

FERROCARRILES DEL ESTADO

50.^a MEMORIA

CORRESPONDIENTE AL AÑO

1933

**PRESENTADA POR EL DIRECTOR
GENERAL AL MINISTERIO DE
———— FOMENTO ————**



**SANTIAGO DE CHILE
IMP. DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO**

—
1934

FERROCARRILES DEL ESTADO

Quincuagésima Memoria

PRESENTADA POR EL DIRECTOR GENERAL
AL MINISTERIO DE FOMENTO

AÑO 1933



SANTIAGO DE CHILE
IMP. DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

—
1934

MEMORIA DEL GOBIERNO

DEL GOBIERNO

DEL GOBIERNO

DEL GOBIERNO

SANTIAGO DE CHILE

INDICE

	PÁG.
NOTA DEL DIRECTOR AL MINISTERIO DE FOMENTO . . .	5
RESULTADOS GENERALES DE LA EXPLOTACION EN 1933 COMPARADOS CON LOS DE 1932	9
DEPARTAMENTO DE TRASPORTE	
TARIFAS	11
MOVIMIENTO	11
Gráfico de la movilización desde 1915	12
Tráfico de pasajeros por clases y por meses	15
Tráfico de equipajes por meses	16
Tráfico de carga por meses	17
Resumen anual del tráfico de carga, clasificado por pro- ductos.—Red Sur	19
Id.—Red Norte	21
Movilización por años, desde 1915 (gráfico)	22
Número y Kilometraje de trenes	23
Recorrido del equipo	24
Utilización de los trenes y del equipo	25
RECLAMACIONES	26
SEÑALIZACIÓN	27
DEPARTAMENTO DE LA VIA Y OBRAS NUEVAS	
CONSERVACIÓN Y RENOVACIÓN DE LA VÍA	29
Longitud de la Vía	29
Lastramiento	30
Enrielladura	30
Durmientes	31
Gastos de conservación	31
Gastos de renovación	32
OBRAS NUEVAS	32
Variantes	32
Transformación de estaciones	34
Edificios	35
Defensa de la línea contra los ríos	37
Puentes	37
DEPARTAMENTO DE TRACCION Y MAESTRANZAS	
Operarios	43
Jornales	44
Rendimiento de las Maestranzas	47
Consumo de carbón en locomotoras	48

	PÁG.
Consumo de aceite en locomotoras	50
Consumo de lubricantes e hilas	51
Existencia y movimiento de locomotoras	53
Existencia de equipo	55
Locomotoras, coches y carros recibidos en 1931 y 1932	58
DEPARTAMENTO DE CONTABILIDAD	
Balance General en 31 de Diciembre de 1933	62
Cuenta de Ganancias y Pérdidas por el ejercicio de 1933, comparada con 1932	68
Detalle de los Gastos en 1932 y 1933	70
Entradas por meses en 1933	71
Gráfico de entradas del tráfico por meses	72
Resultados anuales desde 1915	73
Gráfico de utilidades y pérdidas anuales desde 1915	74
Gráfico de resultados anuales acumulados desde 1915	75
DEPARTAMENTO DE MATERIALES	
Adquisiciones	77
Adquisiciones efectuadas en 1933	78
Laboratorios	79
Ventas de materiales nuevos, de reemplazo y excluidos del servicio	80
Valor de los materiales existentes el 31 de Diciembre de 1933	80
Consumo de lubricantes, combustibles, cemento, metales y materiales de alumbrado	81
Movimiento de durmientes (1929 a 1933)	81
Carbón y leña	82
Contratos	84
DEPARTAMENTO DEL PERSONAL	
Promedio del personal en servicio en 1933	85
Personal dejado cesante en 1933	85
Personal jubilado	85
Servicio Sanitario	85
Personal en servicio (gráfico)	89
Sección Bienestar	90
SERVICIO JUDICIAL	93

Quincuagésima Memoria

Santiago, 1.º de Junio de 1934.

SEÑOR MINISTRO:

Tengo el honor de elevar a conocimiento de U.S. la Memoria de esta Empresa correspondiente al año de 1933, en conformidad a lo dispuesto en el Art. 30 del Decreto F. L. Núm. 167, de 12 de Mayo de 1931.

La reacción a que me refería al remitir la Memoria anterior, que empezó a notarse en el segundo semestre de 1932, continuó acentuándose durante 1933, especialmente en la Red Norte, como puede deducirse de los datos estadísticos que se consignan en la sección correspondiente de esta Memoria. Así, en la Red Sur, el número de pasajeros movilizados subió de 12 173 366 en 1932, a 16 452 261 en 1933, o sea un aumento de 35%. En la Red Norte este aumento fué de 765 041 a 1 280 904, o sea un aumento de 67%. En la movilización de carga del público, la Red Sur tuvo un aumento de 3 018 711 a 3 667 749 toneladas, lo que representa un 21%. En la Red Norte, el aumento en la movilización de carga fué de 272 850 a 524 637 toneladas, o sea un 92%. Estos incrementos considerables se deben, además de la mayor actividad general del país, a la política de fomento del turismo que ha seguido la Empresa. En efecto, puede observarse que, mientras en la Red Sur el incremento en la movilización de carga fué de 21%, en la de pasajeros éste fué de 35%. También puede compararse la proporción entre los pasajeros y las toneladas de carga transportados en la Red Sur en un año anterior de movilización normal, como 1928, y la misma proporción en 1933. Esta proporción fué de 3,3 en 1928 y de 4,5 en 1933. Estas comparaciones permiten afirmar que la política que ha seguido la Empresa desde hace tres años, en relación con el fomento del turismo, ha tenido un resultado satisfactorio. Siguiendo esta política, la Empresa ha creído necesario proporcionar a los turistas las comodidades de que, fuera de los trenes, hasta ahora no pueden disfrutar debido a la falta de iniciativas para mejorar el servicio hotelero. Con este fin, y debidamente autorizada por ese Ministerio, esta Dirección General inició, a fines del año pasado, la construcción de dos modernos hoteles con una capacidad de cerca de 200 personas cada uno, los cuales estarán ubicados en Pucón y Puerto Varas. Para la elección de los sitios en que se construyen estos hoteles se tuvo en vista el que ambos son término de vías internacionales que permitirán la llegada de los turistas de la vecina república directamente a los sitios de mayor atractivo para ellos que existen en el país. La vía que llega a Pucón no está aún en condiciones de servir para ese objeto; pero, como he tenido el honor

de hacerlo presente a US. en otra oportunidad, con un desembolso relativamente bajo pueden ser habilitados los escasos kilómetros que faltan por construir, y no dudo de que US. ha de dar atención preferente a este camino dentro de los fondos que se destinen a obras públicas.

La Empresa volverá, seguramente, dentro de algunos años, a sufrir la competencia de vehículos motorizados, tanto de pasajeros como de carga, y, perderá fatalmente parte de su tráfico a distancias pequeñas e intermedias. Con la política de fomento del turismo, de cuyo plan forma parte la construcción de los hoteles, la Dirección General pretende contribuir al incremento de la riqueza de la región austral del país, procurando así, junto con un bienestar general, un nuevo tráfico que seguramente no será afectado por la competencia de otros medios de transporte.

Como consecuencia del incremento del tráfico, a que me he referido, hubo en 1933 un aumento en las entradas que ascendió a \$ 54 604 572,43 sobre las de 1932; pero, al mismo tiempo, hubo un aumento en los gastos ascendente a \$ 58 358 919,34. Este aumento de gastos se debe a diversos factores, los más importantes de los cuales son:

a) Los aumentos de sueldos y jornales otorgados por Decretos Supremos Núms. 35 de 9 de Enero de 1933, y 1775, de 13 de Julio de 1933, que fué necesario hacer, de acuerdo con US., a fin de contrarrestar el aumento del costo de la vida. Estos aumentos representan un mayor gasto de \$ 32 000 000 anuales respecto de los sueldos y jornales de 1928. Sobre este particular, debe observarse que, una vez pasada la crisis, los jornales y sueldos bajos se han colocado al nivel de la curva de aumentos medios de los costos de la vida, considerando como último año normal para ellos el de 1928, que es el que oficialmente considera la Dirección General de Estadística. Así, por ejemplo, un jornal de \$ 10,00 en 1928 es ahora, sin tomar en cuenta los ascensos, de \$ 14,80. Mientras tanto, el costo de la vida, según la Estadística, ha subido en un 41% desde 1928 a 1933;

b) El aumento de personal que ha hecho indispensable el mayor tráfico. Este aumento ha sido de 15 565 empleados y obreros en 1.º de Enero de 1933 a 17 842 en 31 de Diciembre del mismo año. Como un ejemplo, puede esta Dirección citar la Maestranza de San Bernardo, que ha debido aumentar extraordinariamente su rendimiento para satisfacer las necesidades de una reparación rápida del equipo, y en la que se ha aumentado el personal de operarios de 853 que había en 1.º de Enero de 1933 a 1 067 en 31 de Diciembre del mismo año;

c) Durante la época de crisis se redujo a un mínimo la adquisición de materiales, consumiéndose los stocks, los cuales se redujeron extraordinariamente. Además, en esa época, con el objeto de emplear la menor cantidad posible de materiales importados, se limitó la reparación del equipo a lo indispensable para el tráfico entonces reducido. Producida ahora la reacción en el tráfico, ha sido necesario activar la reparación del equipo para mantener la mayor cantidad posible en servicio, y, en consecuencia, ha sido necesario un incremento considerable de los consumos de materiales y además han debido aumentarse los stocks. Debe tenerse presente, también, que los precios de adquisición de los materiales (tanto nacionales como importados) han aumentado considerablemente;

d) El cumplimiento del plan de obras nuevas,—construcción de es-

taciones, refuerzo de puentes, señalización, etc.,—que durante la crisis se paralizó casi por completo, ha recibido un nuevo impulso en 1933;

e) También han debido restablecerse algunos servicios suprimidos durante la crisis. Por ejemplo, el nocturno directo a Puerto Montt, que no corrió durante el invierno de 1932, corrió una vez por semana en el de 1933; el expreso a Talcahuano, que tampoco corrió en el invierno de 1932, corrió dos veces por semana en el de 1933.

En resumen, aún cuando el resurgimiento que se nota en el país, ha procurado un considerable aumento de entradas a la Empresa, su situación financiera no ha mejorado en concordancia con dicho aumento, debido a las causas ya enunciadas. Cabe también hacer presente, en especial en lo que se refiere a la Red Norte, que, desgraciadamente, el mayor incremento de tráfico se ha producido en los minerales, cuyo transporte deja déficit a causa de sus bajas tarifas. Este incremento ha hecho en absoluto insuficientes los medios de que se dispone en aquella Red y la Empresa ha debido arrendar equipo al F. C. Norte de Chile, en vista de la dificultad y alto costo de las adquisiciones en el extranjero. Para evitar en lo posible la adquisición de más equipo, se ha estudiado la construcción de una variante que suprimirá la cremallera entre Matancillas y Valle Hermoso, aprovechando siempre el túnel de El Espino. La construcción de esta variante se iniciará a mediados de 1934, y permitirá evitar la adquisición de nuevas locomotoras de cremallera por ahora.

Como el incremento del tráfico ha continuado en 1934, la Empresa está contemplando la necesidad de adquirir mayor cantidad de locomotoras y equipo, a pesar de la considerable alza del costo que han experimentado con motivo de la depreciación de la moneda.

La situación algo más holgada que le creó el aumento de sus entradas, permitió a la Empresa efectuar la cancelación de algunas deudas atrasadas, como contribuciones al Supremo Gobierno correspondientes a años anteriores y algunas deudas a los Bancos. De éstas, fueron totalmente canceladas las deudas en moneda corriente y parte de las de moneda extranjera. Las sumas pagadas durante 1933 por concepto de deudas atrasadas de años anteriores, fueron las siguientes: Al Supremo Gobierno: \$ 11 586 484,68 moneda corriente; a los Bancos: \$ 405 090,96 dollars equivalentes a \$ 7 626 157,40 moneda corriente y \$ 1 000 000,00 en moneda corriente. En total, \$ 20 212 642,08 moneda corriente.

Antes de terminar, debo dejar constancia de que, en vista de que las entradas se han ido normalizando, la Empresa pudo realizar el proyecto largo tiempo detenido de crear una Sección que se dedique especialmente al Bienestar del Personal. Esta Sección empezó a funcionar en 1933 y está dando los mejores resultados.

Saluda Atte. a US.,

Juan Lagarrigue C.

RESULTADOS GENERALES DE LA EXPLOTACION

	Unidad	1932	1933	Diferencia en 1933	
					%
Longitud de vía en explotación (Distancia entre estaciones)	Km.	4 353	4 353		
Pasajeros transportados	N.º	12 938 407	17 733 165	+	4 794 758
Pasajeros-Kilómetros	N.º	664 165 491	890 939 557	+	226 774 066
Producto total de pasajeros (1)	\$	54 032 664	72 169 598	+	18 136 934
Equipaje transportado	Ton.	39 448	48 915	+	9 467
Toneladas - kilómetros equipajes	N.º	11 438 985	13 657 503	+	2 218 518
Producto total de equipaje (1)	\$	6 120 849	8 545 150	+	2 424 301
Carga transportada	Ton.	3 870 300	4 844 702	+	974 402
Toneladas-kilómetros de carga	N.º	873 358 312	1 046 363 085	+	173 004 773
Producto total de carga (1)	\$	109 540 160	142 307 606	+	32 767 446
Total de unidades de tráfico (Pasajeros-km. + ton.-km. carga y equipaje)	N.º	1 548 962 788	1 950 960 145	+	401 997 357
Entradas del tráfico	\$	169 693 672	223 022 354	+	53 328 682
Entradas totales	\$	180 138 620	231 361 064	+	51 222 444
Gastos totales (2)	\$	197 539 129	240 434 222	+	42 895 093
Pérdida (2)	\$	17 400 509	9 073 158	-	8 327 351
Contribución al Supremo Gobierno	\$	12 581 392	15 772 400	+	3 191 008
Coefficiente de explotación (incluidos gastos financieros, etc.) (2)	%	109,7	103,9	-	5,8
Consumo total de carbón	Ton.	273 322	340 096	+	66 774
Consumo por millón de unidades de tráfico	Ton.	176	174	-	2
Precio medio de la tonelada de carbón	\$	60,29	60,93	+	0,64
Promedio de empleados y obreros	N.º	15 044	16 248	+	1 204
Gastos en sueldos y jornales	\$	56 010 619	81 130 946	+	25 120 327

(1) Estos datos están tomados del balance y no de los cuadros estadísticos. Con respecto a la diferencia entre ambos datos, ver la advertencia que figura en la pág. 13. En la Memoria de 1932, por error, se anotaron en este cuadro los datos correspondientes a la estadística, error que se corrigió en una hoja suplementaria, que se repartió después que la Memoria. Los datos que ahora figuran en la columna "1932" son los que debieron figurar en la columna "1932" de la Memoria de este año (y son los consignados en la hoja suplementaria a que se ha hecho referencia).

(2) Sin tomar en cuenta la contribución al Supremo Gobierno.

DEPARTAMENTO DE TRASPORTE

TARIFAS

El considerable aumento de los gastos de la Empresa, debido al alza de sueldos y jornales y al mayor costo de los materiales, tanto nacionales como extranjeros, hizo necesaria un alza de 10% en las tarifas, la cual fué autorizada por el Supremo Gobierno por decreto N.º 36, de 11 de Enero de 1933 y empezó a regir el 14 de Marzo. A pesar de esta alza, las tarifas actuales son inferiores a las que regían en 1928, pues en 1929 se hizo una rebaja general de 10% y posteriormente numerosas rebajas parciales..

A fin de dar mayores facilidades al público, y siguiendo una política iniciada hace varios años, se tramitó y obtuvo la aprobación del Supremo Gobierno para un convenio de intercambio con el Ferrocarril de Concepción a Curanilahue, análogo a los que existen con el F. C. Longitudinal Norte, el F. C. de Potrerillos, el F. C. de Antofagasta a Bolivia y el F. C. de Iquique a Pintados.

Se continuó ampliando el servicio de transporte a domicilio, el que en el curso del año quedó establecido en Copiapó.

A fin de cooperar con el Supremo Gobierno en su ayuda a la ganadería del norte con motivo de la sequía del invierno, se acordó una rebaja temporal del 50% en los fletes de animales procedentes del norte de Ovalle.

Se estableció el servicio de seguro para el transporte de animales, con una prima módica que permitirá a los comerciantes en ganado ponerse a cubierto de las pérdidas inevitables en esta clase de transporte.

MOVIMIENTO

El aumento de tráfico, tanto de carga como de pasajeros, que se inició a fines de 1932, continuó en 1933, como puede verse en los cuadros y gráficos que se insertan más adelante. Este aumento se debió, especialmente en cuanto a la carga, al resurgimiento que se ha notado en el país después de la crisis; pero cabe observar que el aumento es considerablemente superior en el tráfico de pasajeros que en el de carga, lo que evidentemente es una consecuencia de la campaña en favor del turismo que inició la Empresa en 1932 y continuó con mayor intensidad en 1933. Esta campaña, eficazmente ayudada por las grandes facilidades que se han dado para los viajes (trenes cómodos y rápidos, boletos de turismo a precios muy reducidos, etc.) está dando ya sus frutos y puede asegurarse que el turismo nacional ha sido creado gracias a las iniciativas de la Empresa.

Queda aún mucho por hacer antes de poder extender esa campaña al extranjero, pues en las condiciones actuales no es aconsejable invitar a los extranjeros a venir a nuestro país, a causa de la falta de buenos hoteles en el Sur y de medios de movilización adecuados una vez que se abandonan los trenes. Por este motivo, la Empresa resolvió la construcción de dos hoteles, uno en Pucón y el otro en Puerto Varas. La construcción del primero se contrató de acuerdo con las propuestas abiertas el 10 de Diciembre último, con el señor Alfredo Boni por la suma de \$ 2 733 873,00 con un plazo de un año para

su terminación. La construcción del Hotel de Puerto Varas no alcanzó a ser contratada en 1933, pero lo fué a principios de 1934.

La Empresa espera que estos hoteles tendrán una influencia considerable en el desarrollo del turismo; pero, comprendido que no son sino una pequeña parte del programa que habría que desarrollar, ha insinuado al Supremo Gobierno la idea de crear una Caja de Crédito Hótelero, que vendría a hacer posible la construcción y explotación de un mayor número de hoteles, sin los cuales es ilusorio querer desarrollar una corriente de turismo desde el extranjero.

El aumento del tráfico de pasajeros permitió restablecer casi por completo los servicios que habían sido restringidos en los años anteriores. Así por ejemplo, el expreso al Sur, cuya carrera fué suprimida un tiempo, corrió normalmente en el verano de 1933 y se mantuvo dos veces por semana durante todo el invierno, corriendo sólo hasta Chillán desde el 21 de Abril hasta el 7 de Junio y hasta Talcahuano desde el 8 de Junio. Desde Septiembre se restableció su servicio tres veces por semana, como en verano. El tren nocturno directo a Temuco, con combinación a Puerto Montt, se mantuvo durante todo el invierno una vez por semana.

A fin de procurar una mejor atención del público, se hizo necesario aumentar la dotación de coches comedores en la Red Sur. En vista de la dificultad para adquirirlos en el extranjero y su excesivo costo, se resolvió transformar en comedores tres de los coches de primera clase de acero. Esta transformación se efectuó en la Maestranza de Barón y uno de los coches alcanzó a ser entregado en Diciembre de 1933. El resultado obtenido fué ampliamente satisfactorio.

En la Red Norte, donde debido al resurgimiento de la minería, el incremento de tráfico ha sido extraordinario, fué necesario establecer la carrera de un nuevo tren entre Calera y Copiapó, el que corre desde el 22 de Febrero de 1933, con un itinerario análogo al del tren directo a Iquique, partiendo de Calera los Viernes y de Copiapó los Miércoles.

Los cuadros y gráficos que figuran más adelante permiten apreciar la movilización de pasajeros, carga y equipaje efectuada en 1933 y compararla con la de 1932.

VENTA DE ABONOS A LOS AGRICULTORES

La venta de Salitre, establecida por la Empresa en 1932, tuvo un considerable aumento en 1933, como se comprueba en los datos siguientes:

	SALITRE VENDIDO (Toneladas)		
	Sódico	Potásico	Total
1932	2 500	1 500	4 000
1933	3 416	2 057	5 473

La aceptación que esta venta ha tenido de parte de los agricultores está indicando la gran utilidad que les ha significado la iniciativa de la Empresa de facilitarles su adquisición con entrega oportuna y a precios convenientes. Esto decidió a la Dirección General a ampliar dicha facilidad a otros abonos, contribuyendo así a la mayor difusión de su uso y en consecuencia al incremento de la producción agrícola y la disminución de la cesantía. De acuerdo con estos propósitos celebró convenios con el señor Gustavo Vives para la venta de cal y con la Sociedad Nacional de Agricultura para la venta de guano de covaderas. Así estos abonos pueden obtenerse ahora, lo mismo que el Salitre, en cualquiera estación de la Red, siendo entregados por el Jefe de Estación con toda oportunidad. La Empresa ha hecho una extensa propaganda a la venta de abonos, por medio de affiches y de avisos en diarios y revistas.

ADVERTENCIA SOBRE LOS CUADROS DE LAS PAGINAS

14 A 21

Los cuadros que van a continuación contienen los datos obtenidos de la Estadística. Se observará que tienen algunas diferencias con los que aparecen en el cuadro de la pág. 71 y demás datos de la Contabilidad. Estas diferencias se deben a que en los datos de la Estadística no figuran las siguientes entradas: Abonos de pasajes (salvo los de trenes locales), servicios especiales (trenes y coches especiales), bodegajes, derechos de desvío, estadias y otros accesorios.

TRÁFICO DE PASAJEROS

	PRIMERA CLASE			SEGUNDA CLASE		
	Pasajeros	Kilometraje	Valor	Pasajeros	Kilometraje	Valor
Red						
Enero	254 535	26 480 176	2 945 743	29 422	5 010 912	490 325
Febrero	267 028	25 456 523	2 806 067	32 236	5 125 966	507 214
Marzo	245 078	22 032 699	2 400 569	30 314	5 402 557	522 735
Abril	189 709	15 228 904	1 831 263	26 769	4 687 562	453 233
Mayo	152 123	11 807 466	1 427 932	21 308	3 600 705	349 349
Junio	145 845	11 590 933	1 422 983	18 966	3 337 908	324 546
Julio	154 367	12 750 084	1 621 349	19 788	3 465 941	334 707
Agosto	166 283	13 131 707	1 544 033	17 853	2 973 438	289 696
Setiembre	207 540	17 836 932	2 120 148	23 761	4 318 278	422 218
Octubre	187 205	13 721 337	1 654 789	21 962	3 688 616	362 250
Noviembre	185 305	13 548 525	1 650 557	23 117	3 805 276	370 812
Diciembre	227 006	19 447 605	2 364 965	27 061	4 883 032	477 818
TOTAL AÑO 1933.	2 382 024	203 032 891	23 690 398	292 557	50 300 191	4 904 903
TOTAL AÑO 1932.	1 766 141	142 590 625	15 700 409	234 641	41 514 323	4 020 503
Diferenc. en 1933	+ 615 883	+ 60 442 266	+ 7 989 989	+ 57 916	+ 8 785 868	+ 884 400
Red						
Enero	18 170	965 358	182 149	.....	.....	.....
Febrero	19 642	1 177 911	222 154	.....	.....	.....
Marzo	18 927	1 312 296	248 209	.....	.....	.....
Abril	15 773	956 371	180 455	.....	.....	.....
Mayo	15 270	892 025	168 313	.....	.....	.....
Junio	13 327	813 275	153 455	.....	.....	.....
Julio	16 965	802 121	151 251	.....	.....	.....
Agosto	37 752	826 242	155 903	.....	.....	.....
Setiembre	42 622	1 216 732	229 579	.....	.....	.....
Octubre	40 284	1 074 427	202 730	.....	.....	.....
Noviembre	40 663	1 000 878	188 852	.....	.....	.....
Diciembre	46 971	1 345 533	253 880	.....	.....	.....
TOTAL AÑO 1933.	326 366	12 383 169	2 336 930	.....	.....	.....
TOTAL AÑO 1932.	130 361	6 852 986	1 295 169	.....	.....	.....
Diferenc. en 1933	+ 196 005	+ 5 530 183	+ 1 041 761	.....	.....	.....
Resumen						
Año 1933	2 708 390	215 416 060	26 027 328	292 557	50 300 191	4 904 903
Año 1932	1 896 502	149 443 611	16 995 578	234 641	41 514 323	4 020 503
Diferenc. en 1933	+ 811 888	+ 65 972 449	+ 9 031 750	+ 57 916	+ 8 785 868	+ 884 400

POR CLASES Y POR MESES

	TERCERA CLASE			T O T A L E S		
	Pasajeros	Kilometraje	Valor	Pasajeros	Kilometraje	Valor
Sur						
1 255 793	57 992 849	3 199 737	1 539 750	89 483 937	6 635 805	
1 295 126	61 420 999	3 411 531	1 594 390	92 003 488	6 724 815	
1 421 240	66 580 898	3 677 757	1 696 632	94 016 154	6 601 061	
1 273 733	55 341 061	3 108 020	1 490 211	75 257 527	5 392 516	
1 136 355	46 549 808	2 560 233	1 309 786	61 957 979	4 337 514	
975 011	39 993 428	2 206 269	1 139 822	54 922 269	3 953 798	
992 680	39 380 001	2 169 110	1 166 835	55 596 026	4 025 166	
973 373	37 518 985	2 069 042	1 157 509	53 624 130	3 902 771	
1 097 568	46 607 039	2 572 664	1 328 869	68 762 249	5 115 030	
1 063 596	41 834 492	2 310 363	1 272 763	59 244 445	4 327 402	
1 049 989	41 195 378	2 268 719	1 258 411	58 549 179	4 290 088	
1 243 216	52 170 637	2 877 930	1 497 283	76 501 274	5 720 713	
13 777 680	586 585 575	32 431 378	16 452 261	839 918 657	61 026 679	
10 172 584	449 539 523	24 954 772	12 173 366	633 644 471	44 675 684	
+ 3 605 096	+ 137 046 052	+ 7 476 606	+ 4 278 895	+ 206 274 186	+ 16 350 995	
Norte						
111 718	3 928 162	327 347	129 888	4 893 520	509 496	
121 118	3 981 924	331 827	140 760	5 159 835	553 981	
101 631	4 117 716	343 143	120 558	5 430 012	591 352	
93 813	3 768 640	314 220	109 586	4 725 011	494 675	
82 464	3 205 308	267 109	97 734	4 097 333	435 422	
74 229	3 031 356	252 613	85 556	3 844 631	406 068	
78 872	2 909 832	242 486	95 837	3 711 953	393 737	
53 579	2 528 637	210 720	91 331	3 354 879	366 623	
68 798	3 023 244	251 937	111 420	4 239 976	481 516	
51 596	2 513 592	209 466	91 880	3 588 019	412 196	
55 521	2 596 488	215 374	96 184	3 597 366	404 226	
61 199	3 032 832	252 736	108 170	4 378 365	506 616	
954 538	38 637 731	3 218 978	1 280 904	51 020 900	5 555 908	
634 680	23 668 034	1 988 013	765 041	30 521 020	3 283 182	
+ 319 858	+ 14 969 697	+ 1 230 965	+ 515 863	+ 20 499 880	+ 2 272 726	
ambas Redes						
14 732 218	625 223 306	35 650 356	17 733 165	890 939 557	66 582 587	
10 807 264	473 207 557	26 942 785	12 938 407	664 165 491	47 958 866	
+ 3 924 954	+ 152 015 749	+ 8 707 571	+ 4 794 758	+ 226 774 066	+ 18 623 721	

TRÁFICO DE EQUIPAJES POR MESES

Red Sur

M E S E S	Toneladas	Ton-Km.	Flete
Enero	4 673	1 193 753	600 355
Febrero	3 846	1 034 425	554 707
Marzo	5 114	1 405 401	777 078
Abril	4 159	1 278 321	681 662
Mayo	3 443	978 896	653 176
Junio	3 052	933 771	612 955
Julio	2 920	946 804	602 504
Agosto	2 706	824 811	516 340
Septiembre	2 990	810 986	569 600
Octubre	3 145	824 884	561 296
Noviembre	3 546	917 687	609 210
Diciembre	4 665	1 206 436	773 390
Total 1933	44 259	12 356 175	7 512 274
Total 1932	36 470	10 375 068	5 449 171
Diferencia en 1933	+ 7 789	+ 1 981 107	+ 2 063 103

Red Norte

Enero	341	99 762	66 814
Febrero	357	95 832	76 754
Marzo	543	145 170	102 521
Abril	475	142 003	98 013
Mayo	383	114 463	71 824
Junio	375	116 347	86 106
Julio	367	110 938	80 944
Agosto	367	101 965	80 155
Septiembre	365	104 381	75 993
Octubre	349	94 641	64 102
Noviembre	364	91 316	58 153
Diciembre	370	84 510	60 051
Total 1933	4 656	1 301 328	921 435
Total 1932	2 978	1 063 917	596 766
Diferencia en 1933	+ 1 678	+ 237 411	+ 324 669

Resumen de ambas Redes

Año 1933	48 915	13 657 503	8 433 709
Año 1932	39 448	11 438 985	6 045 937
Diferencia en 1933	+ 9 467	+ 2 218 518	+ 2 387 772

TRÁFICO DE CARGA POR MESES

Red Sur

	CARGA DEL PÚBLICO		CARGA TOTAL		
	Toneladas	Ton-Km.	Toneladas	Ton-Km.	Flete
Enero	291 987	64 210 072	330 851	75 176 849	9 518 931
Febrero	334 919	72 942 775	374 050	84 030 148	10 631 392
Marzo	407 523	89 318 674	451 748	101 082 722	13 788 019
Abril	318 489	71 261 064	365 858	84 826 394	11 710 447
Mayo	320 288	73 223 368	362 791	84 389 690	12 167 005
Junio	268 273	62 196 316	315 022	75 174 771	10 243 216
Julio	294 196	65 945 901	346 848	82 115 272	10 693 160
Agosto	290 052	62 601 672	348 018	80 182 221	10 502 185
Setiembre	261 540	56 867 112	306 249	68 753 469	9 382 535
Octubre	291 699	63 734 162	359 002	84 103 041	10 392 635
Noviembre	288 161	60 867 663	348 127	77 870 883	10 158 100
Diciembre	300 622	65 239 538	360 158	82 413 326	10 713 636
TOTAL 1933	3 667 749	808 408 317	4 268 722	980 118 786	129 901 261
TOTAL 1932	3 018 711	683 098 961	3 561 142	831 294 257	101 833 253
Diferencia en 1933	+ 649 038	+ 125 309 356	+ 707 580	+ 148 824 529	+ 28 068 008

Red Norte

Enero	40 655	3 820 271	44 157	4 263 860	772 194
Febrero	36 474	3 884 078	39 554	4 335 811	693 795
Marzo	47 857	5 045 749	52 330	5 602 541	919 841
Abril	42 037	4 636 394	46 028	5 099 180	848 946
Mayo	42 711	4 998 603	47 660	5 601 713	940 162
Junio	37 886	4 615 773	43 212	5 237 896	807 246
Julio	44 532	5 103 885	47 344	5 563 657	844 881
Agosto	42 335	4 770 936	45 328	5 204 800	826 008
Setiembre	40 478	4 727 430	43 856	5 127 029	823 919
Octubre	50 114	6 527 201	55 893	7 227 214	1 019 730
Noviembre	52 689	6 677 149	57 775	7 237 526	1 064 863
Diciembre	46 869	5 033 325	52 843	5 743 072	903 005
TOTAL 1933	524 637	59 840 794	575 980	66 244 299	10 464 590
TOTAL 1932	272 850	36 230 017	309 158	42 064 055	6 150 041
Diferencia en 1933	+ 251 787	+ 23 610 777	+ 266 822	+ 24 180 244	+ 4 314 549

Resumen ambas Redes

Año 1933	4 192 386	868 249 111	4 844 702	1 046 363 085	140 365 851
Año 1932	3 291 561	719 328 978	3 870 300	873 358 312	107 983 294
Diferencia en 1933	+ 900 825	+ 148 920 133	+ 974 402	+ 173 004 773	+ 32 382 557

RESUMEN ANUAL DEL

Red

ESPECIFICACION	Número de carros completos C	Número de toneladas transportadas T	Número de toneladas kilómetro T-Km.	Valor del flete \$	Dist. media de trasp.	Tarifa media Ctvs. por
					T. Km.	T. Km.
I.—PRODUCTOS AGRÍCOLAS						
1 Trigo	15 764	346 406	62 431 300	11 233 388	180	17,9
2 Cebada	3 980	92 562	10 786 275	2 295 785	117	21,2
3 Avena	2 908	58 522	11 771 290	1 635 576	201	13,8
4 Fréjoles	2 660	43 354	8 650 132	2 279 475	200	26,3
5 Maíz	1 453	22 545	2 883 881	658 489	128	22,8
6 Cereales varios	2 313	41 333	7 771 873	1 995 580	188	25,6
7 Papas	7 611	119 786	32 079 130	3 845 437	268	11,9
8 Frutas importadas	221	4 819	1 512 439	205 937	314	13,6
9 Frutas Nacionales	4 741	75 486	18 112 688	2 288 620	240	12,6
10 Hortalizas	3 586	52 192	10 698 975	1 212 569	205	11,3
11 Pastos y forrajes	6 788	126 094	21 245 353	2 410 388	168	11,3
12 Harina de Trigo	5 586	112 354	14 234 109	3 474 006	127	24,4
13 Otras harinas y Féculas	480	11 308	2 728 305	660 934	241	24,2
14 Tabaco	649	14 858	3 866 519	1 092 699	260	28,2
TOTAL I	58 740	1 121 619	208 772 268	35 288 883	186	16,9
II.—PRODUCTOS FORESTALES						
15 Alamo en bruto	2 112	43 896	9 588 416	1 108 904	218	11,5
16 Laurel en bruto	1 806	43 641	18 246 202	1 559 041	418	8,5
17 Raulí en bruto	2 326	55 776	27 449 734	2 769 239	492	10,0
18 Roble en bruto	4 879	123 436	57 493 152	4 892 284	466	8,5
19 Otras maderas nacionales en bruto	4 729	101 365	40 056 189	3 545 701	395	8,8
20 Maderas nacionales elaboradas	880	18 600	5 646 804	772 778	304	13,6
21 Maderas importadas	1	29	1 484	682	51	45,9
22 Carbón de Espino y de Talhuén	1 996	29 427	6 100 026	898 837	207	14,7
23 Carbones vegetales no especificados	1 896	38 453	9 704 994	1 239 055	252	12,7
24 Leña de Espino y Talhuén	376	6 416	1 009 026	131 470	157	13,0
25 Otras leñas no especificadas	6 705	116 192	12 067 082	1 786 977	104	14,8
TOTAL II	27 706	577 231	187 363 109	18 704 968	325	9,9
III.—PRODUCTOS MINERALES						
26 Cobre en barras (Incluye los ejes)	2 504	85 458	12 531 544	2 886 834	147	23,0
27 Minerales en general (Incluye los concentrados)	1 466	41 485	3 711 532	633 228	89	17,0
28 Carbón mineral pesado	4 695	142 021	17 013 272	3 067 785	120	18,0
29 Carbón mineral liviano	2 874	40 983	6 327 448	703 020	154	11,1
30 Carboncillo y coke	6 708	170 572	12 477 507	2 289 404	73	18,3
31 Combustibles líquidos, semi-líquidos y lubricantes	2 999	81 671	12 810 090	4 094 848	157	31,9
32 Abonos	3 115	57 737	16 445 323	700 514	285	4,2
33 Cal, piedra de Cal y Yeso	854	11 504	2 902 281	222 825	252	7,6
34 Cemento	8 371	143 658	32 919 048	3 167 600	229	9,6
35 Materiales de cantera	1 715	36 220	1 434 716	181 350	40	12,6
36 Materiales de construcción	1 343	26 042	2 920 300	427 692	112	14,6
37 Sal	2 782	38 043	5 889 516	855 108	155	14,5
TOTAL III	39 426	875 394	127 382 577	19 230 208	146	15,0

TRÁFICO DE CARGA

Sur

ESPECIFICACION	Número de carros completos C	Número de toneladas transportadas T	Número de toneladas kilómetro T-Km.	Valor del flete \$	Dist. media de trasp.	Tarifa media Ctvs. por
					T. Km.	T. Km.
IV.—PRODUCTOS GANADEROS						
Cabezas						
38 Caballares, Asnales y Mulares	16 140	1 252	4 843	1 048 607	458 689	217 43,7
39 Vacunos	340 933	16 273	153 046	69 801 741	9 044 735	456 12,9
40 Lanares y Cabrios	683 134	6 241	27 327	9 784 235	2 055 282	358 21,0
41 Porcinos	119 921	2 794	9 637	3 499 251	839 108	363 23,9
	1 160 128					
42 Leche . . . . .	...	22 864	1 492 919	615 275	65	41,2
43 Queso y mantequilla	62	5 103	2 169 849	744 251	425	34,2
44 Otros productos ganaderos	823	29 290	6 990 072	2 082 504	239	29,7
TOTAL IV	27 445	252 110	94 786 674	15 839 844	376	16,7
V.—PROD. MANUFACTURADOS						
45 Conservas de frutas, legumbres, cecinas y mariscos	652	11 618	2 509 032	673 757	216	26,8
46 Productos de la industria textil	209	9 787	3 324 551	1 203 741	340	36,2
47 Ferretería	1 945	53 516	12 283 742	2 669 630	230	21,7
48 Maquinarias, útiles y herramientas	481	18 511	4 438 943	1 054 256	240	23,7
49 Automóviles, carruajes y vehículos de tracción animal o mecánica	72	4 128	979 978	341 293	237	34,8
50 Papeles y cartones	749	25 504	6 262 377	1 391 095	246	22,2
51 Azúcares	7 006	82 772	18 266 490	4 172 385	221	22,8
52 Cerveza	1 638	22 460	2 292 150	726 636	102	31,7
53 Aguardientes, alcoholes y licores	102	4 366	1 210 345	482 512	277	39,8
54 Vinos	13 105	193 755	46 568 252	11 300 223	240	24,2
55 Aguas minerales	356	5 432	1 181 495	199 538	218	16,8
56 Muebles y enseres	1 611	35 287	9 882 977	2 809 298	280	28,4
57 Envases	9 181	234 169	46 183 655	4 985 266	197	10,7
58 Artículos peligrosos	367	9 847	2 182 118	714 392	222	32,7
TOTAL V	37 474	711 152	157 566 105	32 724 022	222	20,7
59 VI.—VARIOS	6 009	130 243	32 537 584	8 113 336	250	24,9
60 VII.—CARGA DE SERVICIOS INTERNO	27 344	600 973	171 710 469	...	286	...
RESUMEN						
I Productos Agrícolas	58 740	1 121 619	208 772 268	35 288 883	186	16,9
II Productos Forestales	27 706	577 231	187 363 109	18 704 968	325	9,9
III Productos Minerales	39 426	875 394	127 382 577	19 230 208	146	15,0
IV Productos Ganaderos	27 445	252 110	94 786 674	15 839 844	376	16,7
V Prod. Manufacturados	37 474	711 152	157 566 105	32 724 022	222	20,7
VI Varios	6 009	130 243	32 537 584	8 113 336	250	24,9
Total Carga del Público	196 800	3 667 749	808 408 317	129 901 261	220	16,0
VII Carga de Servicio Interno	27 344	600 973	171 710 469	...	286	...
(VI+VII). GRAN TOTAL	224 144	4 268 722	980 118 786	129 901 261	230	13,2
1932 Carga del Público	168 393	3 018 711	683 098 961	101 833 253	226	14,9
„ GRAN TOTAL	194 137	3 561 142	831 294 257	101 833 253	233	12,2

RESUMEN ANUAL DEL
Red

N.º Especif.	ESPECIFICACION	Carros com- pletos	Tone- ladas	Ton-Km.	Flete	Dist. media	Tarifa media	
I.—PRODUCTOS AGRÍCOLAS								
1	Trigo	432	8 661	1 041 098	204 853	120	19,6	
2	Cebada	759	14 360	1 137 283	277 763	79	24,4	
3	Avena . . . . .	...	36	2 466	896	69	36,3
4	Frejoles	180	3 922	704 306	168 512	180	23,9	
5	Maíz	269	4 694	291 554	83 892	62	28,7	
6	Cereales varios	470	8 781	1 315 723	373 454	150	28,3	
7	Papas	1 353	22 361	2 639 071	545 682	118	20,6	
8	Frutas y hortalizas	954	26 457	5 779 772	1 146 308	218	19,8	
9	Pastos y Forrajes	1 292	19 092	1 644 002	257 394	86	15,6	
10	Harinas y féculas	845	17 797	1 628 805	436 857	92	26,8	
TOTAL I		6 554	126 161	16 184 080	3 495 611	128	21,5	
II.—PRODUCTOS FORESTALES								
11	Maderas	463	9 636	1 004 484	216 980	104	21,6	
12	Carbón y leña	994	18 878	2 374 941	391 616	126	16,4	
TOTAL II		1 457	28 514	3 379 425	608 596	119	18,0	
III.—PRODUCTOS MINERALES								
13	Minerales de cobre	552	14 112	1 324 730	163 340	94	12,3	
14	Minerales en general	7 768	181 459	18 378 915	1 849 954	101	10,0	
15	Carbón fósil	305	7 734	578 484	76 201	75	13,1	
16	Cal y cemento	2 435	73 310	1 945 586	319 832	265	16,4	
17	Abonos	359	7 946	1 340 772	87 669	169	6,5	
TOTAL III		11 419	284 561	23 568 487	2 496 996	83	10,5	
IV.—PRODUCTOS GANADEROS								
		N.º Cabezas						
18	Caballares, asnales y mulares	735	25	222	74 249	25 165	334	33,8
19	Vacunos	14 069	699	6 426	2 265 714	393 374	353	17,3
20	Lanares y cabríos	60 960	543	2 439	930 268	241 748	381	25,9
21	Porcinos	5 259	25	422	62 692	31 107	149	49,6
Total de cabezas		81 023						
22	Leche . . . . .	...	974	114 296	40 644	117	35,5
TOTAL IV		1 292	10 483	3 447 219	732 038	329	21,2	

TRÁFICO DE CARGA

Norte

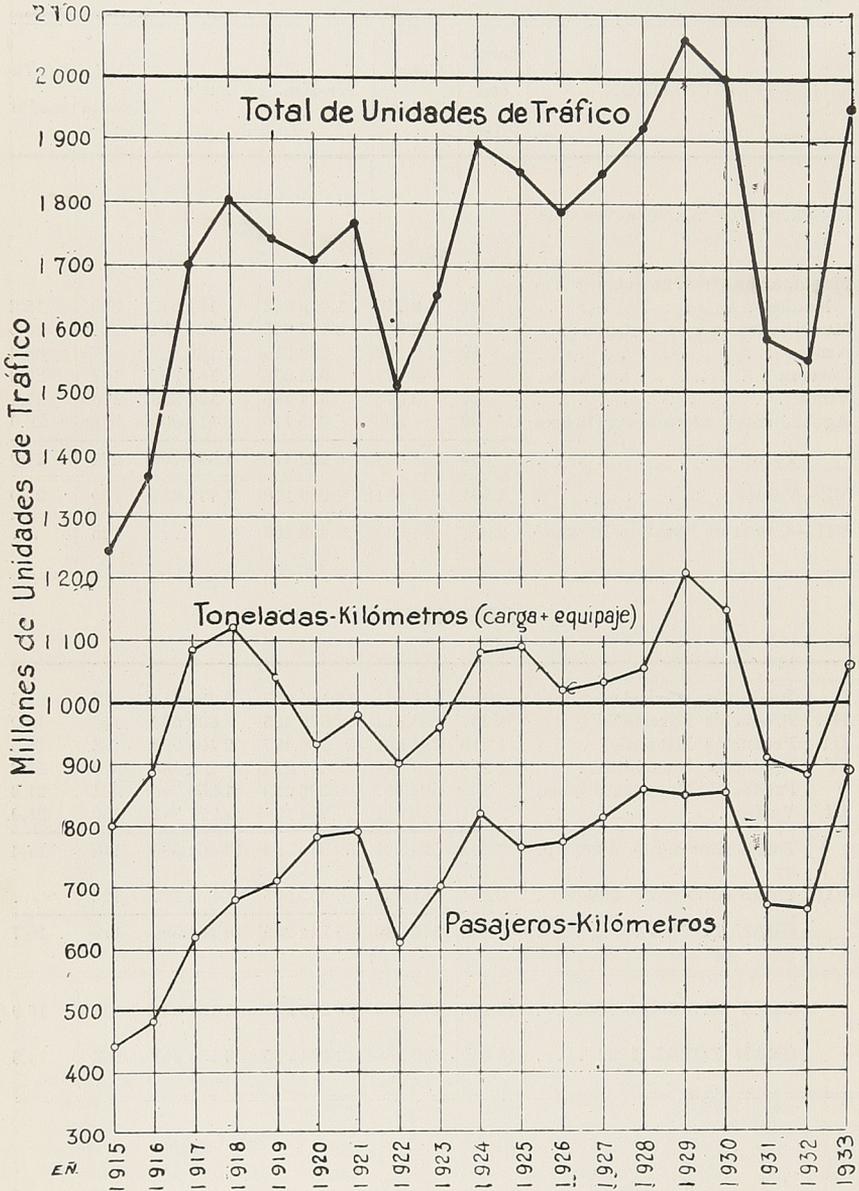


N.º Especif.	ESPECIFICACION	Carros com- pletos	Tone- ladas	Ton-Km.	Flete	Dist. media	Tarifa media
V.—PRODUCTOS MANUFACTURADOS							
23	Maquinarias, instrumentos y ve- hículos	91	2 710	1 078 954	164 642	398	15,2
24	Muebles, enseres y envases	221	13 611	3 117 625	624 754	229	20,0
25	Azúcar	52	3 693	320 016	122 837	87	38,3
26	Cerveza	79	3 724	625 556	181 997	168	29,0
27	Vinos	23	3 273	524 486	147 538	160	28,1
28	Aguardientes, alcoholes y licores	39	996	535 776	118 000	538	22,0
TOTAL V		505	28 007	6 202 413	1 359 768	221	21,9
20	VI.—VARIOS	1 521	46 911	7 059 170	1 771 581	150	25,0
30	VII.—CARGA DE SERVICIO INTERNO	2 651	51 343	6 403 505	...	125	...

RESUMEN

I	Productos Agrícolas	6 554	126 161	16 184 080	3 495 611	128	21,5
II	Productos Forestales	1 457	28 514	3 379 425	608 596	119	18,0
III	Productos Minerales	11 419	284 561	23 568 487	2 496 996	83	10,5
IV	Productos Ganaderos	1 292	10 483	3 447 219	732 038	329	21,2
V	Productos Manufacturados	505	28 007	6 202 413	1 359 768	221	21,9
VI	Varios	1 521	46 911	7 059 170	1 771 581	150	25,0
TOTAL CARGA DEL PÚBLICO		22 748	524 637	59 840 794	10 464 590	114	17,4
VII	Carga de Servicio Interno	2 651	51 343	6 403 505	...	125	...
GRAN TOTAL		25 399	575 980	66 244 299	10 464 590	115	15,7
Carga del Público 1932		13 175	272 850	36 230 017	6 150 041	133	16,9
GRAN TOTAL 1932		15 049	309 158	42 064 055	6 150 041	136	14,6

Movilización



NÚMERO Y KILOMETRAJE DE TRENES

	TROCHA ANCHA RED SUR			Trocha Angosta Red Sur	Total Red Sur	Red Norte	Total Ambas Redes
	Tracción Eléctrica	Tracción a vapor	Total				
NÚMERO DE TRENES							
Pasajeros	19 357	40 273	59 630	356	59 986	7 667	67 653
Mixtos	730	8 099	8 829	10 536	19 365	11 107	30 472
Carga	5 833	31 233	37 066	116	37 182	3 879	41 061
Servicio interno	—	596	596	—	596	1 134	1 730
Total	25 920	80 201	106 121	.. 11 008	117 129	23 787	140 916
TRENES - KILÓMETROS							
Pasajeros	1 424 065	4 374 562	5 798 627	15 192	5 813 819	674 011	6 487 830
Mixtos	35 040	320 462	355 502	391 416	746 918	347 608	1 094 526
Carga	848 304	4 424 337	5 272 641	7 120	5 279 761	728 873	6 008 634
Servicio interno	—	11 324	11 324	—	11 324	109 418	120 742
Total	2 307 409	9 130 685	11 438 094	413 728	11 851 822	1 859 910	13 711 732

RECORRIDO DEL EQUIPO

EJES - KILÓMETROS

	T R O C H A A N C H A R E D S U R			Trocha Angosta Red Sur	Total Red Sur	Red Norte	Total Ambas Redes
	Tracción Eléctrica	Tracción a vapor	Total				
Coches	36 705 468	92 403 060	129 108 528	4 927 012	134 035 540	14 211 312	148 246 852
Furgones	5 046 768	20 749 408	25 796 176	1 364 264	27 160 440	5 144 982	32 305 422
Carros cargados	43 662 885	221 431 520	265 094 405	3 187 893	268 282 298	20 865 906	289 148 204
Carros vacíos	9 219 325	100 256 074	109 475 399	1 336 082	110 811 481	4 321 132	115 132 613
Total servicio público	94 634 446	434 840 062	529 474 508	10 815 251	540 289 759	44 543 332	584 833 091
Servicio interno	304 772	902 972	1 207 744	—	1 207 744	—	1 207 744
Total general	94 939 218	435 743 034	530 682 252	10 815 251	541 497 503	44 543 332	586 040 835

UTILIZACIÓN DE LOS TRENES Y DEL EQUIPO DE PASAJEROS

	R E D S U R			Red Norte	Ambas Redes
	Trocha ancha	Trocha angosta	Total		
a) Número de trenes de pasajeros + 1/3 mixtos . . .	62 573	3 868	66 441	11 369	77 810
b) Trenes-Km. de pasajeros + 1/3 mixtos	5 917 128	145 664	6 062 792	789 880	6 852 672
c) Núm. de pasajeros-Km. . . . .	....	...	839 918 657	51 020 900	890 939 557
d) Número de ejes-Km. de coches	129 108 528	4 927 012	134 035 540	14 211 312	148 246 852
e) Número de coches-Km. (d:4)	32 277 132	1 231 753	33 508 885	3 552 828	37 061 713
f) Pasajeros por tren (c:b) . . . . .	....	...	139	65	130
g) Coches por tren (e:b)	5,5	8,4	5,5	4,5	5,4
h) Pasajeros por coche (c:e) . . . . .	....	...	25,1	14,4	24,0

UTILIZACIÓN DE LOS TRENES Y DEL EQUIPO DE CARGA

	R E D S U R			Red Norte	Ambas Redes
	Trocha ancha	Trocha angosta	Total		
a) Número de trenes de carga + 2/3 mixtos	42 952	7 140	50 092	11 284	61 376
b) Trenes-Kilómetros de carga + 2/3 mixtos	5 509 642	268 064	5 777 706	960 612	6 738 318
c) Ton-Km. carga del público . . . . .	....	...	808 408 317	59 840 794	868 249 111
d) Ton-Km. carga total (incluso servicio interno) . . . . .	....	...	980 118 786	66 244 299	1 046 363 085
e) Ejes-Km. cargados	265 094 405	3 187 893	268 282 298	20 865 906	289 148 204
f) Ejes-Km. vacíos	109 475 399	1 336 082	110 811 481	4 321 132	115 132 613
g) Ejes-Km. totales	374 569 804	4 523 975	379 093 779	25 187 038	404 280 817
h) Ton. carga del público por tren (c:b) . . . . .	....	...	140	62	129
i) Ton. carga del público por eje cargado (c:e) . . . . .	....	...	3,0	2,9	3,0
j) Ton. carga del público por eje, incluso vacíos (c:g) . . . . .	....	...	2,1	2,4	2,1
k) Ton. totales (incluso servicio interno) por tren (d:b) . . . . .	....	...	167	69	155
l) Ton. totales (incluso servicio interno) por eje cargado (d:e) . . . . .	....	...	3,7	3,2	3,6
m) Ton. totales (incluso servicio interno) por eje (incluso vacíos) (d:g) . . . . .	....	...	2,6	2,6	2,6
n) Ejes cargados por tren (e:b) . . . . .	....	...	46	22	43
o) Ejes totales (incluso vacíos) por tren (g:b) . . . . .	....	...	66	26	60

RECLAMACIONES

Reclamaciones ingresadas.

CAUSAS	RED SUR		RED NORTE		TOTAL AMBAS REDES	
	N.º de reclamos	Valor cobrado	N.º de reclamos	Valor cobrado	N.º de reclamos	Valor cobrado
Extravíos o sustracción carga	1 245	\$ 443 056,28	228	\$ 45 788,56	1 473	\$ 488 844,84
Averías de carga	295	287 264,20	28	5 886,00	323	293 150,20
Devoluciones de fletes, etc.	653	92 457,33	99	15 932,15	752	108 389,48
Varios	149	242 658,15	25	8 140,50	174	250 798,65
	2 342	\$ 1 065 435,96	380	\$ 75 747,21	2 722	\$ 1 141 183,17

Reclamaciones falladas.

CAUSAS	RED SUR		RED NORTE		TOTAL AMBAS REDES	
	N.º de reclamos	Valor pagado	N.º de reclamos	Valor pagado	N.º de reclamos	Valor pagado
Extravíos o sustracción carga	1 050	\$ 168 324,90	201	\$ 31 456,40	1 251	\$ 199 781,30
Averías de carga	269	190 069,74	23	3 659,50	292	193 729,24
Devoluciones de fletes, etc.	585	79 410,29	94	12 296,11	679	91 706,40
Varios	139	27 893,65	25	587,60	164	28 481,25
	2 043	\$ 465 698,58	343	\$ 47 999,61	2 386	\$ 513 698,19

Comparación de las reclamaciones ingresadas y falladas durante los años 1932 y 1933.

Número de reclamos y valor	1932	1933	Diferencias
Número reclamos ingresados	1 531	2 722	+ 1 191
Valor cobrado	\$ 383 104,45	\$ 1 141 183,17	+ \$ 758 078,72
Número reclamos fallados .	1 394	2 386	+ 992
Valor pagado	\$ 198 128,74	\$ 513 698,19	+ \$ 315 569,45

Número de accidentes ocurridos en 1933.

CAUSAS	Red Sur	Red Norte	Total
Choques	38	7	45
Descarrilamientos	113	81	194
Varios	818	27	845

Comparación del número de accidentes en 1932 y 1933.

CAUSAS	1932	1933	Diferencias
Choques	44	45	+ 1
Descarrilamientos	165	194	+ 29
Varios	444	845	+ 401

SEÑALIZACIÓN

CONSTRUCCIÓN

Señalización del sector Valparaíso-Santiago. — Se terminó y se puso en servicio la señalización de Yungay. Esta instalación consiste en dos cabinas: una de 40 palancas en Carrascal y la otra de 20 palancas en Yungay Viejo. Incluye, además, el control con señales hasta Mapocho.

Se desarmaron y se retiraron las instalaciones de señales y cabinas en Los Loros y San Ramón, al quedar suprimidas estas estaciones.

Señalización del sector Santiago-Talca. — Se terminó y se puso en servicio la señalización de Curicó. Tiene dos cabinas: una de 18 palancas en el lado norte y otra de 22 palancas en el lado sur. Con este trabajo quedó terminada la señalización en el sector Centinela-Panguilemo inclusive.

Se terminaron, quedando listos para ponerlos en servicio, la cabina y las señales en Polonia.

Se siguió trabajando en la instalación de la cabina y señales en San Antonio y Barrancas. Quedarán listas para el servicio en los primeros meses del año 1934.

Telégrafos y Teléfonos. — Se colocaron 15 cajas terminales en cables telefónicos entre Alameda y Empalme, seccionando así el cable para facilitar su secadura. Se construyeron 7 casuchas entre Mapocho y Empalme para estas cajas terminales.

Se empezaron los mismos trabajos entre Puerto y Viña del Mar.

Se construyó postación nueva desde Ranguelmo a Rucapequén (62 kilómetros); Temuco a Afquintué (69 Km.) y de Antihue a Valdivia (28 Km.). Se cambiaron seis hilos de la postación vieja a la nueva y se colocaron cuatro hilos de cobre (264 libras por milla) para selectores, entre San Rosendo y Concepción.

Se preparó el material para la postación nueva desde Collipulli a Valdivia.

Se colocaron 200 receptores de aro para bastón.

CONSERVACIÓN

Sector Valparaíso-Santiago.— Se conservaron las instalaciones de señales, teléfonos y telégrafos, que se componen de 27 cabinas con un total de 615 palancas, controlando 193 cambios y 698 señales. Los servicios telefónicos consisten en 602 kilómetros de circuitos de teléfonos selectores con 92 teléfonos, además de 310 teléfonos locales con sus líneas y mesas correspondientes.

Sector Santiago-Talca.—Se conservaron las instalaciones de señales, teléfonos y telégrafos, que se componen de 28 cabinas con un total de 315 palancas, controlando 165 cambios y 215 señales. Los servicios telefónicos consisten en 540 Km. de circuitos telefónicos selectores con 78 teléfonos, además de 338 teléfonos locales con sus correspondientes líneas y mesas conmutadoras.

Sector Talca-Puerto Montt. — Se conservaron las instalaciones de señales, telégrafos y teléfonos que se componen de 160 aparatos de Bastón con control de semáfora y 117 aparatos telegráficos. Los servicios telefónicos consisten en 487 Km. de circuitos telefónicos selectores con 79 teléfonos selectores.

El servicio telefónico local consiste en 530 teléfonos con sus líneas y mesas correspondientes.

DEPARTAMENTO DE LA VIA Y OBRAS NUEVAS

CONSERVACION Y RENOVACION DE LA VIA

LONGITUD DE LA VÍA

La longitud de la vía explotada en el año 1933, fué la siguiente:

	Red Sur	Red Norte	Total
Trocha 1,68 m.			
Vía de ferrocarril	2 399 678,9	.....	2 399 678,9
Doble vía	196 601,0	.....	196 601,0
Desvíos	634 018,7	.....	634 018,7
Total	3 230 298,6	.....	3 230 298,6
Trocha 1,00 m.			
Vía de ferrocarril	225 998,0	1 497 941,0	1 723 939,0
Desvíos	28 909,2	120 489,2	149 398,4
Total	254 907,2	1 618 430,2	1 873 337,4
Trocha 0,60 m.			
Vía de ferrocarril	229 031,0	.....	229 031,0
Desvíos	15 259,6	.....	15 259,6
Total	244 290,6	.....	244 290,6
Total general	3 729 496,4	1 618 430,2	5 347 926,6

En resumen, sin contar doble vía ni desvíos y clasificado en Red Sur y Norte, se tiene el siguiente kilometraje:

Red Sur

Trocha 1,68 m.	2 400 Km.
Trocha 1,00 m.	226 „
Trocha 0,60 m.	229 „

Total 2 855 Km.

Red Norte

Trocha 1,00 m. 1 498 Km.

Total ambas redes 4 353 Km.

En 1933 no hubo variación en la longitud de la vía explotada, la que es igual a la que se explotó en 1932.

LASTRAMIENTO

El lastramiento de la vía con piedra chancada se continuó en el año 1933 con intensidad semejante a la del año precedente. El avance de los sectores lastrados en líneas principales y ramales de mayor importancia, fué aproximadamente de 170 kilómetros para la Red Sur y de 25 kilómetros para la Red Norte.

El costo del lastramiento por metro lineal puede estimarse, en término medio, en \$ 22,00 para trocha ancha y en \$ 15,00 para trocha 1,00 m. en la Red Norte.

Lastre de piedra chancada colocado. (Metros cúbicos).

	1931	1932	1933
Red Sur	294 363	233 653	207 939
Red Norte	79 486	10 288	22 647
Total	373 849	243 941	230 586

ENRIELADURA

El programa de renovación de enrieldadura se vió prácticamente interrumpido debido a la carencia de rieles nuevos. El pequeño saldo de material nuevo que quedó por colocar al término del año 1932, se colocó en el curso de 1933. La longitud de vía enrieldada con material nuevo en el año no alcanzó a 13 kilómetros. Felizmente, gracias a una acertada gestión, pudo adquirirse 5,000 toneladas de rieles tipo J. de 20 m. de largo cada uno, que llegaron al país en el mes de Noviembre. Este material será colocado en el año 1934.

Debido a la escasa actividad de las faenas de enrieldadura con material nuevo, se vió igualmente restringida la renovación de las vías con material de reemplazo mejorado de los tipos B. y F.

Rieles colocados (N.º)

	1931	1932	1933		
			Nuevos	Reemplazo	Total
Red Sur	38 311	31 605	2 081	16 948	19 029
Red Norte	13 821	6 143	—	6 760	6 760
Total	52 132	37 748	2 081	23 708	25 789

DURMIENTES

La escasa actividad en las faenas de renovación de enrielladura y principalmente la insuficiencia y poca regularidad en el aprovisionamiento de durmientes, determinaron una menor renovación que la normal. Especialmente afectada en tal sentido fué la Red Norte, en donde sólo se renovó un 65% de la cuota ordinaria.

Las causas por las cuales fué alterado, como queda dicho, el aprovisionamiento de durmientes, fueron la abundancia de las lluvias en la región maderera y la mayor demanda de maderas de construcción en el mercado.

Durmientes colocados (N.º)

	1931	1932	1933				Total
			Trocha 1,68	Trocha 1,00	Trocha 0,60	Especiales	
Red Sur . . .	698 801	441 233	407 916	22 041	16 461	11 396	457 814
Red Norte . .	338 953	173 140	980	148 459	—	—	149 439
Total. . . .	1 037 754	614 373	408 896	170 500	16 461	11 396	607 253

GASTOS DE CONSERVACIÓN

El valor total de los gastos de jornales en conservación de la vía, aumentó sensiblemente comparado con el año 1932. Este aumento queda justificado, si se considera que a mediados de año hubo un aumento de jornales aproximadamente de un 25%.

A fin de dar mayor estabilidad al personal de trabajadores de la vía y disponer en la época propicia para los trabajos, de operarios competentes en suficiente cantidad, así como para dar satisfacción a una aspiración de sus trabajadores, en el mes de Julio, se puso en vigencia el decreto-reglamentario N.º D. P. 779-A. por el cual se clasificó a los trabajadores de la vía en de planta y auxiliar, con lo cual se mejoraron las remuneraciones de trabajo de 1,200 operarios.

Las sumas gastadas en jornales en conservación de la vía son las siguientes:

	1931	1932	1933
Red Sur	\$ 5 948 711,66	\$ 4 713 587,19	\$ 6 934 678,71
Red Norte	1 546 525,91	1 052 980,13	1 661 826,67
Total	\$ 7 495 237,57	\$ 5 766 567,32	\$ 8 596 505,38

GASTOS DE RENOVACIÓN

Durante el año se invirtieron en renovación de la vía las siguientes sumas:

Red Sur	\$	3 532 522,14
Red Norte		741 241,36
		<hr/>
Total	\$	4 273 763,50
		<hr/> <hr/>

OBRAS NUEVAS

VARIANTES

Variantes “El Canelo” y “El Tranque” en el ramal a Cartagena. — La variante “El Canelo” iniciada en Enero de 1932 se terminó y entregó al tráfico el 20 de Diciembre del mismo año.

La variante “El Tranque” se inició en Abril de 1932 y se entregó al servicio el 4 de Julio de 1933.

En ambas hubo necesidad de ejecutar un movimiento de tierras mayor que el previsto y con dificultades considerables, provenientes de la naturaleza del terreno.

En la primera se movilizó un cubo total de 92 000 m.³ de cortes, de los cuales 90 600 m.³ de tierras y 1 400 m.³ de roca. En la segunda, los cubos de cortes extraídos ascendieron a 87 750 m.³ de tierras y 93 550 m.³ de roca, lo que hace un total de 181 300 m.³ de cortes.

Con respecto a los cubos previstos, hubo un aumento de 22 700 m.³ en la variante “El Canelo” y 45 600 m.³ en la de “El Tranque”.

Los costos efectivos de estas dos variantes fueron de \$ 564 246,30 y \$ 1 770 172,30, respectivamente.

Variante “Marchigüe” en el ramal de Pichilemu.—En la Memoria de 1932 se consignaron datos sobre el objeto y características de esta variante.

Por Decreto N.º O. N. 4/501, de fecha 21 de Julio de 1933, se contrató la ejecución del movimiento de tierras, que comprende 77 000 m.³ de cortes y 61 000 m.³ de terraplenes, por la suma de \$ 188 650,00. Estos trabajos, que fueron iniciados en Setiembre y cuyo plazo de ejecución se fijó en siete meses, se llevaron con suma lentitud y diversas dificultades por parte del contratista, lo que obligó a la Empresa a la rescisión del contrato. Se pedirán nuevas propuestas.

Variante “Andalién”, en el ramal de Rucapequén a Concepción.— Esta variante modifica el trazado existente suprimiendo varias curvas y reduce las gradientes a 6 por mil. Suprime, además, los dos puentes actuales, que quedarán reemplazados por un nuevo puente de 165 m. de largo.

Los trabajos de esta variante se empezaron en Junio de 1933, contratándose con el señor Ignacio Frías, por decreto N.º O. N. 4/401 de fecha 17 de Junio, la colocación en terraplenes de la variante de los primeros 25 000 m.³ de tierras, que se aprovechó de extraer de un corte de la Esta-

ción Cosmito, con lo cual se obtuvo mayor ensanche para esta Estación. El valor de este contrato asciende a la cantidad de \$ 51 250,00.

Por decreto N.º O. N. 4/1121 de fecha 11 de Diciembre de 1933 se contrató con el mismo contratista otra parte del movimiento de tierras por la suma de \$ 68 895,60.

Los trabajos han sido llevados a cabo con actividad y podrán ser entregados al servicio en el curso de 1934.

Otras variantes.—Para la construcción de la variante de “Panguilemu” entre los kilómetros 235,750 y 240,000 de la Línea Central Sur, cuyos estudios se hicieron en 1932, se pedirán propuestas en 1934.

En 1933 se realizaron los estudios de las variantes de Rancagua a Los Lirios, (kilómetros 82 a 89) y “Los Loros”, en la cuesta del Tabón (línea a Valparaíso) entre los kilómetros 86,900 y 87,600 y se iniciaron los estudios de las variantes “Selva Oscura” en el Ramal a Curacautín y “El Espino”, desde Matancillas a Valle Hermoso, en la Red Norte.



MALECON DE COQUIMBO

Todas estas variantes solucionan problemas técnicos de gran importancia para la explotación económica, seguridad y rapidez del tráfico en las respectivas líneas.

La variante de Rancagua tiene por objeto en primer lugar, completar la doble vía de Rancagua al Sur. Actualmente se hace el tráfico de subida y bajada por una sólo línea en la pasada del río Cachapoal, por no haber más que un sólo puente, lo que obliga a mantener en ambas riberas del río estaciones movilizadoras. En segundo lugar la variante mejora las características técnicas de la línea en ese sector, que hoy día sube desde Rancagua y Los Lirios hacia el puente Cachapoal con gradientes mayores de 12 por mil. La variante reduce estas gradientes a 5 por mil y acorta en 300 metros el recorrido.

Esta variante cruza el río Cachapoal unos 800 metros al poniente del actual por un puente de doble-vía de 300 metros de largo.

La variante de Los Loros, de unos 700 metros de largo, no altera sensiblemente el largo y las gradientes existentes, pero reemplaza las curvas estrechas, causa de continuos accidentes, por curvas amplias.

La variante de Selva Oscura queda comprendida entre los kilómetros 15 400 y 33 300 del Ramal de Púa a Curacautín y tiene por objeto cambiar uno de los sectores de peor trazado que hay en la Red de los Ferrocarriles chilenos. Actualmente es necesario con suma frecuencia dividir los trenes de carga para poder remontar las fuertes gradientes de esta línea. Esta situación motiva considerables gastos de explotación y de reparación de las locomotoras. Siendo este ramal un Ferrocarril que en el futuro va a constituir parte del nuevo Ferrocarril Trasandino por Lonquimay, de enorme importancia para el tráfico internacional, se comprenderán mejor las ventajas del mejoramiento que significa la variante. Esta va a reducir en cerca de cuatro kilómetros el trazado actual, va a reducir considerablemente el número de curvas y las pocas que tendrá la nueva línea serán de gran radio, y va a suprimir en su mayor parte las contra-gradientes y, reducir las gradientes actuales de más de 20 por mil a sólo 8 por mil.

La variante de "El Espino", que queda comprendida entre los kilómetros 229 y 248 de la Red Norte, o sea entre las Estaciones de Matancilla y Valle Hermoso, está destinada a suprimir uno de los sectores de cremallera, de difícil y costosa explotación, que será reemplazado por un trazado de adherencia, de unos 30 kilómetros de desarrollo, con gradiente máxima de 26 por mil y curvas de 150 metros de radio mínimo.

TRANSFORMACIÓN DE ESTACIONES

En el curso de 1933 se han realizado importantes trabajos de mejoramiento de las estaciones de la Red. Se realizaron y terminaron numerosos trabajos de transformación y reparaciones en las siguientes estaciones: Viña del Mar, Quilpué, Quillota, Los Andes, Quilicura, Alameda, Mapocho, Providencia, Viluco, Lonquén, El Monte, Leyda, Melipilla, Nos, Linderos, Hospital, San Francisco, Rancagua, Rosario, Curicó, Curtiduría, Rucapequén, Temuco, Quitratúe y Gorbea.

El presupuesto total de todas estas obras asciende a la cantidad de **\$ 1 476 035,85.**

Las inversiones más importantes corresponden a las estaciones de Viña del Mar, con **\$ 576 290,51**; Alameda, con **\$ 365 528,15**; Linderos, con **\$ 134 046,10** y Temuco, con **\$ 126 172,00.**

Además se continuaron e iniciaron otros trabajos de transformación en las estaciones de Bellavista, Barón, Calera, Ñuñoa, Cartagena, Los Lirios, Pelequén, Talca, Parral, Longaví, Chillán, Coigüe, Renaico, Cajón y Collipulli, alcanzando el presupuesto total de estas obras a la suma de **\$ 1 762 503,68**

Corrales y Plantas de Desinfección de rejas.—Forman parte de la transformación y mejoramiento de las estaciones los corrales y plantas de desinfección de rejas, obras a las cuales se les prestó especial atención.

Quedó terminada en 1933 la construcción de corrales de las estaciones de San Bernardo, San Francisco, Chillán, Temuco y Los Lagos y la planta de desinfección de Chillán. Muy avanzados quedaron los nuevos corrales de Rancagua, Curicó, Malvilla y San Antonio.

Se hicieron las instalaciones de agua y desagüe de los corrales de San Bernardo y San Francisco y se dejó terminada la reconstrucción de los corrales

de Limáhuida y Caimanes en la Red Norte. El presupuesto total para estas obras fué de \$ 159 416,69.

EDIFICIOS

Durante el año se prosiguió con actividad la terminación de las obras contratadas durante el año 1932 y las contratadas el presente año, y quedaron terminadas las siguientes obras:



**NUEVO MUELLE PARA LA DESCARGA DE CARBON,
EN SAN EUGENIO. — (SANTIAGO)**

Alameda.—Se terminó la obra gruesa de la nueva Bodega de carga, trabajo empezado el año 1932.

Se inició y terminó en el año la construcción de un Pabellón de Limpieza, que será entregado a la Dirección General de Sanidad, con un costo de \$ 41 546,00 del edificio y de \$ 15 366,00 en instalaciones de los hornos de desinfección, caldera, etc.

Se terminó la construcción de un edificio para el taller de revisadores de frenos de aire, cuyo costo fué de \$ 64 615,00.

Dentro de la nueva bodega de carga se construyó un pabellón de toilette y W. C., para el personal con un costo de \$ 29 884,05.

Otras estaciones.—Se iniciaron las obras, para la construcción de los edificios principales, de las siguientes estaciones:

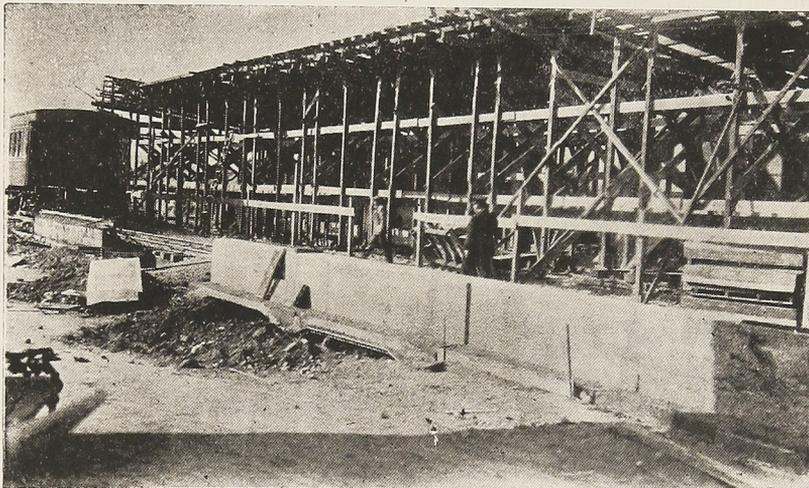
Los Lirios, con un presupuesto de.....	\$	88 890,00
Unicavén	"	31 896,40
La Calera	"	804 960,90
Paradero Colonia	"	14 005,40
Ovalle	"	199 741,00
Cuba	"	59 097,00
Bellavista	"	134 391,40

\$ 1 349 278,10

De esta suma se invirtieron durante el año \$ 187 795,55, quedando el saldo para invertirlo en 1934.

Balneario de Peñuelas.—En conformidad a un arreglo con las Municipalidades de Coquimbo y La Serena, la Empresa contrató la terminación de los trabajos del edificio del casino de este balneario, debiendo invertir en él hasta la suma de \$ 800 000,00. Llamado a licitación pública, en el mes de Noviembre, se aceptó la propuesta del señor Guillermo Rencoret por la suma alzada de \$ 695 124,15, por la obra terminada del edificio, sin instalaciones.

Se alcanzó a invertir durante el año la suma de \$ 83 357,00.



NUEVO EDIFICIO Y CUBIERTA DE ANDENES DE LA ESTACION DE CALERA, EN CONSTRUCCION

Hoteles.—Se pidieron propuestas públicas, para la construcción de los edificios para los hoteles en Pucón y en Puerto Varas.

Las propuestas se abrieron en el mes de Diciembre. Se aceptó para Pucón la propuesta del señor Alfredo Boni, por la suma alzada de \$ 2 733 873,80 y para Puerto Varas la del señor Francisco García por la suma alzada de \$ 3 128 373,00.

Resumen.—Durante el año, la Empresa ha contratado los siguientes trabajos en edificios de estaciones:

En Pabellones de baños y toilette para el personal	\$	170 978,37
Instalaciones de alcantarillado, agua potable, luz eléctrica y gas		165 410,20
Construcciones de bodegas de carga y equipaje		504 321,28
Cierros de estaciones		145 493,77
Andenes y paramentos de retención		310 332,65
Construcciones de casas para el personal		475 552,49
Reparaciones de edificios en general		1 707 851,15
Construcciones de edificios para estaciones y casas del personal		1 275 066,94

DEFENSA DE LA LÍNEA CONTRA LOS RÍOS

Durante el año 1933, se han ejecutado trabajos de defensa contra los ríos consistentes en enrocados, bloques de concreto, cortinas de pilotes de rieles, pies de cabras y otros tipos de defensa en los siguientes puntos: en la línea central de la Red Sur, en los puentes Lontué, Huaiquillo y Maule; en los terraplenes de la misma línea, contra los ríos Tinguiririca frente a Santa Catalina, Maule, Vertiente, Angostura y en el kilómetro 851,100. En los ramales de la Red Sur: en las líneas a Constitución, Hualañé, Las Cabras, Pichilemu y Tomé.

En la Red Norte se construyeron defensas en el ramal a Puquios.

Todas estas obras quedaron en su mayor parte terminadas. Los presupuestos de todas ellas corresponden a un gasto total de \$ 181 863,65.

PUENTES

Debido al mejoramiento de las entradas, la Empresa ha podido invertir en el refuerzo de puentes, durante el año 1933, la suma de \$ 2 792 814,00, superior en \$ 1 400 941,00 a la invertida en 1932.

Red Norte.— Varios trabajos.— Se cambiaron las vigas de madera de los puentes Miramar (Km. 452 550) y Paraíso (Km. 463 360), por vigas metálicas. Presupuesto \$ 36 225,00.

Se cambiaron también las vigas de madera del muelle de la Empresa en Los Vilos, por vigas metálicas. Presupuesto \$ 25 855,00.

En la línea de Santiago a Valparaíso se ejecutaron los siguientes trabajos:

Puente Colina N.º 1 (Km. 17 800). Se reemplazó el puente antiguo de 10 tramos, que estaba en mal estado, por uno nuevo compuesto de dos tramos metálicos de 9,00 m. cada uno, con estribos y machón de concreto. Presupuesto \$ 67 522,00.

Puente Chacabuco. (Km. 36,700).— El puente actual, reforzado provisoriamente, se va a reemplazar por uno compuesto de tres tramos metálicos de alma llena de 13,40 m. de largo cada uno, apoyados sobre los estribos existentes y sobre dos machones nuevos de concreto, fundados a 6,00 m. de profundidad. Se comenzó la construcción de los machones.

Puente Wadington N.º 3 (Km. 117,100).—Se colocó una viga metálica oblicua de 6,15 m. para reemplazar el puente antiguo compuesto de paquetes de rieles y cepas de madera. Presupuesto \$ 6 729,00.

Paso inferior Quilpué (Km. 164,140).— Con la construcción de los estribos de concreto, por valor de \$ 35 127,00, se terminaron los trabajos iniciados el año anterior.

Paso inferior Ecuador (Km. 178 130).—A pedido de la Municipalidad de Viña del Mar y por cuenta de ésta se construyó un paso inferior frente a la calle Ecuador formado por un marco rígido de concreto armado. Para terminar la obra sólo falta el estuco y otros trabajos pequeños.

Varios trabajos.— Se continuó el programa de cambios de losas de concreto armado en el sector Yungay-Cumbre. En estos cambios y defensas de las fundaciones se invirtió la suma de \$ 154 711,00.

Se construyó el muro de contención del terraplén de la calle Viana, en Viña del Mar. Presupuesto \$ 44 469,00.

En la línea de **Santiago** a **Puerto Montt** se ejecutaron los trabajos siguientes:

Puente Maipo (Km. 27,000).— Se terminó el refuerzo de los 22 tramos de los puentes de las dos vías. Se invirtieron \$ 215 000,00.



PUENTE MAIPO, DURANTE LOS TRABAJOS DE REFUERZO

Puentes Yerbas Buenas (Km. 106,000), **Mendoza Chico** (Km. 107,100) y **Rengo Chico** (Km. 110,000).—Se confeccionaron y colocaron 4 tramos metálicos. Se invirtieron \$ 26 073,00.

Puentes Quermén N.os 1, 2 y 3 (Km. 162,700 - 163,000 y 165,000).— Se terminaron los estribos y se colocaron los tres tramos metálicos. Se invirtieron \$ 73 850,00.

Puente Huaiquillo (Km. 187,450).—Se reforzó el tablero y se cambiaron remaches sueltos en las vigas. Se invirtieron \$ 16 400,00.

Puente Lontué (Km. 190,000).— Se colocaron tres tramos metálicos de 33,00 m. construídos para este puente.

Varios trabajos en la línea Santiago - San Fernando.— Se colocaron 21 losas de concreto armado y 34 tramitos metálicos; se construyeron 6 tubos de concreto y se reconstruyeron los estribos de 61 alcantarillas. Presupuesto: \$ 319 894,00.

Varios trabajos en el ramal a Cartagena.—Se colocaron varias losas de concreto con rieles por valor de \$ 34 437,00.

Varios trabajos en el ramal a Las Cabras.—Se colocaron 10 losas de concreto armado y 4 tramitos metálicos; se construyeron 2 tubos de concreto y se reconstruyeron los estribos de cinco alcantarillas, con un presupuesto de \$ 28 029,00.

Puente Teno (Km. 8,000 del **Ramal a Hualañé**).— Se reconstruyó la cepa destruída por una crecida del río y se reparó la superestructura.

Puente Rauquén (Km. 17,000 del **Ramal a Constitución**).—Se ha proyectado reemplazar 170 metros de este puente, formado por paquetes y cepas de rieles, que están en mal estado, por cinco tramos metálicos de 30,000 m. de lar-

go apoyados sobre un estribo y cuatro cepas de concreto armado, fundadas sobre pilotes doble riel. Se van a usar tramos retirados de la línea central, reforzados para que resistan locomotoras de 18 ton. por eje, trocha 1,00 m. Presupuesto \$ 464 150,00. Se reforzaron los tramos y se han construido 3 cepas y el estribo.

Puente Putagán (Km. 289,300).— Se terminó el refuerzo iniciado el año anterior. Se invirtieron \$ 88 632,00.

Puente Ancoa N.º 1 (Km. 302,800).—Puente de cuatro tramos de 31,00 m. de luz. Se reforzaron los 4 tramos. El refuerzo de las vigas consiste en un tercer cordón superior parabólico; los travesaños fueron reforzados por medio de tirantes y pendolones. Presupuesto \$ 113 159,00.

Puente Ancoa N.º 2 (Km. 303,100).— Puente de cinco tramos iguales a los del anterior. Se suprimieron 3 tramos del lado sur, y se transformó un machón en estribo. Para dar paso a un canal de regadío, se construyó un tubo de concreto armado de 2 m. de diámetro; los dos tramos restantes fueron reforzados como del Ancoa N.º 1. Presupuesto \$ 96 708,00.

Puente Liguay (Km. 314,700).— Puente de 4 tramos, uno de 19,00 m. de luz y tres de 31,00 m. Los tramos de 31,00 m. se han reforzado como los del Ancoa N.º 1. La viga de 19,00 m. fué reemplazada por un tramo de la misma luz reforzado en el taller de Temuco. El trabajo se terminará en 1934. Presupuesto \$ 95 915,00.

Puente Batros (Km. 353,400).— Puente de 3 tramos de 31,00 m. Refuerzo igual al del Ancoa N.º 1. Presupuesto \$ 90 857,00.

Puente Cachapalito (Km. 353,900).— El tramo antiguo, de material de mala calidad fué reemplazado por uno de los tramos retirados del puente Ancoa N.º 2, reforzado como los anteriores. Presupuesto \$ 62 836,00.

Puente Chillán (Km. 408,200).— Puente de 6 tramos, los tramos 1 y 2, de 28,10 m., fueron retirados y reemplazados por 2 tubos de concreto armado de 2,00 m. de diámetro y se transformó un machón en estribo. Los tramos 3 y 4 de 31,00 m., iguales a los del Ancoa N.º 1, fueron reforzados como éstos. Presupuesto \$ 167 407,00.

Puente Tapihue (Km. 473,200).— Un tramo de 30,00 m. Se ha proyectado el refuerzo total, el tablero con tirantes y pendolones y la viga con un arco parabólico superior. El refuerzo fué terminado en el taller de Temuco y será colocado en 1934. Presupuesto \$ 35 452,00.

Puente Morera (Km. 507,200).— El puente antiguo de pilotes y paquetes de rieles va a ser reemplazado por una viga metálica de 19 m. de luz, vía inferior, apoyada sobre dos estribos de concreto fundados sobre pilotes de concreto armado de 10,00 m. de longitud. Se ha terminado la confección del tramo y se han hincado los pilotes para las fundaciones. Presupuesto \$ 158 813,00.

Puente Bío-Bío (Km. 537,000).— Se ha continuado el refuerzo del año anterior; se terminó el refuerzo de 6 machones y una parte del cambio de apoyos y unión de las cabezas inferiores por medio de suelas. Presupuesto \$ 960 061,00.

Puente Renaico (Km. 551,000).— Se terminó el puente nuevo comenzado en 1930. Presupuesto \$ 627 671,00.

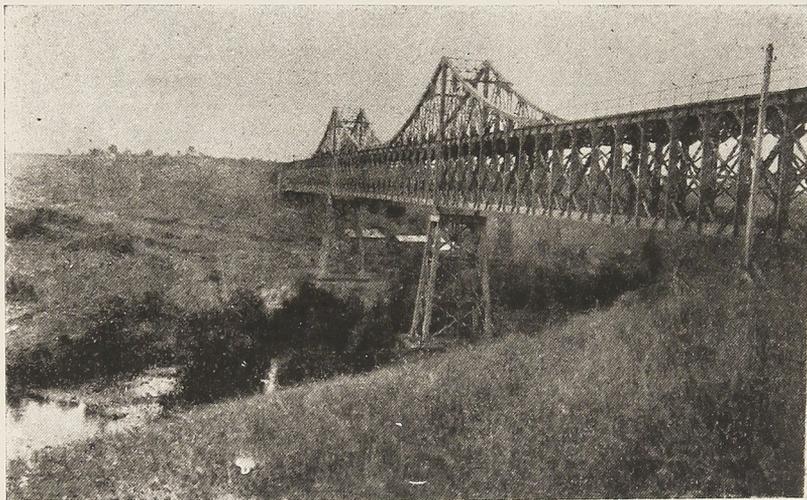
Paso inferior Renaico (Km. 551,000).—Para evitar el paso a nivel al norte de la estación de Renaico, se construyó un paso inferior formado por marcos rígidos de concreto armado. Se invirtieron \$ 35 820,00.

Puente Matanzas (Km. 104,035 del Ramal de Rucapequén a Concepción).—El tramo metálico antiguo, en mal estado, se cambió por una losa de concreto armado. Presupuesto \$ 7 124,00.

Puente Andalíen (Km. 125,200 del Ramal de Rucapequén a Concepción).—Se ha proyectado un puente formado por 12 losas de concreto de 11,00 m. de largo y un tramo central metálico de 33,00 m. apoyados sobre machones y estribos de concreto, fundados sobre pilotes de madera. En el presente año se ha comenzado a trabajar en las fundaciones. Presupuesto \$ 464 600,00.

Puente Chumulco (Km. 20,700 del Ramal a Mulchén).—El puente actual de pilotes y paquetes de rieles va a ser reemplazado por 2 tubos de concreto de 2,00 m. de diámetro. Se terminaron los tubos y falta levantar el terraplén. Presupuesto \$ 41 962,00.

Puente Quílem (Km. 653,000).—Se termino el refuerzo iniciado en 1931. Se invirtieron \$ 253 215,00.



PUENTE QUILLEM, REFORZADO

Puente Llollelhue N.º 1 (Km. 829,950).—Se va a reforzar el tramo de 24,10 m. luz. El refuerzo del tablero se hará con tirantes y pendolones y a la viga se le agregará un tercer cordón superior parabólico sin tensión inicial, que trabaja sólo al paso de la carga rodante. Se terminó en el taller de Temuco la confección del refuerzo. Presupuesto \$ 48 902,00.

Puente Llollelhue N.º 3 (Km. 909,000).—Se terminó el refuerzo iniciado el año anterior. Se invirtieron \$ 48 000,00.

Puente Tricauco (Km. 107,180 del Ramal de Púa a Traiguén).—Puente de concreto armado de 9 tramos continuos de 8,00 m. de luz cada uno y dos consolas extremas de 2,00 m. apoyadas sobre 5 pilas de concreto armado. Debido al empuje de las tierras, las pilas extremas se han quebrado en tal forma que es un peligro para el tráfico.

Se proyectó la construcción de 2 muros de contención de tierras de concreto armado, colocados cerca de las segundas pilas extremas; se suprimen

así dos tramos de 8,00 m. en cada extremo y las 2 pilas en mal estado. Se construyó el muro del lado oriente. Presupuesto \$ 202 138,00.

Varios trabajos en la línea Victoria - Temuco. — En los Kms. 672,400-673,020 y 696,900, se están construyendo alcantarillas de concreto armado de sección rectangular para reemplazar las actuales en mal estado. Presupuesto \$ 24 756,00.

En los Kms. 633,200 - 658,370 - 658,770 y 667,370, se han colocado 4 tramos metálicos confeccionados en el taller de Temuco. Presupuesto \$ 13 582,00.

Otros trabajos.— En el Taller de la Empresa, en Temuco, se han confeccionado además de los tramos metálicos nuevos, refuerzos metálicos y losas de concreto armado; tornamesas, sillas de asiento, cambios y cruzamientos, discos de anclaje para postes y otros diferentes objetos.

El valor de los trabajos hechos por la Oficina de Refuerzo de Puentes es el siguiente:

Trabajos terminados en el año	\$	1 207 585,00
Trabajos comenzados en año y no terminados		1 585 229,00
Trabajos para la vía		167 827,00
		2 960 641,00
Total	\$	2 960 641,00

En estos diferentes trabajos se ocuparan 670 tons. de acero laminado y 300 de fierro redondo para concreto armado.

Pintura.—Por haberse agotado la existencia de pinturas anticorrosivas especiales para puentes y a causa del elevado precio alcanzado por ellas, no fué posible ejecutar el pintado de una serie de puentes que requieren este trabajo de conservación.

Se pintó el puente Rafael, en el ramal de Rucapequén y se inició la pintura de 4 tramos del puente Cautín de la Línea Central, con presupuesto de \$ 4 900,00 y \$ 7 040,00 respectivamente.

DEPARTAMENTO DE TRACCIÓN Y MAESTRANZAS

OPERARIOS

En los cuadros siguientes se indica el número de operarios que ha habido en los años 1931, 1932 y 1933, separándolos en los dos grupos principales de Tracción y Maestranzas.

Red Sur

MESES	1931			1932			1933		
	Trac- ción	Maes- tranza	Total	Trac- ción	Maes- tranza	Total	Trac- ción	Maes- tranza	Total
Enero	2 583	2 027	4 610	2 226	1 847	4 073	2 388	1 998	4 386
Febrero	2 567	2 024	4 591	2 226	1 848	4 074	2 397	1 989	4 386
Marzo	2 556	2 019	4 575	2 220	1 851	4 071	2 385	1 985	4 370
Abril	2 545	2 013	4 558	2 209	1 828	4 037	2 372	2 042	4 414
Mayo	2 541	1 999	4 540	2 203	1 823	4 026	2 370	2 071	4 441
Junio	2 530	1 992	4 522	2 269	1 809	4 078	2 368	2 172	4 540
Julio	2 462	1 966	4 428	2 273	1 866	4 139	2 384	2 241	4 625
Agosto	2 278	1 853	4 131	2 492	1 928	4 420	2 408	2 244	4 652
Setiembre	2 231	1 849	4 080	2 478	1 917	4 395	2 410	2 283	4 693
Octubre	2 229	1 848	4 077	2 443	1 951	4 394	2 426	2 351	4 777
Noviembre	2 224	1 851	4 075	2 423	1 962	4 385	2 435	2 352	4 787
Diciembre	2 221	1 849	4 070	2 402	1 984	4 386	2 458	2 352	4 810

Red Norte

MESES	1931			1932			1933		
	Trac- ción	Maes- tranza	Total	Trac- ción	Maes- tranza	Total	Trac- ción	Maes- tranza	Total
Enero	393	229	622	342	200	542	360	202	562
Febrero	396	228	624	340	200	540	366	202	568
Marzo	397	228	625	339	200	539	377	202	579
Abril	389	225	614	339	199	538	388	198	586
Mayo	393	205	598	336	201	537	396	197	593
Junio	396	203	599	335	201	536	392	217	609
Julio	396	203	599	332	200	532	393	219	612
Agosto	396	203	599	341	200	541	405	222	627
Setiembre	396	200	596	340	200	540	409	223	632
Octubre	343	200	543	340	200	540	412	223	635
Noviembre	342	200	542	337	199	536	419	225	644
Diciembre	342	201	543	353	200	553	420	225	645

Nota. — Los operarios particulares están incluidos en Maestranzas.

Los totales de operarios en Diciembre en Tracción y Maestranzas en los años comprendidos entre 1926 y 1933 han sido los siguientes:

AÑOS	RED SUR			RED NORTE			AMBAS REDES		
	Trac- ción	Maes- tranza	Total	Trac- ción	Maes- tranza	Total	Trac- ción	Maes- tranza	Total
1926	3 201	4 003	7 204	464	270	734	3 665	4 273	7 938
1927	2 833	3 203	6 036	402	308	710	3 235	3 511	6 746
1928	2 680	2 151	4 831	388	232	620	3 068	2 383	5 451
1929	2 624	2 120	4 744	400	225	625	3 024	2 345	5 369
1930	2 585	2 042	4 627	395	230	625	2 980	2 272	5 252
1931	2 221	1 849	4 070	342	201	543	2 563	2 050	4 613
1932	2 402	1 984	4 386	353	200	553	2 755	2 184	4 939
1933	2 458	2 352	4 810	420	225	645	2 878	2 577	5 455

JORNALES

Los jornales pagados a operarios de Tracción y Maestranzas durante los años 1931, 1932 y 1933, se indican en los siguientes cuadros:

TRACCIÓN

MESES	RED SUR			RED NORTE		
	1931	1932	1933	1931	1932	1933
Enero	\$ 1 160 855	\$ 884 653	\$ 1 149 565	179 537	\$ 132 923	\$ 189 499
Febrero	1 158 703	886 206	1 162 623	182 279	133 958	191 967
Marzo	1 058 617	826 624	1 074 887	163 249	123 246	176 942
Abril	1 150 704	868 257	1 178 194	174 786	129 265	205 326
Mayo	1 106 775	830 732	1 141 854	167 822	125 226	201 973
Junio	1 138 229	793 625	1 301 661	180 291	127 950	256 065
Julio	975 811	816 339	1 291 835	151 709	125 263	198 828
Agosto	942 129	965 189	1 321 960	152 977	131 075	235 076
Setiembre	859 308	1 089 433	1 315 809	149 627	146 238	239 478
Octubre	854 486	1 006 776	1 301 514	128 760	139 417	238 673
Noviembre	884 691	1 047 382	1 349 686	134 838	149 360	249 204
Diciembre	849 276	1 012 566	1 317 373	127 178	162 638	244 089
TOTALES	\$ 12 139 584	\$ 11 027 782	\$ 14 906 961	1 893 053	\$ 1 626 559	\$ 2 627 114

MAESTRANZAS

MESES	R E D S U R			R E D N O R T E		
	1931	1932	1933	1931	1932	1933
Enero . . .	\$ 857 932	\$ 628 989	\$ 894 569	91 543	\$ 64 149	\$ 95 586
Febrero . . .	918 769	678 982	919 207	101 231	71 673	101 650
Marzo . . .	817 100	641 378	840 371	84 320	68 107	94 929
Abril . . .	857 186	638 621	905 109	84 418	69 012	108 524
Mayo . . .	798 251	622 580	891 712	77 814	69 656	109 864
Junio . . .	841 925	549 614	1 012 643	78 291	68 326	140 111
Julio . . .	735 783	585 234	1 071 711	72 927	62 867	126 408
Agosto . . .	733 541	675 123	1 122 586	76 972	67 829	132 300
Setiembre . . .	622 879	735 343	1 111 309	71 404	73 391	128 426
Octubre . . .	666 182	731 585	1 156 733	68 973	70 841	108 097
Noviembre . . .	702 008	760 504	1 210 543	74 384	76 950	114 567
Diciembre . . .	664 376	781 759	1 205 365	76 042	85 970	117 561
TOTALES . . .	\$ 9 215 932	\$ 8 029 712	\$ 12 341 858	958 319	\$ 848 771	\$ 1 378 014

TOTALES TRACCIÓN Y MAESTRANZAS

MESES	R E D S U R			R E D N O R T E		
	1931	1932	1933	1931	1932	1933
Enero . . .	\$ 2 018 787	\$ 1 513 642	\$ 2 044 134	271 080	\$ 197 072	\$ 285 079
Febrero . . .	2 077 472	1 565 188	2 081 830	283 510	205 631	293 617
Marzo . . .	1 875 717	1 468 002	1 915 258	247 569	191 353	271 862
Abril . . .	2 007 890	1 506 878	2 083 303	259 204	198 277	313 850
Mayo . . .	1 905 026	1 453 312	2 033 566	245 636	194 882	311 837
Junio . . .	1 980 154	1 343 239	2 314 304	258 582	196 276	396 176
Julio . . .	1 711 594	1 401 573	2 363 546	224 636	188 130	325 236
Agosto . . .	1 675 670	1 640 312	2 444 546	229 949	198 904	367 376
Setiembre . . .	1 482 187	1 824 776	2 427 118	221 031	219 629	367 904
Octubre . . .	1 520 668	1 738 361	2 458 247	197 733	210 258	346 770
Noviembre . . .	1 586 699	1 807 886	2 560 229	209 222	226 310	363 771
Diciembre . . .	1 513 652	1 794 325	2 522 738	203 220	248 608	361 650
TOTALES . . .	\$ 21 355 516	\$ 19 057 494	\$ 27 248 819	2 851 372	\$ 2 475 330	\$ 4 005 128

Los totales de jornales pagados en los años comprendidos entre 1926 y 1933 en Tracción y Maestranzas, han sido los siguientes:

Años	R E D S U R			R E D N O R T E			Total ambas Redes
	Tracción	Maestran- za	Total	Tracción	Maestran- za	Total	
1926	\$ 13 997 817	17 843 482	31 841 299	2 411 418	1 231 505	3 642 923	35 484 222
1927	13 336 043	15 904 093	29 240 136	2 144 243	1 225 018	3 369 261	32 609 397
1928	12 646 445	11 186 915	23 833 360	1 825 861	1 165 706	2 991 567	26 824 927
1929	11 931 898	9 738 267	21 670 165	1 833 655	1 006 862	2 840 517	24 510 682
1930	14 405 188	10 888 957	25 294 145	2 228 164	1 190 192	3 418 356	28 712 501
1931	12 139 584	9 215 932	21 355 516	1 893 053	958 319	2 851 372	24 206 888
1932	11 027 782	8 029 712	19 057 494	1 626 559	848 771	2 475 330	21 532 824
1933	14 906 961	12 341 858	27 248 819	2 627 114	1 378 014	4 005 128	31 253 947

Se indican a continuación los jornales medios en Tracción y Maestranzas en los años 1930, 1931, 1932 y 1933.

A Ñ o s	R E D S U R		R E D N O R T E	
	Tracción	Maestranza	Tracción	Maestranza
1930	\$ 15,20	\$ 14,97	\$ 15,67	\$ 14,54
1931	13,97	13,64	13,76	13,11
1932	13,19	12,55	13,31	12,50
1933	17,25	16,15	18,48	18,40

Los montos de los jornales han tenido las siguientes modificaciones:

En 1930, se concedió un aumento de 17%, aproximadamente.

En 1931, se rebajaron los jornales en 10% desde el 1.º de Julio.

En 1932, se suprimió la rebaja de 10%, desde el 1.º de Agosto.

En 1933, se concedieron los siguientes aumentos:

Entre 8% y 12% desde el 1.º de Enero.

Entre 7% y 34%, aproximadamente, desde el 1.º de Junio.

RENDIMIENTO DE LAS MAESTRANZAS

En los cuadros que van a continuación se indica el número de unidades reparadas en las diversas Maestranzas durante los años 1931, 1932 y 1933.

NÚMERO DE REPARACIONES

Red Sur

GRUPOS	1931	1932	1933
Locomotoras a vapor:			
Maestranza Central (3.º y 4.º grados) . . .	162	150	172
„ Barón (1.º y 2.º grados)	39	87	69
„ Alameda (2.º grado)	123	122	168
„ Concepción (2.º grado)	79	75	92
Total Locomotoras a vapor	403	434	501
Locomotoras Eléctricas (1.º, 2.º, 3.º y 4.º grados)			
	404	382	676
Coches	605	464	634
Carros	2 902	2 356	2 167

Red Norte

Locomotoras (1.º y 2.º grados)	29	17	46
Coches	22	24	31
Carros	114	98	97
Autocarriles	19	15	5

CARBON CONSUMIDO EN LOCOMOTORAS

Red Sur

MESES	DE SANTIAGO A PUERTO MONTT					De Santiago a Valparaíso	Consumo total Red Sur
	Consumo en Toneladas	Kilometraje de locomotoras	Toneladas kilómetros brutas Millones	C O N S U M O			
				Por Loc-Km.	Por Ton-Km.	Consumo en Ton.	Toneladas
Enero	19 120	1 310 434	254,1	14,59	0,075	839	19 959
Febrero	19 037	1 276 217	259,3	14,92	0,073	756	19 793
Marzo	23 078	1 494 979	306,3	15,44	0,075	874	23 952
Abril	21 333	1 354 293	265,3	15,75	0,080	756	22 089
Mayo	21 393	1 370 856	258,6	15,61	0,083	826	22 219
Junio	20 659	1 302 504	239,7	15,86	0,086	810	21 469
Julio	21 484	1 347 044	247,8	15,95	0,087	822	22 306
Agosto	20 904	1 352 866	245,9	15,45	0,085	836	21 740
Setiembre	19 348	1 273 368	221,4	15,19	0,087	790	20 133
Octubre	19 881	1 330 666	237,4	14,94	0,084	911	20 792
Noviembre	19 212	1 302 448	225,7	14,76	0,085	802	20 014
Diciembre	20 549	1 374 002	242,8	14,96	0,085	707	21 256
Total 1933	245 998	16 089 677	3 004,3	15,29	0,082	9 729	255 727

Red Norte

MESES	Consumo en Toneladas	Kilometraje de Locomotoras	Ton-Km. Brutas Millones	C O N S U M O S	
				Por Loc-Km.	Por Ton-Km.
				Enero	4 208	206 703	19,8	20,36	0,213
Febrero	3 956	196 357	18,4	20,15	0,215
Marzo	5 122	238 888	21,9	21,44	0,234
Abril	4 808	232 317	20,1	20,69	0,234
Mayo	4 885	235 102	20,4	20,78	0,240
Junio	4 611	229 493	20,7	20,09	0,222
Julio	4 755	232 014	19,6	20,49	0,243
Agosto	4 663	234 171	19,9	19,91	0,234
Setiembre	4 872	233 472	20,9	20,87	0,209
Octubre	5 482	260 861	21,9	21,02	0,250
Noviembre	5 157	254 468	22,5	20,27	0,230
Diciembre	5 020	264 455	21,1	19,98	0,238
Total 1933	57 539	2 818 301	247,2	20,42	0,233

Los consumos totales de carbón de locomotoras en los años comprendidos entre 1926 y 1933, han sido los siguientes:

Red Sur

AÑOS	DE SANTIAGO A PUERTO MONTT					Santiago a Valpa- raíso Ton.	Consumo total Red Sur Ton.
	Consumo en Tone- ladas	Kilometraje de locomotoras	Tonela- das kiló- metros brutas Millones	CONSUMOS			
				Por Loc-Km.	Por Ton-Km.		
1926	360 731	17 249 265	2 566,9	20,91	0,140	14 128	374 859
1927	330 906	16 648 738	2 588,8	19,88	0,128	16 134	347 040
1928	279 303	16 201 571	2 759,9	17,24	0,101	14 058	293 361
1929	273 033	17 084 653	2 982,2	15,98	0,092	14 353	287 386
1930	258 884	17 721 645	3 010,4	14,61	0,086	13 754	272 638
1931	215 977	15 303 507	2 556,2	14,11	0,084	10 823	226 800
1932	206 744	13 814 068	2 511,3	14,97	0,082	9 727	216 471
1933	245 998	16 089 677	3 004,3	15,29	0,082	9 729	255 727

Red Norte

A Ñ o s	Consumo carbón Ton.	Kilometraje Total	Ton-Km. Brutas	C O N S U M O S	
				Por	Por
				Loc-Km.	Ton-Km.
1926	40 958	1 762 829	—	23,01	—
1927	40 295	1 693 164	177,4	23,80	0,227
1928	39 367	1 807 868	180,5	21,77	0,218
1929	43 353	1 984 081	199,9	21,85	0,217
1930	44 195	2 157 196	209,1	20,49	0,211
1931	35 714	1 927 621	169,8	18,53	0,210
1932	34 605	1 821 910	162,5	18,99	0,213
1933	57 539	2 818 301	247,2	20,42	0,233

CONSUMOS DE ACEITE DE MAQUINAS Y CILINDROS
EN LOCOMOTORAS A VAPOR

MESES	RED SUR		RED NORTE		Ambas Redes Consumo total Kg.
	Consumo total Kg.	Consumo por 1 000 Loc-Km. Kg.	Consumo total Kg.	Consumo por 1 000 Loc-Km. Kg.	
Enero	18 444	13,49	4 345	21,02	22 789
Febrero	17 457	13,15	4 094	20,85	21 551
Marzo	20 158	13,00	5 077	21,25	25 235
Abril	17 996	12,80	4 781	20,58	22 777
Mayo	18 806	13,19	4 997	21,25	23 803
Junio	17 581	12,99	5 106	22,25	22 687
Julio	18 364	13,12	4 708	20,29	23 072
Agosto	18 342	13,03	4 720	20,16	23 062
Setiembre	17 539	13,24	4 711	20,18	22 250
Octubre	18 555	13,37	5 255	20,14	23 810
Noviembre	17 817	13,15	5 048	19,84	22 865
Diciembre	18 543	13,06	5 362	20,28	23 905
TOTAL	219 602	13,13	58 204	20,65	277 806

Los consumos totales de aceite de máquinas y cilindros en locomotoras en los años comprendidos entre 1926 y 1933, han sido los siguientes:

A Ñ O S	RED SUR		RED NORTE		Ambas Redes Consumo total Kg.
	Consumo total Kg.	Consumo por 1 000 Loc-Km. Kg.	Consumo total Kg.	Consumo por 1 000 Loc-Km. Kg.	
1926	331 288	18,74	60 389	35,25	391 677
1927	322 929	18,37	61 519	36,39	384 448
1928	257 691	14,99	45 748	25,31	303 439
1929	250 245	13,75	46 074	23,22	296 319
1930	260 544	13,84	48 318	22,40	308 862
1931	217 751	13,43	40 578	21,05	258 329
1932	189 772	13,08	37 877	20,79	227 649
1933	219 602	13,13	58 204	20,65	277 806

LUBRICANTES DE COCHES Y CARROS

Red Sur

M E S E S	Ejes Kilómetros (Millones)	CONSUMO TOTAL		CONSUMO POR 1 000 EJES-KM.		Cajas graseras caldeadas
		Aceite Kg.	Hilas Kg.	Aceite Kg.	Hilas Kg.	
Enero	45,8	8 002	1 452	0,17	0,03	46
Febrero	45,0	7 014	1 260	0,16	0,03	59
Marzo	52,8	8 031	1 370	0,15	0,03	81
Abril	47,8	7 035	1 221	0,15	0,03	39
Mayo	47,0	6 639	1 160	0,14	0,02	39
Junio	43,9	6 197	1 153	0,14	0,03	39
Julio	44,5	7 095	1 412	0,16	0,03	50
Agosto	44,6	7 336	1 456	0,16	0,03	84
Setiembre	41,3	6 853	1 294	0,17	0,03	52
Octubre	43,1	7 242	1 343	0,17	0,03	76
Noviembre	41,4	7 198	1 281	0,17	0,03	56
Diciembre	44,2	7 273	1 206	0,16	0,03	69
Total 1933.	541,4	85 915	15 608	0,16	0,03	690

Red Norte

M E S E S	Ejes Kilómetros (Millones)	CONSUMO TOTAL		CONSUMO POR 1 000 EJES-KM.	
		Aceite Kg.	Hilas Kg.	Aceite Kg.	Hilas Kg.
Enero	3,4	869	249	0,25	0,07
Febrero	3,6	383	94	0,11	0,03
Marzo	4,6	678	175	0,15	0,04
Abril	4,0	547	147	0,14	0,04
Mayo	3,7	572	158	0,15	0,04
Junio	3,8	597	168	0,16	0,04
Julio	4,0	789	235	0,20	0,06
Agosto	4,0	692	187	0,17	0,05
Setiembre	4,0	887	257	0,21	0,06
Octubre	4,1	446	123	0,11	0,03
Noviembre	4,2	586	158	0,14	0,04
Diciembre	4,9	858	238	0,17	0,05
Total 1933.	48,3	7 904	2 189	0,16	0,05

Los consumos totales de aceites e hilas en coches y carros en los años comprendidos entre 1926 y 1933, han sido los siguientes:

Red Sur

Años	Ejes Kilómetros (Millones)	CONSUMO TOTAL		CONSUMO POR 1 000 EJES-KILOMETROS		Cajas graseras caldeadas
		Aceite Kg.	Hilas Kg.	Aceite Kg.	Hilas Kg.	
1926	515,1	365 021	118 086	0,71	0,23	10 983
1927	509,3	335 871	107 918	0,66	0,21	
1928	516,4	177 705	54 062	0,34	0,10	2 946
1929	533,5	101 651	22 026	0,19	0,04	1 803
1930	526,1	106 882	21 117	0,20	0,04	1 010
1931	456,7	82 966	13 847	0,18	0,03	588
1932	455,0	79 119	14 109	0,17	0,03	555
1933	541,4	85 915	15 608	0,16	0,03	690

Red Norte

A Ñ o s	Ejes Kilómetros (Millones)	CONSUMO TOTAL		CONSUMO POR 1 000 EJES-KILOMETROS	
		Aceite Kg.	Hilas Kg.	Aceite Kg.	Hilas Kg.
1927	37,7	20 450	6 123	0,53	0,16
1928	40,9	16 766	3 848	0,41	0,09
1929	44,4	13 136	3 004	0,30	0,07
1930	49,0	10 718	2 693	0,22	0,05
1931	36,6	10 643	2 928	0,29	0,08
1932	34,0	7 883	2 225	0,23	0,07
1933	48,3	7 904	2 189	0,16	0,05

Ambas Redes

A Ñ o s	Ejes Kilómetros (Millones)	CONSUMO TOTAL		CONSUMO POR 1 000 EJES-KILOMETROS	
		Aceite Kg.	Hilas Kg.	Aceite Kg.	Hilas Kg.
1927	547,0	356 321	114 041	0,67	0,208
1928	557,3	194 471	57 910	0,35	0,104
1929	577,9	114 787	25 030	0,21	0,043
1930	575,1	117 600	23 810	0,20	0,041
1931	493,5	93 609	16 775	0,19	0,034
1932	489,0	87 002	16 334	0,18	0,033
1933	589,7	93 819	17 797	0,16	0,030

EXISTENCIA Y MOVIMIENTO DE LOCOMOTORAS

La existencia en 31 de Diciembre era la siguiente:

Red Sur

	1932	1933
En servicio activo		
Trocha 1,68 m.	476	474
„ 1,00 m.	27	25
„ 0,60 m.	21	21
Total	524	520
Arrendadas		
Trocha 1,68 m.	3	4
„ 1,00 m.	—	—
„ 0,60 m.	—	—
Excluidas		
Trocha 1,68 m.	15	13
„ 1,00 m.	5	5
„ 0,60 m.	—	—
Existencia de locomotoras a vapor	547	542
„ „ „ eléctricas	43	43
Existencia total de locomotoras (a vapor y eléctricas)	590	585

Red Norte

En servicio activo		
Cremallera	14	14
Adherencia	85	87
Dotación total	99	101

NOTA.—No hay locomotoras arrendadas o excluidas en la Red Norte.

El movimiento de locomotoras a vapor en 1933, fué el siguiente:

TROCHA 1,68

	En servicio	Arrendadas	Excluidas	Total
Existencia en 31 de Diciembre de 1932	476	3	15	494
Desarmadas (Locomotoras 185 y 190) . . . . .	...	...	— 2	— 2
Desarmada (Locomotora 293)	— 1	...	...	— 1
Arrendada a la Dirección General de Obras Públicas (Locomotora 161)	— 1	+ 1	...	...
Existencia total en 31 Diciembre de 1933	474	4	13	491

TROCHA 1,00. — RED SUR

	En servicio	Arrendadas	Excluidas	Total
Existencia en 31 de Diciembre de 1932	27	...	5	32
Traspasadas a la Red Norte (Locomotoras 3063 y 3064)	— 2	...	...	— 2
Existencia total en 31 Diciembre 1933	25	...	5	30

TROCHA 1,00. — RED NORTE

	En servicio		Arrendadas	Excluidas	Total
	Crema-llera	Adherencia			
Existencia en 31 Diciembre 1932	14	85	...	...	99
Traspasadas de la Red Sur (Locomotoras 3063 y 3064) . . . . .	...	+ 2	...	...	+ 2
Existencia total en 31 Diciembre 1933	14	87	...	...	101

TROCHA 0,60. — RED SUR

	En servicio	Arrendadas	Excluidas	Total
Existencia en 31 de Diciembre de 1932	21	...	...	21
Entregada por el Ferrocarril de Coihueco a Niblinto (Locomotora N.º 48) . . . . .	...	...	+ 1	+ 1
Desarmada (Locomotora N.º 48) . . . . .	...	...	— 1	— 1
Existencia total en 31 Diciembre de 1933.	21	...	...	21

NOTA. — Las locomotoras que figuraban como prestadas en la memoria anterior, se incluyen ahora entre las locomotoras en servicio, en vista de que están prestando servicios en poder del Departamento de la Vía y Obras.

EXISTENCIA DE EQUIPO

Red Sur

a) Coches y Autocarriles

	31 Diciembre 1932				31 Diciembre 1933			
	1,68	1,00	0,60	Total	1,68	1,00	0,60	Total
I-Primera clase . . .	165	11	10	186	170	10	10	190
II-Segunda clase . . .	19	—	—	19	17	—	—	17
III-Tercera clase . . .	278	23	18	319	277	22	18	317
Mixtos	18	1	3	22	20	1	3	24
X-Dormitorios	31	—	—	31	31	—	—	31
Z-Salones	8	—	—	8	5	—	—	5
Y-Comedores	15	—	—	15	17	—	—	17
Mortuorios	3	—	—	3	3	—	—	3
Autocarriles	—	1	—	1	—	1	—	1
Total Serv. Públ. . . .	537	36	31	604	540	34	31	605
Servicio Interno	23	—	—	23	17	—	—	17
Presidencial	2	—	—	2	2	—	—	2
Autocarriles	70 (1)	5	5	80	62	5	5	72
Total General	632	41	36	709	621	39	36	696

b) Furgones

Total	75	9	3	87	73	9	3	85
-----------------	----	---	---	----	----	---	---	----

(1) **NOTA.**—Son 5 autocarriles trocha 0,60 m. en servicio interno y no 6 como figuraron en el año 1932.

c) Carros de carga en servicio público

GRUPOS	31 Diciembre 1932				31 Diciembre 1933			
	1,68	1,00	0,60	Total	1,68	1,00	0,60	Total
Bodegas	2 510	46	12	2 568	2 501	45	13	2 559
Rejas	1 333	44	10	1 387	1 333	42	8	1 383
Planos	2 075	113	30	2 218	2 091	110	49	2 250
Cajones	1 494	32	8	1 534	1 479	32	—	1 511
Polvoreros	34	2	—	36	34	2	—	36
Refrigeradores	31	—	—	31	31	—	—	31
Total	7 477	237	60	7 774	7 469	231	70	7 770

d) Carros de carga en servicios improductivos

Existencia total	684	29	52	765	658	30	41	729
--------------------------	-----	----	----	-----	-----	----	----	-----

e) Carros particulares

Existencia total	835	—	—	835	586	—	—	586
--------------------------	-----	---	---	-----	-----	---	---	-----

Red Norte

a) Coches y Autocarriles

TIPOS	1932	1933
Primera clase	22	26
Tercera clase	38	37
Mixtos	16	14
Dormitorios	5	5
Comedores	5	5
Autocarriles	26	26
Total Servicio Público	112	113
Servicio interno	5	4
Autocarriles	15	15
Motorrieles	9	9
Total General	141	141

b) Furgones

Existencia total	20	19
----------------------------	----	----

c) Carros de carga en servicio público

Bodegas	143	143
Rejas	104	104
Planos	271	254
Cajones	388	402
Polvoreros	4	4
Caleros	21	21
Refrigeradores	2	2
Total	933	930

d) Carros de carga en servicios improductivos

Existencia total	77	82
----------------------------	----	----

RESUMEN DE LA EXISTENCIA DE LOCOMOTORAS Y EQUIPO

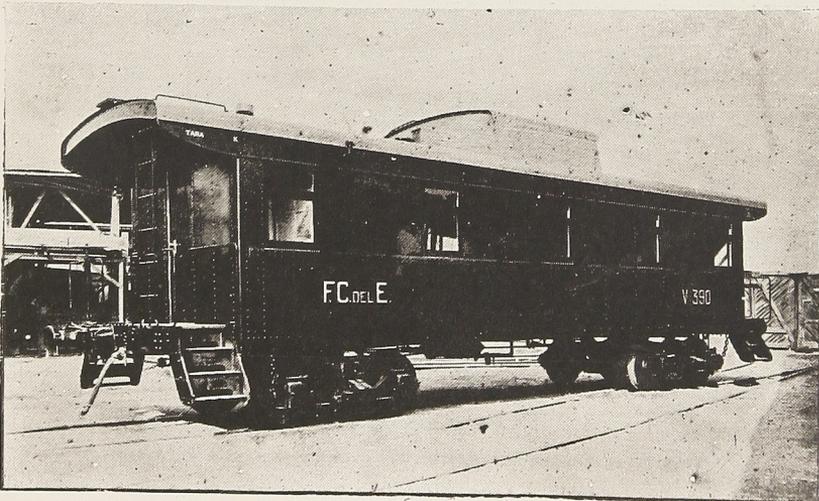
Red Sur

	1932	1933	Diferencia en 1933
Locomotoras a vapor en servicio activo	520	520	0
Locomotoras eléctricas	43	43	0
Coches, furgones y autocarriles	796	781	— 15
Carros	8 539	8 499	— 40
Total	9 898	9 843	— 55

Red Norte

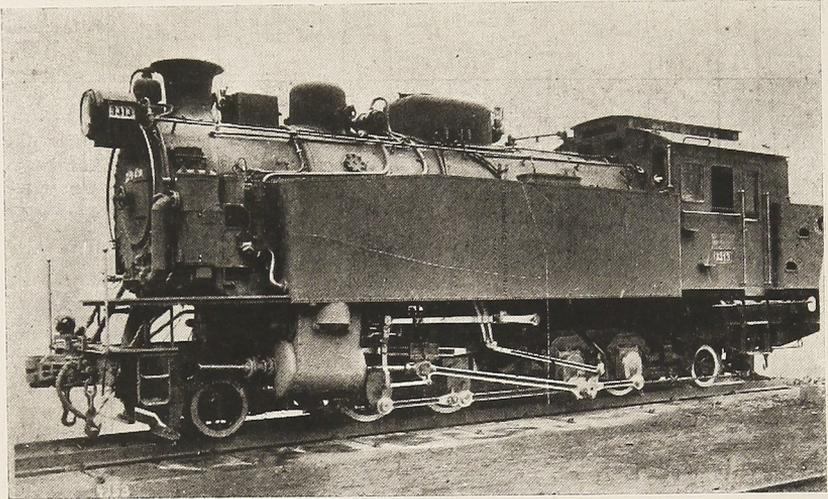
Locomotoras	99	101	(1) + 2
Coches, furgones y autocarriles	160	160	0
Carros	1 010	1 012	+ 2
	1 269	1 273	+ 4

(1) Locomotoras 3063 y 3064 que pasaron de la Red Sur.

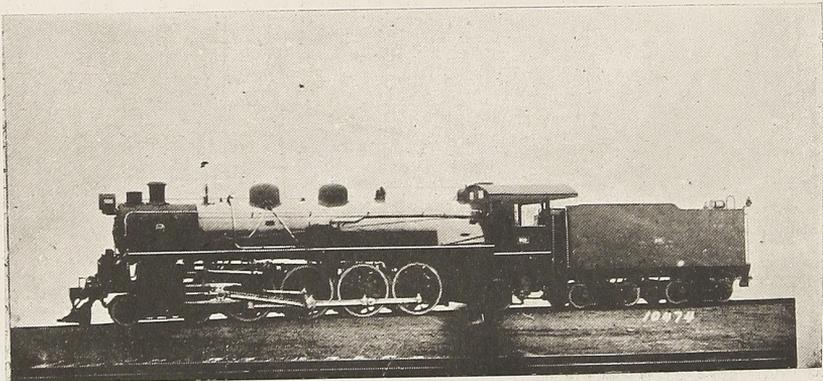


Casita para conductor de tren de carga, totalmente metálica. Construida últimamente en el país por la firma Heiremans Hnos.

**LOCOMOTORAS, COCHES DE PASAJEROS Y CARROS DE CARGA RECIBIDOS
EN 1931 Y 1932 QUE ESTAN EN USO EN LAS REDES NORTE Y SUR**

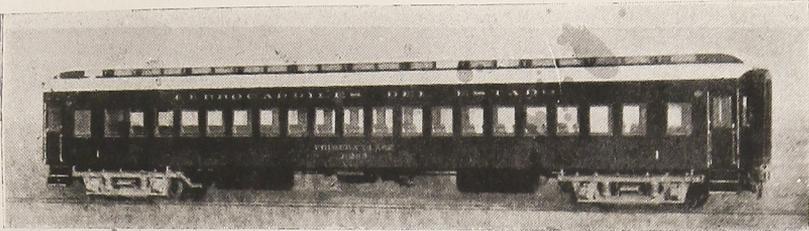


Locomotora de cremallera construida por la fábrica de Esslingen para
la Red Norte. (Se recibieron 3 iguales en 1932).



Locomotora tipo "Montaña", construida por la Baldwin Locomotive Company,
en los Estados Unidos.

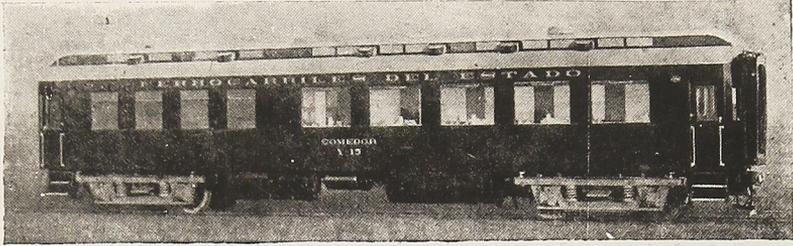
(Hay 12 iguales en servicio en los principales trenes de pasajeros
entre Santiago y Talca.)



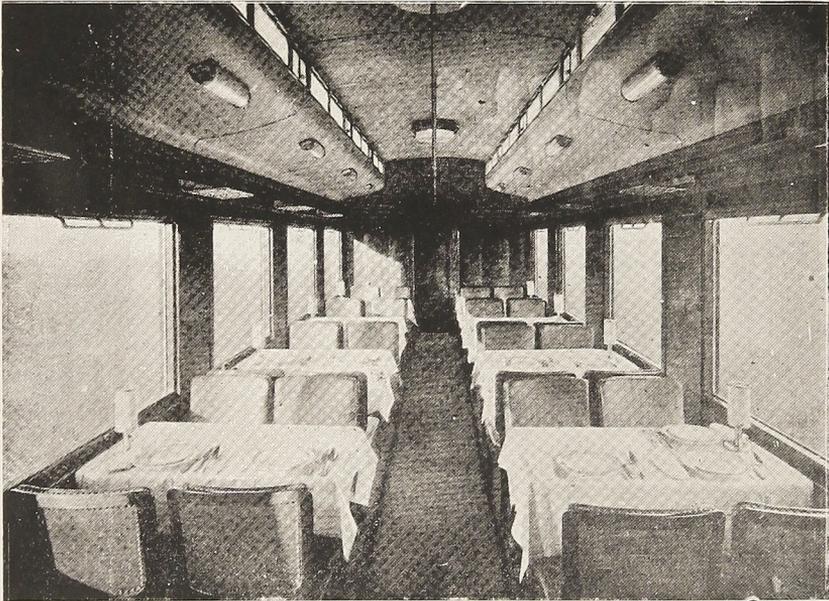
Coche de 1.^o clase de acero perteneciente a la última partida de 25 coches recibidos en 1932, que fueron construidos por la fábrica Linke-Hoffmann, de Breslau.



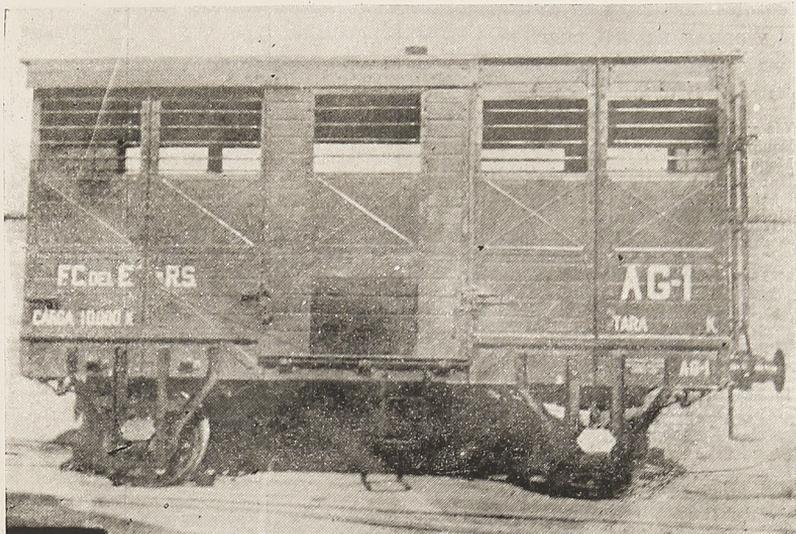
Interior de uno de los 25 coches de acero de 1.^o clase recibidos en 1932, que fueron construidos por la fábrica Linke-Hoffmann, de Breslau.



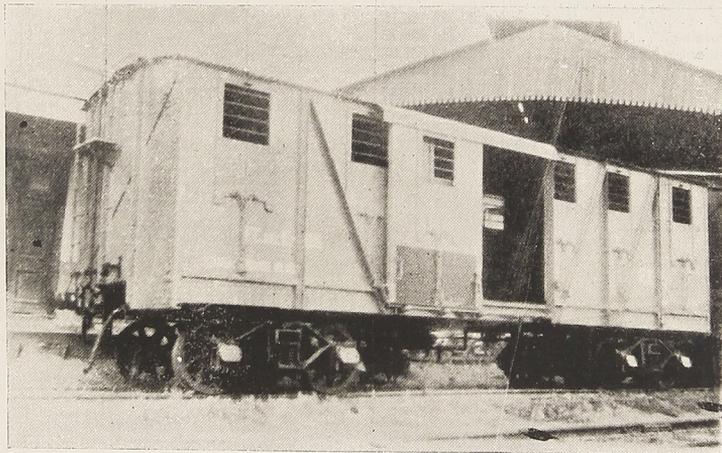
Coche comedor de acero construido por la fábrica Linke-Hoffmann, de Breslau.
(Hay 5 iguales en servicio en los trenes entre Santiago y Puerto Montt.)



Interior de uno de los coches comedores de acero construidos por la fábrica
Linke-Hoffmann, de Breslau.



Carro tipo bodega-reja, de 10 toneladas de capacidad, modelo proyectado y construido como ensayo.



Carro tipo bodega-reja, de 30 toneladas de capacidad, construido en el país por la firma Heiremans Hnos.

DEPARTAMENTO
BALANCE GENERAL DE LA EMPRESA

A C T I V O			Moneda Legal
VIA Y OBRAS, EQUIPO, ENSE RES Y MUEBLES			
Saldo en 31 de Diciembre de 1932			
Via y Obras		\$ 758 928 395,19	
Equipo		282 502 110,97	
Maquinarias		19 283 261,97	
Herramientas y Utiles de Tra- bajo		2 646 603,32	
Muebles y Enseres		5 642 038,38	
		1 069 002 409,83	
Agregado durante el año 1933			
Inversiones Via y Obras	\$ 12 661 441,43		
Inversiones Equipo	2 349 395,12		
Inversiones Maquinarias	77 704,41		
Inversiones Herramientas y Uti- les de Trabajo	24 474,03		
Inversiones Muebles y Enseres	335 891,75	16 148 906,74	
		1 085 151 316,57	
A deducir: Rebaja en el valor de Maquinarias por haber levantado inventario general durante el año 1933, habiéndose cargado la dife- rencia a Reservas para deprecia- ción			5 475 901,91
			1 079 675 414,66
Menos: Reservas para Deprecia- ción de Capital y Renovaciones.			
Saldo en 31 de Diciembre de 1932.	183 158 401,52		
Agregado durante el año 1933			
Via y Obras	\$ 22 311 903,63		
Equipo	14 571 768,15		
Maquinarias	1 156 995,72		
Herramientas	12 237,01		
Muebles	112 840,77		
	\$ 38 165 745,35		
Menos: Costo de Renovaciones Via	4 273 763,50		
Total agregado durante el año 1933	33 891 981,83		
		217 050 383,35	
A deducir: Reservas correspon- dientes a Bienes eliminados del servicio en 1933.			
Equipo, etc.	687 811,87		
Maquinarias	5 475 901,91		
		6 163 713,78	
		210 886 669,57	868 788 745,09
ALMACENES Y MATERIALES			
Valor según tarjetas de existen- cias		54 880 235,00	
Menos: Reserva para castigos ma- teriales fuera de uso		759 269,84	
		54 120 965,15	
VARIOS DEUDORES Y CUEN- TAS PENDIENTES		8 779 690,01	
Menos: Reserva para liquidaciones definitivas		389 645,42	
		8 390 044,59	
A la vuelta			\$ 931 299 754,84

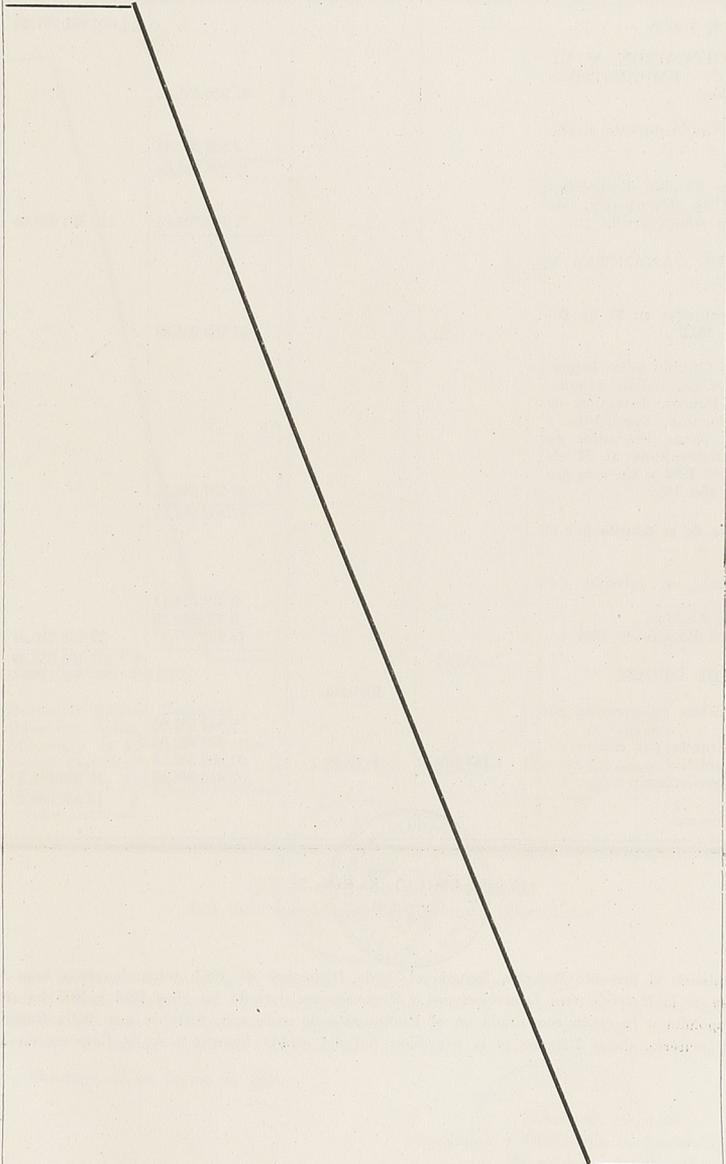
EN 31 DE DICIEMBRE DE 1933

P A S I V O			Moneda	Legal
CAPITAL				
Saldo en 31 de Diciembre de 1932			\$	688 588 474,70
Menos: Valor de tres locomotoras y diez carros planos, según los Registros de la Empresa, entregados a la Dirección General de Obras Públicas, rebajado del Capital, de acuerdo con Decreto N.º 29 del Ministerio de Fomento, fechado el 6 de Enero de 1933			163 325,75	\$ 688 425 148,95
EMPRÉSTITO EN EL EXTRANJERO				
	Oro Americano	Cambio		
Bonos Empréstito 1961	34 713 950,00	\$ 8,1675	283 526 186,62	
Amortizado hasta el 20 de Mayo de 1931	1 330 736,00	\$ 8,1675	10 868 786,26	
Saldo en 31 de Diciembre de 1933	33 383 214,00	\$ 8,1675	272 657 400,36	
Diferencia de Cambio para dejar los dollars al tipo oficial en 31 de Diciembre de 1933, de acuerdo con contrapartida			71 189 703,84	
Intereses devengados—Julio 1931 hasta Diciembre 1933—cargados a Ganancias y Pérdidas.	33 383 214,00	\$ 10,30	343 847 104,23	
(Nota: Los intereses no se han pagado de acuerdo con Leyes N.º 4972 del 30 de Julio de 1931 y N.º 5188 del 5 de Julio de 1933)	4 941 400,82	\$ 10,30	50 896 428,44	
	38 324 614,82	\$ 10,30	394 743 532,64	394 743 532,64
CAJA DE CREDITO HIPOTECARIO				
Valor de los Empréstitos Bonos 7%-1% Amortizado hasta el 31 de Diciembre de 1933			24 200 000,00	
			6 192 074,00	18 007 926,00
SALDOS ADEUDADOS A LOS BANCOS				
Moneda Legal			12 870 948,24	
Oro Americano	D. 1 914 364,68	\$ 10,30	19 717 956,20	
Libras Esterlinas	£ 884 -13: 8	\$ 52,79	46 702,43	32 635 606,87
VARIOS ACREEDORES Y CUENTAS PENDIENTES.				
				31 845 771,93
DOCUMENTOS Y LETRAS POR PAGAR				
Oro Americano	D. 521 279,13	\$ 10,30		5 369 175,04
MINISTERIOS DEL SUPREMO GOBIERNO				
GARANTIAS EN EFECTIVO.				1 566 137,53
				512 639,43
A la vuelta				\$ 1 173 105 938,39

BALANCE GENERAL DE LA EMPRESA

A C T I V O	Valor Nominal Dollars	%	Valor Dollars	Cambio		Moneda Legal
De la vuelta						\$ 931 299 754,84
INVERSION DE FONDOS						
Bonos Empréstito 1961						
Valor nominal al término de la cotización en N. York durante el mes de Diciembre de 1930 y al cambio en la misma fecha.						
Saldo en 31 de Diciembre de 1932	8 511 000,00	76,00	6 468 360,00	\$ 8,27	53 493 337,20	
Transferidos de la Caja de Retiro y P. S. de los FF. CC. del Estado, de acuerdo con Decreto N.º 2499 del Ministerio de Fomento, fechado el 29 de Setiembre de 1933	940 500,00	45,80	430 749,00	\$ 10,65	4 587 670,41	
Menos: Intereses devengados desde Julio 1931 hasta el 15 de Setiembre de 1933			124 459,50	\$ 10,30	1 281 932,85	
Costo neto de la transferencia	940 500,00	32,57	306 289,50	\$ 10,79	3 305 737,56	
	9 451 500,00	74,68	6 774 649,50	\$ 8,38	56 799 074,76	
Diferencia de cambio para dejar los dollars al tipo oficial en 31 de Dic. de 1933					12 979 815,09	
	9 451 500,00	74,68	6 774 649,50	\$ 10,30	69 778 889,85	
Castigo del 20% cargado a Ganancias y Pérdidas			1 354 929,90	\$ 10,30	13 955 777,97	
(Nota: Estos bonos se cotizaron en Nueva York a fines de 1933 a 8,75%, o sea, con un valor de US. \$ 827 006,25)	9 451 500,00	57,34	5 419 719,60	\$ 10,30	55 823 111,88	
Intereses devengados, sin pagar, correspondiente al período Julio 1931 hasta Diciembre 1933			1 417 725,00	\$ 10,30	14 602 567,50	
			6 837 444,60	\$ 10,30	70 425 679,38	70 425 679,38
Bonos Fiscales e Hipotecarios	Valor Nominal m/cte.	%				
Valores según cotización de la Bolsa de Comercio, Santiago, en 31 de Diciembre de 1933.						
Deuda Interna 7-1%	80 000,00	90,00			72 000,00	
Caja Hipotecaria 7-½%	299 000,00	94,75			283 302,50	
	379 000,00				355 302,50	355 302,50
FONDOS EN BANCOS Y EN TRANSITO						
Moneda Legal					5 152 959,29	
Oro Americano			D. 26 981,40	\$ 10,30	277 908,42	
Libras Esterlinas			£ 44 851 :11 :6	\$ 52,79	2 367 714,64	
Francos Franceses			F. 174 655,50	\$ 0,644	112 478,13	7 911 060,48
GASTOS COLOCACION Y LIQUIDACION EMPRESTITOS						
Saldos en 31 de Dic. de 1932						
Colocación Empréstito Bonos 1961					24 298 250,16	
Primas Empréstitos Guaranty y Blair					10 453 690,67	
Diferencia de Cambio Empréstitos Guaranty y Blair					7 163 510,63	
					41 915 451,46	\$ 1 009 991 797,20

EN 31 DE DICIEMBRE DE 1933 (Continuación)

P A S I V O	Moneda Legal
De la vuelta	\$ 1 173 105 938,39
	
A la vuelta	\$ 1 173 105 938,39

BALANCE GENERAL DE LA EMPRESA

A C T I V O			Moneda Legal
De la vuelta			\$ 1 009 991 797,20
GASTOS COLOCACION Y LIQUIDACION EMPRESTITOS (Continuación)		\$ 41 915 451,46	
Menos: Amortizado durante el año 1933		2 639 230,44	
		39 276 221,02	
Diferencia de Cambio Empréstito National City Company, de acuerdo con contrapartida		71 189 703,81	110 465 924,86
CUENTAS DE GANANCIAS Y PERDIDAS			
Pérdidas acumuladas en 31 de Diciembre de 1932		63 760 205,88	
Diferencia de Cambio sobre Intereses, Empréstitos, Saldos adeudados a los Bancos, Inversión de Fondos, Cuentas Pendientes y Letras por pagar existentes en Monedas Extranjeras al 31 de Diciembre de 1932 y sin cancelar durante el año 1933		35 957 546,77	
		27 802 659,11	
Saldo al Debe de la Cuenta por el año 1933			
Menor Entrada en relación con Gastos		8 419 414,13	
Diferencia de Cambio		2 470 365,12	
Castigo Bonos Empréstito 1961		13 955 777,97	52 648 216,33
			\$ 1 173 105 938,39
CUENTAS DE ORDEN			
		Cambio	
Boletas Bancarias en garantía por contra		5 849 694,93	
Bonos en garantía por contra		872 500,00	
Rescate Empréstito	D. 1 134 906,10	\$ 10,30	11 689 532,83
Salitre en Consignación		410 331,63	18 822 059,33
			\$ 18 822 059,39

(Fdo.) EMILIO KLEIN S.

Contador



He examinado el presente Balance, fechado el 31 de Diciembre de 1933, tomando como base los El monto de la Reserva para Depreciaciones y Renovaciones durante los años 1928 a 1933 ha sido Reserva correspondía a la cuota consultada en el Presupuesto de cada año. Siempre que dicha Reserva que, según mi criterio, dicho Balance es la expresión fiel del estado financiero de la Empresa de los

EN 31 DE DICIEMBRE DE 1933 (Continuación)

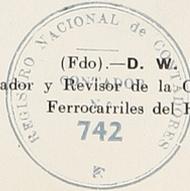
PASIVO			Moneda Legal
De la vuelta			\$ 1 173 105 938,39
Cuentas de Orden			
Garantías Boletas Bancarias			5 849 694,93
Garantías Bonos			872 500,00
Ministerio de Hacienda. — Rescate Empréstito	D. 1 134 906,10	\$ 10,30	11 689 532,83
Compañía de Salitre de Chile			410 331,63
			18 822 059,39
			\$ 18 822 059,39
		Cambio	

(Fdo.)—**ARTURO BUSTOS CANO**
 Jefe del Departamento de Finanzas y Contabilidad

saldos que arrojan los libros de la Empresa en 31 de Diciembre de 1932. calculado tomando en cuenta la vida teórica de los Bienes de la Empresa. En los años anteriores esta en total sea adecuada y considerando el avalúo que se ha dado a las Inversiones de Fondos, certifico Ferrocarriles del Estado en 31 de Diciembre de 1933, según lo demuestran los libros de la misma.

Santiago, 28 de Marzo de 1934.

(Fdo.)—**D. W. Low**
 Fiscalizador y Revisor de la Contabilidad de los Ferrocarriles del Estado



CUENTA DE GANANCIAS Y PERDIDAS POR EL EJER

D E B E	Año 1933	Año 1932	Aumento	Disminución
			en año 1933	en año 1933
Gastos de Administración General	\$ 7 064 708,74	\$ 5 382 160,55	\$ 1 682 548,19	
Gastos de Vías y Obras	16 748 294,10	10 236 374,82	6 511 919,28	
Gastos de Transporte	31 554 687,94	22 334 605,55	9 220 082,39	
Gastos de Tracción	48 325 435,14	36 551 331,58	11 814 103,56	
Gastos de Maestranzas	24 159 393,76	15 611 140,80	8 548 252,96	
Gastos de Protección Social	8 671 907,74	5 612 248,55	3 059 659,19	
Gastos Financieros	26 572 923,31	34 078 001,78		7 505 078,47
Gastos Desahucios del Personal . .	170 848,79	1 340 273,59		1 169 424,80
Gastos de Jubilaciones y Pensiones	22 305 420,14	22 580 019,34		274 599,20
Depreciación aplicada a las Cuentas				
Vía y Obras, Equipo, Maquina-				
rias, Herramientas y Muebles y				
Enseres	38 165 745,33	37 875 539,62	290 205,71	
Diferencia entre el Costo de Bienes				
eliminados del servicio y su va-				
lor residual	268 714,05	183 351,70	85 362,35	
Contribución Supremo Gobierno . .	15 772 399,57	12 581 391,83	3 191 007,74	
Diferencia de Cambio	2 470 365,12	5 794 080,86		3 323 715,74
Castigo de Bonos 1961	13 955 777,97		13 955 777,97	
	\$ 256 206 621,70	\$ 210 120 520,57	\$ 58 358 919,34	\$ 12 272 818,21

(Fdo.)—EMILIO KLEIN S.
Contador



(Fdo.)—
Fiscalizador y Revisor
de los Ferrocarril

CICIO DE 1933 COMPARADO CON EL DEL AÑO ANTERIOR

H A B E R	Año 1933	Año 1932	Aumento en año 1933	Disminución en año 1933
Productos del Tráfico				
Pasajes	\$ 72 169 597,45	\$ 54 032 663,78	\$ 18 136 933,67	
Equipaje	8 545 150,42	6 120 848,73	2 424 301,69	
Carga	142 307 606,03	109 540 159,89	32 767 446,14	
Total Productos del Tráfico.	\$ 223 022 353,90	\$ 169 693 672,40	\$ 53 328 681,50	
Arriendos	689 508,64	620 419,06	69 089,58	
Telegramas	89 374,65	50 738,50	38 636,15	
Intereses	5 485 124,49	8 474 734,50		2 989 610,01
Otras Entradas	1 326 915,33	761 781,31	565 134,07	
Productos de Muelle	81 945 40	52 415,00	29 530,40	
Productos de Agua	29 160,90	20 551,70	8 609,20	
Confiscación y Multas a Contratistas	27 798,12	59 859,30		32 061,18
Sobrante Reserva para Liquidaciones definitivas	43 303,00	403 759,47		360 456,47
Caja de Crédito Hipotecario				
50% de los dividendos de acuerdo con la Ley	565 580,00	688,47	564 891,53	
	\$ 231 361 064,43	\$ 180 138 619,71	\$ 54 604 572,43	\$ 3 382 127,66
Pérdidas en el Ejercicio	24 845 557,22	29 981 900,86		5 136 343,64
	\$ 256 206 621,70	\$ 210 120 520,57	\$ 54 604 572,43	\$ 8 518 471,30

Fdo.—**ARTURO BUSTOS CANO**
Jefe del Departamento de Finanzas y Contabilidad

D. W. LOW
de la Contabilidad
del Estado



DETALLE DE LOS GASTOS EN 1932 Y 1933

	1932	1933	Diferencia en 1933
Sueldos	\$ 18 943 677,11	\$ 22 998 582,03	+ \$ 4 054 904,92
Trienales	7 284,90	722 784,20	+ 715 499,30
Jornales	37 059 657,35	53 710 786,44	+ 16 651 129,09
Gastos Generales	6 165 579,92	9 436 212,20	+ 3 270 632,28
Combustible	15 524 509,57	19 646 236,79	+ 4 121 727,22
Energía Eléctrica	3 825 583,46	4 178 359,90	+ 352 776,50
Materiales diversos	9 651 651,62	17 010 630,82	+ 7 358 979,20
Subvención Caja de Retiros	3 563 737,65	4 975 048,66	+ 1 411 311,01
Imprevistos	385 772,11	317 573,06	- 68 199,05
Contratos diversos	560 408,22	1 589 937,13	+ 1 029 528,91
Gastos financieros	34 078 001,78	26 572 923,31	- 7 505 078,47
Jubilaciones	21 976 470,90	21 663 403,46	- 313 067,44
Pensiones	603 548,44	642 016,68	+ 38 468,24
Desahucios sueldos	534 313,15	10 459,83	- 523 853,32
Desahucios jornales	777 857,66	154 466,21	- 623 391,48
Desahucios Ley 4886	28 102,75	5 922,75	- 22 180,00
Diferencia de cambio	5 794 080,86	2 470 365,12	- 3 323 715,74
Contribución Supr. Gobierno	12 581 391,83	15 772 399,57	+ 3 191 007,74
Cuota de Depreciación	37 875 539,62	38 165 745,33	+ 290 205,71
Varios (1)	183 351,70	14 224 492,02	+ 14 041 140,32
Gratificación anual . . . . .	.....	1 938 276,19	+ 1 938 276,19
	\$ 210 120 520,57	\$ 256 206 621,70	+ \$ 46 086 101,13

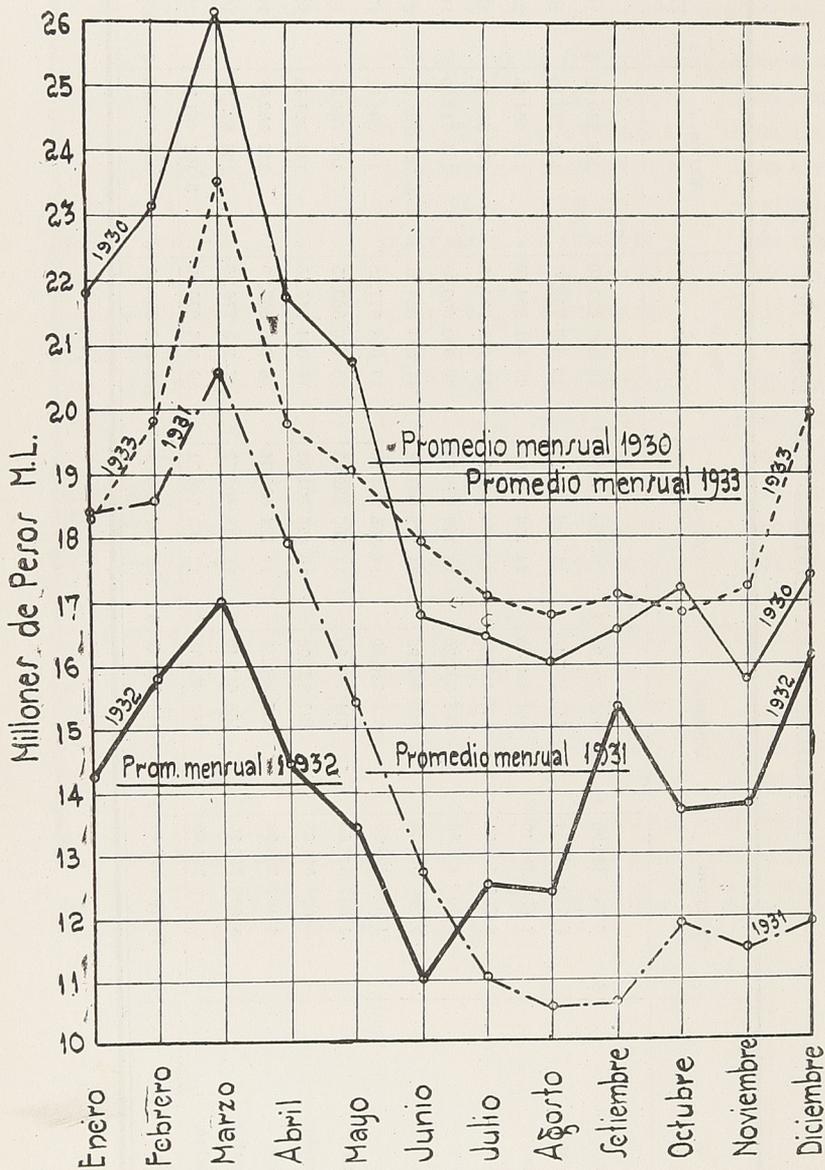
(1) En 1932 corresponde a la diferencia entre el costo en los bienes eliminados del servicio y su valor residual. En 1933 se ha incluido el castigo de 20% aplicado a los bonos del empréstito 1961 (ver balance).

ENTRADAS DE LA EMPRESA POR MESES, 1933

	Pasajeros	Equipaje	Carga	Total Tráfico	Varios	Total Entradas
Enero	\$ 7 747 384,95	\$ 662 398,90	\$ 9 893 443,55	\$ 18 303 227,40	\$ 206 210,42	\$ 18 509 437,82
Febrero	7 729 332,34	633 577,43	11 442 884,80	19 805 794,57	125 276,15	19 931 070,72
Marzo	7 665 593,19	881 885,65	14 934 515,95	23 481 994,79	134 954,48	23 616 949,27
Abril	6 263 216,95	786 437,85	12 694 042,98	19 743 697,78	171 573,11	19 915 270,89
Mayo	5 103 125,86	758 907,20	13 177 972,63	19 040 005,69	135 712,39	19 175 718,08
Junio	5 996 920,36	749 848,99	11 178 087,16	17 924 856,51	3 507 632 09	21 432 488,60
Julio	4 820 498,65	651 716,80	11 586 461,90	17 058 677,35	185 298,61	17 243 975,96
Agosto	4 637 313,60	604 156,90	11 505 332,95	16 746 803,45	167 761,26	16 914 564,71
Septiembre	6 029 021,65	627 832,90	10 428 091,61	17 084 946,16	141 354,48	17 226 300,64
Octubre	4 407 208,90	637 885,35	11 724 603,54	16 769 697,79	212 852,02	16 982 549,81
Noviembre	5 058 716,20	666 651,40	11 378 408,72	17 103 776,32	158 623,59	17 262 399,91
Diciembre	6 711 264,80	883 851,05	12 363 760,24	19 958 876,09	3 191 461,98	23 150 338,07
	\$ 72 169 597,45	\$ 8 545 150,42	\$ 142 307 606,03	\$ 223 022 353,90	\$ 8 338 710,58	\$ 231 361 064,48

ENTRADAS-TOTALES-DEL-TRAFICO.

— Por mes. —



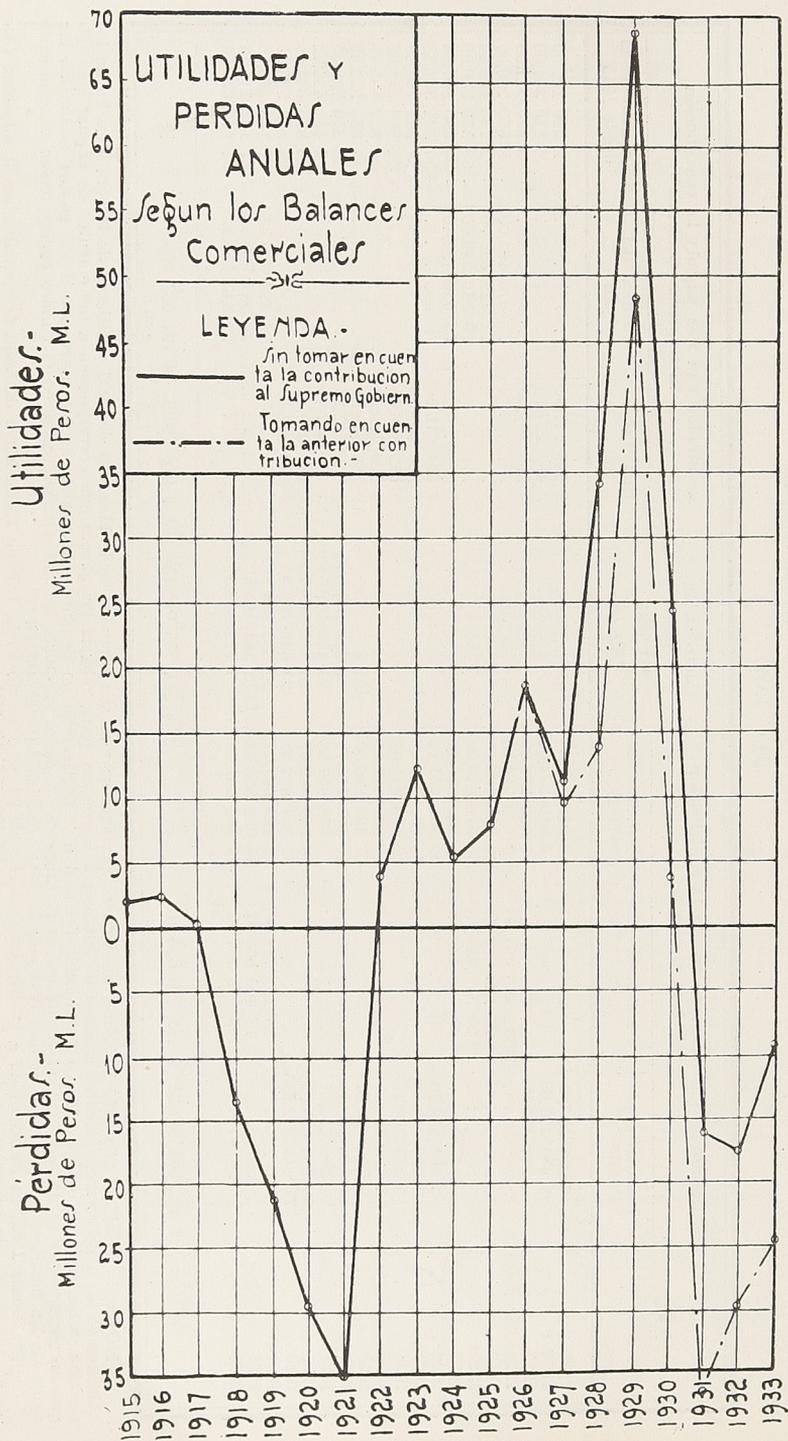
RESULTADOS ANUALES DE AMBAS REDES

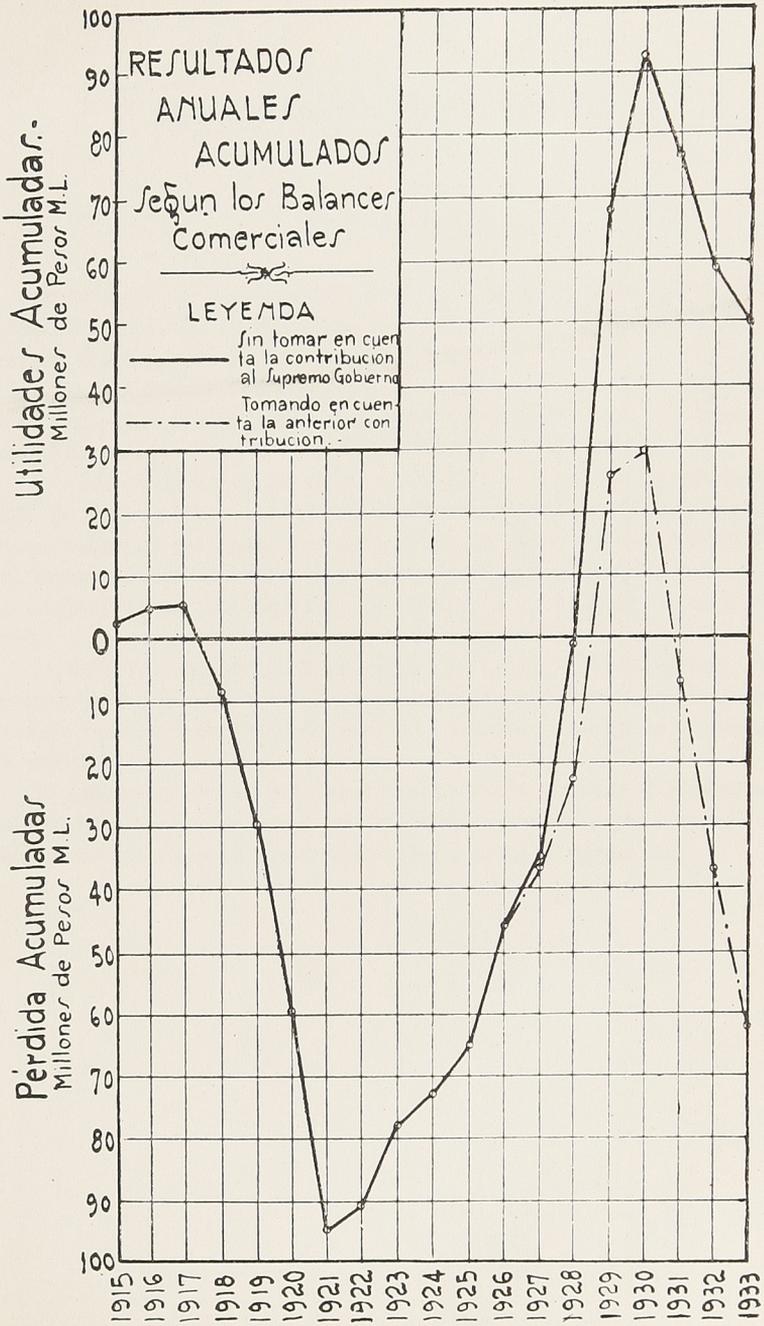
1915 - 1933

AÑO	Resultados sin tomar en cuenta la contribución al Supremo Gobierno			Contribución al Supremo Gobierno	Resultados una vez pagada la contribución al Supremo Gobierno		
	Utilidad del año	Pérdida del año	Total acumulado desde 1915		Utilidad del año	Pérdida del año	Total acumulado desde 1915
1915	\$ 2 329 117,00		+ 2 329 117,00		\$ 2 329 117,00		+ 2 329 117,00
1916	2 481 227,00		+ 4 810 344,00		2 481 227,00		+ 4 810 344,00
1917	199 867,00		+ 5 010 211,00		199 867,00		+ 5 010 211,00
1918		\$ 13 670 491,00	- 8 660 280,00			13 670 491,00	- 8 660 280,00
1919		21 129 880,00	- 29 790 160,00			21 129 880,00	- 29 790 160,00
1920		29 589 389,00	- 59 379 549,00			29 589 389,00	- 59 379 549,00
1921		35 016 418,48	- 94 395 967,48			35 016 418,48	- 94 395 967,48
1922	3 894 616,00		- 90 501 351,48		3 894 616,00		- 90 501 351,48
1923	12 299 642,00		- 78 201 709,48		12 299 642,00		- 78 201 709,48
1924	5 352 898,41		- 72 848 811,07		5 352 898,41		- 72 848 811,07
1925	8 026 325,58		- 64 822 485,49		8 026 325,58		- 64 822 485,49
1926	18 786 548,90		- 46 035 936,59		18 786 548,90		- 46 035 936,59
1927	11 088 164,89		- 34 947 771,70	1 253 017,60	9 835 147,29		- 36 200 789,30
1928	34 209 714,12		- 738 057,58	20 450 379,54	13 759 334,53		- 22 441 454,72
1929	68 883 638,05		+ 68 145 580,47	20 571 538,75	48 312 099,32		+ 25 870 644,60
1930	24 449 272,38		+ 92 594 852,85	20 646 363,95	3 802 908,43		+ 29 673 553,03
1931		16 165 785,08	+ 76 429 067,77	20 657 984,23		36 823 769,31	- 7 150 216,28
1932		17 400 509,03	+ 59 028 558,74	(1) 12 581 391,83		29 981 900,86	- 37 132 117,14
1933		9 073 157,65	+ 49 955 401,09	15 772 399,57		24 845 557,22	- 61 977 674,36
	\$ 192 001 031,33	\$ 142 045 630,24		\$ 111 933 075,45	\$ 129 079 731,51	\$ 191 057 405,87	

NOTA. — Hasta el año 1922 inclusive, los valores que aquí se dan son tomados de la Memoria de 1925 y difieren de los que figuran en los balances de los años correspondientes a causa de que se han corregido, para rebajar los gastos que corresponden a incrementos de capital (electrificación, adquisición de equipo, etc.), o a reducción del pasivo (amortización de deudas). En cambio se han agregado a los gastos ordinarios los que corresponden a la depreciación de los bienes de la Empresa. A partir de 1923, los datos consignados en el cuadro corresponden exactamente a los de los balances porque éstos se han hecho de acuerdo con las normas anteriores.

(1) Desde 1932, en conformidad a lo dispuesto en el Art. 33 del Decreto F. L. 167, de 12 de Mayo de 1931, la contribución al Supremo Gobierno es del 7% de las entradas de la Empresa en vez del 3% del Capital.





DEPARTAMENTO DE MATERIALES

ADQUISICIONES

La labor de este Departamento durante ese año, se desarrolló en medio de las circunstancias anormales que se presentaron al salir de un período de extrema restricción de las adquisiciones.

A las compras muy limitadas del año anterior vino a agregarse la situación de estrechez en que se encontraban los distintos Servicios de la Empresa, los que habían sido atendidos en forma inferior a sus necesidades.

Por esta circunstancia, se tuvo que atender con apremio, durante el año 1933, la falta de materiales que solicitaban los Servicios, sin disponer del tiempo suficiente para pedir Propuestas Públicas. Esto explica la proporción que tomaron las adquisiciones en compra directa, y asimismo, el volumen de las compras hechas por intermedio de la Agencia de la Empresa en Nueva York.

La dificultad de obtener divisas en moneda extranjera, en forma que casi la totalidad de las compras ha debido hacerse considerando los pagos al tipo de cambio del mercado libre, influye también considerablemente en el aumento de valor de las adquisiciones efectuadas.

El examen de los cuadros siguientes permitirá estudiar el movimiento del año 1933, comparado con el año 1932 en lo que se refiere a adquisiciones efectuadas, existencia en Almacenes, sueldos, gastos generales, etc.

ADQUISICIONES EFECTUADAS EN 1933

	ITEM 5 Materiales para la conservación	Diversos Items	Rieles y accesorios	Durmientes	Totales 1933	Totales 1932
Propuestas Públicas						
Con cargo a 1933	\$ 2 383 334,34	\$ 670 000,00	.....	.....	\$ 3 053 334,34	
Con cargo a 1934	.....	.....	.....	.....	.....
Total	\$ 2 383 334,34	\$ 670 000,00	.....	.....	\$ 3 053 334,34	\$ 3 687 555,16
Propuestas Privadas						
Con cargo a 1933	\$ 10 828 448,14	\$ 9 456 945,50	.....	\$ 2 079 528,83*	\$ 22 364 922,47	
Con cargo a 1934	556 113,18	638 815,00	.....	.....	1 194 928,18	
Total	\$ 11 384 561,32	\$ 10 095 760,50	.....	\$ 2 079 528,83	\$ 23 559 850,65	\$ 14 491 474,82
Compras en el Extranjero						
Con cargo a 1933	\$ 8 507 170,16	\$ 2 031 216,19	\$ 1 875 000,00	.....	\$ 12 413 386,35	
Con cargo a 1934	.....	.....	\$ 3 500 000,00	.....	3 500 000,00	
Total	\$ 8 507 170,16	\$ 2 031 216,19	\$ 5 375 000,00	.....	\$ 15 913 386,35	\$ 848 363,26
Resumen						
Con cargo a 1933	\$ 21 718 952,64	\$ 12 158 161,69	\$ 1 875 000,00	\$ 2 079 528,83	\$ 37 831 643,16	
Con cargo a 1934	556 113,18	638 815,00	3 500 000,00	.....	4 694 928,18	
	\$ 22 275 065,82	\$ 12 796 976,69	\$ 5 375 000,00	\$ 2 079 528,83	\$ 42 526 571,34	\$ 19 027 393,24
Derechos de Aduanas y gastos . . .	.....	.....	.....	.....	\$ 5 270 966,88	\$ 1 065 396,12
Total General . .					\$ 47 797 538,22	\$ 20 092 789,36

(*) Incluye la suma de \$ 171 991,60, valor del flete marítimo.

LABORATORIOS

En el curso del año 1933, el Laboratorio Químico efectuó los siguientes análisis de la Empresa y Particulares:

Muestras de Control	173
„ „ Propuestas	411
„ „ Carbón (acumulaciones)	89
„ „ Tracción y Maestranzas	58
„ „ Maestranza San Bernardo	63
„ „ otras Secciones	64
Total	<u>858</u>

Recibido en Tesorería de la Empresa por pagos de Análisis: \$ 630,00.

Durante el año, se terminó la prueba con el Desincrustante fabricado en la Empresa, usando las locomotoras números 719, 721 y 741 con un recorrido de 70 000, 81 000 y 50 000 Kilómetros respectivamente. Cada una se revisó a los 50 000 kilómetros, encontrándose en perfectas condiciones internas. Se observó que la acción del Desincrustante tipo Empresa, en cuanto a incrustaciones, es en toda forma similar a la del Desincrustante Brick, actualmente en uso general en la Empresa y cuyos resultados han sido los mejores entre los adquiridos.

Según informaciones del señor Inspector a cargo de la conservación de calderos, el Desincrustante tipo Empresa sustituye en forma completa al Brick.

En vista de los buenos resultados obtenidos y de que el costo de fabricación es la octava parte del importado, el Departamento de Tracción y Maestranzas ordenó la fabricación de 5 000 kilos más y además la adquisición de materia prima para fabricar próximamente 20 000 kilos.

El Laboratorio Físico inspeccionó y ensayó las piezas de acero fundido, pernos, remaches, tuercas y resortes entregados por diferentes fábricas. También ensayó muestras de cemento Melón y otros materiales.

VENTAS DE MATERIALES

CUADRO COMPARATIVO DE LAS VENTAS EN LOS AÑOS 1932 Y 1933

Materiales	AÑO 1933		Año 1932	Diferencia en 1933
	Cantidad y Unidad	Valor	Valor	
Escorias de carbón	3 879,53 Ton.	\$ 35 581,40	\$ 17 183,30	+\$ 18 398,10
Material de enrielladura	131 224,87 Kg.	55 953,66	85 785,80	— 29 832,14
Fierro viejo excluido	47 683,00 Kg.	24 680,50	108 957,34	— 84 276,84
Tubos acero excluidos	12 577,00 Kg.	10 642,40	26 010,80	— 15 368,40
Durmientes excluidos	79 981,00 N. ^o	114 633,30	119 334,04	— 4 700,74
Materiales varios . . . . .	.....	142 780,61	353 231,40	— 210 450,79
Remates . . . . .	.....	.....	10 992,98	— 10 992,98
Préstamos . . . . .	.....	14 500,00	.....	+ 14 500,00
Oxígeno	3 486 825 m. ³	12 333,63	.....	+ 12 333,63
Totales . . . . .	.....	\$ 411 105,50	\$ 721 495,66	—\$ 310 390,16

La menor entrada por el concepto de ventas se debe a las prohibiciones de enagenación de diversos materiales y a falta de existencia de otros de los vendidos en años anteriores.

VALOR DE LOS MATERIALES EXISTENTES EN 31 DE DICIEMBRE DE 1933

DETALLE	Existencia en 31 de Diciembre de 1933	Existencia en 31 de Diciembre de 1932
Rubro A.—Materiales varios nuevos	\$ 33 040 620,75	\$ 23 081 778,03
Rubro B.—Rieles y accesorios nuevos	9 765 892,45	5 686 530,86
Rubro C.—Rieles y accesorios de reemplazo	1 317 332,26	1 349 131,92
Rubro D.—Durmientes de madera nuevos	1 680 859,87	2 404 775,48
Rubro S|N—Durmientes de madera de reemplazo	1 392,90	5 766,60
Rubro S|N—Durmientes metálicos	19 476,67	19 402,84
Rubro I.—Rieles y accesorios excluidos	348 057,76	364 292,89
Rubro J.—Durmientes de madera excluidos	129 010,02	168 373,90
Rubro G.—Materiales varios excluidos	683 102,77	430 682,60
Rubro H.—Materiales varios de reemplazo	791 838,44	700 045,74
Totales generales	\$ 47 777 583,89	\$ 34 210 780,86

Resumen :

Valor de las existencias en 31 de Diciembre de 1933	\$ 47 777 583,89
Valor de las existencias en 31 de Diciembre de 1932	34 210 780,86
Aumento del Stock	\$ 13 566 802,03

CONSUMO DE LUBRICANTES, COMBUSTIBLES, CEMENTO, METALES
Y MATERIALES DE ALUMBRADO

M A T E R I A L E S	Unidad	1931	1932	1933
Aceite para ejes (coches y carros)	Kilo	169 410	175 748	225 893
Aceite para máquinas	"	187 753	153 847	180 141
Aceite para cilindros y válvulas.	"	70 225	57 985	68 307
Aceite sobre calentador	"	60 709	61 612	74 223
Aceite de alumbrado	"	43 585	41 829	42 352
Bencina para autos	Litro	685 408	447 440	250 874
Hilacha de algodón	Kilo	136 370	112 121	100 515
Hilacha de lana	"	30 595	41 393	54 092
Parafina	Litro	93 815	84 575	90 137
Antimonio en lingotes	Kilo	7 555	4 322	5 843
Coke para fraguas	"	2 006 528	1 622 962	1 837 378
Coke para fundición	"	467 516	431 466	661 341
Cobre en lingotes	"	70 463	23 898	116 916
Estaño en lingotes	"	19 946	14 656	26 700
Fierro en lingotes	"	503 979	255 170	489 316
Oxígeno	m. ³	46 930	31 241	36 010
Plomo en lingotes	Kilo	66 878	37 368	47 026
Plombagina o grafito	"	10 187	7 550	9 689
Zinc en lingotes	"	4 697	4 089	10 833
Cemento	Saco	47 946	31 308	69 382
Carburo de Calcio	Kilo	153 931	122 903	115 899
Desinercustante	"	89 564	47 137	30 743
Lamparillas eléctricas:				
de 24 volts por 12 buj.	N.º	22 190	14 756	14 592
" 32 " " 15 Watt	"	3 344	2 124	3 761
" 32 " " 250 "	"	972	747	1 319

MOVIMIENTO DE DURMIENTES EN 1931, 1932 Y 1933

Trocha	1931		1932		1933	
	Por recibir	Recibidos	Por recibir	Recibidos	Por recibir	Recibidos
1.68	625 000	579 327	605 434	526 562	193 541	480 233
1.00	340 677	318 570	231 770	225 175	412 481	140 737
0.60	33 128	33 128	25 000	23 390	. . . . .	13 883
Especiales	34 450	22 529	38 427	36 946	212	2 312
Totales.	1 033 255	953 554	900 631	812 073	606 234	637 165

CARBON Y LEÑA

Existencia.— En Carboneras de las Redes Sur y Norte había en 20 de Diciembre de 1933 una existencia de 34 988 toneladas de carbón con un valor total de \$ 2 288 117,45.

La distribución de esta existencia, era:

En Carboneras Red Sur	23 292	tons. con valor de	\$ 1 432 199,21
„ „ Red Norte	11 706	„ „ „ „	855 918,24
Total	<u>34 998</u>	tons. con valor de	<u>\$ 2 288 117,45</u>

Durante el año 1933, no hubo existencia de carbones livianos.

En el Ferrocarril de Aneud a Castro, en 20 de Diciembre de 1933, había una existencia de 972,5 metros cúbicos de leña de Luma y Tepú, valorizados en \$ 3 263,58.

Recepción.—La recepción de carbón en ambas Redes, fué la siguiente durante el año 1933:

Compañías	Puntos de entrega	Cantidades Recibidas Toneladas	Valores pagados
Cía. Carb. Lota . . .	Concepción	187 742	\$ 11 290 826,45
Cía. Carb. Lota . . .	Barón	3 413	229 976,79
Cía. Carb. Lota . . .	Red Norte	49 497	3 486 715,96
Cía. Schwager	Concepción	75 279	3 933 538,81
Cía. Schwager	Barón	14 047	960 791,34
Totales		329 978	\$ 19 901 849,35

(La recepción de leña de luma y tepú para el F. C. de Aneud a Castro, fué de 3 912 metros cúbicos, con un valor total de \$ 13 056,80.

Precios.— Los precios del carbón recibidos fueron los siguientes, por tonelada:

Cía. Carbonífera de Lota, en Concepción	\$ 60,14
Cía. Carbonífera Lota, en Barón	„ 67,39
Cía. Carbonífera Schwager, en Concepción	„ 51,90
Cía. Carbonífera Schwager, (contrato 25 000 toneladas al-za precio) en Concepción	„ 60,00
Cía. Carbonífera Schwager, en Barón	„ 68,40
Cía. Carbonífera Lota, en Caldera y Huasco	„ 71,79
Cía. Carbonífera Lota, en Coquimbo y Los Vilos	„ 69,76

Los precios de la leña recibida fueron, por metro cúbico:

Teodoro 2.º Kamann.—Leña F. C. Aneud	„ 3,40
Tulio Trujillo. — Leña F. C. Aneud	„ 3,40

Consumo.— El consumo de carbón fué el siguiente:

	Toneladas	Valor
Red Sur	278 398	\$ 16 352 186,68
Red Norte	61 698	4 371 051,25
Total	340 096	\$ 20 723 237,93

En el Ferrocarril de Aneud a Castro, se consumieron 4 070 metros cúbicos de leña de luma y tepú, con valor de \$ 13 507,68.

Ventas de carbón a particulares.— Se vendieron a particulares 1 616 toneladas de carbón con valor de \$ 155 644,20, percibiendo la Empresa por el capítulo de fletes, la suma de \$ 10 490,65.

Descuento por agua física. — Se descontó en facturas a las Compañías proveedoras de carbón la cantidad de 8 105 470 kilogramos de carbón con valor de \$ 483 511,01, sobre un total bruto recibido de 338 083 833 kilogramos.

Descuentos por calorías, ceniza y molido.— Se aplicaron multas por valor de \$ 198 540,67, sobre un total neto de 329 978 363 kilogramos de carbón recibido, distribuídas en siguiente forma:

C o m p a ñ í a s	Kilogramos netos recibidos	Valor multas aplicadas
Cía. Carbonífera de Lota	240 652 373	\$ 141 239,80
Cía. Carbonífera Schwager	89 325 990	57 300,87
Total	329 978 363	198 540,67

Descuentos por gastos de harneo.—Las multas por gastos de harneo, en conformidad al inciso N.º 30 de la Especificación N.º 1 para carbón fósil, se aplicaron en la siguiente forma:

Cía. Carbonífera de Lota	\$ 700,00
Cía. Carbonífera Schwager	„ 1 040,00
Total	\$ 1 740,00

Primas por mejor calidad de carbón entregado.— Se abonaron primas a las Compañías que se indican por el carbón entregado, por valor de \$ 45 001,25 sobre un peso neto recibido de 329 978 363 kilogramos en la siguiente forma:

C o m p a ñ í a s	Kilogramos netos recibidos	Valor de primas abonadas
Cía. Carbonífera de Lota	240 652 373	\$ 32 499,86
Cía. Carbonífera Schwager	89 325 990	12 501,39
Total	329 978 363	\$ 45 001,25

Resumen

Descuentos por agua física	\$ 483 511,01
„ „ calorías, ceniza y molido.	198 540,67
„ „ gastos de harneo	1 740,00
Fletes percibidos por las ventas de carbón	10 490,65
	\$ 694 282,33
Ménos primas abonadas	\$ 45 001,25
Saldo a favor de la Empresa	\$ 649 281,08

CONTRATOS

	SALDOS DE CONTRATOS EN 31 DE DICIEMBRE DE 1932		COMPROMISOS CONTRAIDOS EN 1933		MATERIALES RECIBIDOS DE CONTRATISTAS Y FACTURADOS EN 1933		SALDOS DE CONTRATOS EN 31 DE DICIEMBRE DE 1933	
	moneda extranjera	moneda nacional	moneda extranjera	moneda nacional	moneda extranjera	moneda nacional	moneda extranjera	moneda nacional
Materiales varios.	Doll. 10 094,41 £ 835-17-6 Fr. franc. 14 758,56 Fr. belga 3 290,00	\$ 234 612,37	Doll. 344 035,28 £ 24 746-5-5,87 Fr. franc. 1 362 298,96 Fr. belga 118 846,75 Marcos 40 837,99 Fl. holand. 202,00	\$ 15 563 637,35	Doll. 313 441,25 £ 19 046-15-7,37 Fr. franc. 1 016 886,01 Fr. belg. 59 130,00 Marcos 35 201,72	\$ 12 461 164,73	Doll. 40 688,44 £ 6 535-7-4,5 Fr. franc. 360 171,51 Fr. belg. 63 006,75 Marcos 5 636,27 Fl. holand. 202,00	\$ 2 576 249,61
		\$ 1 329 160,64		\$ 8 721 159,97		\$ 8 579 212,75		\$ 1 471 507,83
Total		\$ 1 563 773,01		\$ 24 284 797,32		\$ 21 040 377,46		\$ 4 047 757,49
Durmientes		\$ 346 963,97		\$ 2 475 220,31		\$ 1 318 843,68		\$ 1 503 340,60
Rieles y accesorios.		\$ 534 338,25	Doll. 234 911,74 Fr. franc. 60 000,00	\$ 4 274 968,57	Doll. 234 911,74 Fr. franc. 60 000,00	\$ 4 514 028,25		\$ 462 926,53
		\$ 534 338,25		\$ 879 601,42		\$ 951 013,14		\$ 462 926,53
Total		\$ 534 338,25		\$ 5 154 569,99		\$ 5 465 041,39		\$ 462 926,53
Otras Imputaciones	Doll. 1 990,24 Fr. franc. 358 958,60	\$ 266 261,56	Doll. 41 189,93 £ 1 100-15-3 Fr. franc. 156 915,96 Fr. belg. 19 540,00 Marcos 718,00	\$ 2 042 048,86	Doll. 35 063,67 £ 678-5-3 Fr. franc. 346 412,03	\$ 1 415 942,13	Doll. 8 116,50 £ 431-10-10 Fr. franc. 169 462,50 Fr. belg. 19 540,00 Marcos 718,00	\$ 806 642,61
		\$ 260 682,47		\$ 4 288 344,03		\$ 3 276 898,10		\$ 1 272 128,40
Total		\$ 526 944,03		\$ 6 330 392,89		\$ 4 692 840,28		\$ 2 078 771,01
Total general		\$ 2 972 019,26		\$ 38 244 980,51		\$ 32 517 102,81		\$ 8 092 795,63

DEPARTAMENTO DEL PERSONAL

PROMEDIO DEL PERSONAL EN SERVICIO DURANTE 1933

	A contrata	A jornal
Dirección General, Departamentos de Materiales, de Contabilidad y del Personal, Servicios Sanitario y Judicial	407	293
Departamento de Transporte y Señalización	1 475	3 371
" " Vía y Obras	170	5 070
" " Tracción y Maestranzas	274	5 188
Totales	2 326	13 922

Total general: 16 248 empleados

PERSONAL DEJADO CESANTE EN 1933

A Contrata:	20	empleados con sueldo anual de	\$ 148 200,00
A Jornal:	51	empleados con sueldo anual de	,, 198 242,00
Total:	71	empleados con	\$ 346 442,00

PERSONAL JUBILADO

Durante el año 1933, se dió curso a 210 decretos de nuevas jubilaciones, con un valor total anual de \$ 767 311,49.

Se tramitaron, además, 199 decretos de rejubilaciones.

Número total de jubilados en 31 de Diciembre de 1933: 4 794 con \$ 21 663 403,46.

Número total de pensiones en 31 de Diciembre de 1933: 628 con \$ 643 016,68.

Total general: 5 422 con \$ 22 306 420,14.

SERVICIO SANITARIO

El Servicio Sanitario de la Empresa ha continuado desempeñándose dentro de los medios que le trazara la Dirección General. En la actualidad, este servicio depende del Departamento del Personal y es atendido directamente, desde el 1.º de Septiembre de 1933, por un Médico Jefe. Para su mejor administración y atención, el servicio se divide en tres zonas: la Zona Norte, que comprende desde Chañaral a Las Chilcas y ramales; la Zona Central, desde Las Chilcas a Talca y ramales, y la Zona Sur, que comprende desde Talca a Puerto Montt y ramales.

En cada ciudad cabecera de zona existe un Médico Jefe Visitador, encargado de la atención inmediata de los Servicios Seccionales, responsable directo ante el Médico Jefe, de la marcha de su servicio.

Ha correspondido al Servicio Sanitario, la hospitalización del Personal; la certificación de licencias; emisión de informes de carácter técnico; de jubila-

ciones, los exámenes de admisión del personal y todas las obligaciones inherentes de este Servicio.

Esta labor puede apreciarse por los datos estadísticos anotados en el cuadro que a continuación se acompaña.

Presupuesto. — Los gastos del Servicio Sanitario, desde el año 1927, se hacen directamente y en su totalidad por la Empresa. Antes de esa fecha, el personal contribuía con una parte de su sueldo a esos gastos.

El presupuesto de gastos para el año 1933, fué fijado en la suma de \$ 1 137 046,00, correspondiendo a sueldos, jornales y trienales \$ 667 396,00, y el resto de \$ 469 650,00, a gastos generales, en los que están incluidos medicamentos y elementos de sanidad, hospitalización del personal, gastos menores, lavado de ropas, impuesto a la renta, movilización, conservación de pabellones, instrumentos quirúrgicos, muebles sanitarios, pago de viáticos, reemplazos, adquisiciones de ropa blanca, subvenciones para arriendo de casas, etc.

Este presupuesto, fué necesario suplementarlo en la casi totalidad de las partidas. Como puede notarse en el cuadro adjunto, los gastos han sido muy superiores a los de los años anteriores, y ello se debe principalmente a la enorme alza de precios esperimentada por los medicamentos, a causa, entre otras, de la desvalorización de la moneda y las dificultades para importarlos.

Estas mismas razones y el encarecimiento general, han obligado a los hospitales a subir los precios por la hospitalización del personal.

PRESUPUESTO DEL AÑO 1933, CON LAS PARTIDAS QUE FUERON
SUPLEMENTADAS

M A T E R I A	Presupuesto	Gasto	Mayor Gasto
Sueldos	\$ 545 496,00	\$ 631 362,20	\$ 85 866,20
Trienales	26 460,00	24 819,27	.....
Jornales	95 440,00	128 608,19	33 168,19
Gastos menores	12 000,00	12 913,15	913,15
Lavado de ropas	15 000,00	14 814,55	.....
Impuesto a la Renta	4 200,00	5 609,01	1 409,01
Movilización Médicos a domicilio	15 000,00	24 417,25	9 417,25
Subvención arriendo de casas	2 450,00	2 506,24	56,24
Medicamentos y elementos de Sanidad	210 000,00	465 210,33	255 210,33
Atención profesionales	5 000,00	8 649,00	3 649,00
Hospitalización	135 000,00	182 048,74	47 048,74
Exámenes médicos especiales	19 000,00	26 902,00	7 902,00
Conservación y reposición instrumen- tos cirugía	12 000,00	3 767,40	.....
Adquisición ropa blanca	10 000,00	3 276,20	.....
Reemplazos del servicio	15 000,00	21 339,86	6 339,86
Viáticos	15 000,00	15 988,62	988,62

Servicios de primeros auxilios, botiquines y camillas. — Estos servicios se prestan en los consultorios regionales establecidos en las principales estaciones, donde se mantienen turnos permanentes durante las horas del tráfico más intenso de pasajeros.

Para el caso de necesidad de transporte de heridos, se dispone de camillas, distribuídas casi en la totalidad de las estaciones de la Red.

En los casos de accidentes o traslado de enfermos o heridos de un punto a otro, ya sean empleados, obreros o pasajeros, la Empresa dispone de wago-nes sanitarios especiales, con capacidad para trasportar mas de doce heridos y provistos de todos los elementos sanitarios necesarios para estos casos. Estos wago-nes se encuentran uno en Alameda y otro en Concepción.

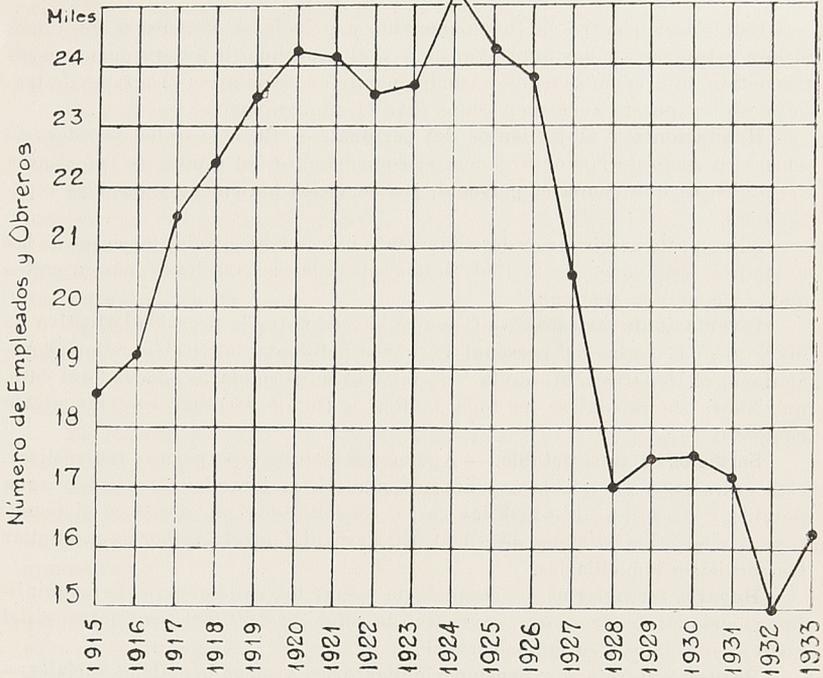
Cuenta, además, con dos autocarriles para atenciones urgentes en la vía en casos de accidentes y para el servicio del público.

En las localidades donde no existen médicos de la Empresa, en casos de urgencia, el Jefe de Estación esta autorizado para solicitar los servicios de médicos residentes y farmacias particulares.

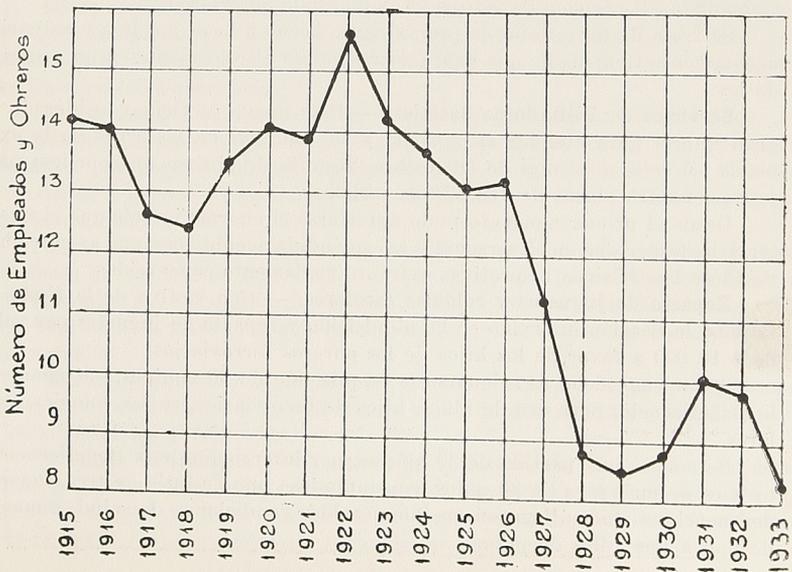
RESUMEN ESTADÍSTICO DE ENFERMOS DEL AÑO 1933

	Zona Norte		Zona Central		Zona Sur		TOTALES	
	1932	1933	1932	1933	1932	1933	1932	1933
Individuos nuevos atendidos	2 305	3 490	6 026	5 623	5 187	6 179	13 518	15 292
Atendidos de medicina	7 831	10 320	3 954	12 672	9 112	11 492	20 897	34 484
Atendidos de cirugía	1 750	2 446	1 483	2 551	2 994	3 663	6 227	8 660
Atendidos de especialidad	634	864	2 119	5 199	1 325	1 401	4 078	7 464
Consultas generales	16 538	20 370	21 514	33 810	17 562	24 149	55 614	78 329
Recetas despachadas por farmacias autorizadas	9 535	11 049	3 813	6 417	11 876	17 751	25 224	35 217
Recetas despachadas en farmacias de la Em- presa	4 955	7 022	14 998	22 744	2 768	2 456	22 721	32 222
Curaciones generales	34 774	46 623	36 243	42 521	36 517	47 288	107 534	136 432
Inyecciones	11 283	13 696	19 454	24 504	12 727	14 909	43 464	53 109
Días de licencia concedidos a enfermos	11 115	20 363	25 826	46 613	12 861	26 508	49 802	93 484
Días de licencia concedidos a heridos	9 663	11 891	17 008	26 013	16 290	26 473	42 961	64 377
Total de días de licencia	20 778	32 254	42 834	72 626	29 151	52 981	92 763	157 861
Número de enfermos con licencia	2 048	3 268	2 052	5 980	1 701	3 582	5 801	12 830
Número de heridos con licencia	1 020	1 315	805	1 859	1 260	2 210	3 085	5 384
Número total de enfermos y heridos con li- cencia	3 068	4 584	2 857	7 839	2 961	5 792	8 886	18 214
Promedio de días de licencia por enfermo	5.4	6.2	12.6	7.8	7.6	7.5	8.6	7.3
Promedio de días de licencia por herido	9.5	9.0	21.1	14.0	12.9	12.0	13.9	12.0
Promedio general de días de licencia	6.8	7.0	15.0	9.3	9.8	9.1	10.4	8.7
Atenciones a domicilio	1 152	1 641	1 824	3 334	908	1 353	3 884	6 328
Enfermos hospitalizados	415	628	174	247	139	328	728	1 203
Número de heridos hospitalizados	377	447	173	331	211	289	761	1 067
Total de hospitalizados	792	1 075	347	578	350	617	1 489	2 270
Días de hospitalización	8 675	11 649	6 212	8 053	3 800	6 327	18 687	26 029
Promedio de días de hospitalización	10.9	10.8	17.9	13.9	10.9	10.3	12.5	11.5
Operaciones	167	177	185	135	174	177	526	489
Exámenes especiales, Rayos, etc.	581	637	3 260	3 657	441	831	4 282	5 125
Pasajeros atendidos	150	200	431	380	274	331	855	911
Atenciones dentales	7 012	9 143	2 459	2 703	1 690	2 020	11 161	13 866

Personal en Servicio



Personal por millón de unidades de tráfico



SECCION BIENESTAR

Esta Sección entró en funcionamiento a principios de Septiembre. Como el año estuviera ya bastante avanzado y el presupuesto prácticamente comprometido, la Sección se ocupó principalmente en estudiar su programa de trabajo y presupuesto correspondiente para el año próximo.

Habitaciones y alojamientos del personal. — En este orden de ideas se consideró como de mayor urgencia el conocimiento del estado de las casas y alojamientos que ocupa el personal, sus servicios higiénicos y posibles reparaciones.

Al respecto se visitaron detenidamente una por una, todas las casas de las numerosas estaciones de la Red, detallándose las reparaciones más urgentes que era menester efectuar.

Inventario de las casas. — Como se hiciera notar la necesidad efectiva de inventariar las casas del personal, en forma detallada, la Sección, en colaboración con el Departamento de la Vía, redactó un formulario adecuado al caso, que habrá de repartirse en toda la Red a fin de efectuar este inventario completo.

Servicios de agua potable. — Aparte del plan de reparaciones por realizar, esta visita puso en claro la urgente necesidad de mejorar los servicios de agua potable y desagües, de todas las casas, consultándose al efecto en el presupuesto respectivo la suma de \$ 600 000 para higienizar las norias y ampliar los servicios domiciliarios.

Hogares ferroviarios. — Después de visitar los alojamientos de maquinistas y personal de Transporte, se destinó la suma de \$ 50 000 para dotarlos del menaje adecuado a su mejor servicio.

Proyecto de rentas y pensiones obligatorias y otros beneficios sociales. — La Sección abordó el estudio de un proyecto de rentas y pensiones obligatorias para el personal ferroviario, vulgarmente llamado montepío, que viniera a completar el régimen de retiros ya implantado anteriormente.

Se trata de un estudio de gran aliento, hecho a base jurídica y actuarial, debidamente financiado, que habrá de resumirse ulteriormente en un proyecto de ley.

Servicios de Visitadoras Sociales. — Este nuevo servicio, considerado de gran interés para atender al personal y sus familias en las crisis de la existencia, se creó en el mes de Diciembre, después de abrirse un concurso para proveer cuatro plazas de visitadoras sociales.

Desde el primer momento pudo apreciarse el enorme interés que el nuevo servicio despertaba en el personal y la espléndida acogida con que se le recibió, viéndose las Oficinas respectivas extraordinariamente concurridas.

Reparto de juguetes y colonias escolares. — Con motivo de la fiesta de Pascua, la Sección intervino en la adquisición y reparto de juguetes por valor de \$ 10 000 a favor de los hijos de los obreros ferroviarios.

Así mismo, debe mencionarse la adquisición de 30 equipos, entregados a la Beneficencia, para uso de niños, hijos de ferroviarios, en las colonias escolares.

Se mandó una partida de 30 niñas, por intermedio de la Beneficencia y un mes después otra de 30 niños, constatándose que después de tres semanas de vacaciones todos llegaron en inmejorables condiciones de salud, ganando de uno a tres kilos de peso.

Prevención de accidentes del trabajo. — En esta materia se estudió una serie de medidas destinadas a proteger la maquinaria de los talleres en que aún no se hubiera hecho este trabajo, a fin de evitar accidentes.

Se tomó nota así mismo de los elementos destinados a proteger al obrero contra accidentes, tales como anteojos, delantales de cuero, polainas, guantes, manillas, etc.

Se redactó un manual con indicaciones relativas a los accidentes del trabajo, la forma en que se producen y los medios de evitarlos, manual que se dará a la Imprenta debidamente ilustrado.

Esparcimientos y deportes. — Se redactó un reglamento destinado a fijar normas para los coches de excursión, que constantemente solicita el personal.

Otro tanto se hizo respecto de los deportes, organizando racionalmente un calendario oficial de partidas y reglamentando los pases y permisos destinados a los deportistas.

Se planificó un estadio para la Maestranza Central de San Bernardo que habrá de construirse a la brevedad, destinándose al efecto \$ 75 000.

Se hicieron diversas mejoras en las canchas de San Eugenio, San Rosendo y Concepción.

Se estudió un plan de subvenciones a diversas instituciones artísticas, culturales y deportivas del personal.

Escuela de Aprendices. — A fin de formar operarios competentes y de elevada conciencia profesional en el ramo de maestranzas, la Sección estudió un proyecto de escuela taller anexa a la Maestranza Central para formar aprendices.

Al respecto, se destinó la suma de \$ 150 000 a fin de adquirir las máquinas-herramientas necesarias y se destinó uno de los talleres de la Sección coches y wagones de la Maestranza para ubicar la nueva escuela. Los aprendices, que por ahora no pasarán de 30, serán elegidos entre los hijos de ferroviarios, a fin de ir formando la tradición profesional, que tan favorables resultados ha producido en otros pueblos.

Otros cursos de enseñanza. — Se reglamentó la enseñanza de las escuelas de tracción, incluso las de frenos de aire, y se crearon dos nuevos cursos primarios para la Maestranza de San Bernardo y uno de Estudios Sociales para la Universidad Ferroviaria.

Enseñanza por correspondencia. — En atención al enorme interés que en ocasiones anteriores había demostrado el personal ferroviario por los cursos técnicos por correspondencia, la Sección obtuvo la devolución del 50% en vez del 25% del valor pagado por los estudiantes, una vez rendidas las pruebas reglamentarias.

Otras obras de bienestar. — La Sección se preocupó de mejorar las condiciones de ventilación de las salas en que funcionan las secciones de Control de Entradas del Departamento de Contabilidad, logrando instalar un servicio de ventiladores modernos que ha mejorado grandemente las condiciones de su aeración.

Así mismo, obtuvo la adquisición de 50 estufas a leña para el personal nocturno de estaciones y de 100 ollas a vapor de doble fondo, enlozadas, para los maquinistas y fogoneros.

Premios de estímulo. — En atención al interés de promover el estímulo por una mayor eficiencia en el servicio, la Sección elaboró un proyecto del cual se aprobó la parte pertinente al ornato de estaciones, estableciéndose desde luego algunos premios a favor de las estaciones mejor tenidas.

Servicio Jurídico. — Aparte del estudio de las rentas y pensiones (montepío) a que nos referimos anteriormente, esta repartición de la Sección ha tenido una copiosa labor relacionada con jubilaciones y re jubilaciones, tramitaciones por muertes en accidentes del servicio y alimentos para familias de ferroviarios, informes administrativos y judiciales, solicitudes para el personal, nombramientos de curador, rectificaciones de partidas de nacimiento, pensiones de subsidios en la Caja de Retiros, préstamos, devolución de fondos de retiro ante la misma Caja, etc., etc.

Affiche de propaganda. — Para dar a conocer estos nuevos servicios de interés para el personal, la Sección elaboró un affiche en colores que se repartió profusamente en todas las estaciones, casas de máquinas, talleres, etc. en que se detallaba cada actividad, indicándose la forma práctica de utilizarlos.

SERVICIO JUDICIAL

Juicios pendientes.— El 31 de Diciembre de 1933, existían pendientes 210 juicios en 1.^a y 2.^a instancia contra la Empresa, por un valor aproximado de \$ 14 050 752,74 moneda corriente, £ 12 923 y \$ 31 393,31 oro de 18 d.

Además, existen pendientes 52 juicios civiles iniciados por la Empresa con un valor en cobro aproximado de 1 537 859,73 y \$ 1 197 oro.

Demandas notificadas.— Se iniciaron en toda la Red, 23 nuevas demandas en contra de la Empresa, cuyo monto alcanza a la suma de \$ 1 317 953,53.

La Empresa, por su parte, inició 5 demandas civiles por un valor de \$ 19 506,96.

Juicios fallados.— Durante el año 1933, se fallaron en definitiva 4 juicios seguidos en contra de la Empresa. Por ellos se le cobraba la suma de \$ 254 797,49 y una pensión vitalicia de \$ 5 400,00 anuales, resultando la Empresa condenada sólo al pago de la cantidad de \$ 53 136,80 y a una pensión vitalicia de \$ 2 400,00 anuales.

La Empresa obtuvo fallo a su favor en los juicios seguidos con don Alcero Magna y con el Banco Alemán Transatlántico, Oficina de Valparaíso, y en virtud de los fallos correspondientes ingresaron a Caja de la Empresa las sumas de \$ 691,90 y \$ 5 826,00, respectivamente.

Se transigieron, además, 3 juicios y 2 solicitudes administrativas, acordándose una indemnización total de \$ 25 718,00, en vez de la cantidad de \$ 244 606,60 que se cobraba.

Abandonos de instancia.— Se obtuvo el abandono de la instancia en 6 juicios contra la Empresa, el monto de cuyas demandas ascendía a \$ 60 502,60.

Procesos criminales.— Durante el año se tramitaron 24 procesos criminales por varios delitos que han dañado los intereses de la Empresa.

En el proceso seguido contra Germán Rivera y otros, por malversación de fondos en la Caja de la 3.^a Zona, la Excmo. Corte Suprema desechó los recursos de casación de fondo deducidos por los reos y por la Empresa, quedando a firme, en consecuencia, la sentencia de segunda instancia que condenó a los reos a diversas penas.

El proceso por malversación de fondos en la Sección Transporte de la 4.^a Zona, contra Arturo Escudero y otros, se encuentra aún en apelación de la sentencia de primera instancia.

Juicios pendientes contra la Empresa el 31 de Diciembre de 1933.

	N.º de juicios	moneda corriente	Libras Esterlinas	oro de 18 d.
Coquimbo	3	\$ 52 752,00		
Valparaíso	17	2 024 947,78	£ 333	
Santiago	162	9 530 584,60	12 590	\$ 31 363,31
Concepción	15	1 846 502,23		
Valdivia	13	595 966,13		
	210	\$ 14 050 752,74	£ 12 923	\$ 31 363,31

Juicios iniciados por la Empresa pendientes el 31 de Diciembre de 1933.

Coquimbo	4	\$ 6 473,00		
Valparaíso	3	9 947,00		
Santiago	15	1 460 498,83		
Concepción	3	31 108,00		
Valdivia	27	29 832,90		\$ 1 197,00
	52	\$ 1 537 859,73		\$ 1 197,00

Demandas notificadas en 1933.

Valparaíso	4	\$ 117 551,80	
Santiago	14	1 247 301,73	
Concepción	3	3 100,00	
Valdivia	2	50 000,00	
	23	\$ 1 317 953,53	

JUICIOS FALLADOS EN 1933
a) Juicios contra la Empresa

Juzgados	Demandantes	Materia del Juicio	Cuantía	Condena	
Santiago	Jofré Jorge	Muerte transeunte	\$ 100 000,00	\$ 20 000,00	
Santiago	Viña Lontué y otra	Pérdida de vino en trasporte	4 797,49	3 136,80	
Coquimbo	Bahamondes Rosa	Muerte empleado	150 000,00	30 000,00	
Santiago	González O. Lorenzo	Accidente del trabajo (pens. vit.)	5 400,00	2 400,00	(pensión vit.)
		y pensión vitalicia	\$ 254 797,49	\$ 53 136,80	
			5 400,00	2 400,00	(pensión vit.)

b) Juicios iniciados por la Empresa

Juzgados	Demandados	Materia del Juicio	Cuantía	Condena	
San Felipe	Magna, Alciro	Cobro fianza	\$ 691,90	\$ 691,90	
Valparaíso	Banco Alemán	Cobro boleta garantía	4 000,00	5 826,00	
			\$ 4 691,90	\$ 6 517,90	

TRANSACCIONES ADMINISTRATIVAS

Juzgados	Solicitantes	Materia del Juicio	Cuantía	Indemnización acordada	
Santiago	Jiménez V. Luis	Muerte transeunte	\$ 150 000,00	\$ 8 000,00	
Santiago	Aguilera Juan	Muerte animales en trasporte	6 605,60	768,00	
Santiago	Lazzerini Ada y otros	Muerte transeunte	40 000,00	8 500,00	
Santiago	Pérez de C. Sara	Muerte transeunte	46 000,00	8 000,00	
Santiago	Droguett Abel	Lesiones	2 000,00	450,00	
			\$ 244 605,60	\$ 25 718,00	

BIBLIOTECA NACIONAL
SECCION CONTROL



