPÍTULO I

RESEÑA HISTÓRICA

El comercio entre las provincias de Mendoza y San Juan, se hacía desde los tiempos coloniales a través de los pasos de Uspallata, Cruz de Piedra, Portillo y Planchón.

Antecedentes
del Trasandino

De Argentina a Chile venía, principalmente, ganado, y de retorno, artefactos y manufacturas extranjeras, vía Valparaíso. Desde 1880, estas últimas importaciones se hicieron vía Rosario.

El Ferrocarril Trasandino estaba llamado a intensificar y renovar aquel comercio y a fomentar el intercambio industrial y cultural necesario entre dos países vecinos que se desarrollaban rápidamente.

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

Memorial de
Wheelwright

De regreso a Chile se convenció de que, por entonces, era más conveniente proyectar el Trasandino en la región cen-

tral del país, donde ya existían varias líneas a menor distancia de la Cordillera que la de Copiapó.

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

Estudios prelimi-
nares de los
Hnos. Clark

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

Trasandino Argen-
tino
Concesión y con-
trato

Convencidos los hermanos Clark de la factibilidad de un ferrocarril trasandino por Uspallata, presentaron al Congreso Argentino una solicitud de concesión con fecha 2 de Agosto de 1872 (Anexo 18). Una ley dictada el 5 de Noviembre de ese año, aprobó la construcción de varios ferrocarriles, entre ellos el Trasandino de Mendoza o San Juan hasta la frontera con Chile.

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

Causas políticas y financieras determinaron el retardo de la iniciación de los trabajos. Los constructores solicitaron varias modificaciones, que fueron concedidas por ley de 18 de Septiembre de 1877, firmándose el contrato respectivo el 19 de Mayo de 1878, con las bases siguientes: Garantía por el Estado de un interés de 7% anual por 20 años sobre un capital de \$ 14,800 de 48 d., por kilómetro, o \$ f. 1,036

de producto líquido, también por kilómetro, en la línea de Buenos Aires a San Juan; en la segunda línea, la misma garantía sobre el capital de \$ f 29,700 de 48 d. por kilómetro, a \$ f 2,079 de producto líquido por kilómetro (Anexos 18 y 19).

El 4 de Agosto de 1872, don Mateo Clark presentó al Presidente de la República una solicitud para que se le concediera la construcción y explotación del Trasandino por Juncal o Uspallata, a base de una garantía fiscal de 7% de interés durante 20 años, sobre £ 1,100,000, fijándose los gastos de explotación en el 55% de las entradas brutas. La garantía se haría efectiva a partir de la entrega al tráfico de todo el ferrocarril.

Trasandino Chile-
no
Concesión y ga-
rantía

El proyecto encontró oposición en el Congreso, hasta que el 13 de Noviembre de 1874 se despachó la Ley en virtud de la cual se concedió la garantía de 7%, pero sobre £ 600,000 (Anexo 1), condición que los capitalistas no aceptaron.

Para facilitar las gestiones financieras, los hermanos Clark, dividieron entonces su compañía en cuatro: dos para las secciones argentinas hasta Mendoza y las otras para el trasandino argentino y chileno. Esta última se constituyó en Londres en 1887.

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

Nueva concesión

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

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

1889, con capitales propios y conforme al trazado del ingeniero Schatzman.

Trabajos realizados

El 1893 quedaron habilitados 27 kilómetros de línea, suspendiéndose en seguida los trabajos por agotamiento del capital.

Modificación de la concesión

Por ley de 4 de Febrero de 1893, se concedió a la empresa Clark, una ampliación del plazo que fijaba la ley de 1887, y se modificaron algunas condiciones: el interés garantizado se rebajó a 4% y el capital consultado al efecto se aumentó a £ 1.200,000.

Esta ley tampoco proporcionó el capital que necesitaba la Empresa, dictándose otra el 11 de Febrero de 1895, que aumentó el interés garantizado a 4½% sobre un capital de £ 1.300,000.

Una vez más fracasaron las gestiones basadas en esta ley, y los trabajos continuaron paralizados.

La compañía constructora

Con el objeto de adquirir la sobras hechas y contratar con el Gobierno la terminación de la línea hasta la frontera, se constituyó en Londres el sindicato "The Trasandine Construction Co. Ltd.", cuyo capital ascendía a 300,000 libras esterlinas.

Subasta del ferrocarril

El 2 de Diciembre de 1898, se hizo la subasta judicial del ferrocarril, quedando esta obra en poder de los acreedores de la empresa.

El Sindicato de Londres adquirió en 1901 de los acreedores el total de las obras por la suma de £ 90,000 y prosiguió los trabajos desde el Salto del Soldado hasta Río Blanco.

El 10 de Diciembre de 1902 se presentó a la Cámara de Diputados un proyecto de Ley para la construcción y terminación del ferrocarril por licitación pública, proyecto que se convirtió en la ley 1588 de concesión y garantía, de 14 de Febrero de 1903. (Anexo 2).

Ley 1588, de concesión y garantía

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

Las bases de la ley 1588 eran: Garantía por el Estado del 5% de interés durante 20 años sobre una suma que no excediera de £ 1.500,000.

Bases de la Ley

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

- 1.ª Sección (Andes-Juncal) 20% del valor total.
- 2.ª Sección (Juncal-Portillo) 35% del valor total.
- 3.ª Sección (Portillo-Empalme) 45% del valor total.

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

Con esta ley se consiguió hacer las emisiones necesarias.

Las propuestas de la licitación pública se abrieron el 1.º de Mayo de 1904 y se realizaron en conformidad a los decretos N.º 666, de 31 de Marzo y N.º 1391, de 1.º de Junio de 1903. Por decreto N.º 2217, de 9 de Junio de 1904 y N.º 1331, de 22 de Junio del mismo año, se adjudicó la concesión al único proponente, que fué la **Trasandinian Construction Co. Ltd.**, por la suma de £ 1.350,000, susceptible de aumentarse hasta £ 1.500,000 (Anexos 3 y 4).

Adjudicación de la propuesta

La suma cuyos intereses quedaron garantizados por el Estado fué de £ 1.485,000.

Prosecución de los
trabajos

Aprobados por el Gobierno los planos definitivos (Anexo 5), se reiniciaron los trabajos, y se entregó al servicio la primera sección en Febrero de 1906.

The Trasandine
Railway Co. Ltd.

Con el objeto de dar cumplimiento al artículo 21 de la Ley, se declaró definitivamente recibida dicha sección y se autorizó a la Compañía por Decreto 3434, de 30 de Junio de 1906, para hacer una emisión de "Bonos del Ferrocarril Trasandino de Chile". (Anexo 6). Con este objeto se formó en Londres, con fecha 7 de Enero de 1907, otra compañía llamada "The Chilean Trasandine Railway Co. Ltd.", que debía recibir la línea de parte de la Compañía Constructora, a medida que ésta terminara y entregara cada sección; constituir las hipotecas respectivas, hacer la emisión de bonos correspondientes y explotar el ferrocarril a su terminación.

La Compañía Constructora en cambio recibió todas las acciones de la nueva empresa explotadora, totalmente liberadas, y el producto de los bonos emitidos.

La transferencia respectiva fué aprobada por decreto N.º 4310, de 10 de Agosto de 1906.

La Empresa chilena tomó a su cargo la perforación del túnel de la cumbre, de 3,039 metros, para facilitar el empalme con la línea argentina, que en 1903 ya había llegado a Las Cuevas.

Recepción de las
secciones

Por decreto 1165, de 7 de Abril de 1908, se declaró recibida definitivamente la segunda sección Juncal-Portillo, y la tercera Portillo-Frontera lo fué por decreto 1266, de 18 de Abril de 1910. (Anexos 6 y 6 b).

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

Dificultades en el
tráfico comer-
cial

Inaugurado el tráfico internacional, se presentaron inmediatamente las dificultades derivadas de la falta, — hasta hoy no subsanada, — de una tarificación combinada conveniente para el transporte en general y para los intereses de uno y otro Trasandino; la necesidad de una Administración común y la falta de un convenio internacional de tráfico y de aduana especial para la vía. El único convenio sobre ferrocarriles trasandinos, — vigente hasta la fecha, — fué firmado en el año 1887, y es casi exclusivamente una convención aduaneras con disposiciones muy generales, como que fué hecho para el proyectado Trasandino por Antuco y adoptado para el Trasandino por Juncal, en virtud de esa misma generalidad que no estatuye nada con referencia a determinada vía. (Anexo 7).

Se presentó también el problema de la repartición de los fletes internacionales, solucionado, — para la carga solamente, — en 1917.

El mismo año 1910 la Compañía dió cuenta al Gobierno de las deficiencias de la línea y solicitó su ayuda financiera para mejorar el servicio y asegurar la continuidad del tráfico, interrumpido por los temporales de invierno a veces por varios meses consecutivos.

Desde que se inició la explotación del Ferrocarril como línea internacional, los resultados económicos y aún generales, no correspondieron a las expectativas que al respecto se cifraron en ambos países. Esta cuestión se estudia en detalle en el capítulo III.

Inconvenientes de-
rivados de la
tarificación

Hasta 1923, fecha de la fusión administrativa de ambos Trasandinos, la causa principal del fracaso comercial de la línea se debió principalmente al sistema de tarificación de

la sección argentina del Trasandino, cuya administración estaba a cargo del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. En efecto, se implantó en esa sección un sistema de tarifas que, aunque facilitaba el transporte directo a Buenos Aires, hacía prohibitivo el transporte de carga de Los Andes a Mendoza.

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

El Gobierno Argentino posee actualmente el 22% de las acciones del Trasandino Argentino, y tiene, por consiguiente, poca ingerencia en él como accionista. El resto de las acciones pertenece a capitalistas ingleses. Por otra parte, el Ferrocarril Buenos Aires-Pacífico pertenece también a una empresa inglesa que no parece dispuesta a perder parte del mercado de Mendoza, — que sirve desde Buenos Aires, — para entregarlo al Trasandino Chileno, vía más corta y económica para los consumidores argentinos.

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

Comisión internacional de estudio

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

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

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

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

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

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

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

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

Nuevas gestiones
pro mejoramiento
del tráfico

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

El comercio gestionó, por medio de las autoridades correspondientes durante esta época algunas rebajas de fletes, y obtuvo una reducción de 27% y 35% en las tarifas Andes-Mendoza para algunos productos. Estas rebajas quedaron en vigencia hasta Marzo de 1917. Mediante gestiones análogas se llegó a obtener otras rebajas y la inclusión de ciertos artículos nuevos entre los clasificados en la Convención de 1887. (Decretos N.os 32, de 20 de Febrero de 1918, y 227, de 21 de Setiembre de 1918).

Oferta de venta
del ferrocarril

En Enero de 1915, la Empresa, en conformidad al artículo 9.º de la Ley 1588, ofreció al Gobierno la venta del Ferrocarril, en £ 1.732,870 en bonos del Estado con 4½% y ½%, oferta que fué rechazada.

Comisión Pan
Americana de Le-
gislación Unifor-
me

En 1916 se reunió en Buenos Aires la Comisión Pan-Americana de Legislación Uniforme y, a iniciativa del Gobierno Chileno, las delegaciones argentina y chilena estudiaron los asuntos referentes al Trasandino y acordaron recomendar con urgencia a sus respectivos Gobiernos la resolución de ellos.

Arbitraje sobre la
repartición de fle-
tes de carga

Surgió de nuevo en 1917, la divergencia sobre la distribución de los fletes de carga directa entre Los Andes y Mendoza, sin que las gerencias llegaran a acuerdo. Los Directorios de las dos secciones, con el asentimiento del Ferrocarril Buenos Aires-Pacífico, acordaron solicitar el arbitraje conjunto de los Gobiernos Chileno y Argentino. (Sesiones del 23 Mayo y 12 Junio 1917, de los respectivos directorios).

Las Comisiones técnicas Chilena y Argentina que debían asesorar a ambos Gobiernos, fueron nombradas por de-

cretos N.os 153, de 26 de Junio, y 2 y 24 de Agosto de 1917, respectivamente.

Las sesiones se llevaron a efecto en Buenos Aires y el 24 de Agosto se firmó el acta final, que fué aprobada como laudo del Gobierno de Chile, por decreto 229, de 26 de Septiembre, y en igual calidad por parte del Gobierno Argentino, por decreto de 28 del mismo mes. El acta fué protocolizada en Santiago con fecha 30 de Septiembre de 1917. (Anexo 8).

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

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

$$\frac{\text{Cuota argentina}}{\text{Cuota chilena}} = \frac{112 Q + 94 Q_a + 18 Q_c}{85 Q + 78 Q_a + 7 Q_c}$$

en la cual (1) representan:

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

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.

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

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

Nuevas gestiones
pro fusión Trasandinos

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

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

Cuota argentina	—	$2800 n + 94 Q_a + 18 Q_c$
Cuota chilena	—	$2125 n + 78 Q_c + 7 Q_a$

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

taría la ayuda financiera que cada empresa solicitaba del Gobierno respectivo.

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

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

La ayuda financiera a la Empresa consistiría en la entrega por el Estado de bonos hasta por la suma de 2 millones 500 mil pesos oro sellado, para el solo efecto de depositarse como garantía a fin de obtener los fondos necesarios para las obras y adquisiciones.

Como resultado de las discusiones entre el Gobierno de Chile y la Empresa, el Directorio de ésta aprobó diversas modificaciones (1) en el Memorandum de 1918, que fue-

(1) Estas modificaciones consistían esencialmente en que el canje de los bonos del Ferrocarril, de valor nominal de £ 1,485,00 por Bonos del Estado, se harían al mismo tipo de 4% y 1%, en lugar del 4½% y ½%. La Empresa cedería al Estado el 70% de las ac-

ron sometidas al estudio del Gobierno. (Anexo 9, comunicación de 5 de Abril de 1920).

Situación financiera de la Compañía

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

Bonos A, B y C de 5%	£ 1.485,000
70,000 acciones preferidas de £ 20, con dividendo acumulativo de 6%	£ 1.400,000
5,000 acciones ordinarias de £ 20 cada una	100,000 1.500,000
	£ 2.985,000

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

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

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

Al vencerse en 1926 la primera garantía, la Compañía habría tenido que servir sus bonos del 5% con sus en-

ciones en lugar de los 2|3. Una vez levantada la hipoteca de la línea, la Empresa haría una emisión con hipoteca que le produjera £ 500,000, con garantía subsidiaria del Estado.

tradas netas, y al no hacerlo habría sobrevenido la quiebra (1).

El contrato ad-referendum entre la Empresa y el Gobierno de Chile fué aprobado por decreto 183, de 9 de Mayo de 1921. (Anexo 10). El Congreso con algunas modificaciones aceptó dicho convenio, convirtiéndose en la Ley 3803, de 13 de Septiembre de 1921. (Anexo 11).

Leyes y Decretos
chilenos y argen-
tinos

La Ley argentina 1174, de 30 de Septiembre de 1921 (Anexo 22), prestó su aprobación al referendum de 2 de Diciembre de 1919 (Anexo 21), y la fusión administrativa se efectuó mediante un convenio celebrado entre las Empresas en Buenos Aires, el 24 de Enero de 1922.

Los Gobiernos de Chile y la Argentina aprobaron dicho convenio por los decretos N.os 148, de 17 de Febrero de 1922 y Exp. 8796 F 919, de 25 de Enero de 1925, respectivamente. (Anexos 12 y 23).

En virtud de la disposición argentina correspondiente, decreto N.º 9, de Mayo de 1922, cesó el contrato de administración del Trasandino Argentino por el Ferrocarril Buenos Aires-Pacífico, y la administración fusionada se inició el 13 de Mayo de 1923.

Cumplidos los trámites exigidos por la Ley 3803, respecto a la Unificación previa, el Gobierno expidió el decreto 318, de 21 de Febrero de 1922, autorizando las operaciones financieras, que debían realizarse en Londres, referentes a la emisión y canje de los bonos. (Anexo N.º 13).

El Gobierno, por decreto N.º 347, de 6 de Julio de 1923, ratificó el acuerdo producido por intermedio del Mi-

(1) En efecto, el servicio de Bonos ascendía a £ 74,250, o sea, \$ 990,000 oro de 18 d., y en 1926 la Compañía tuvo una pérdida de \$ 17,085. La ganancia máxima hasta la fecha (1927) la obtuvo en 1918, y ascendió a \$ 503,103 oro de 18 d. (Gráfico N.º 9)º

nistro en Londres con la Compañía para la emisión de 542 mil libras esterlinas en bonos. (Anexo 13 a).

Situación financiera creada por la Ley 3803

De acuerdo con el artículo 1.º de la Ley, se hizo una emisión de bonos del Estado por la suma de £ 825,000 con 8% de interés y 1% de amortización acumulativa. Estos bonos se canjearon por los de emisiones hechas por la Compañía con hipoteca del ferrocarril, que ascendía a la suma de 1 millón 485 mil libras esterlinas.

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

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

Como compensación, la Compañía hizo transferencia al Estado de un número de acciones equivalentes al 70% del capital social (£ 1,500,000). El resto, £ 450,000 en acciones, quedó en poder del público.

Rendimientos de la emisión e inversión de fondos

La emisión de debentures fué realizada en Londres el 11 de Enero de 1923, y rindió la suma de £ 499,995. La distribución de estos fondos fué acordada por decreto N.º 524, de 21 de Septiembre de 1923, consultándose determinadas cantidades de dinero para cancelación de deudas del ferrocarril, inversión en obras de defensa contra aludes, electrificación y adquisiciones de material (Anexo 14). El decreto N.º 1186, de 7 de Abril de 1925, ordenó agregar a los fondos destinados a obras nuevas los intereses que ellos devengaren. (Anexo 15). Hasta el 30 de Abril de 1928 la suma percibida por este capítulo era de £ 29,096, con lo cual

la suma total proveniente de la emisión alcanzaba a £ 529,091.

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

Según una disposición general de la Ley 3803, el Gobierno tiene derecho a elegir los miembros del directorio que por los estatutos le corresponde, según el monto de sus acciones (Art. 4). Se acordó que el Directorio del Trasandino Chileno quedara formado por cinco personas, tres de las cuales serían nombradas por el Gobierno de Chile y las otras dos por los accionistas particulares. Uno de estos últimos ha desempeñado la presidencia desde el principio de la nueva situación.

Directorios

De acuerdo con el Convenio de Fusión, de 24 de Enero de 1922, el Directorio o Comité Unido se constituyó con seis delegados, tres por cada Trasandino. El Gobierno de Chile designa dos delegados y los accionistas privados el tercero. En esta forma, la representación del Gobierno de Chile queda reducida a dos delegados entre seis.

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

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

(1) Estados de inversiones presentados por la Compañía.

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

Comisión Mixta
del Tráfico Inter-
nacional

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1). La Compañía se constituyó el 9 de Enero de 1888, con un capital autorizado y pagado en la siguiente forma:

Capitalización

70,000 acciones preferidas de £ 20	£ 1.400,000
5,000 acciones ordinarias de £ 20	100,000
Total	£ 1.500,000

2). Después de la vigencia de la Ley 1588, de 1903, el capital de la Compañía quedó constituido por el capital acciones anteriormente citado y por la emisión de bonos del 5% con garantía del Estado, ascendente a £ 1.485,000.

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

69,988 acciones preferidas de £ 20	£ 1.399.760
5,000 acciones ordinarias de £ 20	100,000
En efectivo	1.317,546
Total	£ 2.817,306

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

D acuerdo con la ley 3803, las 70,000 acciones preferidas y las 5,000 acciones ordinarias fueron convertidas en 1.500,000 acciones ordinarias de £ 1.

3). Como resultado de la aplicación de la Ley 3803 el capital autorizado de la Compañía quedó constituido así:

Suscrito y pagado:

Acciones del Estado (70%)	£ 1.050,000
Acciones privadas (30%)	450,000
	£ 1.500,000
Bonos del 7½ y 1%	542,000
Total acciones y bonos	£ 2.984,760

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

Esta suma fué cancelada aplicando las disposiciones de la Ley 3803. El Gobierno recogió la emisión de £ 1.485,000 y la canjeó por otra de £ 825,000 en bonos del Estado, con un servicio total igual, de £ 74,250 anuales.

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

Resumen:

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

En el Pasivo se detallan las siguientes partidas:

1.500,000 acciones ordinarias	£ 1.500,000	-0	-0
Obligaciones del 7½%, el 1.º de Junio de 1926	528,207	-0	-0
Obligaciones del 5% canceladas con £ 825,000 en bonos del Gobierno contrato 10 de Mayo de 1921	1.485,000	-0	-0
Varios (Venta, seguros de edificios destruídos, etc.)	1,470	-16	-2
A la vuelta	£ 3.514,677	-16	-2

De la vuelta £ 3.514,677-16 -2

Por cuenta de entradas:

Cargado por trabajos y mejoras al 30 de Junio de 1923, defensas destruidas en 1915, material perdido en 1919, material retirado del servicio	46,904 -6 -8
Obligaciones del 7½% redimidas hasta el 30 de Junio de 1926	13,793
Total	£ 3.575,375 -2-10

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

Costo neto del ferrocarril, línea y equipo (1) a la fecha de la dictación Ley 3803 de 1921	\$ 59.990,400
Invertido por cuenta capital (Ley 3803) ..	17.987,459
Total	\$ 77.977,859

Hasta el año de 1927, según Estadística de la Compañía, la inversión por cuenta Capital alcanzó a la suma de	\$ 20.622,253
De modo que el capital empleado sería ..	\$ 80.612,653

(1) Valor pagado Constructora	£ 2.984,760
Recogido por Gobierno de Chile (1921)	1.485,000
	£ 1.499,760

que corresponden a \$ 59.990,400 moneda legal.

El Gráfico N.º 10 da los valores del capital empleado (1) en el ferrocarril a partir del año 1911, y sus variaciones hasta 1927, y las entradas y gastos en por cientos del capital empleado.

La Compañía no tiene capital de explotación y las inversiones por cuenta Capital quedaron determinadas por la Ley 3803 y el decreto N.º 524, ya citados.

En el Anexo N.º 24 se inserta un resumen, efectuado a base de informaciones recogidas por la Legación de Chile en Londres, acerca de la Compañía del Ferrocarril Trasandino Argentino, sus cuentas, dividendos y capitalización, con un análisis de la participación que tienen el Gobierno Argentino y los Ferrocarriles Gran Oeste y Buenos Aires-Pacífico, en las garantías de las emisiones de "Debentures" realizadas por el Ferrocarril Trasandino Argentino.

Capitalización del
Trasandino Argen-
tino

El protocolo celebrado en Santiago con fecha 31 de Septiembre de 1917, estableció una fórmula de repartición de fletes de carga contemplando principalmente los trabajos reales efectuados por cada empresa en el transporte de carga internacional. Sin embargo, el Directorio Unido de Londres estimó en 1925 que las entradas brutas obtenidas del tráfico internacional debían ser repartidas de modo que dieran un rédito neto proporcional al capital invertido en cada sección. Con el objeto de efectuar la avaluación de las líneas fueron designados por el Comité los señores R. Stuart y A. Mac Donald.

En cumplimiento de las instrucciones que recibieron del Comité Unido, hicieron un avalúo de los valores relativos de los dos ferrocarriles, basados en el costo a la fecha, de las lí-

Avalúos

(1) El Supremo Gobierno no ha reconocido todavía ningún capital Inmovilizado de Empresas ferroviarias.

neas y de los materiales, incluyendo material rodante y equipo, sin relación a lo que hubiera sido el costo efectivo (1).

El informe respectivo tiene fecha 18 de Febrero de 1924 y dá las cifras siguientes:

Avalúo del Ferrocarril Trasandino Argentino	£ 2.246,670
Avalúo del Ferrocarril Trasandino Chileno .	£ 1.610,291

Estos valores del capital inmovilizado no han sido reconocidos oficialmente por los Gobiernos. Las entradas brutas de carga siguen siendo repartidas en conformidad al acuerdo de 1917 y las entradas brutas de pasajeros y ganado las percibe cada ferrocarril con entera independencia.

(1) Actas del Directorio Unido. 1924.

CAPÍTULO II

TARIFAS DEL TRASANDINO

Las tarifas y reglamentos del ferrocarril han sido aprobadas por los siguientes decretos supremos:

Decretos

Números 3254, de 18 de Noviembre de 1907; 473, de 23 de Febrero de 1911; 351, de 26 de Agosto de 1916; 480, de 2 de Diciembre de 1922; 958, de 4 de Marzo de 1926; 1117, de 12 de Abril de 1927; 2300, de 15 de Julio de 1927; y 2029, de 20 de Diciembre de 1927.

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

A) TARIFAS LOCALES.

Las tarifas locales se aplican a base del cuadro de distancias siguiente:

Alt. mts. sob. mar.	Dist. reales									
	Total Parl.									
834	—	—	Los Andes.							
1028	15,7	15,7	16	Vilcuya.						
1420	34	18,3	34	18	Río Blanco.					
2250	51	17	82	66	48	Juncal.				
2352	55	4	88	72	54	6	P. Km. 55.			
2886	63,3	8,3	119	103	85	37	31	Portillo.		
3194	69,1	5,8	137	121	103	55	49	18	Caracoles.	
3205	70,5	1,4	138	122	104	56	50	19	1	Frontera.

Existen tres clases de tarifa: Pasajeros, Equipaje y Carga por Gran Velocidad, y Carga y Animales por Pequeña Velocidad.

Tarifas de pasajeros

Las tarifas de pasajeros se dividen en:

- I) Tarifas normales.
- II) Tarifas especiales:

- a) Tarifas especiales a precios rebajados;
- b) Tarifas por servicios especiales;
- c) Tarifas accesorias.

I). Tarifas normales:

El precio del pasaje se calcula por pasajero y por kilómetro con las siguientes bases:

1.ª clase	\$ 1.26
2.ª clase	0.84

II). Tarifas especiales:

a) Tarifas especiales a precios reducidos. — Contemplan rebajadas variables para trenes locales, pasajes por cuenta del Estado, agrupaciones, boletos de ida y vuelta locales y boletos de abonos.

b) Tarifas por servicios especiales. — Son tarifas que contemplan el uso de departamentos y coches reservados, salones, transporte de enfermos, cadáveres, trenes especiales, etcétera.

c) Tarifas accesorias. — Se refieren al cobro que se hace a pasajeros sin boletos, cambio de clases, estadías, etc.

Las tarifas de Equipajes y Carga por G. V. se dividen en: Tarifas de equipajes y de carga.
G. V.

Tarifas normales; y
Tarifas especiales.

I) *Tarifas Normales.*

El precio de transporte se calcula con la base de \$ 0,315 por quintal y por kilómetro.

II) *Tarifas Especiales.*

a) Tarifas especiales a precios reducidos. — Pertenecen a esta clasificación las tarifas de combinación para tráfico internacional.

b) Tarifas por servicios especiales. — Se incluyen entre estas tarifas las de Bultos Especiales, animales menores, vagones completos en trenes de pasajeros, etc.

c) Tarifas accesorias. — Pertenecen a este grupo las tarifas para objetos no admisibles en coches de pasajeros, tarifa por bodegaje y por carga, descarga y trasbordo.

Tarifas de carga
y animales por
P. V.

Las tarifas de Carga y Animales por P. V. se dividen en:

- I) Tarifas normales; y
- II) Tarifas especiales.

I) Tarifas normales.

a) Mercaderías. — El flete por el transporte de una tonelada de carga se calcula con las siguientes bases:

Categoría de carga	Flete por klm.
1. ^a	\$ 0.75
2. ^a	0.60
3. ^a	0.45

En una clasificación anexa se indica la categoría que corresponde a cada artículo por sobornal o carro completo.

b) Tarifa de animales. — La tarifa de transporte de animales en vagón completo de 4 ejes, es de \$ 4.93 por vagón y por kilómetro. La tarifa de animales mayores ueltos, es de \$ 1.29 por animal y kilómetro por una expedición inferior a 5 animales.

La tarifa de animales menores sueltos, es de \$ 0.30 por animal y por kilómetro por una expedición inferior a 21 animales.

11) *Tarifas especiales.*

a) Tarifas especiales a precios reducidos. — Pertenecen a esta clasificación las tarifas para el transporte de armas y pertrechos de guerra, carga fiscal, efectos de compañías de teatros, mármol, minerales de cobre de alta y baja ley, yeso, leña y herramientas y material para minas. Además quedan incluidos en esta subdivisión las Tarifas Complementarias que se establezcan en combinación con los Ferrocarriles argentinos.

b) Tarifas por servicios especiales. — Se incluyen en este rubro, las tarifas por recorrido en desvíos, transporte de cadáveres, animales valiosos, bultos especiales, etc.

c) Tarifas accesorias. — Se incluyen entre estas tarifas la tasa adicional que se paga, además del flete, por la carga despachada con destino o proveniente de un desvío o ramal industrial, la tarifa pro carga, descarga y trasbordo, estadía, exceso de carga, bodegaje, artículos peligrosos, etc.

B) **TARIFAS INTERNACIONALES.**

Las tarifas de pasajeros entre Los Andes- Mendoza (1), y Buenos Aires, incluyendo el flete de 50 kg. de

Pasajes

(1) El valor del pasaje de Los Andes - Frontera, se obtiene así:

1. ^a Clase:	2. ^a Clase:
\$ 174.— tarifa.	\$ 116.— tarifa.
22.— 50 k. equipaje.	22.— 50 k. equipaje.
1.— Turismo.	1.— Turismo.
\$ 197.— Total.	\$ 139.— Total.

equipaje, se forman por la suma de los pasajes correspondientes de cada ferrocarril (Trasandinos y Buenos Aires - Pacífico).

Así el valor de los pasajes de 1.ª y 2.ª se obtienen con los valores anotados en el cuadro siguiente:

EN PESOS MONEDA LEGAL

Designación	Valpso.	Santiago	L. Andes	Frontera	Mendoza	Valpso.	Santiago
	L. Andes	L. Andes	Frontera	Mendoza	B. Aires	B. Aires	B. Aires
1.ª Clase	22,80	26,20	197,00	412,40	291,10	927,70	926,70
2.ª Clase	14,80	17,40	139,00	268,60	139,20	561,60	564,10
Cama. . .	—	—	—	—	48,40	48,40	48,40
Pullman. .	—	—	66,00	95,60	—	161,60	161,60
50 klg.	—	—	—	—	—	—	—
Equip. . .	10,40	10,20	—	—	—	10,40	10,20

Variación de pasajes

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

El cuadro siguiente indica la variación de los pasajes internacionales en las secciones chilena y argentina desde el año 1912 hasta 1927. En su valor se incluye el precio de 50 klg. de equipaje.

Año	Primera clase			Segunda clase		
	Sección Chilena valor	Sección Argent. valor	Total	Sección Chilena valor	Sección Argent. valor	Total
1912	3-10- 0	3-19- 9	7- 9- 9	2- 9- 3	2-13- 2	5- 2- 5
1917	3-10- 0	5- 9-10	8-10-10	2- 9- 3	3- 6- 7	5- 5-10
1922	3-16- 3	6- 6- 4	10-12- 7	2-13-10	3-16- 7	6-10- 5
Dic. 1926	3-16- 3	10- 2- 3	13-18- 6	2-13-10	6-11- 9	9- 5- 7
Set. 1927	5- 9- 6	10- 2- 3	15- 9- 0	2-15- 4	6-11- 9	10- 7- 1

Existen tarifas de combinación con los ferrocarriles argentinos, tanto para pasajeros como para carga.

1) Servicio internacional de pasajeros:

Tarifas Complementarias

La Empresa concede una rebaja de 25% en el precio de los boletos de regreso entre Los Andes y Empalme Frontera para viajes que se efectúen dentro del término de dos meses (T. C. P. N.º 1).

Según términos de la tarifa C. N.º 18, se expiden boletos de ida y vuelta en trenes excursionistas entre Los Andes y Mendoza y vice versa, al precio de \$ 352.80 el entero y \$ 276.95 el medio boleto, con derecho a 50 kgs. de equipaje. Esta tarifa equivale al 40.3% del pasaje de ida y vuelta con tarifa normal.

Fomento del turismo

2.º) Servicio internacional de carga por P. V.

1) Por la importancia que tiene el comercio con Argentina, para el país y para la economía del Ferrocarril Trasandino, daremos especial atención a las tarifas por P. V. y su aplicación a los principales productos de exportación al vecino país.

Tarifa Los Andes-Buenos Aires y vice-versa

Antecedentes

En el año 1925 se puso en vigencia la tarifa complementario N.º 84|1 que reemplazó a otra, y de la que solo se diferenció en el número de artículos incluídos en la clasificación.

La Tarifa 84|1, estuvo en vigencia hasta el 30 de Junio de 1927, fecha en que se propuso la inclusión de un mayor número de artículos y la reducción a moneda legal de las tarifas que hasta entonces se habían cobrado en oro de 18 d. Esta tarifa llamada Tarifa Complementaria N.º 1, dividió los artículos en 5 categorías, que pagan, por toneladas métricos:

Categoría	m/l	m/nac. argentina
A	504	144.33
B	420	120.27
C	315	90.20
D	252	72.16
E	168	48.11

Estas categorías se aplicaban a determinados artículos, según consignaciones de 100, 1,000, 3,000, 5,000 y 10,000 kilogramos.

Cuando se trataba del envío de algún artículo que no estaba en la clasificación, se aplicaba la suma de los fletes parciales correspondientes a las tarifas de cada ferrocarril, obteniéndose así un flete total muy elevado. En estos casos se pedía al Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico la inclusión del artículo en cierta categoría. Este trámite significaba siempre una considerable pérdida de tiempo para el exportador.

En Diciembre de 1927 se propuso adoptar la clasificación que rige en el Ferrocarril Buenos Aires-Pacífico, aplicando las tarifas correspondientes a la longitud efectiva del recorrido entre Los Andes y Buenos Aires. El producto de los fletes se repartiría entre los Trasandinos y el Buenos Aires-

Pacífico, en proporción a los largos virtuales correspondientes del recorrido.

La clasificación mencionada comprende un gran número de artículos, a los que se aplica una serie de 10 tarifas que varían según que la cuantía del envío sea de 100, 1,000, 3,000, 5,000 o 10,000 kgs.

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

Entre los artículos que figuran en esta clasificación están incluídos muchos de los que se exportan o pueden exportarse con buen éxito de Chile a Buenos Aires, a saber: ajos, cebollas, fruta fresca, lentejas, maderas en bruto y elaboradas, vino en cascós, demajuanas y otros envases, etc.

La nueva tarifa aceptada por decreto N.º 2029, de 20 de Diciembre de 1927, del Ministerio de Fomento, y que entró en vigencia el 1.º de Febrero de 1928, se llama T. C. C. N.º 5, Carga desde Los Andes a Retiro y Empalme Puerto Madero, (Argentina) y vice-versa de Los Andes a Ingeniero White (Argentina), es la siguiente:

T. C. C. N.º 5 por
P. V.

Precios del transporte

Por cada tonelada métrica divisible en fracciones de 10 kgs., las clases 1-1/1 a 7 y 7/1, y en fracciones de 100 kgs. las clases 8-8/1 a 10-10/1.

Moneda legal				Moneda nacional argentina			
Clase	Precio	Clase	Precio	Clase	Precio	Clase	Precio
1	646,33	1/1	538,50	1	185,06	1/1	154,22
2	568,67	2/1	473,83	2	162,86	2/1	135,71
3	491,17	3/1	409,33	3	140,65	3/1	117,21
4	396,83	4/1	344,67	4	113,51	4/1	98,70
5	321,50	5/1	279,50	5	92,05	5/1	80,54
6	253,67	6/1	220,67	6	72,67	6/1	63,19
7	202,33	7/1	183,03	7	57,93	7/1	52,66
8	174,33	8/1	158,33	8	49,90	8/1	45,36
9	154,83	9/1	140,83	9	44,35	9/1	40,32
10	143,33	10/1	130,17	10	51,52	10/1	37,30

Tarifa C. C. N.º 2
(Los Andes-Mendoza y vice-versa)

2) El cuadro siguiente da el flete por tonelada métrica para las distintas categorías de carga:

Categoría	Moneda legal chilena	Moneda nacional argentina
A	246,00	70,42
B	184,50	52,82
C	153,66	44,00
D	123,00	35,22
E	102,48	29,34

Tarifa C. C. N.º 3
(Los Andes-Mendoza)

3) Para el transporte de cemento existe la tarifa Complementaria de Carga N.º 3, Los Andes-Mendoza, en combinación con el trasandino argentino. Los envíos deben hacerse en carros completos, con mínimo de 20 toneladas, en rejas de retorno. La tarifa es la siguiente por tonelada métrica:

Moneda legal chilena \$ 61.50

Moneda nacional argentina 17.60

4) Para el transporte de fruta fresca, ajos y nueces desde Los Andes a Rosario Norte, vía Intercambio Mendoza y Empalme Rufino, existe la tarifa C/ C/ N.º 4, para mínimo de 10,000 kgs., cuyo valor es el siguiente:

Tarifa C. C. N.º 4

Moneda legal chilena \$ 183.33

Moneda nacional argentina 52.50

Tarifas C. C. N.º
6 y N.º 7

5) Desde el 1.º de Julio de 1928, comenzaron a regir las tarifas complementarias N.º 6 y 7 para carga de pequeña velocidad, en combinación con el Trasandino Argentino, que acuerdan las siguientes tarifas entre Los Andes y Mendoza, para 1,000 kilogramos divisibles en fracciones de 100 kilogramos.

N.º 6.—Salitre \$ 82.00 m/l

N.º 7.—Superfosfatos y semejantes 61.50 m/l

El carbón de piedra y las briquetas, con mínimo de 20,000 kilogramos por cada 1,000 kilogramos divisibles en fracciones de 100 kilogramos, tiene la tarifa de \$ 61.50 m/l, o \$ 17.60 m/n.

Tarifa N.º 2, Animales en vagones completos

Los animales vacunos, caballares, cabríos, lanares y porcinos en vagón completo de 4 ejes pagan \$ 4.93 por vagón y por kilómetro.

En conformidad a esta tarifa el flete Los Andes a Mendoza y vice-versa se obtiene por la suma de los fletes argentino y chileno, moneda legal.

Andes-Frontera	Frontera-Mendoza	Total
\$ 680.34	\$ 953.64	\$ 1,633.98

El vagón de 4 ejes, contiene 80 lanares, 18 vacunos o 60 porcinos.

Variación de las
tarifas

Las tarifas de pasajeros no han tenido variación legal desde 1910 hasta 1927. Por Decreto N.º 2,300, de 15 de Julio de 1927, se autorizó provisoriamente un alza de 40% en las tarifas de pasajeros, encomiendas y equipajes, que comenzó a regir el 15 de Septiembre de 1927.

Tampoco han tenido aumento sensible las tarifas de carga desde 1910. Las tarifas de ganado fueron aumentadas en 50%, por Decreto N.º 473, de 23 de Febrero de 1911, la de animales en tren completo fué cancelada y la de carro completo fué reducida en 25% por Decreto N.º 1,117, de 12 de Abril de 1927.

El único aumento de las tarifas de carga P. V. fué de 30%, autorizado en Noviembre de 1917.

Tarifas medias

El Gráfico N.º 8, muestra las variaciones que han tenido las Entradas Medias de Pasajeros y de carga, a partir del año 1912.

La tarifa media de pasajeros ha aumentado continuamente desde 1912 hasta un máximo de 64.7 centavos oro de 18 d. en 1920 para bajar en seguida a 49 centavos y volver a subir en los años siguientes. Se hace notar el hecho de que a pesar de la continua alza de la tarifa internacional, motivada por las alzas argentinas hasta 1926, el número de pasajeros se mantiene casi constantemente cerca de 20,000 (Gráfico N.º 3).

La carga P. V. ha tenido bruscas variaciones (Gráfico N.º 3) y la curva de la tarifa media correspondiente tiene un continuo descenso desde 1919. Se puede observar una tendencia general al aumento del tonelaje de carga a partir de 1922.

Como dato ilustrativo y de relativa comparación, se dá a continuación las tarifas medias, por Ton.-klm. y pasajero-klm. de los diversos ferrocarriles del país, según la Estadística de la Inspección General de Ferrocarriles, referentes a 1926 y 1927.

FERROCARRILES	Tarifa media por P/ klm. centavos m/l.		Tarifa media por T/ klm. centavos m/l.	
	1926	1927	1926	1927
Red Sur del Estado	7,5	7,4	16,3	15,6
Red Norte del Estado	13,4	12,4	19,4	17,4
Arica a La Paz	23,4	28,3	29,2	33,0
Arica a Tacna	21,4	13,9	67,4	55,8
Junín	4,2	—	28,2	25,9
Caleta Buena a Agua Santa . .	7,4	6,4	24,6	23,6
Salitrero de Tarapacá	10,9	11,0	29,8	23,7
Longitudinal Norte	11,6	12,0	27,7	26,5
Tocopilla al Toco	14,6	22,6	24,0	21,4
Antofagasta a Bolivia	11,1	11,1	16,6	14,9
Caleta Coloso a Aguas Blancas .	11,4	10,9	23,5	19,6
Taltal	12,7	12,6	31,2	27,0
Trasandino por Juncal	180,2	200,9	49,5	60,5
Concepción a Curanilahue	11,5	11,1	23,7	23,5

La comparación de las cifras de este cuadro, no tienen sino un valor relativo, ya que se trata de líneas de características, objetivos y obligaciones financieras muy diferentes.

El reparto de los fletes de carga entre el Trasandino Chileno y el Argentino, se hace de acuerdo con la fórmula establecida por el fallo arbitral de 1917, a que se hizo referencia anteriormente. En repetidas ocasiones el Gobierno chileno ha insistido en que el reparto de los pasajes también se haga en los mismos términos.

Reparto de fletes

El reparto de fletes de carga entre los Trasandinos y el Ferrocarril de Buenos Aires-Pacífico, se efectúa en la proporción que hay entre el largo virtual de las líneas trasandinas y el virtual de este último, a saber:

FERROCARRILES	Tráfico Los Andes- Buenos Aires Klm.	Tráfico Buenos Aires- Los Andes Klm.
FC. Trasandino Chileno	780	70,5
FC. Trasandino Argentino	180	940
FC. Buenos Aires Pacífico	1,049	1,049
<i>Proporción de reparto:</i>		
Ferrocarriles Trasandinos	47,785 %	49,053 %
FC. Buenos Aires-Pacífico	52,215 %	50,947 %

CAPÍTULO III

1) ESTUDIO DEL TRÁFICO

El tráfico de carga y pasajeros es casi totalmente internacional. El Gráfico N.º 3 da las cifras de movilización total de la carga y pasajeros desde el año 1912 a 1927, y el Gráfico N.º 4 las cifras respectivas de la movilización anual de carga ascendente y descendente del público.

Tráfico local e internacional

La mayor parte del tonelaje corresponde a carga enviada desde nuestro país. En efecto, la carga transportada a Argentina durante los últimos 17 años (1910-1927) ascendió a 370,648 toneladas y de Argentina a Chile 187,488 toneladas. Promedios: 20,591 Ton. y 10,416 Ton., respectivamente.

El tráfico general de carga desde 1914 a 1927, ha sido el indicado en el cuadro titulado "Transportes anuales".

Se observa que la disminución de la carga de ganado, proveniente de Argentina, produce inmediato desequilibrio de tonelaje en la carga descendente. Para que se produzca una nivelación de carga en ambos sentidos, sería necesario que el número de cabezas de ganado argentino, no fuera menor de 24,000 en el año.

Los artículos argentinos de consumo en Chile, no son susceptibles de gran aumento. Los cuadros de las páginas 59 y 60 señalan el tonelaje transportado en detalle en los últimos tres años.

Comercio con Ar-
gentina y el ferro-
carril

El comercio de importación y exportación con Argentina, — sin considerar la mercadería en tránsito, — ha sufrido grandes variaciones en los años 1911 a 1926, como lo indica el Gráfico N.º 1. Las curvas representativas de dicho comercio en moneda legal de 6 d. alcanzaron sus máximos en 1917 y 1918, debido a la escasez de flete marítimo en esos años.

Exportación:

La exportación total a Argentina incluyendo la carga nacionalizada, tuvo en 1917 un valor de 69,9 millones de pesos y en 1918, 104,7 millones. En 1925 su valor fué de 30,9 y en 1926 bajó a 23,7 millones de pesos.

La exportación por ferrocarril, incluyendo siempre la carga nacionalizada, tuvo también máximos de 35,4 millones y 61,2 millones de pesos en 1917 y 1918. Ha bajado en 1925 y 1926 a 9,3 y 8,1 millones de pesos, respectivamente.

Importación:

La importación de Argentina, que en 1917 alcanzó los valores de 63 y 92,7 millones, descendió en los años siguientes hasta 22,5 millones en 1922, para volver a subir en 1923 a 42,9 millones, a 36,9 en 1925 y a 70,2 millones de pesos en 1926.

La importación por ferrocarril ha tenido variaciones semejantes, con 24,9 y 38,1 millones de pesos en 1917 y 1918; 10,2 en 1922; 23,7 en 1923; 7,5 en 1925 y 15,9 millones de pesos en 1926.

El Gráfico N.º 2 señala la exportación a Argentina, de la carga chilena, sin incluir la nacionalizada.

El valor máximo de 78,9 millones, alcanzado en 1918, ha bajado hasta 20,4 millones en 1926. La exportación por

ferrocarril ha bajado desde 34,5 millones a 6,5 millones entre esos años.

En resumen, se puede observar que los valores de la importación total y la por ferrocarril tienden a aumentar en los últimos años. En cambio, los de la exportación tienden a disminuir paulatinamente.

La exportación a Argentina de mercaderías en tránsito ha sido muy pequeña. El cuadro siguiente señala la variación de sus valores a partir del año 1918.

Mercadería en
tránsito

EXPORTACION A ARGENTINA POR EL FERROCARRIL
TRASANDINO

Años	Exportación chilena	Nacional- izada	Tránsito	Total incluyendo tránsito
M/L DE 6 a.				
1918	34.527,843	26.744,760	6,115	61.276,278
1919	19.554,600	6.079,203	724,965	26.358,768
1920	21.030,279	2.857,013	323,496	24.210,788
1921	8.345,931	1.590,894	115,950	10.052,815
1922	7.517,109	2.158,880	2,220	9.778,209
1923	5.985,015	2.067,306	660	8.052,981
1924	8.092,029	1.387,758	13,680	9.493,467
1925	8.519,055	888,618	579	9.408,252
1926	6.545,853	1.712,974	4,200	8.262,927

Los mercados ar-
gentinos y el fe-
rrocarril

Los principales artículos chilenos que han tenido buen consumo en Argentina y que van principalmente por vía marítima, debido al menor flete respecto al ferrocarril, son: porotos, garbanzos, arvejas, lentejas, papas, nueces, legumbres en conserva, duelas, fruta fresca y en conserva, madera, etc.

El cuadro adjunto muestra la variación de la exportación a Argentina por el ferrocarril en los tres últimos años.

Todos los productos señalados tienen un mercado muy vasto en Mendoza y Buenos Aires. En algunos casos el flete marítimo imposibilita el envío de productos a Buenos Aires por ferrocarril, pero para el consumo en Mendoza, el flete trasandino es inferior.

Algunos productos, como las duelas y los cascos vacíos, porotos, lentejas, garbanzos, maderas en bruto, licores, cebollas y ajos, han perdido mercado últimamente.

La organización de una propaganda comercial eficiente en Argentina y la realización de un programa conjunto de transporte y ventas de productos capaces de acreditarse por su calidad, daría seguramente nueva vida al trasandino, dejándolo en condiciones de disminuir sus actuales tarifas, para convertirlo en la vía más económica de transporte y aprovisionamiento del mercado de Mendoza.

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

Mendoza-Buenos Aires	1,018 kilómetros
Buenos Aires-Nueva York	10,997 kilómetros
Nueva York-Mendoza	<u>12,015 kilómetros</u>

Mendoza-Valparaíso	393 kilómetros
Valparaíso-Nueva York	8,552 kilómetros
Nueva York-Mendoza	8,945 kilómetros

Los cuadros que siguen permiten darse cuenta de la variación que ha tenido la carga en los años 1912 a 1927. En el primer cuadro aparecen los tonelajes totales y las toneladas-kilómetros respectivas; en el siguiente, la carga del público, clasificada. El tercer cuadro indica la carga ascendente y la descendente en los tres últimos años.

Cuadros Generales

FERROCARRIL TRASANDINO DE CHILE

TRANSPORTES ANUALES

Equipaje y carga pública.—G. V.			Carga pública.—P. V.		
Años	Ton.	Ton. k m.	Ton.	Ton. k m.	Ton. k m.
1912	—	—	3,230	—	—
1913	—	—	10,322	—	—
1914	691	47,093	3,789	214,725	122,318
1915	507	35,516	2,857	169,961	60,354
1916	806	56,782	21,863	786,080	103,315
1917	1,293	91,172	55,931	3,908,741	117,984
1918	1,821	128,464	76,536	5,367,934	222,582
1919	897	62,551	42,064	2,917,918	275,272
1920	1,367	96,374	38,262	2,650,207	262,054
1921	9,945	69,580	19,672	1,325,972	152,997
1922	939	65,943	20,522	1,424,162	189,957
1923	664	46,805	46,608	3,221,660	303,543
1924	1,011	70,891	29,739	2,037,136	501,136
1925	1,040	73,044	33,114	2,282,629	271,303
1926	886	62,304	42,323	2,854,872	285,373
1927	912	64,204	57,341	3,941,461	384,380

La variación del tráfico de carga del público expresada en toneladas y clasificada en grupos, se puede observar en el cuadro siguiente y en el Gráfico N.º 11.

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

FERROCARRIL TRASANDINO DE CHILE

ESTADÍSTICAS DE 1925, 1926 Y 1927

TRÁFICO	1925		1926		1927	
	Ton.	Ton. km.	Ton.	Ton. km.	Ton.	Ton. km.
<i>Carga ascendente</i>						
Carga de tráfico común . .	20,708	1.459,913	15,955	1.124,811	27,620	1.947,150
Carga de tráfico local . .	696	24,585	764	26,823	539	18,551
Carga de servicio	5,066	259,539	7,438	343,076	7,034	334,124
Total carga ascendente .	26,471	1.744,037	24,157	1.464,710	35,193	2.299,825
<i>Carga descendente</i>						
Carga de tráfico común . .	10,933	770,719	23,130	1.609,954	26,923	1.898,013
Carga de tráfico local . .	777	27,412	2,475	93,254	2,259	2,259
Carga de servicio	386	19,764	1,213	42,297	1,058	50,256
Total carga descendente	12,095	817,865	26,817	1.745,505	30,240	2.026,016

El cuadro siguiente muestra las cifras de tonelaje anual de los principales productos de carga general transportada por las secciones argentina y chilena del Trasandino.

Tráfico de inter-
cambio internacio-
nal

EXPECIFICACIÓN	1924	1925	1926	1927
<i>Chile a Mendoza:</i>				
Madera	2,624	3,395	1,630	2,953
Cemento	1,872	4,900	840	270
Papas	80	623	42	—
Salitre	104	80	204	253
Prod. agrícolas y forestales	101	162	41	87
Fruta fresca, legumbres	58	118	67	6,799
Lentejas	21	34	31	28
Frejoles	72	—	24	15
Diversos	249	252	567	328
<i>Al Trasandino argentino:</i>				
Carbón	7,119	6,816	7,147	9,217
Materiales	1,032	629	1,157	1,964
<i>Total</i>	<i>13,332</i>	<i>17,303</i>	<i>11,750</i>	<i>21,948</i>
<i>Mendoza a Chile:</i>				
Productos industriales	210	183	638	65
Harina	—	1,120	571	775
Efect. teatr. pers.	94	76	73	74
Diversos	—	206	94	11
<i>Total</i>	<i>304</i>	<i>1,585</i>	<i>1,376</i>	<i>925</i>

EXPECIFICACIÓN	1924	1925	1926	1927
<i>Chile a Buenos Aires:</i>				
Ajos..	746	583	767	603
Nueces..	1,027	1,110	922	1,214
Cáñamo..	145	31	100	90
Lentejas..	38	20	13	11
Frejoles..	1,031	105	150	110
Fruta fresca y legumbres.	495	897	1,588	2,430
Fruta seca y conservas.	453	436	415	501
Muebles y efectos..	55	46	15	—
Diversos..	356	177	235	713
Total..	4,346	3,405	4,205	5,672
<i>Buenos Aires a Chile:</i>				
Prod. industria..	38	108	260	226
Comestibles..	195	108	173	188
Efectos teatrales..	26	—	77	12
Extracto quebracho..	90	—	10	—
Manteca..	174	91	113	—
Diversos..	57	354	27	544
Total..	580	661	650	1,070

Tráfico de ganado

El tráfico de productos ganaderos ha tenido fluctuaciones considerables en los diversos años, ocasionadas por las interrupciones de cordillera y vigencia o suspensión de los derechos de internación.

La Estadística del Departamento de Ferrocarriles dan las siguientes cifras desde 1912 a 1927:

Año	Tons.	% Carga P. V.	Año	Tons.	% Carga P. V.
1912	1,390	43.0	1920	3,644	9.5
1913	8,480	82.3	1921	281	1.4
1914	1,352	35.5	1922	10,895	53.1
1915	23	0.8	1923	31,635	67.5
1916	66	0.3	1924	9,526	32.1
1917	7,073	12.6	1925	8,806	26.6
1918	12,746	16.6	1926	22,620	53.3
1919	184	0.4	1927	24,932	43.50

El Trasandino hizo su mayor transporte en 1918, pero con algunas dificultades, derivadas de un brusco aumento de carga. El tráfico fué el siguiente:

Capacidad de
transporte del
Trasandino

Ascendente... 57,978 Tons.

Descendente... 24,136 Tons.

Total... 82,114 Tons.

El Ferrocarril habría estado en condiciones de atender una nivelación de la carga en ambos sentidos, con lo cual la capacidad habría sido de 116,000 toneladas.

El tráfico puede hacerse para una gran demanda, con tres trenes diarios de subida y tres de bajada. Descontando ocho trenes de pasajeros semanales, se puede correr 34 trenes de carga semanales en total. Con la electrificación de la zona Río Blanco-Las Cuevas, la capacidad de subida con carga puede estimarse en 17 trenes de 120 toneladas y la bajada con ganado en 17 trenes con 108 cabezas de ganado cada uno, además de la carga general. La capacidad anual puede estimarse en 200,000 toneladas, sin interrupción de tráfico.

La capacidad máxima — con ciertas condiciones, — calculada en los informes de la electrificación de la vía, es de 16

trenes diarios en cada dirección, y un tonelaje total de 500,000 toneladas anuales. (1).

2) Consideraciones generales sobre el tráfico, las entradas y los gastos

Las cifras estadísticas y cuadros anteriormente citados, demuestran que el tráfico tanto de pasajeros como de carga, ha sido siempre muy escaso y variable, especialmente el último. Naturalmente, este hecho en primer lugar y en seguida el alto porcentaje de gastos de tracción, conservación de vías, obras, equipo y de dirección, han obligado a un régimen de altas tarifas.

Este valor, formado por las unidades de tráfico, de carga, (toneladas-kilómetros) dividida por la longitud de la línea, es bajo en comparación con otras redes. En efecto, comparemos las intensidades de tráfico en las siguientes líneas en 1927:

Nombre del Ferrocarril	Long. vía	Tráfico carga pagada	Intensidad tráfico carga
	Km.	Ton.-Km.	Ton.-Km. por Km. vía
Arica a La Paz	439,5	42.548,463	96,811
Junin	90	1.809,171	20,101
Caleta Buena-Agua Santa . . .	144,9	6.779,587	46,788
Salitrero de Tarapacá	645,6	101.219,650	156,784
Antofagasta a Bolivia	833,4	244.416,712	293,277
Caleta Coloso-Aguas Blancas . .	265,6	20.254,936	76,261
Taltal	286,4	19.848,135	69,302
Trasandino por Juncal	70,8	3.941,461	55,670
Concepción-Curanilahue	98,5	18.088,276	183,637
Red Norte FF. CC. del E. . . .	1.738,9	46.744,832	26,882
Red Sur FF. CC. del E. . . .	2.805,7	819.275,494	292,004

(1) Informes sobre Electrificación.—Departamento Ferrocarriles, 1927

La curva de variación de la intensidad de tráfico de pasajeros y carga obtenida en el Trasandino, desde 1912 hasta 1927, aparece en el Gráfico N.º 5.

ENTRADAS Y GASTOS DE EXPLOTACIÓN

Las entradas y gastos del Ferrocarril han sido las siguientes, desde 1912 a 1927:

Años	Entradas m/l.	% del cap.	Gastos m/l.	% del cap.	Ganancias m/l.	Pérdidas m/l.
1912	2.810,748	4.7	3.859,212	6.5	—	1.048,464
1913	3.133,524	5.3	2.720,802	4.5	412,722	—
1914	1.613,547	2.55	2.586,078	4.1	—	972,531
1915	1.129,338	1.7	1.451,484	2.2	—	322,146
1916	2.418,912	3.6	2.236,317	3.3	182,595	—
1917	4.424,829	6.5	3.912,573	5.8	512,256	—
1918	7.264,089	10.8	5.754,780	8.5	1.509,309	—
1919	4.855,329	7.2	5.137,920	7.6	—	282,591
1920	5.770,584	8.5	6.069,912	9.0	—	299,328
1921	3.487,902	5.1	3.917,947	5.7	—	430,045
1922	3.368,676	5	3.630,693	5.4	—	262,017
1923	4.740,738	6.7	3.813,407	5.4	927,331	—
1924	3.993,387	5.4	3.824,343	5.2	169,044	—
1925	3.949,078	5.1	3.487,795	4.5	471,174	—
1926	4.226,364	5.4	4.667,621	6.0	—	441,257
1927	5.725,634	7.1	5.843,758	7.2	—	118,124

Se observa que las entradas y gastos han tenido en general variaciones semejantes (Gráfico N.º 6) pero siempre han tenido valores pequeños en relación con el capital invertido, revelando que el Ferrocarril desde el punto de vista comercial, no es un negocio remunerativo con el tráfico que ha tenido y tiene hasta la fecha. El término medio de los porcentajes de entradas ha sido de 5.6% y el de los gastos el 5.6% respecto al capital invertido en los últimos 16 años.

Los Gráficos N.os 6, 7 y 9 indican las variaciones anuales de las entradas, gastos y coeficientes de explotación.

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

Entradas de pasajeros...	52.06%
Entradas de carga P. V.	33.47%
Entradas de carga G. V.	8.99%
Entradas Varias...	5.48%

Gastos de Explotación

En el Cuadro siguiente, que da los gastos de Explotación en pesos oro de 6 d. puede observarse la influencia considerable que tienen los gastos de Dirección, Tracción y Conservación.

Años	Dirección	Vías y Obras	Tracción	Movimiento	Tráfico	TOTAL
1920	\$ 981,345	\$ 2.252,076	\$ 2.044,710	\$ 486,483	\$ 305,298	\$ 6.069,912
1921	715,155	1.163,064	1.363,189	488,898	186,741	3.917,047
1922	748,086	1.072,524	1.291,071	353,925	165,087	3.630,693
1923	684,546	998,760	1.672,284	262,335	195,483	3.813,408
1924	775,989	1.211,724	1.291,182	330,366	215,082	3.824,343
1925	741,519	974,793	1.223,187	293,586	254,703	3.487,788
1926	855,944	1.562,309	1.672,700	271,269	305,399	4.667,621
1927	952,157	2.052,235	2.119,205	346,345	373,274	5.843,216

Estos valores están expresados en pesos moneda legal.

Los porcentajes de estos gastos, para los años de 1920 a 1927, son:

GASTOS DE	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927
Dirección	16,2	18,4	20,5	18,0	20,4	21,3	18,4	16,3
Vía y Obras	37,0	29,8	29,5	26,2	32,0	27,9	33,6	35,1
Tracción	33,6	34,7	35,6	43,8	33,3	35,2	33,8	36,3
Movimiento	8,0	12,4	9,8	6,9	8,6	8,3	5,7	5,9
Tráfico	5,2	4,7	4,6	5,1	5,4	7,3	6,5	6,4

Los elevados gastos de tracción y conservación, son explicables dadas las características de la línea y las frecuentes interrupciones de invierno.

Los gastos de dirección son también considerables, debido a que el ferrocarril es una entidad aislada, de poco tráfico con un personal directivo propio de una gran red.

En el contrato de provisión de energía eléctrica con la Compañía Chilena de Electricidad, se establecen pagos por demanda máxima en ciertas condiciones y una tarifa por kw. hora consumido. Desgraciadamente el Ferrocarril ha tenido que pagar demandas máximas sin que el transporte haya sido suficientemente alto para que la actual tracción combinada de vapor (Los Andes-Río Blanco) y eléctrica (Río Blanco - Las Cuevas) sea más económica que el arrastre a vapor en todo el sector. (1).

Obligado como está el ferrocarril a tener tarifas altas, para atender sus gastos ordinarios de operación y las financieras, la única solución posible para rebajarlas es procurar-le un tráfico de carga superior al actual. Así, dentro de los gastos de operación, disminuirían los porcentajes de gastos de conservación, dirección y tracción.

Necesidad y posibilidad de un aumento de tráfico

Se ha hecho notar el poco conocimiento que se tiene en Argentina de nuestros productos exportables. Una activa propaganda abriría nuevos y valiosos mercados a nuestras maderas, cemento, salitre, frutas, etc., previos los convenios de las bases de tarificación entre las diversas líneas afectadas.

Anteriormente hemos señalado el escaso tonelaje exportado de algunos de nuestros principales productos. Así, por ejemplo, el transporte de salitre a Argentina ha sido irrisorio. En efecto, en las últimas temporadas, se han llevado al vecino país por el Trasandino las cantidades siguientes:

(1) Estados de Gastos, 1927.—Departamento de Ferrocarriles.

1924 - 1925	20 toneladas
1925 - 1926	140 toneladas
1926 - 1927	200 toneladas

La causa principal de este hecho era el flete prohibitivo que tenía el salitre. El precio de venta en Mendoza era hasta fines de 1927, de \$ 164 moneda nacional argentina, o sea, £ 14-6-5. Mientras tanto, el precio de venta en algunos mercados europeos era de £ 10,10 por tonelada (1).

(1) Detalle de los gastos desde puerto salitrero hasta bodega en Mendoza:

	la tonelada
Precio puerto salitrero (16|8 qq. m.)	£ 8- 6-8
Embarque	2-8
Análisis y Superintendencia	8
Flete marítimo a Valparaíso	6-0
Seguro (7 por cient osobre £ 9)	1-6
Descarga, pesadura, etc.	7-4
Flete Valparaíso-Los Andes	5-6
(Actualmente es de 4-2).	
Trasbordo Los Andes	2-1
Factura consular, etc	1-2
Flete Los Andes-Mendoza	2-13-8
Derechos importación y descarga en Mendoza. . .	13-0
	13- 0-3
Seguros, 1% sobre £ 13 . . . {	
Imprevistos, 1% {	5-4
Mermas 2% sobre £ 13	5-4
Intereses, 6% anual, e nseis meses	7-9
	13-18-8
Utilidad 7% sobre precio de venta	7-10
Precio de venta, \$ 164 m|n.	£ 14- 6-6

3.—*Nuevos convenios aduaneros y de tráfico*

El desarrollo del tráfico internacional de intercambio está entrabado no sólo por los fletes altos, sino también por los elevados derechos aduaneros. Además, se deja sentir la falta de disposiciones especiales que faciliten el envío directo de mercaderías de cualquier punto de Chile a los mercados argentinos.

Para subsanar estos inconvenientes se hace necesario el ajuste de nuevos convenios internacionales de tráfico y aduana y el establecimiento del transporte combinado con guía único, que permita enviar directamente productos chilenos al vecino país, cobrándose de una sola vez los diversos fletes y derechos.

Para demostrar la influencia de los derechos aduaneros, insertamos el siguiente cuadro, que pertenece a un informe del señor Raúl Simón sobre el Ferrocarril Trasandino (1927).

FLETES, TRASBORDOS Y DERECHOS ADUANEROS

MINIMUM 10,000 KILOS. — CARRO COMPLETO. — MONEDA LEGAL CHILENA

ARTÍCULOS	Valparaíso Por cada 1,000 kgs.	Trasbordo Los Andes. Por cada 1,000 kgs.	Los Andes Frontera. Por cada 1,000 kgs.	Los Andes Frontera. Por cada 1,000 kgs.	Aduana derechos. Por cada 1,000 kgs.	Trasbordo Mendoza. Por cada 1,000 kgs.	Mendoza Aires Por cada 1,000 kgs.	Total fletes, y derechos de Aduana.
<i>De Chile a Argentina</i>								
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
<i>De Argentina a Chile</i>								
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 3 años, por cabeza	17,25	1,86	37,79	18,00	52,96	2,65	14,83	145,34
7. Vacunos hembras, menores de 2 años	17,25	1,86	37,79	libre	52,96	2,65	14,83	127,34
8. Vacunos machos, mayores de 3 años (por cabeza)	17,25	1,86	37,79	126,00	52,96	2,65	14,83	253,34
9. Vacunos hembras, mayores de 3 años	17,25	1,86	37,79	99,00	52,96	2,65	14,83	226,34
10. Porcinos (por cabeza)	4,31	0,68	11,33	36,00	15,89	1,12	4,45	73,78

“Los porcentajes que corresponden a los diversos fletes,
“ trasbordos y derechos aduaneros, son los siguientes:

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

ESPECIFICACIONES	% con respecto al total de fletes, trasbordos y dere- chos de aduana.
“ Flete de los Ferrocarriles del Estado . . .	4,0%
“ Traslado en Los Andes (derechos) . . .	0,4%
“ Fletes del Traslado Chileno	4,0%
“ Derechos de Aduana Argentina	70,0%
“ Fletes del Traslado Argentino	5,0%
“ Traslado en Mendoza (derechos)	0,6%
“ Flete Ferrocarril Buenos Aires-Pacífico. .	14,0%
“ Total fletes, trasbordos y derechos de aduana	100,0%

SEGUNDO GRUPO DE MERCADERÍAS. — ARGENTINA A
CHILE

ESPECIFICACIONES	% con respecto al total de fletes, trasbordos y dere- chos de aduana.
“ Flete Ferrocarril Buenos Aires-Pacífico. .	8,0%
“ Traslado en Mendoza (derechos)	0,6%
“ Fletes Traslado Argentino	9,0%
“ Derechos de Aduana Chilena	71,0%
“ Fletes Traslado Chileno	6,0%
“ Traslado en Los Andes (derechos)	0,4%
“ Fletes de los Ferrocarriles del Estado. . .	5,0%
“ Total fletes, trasbordos y derechos de aduana	100,0%

“En resumen, se observa que en el tráfico de Chile a la Argentina y viceversa, los derechos de Aduana absorben más del 70% del costo total de transporte”.

CAPÍTULO IV

SITUACIÓN ACTUAL

Examinando los cuadros estadísticos de control del Departamento de Ferrocarriles, se llega a la conclusión de que después de la aplicación de la Ley 3803, la situación económica del Trasandino no ha mejorado y que las perspectivas de un gran desarrollo del intercambio comercial, que tuvo en vista el Gobierno chileno para aceptar cuantiosas obligaciones, no se han realizado.

Las entradas y gastos de explotación han tenido variaciones considerables, (Gráficos N.os 6 y 7) debido principalmente a la irregularidad del tráfico, ocasionada por las interrupciones de invierno, sin las cuales el Ferrocarril estaría en situación de costear sus gastos de explotación.

El Gráfico N.º 9 da las variaciones de las Ganancias y Pérdidas y del Coeficiente de Explotación.

Por otra parte, se ha observado que a causa de la escasez del tráfico, las entradas son insuficientes para satisfacer, además de dichos gastos, el servicio de la deuda proveniente de la emisión de £ 542,000 en bonos.

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

- 1.º Al servicio de amortización de 1% de los bonos;
- 2.º Al interés de $7\frac{1}{2}\%$ con garantía subsidiaria del Estado;
- 3.º A la formación de un fondo de reserva, de acuerdo con el Presidente de la República;

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

En los ejercicios financieros de 1925-1926, 1926-1927, las entradas netas no alcanzaron para efectuar la amortización, o sea, para retirar de la circulación la cantidad de bonos correspondiente. Por esta circunstancia, el Estado debió pagar, no solamente el total de los intereses devengados por los bonos sino, además, otra suma adicional de intereses por el exceso de bonos que quedó en circulación. El cuadro anexo demuestra esta situación.

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

ENTRADAS NETAS DE EXPLOTACION		N.º del Cupón	Intereses devengados por Bancos £	Fecha del Pago	INTERESES		Cantidades amortizadas £	Fecha de la amortización	Cantidad en circulación	Amortización correspondiente al año financiero que termina en	
Fecha	Valor £				Pagdos por el Estado £	Pagados por la Compañía £				Fecha	Valor £
30 VI 22	5,651-10-10	1	9,535-11-0	1.º Junio 23	9,535-11-0				542,000		
30 VI 23		2	20,325-0-0	1.º Dic. 23	20,325-0-0				542,000		
30 VI 23		3	20,325-0-0	1.º Junio 24	20,325-0-0				542,000		
30 VI 24	15,537-3-4	4	20,325-0-0	1.º Dic. 24	4,197-2-11	16,127-17-1			542,000	30 Junio 24 . .	5,420.—
30 VI 24		5	20,325-0-0	1.º Junio 25	20,325-0-0		5,420-0-0	11 Mayo 25 . .	536,580		
30 VI 25	8,825-16-4	6	20,121-15-0	1.º Dic. 25	17,610-13-3	2,511-1-9			536,580	30 Junio 25 . .	5,827.—
30 VI 25		7	20,121-15-0	1.º Junio 26	19,993-4-9	128-11-8	5,827-0-0	Mayo 26 . .	530,753		
30 VI 26	2,534-0-3	8	19,903-4-9	1.º Dic. 26	19,903-4-9				530,753	30 Junio 26 . .	6,263.—
30 VI 26		9	19,903-4-9	1.º Junio 27	19,903-4-9		2,546-0-0	Mayo 27 . .	530,753		
30 VI 27	Pérdidas . . .	10	19,807-15-3	1.º Dic. 27	19,807-15-3				528,207	30 Junio 27 . .	6,733.—
30 VI 27	Pérdidas . . .	11	19,807-15-3	1.º Junio 28	19,807-15-3				528,207		
TOTALES	32,548-10-9		210,501-1-0		191,733-10-6	18,767-10-6	13,793-0-0				

La amortización puede hacerse hasta el 1.º de Mayo del año siguiente al de ejercicio financiero correspondiente.

En resumen, antes de la Ley 3803, el Gobierno pagaba solamente la suma de £ 74,250 por la garantía total, (hasta 1926) de 5% sobre £ 1.485,000. Actualmente, además de esta suma íntegra, — que pasó a ser deuda del Estado, — debe pagar la garantía subsidiaria de intereses por la emisión de £ 542,000. Eu cuadro mencionado señala el hecho de que de 11 pagos efectuados, la Compañía sólo ha podido pagar 3 cuotas muy inferiores al monto total; de tal manera que hasta el 30 de Junio de 1928, el Gobierno había pagado £ 191,733 (el 91% del total de £ 210,501, a que escendían los intereses devengados por los bonos.

Los intereses pagados por el Estado, sobre la emisión ^{Reembolso al Estado} de £ 542,000, deben ser reembolsados por la Compañía, de acuerdo con la Ley 3803, con el excedente de entradas netas, después de deducida de éstas la cuota de amortización, el interés de 7½% sobre los bonos en circulación y otra suma destinada al Fondo de Reserva, que se acuerde con el Presidente de la República.

El comercio y los viajeros en general se quejan de las tarifas del ferrocarril. Evidentemente, éstas entorpecen el desarrollo del tráfico. Anteriormente se ha hecho notar que los considerables gastos de Tracción, Vía y Obras y Administración, exigen tarifas altas. Dentro de la actual situación y organización del Trasandino, la rebaja de las tarifas de carga y pasajeros solamente sería posible como consecuencia del aumento de tráfico, especialmente de carga, mediante una propaganda intensa y eficaz de nuestros productos, susceptibles de tener buena acogida en los mercados argentinos.

Si esta situación no pudiera realizarse, sólo cabría afrontar el problema del Trasandino de acuerdo con los estudios prac-

ticados al efecto (1), y lo informado por el Departamento de Ferrocarriles, o sea, la adquisición del 30% de las acciones que no están en poder del Estado, como medidas previas para iniciar una nueva y eficaz política de explotación, que propenda a la intensificación del tráfico y a la rebaja de las tarifas. Las ventajas de orden económico y administrativo son evidentes.

Una vez disuelta la sociedad, las funciones de los directorios actuales corresponderían a la Dirección de los Ferrocarriles del Estado.

Con esta medida se economizarían desde luego los gastos de Directorios y parte de los gastos de administración y explotación. Sin embargo, las dos secciones del ferrocarril mantendrían unida su administración, de acuerdo con el convenio de 24 de Enero de 1922, y, mientras se llegue a una solución completa respecto a la administración y explotación de toda la línea.

De acuerdo con la situación que se produciría sería necesario celebrar los convenios del caso con la sección argentina del Trasandino, para la mejor explotación de la línea e intercambio de equipo.

La adquisición del control de la sección argentina por el Gobierno Argentino, haría posible la celebración de acuerdos internacionales para la fijación de nuevas bases de tarificación y regímenes aduaneros más convenientes que los actuales, destinados a favorecer la creación de nuevas y verdaderas corrientes de tráfico comercial.

El programa de construcciones ferroviarias argentinas incluye el tramo Mendoza-San Juan, con lo cual la sección argentina del Trasandino quedaría incorporada al Central Norte Argentino. Este hecho ofrecería grandes ventajas para el fomento del tráfico internacional de carga,

(1) Informe R. Simón. — 1927.

porque la trocha uniforme de un metro evitaría el trasbordo en Mendoza y abriría nuevas zonas de intercambio comercial entre Chile y las provincias sub-andinas, que producen arroz y azúcar, especialmente. El tráfico de pasajeros hacia o desde Buenos Aires, podría continuar por el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico.

Con el objeto de hacer más segura y económica la explotación, se estableció en el art. 6.º de la Ley 3803 la obligación de electrificar la línea. El decreto N.º 542, de 21 de Septiembre de 1923, aprobó la distribución de las 499,910 libras esterlinas (1) obtenidas por la emisión de £ 542,000 en bonos.

Obras nuevas y de
electrificación

En conformidad al plan de distribución mencionado, se destinaron £ 257,373, para la adquisición e instalación de la línea de transmisión eléctrica, locomotoras e instalaciones correspondientes, además de otras sumas para obras de defensa contra nieves y aludes, adquisición de material rodante, construcciones y cancelación de deudas.

La autorización para iniciar las obras de electrificación, de acuerdo con el proyecto presentado por la Gerencia del Ferrocarril, fué concedida por el Decreto N.º 647, de 5 de Agosto de 1924, (Anexo N.º 14^a). Los trabajos comenzaron en Marzo de 1925 y conforme al proyecto, la sección electrificada quedó limitada al trozo Río Blanco-Las Cuevas (Argentina) con una longitud de 37,014 kilómetros. Esta sección es la que presenta las mayores dificultades para la explotación, porque contiene las más altas gradientes y abarca todas las partes con cremallera.

El servicio de trenes eléctricos fué autorizado en forma provisoria por resolución de 20 de Octubre de 1927, del

(1) La suma realmente obtenida fué de £ 499,995.

Departamento de Ferrocarriles, después de haberse realizado diversos ensayos a satisfacción de las autoridades técnicas correspondientes. La inauguración oficial se hizo en 30 de Octubre del mismo año.

La autorización para efectuar la explotación definitiva se concedió por resolución de 21 de Agosto de 1928.

Las sumas invertidas a partir de la dictación del Decreto 524, hasta el 30 de Abril de 1928, han sido las siguientes:

Obras nuevas	£ 151,871
Electrificación	286,220
Adquisiciones	64,045
Cancelación de deudas . . .	54,749
	£ 556,885
Obras por efectuarse	4,500
Total	£ 561,385

Una vez electrificada la Sección Argentina Las Cuevas-Zanjón Amarillo y normalizado un tráfico razonable, sin duda se obtendrán economías apreciables en los gastos y entradas suficientes para sufragar el servicio de la deuda y contribuir a la rebaja de las tarifas.

CAPÍTULO V

DATOS GENERALES

1) *Vía*

Este ferrocarril está construido en la provincia de Acon- Instalaciones ac-
cagua, y tiene una longitud de 70,790 kilómetros de vía tuales
sencilla de un metro de trocha.

	kilómetros
En recta	39,610
En curva	31,180
En horizontal	2,220
En rampa	67,910
En pendiente	0,660
En adherencia	47,790
En cremallera	23,000
Longitud de la línea de circulación electrificada desde el 30 de Octubre de 1927	37,014
Distancia máxima entre estaciones	18,500
Distancia mínima entre estaciones	3,500
Número de estaciones	8
Número de desvíos	50
Edificios administración	22
Edificios empleados	30
Depósito locomotoras	3

	kilómetros
Talleres y maestranzas	1
Estaciones provisión de agua	12
Capacidad (toneladas)	320
Estaciones aprovisionamiento de carbón	4
Capacidad (toneladas)	250
Sub-estación eléctrica	1
Capacidad (kw.)	3,000
Radio mínimo (mts. en adherencia)	100
Radio mínimo (mts. en cremallera)	200
Rampa determinante en adherencia (por mil)	25
Rampa determinante en cremallera (por mil)	80
Peso del riel, 25-27 kgs. por mt.	
Durmientes por kilómetro	1,430
Peso por metro corrido de cremallera (kgs.)	157,5
Puentes mayores de 10 metros	21
Longitud total puentes mayores de 10 metros (mts)	400
Galería y túneles (N.º)	55
Longitud total id. (mts.)	6,960

2) Equipo

a) 11 Locomotoras-ténder:

Peso adherente total (tons.)	448
Peso total (tons.)	690

b) 3 Locomotoras eléctricas:

Peso adherente total (tons.)	217
Peso total (tons.)	281

c) 11 coches pasajeros con 385 asientos:

Peso muerto total (tons.)	92
-------------------------------------	----

4 coches salones con 88 asientos:

Peso muerto total (tons.)	83
-------------------------------------	----

1 coche comedor con 34 asientos:

Peso muerto (tons.)	19
-------------------------------	----

d) 3 furgones equipaje:

Capacidad de carga total (tons.)	33
--	----

e) 123 vagones de carga:

35 bodegas , capacidad total de carga (tons.) . . .	540
---	-----

Peso muerto (tons.)	265
-------------------------------	-----

29 rejas, capacidad de carga (tons.)	520
--	-----

Peso muerto (tons.)	274
-------------------------------	-----

34 cajones, capacidad de carga (tons.)	500
--	-----

Peso muerto (tons.)	211
-------------------------------	-----

13 planos, capacidad de carga (tons.)	188
---	-----

Peso muerto (tons.)	79
-------------------------------	----

11 carros diversos, capacidad de carga (tons.) . .	148
--	-----

Peso muerto (tons.)	29
-------------------------------	----

Número total de ejes de vagones en servicio duran- te 1927	332
---	-----

Capacidad total de carga (tons.)	1,630
--	-------

Peso muerto total de vagones en servicio (tons.) . . .	782
--	-----

f) Coches y vagones de servicio interno. . . 10

REPÚBLICA DE CHILE - MINISTERIO DE FOMENTO

ANEXOS
a la Monografía
del
Ferrocarril Trasandino por Juncal

GRÁFICOS

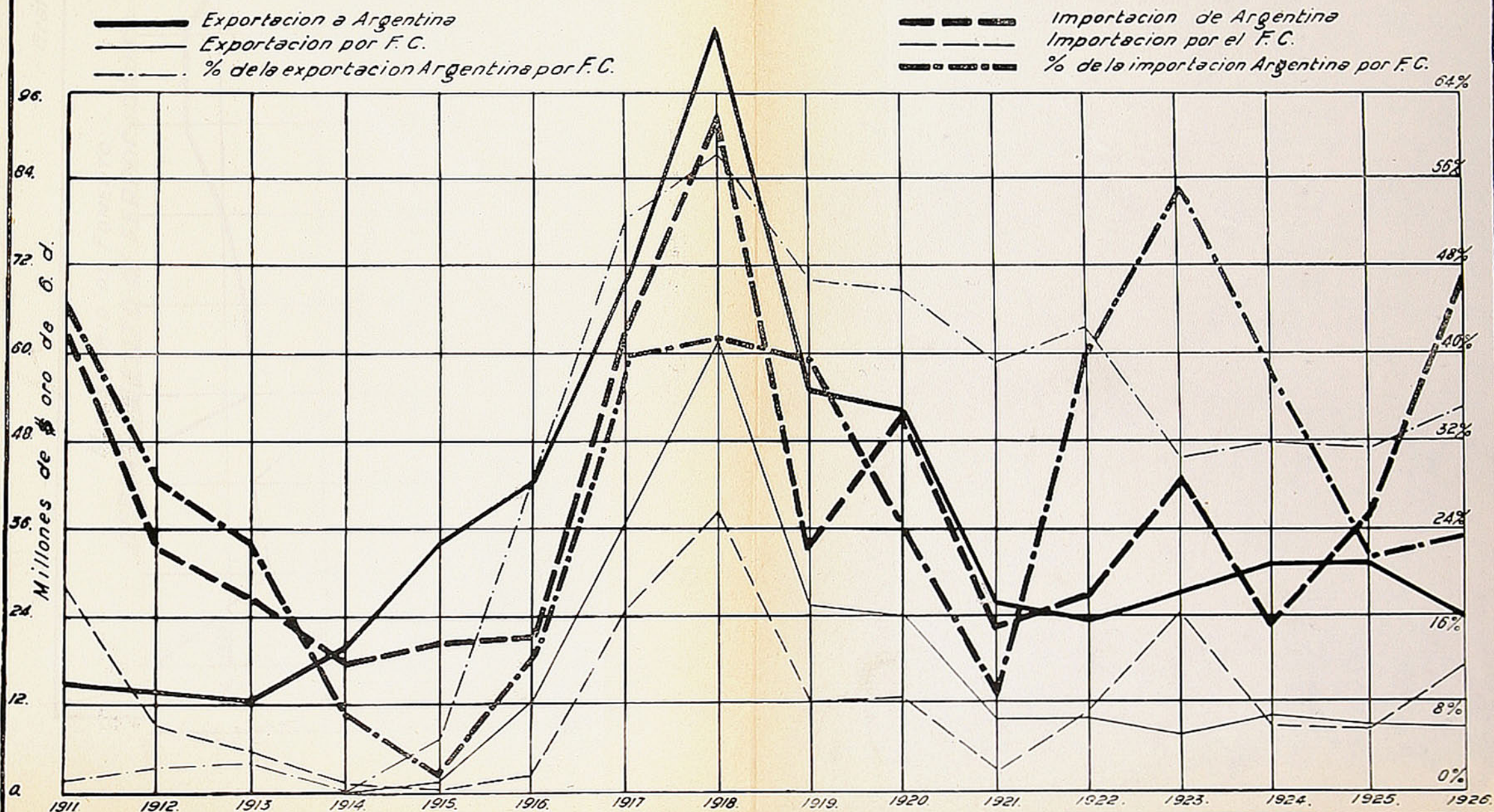
Departamento de Ferrocarriles - Diciembre de 1928

MINISTERIO DE
FOMENTODEPARTAMENTO DE
FERROCARRILES

COMERCIO EXTERIOR CON ARGENTINA

F. C. Trasandino por Juncal.

ANEXO N.º 22

C. G. Juncal

MINISTERIO DE FOMENTO DEPARTAMENTO DE FERROCARRILES

F.C. Trasandino por Juncal.

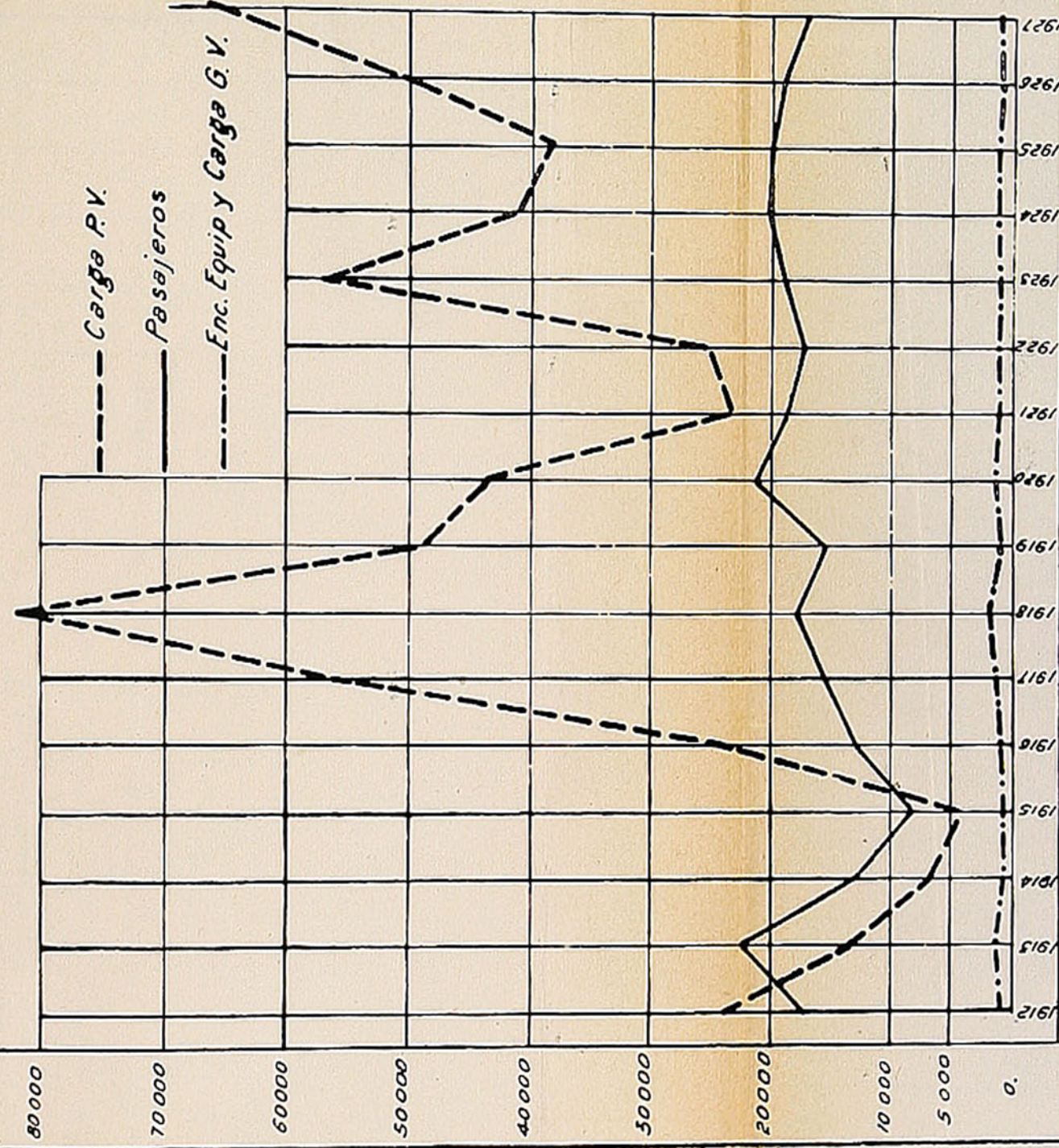
Exportacion Chilena a la Argentina sin incluir la nacionalizada.
y por el F.C. Trasandino por Juncal.



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

Pasajeros
y
Toneladas.

MOVILIZACION ANUAL



Pasajeros de 1ª y 2ª Clase

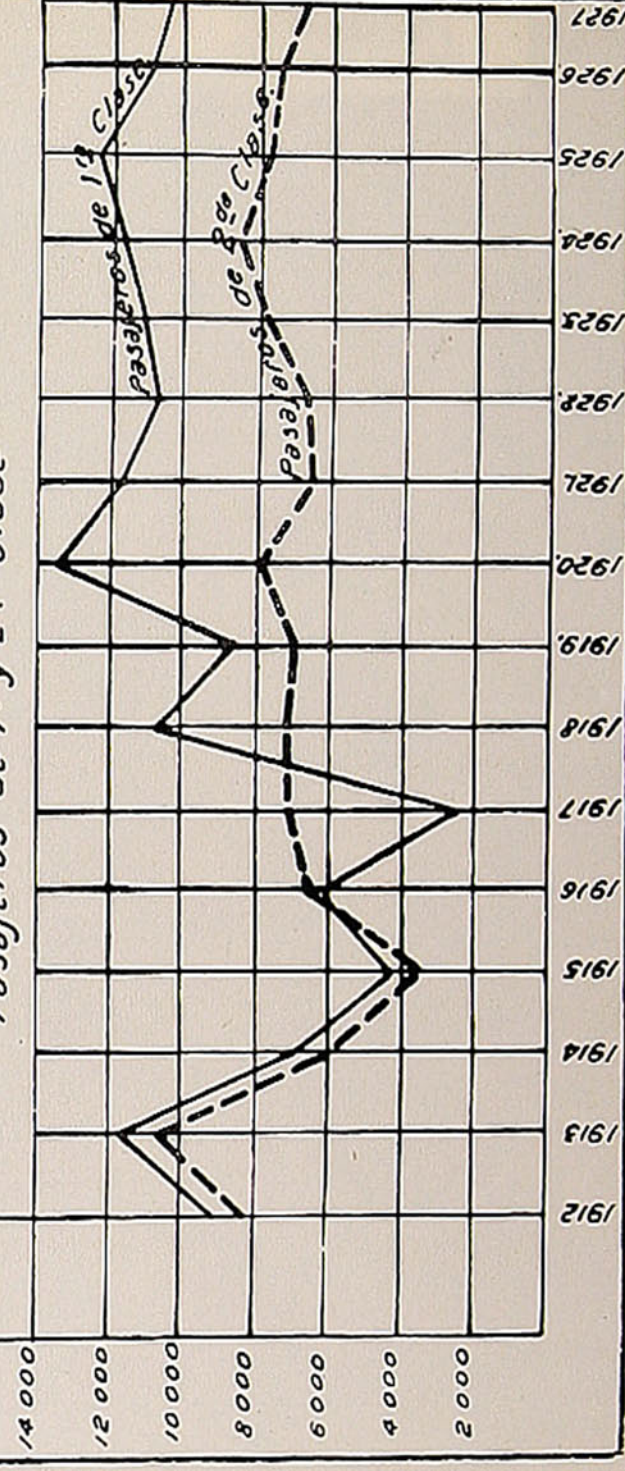


Gráfico N° 4.

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

MOVILIZACION ANUAL
Carga del Público

Toneladas.

Carga total.

Carga ascendente

Carga descendente

80000

70000

60000

50000

40000

30000

20000

10000

1914

1915

1916

1917

1918

1919

1920

1921

1922

1923

1924

1925

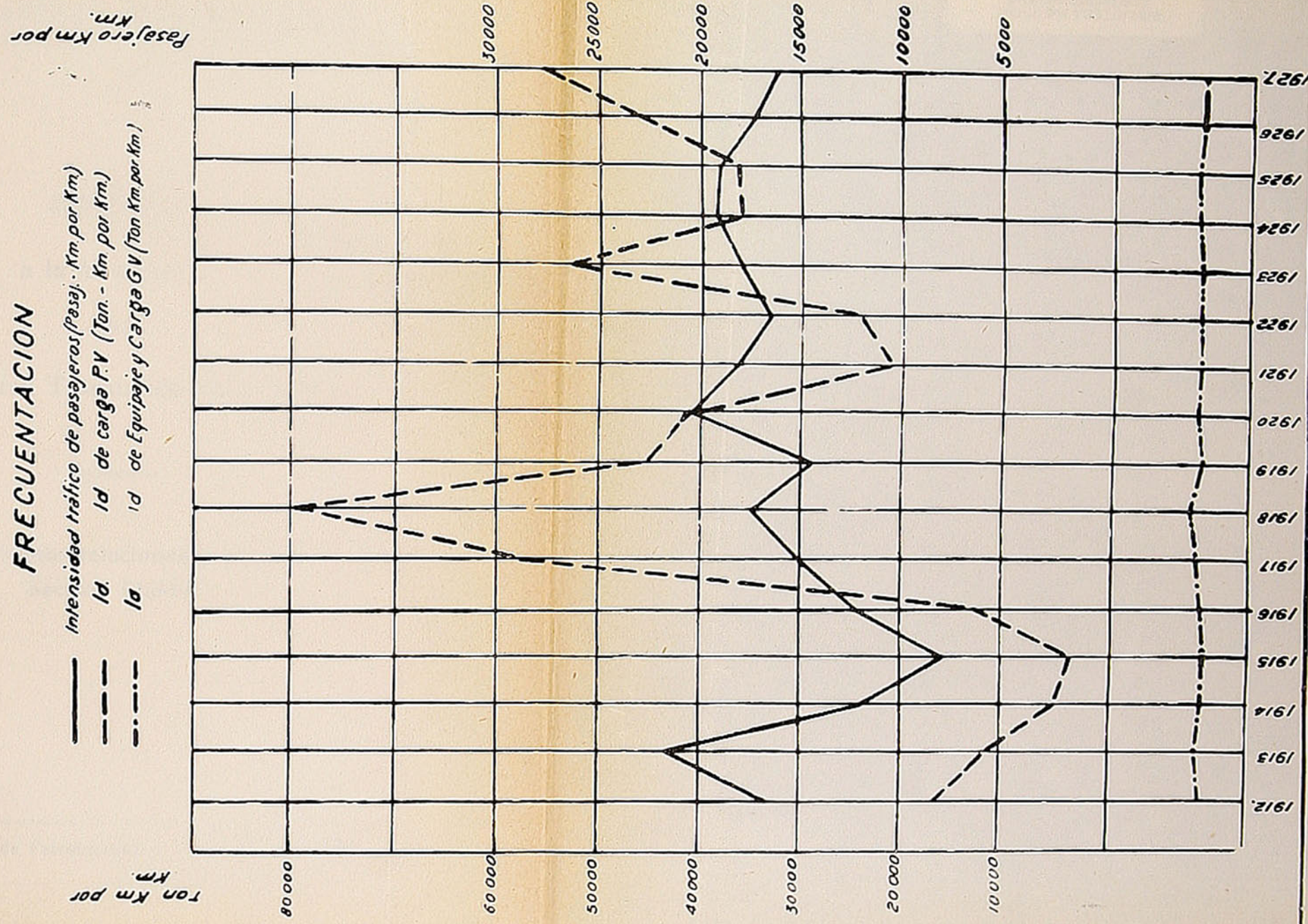
1926

1927

MINISTERIO DE FOMENTO
DEPARTAMENTO DE FERROCARRILES
F.C. Trasandino por Juncaal.

FRECUENTACION

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



REPÚBLICA DE CHILE - MINISTERIO DE FOMENTO

ANEXOS
a la Monografía
del
Ferrocarril Trasandino por Juncal

Documentos relacionados con la
Sección Chilena

Departamento de Ferrocarriles - Diciembre de 1928

ANEXO N.º 1

Ferrocarril trasandino por la provincia de Aconcagua. — Se autoriza para construirlo y explotarlo a los señores Clark y Cía.

Santiago, 13 de Noviembre de 1874. — Por cuanto el Congreso Nacional ha discutido y aprobado el siguiente proyecto de ley:

“Artículo 1.º Se autoriza a Clark y Cía. y a las personas o sociedades a quienes ellos cedan sus derechos, para construir y explotar una vía férrea de un metro de ancho al través de la cordillera de los Andes, bajo las bases siguientes:

1.º La línea arrancará de un punto de la costa de Chile o de alguna línea comunicada con ella y se extenderá hasta las capitales de las provincias de Mendoza y San Juan, en la República Argentina.

2.º Los empresarios tendrán un año de plazo para hacer por su cuenta los estudios y planos de la vía, cuyos planos presentarán para su aprobación al Presidente de la República. Si en seis meses no fueren observados los planos, se considerarán aprobados.

3.º Los empresarios darán principio a la construcción de la vía un año después de la aprobación del plano y la entregarán al público enteramente concluída dentro de cinco años contados desde la iniciación de los trabajos, con las estaciones y el equipo conveniente para satisfacer las necesidades del tráfico.

El Presidente de la República podrá prorrogar este plazo de cinco años a solicitud de los empresarios, no pudiendo exceder de dos años la prórroga que se conceda.

Art. 2.º 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 de pasajes a los empleados de cualquiera 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 empresa obtuviere de las líneas de ferrocarriles argentinos o de las que se ligen con éstos, 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. 3.º Se declaran libres de derechos de importación de portazgo, de Consulado y, en general, de todo derecho fiscal o municipal, las máquinas, carros, herramientos y demás materiales necesarios para la construcción del camino, sus estaciones y oficinas; como asimismo se declaran libres de derechos de exportación las pastas metálicas que se remitan al extranjero, para la adquisición de esos objetos, con tal que su valor no exceda de un millón de pesos, debiendo justificarse ante el Gobierno que el valor de dichas pastas se ha invertido en las especies indicadas.

Art. 4.º Se declaran de utilidad pública los terrenos que sean necesarios para el establecimiento de la línea, estaciones, oficinas, depósitos de maestranza y demás adherencias de una línea férrea, debiendo verificarse la expropiación en conformidad a la ley de 18 de Junio de 1857.

Art. 5.º Se concede a los empresarios el uso de los terrenos de propiedad fiscal que necesiten para el ferrocarril, sus estaciones y oficinas, como asimismo el uso de los caminos públicos, con tal que en este uso no se embarace el tránsito público. La ocupación de terrenos fiscales será calificada

MINISTERIO DE
FOMENTO

DEPARTAMENTO DE
FERROCARRILES

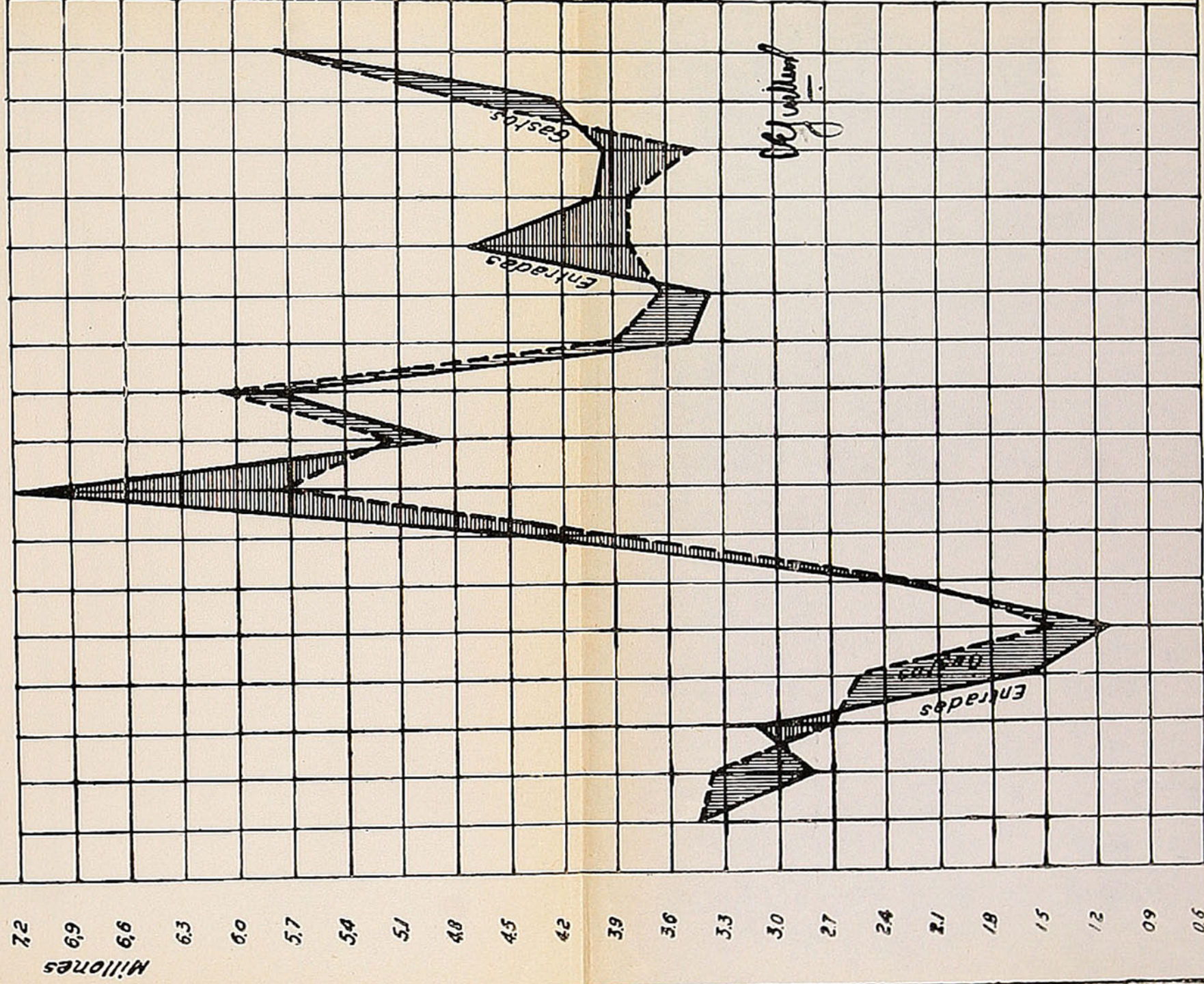
F.C. TRASANDINO POR JUNCAL

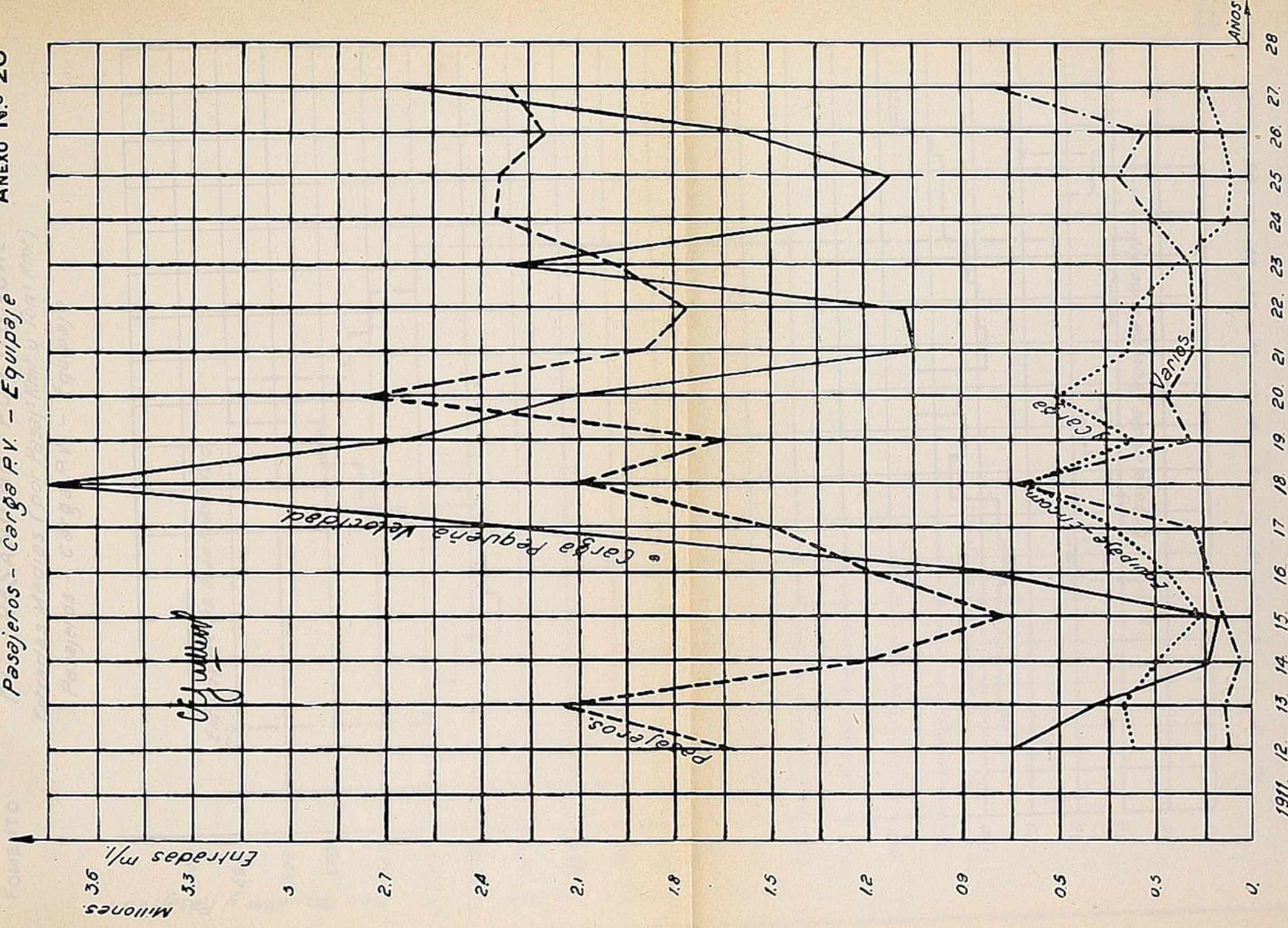
Entradas y Gastos de Operación

ANEXO N.º 21

Entradas y Gastos Totales

Entradas
m/l.

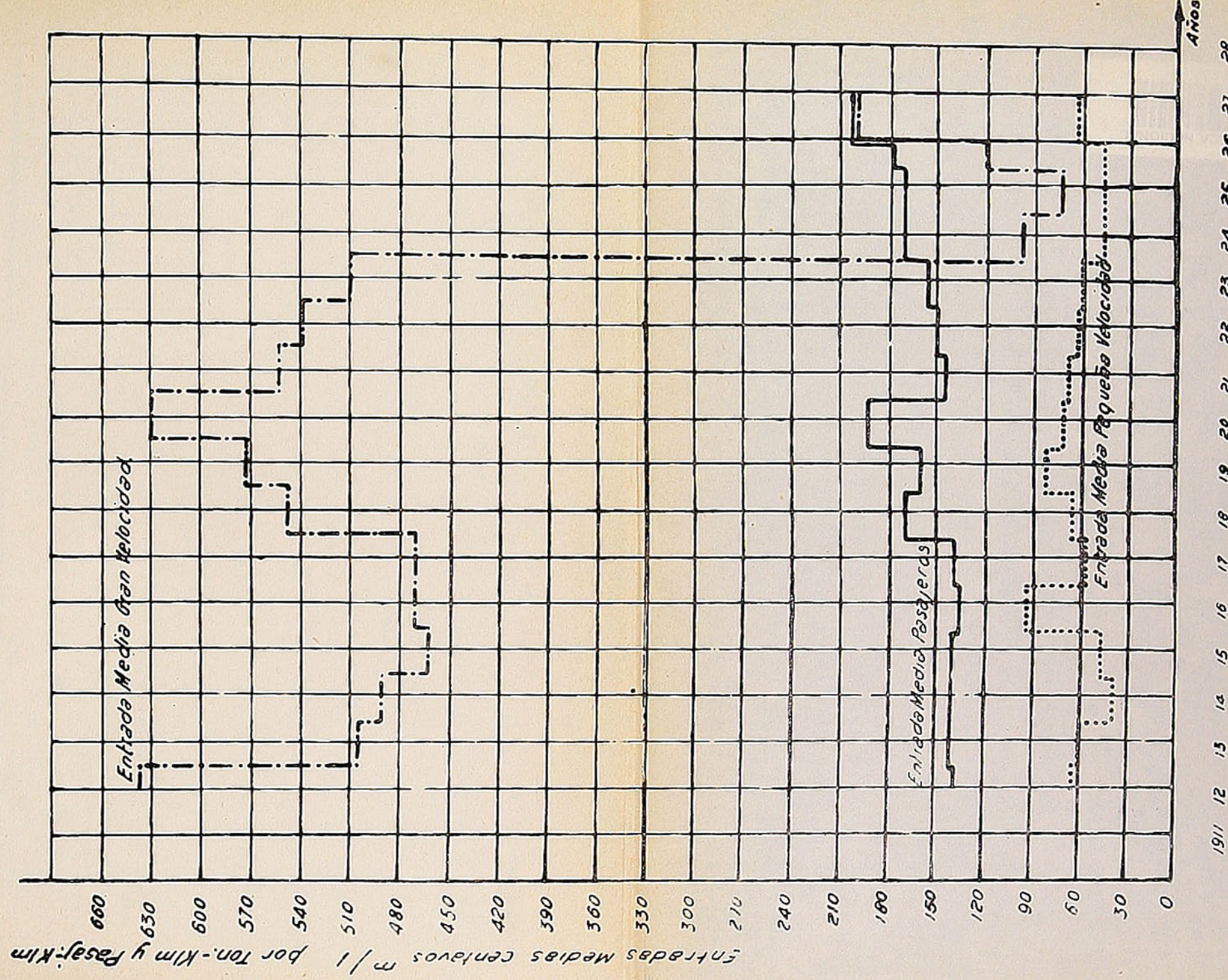




MINISTERIO DE
FOMENTO

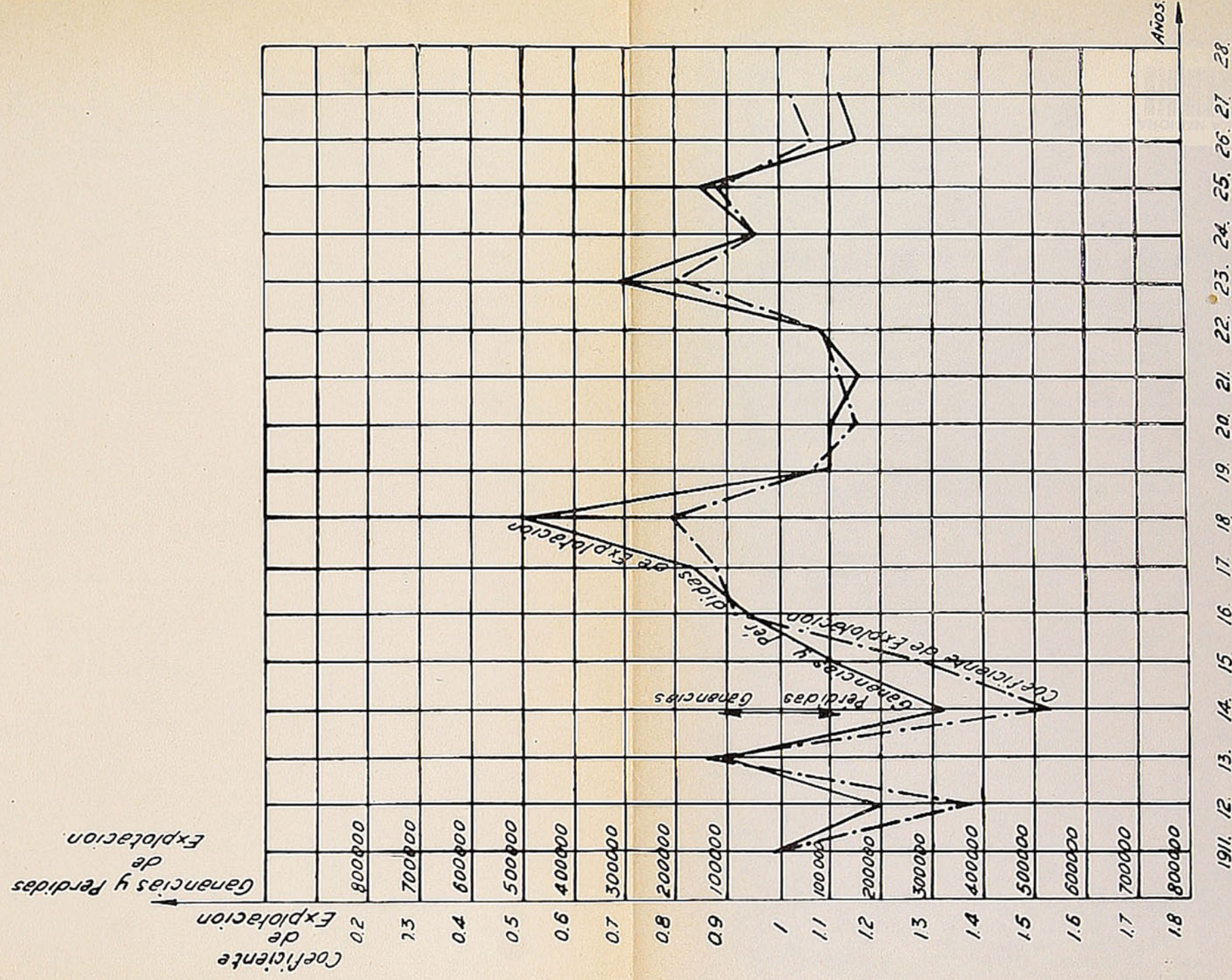
F.C. TRASANDINO POR JUNCAL
Entradas Medias (por Pasajero Km y Ton. Km)
Pasajeros - Carga PV - Equipoje

DEPARTAMENTO DE
FERROCARRILES.

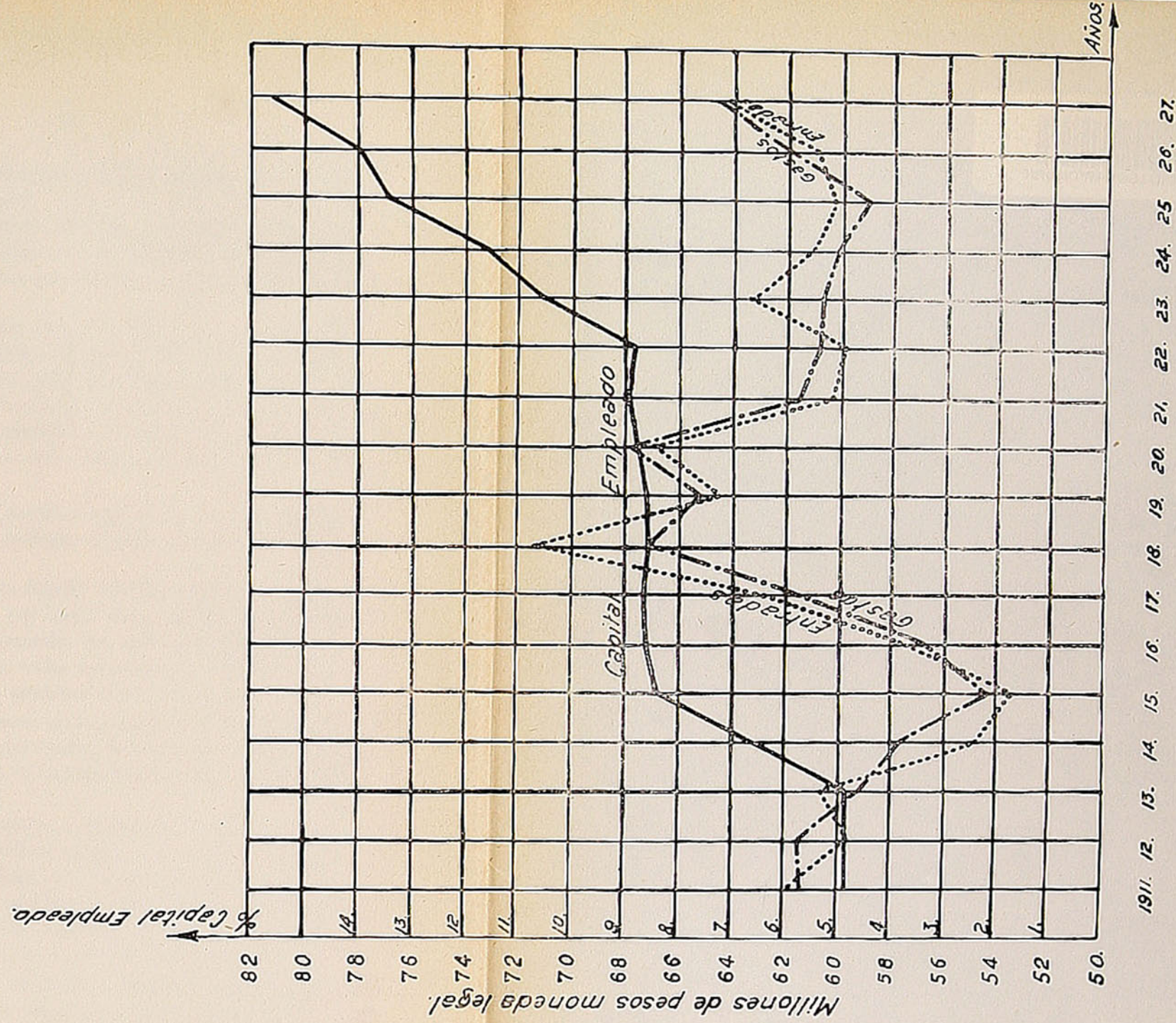


MINISTERIO DE
FOMENTO

F.C. TRASANDINO POR JUNCAL

DEPARTAMENTO DE
FERROCARRILESCoeficiente de Explotación.
Ganancias y Pérdidas.

Capital Empleado.
Entradas y Gastos.



previamente por el Presidente de la República de acuerdo con el Consejo de Estado.

Art. 6.º El Gobierno de Chile garantiza a la Empresa del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua, el siete por ciento de interés anual sobre un capital fijo de tres millones de pesos.

La garantía se hará efectiva terminada que sea la línea entregada al tráfico público, debiendo hacerse al fin de cada año la liquidación de sus entradas y abonándose a la empresa la diferencia que resultare entre el monto del interés garantido y el valor de las entradas del camino, previa deducción de un cincuenta y cinco por ciento, para gastos de explotación.

El término de la garantía será de veinte años contados desde el día en que se entregue al tráfico la línea en toda su extensión.

Cuando el producto líquido del ferrocarril, que se estima en el cuarenta y cinco por ciento de la entrada bruta, fuere mayor que el interés garantido, ese exceso entrará a reembolsar al tesoro nacional de todas las sumas que hubieren erogado por la garantía que establece este artículo.

Art. 7.º El Gobierno se reserva el derecho de intervenir en la formación de las tarifas de fletes y pasajes cuando el producto líquido de la explotación exceda de doce por ciento anual.

Art. 8.º Si la dirección o administración de la sociedad explotadora del ferrocarril se estableciere fuera de la República, tendrán siempre asiento y residencia efectiva en Chile un directorio delegado con amplias facultades; y si la obra se llevare a efecto por una sociedad anónima los empresarios darán cumplimiento a las leyes del país sobre la materia.

Sea cual fuere la sociedad explotadora, establecerá su contabilidad en Chile, a fin de que aquí sean pagados los dividendos activos y pasivos de las acciones poseídas por ha-

bitantes de Chile, sin que por ellos se impongan gravamen alguno a dichos accionistas y sin que tales gastos se consideren como hechos por el ferrocarril.

Art. 9.º La empresa de los señores Clark y Cía. se obliga a dar al Gobierno una garantía a su satisfacción por la suma de cincuenta mil pesos para responder a la ejecución de las obligaciones que contraerá en virtud de la presente ley.

Art. 10.º Todas las cuestiones y diferencias que pudieran surgir entre el Gobierno de Chile y los empresarios acerca de la manera de cumplir las obligaciones que respectivamente les impone esta ley, serán falladas con arreglo a las leyes de Chile por árbitros nombrados de una y otra parte, con facultad de nombrar éstos un tercero en discordia que formando tribunal, la dirima en caso de haberla. Si los árbitros no se avinieren en la elección del tercero, será nombrado por la Corte Suprema de Justicia de Chile. De las resoluciones de estos árbitros no podrá interponerse reclamación alguna.

Y por cuanto, oído el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto promúlguese y llévase a efecto en todas sus partes como ley de la República.

FEDERICO ERRÁZURIZ.

Eulogio Altamirano.

ANEXO N.º 2

Ley de concesión y garantía

(Promulgada en el "Diario Oficial" de 28 de Febrero
de 1903)

Ministerio del Interior. — Ley N.º 1,588.— Por cuanto el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente

Proyecto de Ley:

Artículo 1.º 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 un ferrocarril de la misma trocha que se dirija desde Mendoza hasta ese punto.

Art. 2.º 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 total de la obra.

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

Sección Tercera.—Del Portillo 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 termine y esté provista de su correspondiente material rodante, cada una de estas secciones.

Art. 3.º El presidente de la República determinará el plazo para pedir las citaciones; 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 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 fuere 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 ter-

minarse la segunda sección, del Juncal al Portillo; y el veinticinco por ciento restante, una vez terminada la tercera y última sección.

Art. 4.º 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 a 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 su propuesta.

Se concede a los empresarios que obtengan la construcción de la obra el uso de los terrenos de propiedad fiscal que necesiten para el ferrocarril, sus estaciones y oficinas y el de los caminos públicos, con tal de 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 máquinas 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.º Se declaran 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 por la cual se concede liberación de derechos será fijada por el Presidente de la República después de aprobados los presupuestos de la obra; y ante él deberá justificarse el empleo de esos materiales en la línea, sus anexos y dependencias.

Are. 6.º 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 de 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 obtuviere de las líneas de ferrocarriles argentinos o de las que se liguén con éstos, 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.º 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 éstos 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, será nombrado por el Presidente de la Corte Suprema de Justicia.

Art. 8.º El concesionario y las personas o sociedades que representen sus derechos, aun cuando sean extranjeros y no residan en Chile, se considerarán 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 en virtud de esta ley, entendiéndose que el concesionario o quienes adquieran sus derechos no podrán ocurrir al amparo diplomático en cualquiera dificultad que por la misma causa se produjere.

Art. 9.º 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, aumentado en un diez por ciento.

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 tanto, promúlguese y llévase a efecto como ley de la República.

Santiago, 14 de Febrero de 1903.

GERMÁN RIESCO.

Elías Fernández Albano.

ANEXO N.º 3

Decreto de aceptación de la propuesta

Ministerio del Interior. — Santiago, 9 de Junio de 1904. — N.º 2,217. — Vistos estos antecedentes y lo informado por la comisión nombrada por decreto de 15 de Abril último; y considerando:

1.º Que en la licitación autorizada por el artículo 1.º de la ley N.º 1,588, de 14 de Febrero de 1903 y realizada en virtud de los decretos N.os 666, de 31 de Marzo, y 1,391, de 1.º de Julio del mismo año, del Ministerio de Industria y Obras Públicas, se ha presentado como única propuesta la de la Compañía Constructora del Ferrocarril Trasandino Limitada, que consta del acta de 2 de Mayo último;

2.º Que en el seno de la comisión informante han surgido dudas de que dicha propuesta se ajuste estrictamente a las disposiciones citadas;

3.º Que en la misma comisión se han observado algunas omisiones y deficiencias en las bases de concesión establecidas;

4.º Que la miembros de la comisión delegados por ésta para procurar un acuerdo con los proponentes en el sentido de salvar las dudas referidas y de llenar las mencionadas deficiencias y omisiones, han logrado este objeto.

Con arreglo a lo informado por la respectiva comisión, y en uso de las autorizaciones que me confiere la ley de 14 de Febrero de 1903,

He acordado y decreto:

Acéptase la propuesta que hace la Compañía Constructora del Ferrocarril Trasandino para construir y explotar dicha línea, en la forma siguiente:

La Compañía del Ferrocarril Trasandino Limitada, propietaria de la línea en construcción de Los Andes a la cumbre de la cordillera, por la vía del Juncal, se compromete a terminar la construcción y a explotar por su cuenta dicho ferrocarril de un metro de trocha hasta unirse con el que se dirige desde Mendoza hasta la misma cumbre.

La construcción y explotación de este ferrocarril se hará con sujeción a las disposiciones de la ley N.º 1,588, de 14 de Febrero de 1903, a las "Cláusulas del contrato para la concesión del Ferrocarril Trasandino por el Juncal", a que se refiere el decreto N.º 1,391, de 1.º de Julio de 1903, y al adjunto pliego de adiciones y aclaraciones a las mismas cláusulas.

En conformidad al artículo 2.º de la mencionada ley y a la base segunda de la propuesta original de la Compañía, el Estado garantiza por el término de veinte años, el interés de cinco por ciento anual sobre la cantidad de un millón trescientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 1.350,000), que podrá eventualmente aumentarse hasta un millón quinientas mil libras (£ 1.500,000), dentro de las previsiones del contrato.

Redúzcase este decreto a escritura pública, la que será firmada por el director del Tesoro en representación del Fisco, y por el representante debidamente autorizado, de la Compañía Constructora del Ferrocarril Trasandino Limitada.

El Ministerio de Industria y Obras Públicas hará formar e imprimir el texto definitivo de las "Cláusulas del contrato de concesión del Ferrocarril Trasandino Limitada", eliminando del texto actual de las "Cláusulas del contrato" arri-

ba citadas, que existe archivado en dicho Ministerio, las partes de los artículos 1.º, 2.º, 8.º, 9.º, 10, 11, 12, 29, 30 y 32 que se refieren a los preliminares de la licitación ya efectuada, y sustituyendo en los artículos 9.º, 10, 11, 13, 16, 20, 21, 22 y 26 las partes contenidas en el adjunto pliego de aclaraciones y adiciones.

Dicho cuaderno de cláusulas será firmado en triplicado por el director del Tesoro, en representación del Fisco, y por el representante de la Compañía. Uno de los ejemplares así firmados se protocolizará en la notaría, junto con la escritura anterior, de la cual se considerará parte integrante, el segundo será archivado en el Ministerio de Industria y Obras Públicas y el tercero entregado a la Compañía concesionaria.

Tómese razón, comuníquese, publíquese e insértese en el "Boletín de las Leyes y Decretos del Gobierno".

RIESCO.

M. E. Ballesteros.

ANEXO N.º 4

Ministerio de Industria y Obras Públicas. — Santiago,
22 de Junio de 1904. — Sección 3.ª — N.º 1,331. — Vis-
ta la nota del Director de Obras Públicas N.º 1,822, de 20
del actual,

Decreto:

Apruébase el adjunto texto definitivo de las "Cláusulas
del contrato de concesión del Ferrocarril Trasandino por el
Juncal a la Compañía Constructora del Ferrocarril Trasan-
dino Limitada" para los efectos de lo establecido en la parte
final del decreto N.º 2,217, de fecha 9 del presente, del Mi-
nisterio del Interior.

Tómese razón, regístrese y comuníquese.

RIESCO.

Anfión Muñoz.

ANEXO N.º 5

N.º 1,352. — Santiago, 17 de Mayo de 1905. — Vistos estos antecedentes,

Decreto:

Apruébanse los planos del trazado definitivo de la primera y segunda secciones del Ferrocarril Trasandino por el Juncal, comprendido entre los kilómetros 27,258 (Salto del Soldado) y 63,400 (Paradero del Portillo), y de las variantes proyectadas en los kilómetros 46,067, 46,644, 47,790 y 48,866, presentadas por la Compañía Constructora de dicho ferrocarril, en cumplimiento al artículo 10 del contrato de concesión.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.

RIESCO.

E. Charme.

Sección 3.ª — N.º 170. — Santiago, Febrero 7 de 1906. — S. E. decretó hoy lo que sigue:

Vistos estos antecedentes,

Decreto:

Apruébanse los planos del trazado definitivo de la tercera sección del Ferrocarril Trasandino por el Juncal, comprendido entre los kilómetros 63,400 (Paradero del Porti-

llo) y 70,551 (Línea divisoria con la República Argentina), que la compañía Constructora ha sometido a la aprobación del Gobierno, en cumplimiento del artículo 10 del Contrato de Concesión.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.

RIESCO.

J. Ramón Gutiérrez..

Lo que trascibo a Ud. para su conocimiento.

Dios gue. a Ud.

E. Altamirano T.

ANEXO N.º 6

Ministerio del Interior. — Santiago, 30 de Junio de 1906. — N.º 3,434. — Visto el informe que precede de la comisión encargada de la recepción de la Primera Sección del Ferrocarril Trasandino por el Juncal, lo dispuesto en el artículo 2.º de la ley N.º 1,588, de 14 de Febrero de 1903, y lo estipulado en los artículos 14 y 21 de las cláusulas del contrato de concesión,

Decreto:

Declárase definitivamente recibida la primera sección del Ferrocarril Trasandino por el Juncal, comprendida entre este punto y la ciudad de Los Andes, en los mismos términos de la recepción provisoria.

Declárase asimismo el derecho de la Compañía Constructora del Ferrocarril Trasandino Limitada a la garantía que establece la ley de 14 de Febrero de 1903 y, en consecuencia, autorízase a la Compañía para emitir obligaciones del cinco por ciento de interés anual con primera hipoteca de la sección concluída, que se llamarán bonos de la Compañía del Ferrocarril Trasandino de Chile cuyo interés será garantizado durante 20 años por el Gobierno de Chile en conformidad a dicha ley.

Esta emisión se hará por la suma de doscientas setenta y ocho mil cien libras esterlinas (£ 278,100), equivalente al veinte por ciento del costo total de un millón trescientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 1. 350,000), o sea, doscientas

setenta mil libras esterlinas (£ 270,000), con más un tres por ciento, o sea, ocho mil cien libras esterlinas (£ 8,100), que corresponden a la Compañía por primas de adelanto en la entrega de esta primera sección.

Los intereses de los bonos que se emitirán comenzarán a regir desde el 1.º de Julio próximo y serán pagados en Londres por semestres vencidos.

La indicada fecha 1.º de Julio de 1906 será tenida como inicial de la garantía.

La emisión y servicio de los bonos se hará conforme a las disposiciones de la citada ley y cláusulas generales del contrato y nota de 30 de Enero del presente año.

Trascríbase este decreto al señor Ministro de Chile en Londres.

Déjase sin efecto el decreto N.º 2,361, de 27 del actual,
Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese.

RIESCO.

Manuel Salinas.

Ministerio del Interior.—Santiago, 7 de Abril de 1928.

Núm. 1,165.—Visto el informe que precede de la comisión encargada de la recepción de la segunda sección del Ferrocarril Trasandino por El Juncal, lo dispuesto en el artículo 2.º de la ley número 1,588, de 14 de Febrero de 1903, y lo extipulado en los artículos 10, 14 y 21 de las cláusulas

del contrato de concesión, y teniendo presente que la Compañía concesionaria ha entregado al tráfico esta sección con tres meses de anticipación a la fecha en que principiará a regir la garantía acordada por dicha ley.

DECRETO:

Declárase definitivamente recibida la segunda sección del Ferrocarril Trasandino por Juncal, comprendida entre este punto y el Portillo, en los mismos términos de la recepción provisoria.

Declárase, asimismo, el derecho de la Compañía del Ferrocarril Trasandino de Chile Limitada a la garantía que establece la ley de 14 de Febrero de 1903, y en consecuencia, autorízase a la Compañía para emitir obligaciones del cinco por ciento de interés anual con primera hipoteca de la sección concluída, que se llamarán bonos de la Compañía del Ferrocarril Trasandino de Chile, cuyo interés será garantido durante veinte años por el Gobierno de Chile, en conformidad a dicha ley.

Esta emisión se hará por la suma de quinientos treinta y ocho mil seiscientos cincuenta libras esterlinas (£ 538,650), equivalente al treinta y cinco por ciento del costo total de un millón trescientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 1.350,000) o sea cuatrocientas setenta y dos mil quinientas libras esterlinas con más un catorce por ciento, o sea sesenta y seis mil ciento cincuenta libras esterlinas (£ 66,150) por primas de adelanto en la entrega de esta segunda sección.

Los intereses de los bonos que han de emitirse comenzarán a regir desde el 1.º de Julio próximo, y serán pagados en Londres por semestres vencidos.

La indicada fecha de 1.º de Julio de 1908 será tenida como inicial de la garantía.

La emisión y servicio de los bonos se hará conforme a las disposiciones de la citada ley y cláusulas generales del contrato y nota de 30 de Enero de 1906.

Tómese razón, regístrese, comuníquese, publíquese e insértese en el Boletín de las Leyes y Decretos del Gobierno.

MONTT.—R. Sotomayor.

Ministerio del Interior.—Santiago, 18 de Abril de 1910.

Núm. 1,266.—Visto el informe que precede, de la Comisión encargada de la recepción de la *Tercera Sección del Ferrocarril Trasandino* por Juncal, lo dispuesto en el artículo 2.º de la ley número 1,588, de 14 de Febrero de 1903, y en los artículos 10, 14 y 21 de las cláusulas del contrato de concesión; y teniendo presente que la Compañía mantiene el depósito de cuatrocientos mil pesos (\$ 400,000), a que se refiere la parte final de la cláusula 21 de las condiciones generales del contrato, pues ha desistido del cobro del setenta y cinco por ciento de él, que había solicitado; que este depósito basta para cubrir también el valor de las observaciones de poca entidad a que ha dado origen la recepción de la Tercera Sección, y las que pueden quedar pendientes de las otras, y que ha cumplido hasta aquí amplia y satisfactoriamente las obligaciones que contrajo con el Fisco.

DECRETO:

Declárase definitivamente recibida la Tercera Sección del Ferrocarril Trasandino por el Juncal, comprendida entre paradero del Portillo y el punto de empalme con el ferrocarril argentino en los mismos términos de la recepción provisoria.

Declárase, asimismo, el derecho de la Compañía del Ferrocarril Trasandino de Chile Limitado, a la garantía que establece la ley de 14 de Febrero de 1903; y en consecuencia, autorízase a la Compañía para emitir obligaciones de cinco por ciento (5%) de interés anual con primera hipoteca de la sección concluída, que se llamarán “Bonos de la Compañía del Ferrocarril Trasandino de Chile”, cuyo interés será garantido durante veinte años por el Gobierno de Chile, en conformidad a dicha ley.

Esta emisión se hará por la suma de seiscientos sesenta y ocho mil doscientas cincuenta libras esterlinas (£ 268,250), equivalente al cuarenta y cinco por ciento (45%) del costo total de un millón trescientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 1.350,000) o sea seiscientos siete mil quinientas libras esterlinas, con más de un diez por ciento (10%) o sea sesenta mil setecientas cincuenta libras esterlinas por primas de adelanto en la entrega de esta Tercera Sección.

Los intereses de los bonos que han de emitirse comenzarán a regir desde el 1.º de Julio próximo y serán pagados en Londres por semestres vencidos.

La indicada fecha de 1.º de Julio de 1910 será tenida como inicial de la garantía.

La emisión y servicio de los bonos se hará conforme a las disposiciones de la citada ley y cláusulas generales del contrato nota, de 30 de Enero de 1906 y cablegrama de 10 de Septiembre de 1909.

Tómese razón, regístrese, comuníquese, publíquese e insértese en el Boletín de las Leyes y Decretos del Gobierno.

MONTT.—*Ismael Tocornal.*

ANEXO N.º 7

CONVENCIÓN DE FERROCARRILES ENTRE CHILE Y LA ARGENTINA

José Manuel Balmaceda

Presidente de la República de Chile.

Por cuanto entre la República de Chile y la República Argentina se celebró por medio de los respectivos Plenipotenciarios, con fecha diecisiete de Octubre último, una Convención destinada a establecer el acuerdo entre los dos países para reglamentar el tráfico y las relaciones internacionales a que dé lugar la construcción de los ferrocarriles trasandinos, Convención cuyo tenor literal es como sigue:

Los Gobiernos de la República de Chile y de la República Argentina, igualmente interesados en promover el desarrollo de las relaciones comerciales entre los dos pueblos, facilitando el tráfico por los ferrocarriles, destinados a unir con sus líneas el territorio de uno y otro, y en el propósito de hacer prácticas las disposiciones encaminadas a este fin, consignadas en las leyes de una y otra República, promulgadas en 13 de Mayo de 1887 y 27 de Noviembre de 1886, respectivamente, han acordado celebrar una Convención reglamenta-

ria del mismo tráfico por ferrocarril, a cuyo efecto tienen constituidos Plenipotenciarios a saber:

S. E. el Presidente de la República de Chile al señor don Miguel Luis Amunátegui, Ministro de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores y Culto; y

S. E. el Presidente de la República Argentina al señor don José E. Uriburu, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de este país;

Los cuales, después de haberse comunicado sus respectivos plenos poderes, que encontraron bastantes y en debida forma, han convenido en las extipulaciones contenidas en los artículos siguientes:

I

El despacho de mercaderías por F.C. se hará en las aduanas de uno y otro país con sujeción a las leyes respectivas.

II

Toda mercadería transportada en vagones-bodegas, cubiertos y cerrados por todos los lados, quedará exento de visita aduanera en los respectivos resguardos de frontera, a la entrada o a la salida, tanto de día como de noche y todos los días sin excepción, bajo las condiciones y formalidades determinadas por las disposiciones siguientes:

Los vagones destinados al transporte de mercaderías, deberán cerrarse fácil y seguramente, de manera que los efectos depositados en ellos no puedan ser cambiados ni removidos, sin fractura que deje señales evidentes. No se admitirán vagones con reparticiones secretas o de difícil acceso, que pudiera servir al transporte clandestino de mercaderías o valores.

Las paredes laterales, el piso y el techo de los vagones se conservarán sin aberturas ni grietas de consideración, y las

que llegasen a producirse por accidentes en el viaje, no serán impedimento para la continuación de éste, sino cuando permitiesen alterar, por introducción, o de otra manera, el contenido del vagón deteriorado.

Las puertas de los vagones deberán estar aseguradas de modo que no sea posible desquiciarlas o sacarlas de sus guías sin fractura, y se hallarán provistas de cerraduras con llave, dispuestas en las condiciones necesarias para garantizar la clausura con sello metálico.

La distancia entre las puertas cerradas y los montantes de la caja de los vagones no excederá de quince milímetros, de manera que este espacio libre no permita alterar el contenido de los mismos vagones.

En vagones descubiertos y en los de enrejado podrán solamente transitar, sin el requisito previo de la vista aduanera, las mercaderías que en seguida se expresan y en las condiciones al efecto requeridas; tales mercaderías son:

Las máquinas o piezas de máquinas, que no quepan en vagones cerrados;

Las piedras y metales, en bruto, en barra o laminados, que no hallasen colocación adecuada en vagones cerrados;

La madera y el carbón de piedra;

Los animales en pie, y en adelante toda mercadería cuyo transporte en estas condiciones fuese autorizado por acuerdo de los dos Gobiernos Contratantes;

Los vagones descubiertos destinados al transporte de las mercaderías mencionadas, deberán estar provistos de anillos sólidamente fijados, que servirán a la atadura de sogas que aseguren lonas impermeables de cubierta y que lleven los sellos respectivos;

Los bultos que, después de cargados los vagones-bodegas antes designados, constituyesen exceso de carga o que no fuesen suficientes por su número para llenar uno de aquellos vagones, podrán, sin perder el beneficio de la dispensa de vi-

sita, ser colocados en un departamesto de vagón cerrado, previa aprobación de la aduana y con sujeción a las demás disposiciones que ésta encontrase oportuno adoptar.

III

Las localidades de la República de Chile y de la República Argentina a las cuales podrán dirigirse trenes de mercaderías, bajo el beneficio de la dispensa de visita y en las condiciones estipuladas en el artículo anterior, serán designadas por cada uno de los Gobiernos Contratantes dos meses antes, cuando menos, del día en que hubiesen de entregarse al tráfico las líneas férreas trasandinas, y esta designación será recíprocamente comunicada con igual anticipación, así como toda agregación o modificación en la nómina de dicha localidad que los mismos Gobiernos tuviesen a bien hacer en lo sucesivo.

IV

A la salida de cada Estado, cierto número de empleados de la correspondiente aduana escoltará el tren sobre el territorio del país vecino, hasta la primera estación aduanera fronteriza. En ésta entregará el convoy a los empleados de aduana del otro Estado, y no podrá abandonarlo sino después de haber llenado las formalidades prescritas para el caso en cada uno de los Estados Contratantes.

Las administraciones de ferrocarriles estarán obligadas a transportar gratuitamente los empleados que escolten los trenes, colocándolos lo más cerca posible de los vagones de mercaderías y dándoles lugar en los coches de segunda clase o en los furgones de conductores.

V

Cada convoy llevará guía especial para las distintas estaciones de destino. Estas guías, a las cuales deberán acompañar todos los documentos necesarios, serán preparadas por las respectivas administraciones de ferrocarriles, según la forma prescrita en cada uno de los Estados Contratantes.

VI

La administración de aduana de cada uno de los Estados Contratantes respetará la cláusula y los sellos de la otra, después de verificar su estado y de asegurarse de que las condiciones exigidas por sus propios reglamentos y por la presente convención han sido cumplidas: ella tendrá, por otra parte, siempre que lo juzgue necesario, la facultad de completar la clausura de los vagones, si hubiere lugar a ello. Los sellos metálicos que deberán emplearse, llevarán el nombre de la estación expedidora.

VII

La facultad acordada a los trenes de mercaderías, de pasar la frontera a cualquiera hora y todos los días sin excepción, se hace extensiva a los trenes de pasajeros.

VIII

Al pasar la estación fronteriza en donde se haga el registro de equipajes, los viajeros no podrán dejar en los carruajes sino los objetos pequeños exentos de derechos, que se lleven sueltos y a la mano.

IX

En general, los equipajes de los viajeros serán registrados en la estación aduanera de frontera; sin embargo, podrán admitirse excepciones en favor de los mismos viajeros, y aquel de los dos Estados Contratantes que adoptase cualesquiera disposiciones de excepción en este orden, deberá comunicarlás inmediatamente al otro.

X

Los equipajes de los viajeros no visitados en el resguardo de frontera, serán declarados como mercadería en aduana y acompañados de guías distintas, según su destino, con especificación del número de bultos. Estos equipajes serán colocados en vagones cerrados y sujetos a las mismas formalidades establecidas para las mercaderías.

XI

Todo objeto sujeto al pago de derechos, transportado por convoy de pasajeros, queda sometido a las condiciones y formalidades establecidas respecto de aquellos cuyo transporte se efectuase en convoy de mercaderías. Esta disposición no es aplicable a los equipajes de los viajeros.

XII

A la llegada de las mercaderías al lugar de su destino, serán depositadas en edificios preparados por las administraciones de los ferrocarriles, en conformidad a las instrucciones que sobre el particular dicten los respectivos Gobiernos; y permanecerán dichas mercaderías en el mismo depósito, bajo la vigilancia de empleados de aduana, hasta que fuesen retiradas mediante declaración detallada que se presentará dentro de los plazos reglamentarios y en la forma que cada Estado prescriba.

Los vagones serán descargados, siempre que fuese posible, inmediatamente después de la llegada de los trenes.

XIII

Cualquier cambio en los horarios de los trenes se avisará por lo menos, con quince días de anticipación, a las administraciones de aduanas, debiendo en caso contrario llenarse en la estación aduanera más inmediata todas las formalidades ordinarias de aduana, sin perjuicio de las responsabilidades en que por ello incurriesen las empresas de ferrocarriles con respecto a los reglamentos policiales.

XIV

La división de los trenes que vayan en una misma dirección, podrá ser concedida por las oficinas fronterizas respectivas, hasta diez vagones. Sin embargo, en caso de necesidad reconocida de común acuerdo entre el jefe de la estación y el agente superior de la aduana local, podrá admitirse mayor subdivisión.

XV

Queda entendido que la presente Convención no deroga en manera las leyes de los Estados Contratantes, en lo relativo a las penas en que incurriesen los contraventores a las disposiciones fiscales, ni tampoco respecto de las prohibiciones o restricciones establecidas en materia de importación o tránsito, y está en la facultad de las administraciones de aduana respectivas, en caso de sospechas graves, hacer que se proceda a la verificación de las mercaderías y a otras formalidades, en las oficinas fronterizas o en las que encontrasen más convenientes.

XVI

Las administraciones de aduana de los Estados Contratantes se comunicarán recíprocamente las instrucciones y circulares que expidan a sus agentes, para el cumplimiento de las presentes disposiciones. Tomarán también, de común acuerdo, las medidas necesarias para que las horas de oficina de los empleados de aduana estén, en lo posible, en relación con las necesidades del servicio de los ferrocarriles.

XVII

En todo lo concerniente al servicio de correos y telégrafos, es entendido que las empresas de ferrocarriles quedan sujetas a las leyes vigentes, con relación al régimen general y a las obligaciones o cargas que por razón del mismo servicio les son impuestas y cuya reglamentación adecuada se acordará oportunamente por ambos Gobiernos.

XVIII

Cualquiera de los dos Estados Contratantes podrá, en toda circunstancia, promover el acuerdo del otro para adicionar, corregir o de otra manera modificar la presente Convención, según la experiencia lo aconsejase y consultando las mayores facilidades del tráfico y la regularización de todos los servicios con él conexos.

Para hacer cesar la vigencia de esta Convención, que durará cinco años, contados desde el día del canje de las ratificaciones, deberá preceder notificación de una de las Partes Contratantes a la otra en el sentido, con un año de anticipación: la ausencia de esa notificación producirá la prórroga sucesiva de la vigencia de la Convención, año por año, hasta la presentación de ella en las condiciones establecidas.

La presente convención será ratificada, y las ratificaciones canjeadas en Santiago tan pronto como fuese posible.

En fe de lo cual los Plenipotenciarios de la República de Chile y de la República Argentina firmaron la presente Convención, en doble ejemplar, y la sellaron con sus sellos respectivos, en Santiago, a los diecisiete días del mes de Octubre del año mil ochocientos ochenta y siete.

(L. S.)—MIGUEL LUIS AMUNÁTEGUI.

(L. S.)—JOSÉ E. URIBURU.

Por tanto, y habiendo el Congreso Nacional prestado su aprobación a la presente Convención, en uso de la facultad que me confiere la parte 19 del artículo 82 de la Constitución Política, he venido en aceptarla y ratificarla, teniéndola como ley de la República y comprometiendo para su observancia el honor nacional.

En fe de lo cual firmo la presente ratificación, sellada con el sello de las armas de la República y refrendada por el Ministro de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores y Culto, en Santiago de Chile, a los treinta días del mes de Diciembre del año mil ochocientos ochenta y siete.

JOSÉ MANUEL BALMACEDA.

Miguel Luis Amunátegui.

ANEXO N.º 8

Protocolo relativo a la repartición del producido del tráfico de cargas de Los Andes a Mendoza entre las secciones argentina y chilena del Ferrocarril Trasandino.

Reunidos en el Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Chile los señores doctor don Carlos F. Gómez, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina y don Arturo Besa, Ministro del Departamento, en representación de sus respectivos Gobiernos, provistos de los Plenos Poderes correspondientes, después de cambiar ideas respecto de la mejor forma de llevar a término el arbitraje sometido a la consideración de dichos Gobiernos, por las Compañías de los Ferrocarriles Trasandinos argentino y chileno, sobre la proporción que les pueda corresponder en los fletes por transporte directo de carga entre Mendoza y Los Andes y vice-versa; tomando en consideración las negociaciones posteriores habidas entre las respectivas Cancillerías, estudiados todos los antecedentes del arbitraje y cumpliendo las instrucciones de sus Gobiernos, han acordado las dos resoluciones siguientes:

Primera.—Los Gobiernos de la Argentina y de Chile, pronunciándose sobre la cuestión que les ha sido sometida por las Compañías de los Ferrocarriles Trasandinos Argentino y Chileno, a que se detalla en los documentos que más adelante se mandan protocolizar, resuelven conjuntamente declarar y declarar que se establece como fórmula para la repartición de

los fletes del tráfico directo de carga entre Mendoza y Los Andes y vice-versa, la acordada por las Comisiones nombradas por sus respectivos Gobiernos y a que se refieren el Acta levantada por ellas en Buenos Aires el veinticuatro de Agosto del corriente año y los decretos de los Gobiernos de la Argentina y de Chile del 26 y 28 de Septiembre corriente.

Segunda.—Protocolizar, en consecuencia, los decretos a que acaban de referirse y el Acta de 24 de Agosto firmada por las Comisiones técnicas de ambos Gobiernos y que forman parte integrante de los decretos del 26 y 28 del corriente, los que se copian a continuación.

Visto este expediente por el cual la Comisión técnica constituida por los señores ingenieros Guillermo Illanes B., Francisco Mardones y Teodoro Schmidt, nombrados por el Gobierno de Chile por decreto de Junio 26 de 1917 y los señores ingenieros Pablo Nogués, Bernardo Laurel y Ricardo Gutiérrez, nombrados por decreto de Agosto 4 y 24 de 1917 de este Gobierno, eleva el acta en que consta el distamen que por unanimidad ha acordado sobre la repartición entre las Empresas de los Ferrocarriles Trasandinos Argentino y Chileno de los fletes de carga directa entre Mendoza y Los Andes y considerando que habiendo convenido entre ambas Empresas en que la cuestión suscitada sobre dicha repartición de fletes debería ser diferida a la decisión conjunta de los Gobiernos Argentino y Chileno cuya decisión será aceptada como final y obligatoria para aquellas,

El Poder Ejecutivo de la Nación

Decreta:

Artículo 1.º Apruébase el Acta adjunta y téngase como laudo del Gobierno Argentino.

Art. 2.º Pase al Ministerio de Relaciones Exteriores a los efectos de su comunicación al Gobierno de Chile y de la celebración del Protocolo respectivo si el Gobierno de ese país manifestara su conformidad con las conclusiones del acta referida.

Art. 3.º Comuníquese, publíquese, etc., etc.

IRIGOYEN.

P. Torello.

Sección 2.ª N.º 229. — Vistos estos antecedentes de los cuates consta:

1.º Que las Compañías The Chilian Trasandine Railway Co. Ltd. y The Argentine Trasandine Railway Co. Ltd. han solicitado el arbitraje conjunto de los Gobiernos de Chile y Argentina para decidir acerca de la proporción que les corresponde en los fletes que produzca el transporte de carga entre Los Andes y Mendoza y vice-versa, comprometiéndose a acatar la resolución de los Gobiernos como final y obligatoria para los Directorios de ambos ferrocarriles.

2.º Que dicha petición ha sido autorizada por los Directorios de ambas Compañías según consta de las actas de las sesiones celebradas el 23 de Marzo de 1917 por The Chilian Trasandine Railway Co., actas que han sido protocolizadas ante el notario público de la ciudad de Londres, Sir John Dalton Nenn, el día 6 de Junio de 1917 la primera y el día 27 del mismo mes y año la segunda.

3.º Que los Gobiernos de Chile y Argentina han aceptado la petición de las Compañías y nombrado las respectivas

comisiones técnicas asesoras, el primero por Decreto N.º 153 de 26 de Junio último, y el segundo por Decreto del 4 y del 24 de Agosto próximo pasado.

4.º Que ambas comisiones han subscripto en Buenos Aires el acta de 24 de Agosto último en la cual consignan, por acuerdo unánime, la fórmula que en su concepto procede adoptar para la repartición de los fletes antedichos.

Decreto:

Artículo 1.º Apruébase el acta adjunta y téngase su parte dispositiva como laudo del Gobierno de Chile.

Art. 2.º Pase al Ministerio de Relaciones Exteriores para los efectos de su comunicación al Gobierno de la República Argentina y de la celebración del Protocolo respectivo si el Gobierno de ese país manifestare su conformidad con las conclusiones del acta referida.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.

SANFUENTES.

Alberto González E.

ACTA

Arbitraje sobre la repartición de fletes de carga entre Los Andes y Mendoza y viceversa solicitado por las Empresas Argentina y Chilena del Ferrocarril Trasandino.

En Buenos Aires, a 24 de Agosto de 1917, reunidos en el Despacho del Director General de Ferrocarriles los Delegados Ingenieros señores Guillermo Illanes B., Francisco Mar-

dones y Teodoro Schmidt Q., designados por el Gobierno de Chile y los Delegados Ingenieros señores Pablo Nogués, Bernardo Laurel y Ricardo J. Gutiérrez, designados por el Gobierno de la República Argentina para dictaminar con respecto al arbitraje solicitado por las empresas de ambas secciones del Ferrocarril Trasandino, sobre repartición de los fletes provenientes del tráfico internacional de carga entre Los Andes y Mendoza y viceversa, consigna sus conclusiones en la presente acta.

El dictamen se funda en:

1.º La permanencia de la tracción a vapor y en que las características de las locomotoras y vehículos de carga no han de apartarse sensiblemente de las actuales.

2.º Que los capitales de las líneas de ambos Trasandinos que deben ser tomados en cuenta para su remuneración por el tráfico internacional, son aproximadamente proporcionales a los capitales totales.

3.º Que dentro de límites bastante amplios de desigualdad de tráfico en ambos sentidos, la relación entre los trabajos de tracción que resultan efectuados en cada empresa se mantiene aproximadamente la misma que la de los capitales a que se ha hecho referencia.

4.º Que la cuota de los gastos directos imputable a movimiento, así como una parte de los de tracción están, en condiciones normales de explotación, aproximadamente en la misma relación que los mencionados trabajos.

5.º Que los gastos indirectos en las dos secciones Trasandinas están en la misma relación que los gastos directos, o sea, en la misma relación que los trabajos de tracción y también en este caso, en la de los capitales por remunerar con el tráfico internacional de carga.

6.º Que por lo tanto, los tres elementos que juegan en todo sistema de tarifas desde el punto de vista de los intereses de las empresas, gastos directos, y servicio del capital, pueden

reducirse a la sola consideración de los trabajos efectivos realizados por cada empresa, de lo cual resulta que dicho elemento de juicio constituye el fundamento más acertado para la repartición de los fletes.

7.º Que este mismo criterio ha predominado en los alegatos de ambas empresas al establecer, una de ellas, que la repartición debería efectuarse sólo en consideración a los gastos directos y la otra en proporción a los trabajos realizados.

8.º Que la gran diferencia entre los trabajos de ascenso y de descenso en cada una de las secciones del Trasandino, así como las variaciones que en dichos trabajos introducen las desigualdades de tráfico, no permiten adoptar una sola longitud virtual para cada una de ellas, ni fijar en consecuencia un porcentaje invariable para distribuir los fletes, se impone así la repartición de los fletes recibidos durante un período de tiempo en razón de los trabajos reales efectuados por ambas empresas en el transporte de la carga que ha proporcionado esos fletes.

De acuerdo con las consideraciones precedentes, la Comisión ha calculado las longitudes virtuales de las dos secciones del Trasandino tanto para el ascenso como para el descenso teniendo en cuenta sólo y exclusivamente los trabajos de tracción. Se han obtenido para las longitudes virtuales a la subida las siguientes cifras; setecientos ochenta kilómetros para la sección Chilena y novecientos cuarenta kilómetros para la Argentina.

Para el descenso se tomaron como longitudes virtuales las efectivas de cada sección, lo que concuerda con las cifras obtenidas tomando por base los consumos de combustibles, su relación con los demás gastos de tracción, las características de las líneas para este sentido de circulación y demás datos suministrados por las empresas. Por lo tanto las longitudes

virtuales de bajada fueron fijadas en setenta kilómetros para la sección Chilena y en ciento ochenta kilómetros para la Argentina.

En consecuencia:

La Comisión establece como fórmula para la repartición de los fletes del tráfico directo de carga entre Los Andes y Mendoza y vice-versa, la siguiente:

$$\begin{array}{rcl} \text{Cuota Argentina} & 112 Q + 94 Q_a + 18 Q_c \\ \hline \text{Cuota Chilena} & 85 Q + 78 Q_a + 7 Q_c \end{array}$$

en la cual representa:

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

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

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

Todos los pesos están expresados en toneladas métricas y para la aplicación de la fórmula las empresas deberán establecer de común acuerdo las taras de las locomotoras de cremallera y vagones, y una clasificación única para las cargas que no se aforan por su peso efectivo.

Teniendo en cuenta el peso medio en servicio de las locomotoras de cremallera (solo dos tipos) y la composición del tren con cada una de ellas, se puede sustituir, sin error apreciable, el peso muerto total de los trenes movilizados en un sentido, por veinticinco veces el número de vagones que han efectuado el transporte de la carga en el mismo sentido.

La Comisión recomienda, pues, como fórmula de aplicación más simple en la práctica la siguiente:

$$\frac{\text{Cuota Argentina}}{\text{Cuota Chilena}} = \frac{2800 \text{ n} + 94 \text{ Qa} + 18 \text{ Qc}}{2125 \text{ n} + 78 \text{ Qc} + 7 \text{ Qa}}$$

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

Para contemplar las posibles desigualdades en el sentido de tráfico, la Comisión recomienda se haga el ajuste por períodos breves no superiores a tres meses.—*Guillermo Illanes B.* — *P. Nogués.* — *R. J. Gutiérrez.* — *T. Schmidt Q.* — *Bernardo Laurel.* — *Francisco Mardones.*

En fe de lo cual ambos Plenipotenciarios firmaron y sellaron con sus respectivos sellos, y en doble ejemplar el presente *Protocolo*, en Santiago, a treinta de Septiembre de mil novecientos diecisiete.

(L. S.)—*Carlos F. Gómez.*

(L. S.)—*Arturo Besa.*

ANEXO N.º 9

MEMORANDUM DE CIERTAS PROPOSICIONES FINANCIERAS
SOMETIDAS POR LA COMPAÑÍA DE FERROCARRILES
TRASANDINO ARGENTINO Y CHILENO A LA
CONSIDERACIÓN DE LOS GOBIERNOS
DE LA REPÚBLICA ARGENTINA
Y DE CHILE

Para mayor brevedad las dos Compañías Ferrocarrileras se llamarán en este Memorandum, Compañía Argentina y Compañía Chilena.

Constitución financiera de la Compañía Argentina

Las acciones emitidas y los empréstitos de la Argentine Trasandine Railway Co. Ltd. en 30 de Junio de 1917, fecha de la última memoria presentada, era como sigue:

Emisión "A" de bonos del 4%	£ 310,166
Emisión "B" de bonos del 4%	460,166
25,000 acciones preferidas con 7%	500,000
17,000 acciones diferidas de £ 20	350,000
	£ 1.620,332

La cantidad de la emisión "A" es de £ 310,250 quedando £ 84 por emitir. La cantidad autorizada de la emisión "B" es de £ 600,000 quedando £ 139,834 sin emitir aún.

El capital y los intereses de la emisión "A" de Bonos son garantidos por la Compañía del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico Ltd. Los intereses que ascienden anualmente a £ 12,408 han sido ganados y pagados por la Compañía hasta la fecha sin tener que apelar al crédito. En conformidad con una de las condiciones de la garantía la Compañía del F. C. de Buenos Aires al Pacífico Ltd. retiene £ 110,000 en Bonos (oro) del 5% del Gobierno Argentino (Emisión interna) que son de propiedad de la Compañía Argentina para responder a cualquiera pérdida relacionada con la garantía.

Los intereses sobre los Bonos "B" ascendentes a £ 18,406 han sido pagados hasta la fecha.

El cargo total anual por intereses sobre empréstitos asciende a £ 30,813.

El dividendo anual acumulativo sobre las acciones preferidas asciende a £ 35,000 y no se ha pagado desde 1907, el total que se adeudaba en 30 de Junio de 1917 era de £ 355,000.

Nunca se ha pagado un dividendo sobre las 17,500 acciones diferidas de £ 20 cada una, de las cuales el Gobierno Argentino tiene 11,250; las 6,250 acciones restantes están en otras manos.

Constitución financiera de la Compañía Chilena

Las acciones emitidas y los empréstitos del Chilian Transandine Railway Co. Ltd. en 30 de Junio de 1916 (fecha de la última memoria presentada) era como sigue:

Bonos del 5% por £ 100 c|u.	£ 278,100
Bonos "B" 5% por £ 100 c|u.	538,650
Bonos "C" £ 100 c|u.	668,250
	£ 1.485,000

70,000 acciones preferidas de £ 20 c|u., con dividendo acumulativo de 6% . . .	£ 1.400,000
5,000 acciones corrientes de £ 20 c|u. . . .	100,000
	£ 2.985,000

Los intereses sobre los Bonos "A", "B" y "C" están garantidos por el Gobierno de Chile por 20 años desde la fecha de la emisión y expirarán como sigue:

Bonos "A"	1926
Bonos "B"	1928
Bonos "C"	1930

Los intereses han sido cubiertos hasta la fecha a virtud de la garantía. Los bonos son pagaderos en 1960, pero el capital no tiene garantía alguna.

Los intereses sobre las £ 1.485,000 bonos emitidos representan un cargo anual de £ 74,250.

Nunca se ha pagado un dividendo sobre las acciones preferidas acumulativas y en 30 de Junio de 1917 los dividendos atrasados sumaban aproximadamente £ 1.100,000.

No se ha pagado ningún dividendo sobre acciones diferidas desde su emisión.

El Gobierno no tiene ninguna participación en las acciones de la Compañía. La Compañía tiene la obligación de devolver al Gobierno los intereses pagados en virtud de la garantía de ésta, sacando su importe de las ganancias de la

línea cuando éstas excedan el 8% de las emisiones de bonos garantidos.

Cálculos de utilidades de la línea unida

El Gerente General de la Compañía Chilena, señor J. H. White, después de examinar los resultados anteriores y teniendo en cuenta el efecto probable de los trabajos que se desean hacer en la línea cuando se hayan hecho los arreglos financieros necesarios, han hecho los siguientes cálculos sobre las posibles utilidades de la línea Unida a contar de la terminación de los trabajos y de la probable proporción que le corresponde a cada una de las líneas.

AÑOS	Entradas	% Gastos	Ganan- cias	Reparto	
				Cía. Arg.	Cía. Chil.
Al terminar el 1.er año £	218,491	66%	74,287	40,857	33,430
Quinto año.	310,277	58%	130,316	71,674	58,642
Décimo año.	475,081	53%	223,288	122,808	100,480
Décimo quinto año. . .	759,509	50%	779,755	204,865	170,890

El cálculo anterior de las entradas y ganancias está sujeto a las modificaciones que de tiempo en tiempo, se puedan hacer en los fletes y pasajes que cobre la línea Unida.

Necesidades financieras

Se estima que la Compañía Argentina necesitará £ 200,000 más aproximadamente para incrementar su material rodante y para capital de explotación.

Se ha calculado en £ 200,000 las necesidades de la Compañía Chilena por este capítulo y para la terminación de las obras de defensa que son indispensables para mantener un servicio durante todo el año. En vista del gran aumento en el valor de los materiales y de la obra de mano y con el objeto de hacer frente a los gastos imprevistos se deberían hacer los arreglos para levantar la suma a £ 400,000.

Proposiciones para la consideración de los Gobiernos.—Compañía Argentina

1.º—Que la Compañía dé aviso a la Compañía del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico para cancelar el contrato de explotación vigente tan luego como se haya hecho un arreglo definitivo y aprobado éste por ambos Gobiernos, para el ajuste del capital y de los empréstitos de las dos Compañías y para obtener los fondos que sean necesarios para la explotación continua de la línea Unida.

2.º—Que el Gobierno Argentino garantice el capital y los intereses de los Bonos de la Emisión "A" en tal forma que se liberten las £ 110,000 en Bonos del 5% del Empréstito Interno (oro) del Gobierno Argentino que según se dijo antes están ahora en poder del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, con lo cual dichos Bonos quedarían disponibles para hacer frente a parte de las necesidades financieras de la Compañía.

3.º—Que el Gobierno Argentino ponga a disposición de la Compañía, Bonos del 5% emitidos por el Gobierno en las épocas y por las cantidades que se requieran, pero no excediendo en todo de la suma de £ 200,000 para que la Compañía pueda dar dichos Bonos en garantía por cualquier otro préstamo que sea necesario para hacer frente a sus necesidades financieras.

4.º—Que en consideración a los servicios a que se refie-

ren las cláusulas 2 y 3 se crearán 2,500 acciones diferidas de £ 20 cada una, de las cuales se entregarán al Gobierno Argentino.

5.º—Que los dividendos preferidos atrasados que alcanzan a £ 355,000 junto con los que vencen anualmente durante los cuatro próximos años o sea hasta el 30 de Junio de 1921 se consoliden en acciones preferidas del 7% no acumulativo o Bonos sobre las Entradas (Income Bonds) que serían clasificados después de la emisión de acciones preferidas de £ 500,000. La cantidad de esta emisión cuando la suma total haya sido refundida, según este proyecto sería de £ 495,000 menos cualquiera rebaja por cualquier abono que se hubiera hecho antes de aceptarse el proyecto.

6.º—Que en consideración a la consolidación de los dividendos atrasados y por pagar hasta el 30 de Junio de 1921 los accionistas preferidos convendrán en que por seis años después o sea, hasta el 30 de Junio de 1927, el dividendo sobre sus acciones sea no acumulativo, entrando automáticamente los derechos acumulativos nuevamente a regir en esta última fecha, y durante los seis años en cuestión los dividendos solo se pagarán sobre las acciones en vista de lo que justifiquen las ganancias de cada año.

7.º—Que en todas las ganancias que resulten después de pagar los intereses sobre los Bonos "A" y "B" y los préstamos hasta el 30 de Junio de 1921, fecha en la cual se calcula que la obra de defensa y otros trabajos se habrán completado, se guardarán y no se distribuirán.

Compañía Chilena

1.º—Que el Gobierno de Chile que ya ha garantizado por 20 años el interés sobre los Bonos del 5% que ascienden a £ 1.485,000 releve a la Compañía de toda responsabilidad en cuanto a dichos bonos se refiere poniendo a la disposición

de ésta una cantidad igual de Bonos Fiscales de $4\frac{1}{2}\%$ redimibles por una amortización anual de $\frac{1}{2}\%$ con el objeto de entregarlos en canje a los tenedores de los actuales Bonos del 5% que están garantizados en cuanto al interés por un tiempo limitado y sin garantía alguna con respecto al capital.

2.º—Que la Compañía haga una emisión de Bonos del 5% por £ 500,000 con la garantía de la línea, pero que los intereses sobre los mismos sean garantizados por el Gobierno por el término de 20 años comprometiéndose el Gobierno a hacer a la Compañía, cuando ésta lo requiera, avances al interés del 5% hasta por el 80% del valor nominal de tales bonos, reservándose la Compañía el derecho de lanzar los Bonos definitivamente al mercado en tiempo oportuno, cuando se devolvieran los avances hechos por el Gobierno.

3.º—Que los avances que se harían bajo el arreglo al cual se hace referencia en las cláusulas precedentes, se aplicarían a cancelar el préstamo por £ 33,500 adeudado a los banqueros de la Compañía, como también a los gastos a cuenta del capital, arriba mencionados.

4.º—Que el capital actual que consiste en £ 1.400,000 en acciones preferidas acumulativas del 6% y £ 100,000 en acciones corrientes, se consolidará en una sola categoría de acciones corrientes en las condiciones que se acuerda, y que los dividendos atrasados sobre las acciones preferidas se anulan.

5.º—Que en consideración de haber relevado a la Compañía de su deuda actual en Bonos y de haber otorgado las facilidades financieras mencionadas en la cláusula 2.ª, el Gobierno de Chile recibirá las dos terceras partes de las acciones del capital reformado de acuerdo con lo estipulado en las cláusulas precedentes.

Comité Unido

1.º—Que la administración de la línea unida quede bajo el control de un Comité Unido.

2.º—Que dicho Comité sea compuesto de miembros del Directorio de ambas Compañías en igual número.

3.º—Que los dos Gobiernos tengan cada uno el derecho de nombrar un miembro del Comité.

Capital de las Compañías Ferrocarrileras después de haberse cumplido en su totalidad las proposiciones actuales

Detalle	Cía. Argentina			Cía. Chilena		
	Capital £	Tipo de int.	Gasto anual £	Capital £	Tipo de int.	Gasto anual
Dudas consolida- das. Adelantos ban- carios garantidos con bonos fiscales	770,332	4%	30,812	.....	.....	.....
	200,000	5%	10,000	400,000	5%	20,000
	970,332		40,812			
Acciones preferidas acumulativas.....	500,000	7%	35,000	.....	.....	.....
Acciones preferidas no acumulativas o bonos.....	495,000	7%	34,650	.....	.....	.....
Acciones diferidas	400,000			.....	.....	.....
Acciones corrientes	.....			1,500,000	.....	.....
Totales	2,365,332		110,462	1,900,000		20,000

Si se consigue amoldar los gastos fijos con las entradas futuras calculadas por el señor White se ve que las acciones diferidas de la Compañía Argentina y las acciones corrientes de la Compañía tienen una probabilidad de recibir dividendos buenos con lo cual dichas acciones llegarían a tener un valor que no podrían obtener si las finanzas de ambas Compañías no se consolidaran y afianzaran en líneas como las indicadas en este Memorandum y si las dos líneas no se colocaran bajo el control de un Comité de Administración Unido.

ANEXO N.º 10

Santiago, 9 de Mayo de 1921.—Decreto N.º 183.

S. E. decretó hoy lo que sigue:

Sección 2.ª.—Vistas las peticiones formuladas por la Compañía del Trasandino de Chile para obtener el auxilio del Estado con el objeto de normalizar el tráfico del expresado Ferrocarril, y teniendo en cuenta los diversos estudios practicados sobre la materia y los informes expedidos al respecto,

Decreto:

Autorízase al Director del Tesoro para que, en representación del Fisco, firme con el representante de la Compañía del Ferrocarril Trasandino de Chile, el siguiente contrato ad-referendum.

1.º El Gobierno hará una emisión de bonos del Estado por la suma de ochocientos veinticinco mil libras esterlinas (£ 825,000.00) que ganarán el 5% de interés anual y tendrán una amortización de 1% también anual. Estos bonos se canjearán por los que forman las actuales emisiones hechas por la Compañía con hipoteca del Ferrocarril, que ascienden en total a £ 1.465,000 y a los cuales garantiza el Estado un interés del 5% anual por el término de 20 años. Para que se pueda hacer el canje, la Compañía deberá obtener la aceptación de los tenedores de los actuales bonos.

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

3.º La Compañía hará transferencia al Estado de un número de sus acciones equivalente al 70% del capital actual. Se obliga la Compañía a que, en caso alguno pueda 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 Gobierno por su parte, cooperará para que produzcan resultado las medidas que la Compañía adopte con esos objetos.

4.º El Gobierno 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 aún a personas que no sean accionistas.

5.º La Compañía se obliga a unificar la Administración de su Ferrocarril Trasandino Argentino para efectuar un 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.º La Compañía podrá emitir bonos por el valor nominal necesario para que produzcan en efectivo la suma de quinientas mil libras esterlinas (£ 500,000) con el objeto:

a) De cancelar la deuda bancaria que tuviera la Compañía cuando este convenio quede definitivamente aprobado;

b) De ejecutar obras de defensa en la línea que aseguren la permanencia del tráfico en toda época del año;

c) De electrificar la línea;

d) De 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 cubrir. La fecha y condiciones de la emisión se determinarán de acuerdo con el Presidente de la República y la Compañía.

7.º 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 como lo juzgue conveniente.

8.º Las entradas netas, entendiendo por tales, la diferencia entre las entradas brutas y los gastos de administración, de explotación y de renovación, se destinarán a los fines que se indican en seguida y en el orden que éstos se enumeran: a) al servicio de la amortización de los bonos a que se refiere la articulación 6.º; b) al servicio de los intereses de los bonos; c) 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 abonos antes referidos; e) el exceso sobre las anteriores aplicaciones hasta completar un 8% sobre el capital social de un millón quinientas mil libras esterlinas (£ 1.500,000), a repartirlo con beneficio a los accionistas; f) si las entradas netas 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 pagado por intereses de los bonos que se indican en el artículo 6.º, en segundo lu-

gar a reembolsar al Estado las sumas que la Compañía resulte adeudándole con motivo de la ejecución de la Ley N.º 1588 de 14 de Febrero de 1903 y del contrato celebrado en conformidad con ella.

9.º 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 Gobierno 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.

10. El presente contrato es ad-referendum, sujeto a la condición de ser aprobado por el Congreso Nacional.

Tómese razón, comuníquese e insértese en el Boletín de las Leyes y Decretos del Gobierno.

ALESSANDRI.

Zenón Torrealba.

ANEXO N.º 11

Ley N.º 3803.—Por cuanto el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente

Proyecto de Ley:

Artículo 1.º Se aprueban las estipulaciones contenidas en el decreto N.º 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:

Primero: El Presidente de la República hará emisión de bonos del Estado por la suma de ochocientas 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 ascienden en total a un millón cuatrocientas 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 los actuales bonos, que quedarán cancelados en su totalidad. El Estado podrá hacer amortizaciones extraordinarias después de diez años de emitidos los bonos.

Segundo.—La Compañía hará las tramitaciones nece-

sarias para que las acciones preferidas que forman parte de su capital actual, se conviertan en acciones comunes, y los dueños de esas acciones preferidas renunciarán al pago de los dividendos insolutos.

Tercero.—La Compañía hará transferencia al Estado de un número de sus acciones equivalentes al setenta por ciento del capital actual. Se obliga la Compañía a que, en caso alguno, pueda 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 ese objeto.

Cuarto.—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 aún a personas que no sean accionistas.

Quinto.—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.

Sexto.—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.

Sétimo.—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 como lo juzgue conveniente.

Octavo.—Las entradas netas, entendiéndose 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 enumeran:

a) Al servicio de la amortización de los bonos a que se refiere la articulación sexta; b) al servicio de los intereses de los mismos bonos; c) 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 a 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 pagado por intereses de los bonos que se indican en el artículo sexto, y en segundo lugar a reembolsar al Estado las sumas que la Compañía resulte adeudándole con motivo de la ejecución de la ley N.º 1588, de 14 de Febrero de 1903, y del contrato celebrado en conformidad con ella.

Noveno.—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.º—Quedan derogadas las disposiciones de la Ley N.º 1588 de 14 de Febrero de 1903 que sean contrarias a lo convenido en el contrato que menciona el artículo anterior.

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

Santiago, 13 de Setiembre de 1921.

ARTURO ALESSANDRI.

Artemio Gutiérrez.

ANEXO N.º 12

Santiago, 17 de Febrero de 1922.—Decreto N.º 148.
—Aprueba convenio de administración unificada.

S. E. decretó hoy lo que sigue:

N.º 148.—Vistos estos antecedentes y lo dispuesto en el N.º 5 del artículo 1.º de la Ley N.º 3803 de 13 de Setiembre de 1921,

Decreto:

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 unificación de ambas empresas y cuya parte dispositiva es del tenor siguiente:

1.º 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 de los directores de ambas empresas.

2.º 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.

3.º Las facultades del Comité Unido quedan limitadas a la administración de las líneas unificadas en conformidad con el artículo 1.º 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 éstos, 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.

4.º 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.

5.º La sede del Comité Unido será la que éste acuerde y podrá ser trasladada también por acuerdo del mismo Comité.

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

7.º 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.

8.º 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 Comité 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.

9.º 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 artículo 8.º 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 fueren de su cargo.

10. 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 den-

tro 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.

11. La Compañía del Ferrocarril Trasandino 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.º de Julio de mil novecientos veintitrés a más tardar.

12. 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.

13. 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.

14. 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.

ANEXO N.º 13

Sección 2.ª N.º 318. — Santiago, 21 de Febrero de 1922. — Vista la solicitud adjunta,

Decreto:

Autorízase al Ministro de Chile en Gran Bretaña, don Agustín Edwards, para que proceda, en representación del Gobierno de Chile, a realizar todas las gestiones y operaciones que deban ejecutarse en Londres y que se relacionan con la emisión y el canje de los bonos a que se refiere el N.º 1.º del artículo 1.º de la Ley N.º 3803, de 13 de Setiembre de 1921, la transferencia al Estado de las acciones indicadas en el N.º 3.º del mismo artículo 1.º de la Ley citada, y la emisión de los bonos de que se trata en el N.º 6 del artículo 1.º de la misma Ley 3803.

Tómese razón, regístrese y comuníquese.

A. ALESSANDRI.

Ernesto Barros J.

Santiago, 6 de Julio de 1923. — S. E. decretó hoy lo que sigue:

Sección 2.ª N.º 347. — Vistos estos antecedentes, lo dispuesto en el artículo 6.º y en las letras a, y b, del artícu-

lo 8.º de la Ley 3803, de 13 de Setiembre de 1921, que autorizó la fusión de ambas secciones del Ferrocarril Trasandino,

Decreto:

Artículo 1.º Ratifícase el acuerdo producido entre el Presidente de la República y la Compañía de la Sección Chilena del Ferrocarril Trasandino por intermedio del Excmo. señor Ministro de Chile en Gran Bretaña, para la emisión de la cantidad de £ 542,000 en bonos del 7½% de interés que han producido a la Compañía el valor líquido de £ 500,000.

Art. 2.º De las entradas netas de explotación se destinará anualmente, de preferencia a todo otro gasto, la cantidad de £ 5,420 a la amortización de los bonos emitidos, debiendo efectuarse esta amortización por compras en el mercado cuando los bonos se coticen bajo la par, o por sorteos a la par, en caso contrario.

Art. 3.º La Compañía podrá redimir todo o parte de los bonos a contar desde el 1.º de Junio de 1923, a la par, previo aviso de tres meses.

Art. 4.º La Compañía destinará anualmente la entrada neta restante, después de deducir la suma reservada para amortización a que se refiere el artículo 2.º, a cubrir el interés estipulado del siete y medio por ciento, debiendo abonarse este interés a los señores Morgan, Grenfell & Co. o a otros banqueros de los fideicomisarios, catorce días antes del 1.º de Junio y 1.º de Diciembre.

Si las entradas netas de la Compañía fueran insuficientes para cubrir la totalidad del interés, el Gobierno de Chile, requerido al efecto, remitirá a los expresados banqueros a lo menos siete días antes de las fechas indicadas, a la orden

de los fideicomisarios la suma necesaria para completar lo que deba pagarse por dicho interés.

Tómese razón, comuníquese, publíquese e insértese en el Boletín de las Leyes y Decretos del Gobierno.

ALESSANDRI.

F. Mardones.

ANEXO N.º 14

Santiago, 21 de Setiembre de 1924. — S. E. decretó hoy lo que sigue:

Sección 2.ª N.º 524. — Vistos estos antecedentes y lo dispuesto en el artículo 6.º de la Ley N.º 3803, de 13 de Setiembre de 1921, sobre fusión de las secciones chilena y argentina del Ferrocarril Trasandino por Juncal,

Decreto:

Artículo 1.º Apruébase la siguiente distribución de las £ 499,910, obtenidas en virtud de la emisión de debentures efectuada en 11 de Enero del presente año, en conformidad a la autorización concedida por el artículo 6.º de la Ley N.º 3803, de 13 de Setiembre de 1921:

a) *Cancelación deudas:*

Créditos de los antiguos Directores de la Compañía	£	5,600	
Reembolso de préstamos a Ban- queros	£	48,000	£ 53,600

b) *Defensas contra nieves y aludes:*

Presupuesto de las obras	£	129,411	
Intereses y comisiones por adelan- tos de fondos	£	5,248	£ 134,659
<i>A la vuelta</i>			£ 188,259

<i>De la vuelta</i>	£ 188,259	
c) <i>Electrificación:</i>		
Líneas de transmisión eléctrica, locomotoras, etc.	£ 218,000	
Instalaciones eléctricas.	£ 39,373	£ 257,373
d) <i>Adquisiciones y otras inversiones:</i>		
Material rodante.	£ 17,314	
Refuerzo de la línea.	£ 3,000	
Eliminación de curvas y construcción de casas para obreros, etc., en la Sección Los Andes-Río Blanco.	£ 5,550	
Estación Los Andes.	£ 7,907	
Edificios.	£ 7,507	
Maquinaria y herramientas.	£ 17,500	
Mejoras a telégrafos y teléfonos.	£ 6,500	£ 65,278
Total.		£ 510,910
A deducir, valor venal de las locomotoras a vapor que resulten innecesarias.		
		£ 11,000
Diferencia.		£ 499,910

Art. 2.º El Directorio del Ferrocarril Trasandino podrá invertir las economías que obtenga en la ejecución de algunas obras, en saldar los aumentos que pudieran producirse en otras.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.

ALESSANDRI.

F. Mardones.

Santiago, 5 de Agosto de 1924. — S. E. decretó hoy lo que sigue:

Sección 2.ª N.º 647. — Vistos estos antecedentes,

Decreto:

Artículo 1.º Apruébase el plan de electrificación del Ferrocarril Trasandino por Juncal que se detalla en el informe del ingeniero señor A. J. J. Fifer, fechado el 9 de Enero del corriente año.

Art. 2.º Autorízase a la Empresa del Trasandino de Chile para que empiece a hacer las obras y adquisiciones del equipo correspondiente a la electrificación del Trasandino, en la sección comprendida entre Río Blanco y Las Cuevas.

Art. 3.º Desígnase al ingeniero especialista en obras de electrificación, don Rafael Edwards, para que asesore al Ministerio de Ferrocarriles en la aprobación de los planos y en la fiscalización de las obras de la electrificación del Trasandino por Juncal.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.

ALESSANDRI.

G. M. Bañados.

ANEXO N.º 15

Santiago, 7 de Abril de 1925. — S. E. decretó hoy lo que sigue:

Sección 2.ª N.º 1186.—Vistos estos antecedentes; y

Considerando:

Que el artículo 6.º de la Ley 3803, de 13 de Setiembre de 1921, dispone la forma en que deben invertirse las entradas netas obtenidas en la explotación del Ferrocarril Trasandino por Juncal;

Que las disposiciones del decreto N.º 528 de 1.º de Diciembre de 1924, contrarían lo dispuesto en dicha ley al considerar como entradas de explotación los intereses del empréstito autorizado por la Ley ya citada,

Decreto:

1.º Deróganse los decretos N.os 500 de 14 de Julio y 528 de 19 de Diciembre del año 1924.

2.º Destínase la totalidad de las entradas netas obtenidas en la explotación del Ferrocarril Trasandino por Juncal, en el período comprendido entre el 30 de Junio de 1922, e igual fecha de 1923, ascendente a £ 5.825:0:6 a los fines indicados en el artículo 8 indicado de la Ley 3803, de 13 de Setiembre de 1921.

3.º Agréguese a los fondos destinados a obras nuevas los intereses que ellos devenguen.

4.º Autorízase a la Empresa del Ferrocarril Trasandino por Juncal para invertir en mejoras del Hotel Sud Americano de Los Andes, la cuota que le corresponda en proporción a sus derechos, deduciéndola de los fondos de reserva del expresado Hotel, y de la utilidades obtenidas en la explotación del mismo.

Tómese razón, regístrese y comuníquese.

ALESSANDRI.

F. Mardones.

ANEXO N.º 16

Ferrocarril Trasandino por Juncal. — Servicio definitivo con locomotoras eléctricas

RESOLUCIÓN N.º 14

Santiago, 21 de Agosto de 1928.

Vista la solicitud del Representante del Ferrocarril Trasandino por Juncal, de 9 de Abril de 1928, y el Memorandum correspondiente de la Sección Explotación, el Departamento de Ferrocarriles resuelve:

Artículo único. — Autorízase al Gerente del Ferrocarril Trasandino por Juncal para establecer el servicio definitivo de trenes con locomotoras eléctricas en la Sección Río Blanco-Frontera.

(Firmado): T. SCHMIDT,
Director del Departamento.

Lo que trascribo a U. para su conocimiento.

L. E. Guillén B.

Al señor representante del Ferrocarril Trasandino por Juncal

ANEXOS
a la Monografía
del
Ferrocarril Trasandino por Juncal

Documentos relacionados con la
Sección Argentina

ANEXO N.º 17

Solicitud de concesión al Gobierno Argentino

“Juan E. Clark del comercio de Valparaíso, y a nombre de una compañía dispuesta a realizar la construcción de un ferrocarril trasandino, se presenta ante V. S. H. pidiendo se le conceda el derecho de construir una línea férrea de un metro de ancho, entre las ciudades de Mendoza y San Juan de la República Argentina, y Santa Rosa de Los Andes y San Felipe de Aconcagua en la República de Chile, de acuerdo con las bases que se exponen en la propuesta adjunta”.

.....

“Son tan evidentes las ventajas que los ferrocarriles ofrecen para desarrollar el comercio y la industria, atraer las poblaciones y consolidar la paz de los pueblos, que creo innecesario entrar a demostrar esas ventajas por estar hoy al alcance de todo el mundo.

“El Gobierno y el pueblo argentino así lo han comprendido cuando a pesar de sus dificultades internas, emprendieron la obra de realizar las dos grandes vías férreas que partiendo del Rosario deben ligar entre sí las provincias de Córdoba, Tucumán, Salta y Jujuy, y que internándose a Catamarca y la Rioja, terminarán en las apartadas provincias de Cuyo, llamadas por su naturaleza a ser el punto de unión de los fe-

ferrocarriles que parten de la provincia de Buenos Aires y del Rosario al oeste de la República.

“Todas estas vías férreas, que como se ve convergen a un mismo punto, atraídas por las necesidades de la industria, del comercio y de las poblaciones, indican ser éste el único medio de corregir los defectos que presenta este país en su configuración geográfica, con referencia a la distribución de su población, que aparece desparramada en el fondo de la República, sobre los grandes valles de los Andes y en el litoral argentino sobre la costa de sus caudalosos ríos, quedando completamente desierto el centro de la República, que ofrece una barrera casi insuperable para las relaciones de política y de fraternidad de pueblos que forman una misma comunidad.

“Preocupado actualmente el pueblo y Gobierno argentinos en consolidar la unión de las provincias que forman la República, haciendo fáciles sus relaciones sociales y mercantiles por medio de telégrafos y vías férreas, que supriman el desierto y los pongan en contacto frecuente a la vez que desarrollen sus riquezas naturales, he creído que éste era el momento oportuno de iniciar el proyecto de un ferrocarril trasandino, cuya realización venga a servir de complemento, a esa gran red de ferrocarriles argentinos.

“Realizada la unión de los pueblos del interior por medio de las líneas férreas proyectadas, queda, pues, por resolver una cuestión de no menor importancia para los pueblos andinos de la República, que consiste en facilitar por medio de un ferrocarril trasandino, el acceso a los mercados del Pacífico hasta California, exclusivos consumidores de los productos de su industria y de su ganadería.

“Es fuera de dudas que este ferrocarril abrirá nuevos horizontes al comercio, a la agricultura y a la minería de las provincias de la República Argentina, que están situadas sobre las faldas orientales de los Andes, facilitándoles la in-

ternación de capitales y de población por dos vías diferentes, y contribuir además a estrechar por un vínculo indisoluble, las relaciones de dos pueblos que en los campos de batalla sellaron con su sangre, derramada generosamente, la unión fraternal de sus hijos que aspiraban a un beneficio común, cual era conquistar su independencia para brindar hospitalidad a todos los hombres libres e industriosos de la tierra.

.....

Entrando ahora en otro orden de ideas, no me será difícil demostrar a V. S. H. que bajo el punto de vista económico y de las conveniencias mercantiles, el ferrocarril trasandino que proyecto, está destinado a prestar servicios inmediatos e inmensos a todo el comercio del interior de la República.

Las plazas del Pacífico consumen todos aquellos productos argentinos que la actual carestía de fletes permite exportar y cuyos valores hacen el comercio de importación. Los minerales argentinos encuentran allí seguros mercados, por las ventajas que los hábitos mineros de las poblaciones de Chile, ofrecen a este género de transacciones, de suyo difíciles, sino imposibles, en los mercados del litoral argentino, no sólo por las distancias que de éstos las separan, sino también por ser operaciones en el comercio de esta plaza.

Según la estadística comercial de la República de Chile correspondiente a 1870, resulta que el comercio de exportación a las provincias de Cuyo representa un valor de un millón treinta y ocho mil doscientos cincuenta y tres pesos en mercaderías extranjeras tomadas en tránsito de la Aduana de Valparaíso.

El movimiento del tráfico de importación y exportación por carros y mulas, incluyendo el del litoral, asciende a once mil toneladas al año.

Según el censo de la República Argentina, recientemente publicado, la provincia de San Juan tiene una población 60,319 habitantes, y la de Mendoza 65,413, haciendo un total de 125,732 habitantes.

Corresponde por consiguiente, un consumo de mercaderías extranjeras de \$ 8,26 y un movimiento de carga de siete arrobas por cada habitante. Si se tiene presente los altos fletes que se pagan desde Rosario, los que varían entre 90 y 100 pesos fuertes por tonelada, y los que se pagan desde Chile, que median entre 70 a 80, no puede ponerse en duda que, por medio de una vía férrea que permitiera reducir en un 50% o más estos fletes, aumentaría de una manera considerable el comercio de importación y exportación de ambas provincias. Los valores a que hacen referencia los anteriores datos, son los aforos oficiales, de manera que pueden estimarse en el doble, en razón de los altos fletes que tienen que soportar en la actualidad.

La carestía de los fletes hace que aquellas poblaciones consuman sólo artículos de primera necesidad y excluyan muchos otros, que contribuyen a la comodidad y ornato de las poblaciones, muy principalmente materiales para la industria y construcciones, como también el fierro y las maquinarias aplicables a los usos de la agricultura, minería y otras industrias que sin ese auxilio es imposible desarrollar.

Es tal la importancia que cada día toma el comercio del interior con Chile, que no sólo atrae una considerable población chilena hacia este lado de los Andes, sino que ya se nota el hecho de que fuertes capitales vengán de allí a buscar colocación en este país, fundando Bancos en Mendoza, San Juan, Tucumán y Salta. Además de este hecho conviene hacer notar que los invernaderos de San Juan y Mendoza compran sus ganados en las provincias del norte de la República, con letras de los Bancos de Chile, proporcionando de

esta manera al comercio de esas provincias los fondos necesarios para realizar sus transacciones.

Puede también establecerse de una manera indudable, que este ferrocarril no sólo está llamado a desarrollar los más vitales intereses de las provincias de Mendoza y San Juan, sino también a servir, de una manera importante, el comercio de San Luis, de La Rioja y de Catamarca.

Según el censo de la República Argentina, estas provincias tienen la población siguiente:

San Luis	48,746 habitantes
La Rioja	79,962 "
Catamarca	53,294 "

Haciendo un total de 182,002 habitantes

Atribuyéndoles un tráfico igual al de las provincias de San Juan y Mendoza, resultará que el de todas ellas alcanza ahora a un movimiento de 25,000 toneladas e interesa a una población colectiva de 307,734 habitantes, sin excluir en este cómputo las provincias de Tucumán, Salta y Jujuy, que tal vez llegasen a participar de las ventajas de la reducción de los fletes, puesto que en el día, con mayores sacrificios que las provincias de Cuyo, tienen que traer mercaderías desde Valparaíso hasta el norte de Chile, para internarlas después por Atacama.

.....

Por otra parte, uno de los principales ramos de exportación de las provincias argentinas a Chile, es el ganado internado en los prados artificiales de las provincias de Cuyo, con que abastecen aquellos mercados y una parte de los del Perú y Bolivia. La exportación asciende a 55,000 o 60,000 cabezas anuales, de las que 40,000 por lo menos, se internan por la provincia de Aconcagua. Los costos actuales de conducción pueden estimarse en tres pesos fuertes por ca-

beza, a los que hay que agregar, además de las pérdidas que ocasiona un largo viaje por caminos escabrosos, la consiguiente disminución que se obtiene en el precio de venta, debido a la extenuación y aniquilamiento del ganado durante la travesía.

Para obviar estas dificultades y conseguir los ganaderos exportar a Chile sus haciendas, en las condiciones de gorduras y buena calidad con que salen de sus prados, sería posible que el ferrocarril proyectado fuese preferido, como medio de conducción del ganado en pie, si, como no dudamos, ofreciese beneficios y facilitase las conducciones de esa industria. Es evidente, además, que con la proximidad a los puertos del Pacífico, vendrían a establecerse nuevas industrias en las provincias de Cuyo, como son las del beneficio de animales para exportar los cueros y cecinas, la explotación del yeso, canteras de pizarra y cales hidráulicas, cuya introducción a los mercados del Pacífico, haría imposible la importación de estos artículos de puertos extranjeros.

La construcción de este ferrocarril no podrá perjudicar ni obstar a la realización de otras vías férreas al través de los Andes, si las necesidades del comercio del norte y sur de ambos países las reclamase más tarde como necesarias. La más conveniente y la que llenará con más eficacia las actuales necesidades, es la que propongo, tanto por ser la que recorre menor número de millas, cuanto por ser la que unirá entre sí las comarcas más pobladas, productoras y ricas de ambos lados de los Andes. Tampoco excluirá del tráfico los actuales elementos de conducción, sino que, por el contrario, éstos encontrarán fácil y lucrativo empleo, poniéndose al servicio de otras localidades que carecen de ellos.

Otras de las ventajas que presenta para el porvenir la construcción de este ferrocarril, son las facilidades que ofrecería para la construcción de otras líneas férreas que hubiesen de ligarse a él en la República Argentina, por la econo-

mía con que podrían realizarse, debido a la disminución de fletes con que se obtendrían los materiales.

.....
En cuanto al movimiento de pasajeros, fácilmente puede concebirse que tomaría un desenvolvimiento asombroso, puesto que el ferrocarril del Rosario a Mendoza y el trasandino a Chile, crearán una corriente entre el Atlántico y el Pacífico, tan distante en el día por las dificultades y penalidades de un viaje lleno de contratiempos y convertirá en exclusiva esta ruta, para todos los que desde el norte del Perú se dirijan a Europa por la vía de Magallanes.

En conclusión, me creo autorizado para asegurar a V. S. H., fundado en los estudios que de antemano he hecho acerca del comercio de las provincias de Cuyo con Chile y el conocimiento que tengo de los elementos de prosperidad y riqueza que ellas abrigán, que el desarrollo de su industria, de su agricultura y de su minería serán tan considerables desde el primer año que se abra al servicio público el ferrocarril trasandino, que ellas le han de ofrecer un tráfico suficiente para cubrir un interés igual al garantido por la acción; pero si esa convicción saliese fallida, los sacrificios que la garantía le impusiera, serían ampliamente compensados con la mayor renta que tendría el Erario, por el aumento de comercio que produciría, sin contar los bienes que bajo mil otros aspectos reportaría la República, en la mayor prosperidad de dos provincias tan importantes como las de Mendoza y San Juan.

ANEXO N.º 18

*Ley del 18 de Septiembre de 1877, de modificaciones al
contrato del 26 de Enero de 1874*

Artículo 1.º Se autoriza al P. E. para que de acuerdo con don Juan Clark, concesionario del ferrocarril de esta ciudad a San Juan y de allí o de Mendoza con dirección a San Felipe o Los Andes (Chile) hasta el límite de la República, se introduzcan en el contrato celebrado para su construcción en 26 de Enero de 1874, las modificaciones siguientes:

1.º Al artículo 1.º del contrato: Que el punto de arranque de la línea de esta ciudad a Villa de Mercedes (Provincia de San Luis) pueda ser de alguna estación del ferrocarril del Oeste de esta capital, o de alguno de los ferrocarriles que se ligue con ella, a elección del P. E., debiendo el empresario Clark dar principio a los trabajos de construcción desde Villa de Mercedes a San Juan. Una vez terminada esta sección y abierta al servicio público, se construirá la sección desde Buenos Aires hasta Villa Mercedes, o la de Mendoza a San Juan hasta el límite de la República en los Andes, o ambas a la vez, según lo acuerde la empresa con el P. E.

2.º Al artículo 2.º: Que el ancho de la vía en la línea de Buenos Aires a Villa Mercedes y de esta a San Juan, sea un metro sesenta y ocho centímetros.

3.º Al artículo 3.º, inciso 1.º: Que para los efectos de la garantía, el P. E. fijará previo informe de peritos, el aumento que corresponde sobre el costo a que fué contratada

la vía angosta, no pudiendo exceder en ningún caso de una tercera parte más del precio contratado.

4.º Al artículo 3.º, inciso 2.º: Que la nación garante por el término de veinte años el interés de 7 por ciento anual a las acciones o títulos que representen el valor kilométrico de cada sección entregada al servicio público, desde el día en que esto tenga lugar, y no antes: siendo entendido que la Nación no garante en manera alguna la amortización de dichos títulos o acciones.

5.º Al artículo 4.º: Que el P. E., de acuerdo con los concesionarios, fijará la extensión de cada sección que deba librarse al tráfico público, la que será determinada en el pliego de condiciones que dicte el Gobierno para construcción.

6.º Al artículo 5.º: Que el pago de la garantía se hará semestralmente.

7.º Al artículo 7.º: Que el concesionario entregará semestralmente a la nación el producto líquido de cada línea hasta reembolsarla por completo de las cantidades que por garantía hubiese pagado; y cuando el producto líquido excediese del 7%, se destinará la mitad del excedente a formar un fondo de reserva para atender necesidades imprevistas y en cuya conservación e inversión intervendrá el P. E. Cuando las sumas destinadas a reserva hayan alcanzado a la cifra de quinientos mil pesos fuertes, percibirá la nación el excedente íntegro.

8.º Al artículo 8.º: Que durante los dos primeros años siguientes a la conclusión completa de cada línea férrea, la Empresa fijará las tarifas que creyese convenientes y en lo sucesivo lo hará de acuerdo con el P. E.

9.º Al artículo 9.º: Que la línea de Mercedes a San Juan pueda desviarse del trazado hecho por don A. G. de Elia, según los nuevos estudios lo aconsejen, los que deberán ser sometidos a la aprobación del P. E.; pero debiendo to-

car siempre en San Luis, La Paz y Mendoza. Los planos y estudios del señor Elia serán puestos a disposición del señor Clark.

10. Al artículo 11: Que la época en que debe darse principio a los trabajos de construcción se fijará por el P. E., de acuerdo con el concesionario, dentro del año siguiente a la suscripción del contrato modificado. El concesionario reconoce a la Nación el derecho de mandar construir por los medios que estime convenientes la sección de Villa de Mercedes a Villa de La Paz o hasta Mendoza, pudiendo hacerla por partes. Este derecho reservado al Gobierno Nacional expirará tres meses antes de la fecha que se haya fijado al señor Clark para dar principio a los trabajos de dicha sección; de modo que, si tres meses antes de llegar ese día, el Gobierno no ha resuelto construir la expresada sección, o adjudicarla a otra empresa, le hará saber al señor Clark, quien estará obligado a construirla en la forma y bajo las condiciones establecidas en el contrato.

En el caso de que se resolviera construir por cuenta de la Nación una o dos secciones entre Villa de Mercedes y Villa de la Paz, el concesionario se obliga a reembolsar al Gobierno el valor de la parte construída después de terminada la línea hasta San Juan. El reembolso se hará en dinero efectivo, cubriendo el precio de costo que arroje la licitación pública. Desde el día que la Nación se reembolse del valor de la sección o secciones, empezará a regir la garantía acordada al concesionario por el artículo 3.º, inciso 2.º de este contrato.

11. Al artículo 14: Que sin perjuicio de que sea en la República el domicilio legal del concesionario o empresa que se forme, si la dirección o administración de la sociedad constructora o explotadora del ferrocarril se estableciese fuera de la República, tendrá en ésta asiento y residencia efectiva un directorio con plenas facultades para tratar directa y definitivamente y arreglar todas las dificultades que pudieran susci-

tarse con el Gobierno o con los particulares. En todo caso, la contabilidad se llevará en la República y en idioma nacional.

12. A los artículos 16 y 17: Que el peso de los rieles para la vía ancha, como así mismo la dotación del tren rodante, su clase, peso y fuerza; y en general, los edificios y accesorios que constituyen la línea para el servicio de las secciones que se libran al tráfico, como el que corresponda a la línea total, serán determinados de acuerdo con el P. E., y especificados en el pliego de condiciones que en conformidad a los planos aprobados dicte el Gobierno.

13. Al artículo 18: Que las deficiencias o falta de ejecución al contrato por parte del concesionario o empresas, serán penadas con las multas que señala la ley general de ferrocarriles.

14. Al artículo 21: Que los materiales y útiles necesarios para la construcción, gocen solo durante ella de la rebaja de transporte en el Ferrocarril Andino.

Art. 2.º Todos los actos y contratos celebrados por las empresas que deben ejecutar el contrato del concesionario, serán sometidas a las leyes de la República, así como a la jurisdicción de los tribunales correspondientes, sin que puedan sustraerse a ellos por razones tomadas de sus estatutos.

Art. 3.º Las cuestiones y diferencias que surjan entre el concesionario o empresas y el P. E., acerca de la manera de cumplir las obligaciones que las leyes de concesión respectivamente les imponen, serán sometidas al juicio de arbitradores nombrados de una y otra parte, con la facultad de nombrar éstos un tercero, que formando tribunal las resuelvan. Si los arbitradores no se acordasen en la elección de tercero, será nombrado por el Presidente de la Corte de Justicia Nacional.

Art. 4.º Quedan subsistentes las demás cláusulas del contrato, en cuanto no se opusieren a las modificaciones consignadas en esta ley.

Art. 5.º Comuníquese al P. E.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino en
Buenos Aires, a 14 de Septiembre de 1877.

MARIANO ACOSTA
Carlos M. Saravia,
Secretario del Senado.

FÉLIX FRÍAS
J. Alejo Ledesma,
S. de la C. de DD.

Departamento del Interior.
Buenos Aires, Septiembre 18 de 1877.
Cúmplase, comuníquese, publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.
B. de Irigoyen.

ANEXO N.º 19

CONTRATO DEFINITIVO DE 19 DE MARZO DE 1878

Buenos Aires, 19 de Marzo de 1878.

Contrato para la construcción de dos vías férreas de las cinco a que se refiere la Ley de 5 de Noviembre de 1872, con las modificaciones introducidas por la Ley de 18 de Septiembre de 1877.

El Ministro del Interior, en representación del Excmo. Gobierno de la República por una parte, y por otra don Mateo Clark, han convenido en el siguiente contrato de sustitución del de 26 de Enero de 1874, de acuerdo con la autorización que confiere la Ley de 18 de Septiembre de 1877.

Art. 1.º Se concede a don Juan E. Clark el derecho de construir y explotar, en los términos que establece el presente contrato, las dos vías férreas siguientes, de las cinco a que se refiere la Ley de 5 de Noviembre de 1872, a saber: la primera, desde esta ciudad de Buenos Aires hasta la de San Juan, pasando por Rojas o Junin, Mercedes, San Luis, La Paz, y Mendoza; y la segunda desde la ciudad de Mendoza o San Juan con dirección a San Felipe de Los Andes (Chile) hasta el límite de la República, ya sea por el "Paso de los Patos" o por Uspallata, según el que resulte más económico y practicable, de los estudios que se hagan.

Art. 2.º El punto de arranque de la línea de esta ciudad a Villa de Mercedes, Provincia de San Luis, puede ser de alguna Estación del F. C. del Oeste de esta capital o de alguno de los ferrocarriles que se liguén con ella, a elección del P. E., debiendo el Empresario Clark dar principio a los trabajos de construcción desde Villa de Mercedes a San Juan. Una vez terminada esta sección y abierta al servicio público, se construirá la sección desde Buenos Aires hasta Villa Mercedes, o la de Mendoza o San Juan hasta el límite de la República en Los Andes, o ambas a la vez, según lo acuerde la Empresa con el P. E.

Art. 3.º El ancho o trocha de la vía en la línea de Buenos Aires, Villa Mercedes y de ésta a San Juan, será de un metro sesenta y ocho centímetros o igual a la del Central Argentino y del Andino.

Art. 4.º Para los efectos de la garantía, el P. E. fijará, previo informe de peritos, el aumento que corresponde sobre el costo a que fué contratada la vía angosta, no pudiendo exceder en ningún caso de una tercera parte más del precio contratado.

Art. 5.º La Nación garante por el término de veinte años el interés de 7% anual a las acciones o títulos que representen el valor kilométrico de cada sección entregada al servicio público, desde el día en que esto tenga lugar y no antes, siendo entendido que la Nación no garante en manera alguna la amortización de dichos títulos o acciones.

Art. 6.º En el pliego de condiciones que dicte el Gobierno, se fijará, de acuerdo con los concesionarios, la extensión de cada sección que debe librarse al tráfico público.

Art. 7.º El pago de la garantía se hará semestralmente y las cantidades que el P. E. pague para el servicio de la garantía, las entregará en fondos públicos de seis por ciento de renta y uno de amortización anual, al precio corriente en

Londres o en dinero efectivo, cuando el P. E. lo estime conveniente.

Art. 8.º Para los efectos de la garantía se deducirá el 50% del producto bruto en la línea de esta ciudad a San Juan y el 55% en la trasandina, para los gastos de explotación.

Art. 9.º El concesionario entregará semestralmente a la Nación, el producto líquido de cada línea hasta reembolsarla por completo de las cantidades que por garantía hubiese pagado; cuando el producto líquido excediese de 7% se destinará la mitad del excedente a formar un fondo de reserva para atender necesidades imprevistas y en cuya conservación e inversión intervendrá el P. E. Cuando las sumas destinadas a reserva hayan alcanzado a la cifra de quinientos mil pesos fuertes, percibirá la Nación el excedente íntegro hasta reembolsarse de las sumas que hubiese pagado por garantía.

Art. 10. Durante los dos primeros años siguientes a la conclusión completa de cada línea férrea, la empresa fijará las tarifas que creyere convenientes y en lo sucesivo lo hará de acuerdo con el P. E.

Art. 11. La línea de Mercedes a San Juan puede desviarse del trazado hecho por D. Angel G. Elia, según los nuevos estudios lo aconsejen, los que deberán ser sometidos a la aprobación del P. E., pero debiendo tocar en San Luis, La Paz y Mendoza. Los planos y estudios del señor Elía, serán puestos a disposición del señor Clark.

Art. 12. El concesionario se obliga a presentar los estudios técnicos de la línea trasandina o sea de la sección entre Mendoza o San Juan y San Felipe o Los Andes y a pedir su aprobación antes del 31 de Diciembre del corriente año.

El estudio técnico debe comprender la traza de la línea, los perfiles y descripción de la vía permanente; número, extensión y carácter de las obras de arte; composición y extensión de las estaciones, depósitos, talleres y accesorios corres-

pondientes, en términos generales, pero suficientes para determinar la importancia de las obras.

Art. 13. En caso que el concesionario proceda a verificar nuevos estudios en una u otra vía, con el objeto de variar el trazado, tendrá la obligación de prevenirlo al Gobierno para que éste asocie un Ingeniero Nacional a los encargados de hacer los estudios por la Empresa, pudiendo el Gobierno fijar el trazado definitivo en caso de disconformidad.

Art. 14. La época en que debe darse principio a los trabajos de construcción, se fijará por el P. E., de acuerdo con el concesionario, dentro del año siguiente a la suscripción del contrato modificado.

El concesionario reconoce a la Nación el derecho de mandar construir por los medios que estime convenientes, la sección de Villa de Mercedes a Villa de La Paz o hasta Mendoza, pudiendo hacerlo por partes. Este derecho reservado al Gobierno Nacional, expirará tres meses antes de la fecha que se haya fijado al señor Clark, quien estará obligado a construirla en la forma y bajo las condiciones establecidas en el contrato.

En el caso de que se resolviese construir por cuenta de la Nación una o dos secciones entre Villa Mercedes y Villa de La Paz, el concesionario se obliga a reembolsar al Gobierno el valor de la parte construída, después de terminada la línea hasta San Juan. El reembolso se hará en dinero efectivo cubriendo el precio del costo que arroje la licitación pública.

Desde el día que la Nación se reembolse del valor de la sección o secciones, empezará a regir la garantía acordada al concesionario por la modificación cuarta de la Ley de 18 de Septiembre de 1877.

Art. 15. Las líneas deberán estar concluídas completamente cinco años después de empezados los trabajos de construcción en cada una de ellas, obligándose el concesionario a pagar una multa de veinticinco mil pesos fuertes

(\$f. 25,000), por cada mes de retardo y el Gobierno a satisfacerle una prima de diez mil pesos fuertes (\$f. 10,000) por cada mes de anticipación. Es entendido que la multa y el premio se aplican a cada una de las líneas separadamente y que para este artículo se comprende en el término de cinco años para la línea trasandina, todos los meses del año.

Art. 16. El domicilio legal del concesionario para los efectos del contrato y en su caso el de las sociedades o compañías que se formen, serán en la República, en donde se harán efectivos los dividendos de las acciones que en ella se suscriban.

Art. 17. Sin perjuicio de que sea en la República el domicilio legal del concesionario o empresa que se forme, si la Dirección o administración de la Sociedad constructora o explotadora del ferrocarril se establece fuera de la República, tendrá en ésta, asiento y residencia efectiva, un Directorio con plenas facultades para tratar directa y definitivamente, y arreglar todas las dificultades que puedan suscitarse con el Gobierno y con los particulares. En todo caso la contabilidad se llevará en la República y en idioma nacional.

Art. 18. Los capitales suscriptos para estos ferrocarriles, serán libres de toda contribución o impuesto nacional o provincial, por el término de veinte años.

Art. 19. El peso de los rieles para la vía de trocha ancha, como así mismo la dotación del tren rodante, su clase, peso y fuerza y en general los edificios y accesorios que constituyen la línea, para las secciones que se libren al tráfico, como el que corresponde a la línea total, serán determinados de acuerdo con el P. E. y especificado en el pliego de condiciones que en conformidad a los planos aprobados dicte el Gobierno.

Art. 20. El P. E. tendrá facultad de inspeccionar por sus ingenieros las vías férreas, tanto en construcción, como en ejercicio, y si el concesionario o las compañías que se forma-

ren, no se sujetaren en ellas a las estipulaciones convenidas o los materiales fueran de mala calidad, las estaciones y depósitos sin capacidad bastante o el tren rodante insuficiente para las necesidades del tráfico, compelerá a la empresa a suplir la deficiencia o falta de ejecución del contrato, penando a la empresa o concesionarios, con las multas que señala la ley general de ferrocarriles.

Art. 21. El concesionario o las Compañías que se formaren para la construcción o explotación de dichos ferrocarriles quedan sujetos a la ley reglamentaria de ferrocarriles de 18 de Septiembre de 1872, y a las modificaciones que pudieran dictarse después sobre ferrocarriles garantidos por el Gobierno Nacional, con tal que estas últimas no empeoren o agraven las obligaciones del concesionario.

Art. 22. El concesionario se obliga a conducir gratis todas las valijas de la correspondencia pública y hacer una rebaja de un cincuenta por ciento sobre el precio de la tarifa para los pasajes de empleados y tropa que viajen en servicio de la nación, y de 25% los fletes por la carga que a ella pertenezca o que deba conducirse por su cuenta.

Art. 23. El Gobierno Nacional hará al concesionario la rebaja del 70% del precio de las tarifas en el Ferrocarril de Villa María a Villa Mercedes, para la conducción de los materiales y útiles necesarios a la construcción de los dos ferrocarriles que debe hacer y que solo gozarán de esta rebaja durante ella.

Art. 24. Los materiales y útiles destinados a la construcción de éstos, serán libres de derecho de importación.

Art. 25. Los terrenos que los gobiernos de provincia hayan cedido o cedan para la vía y estaciones de dichos dos ferrocarriles, según el artículo 24 de la ley de 5 de Noviembre de 1872, serán cedidos por el Gobierno Nacional al concesionario, debiendo aquél, en caso de no obtener dicha cesión, expropiar los terrenos por cuenta del concesionario.

Art. 26. Si éste no presenta los estudios o no diese principio a los trabajos en los términos antes expresados, salvo en caso de fuerza mayor, debidamente comprobado, sin perjuicio de declararse caduca la concesión por el P. E., pagará la multa de cien mil pesos fuertes por cada línea.

Art. 27. D. Francisco B. Madero, que firmará este contrato, se constituye fiador por la línea entre Buenos Aires y San Juan, debiendo el concesionario en el término de tres meses, sustituir la otorgada por don Anacársis Lanús por otra (a satisfacción del Gobierno) que reemplazó la de don Mariano Sarratea, por la línea trasandina, o de depositar en su defecto la cantidad de cien mil pesos fuertes.

Art. 28. El depósito de que habla el artículo anterior será devuelto, y las fianzas levantadas cuando el concesionario haya introducido o empleado un valor igual en materiales para cada una de las líneas o vías expresadas.

Art. 29. Durante la construcción de éstas, los empleados y trabajadores de la empresa serán exceptuados del servicio militar.

Art. 30. Todos los actos y contratos celebrados por los empresarios que deben ejecutar el contrato del concesionario, serán sometidos a las leyes de la República, así como a la jurisdicción de los tribunales correspondientes, sin que pueda sustraerse a ellos por razones tomadas de sus estatutos.

Art. 31. Las cuestiones y diferencias que surjan entre el concesionario o empresas y el P. E. acerca de la manera de cumplir las obligaciones que las leyes de concesión respectivamente les imponen serán sometidos al juicio de arbitradores nombrados de una y otra parte, con facultades de nombrar éstos un tercero que, formando tribunal, las resuelvan. Si los árbitros no se acordaren en la elección del tercero, será nombrado por el Presidente de la Corte de Justicia Nacional.

Art. 32. Dentro de los noventa días de la aprobación

de este contrato, se fijará el precio kilométrico a que se refiere el artículo 4.º.

Art. 33. Quedan subsistentes las demás cláusulas del contrato de 26 de Enero de 1874, en cuanto no se oponen a las modificaciones consignadas en la ley del 8 de Septiembre de 1877.

Art. 34. No podrá hacerse transferencia del todo o parte de este contrato, sin la aprobación del Gobierno.

Departamento del Interior. — Buenos Aires, Marzo 19 de 1878. — Apruébase el presente contrato celebrado por el señor Ministro del Interior con D. Mateo Clark en representación de D. Juan E. Clark, para la construcción y explotación de las dos vías siguientes, de las cinco a que se refiere la ley de 5 de Noviembre de 1872, a saber: la primera desde esta ciudad de Buenos Aires hasta San Juan, pasando por Rojas o Junin, Mercedes, San Luis, La Paz y Mendoza, y la segunda desde la ciudad de Mendoza o San Juan con dirección a San Felipe o de Mendoza a Los Andes (Chile) hasta el límite de la República, ya sea por el paso de los Patos o por Uspallata.

Comuníquese a quienes corresponde, publíquese y dése al R. N.

AVELLANEDA.

Bernardo de Irigoyen.

ANEXO N.º 20

DECRETO DEL GOBIERNO ARGENTINO

FC. Trasandino Argentino

Buenos Aires, Diciembre 2 de 1919. — Vista la presentación formulada por el señor representante legal del Ferrocarril Trasandino Argentino, solicitando el consentimiento del Gobierno para la unión de las administraciones de dicho ferrocarril y del Trasandino Chileno, entre Mendoza y Los Andes, y la explotación en común de ambas líneas, en las condiciones de un solo y único ferrocarril así como también la ayuda financiera del mismo en la forma que indica; atento lo informado por la Dirección General de Ferrocarriles, y lo manifestado por la Dirección General de Buenos Aires al Pacífico, en la visita que a su pedido le fué acordada; y siendo conducente a la mayor comunidad entre ambas naciones el propender al desarrollo del tráfico internacional, el Poder Ejecutivo de la Nación — decreta:

Art. 1.º—Acéptase ad-referendum del H. Congreso de la Nación, la propuesta de fusión formulada, e invítase en consecuencia, al señor representante del Ferrocarril Trasandino Argentino, don Samuel H. Pearson, a firmar con el señor Ministro de Obras Públicas el respectivo convenio.

Art. 2.º—Comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional. — IRIGOYEN. — *P. Torello*.

El Convenio

El Convenio ad-referendum es del tenor siguiente:

“Entre el señor Ministro de Obras Públicas, en representación del Poder Ejecutivo de la Nación, por una parte, y el señor Samuel Hale Pearson, en representación de la Empresa del Ferrocarril Trasandino Argentino, por la otra, se celebra el siguiente contrato ad-referendum del H. Congreso Nacional:

Art. 1.º—El Gobierno de la Nación pondrá a disposición de la Empresa del Ferrocarril Trasandino Argentino, títulos del empréstito argentino externo del 5% de interés anual, pagaderos semestralmente, y 1% de amortización anual, hasta la suma de \$ 2.500,000 oro sellado (dos millones quinientos mil pesos) c/s. La entrega de los títulos es al sólo efecto de que la Empresa pueda caucionarlos.

Art. 2.º—Las sumas que la Empresa obtenga, total o parcialmente, de esta caución, sólo podrán ser empleadas de acuerdo con el plan de obras, adquisiciones e inversiones que autorice en cada caso el P. E.

Art. 3.º—Mientras los títulos permanezcan en poder de la Empresa, ésta no podrá dar ninguna preferencia a nuevas obligaciones o a otros empréstitos sin previa acuerdo del P. E.

Art. 4.º—La Empresa deberá destinar sus utilidades, con preferencia, en primer término, al pago de los intereses de las obligaciones existentes, y en segundo término el pago de los intereses de los títulos emitidos, a cuyo efecto ésta se obliga a depositar en Tesorería General de la Nación, con tres días de anticipación a la fecha de su vencimiento, las sumas respectivas.

Art. 5.º—Se autoriza a la Empresa a fusionar su administración con la del FC. Trasandino Chileno, para efectuar

un tráfico en común. Esta autorización no importa modificar la situación actual de esa Empresa, ante las leyes nacionales que las rigen.

Art. 6.º—La fusión de la Administración se hará de acuerdo con el P. E. quién queda autorizado a celebrar el protocolo con el Gobierno de la República de Chile a los efectos de reglamentar todo lo concerniente a intercambio del tráfico.

Art. 7.º—A título de reciprocidad, el P. E. podrá consentir que el material rodante y los elementos de explotación de la Sección Chilena del FC. Trasandino, pueden transitar y utilizarse en la Sección Argentina, libres de derecho.

P. Torello.—S. Hale Pearson".

ANEXO N.º 21

LEY ARGENTINA N.º 11174

Ratifica Dto. Exp. 8796 F. 919 del 2 de Diciembre de 1919

Art. 1.º—Apruébase el Decreto del Poder Ejecutivo de fecha 2 de Diciembre de 1919, relativo a la fusión de las Administraciones de los Ferrocarriles Trasandino Argentino y Chileno y el convenio celebrado entre el Ministro de Obras Públicas, en representación del Poder Ejecutivo Nacional y don Samuel Hale Pearson, en representación del FC. Trasandino Argentino, autorizando dicha fusión.

Art. 2.º—Será condición necesaria para que la fusión se realice la de que el Gobierno de Chile haga el aporte de capital a la Empresa del Ferrocarril Trasandino Chileno por el valor de 1.485,000 libras.

Art. 3.º—Comuníquese al Poder Ejecutivo, etc.

BENITO VILLANUEVA.

B. Ocampo.

ANEXO N.º 22

DECRETO ARGENTINO EXP. 8796 F. 919

Apruébase convenio de Administración Unificada

Buenos Aires, Enero 25 de 1923.

Vista la nota presentada por el señor Samuel Hale Pearson a la que acompaña testimonio del convenio definitivo de fusión de las Administraciones de los Ferrocarriles Trasandinos Argentino y Trasandino Chileno celebrado entre aquél, en su carácter de representante del primero de esos ferrocarriles, y el señor John Harry White, en igual carácter del Ferrocarril Trasandino Chileno; y

Teniendo en cuenta:

Que dicha fusión fué aceptada por Decreto de Diciembre 2 de 1919 y por Ley 11,174 del Gobierno Argentino y por Ley 3803 del Gobierno Chileno;

Que el convenio definitivo de fusión celebrado por esos ferrocarriles concuerda exactamente con el proyecto de convenio sometido oportunamente a la consideración de ambos Gobiernos y con las modificaciones introducidas por los mismos al aceptarlos;

Que según el testimonio que también se acompaña el expresado convenio definitivo ha sido ya aprobado el 7 de Fe-

brero de 1922, por los Directorios de ambas Empresas Ferrovias, ad-referendum de los cuales fué suscrito y a su vez el Gobierno de Chile lo ha aprobado por Decreto de 17 de Febrero de 1922.

Atento lo dictaminado por el señor Procurador del Tesoro así como en virtud del artículo 2.º de la citada ley 11174 será condición necesaria para que la fusión se realice, la de que el Gobierno de Chile haga el aporte de capital a la Empresa del Ferrocarril Trasandino Chileno por el valor de 1.485,000 libras;

El Presidente de la Nación Argentina

Decreta:

Art. 1.º—Apruébase el convenio definitivo de fusión de las Administraciones de los Ferrocarriles Trasandino Argentino y Trasandino Chileno, cuyas cláusulas son las siguientes, y sujeto al artículo 2.º de la Ley 11174.

Primera.—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 tratara de una sola vía perteneciente a un solo propietario. El número total de los delegados del Comité Unido será fijado por común acuerdo de los Directorios de ambas Empresas.

Segunda.—La remuneración de los Delegados al Comité Unido será de cargo a la Administración en común y se fijará por común acuerdo de los Directorios de ambas Empresas.

Tercero.—Las facultades del Comité Unido quedan li-

mitadas a la Administración de las líneas unificadas, en conformidad con el artículo primero y para este efecto serán tan amplias como las que en la actualidad corresponden a los Directorios mismos sin otras restricciones que las que 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 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 éstos en caso necesario procederán al nombramiento de un tercero en discordia, y en caso de no ponerse de acuerdo harán la designación por sorteo entre las personas que en igual número proponga cada árbitro.

Cuarta.—Para la ejecución y dirección inmediata de la explotación, el Comité Unido procederá a la designación de un Gerente General de las Líneas Unificadas.

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

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

Séptima.—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 los que llegaren a celebrarse.

Octava.—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 son también exclusivas y las entradas en común se distribuirán en conformidad con las actuales fórmulas. Serán de cargo de cada Empresa los

gastos que correspondan a su propia Sección y los gastos que fuesen por su naturaleza comunes se repartirán en la proporción que fije el Comité Unido. Las inversiones por cuenta de Capital serán de cargo a la Empresa propietaria de la Sección a que se realicen y deben ser recomendadas por el Comité Unido al Directorio respectivo, sin cuya aprobación no puede llevarse a cabo. Las normas que proceden sobre la repartición de entradas y de gastos podrán modificarse por acuerdos posteriores entre ambas Empresas.

Novena.—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 artículo 8.º Al afecto, practicará mensualmente la liquidación de cuentas sobre ella y una y otra Empresa y la comunicará a ambas con los demás datos necesarios para la formación de la Contabilidad que cada una de ellas llevará separadamente. Las personas que las dos Empresas pueden nombrar seraparamente 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. Al fin de cada ejercicio anual, las utilidades que arrojen los balances de cada Empresa serán entregadas a éstas y en caso de producirse pérdidas para una u otra o para ambas, cada una responderá solo de las que fueren a su cargo.

Décima.—Cada Empresa conservará su independencia jurídica para todos los efectos no comprendidos en el presente convenio, como lo 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 obras y adquisiciones que se ha obligado a realizar en los contratos aprobados por las leyes citadas en el encabezamiento de este convenio.

Undécima.—La Compañía del FC. Trasandino Argen-

tino que tiene su línea dada en explotación a una tercera Empresa y de conformidad a un contrato actualmente vigente, se obliga tan pronto como el Gobierno 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 desde el día primero de Julio de mil novecientos veintitres a más tardar.

Duodécima.—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 recepción en conformidad con los inventarios referidos.

Décima tercera.—La duración del presente convenio es ilimitada. No puede en consecuencia ser desahuciado ni modificado sino por acuerdo de ambas Empresas y con aprobación de ambos Gobiernos.

Décima cuarta.—El presente convenio queda sujeto a la aceptación de las dos Compañías reunidas en su organismo correspondiente y a la aprobación de los Gobiernos de la República de Argentina y de Chile.

Art. 2.º—Comuníquese al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, publíquese, desde el R. N. y notifíquese por intermedio de la Dirección General de Ferrocarriles a quienes corresponde.

ALVEAR.—*Eufracio S. Loza.*

Es copia.

MIGUEL A. BRANFORD.

Oficial Mayor del Ministerio de Obras Públicas.

Está conforme.

ANEXO N.º 23

CAPITALIZACIÓN DEL TRASANDINO ARGENTINO

La Compañía del Ferrocarril Trasandino Argentino fué registrada el 13 de Septiembre de 1886 con el nombre de "Compañía del Ferrocarril Trasandino de Buenos Aires a Valparaíso" nombre que fué reemplazado por el actual, en Diciembre de 1904.

La línea tiene 179 kilómetros de extensión y su trocha es de un metro.

Antiguamente la línea fué explotada por la Compañía del Ferrocarril Gran Oeste Argentino; y, a partir del año 1907, por la Compañía del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, en virtud de un convenio, según el cual la Compañía propietaria recibiría una proporción de las entradas brutas que variaría desde un 10%, cuando dichas entradas no excedieran de la suma de £ 25,999, hasta el 35% cuando las entradas sobrepasaran de £ 200,000. Este convenio fué terminado el 13 de Mayo de 1923, por el Gobierno Argentino, y la Compañía del Ferrocarril Traasndino Argentino tomó nuevamente posesión de su línea, la cual se explota actualmente por medio de una administración unida con la Compañía del Ferrocarril Trasandino Chileno.

En 1899 se ajustó un convenio entre el Gobierno argentino y la Compañía del Trasandino Argentino, para la comutación y finiquito de la garantía. El Gobierno entregó a la Compañía \$ 6.400,000 nominales en "Bonos del 4% de res-

cisión de Garantías Ferroviarias” y, por su parte, la Compañía entregó al Gobierno 11,250 acciones diferidas totalmente pagadas. Los Bonos fueron vendidos y la suma de £ 640,331 que se obtuvo de esa venta se destinó a Capital.

Cuentas y Dividendos.—Las cuentas se llevan con balances al 30 de Junio.

Las entradas brutas de la Compañía desde 1917 a 1923 inclusive, fueron como sigue:

Año 1917-1918..	£ 60,379
Año 1918-1919..	£ 60,400
Año 1919-1920..	£ 46,426
Año 1920-1921..	£ 41,850
Año 1921-1922..	£ 34,954
Año 1922-1923 (316 días) . . .	£ 47,064

El año 1923-1924 (13½ meses) dejó una pérdida neta de £ 11,930; y el ejercicio 1924-1925 una pérdida, también, de £ 2,599.

En 1925-1926 la Compañía obtuvo una utilidad líquida de £ 19,438; y en 1926-1927 una utilidad de £ 35,717.

Hasta ahora no se ha repartido dividendo alguno sobre las acciones diferidas.

El último dividendo pagado sobre las acciones preferidas fué de tres por ciento, en Diciembre de 1913. Quedan pendientes dividendos atrasados sobre estas acciones ascendentes a £ 705,000 hasta el 30 de Junio de 1927.

El estado de fondos al 30 de Junio de 1927 era como sigue:

Saldo de la cuenta de entradas líquidas.	£	16,599
Reservas para imprevistos.	£	46,365
Reserva general.	£	5,000
Reserva para renovación de material rodante y línea férrea.	£	22,952
Fondo de garantía para los Debentures "A".	£	102,384
Cuenta "Empréstito del Gobierno Argentino" (responsabilidad).	£	85,751

Capital.—El capital autorizado y emitido es la suma de £ 850,000 dividido en 25,000 acciones preferidas y 17,500 acciones ordinarias de £ 20 cada una, totalmente pagadas. Las acciones preferidas tienen derecho a un dividendo acumulativo de 7%,—a la mitad de las ganancias que queden cada año, después de pagarse un dividendo de 7% a las acciones diferidas,—a prioridad para la amortización del capital,—y a una nueva participación después de haberse amortizado totalmente el capital.

Voto.—Hay derecho a un voto por cada acción de cualquiera de las dos clases, pero las acciones diferidas números 31,251 a 42,500 tienen derecho sólo a un voto por cada veinte acciones, mientras estas acciones estén en poder del Gobierno Argentino.

Debentures "A" del 4%.—La emisión autorizada es de £ 310,250, habiéndose emitido "debentures" por valor de £ 310,166, cantidad sobre la cual no se ha hecho amortizaciones. Se encuentra garantida, (sin escritura de fideicomiso) como un primer cargo sobre la Empresa y su Activo.

La emisión es redimible a la par, en cualquiera de las fechas de pago de intereses, debiendo la Compañía, para hacerlo, dar tres meses de aviso. No existe una fecha final determinada para la redención.

El capital y los intereses de esta emisión están garantidos por la Compañía del Ferrocarril Gran Oeste Argentino y por la del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, debiendo abonarseles a estas Compañías un interés del 4% sobre cualquiera suma que puedan tener que pagar en conformidad con esta garantía, y quedando tales sumas así desembolsadas garantidas como un cargo flotante sobre la Empresa y su Activo, inmediatamente después de los “debentures” B.

El fondo de garantía para estos “debentures” A., que se menciona en el párrafo Cuentas y Dividendos, debe aplicarse a pagos que, de otra manera, tendrán que ser sufragados por las firmas garantizadoras. Estas no han tenido, sin embargo, hasta la fecha, que hacer pago alguno por concepto de la garantía otorgada.

Los intereses sobre estos “debentures” se pagan el 1.º de Enero y el 1.º de Julio de cada año.

Debentures “B” del 4%.—La emisión autorizada es de £ 600,000,—habiéndose emitido “debentures” por sólo 460 mil 166 libras, cantidad sobre la cual no se han hecho amortizaciones.

La emisión se encuentra garantida (sin escritura de fideicomiso), como un segundo cargo flotante sobre la Empresa y su Activo.

La redención se hace a la par, en cualquiera de las fechas en que se pagan los intereses, con tres meses de aviso por parte de la Compañía. No existe una fecha final determinada para la redención.

Los intereses se pagan el 1.º de Enero y el 1.º de Julio de cada año.

Debentures (Bonos del Gobierno) del 5%.—Se han emitido “debentures” por valor de £ 496,031, cantidad de la cual queda por amortizarse £ 484,431.

La emisión fué tomada en Enero de 1925 por “The

Unión Underwiting Agency Limited", al tipo de $81\frac{1}{2}\%$. Se encuentra garantida por escritura de fideicomiso, de fecha 21 de Enero de 1925, en favor de la "Royal Exchange Assurance", como primer cargo específico sobre los Bonos del Gobierno Argentino por valor de £ 496,031 (de que se habla más abajo, que fueron emitidos por el Gobierno en favor de la Compañía para garantizar esta emisión de Debentures), y como un cargo flotante (después de los Debentures "A" y "B") sobre la Empresa y su Activo.

Esta emisión de Debentures es redimible a la par, en algunas de las siguientes fechas:

- a) El 1.º de Octubre de 1961; o
- b) En cualquier fecha de pago de intereses, debiendo dar la Compañía en este caso un aviso anticipado de seis meses.

La escritura de fideicomiso establece, al propio tiempo, un fondo de redención, (derivado del fondo de amortización de uno por ciento anual para la redención de los Bonos del Gobierno Argentino), que se aplicará ya sea por compra a la par o bajo la par, o por sorteos a la par.

La Compañía puede emitir una mayor cantidad de estos debentures, siempre que su monto total no exceda del monto nominal de los Bonos del Gobierno, actualmente en poder de la Compañía, o de cualquiera nueva cantidad de Bonos que, hasta enterar la suma de £ 750,000 autorizada por la Ley del 13 de Octubre de 1921, pueda el Gobierno emitir en favor de la Compañía para servir de garantía a nuevos debentures de esta misma emisión.

Los intereses de estos debentures se pagan el primero de Abril y el primero de Octubre de cada año.

Garantía otorgada por el Gobierno Argentino sobre los debentures del cinco por ciento.—A fin de que la Compañía del Ferrocarril Trasandino Argentino pudiera disponer de una

garantía para su emisión de "Debentures del 5%" (la emisión de que se habla en el párrafo anterior), que fuera de aceptación del público suscriptor, el Gobierno Argentino puso en manos de la Compañía Bonos de la deuda externa, del 5% de interés y del 1% de amortización, por valor de £ 496,031, o sea, por el monto mismo de la citada emisión de debentures.

Esta emisión de bonos del Estado, para garantizar la Emisión de Debentures del 5%, fué autorizada por Ley de la República Argentina, de fecha 13 de Octubre de 1921.

Los Bonos del Estado son redimibles — al igual que los debentures a que sirven de garantía — el primero de Septiembre de 1961, o antes de esa fecha, por medio de un fondo de amortización acumulativa.

La Compañía del Ferrocarril Trasandino Argentino recibe del Gobierno Argentino el valor de los cupones de los Bonos del Gobierno, con cuya suma paga, a su vez, el interés sobre sus debentures del 5%.

Si las entradas del Ferrocarril Trasandino Argentino son suficientes para pagar los intereses, etc., de los debentures "A" y "B", el saldo de las utilidades líquidas se entrega al Gobierno Argentino a fin de reembolsarlo de las sumas que ha debido pagar por concepto de intereses sobre los Bonos del Estado entregados a la Compañía para garantizar los Debentures.

En los Libros de la Compañía se lleva una cuenta en la cual se anotan las sumas pagadas por el Gobierno por concepto de intereses de los Bonos del Estado en poder de la Compañía, así como las cantidades que haya podido recibir el Gobierno de la Compañía como reembolso de esos pagos. El 30 de Junio de 1927, o sea al término del año financiero de la Compañía, esta cuenta demostraba un saldo deudor de la Compañía al Gobierno, ascendente a la suma de £ 85,751.
