

Informe sobre rebajas de tarifas aplicadas en los Ferrocarriles Salitreros.

Santiago, Noviembre 30 de 1928. Capítulo IV.—Conclusiones

SEÑOR DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO
DE FERROCARRILES

Pte.

Señor Director:

EN conformidad a su orden verbal, tengo el agrado de adjuntar a la presente el informe sobre las tarifas vigentes en los ferrocarriles salitreros, concenientes al salitre, petróleo y carbón desde el 1.º de Julio de 1927 y de la situación económica de las Compañías de Ferrocarriles, derivada de ellas.

El informe se clasifica como sigue:

Capítulo I.—La industria salitrera.

Capítulo II. Los transportes ferroviarios.

1.º Antecedentes;

2.º Situación económica y financiera de las Compañías de Ferrocarriles Salitreros. Resultados de la explotación.

Capítulo III.—El Régimen legal

Acompaño también una serie de cuadros auxiliares en que se detallan los datos necesarios para este estudio.

Los cuadros son los siguientes:

Cuadro N.º 1-2. Movilización de carga.

Cuadro N.º 3. Fletes de salitre, carbón y petróleo.

Cuadro N.º 4. Modificación de tarifas.

Cuadro N.º 5. Fletes comparados de salitre, carbón y petróleo.

Cuadro N.º 6-7. Gastos de la explotación.

Cuadro N.º 8. Entradas y Gastos de la explotación.

Cuadro N.º 9. Entradas totales.

Cuadro N.º 10. Capital, Reservas y Utilidades.

Cuadro N.º 11-14. Reservas y amortizaciones y cuotas de renovación.

Cuadro N.º 15. Movilización total.

Cuadro N.º 16. Rendimiento del capital inmovilizado.

Cuadro N.º 17-20. División de los Gastos de Explotación.

Cuadro N.º 21. Clasificación del capital inmovilizado señalado por las Compañías y que es el adoptado provisionalmente.

El hecho de que algunas Compañías engloben en sus Balances las cuentas

de operaciones de la industria salitrera que explotan y de los ferrocarriles, como también la falta de un sistema uniforme de cuentas, dificultan e imposibilitan el análisis de ellas en un plazo corto. Desde este punto de vista es sensible que la necesidad de finalizar este estudio en una época oportuna no haya permitido disponer del tiempo necesario para analizar detalladamente las cuentas en un largo lapso. Además no se ha podido disponer de todas las informaciones necesarias (1), que solicitadas a las Compañías no se han alcanzado a recibir o en un caso han llegado con posterioridad al tiraje del informe, lo que no ha permitido reemplazar los datos calculados por los definitivos.

Se han considerado como capital inmovilizado el señalado por las Compañías para el servicio de transporte ferroviario y separadamente el de algunos servicios anexos como muelles y malecones eliminándose el negocio de agua y sus resultados económicos, que hacen algunas compañías.

Las utilidades de la explotación se han calculado considerando como gastos todos los necesarios para producir ordinarios transporte y las cuotas de renovación. A estas utilidades de la explotación se les ha agregado el producido líquido anual de los bienes y las entradas financieras, formándose así las *entradas netas*.

La amortización se ha incluido, en general, entre las utilidades, ya que no existe disposición que autorice determinada amortización, salvo tal vez para Caleta Buena, entre los gastos ordinarios para cada ferrocarril y ya que no se ha dispuesto de datos suficientes para el análisis de los balances durante toda concesión del ferrocarril. Por lo demás,

este procedimiento fué el seguido en el informe anterior y es el único lógico para seguir en un estudio referido a la situación actual y en que se propone una solución provisoria.

El estudio está basado en las mismas Estadísticas anuales de las Compañías y en sus balances y en los datos acumulados o calculados en el Departamento. A este respecto, y en la preparación y cálculo de los datos necesarios, han prestado una colaboración activa y eficiente los señores Ingeniero don Leopoldo Guillén y el Contador don Tomás Goyoaga, de que me es grato dejar constancia.

Saluda atte. al señor Director

ALFONSO LÓPEZ R.-G.

CAPITULO I

LA INDUSTRIA SALITRERA

I.—REGIMEN DE LA PRODUCCIÓN Y VENTAS DE SALITRE.

La Oficina Salitrera (el establecimiento de elaboración) tiene por objetivo la producción del salitre seco en cancha, en la cual se procede a la ensacadura.

El salitre con ley de 95% se llama ordinario y el de 96% refinado, siempre que el cloruro de sodio no pase de 1%.

Los gastos desde la cancha hasta el costado de la nave varían de 91 a 98,79 d. por quintal métrico. El detalle de estos gastos (1) para cada puerto salitrero es el siguiente:

(1) El F.C. de Tocopilla por ej. no remite balances desde 1924.

(1) Datos proporcionados por la Superintendencia de Salitre y Minas.

		<i>Iquique</i>	3.244	gasto embarque.
			0.035	ensaye.
Oficina	Oficina		3.50	cuota Asociación.
X	XX	Detalle:	60.681	derecho.
			0.022	estampillas impuesto.
11.50 d.	11.77 d.	sacos ensacadura y carguío.	91.305 d.	por quintal
12.73	12.68	flete ferrocarril.		<i>Puerto de Mejillones</i>
6.49	6.49	gastos de embarque.		Desde cancha a costado nave.
61.58	61.37	derecho de exportación.		
2.—	1.96	comisión.	1.10 d.	ensacadura y carguío.
1.—	1.—	varios, (seguros. ensayes, etc.).	0.40	hilo.
			9.50	saco.
3.50	3.50	cuota asociación.	0.60	ramaleje.
			13.20	flete ferrocarril.
98.79 d.	98.77 d.	total por quintal.	0.25	seguro.
			0.65	bodegaje.
		<i>Puerto de Junín</i>	61.50	derecho.
			5.84	administración.
11.02 d.		sacos, ensacadura y carguío.	0.27	ensayes.
11.60		flete de ferrocarril.	0.35	gastos generales puerto.
5.26		gastos embarque.	3.00	cuota Asociación.
61.44		derecho exportación.	0.03	Administración Antofagasta.
1.96		comisión.		
1.—		varios.	96.69 d.	por quintal.
3.50		cuota Asociación.		<i>Puerto de Antofagasta</i>
95.78 d.		por quintal.		Detalle costo embarque de carro ferrocarril a costado nave:
		<i>Puerto Caleta Buena</i>		
\$ 2.12		sacos, ensacadura y carguío	\$ 0.047	descarga.
1.80		flete.	0.454	arrumaje
0.548		embarque.	0.812	carguío.
0.355		lanchaje.	0.40	buzón.
			0.937	lanchaje
			0.60	remolque.
\$ 4.823		por quintal.	0.495	movilización.
			1.39	uso de carro
		<i>Puerto de Tocopilla</i>		
10.335 d.		saco y costura.	\$ 5.225	por quintal.
1.492		ensacadura y carguío.		
11.841		flete ferrocarril.		La venta del salitre se hace C. I. F. en
0.155		comisión.		la mayor parte de los mercados (Euro-

pa especialmente). Para otros países, la venta especialmente Estados Unidos y Japón se hacen F. A. S. puertos chilenos.

II.—PRODUCCIÓN, EXPORTACIÓN, PRECIOS

La producción y exportación de salitre en los últimos 15 años ha sido la siguiente (1).

Años	Producción de salitre en toneladas	Exportación de salitre en toneladas
1913	2 772 254	2 738 339
1914	2 463 356	1 846 339
1915	1 755 291	2 023 294
1916	2 912 893	2 980 277
1917	3 001 032	2 776 289
1918	2 859 303	2 919 177
1919	1 703 240	803 961
1920	2 523 458	2 746 118
1921	1 309 685	1 193 062
1922	1 071 903	1 312 565
1923	1 905 702	2 266 242
1924	2 406 041	2 363 124
1925	2 520 013	2 514 422
1926	2 016 548	1 658 326
1927	1 614 851	2 375 441
Totales	32 835 570	32 516 976
Promedio anual	2 189 038	2 167 789

La producción y la exportación en el conjunto resultan con una diferencia inferior a 279 000 tons. sobre 32 000 000 o sea menos de 0,9%. La diferencia de los promedios es de 0,1%, sin embargo en un año cualquiera de crisis o de resurgimiento la diferencia entre la exportación y la producción llega a 30% y 50%. Durante cada mes de los años 1927 y 1928, la producción y la exportación han sido:

(1) Memoria de Hacienda de 1927.

MES	Año 1927		Año 1928	
	Producción toneladas	Exportación tonelada	Producción toneladas	Exportación toneladas
Enero.....	79 551	128 323	242 867	304 196
Febrero.....	73 575	171 766	236 552	287 855
Marzo.....	90 469	231 469	253 804	269 720
Abril.....	100 200	125 454	225 080	224 936
Mayo.....	107 078	43 898	262 422	146 928
Junio.....	118 461	151 990	252 289	115 132
Julio.....	127 016	235 561	264 325	192 725
Agosto.....	142 829	244 153	275 003	176 352
Septiembre.....	143 799	204 989	204 077	171 780
Octubre.....	189 233	261 239	282 270	283 815
Noviembre.....	209 052	274 582	.....	.....
Diciembre.....	223 588	302 017	.....	.....
	1 614 851	2 375 441		

La producción y la exportación en 1928 pueden avaluarse en 3 000 000 toneladas y 2 800 000 toneladas aproximadamente.

La previsión hecha por la Superintendencia de Salitre y Minas para el año 1929 es de 3 200 000 para la producción y para la exportación.

La producción mundial de nitrógeno en equivalente del salitre de Chile desde 1910 hasta ahora es la siguiente:

Años	Producción de salitre de Chile.		Sub-producto equivalente en salitre de Chile		Sintético equivalente en salitre de Chile.	
	Miles de toneladas	%	Miles de toneladas	%	Miles de toneladas.	%
1910.....	2 465	64.3	1 316	34.3	52	1.4
1911.....	2 525	62.2	1 419	35.0	110	2.7
1912.....	2 586	59.3	1 580	36.3	193	4.4
1913.....	2 772	57.6	1 697	35.2	348	7.2
1914.....	2 463	55.0	1 568	34.9	452	10.1
1915.....	1 756	36.0	1 793	36.0	1 322	27.2
1916.....	2 912	44.1	2 000	30.3	1 690	25.6
1917.....	3 001	41.0	2 135	29.1	2 187	29.9
1918.....	2 859	37.2	2 142	29.9	2 683	34.9
1919.....	1 703	33.0	1 806	35.0	1 650	32.0
1920.....	2 523	33.6	2 271	30.2	2 716	36.2
1921.....	1 310	31.2	1 968	46.9	916	21.9
1922.....	1 072	23.3	1 509	32.8	2 013	43.8
1923.....	1 906	31.1	1 006	16.5	3 199	52.4
1924.....	2 406	35.0	1 838	26.9	2 606	38.1
1925.....	2 520	32.8	1 903	24.8	3 252	42.4
1926.....	2 016	25.7	1 573	20.0	4 261	54.3

Los precios medios de algunos competidores del salitre los últimos años han sido los siguientes por tonelada de abono.

Precio fijado por el Sindicato Alemán de Nitrógeno

	Años 1924|1925	Años 1925|1926	Años 1926|1927	Años 1927|1928
Sulfato de amonio ..	10£-15 sh.	10£-5 sh.	9£-10 sh.	9£
Cianamida de calcio.	8£-11 sh.	8£-2 sh.5	7£-12-9½	7-5-9
Nitrato de soda sintético	10£-10 sh-9d	10£-2 sh-11	9£-15-1½	9-12

SULFATO DE AMONIO

Toneladas de 1.016 Kg.

(Precios fijados por la Federación Británica de Sulfato de Amonio para el consumo en el Reino Unido).

1918|1919	1924|1925	1925|1926	1926|1927	1927|1928
16£-3sh-4d	14£-4sh-1d	12£-14sh-8d	11£-19sh-8d	10£-5sh

El precio del salitre f. a. s. por 100 kgs. ha sido el siguiente:

<i>Años calendarios</i>	<i>s.</i>	<i>d.</i>
1910	14	11
1911	15	11
1912	17	4
1913	17	—
1914	15	2
1915	15	—
1916	16	8
1917	24	3
1918	26	4
<i>Años salitreros</i>		
19|20	22	6
20|21	35	7
21|22	23	6
22|23	19	11
23|24	20	3
24|25	20	2
25|26	19	6
26|27	19	2

El precio del quintal métrico de salitre f. a. s. en puerto salitrero ha sido los últimos meses del siguiente:

	1 9 2 6	1 9 2 7	1 9 2 8
Enero.....	20sh 9d	19sh 9d	El precio medio del año se estima en 16s.
Febrero.....	20 9	19 9	
Marzo.....	20 9	19 9	
Abril.....	20 9	19 9	
Mayo.....	20 9	19 9	De 15-8 a 18-2 con un término medio de 16-8
Junio.....	18 3	De 15-8 a 18-2	
Julio.....	18 4		
Agosto.....	18 6	con un término	
Septiembre.....	18 10		medio de 16-8
Octubre.....	19 2	medio de 16-8	
Noviembre.....	19 5¼		
Diciembre.....	19 7½		
Promedio 1920/1927.....			22s. 2d.

El stock de salitre existente en la costa chilena alcanza aproximadamente a las siguientes cifras en toneladas:

	Año 1927	Año 1928
Enero.....	1 229 580	469 139
Febrero.....	1 131 515	406 653
Marzo.....	989 846	391 082
Abril.....	963 696	419 950
Mayo.....	1 026 922	534 323
Junio.....	1 005 221	671 502
Julio.....	896 091	752 200
Agosto.....	694 053	850 040
Septiembre.....	732 094	934 800
Octubre.....	659 141	
Noviembre.....	593 611	
Diciembre.....	525 182	

El stock mundial alcanzaba a 1 533 564 tons. en Enero de 1928 y a 1 643 744 tons. en Octubre de 1928.

El promedio del stock en la costa y del stock mundial aparece en el anexo.

La cantidad de salitre producido por obrero ocupado ha sido:

1914.....	50,77	1917.....	54,64
1915.....	40,16	1918.....	50,44
1916.....	65,47	1919.....	33,04

1920	61,47
1921	37,60
1922.....	36,13
1923.....	57,24
1924.....	47,77
1925.....	41,86
1926.....	48,23
1927.....	41,92
Octubre 1928.....	54,63

dro de la movilización el primer semestre de 1927.

El análisis de esta situación indujo al Ministerio de Hacienda a estudiar su solución y consiguientemente a tomar rápidas medidas, tal como la situación lo requería. Se envió al Congreso un mensaje del que proviene la ley 4144 de 25 de Julio de 1927 de Fomento Salitrero.

III.—FOMENTO DE LA INDUSTRIA SALITRERA

En el mes de Enero de 1927 la situación económica de la industria se puede apreciar por las siguientes relaciones:

1). *Exportación*.—Había caído a 128.323 toneladas en Enero y a 171.766 en Febrero, lo que podía hacer prever una exportación anual inferior a 1.700.000 toneladas.

2). *Producción*.—En Enero 79.551 toneladas. En Febrero 73.575 toneladas o sea el 3,65% de la producción del año 1926 y el 3,37% del promedio de los últimos quince años.

3). *Stock en la costa*.—1.220.580 toneladas en Enero y 1.131.515 toneladas en Febrero o sea el 56% de la producción del año anterior, y el 51,7% del promedio de la producción en los últimos quince años.

4). *Oficinas en movimiento y obreros ocupados*.—En Enero de 1927, 25 oficinas con 22.847 obreros, con un promedio en los últimos quince años de 99 oficinas (1) y de 45.971 obreros ocupados.

5). *Precio del salitre*.—19 a 9 d. el quintal métrico f. a. s.

6). *Movilización por los Ferrocarriles salitreros*.—Había bajado en la forma que puede apreciarse estudiando el cua-

Esta Ley da una ingerencia más directa a la acción e iniciativa del Supremo Gobierno, crea la Superintendencia del Salitre y establece disposiciones pro-Fomento Salitrero, unas de ellas destinadas al abaratamiento y al incremento de la producción, otorgando subsidios o préstamos para experiencias y estudios, y facilitando con la acción del Estado la explotación de terrenos fiscales y liberando de derechos de internación en ciertos casos los artículos destinados al establecimiento de nuevos procedimientos.

Otras disposiciones establecen una prima para los productores que usen exclusivamente carbón nacional.

El art. 12 declara de utilidad pública las mercedes de agua y sus cañerías, los ferrocarriles y el equipo, los elementos e instalaciones de embarque, pudiéndose decretar su expropiación.

El art. 15 autoriza al Presidente de la República para suprimir o reducir el derecho de internación de los sacos salitreros.

El Título III crea la Caja de Fomento Salitrero, cuyos fondos se forman en parte principal con una asignación del Estado igual al 10% de los derechos de exportación del salitre percibidos el año anterior y cuando el monto de estos derechos pasa de 220 millones, la mitad del excedente aumentará la asignación del Estado. También se le asigna el 20% del producto de la enajenación de los terrenos salitreros del Estado.

(1) En Octubre de 1928, 69 oficinas en trabajo con más de 62.000 obreros ocupados.

En el Título IV se autoriza al Presidente de la República para comprometer la responsabilidad del Estado hasta por la suma de \$ 100 000 000 destinada a anticipar fondos a los productores salitreros que lo soliciten y que se obliguen a mantener sus oficinas funcionando a lo menos durante la vigencia del préstamo.

La misma Ley 4144 faculta (Art. 61) al Presidente de la República para apli-

car una rebaja de 10% sobre los fletes del salitre y del carbón en el F. C. de Tocopilla al Toco durante el año salitrero 1927-1928 (1).

Se obtuvo también de los Ferrocarriles Salitreros la aplicación de las siguientes rebajas en sus fletes, aplicables desde el 1.º de Julio de 1927 al 30 de Junio de 1928, plazo que después fué prorrogado hasta el 31 de Diciembre de 1928.

FERROCARRILES	Salitre	Carbón	Petróleo
Caleta Coloso a Aguas Blancas.....	15%	10%	10%
Antofagasta a Bolivia.....	10%	10%	15%
F. C. Salitrero de Tarapacá.....	15%	10%	10%
Taltal a Cachinal (se fija el flete de 1 ton. de salitre en.....	\$ 18.50	15%	15%
Caleta Buena a Agua Santa.....	10%	10%	.....
Tocopilla.....	10%	10%	.....

El resultado de la política gubernativa de fomento de la industria salitrera se puede apreciar en las cifras correspondientes a la producción y exportación de salitre, y en la movilización en los ferrocarriles salitreros en el 2.º semestre de 1927 y en el año 1928, que aparecen en los cuadros respectivos y que arrojan grandes incrementos sobre el año 1926 y sobre el primer semestre de 1927.

La situación económica obtenida para cada una de los principales interesados en la industria: Industriales Salitreros, Gobierno y Ferrocarriles Salitreros y los sacrificios hechos por cada uno de ellos puede apreciarse como sigue:

Industriales salitreros.—En 1927 según la Superintendencia de Salitre y Minas las ganancias de los industriales salitreros han sido casi nulas, pues el

término medio de utilidades no permitió en general repartir dividendos. En 1928 tal vez se mejorará un poco la situación gracias a la colaboración del Gobierno.

Gobierno y Caja de Fomento Salitrero

1.º Aportes del Estado a la Caja de Fomento Salitrero como sigue:

a). 10% de los derechos percibidos por el Estado el año anterior.

b). El 50% del excedente de las entradas del Estado sobre 220 000 000 mjl. lo que corresponde a una exportación de salitre de 47 142 000 quintales españoles aproximadamente. El año 1927 por consiguiente con una exportación de 2 375 441 toneladas se desprenderá de una suma superior a 35 375 000. El

(1) Decreto de 6 de Agosto 1927.

año 1928 con una exportación prudente de 2 800 000 toneladas se desprenderá de una suma superior a 61 360 000 y el año 1929 con la movilización prevista de 3 200 000 toneladas esa cifra alcanzará a 85 840 000.

2.° Subvención a los industriales por concepto de fletes de ferrocarriles.

Durante el 2.° semestre de 1928 la Caja de Fomento Salitrero deberá reembolsar \$ 120 000 aproximadamente por

subvención de fletes en el ferrocarril de Taltal.

3.° Rebajas de derechos de exportación.

4.° Supresión de derechos de internación de los sacos, lo que significa un sacrificio fiscal de \$ 2 500 000.

5.° Aumento de la cuota de gastos de propaganda.

Ferrocarriles Salitreros.—Los resultados económicos de las rebajas de los fletes, son las siguientes:

	2.° semestre 1927	9 meses 1928	Probables 1928
FC. de Caleta Buena a Agua Santa...	137 358	222 391	294 300
FC. Salitrero de Tarapacá.....	2 171 922	3 008 754	4 077 700
FC. de Tocopilla al Toco.....	764 257	1 139 582	1 651 200
FC. Caleta Coloso a Aguas Blancas...	288 196	423 883	589 500
FC. Antofagasta a Bolivia.....	1 003 652	1 510 988	2 044 300
FC. Taltal a Cachinal.....	.....	469 731	656 300

ANEXO

STOCK MEDIO ANUAL DE SALITRE EN LA COSTA DURANTE LOS AÑOS

Al fin de cada mes	Año 1920 Qtls. Mtc.	Año 1921 Qtls. Mtc.	Año 1922 Qtls. Mtc.	Año 1925 Qtls. Mtc.
Enero.....	13 582 000	31 156 000	14 919 180	11 329 000
Febrero.....	12 720 000	12 522 000	15 240 720	9 875 000
Marzo.....	12 256 000	12 742 000	15 713 000	8 777 000
Abril.....	11 918 000	13 097 000	15 364 000	8 716 000
Mayo.....	11 650 000	13 548 000	15 884 720	9 892 000
Junio.....	12 693 960	13 586 990	16 164 340	10 029 860
Julio.....	13 273 000	14 168 000	16 015 000	10 020 000
Agosto.....	13 530 000	14 461 940	15 314 520	9 529 000
Septiembre.....	13 065 000	14 797 740	15 165 490	9 657 000
Octubre.....	13 254 000	14 833 160	14 231 200	10 013 100
Noviembre.....	13 780 000	14 917 314	13 351 820	10 209 000
Diciembre.....	13 045 600	14 898 020	12 324 000	8 679 440
SUMA.....	154 767 560	166 728 164	179 687 990	116 726 400
Stock medio anual:	12 897 297	13 894 014	14 973 999	9 727 200



Al fin de cada mes	Año 1924 Qtls. Mtc.	Año 1925 Qtls. Mtc.	Año 1926 Qtls. Mtc.	Año 1927 Qtls. Mtc.
Enero.....	7 580 000	8 456 800	8 623 000	12 295 800
Febrero.....	7 468 000	7 458 500	9 008 340	11 315 150
Marzo.....	7 917 000	7 376 000	8 851 200	9 898 460
Abril.....	8 390 000	7 441 400	9 810 270	9 636 960
Mayo.....	9 649 000	8 737 800	11 395 850	10 259 220
Junio.....	10 377 950	8 695 800	12 289 990	10 052 210
Julio.....	10 307 500	8 427 000	12 538 650	8 960 920
Agosto.....	10 039 000	8 508 500	12 742 180	7 940 530
Septiembre.....	9 706 400	9 014 000	13 104 050	7 320 940
Octubre.....	9 650 000	9 370 000	13 077 450	6 591 410
Noviembre.....	9 710 000	9 094 000	12 909 190	5 925 660
Diciembre.....	8 848 400	8 812 000	12 789 500	5 232 000
SUMA.....	109 642 250	101 391 900	137 139 670	105 429 260
Stock medio anual	9 136 854	8 449 326	11 428 306	8 785 772

ANEXO

STOCK MEDIO ANUAL DE SALITRE EN EL MUNDO ENTERO

(Incluye existencias en la costa, a flete y en el extranjero en los puertos de destino)

Al fin de cada mes	Año 1920 Qtls. Mtc.	Año 1921 Qtls. Mtc.	Año 1922 Qtls. Mtc.	Año 1923 Qtls. Mtc.
Enero.....	22 148 800	25 124 480	26 806 380	18 898 200
Febrero.....	21 549 300	24 287 280	24 902 880	16 981 920
Marzo.....	19 446 240	23 928 160	22 073 160	15 294 640
Abril.....	18 994 120	23 988 520	20 296 680	13 455 640
Mayo.....	18 756 360	23 961 916	19 969 040	12 807 920
Junio.....	18 281 960	24 677 717	18 932 938	12 569 860
Julio.....	18 292 040	25 003 640	19 388 120	14 750 930
Agosto.....	19 544 400	24 931 820	19 764 600	15 120 240
Septiembre.....	20 227 800	23 738 540	19 737 490	15 262 990
Octubre.....	20 909 560	23 977 160	19 565 200	15 771 130
Noviembre.....	21 572 720	25 778 380	19 579 900	16 106 880
Diciembre.....	22 504 560	27 023 450	19 906 410	16 655 040
SUMA.....	242 226 920	296 421 063	250 922 790	182 675 390
Stock medio anual	20 185 577	24 701 755	20 910 233	15 063 283

Al fin de cada mes	Año 1924 Qtls. Mtc.	Año 1925 Qtls. Mtc.	Año 1926 Qtls. Mtc.	Año 1927 Qtls. Mtc.
Enero.....	17 150 720	17 377 380	17 939 720	17 680 600
Febrero.....	15 895 720	16 110 650	17 100 778	16 324 030
Marzo.....	13 992 680	13 700 600	15 597 448	13 731 090
Abril.....	12 697 840	13 343 600	16 612 390	12 351 770
Mayo.....	12 640 120	11 725 350	16 944 010	11 712 680
Junio.....	12 470 910	12 383 880	17 004 230	12 262 010
Julio.....	13 883 820	13 628 920	17 801 530	12 560 620
Agosto.....	14 428 120	13 812 020	18 228 380	12 767 650
Septiembre.....	15 103 400	14 530 890	18 204 360	12 846 670
Octubre.....	13 776 480	15 069 760	18 378 530	13 622 100
Noviembre.....	16 618 800	16 917 200	18 710 880	14 173 100
Diciembre.....	17 210 080	17 351 480	18 326 700	15 280 410
SUMA.....	177 868 690	174 951 730	210 849 156	165 312 730
Stock medio anual	14 822 391	14 579 728	17 570 763	13 776 060

CAPITULO II

LOS TRANSPORTES FERROVIARIOS

I.º ANTECEDENTES

Los diferentes renglones que intervienen en la formación del precio de costo f. a. s. del salitre en los puertos salitreros chilenos, a partir del momento en que esté el salitre seco en cancha, son los siguientes:

1). Ensacadura del salitre y costura de los sacos.

2). Carguío del salitre en los carros del ferrocarril.

3). Transporte del salitre a puerto (a muelle para embarque directo a las lanchas o a bodega o galpón para arrumaje).

4). Embarque directo a lancha o carguío de rumas a decauville a los muelles, donde se pesa.

5). Vaciadura y carguío desde los muelles a las lanchas.

6). Remolcadura de las lanchas al costado del barco.

7). Los derechos de exportación.

La influencia del flete del ferrocarril es en la actualidad en promedio sobre todos estos gastos, de 13% considerando el derecho de exportación. Excluyendo el derecho de exportación, el porcentaje, del flete sobre los gastos sube a más de 36%. A principios de 1927, antes de la rebaja de tarifas, esas relaciones eran aproximadamente de 14,8% y de 40%.

Como se ha visto en el Capítulo I, el Supremo Gobierno inició en el primer trimestre de 1927 la aplicación y el estudio de las nuevas medidas tendientes a fomentar el consumo y la aplicación del salitre en los diversos mercados mundiales. Tratándose de un artículo cuya producción puede abastecer una cuota mucho mayor de la actual del consumo mundial de abonos nitrogenados pero

que se restringe, en parte principal por la competencia de productos más baratos, era lógico buscar la disminución de los precios de costo del salitre f. a. s.

Para estudiar y proponer la que correspondiera al flete de los ferrocarriles salitreros, el Ministro de Hacienda comisionó al Ingeniero Don Guillermo del Pedregal, quien presentó un informe en el cual se relatan las peticiones de variaciones de tarifas de estos ferrocarriles desde 1927 y las alzas autorizadas, también se indican las tarifas a la época del informe, del porteo del salitre, carbón y petróleo en cada ferrocarril salitrero, y su influencia en el precio del salitre puesto a bordo. En el capítulo III se trata del resultado de la explotación de los ferrocarriles salitreros y del estudio de sus balances y estadísticas, los que se citarán en el capítulo respectivo. En los capítulos IV y V se trata de las rebajas que podrían solicitarse de las diversas empresas para el portero del salitre y demás productos necesarios para su elaboración, y de los procedimientos legales que debían seguirse para aplicar las rebajas que se proponían.

En el capítulo IV, se expresan las conclusiones del estudio.

Ellas pueden condensarse como sigue:

1.º Alzas definitivas de tarifas obtenidas por las empresas desde 1916 fueron basadas en causas de carácter no permanente, causas que han desaparecido en todo o parte (1).

2.º Aunque la influencia del flete ferroviario no pasa de un 10% del valor del salitre puesto a bordo, ex-derechos

de exportación, la situación de la industria exige cualquier ayuda de parte de las demás industrias que intervienen en su precio de costo. Además el estudio de los balances de los ferrocarriles salitreros permite establecer que muchos de ellos pueden contribuir con una reducción de tarifas que se aprecia debe ser tal que produzca a lo menos un 10% de rebaja en los fletes a la distancia media..

3.º Debe adoptarse diferentes porcentajes de reducción en los distintos ferrocarriles, a fin de tratar de igualar en lo posible los precios unitarios de transporte. Al efecto se proponen detalladamente los porcentajes de reducción, que por lo demás se estima no producirán una disminución de las entradas brutas.

4.º Que no habiendo fundamento legal para imponer las rebajas, deben ser *convenidas* por las Empresas y por un plazo determinado (se proponía como término el 31 de Diciembre de 1928), en tanto que se practicaba un estudio mas completo de estas tarifas, para lo que sería necesario informar previamente los sistemas de Contabilidad de las diferentes Empresas y fijar el capital inmovilizado en ellas (1).

Se llevaron a cabo gestiones directas del Gobierno con los representantes de las Compañías salitreras que culminaron con una reunión efectuada bajo la presidencia del Sr. Ministro de Hacienda el 2 de Junio de 1927, y en la que se convino con los representantes autorizados de los FF. CC. salitreros las rebajas en las tarifas que se indican a continuación y cuya aplicación debía hacerse por el año salitrero 1927-28. El Sr. Ministro de Hacienda dejó constancia del agrado

(1) Desgraciadamente no se detallan en la relación de antecedentes las razones que fundamentaron las peticiones hechas por las Compañías ni las que fundamentaron las resoluciones del Gobierno, lo que habría permitido analizar hasta que punto podrían ser justificadas dada la situación actual.

(1) El Departamento de Ferrocarriles practica actualmente este estudio, que dada su magnitud y la transcendencia de sus resoluciones, no estará disponible sino a largo plazo.

con que veía la cooperación de los FF. CC. salitreros en la solución del problema salitrero.

Las rebajas de tarifas son las siguientes:

Caleta Buena a Agua Santa (1), (decreto N.º 2024 de 23-VI-1927):

Salitre.....	10%
Carbón.....	10%

Ferrocarriles salitreros de Tarapacá (decreto N.º 1868 de 6-VI-1927):

Salitre.....	15%
Carbón.....	10%
Petróleo.....	10%

Ferrocarril de Tocopilla al Toco (Art. 61 de la Ley 4144 de 25-VII-1927):

Salitre.....	10%
Carbón.....	10%

Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (decreto N.º 1867 de 6-VI-27):

Salitre.....	10%
Carbón (1)....	10%
Petróleo (2)...	15%

Ferrocarril de Caleta Coloso a Aguas Blancas (decreto N.º 1866 de 6-VI-27):

Salitre.....	15%
Carbón.....	10%
Petróleo (2)...	10%

(1) Establece las rebajas el plazo comprendido entre el 1.º de Julio y el 31 de Diciembre de 1927, plazo que debía considerarse automáticamente prorrogado hasta el 30 de Junio de 1928 si la Compañía no justificara que en el conjunto de los meses de Noviembre y Diciembre y de 1927 el movimiento de bajada del salitre no podía alcanzar a 20 000 toneladas.

(2) Considerando el viaje vacío del estanco

Ferrocarril de Taltal a Cachinal (decreto N.º 1869 de 6-VI-1927):

Salitre incluido embarque en lanchas, precio alzado por tonelada.....	\$ 18.50
Carbón, rebaja.....	15%
Petróleo, rebaja.....	15%

El Decreto N.º 2079 de 27 de Junio de 1927 autorizó al FC. Salitrero de Junín para establecer las mismas tarifas aprobadas en el decreto 2024 para el Ferrocarril de Caleta Buena a Agua Santa.

Antes del vencimiento de la aplicación de estas rebajas el Supremo Gobierno, oídos los representantes de los Ferrocarriles Salitreros, y basándose en que la industria salitrera requería aún por no haber respondido en forma a las expectativas esperadas, el auxilio de las facilidades con que al Gobierno había decidido protegerlos, se prorrogaron hasta el 31 de Diciembre de 1928 esas tarifas por medio de los decretos 1792, 1823, 1789, 1831 y 1790 de 27 y 30 de Junio de 1927, respectivamente para cada uno de los Ferrocarriles indicados.

PRESENTACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERROCARRILES SALITREROS, SOBRE LAS REBAJAS DE TARIFAS.

Anteriormente a la reunión precitada, algunas compañías de ferrocarriles salitreros se presentaron al Gobierno fijando su punto de vista frente a las indicaciones de tarifas. Es interesante precisar algunas de estas observaciones.

La mayor parte de ellas están fundamentadas en que su situación económica debido al escaso tráfico actual (1926 y principios de 1927), no les permite disminuir sus entradas.

FERROCARRIL DE CALETA BUENA A AGUA SANTA

Su situación económica no le permite rebajar el 10% para el salitre. Podría hacerlo para los fletes del carbón. No podría hacerlo para el salitre porque sus finanzas se lo impiden, y además porque esa reducción colocaría al FC. de Agua Santa en una situación sumamente desventajosa ante la competencia del FC. Salitrero de Tarapacá.

La Compañía del Ferrocarril de Agua Santa, dice, hace mejor servicio que otros FF. CC. y ha contribuido considerablemente a mejorar las condiciones de la movilización de carga en la región salitrera de Tarapacá y a reducir el costo de la movilización. Al efecto cita el caso de que primeramente, mediante un servicio de carretas a Caleta Buena, el FC. Salitrero rebajó considerablemente su tarifa, y algunos años más tarde con la construcción del FC. de Agua Santa, el FC. Salitrero se vió obligado a rebajar de nuevo sus tarifas.

Arguye que las tarifas del F. C. Salitrero, su competidor, son considerablemente más altas que las de Agua Santa y ascienden estas a 20,01 y 28,26 \$ por tonelada de salitre y carbón, mientras que las del FC. Salitrero ascienden a 24, 46 y 31,68 \$ respectivamente.

El fete medio en la región Salitrera del conjunto de artículos a la distancia media de transporte es de \$ 2,50, siendo este valor para Agua Santa sólo de \$ 2.—

La rebaja resultaría improcedente, pues sólo transporta el 7% de la producción.

Manifiesta que para poder cubrir sus gastos y obtener una pequeña utilidad con su tarifa actual, el FC. de Agua Santa necesitaría un tráfico de 8 000 toneladas de salitre mensuales y que

actualmente el tráfico de este FC. sólo alcanza a 6 300 toneladas.

El FC. de Agua Santa no espera tener compensaciones por incrementos de tráfico, porque los terrenos salitreros de la región que sirve son los más trabajados y agotados.

No cree que haya posibilidad de atraerse el tráfico del FC. Salitrero, pues sus clientes prefieren al FC. Salitrero por estar muy ligados a él y sobre todo por terminar en un puerto importante.

Ofrece hacer rebajas en tarifas de carbón y en los precios de venta del petróleo. Indica también que si se extendiera la cañería de agua potable fiscal de Pozo Almonte a Huara y Negreiros, se expendiera el agua al mismo precio que se vende en Iquique (\$ 4 el metro³), ello sin lesionar ningún interés, ayudaría a la Compañía de Agua Santa en términos de colocarla en situación de poder afrontar una rebaja de sus tarifas y además beneficiaría considerablemente a los habitantes de esa región y a los industriales salitreros de dichos cantones.

FERROCARRIL SALITRERO DE TARAPACÁ

Hacen una extensa exposición para demostrar que no cobran las tarifas máximas que tiene autorizadas por la concesión a Montero Hnos., generadoras de las vigentes. Agregan que los salarios desde el año 1922 han aumentado considerablemente, en la relación de 4,8 a 10,4. Establece enseguida que pidió un aumento de tarifas el año 1919 basado en el alza de los materiales que estima todavía superiores en 65% sobre los precios de 1914.

Análogas observaciones hace sobre los costos de transporte por tonelada (10,85 y 24,05), y sobre los coeficientes de explotación (46,71 y 69,65) en los años 1896 y 1926, aumentos debidos a las

leyes sociales y a las alzas de salarios.

Se refiere en seguida a la forma de tarifas que establece un máximo de 64 kilómetros de aplicación de ellas y de ahí un precio uniforme y dice que en la red sur, cinco oficinas se encuentran bajo el máximo de distancias y 24 a distancias inferiores de ese máximo. Precisamente, expone que, hay un total de 24 oficinas con un kilometraje de 2 583 kilómetros, lo que hace un término

medio de $\frac{2583}{24} = 107,625$ kilómetros de reco-

rrido medio (1) y en consecuencia dice, esas oficinas están pagando el 59% del flete indicado en la tarifa.

La misma apreciación hace con respecto a las oficinas situadas en la zona norte del ferrocarril y llega a una distancia media de 90 kilómetros.

Deduca que resulta injusto considerar las tarifas del FC. en la misma condición de las de otros FF. CC. y ello debido a que las leyes de concesión son diferentes a las de otras empresas.

Concluye exponiendo que el FC. tiene que seguir funcionando obterga o no obtenga ganancias, y se ha visto en la práctica de esta provincia que mientras los demás negocios limitan su desarrollo hasta el punto que les conviene y aun los cierran si es necesario, el ferrocarril tiene que continuar en sus operaciones sin poder alzar sus precios y transporte comerciales porque no hay carga por transportar.

La Empresa dice, que no puede perder de vista este hecho que afecta a su propia estabilidad y pide las medidas que la aseguren en una forma conveniente.

(1) En realidad, el cálculo del recorrido medio debe envolver la estimación de la producción.

FERROCARRIL DE ANTOFAGASTA A BOLIVIA

Establece el paralelismo entre los intereses de la industria salitrera y del ferrocarril.

Hace impugnaciones sobre la rebaja de tarifas, las que funda en el aumento de gastos de los últimos años debido a las nuevas leyes de impuestos, leyes sociales, impuesto a la renta empleados particulares, etc., gastos derivados de la aplicación de estas leyes; pagos de desahucios y sobre-tiempos. Se basa también en el aumento de jornales, parte del cual fué solicitado por el Gobierno, entendiéndose que se aplicarían alzas de tarifas, las que no se llevaron a cabo por oposición de la Asociación Salitrera. En lo posible ha tratado de no disminuir el personal para no aumentar los cesantes.

En seguida expone que el FC. renta modestamente sus capitales, en tanto que las Compañías salitreras obtienen gruesas utilidades, que en el quinquenio 1921—1925 alcanzaron a 16,5% para la Compañía de Salitres de Antofagasta y 15,5% para Loa.

Expone también que la solución del problema salitrero está en las manos de las propias Compañías salitreras, sea modificando los procedimientos técnicos de elaboración, ya mejorando sus sistemas de venta y previsión de mercados (1).

FERROCARRIL DE CALETA COLOSO A AGUAS BLANCAS

Este ferrocarril está administrado por el FC. de Antofagasta a Bolivia. Expone que sirve a una zona reducida que tiene

(1) La Asociación Salitrera, argumentando dentro de un terreno análogo, manifiesta que las tarifas que el Ferrocarril aplica al mineral de Chuquibambilla, comparando los mismos ar-

su salida para Caleta Coloso, y no tiene más carga que la que le dá un pequeño grupo de oficinas salitreras, de manera que su existencia misma está ligada al salitre.

Dice que la rentabilidad del ferrocarril no pasa de 3,5% de manera que la rebaja de tarifas tendría una profunda repercusión de sus finanzas. Agrega que la rebaja indicada no es de ninguna manera un factor apreciable para el abaratamiento del salitre y que por lo tanto cree que su aplicación impondría al ferrocarril un sacrificio estéril que le impediría mantener la eficiencia del ferrocarril.

Lo mismo que el FC. de Antofagasta, manifiesta que la industria salitrera ha tenido un amplio margen de utilidades con las cuales habría podido mejorar sus procedimientos técnicos y estar en situación de afrontar las modificaciones que exige el avance de productos similares competidores.

FERROCARRIL DE TALTAL A CACHINAL

Expone que la zona salitrera de Taltal está a una altura de 2 300 mts. sobre el nivel del mar, contra 1 000 a 1 500 metros de las demás pampas, de donde se deduciría que sus costos de explotación son mayores (1) que para otros ferrocarriles, y por lo tanto, sus tarifas debieran serlo también. Que sin embargo son los más bajos, lo que se comprobaría si se rectifica el informe del señor Pedregal en que hay que rebajar \$ 3.30 por toneladas correspondientes

tículos: maquinarias, petróleo crudo, carbón y pasto tienen un aumento para los salitreros de 21,3% hasta 80,6%.

(1) Los costos de explotación por tonelada-kilómetro, directos, indirectos y totales no son los más altos de los ferrocarriles salitreros (cuadro N.º 20).

a embarque y \$ 3.75 correspondiente a desembarque.

Dice que los ferrocarriles salitreros forman parte integrante de la industria del salitre y que su vida será la de las pampas salitreras que sirven, por lo que los dividendos pagables por los ferrocarriles salitreros pueden equipararse solamente con los que pagan las Compañías Salitreras que sirven, y que por estas mismas razones para obtener capitales para emplearlos en ferrocarriles salitreros, es menester que los dividendos que paguen sean mayores que los de un FC. ordinario.

Expone que las causas que han motivado los pedidos de aumento de tarifas no han desaparecido del todo y que por el contrario, los aumentos de salarios anuales sobradamente la disminución en el precio de materiales desde 1920.

No considera justificada ninguna alteración de tarifas hasta que las Compañías de salitre no vuelvan a su producción normal, o sea hasta que se exporte aproximadamente 300 000 toneladas por Taltal.

Por último, espera que el Supremo Gobierno reconozca como parte integrante de la industria salitrera a los ferrocarriles salitreros, y en consecuencia les concederá las mismas franquicias relacionadas con los impuestos y derechos aduaneros de que gozan las Compañías Salitreras.

Capítulo II

2.º SITUACION ECONOMICA Y FINANCIERA DE LOS FERROCARRILES SALITREROS.

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN

La ley chilena, al fijar las utilidades al capital inmovilizado, se refiere al ca-

pital que sirve para producir el transporte, comprendido el capital de explotación. El monto de este capital no puede obtenerse de los libros de las Compañías, cuya contabilidad, desde luego, no ha sido operada con un criterio uniforme.

Se debe tratar por consiguiente de fijar este capital y caben entonces varias soluciones, cuyos detalles no corresponden al presente informe:

- a) Costo de las obras e instalaciones;
- b) Valor de tasación actual;
- c) Valor de reproducción de las obras e instalaciones, considerada la depreciación.

Los cuadros adjuntos Núms. 6 y 7 indican detalladamente para una serie de años, los gastos de la explotación de los ferrocarriles en valores absolutos y en % de los gastos totales. Los cuadros Núms. 8 y 9 indican el capital, las entradas de la explotación, los gastos de la explotación, las entradas netas y las utilidades sobre el capital.

El cuadro N.º 10 indica la clasificación del capital inmovilizado, la marcha seguida por los fondos de reserva, las utilidades y su repartición. Los cuadros Núms. 11 y 13 expresan las reservas y amortizaciones efectuadas en una serie de años.

Los cuadros Núms. 12 y 14 se refieren a las cuotas de renovación.

El cuadro N.º 16 indica el rendimiento del capital inmovilizado.

En el presente estudio, no estando fijado el capital inmovilizado, (1) figura

en su lugar el capital señalado por las Compañías (1) en sus datos anuales al Departamento de Ferrocarriles.

El Sr. Pedregal en su informe ya citado practica un estudio de los balances de las Compañías de Ferrocarriles Salitreros entre los años 1910 y 1925, y llega como consecuencia a expresar en el N.º 5 de sus conclusiones «Que el estudio del resultado de la explotación de los ferrocarriles salitreros y de sus balances y estadísticas comprueba que muchos de ellos están en situación de poder contribuir con una reducción de sus tarifas vigentes».

Estudio definitivo sobre las tarifas de los ferrocarriles salitreros, trabajo de largo aliento desde luego, tiene como finalidad tratar de establecer para cada una de ellos la relación entre el tráfico, las entradas y los gastos directos y totales y especialmente las variaciones de estos tres factores, y de ahí deducirse el procedimiento definitivo a recomendarse que requerirá, como se expresará en su oportunidad, la aplicación de procedimientos o mecanismos reguladores para que las Compañías puedan obtener beneficios razonables en los años normales de exportación de salitre y también en los años de restricción de la exportación, en relación con su capital declarado o reconocido.

Este estudio definitivo debe basarse en el conocimiento del capital inmovilizado (2) y en el análisis de las cuentas y

(1) Las Compañías ferroviarias han podido en EE. UU. por ej. abultar sus capitales con una serie de procedimientos que caben dentro de los siguientes: Emisiones para pago de intereses, emisiones para distribución de dividendos, emisiones de capital a interés menor, emisiones de valores representativos de valorización de títulos.

(Esta observación es meramente ilustrativa).

(1) Las diferencias de valuación de la Interstate Commerce Commission y el capital declarado de las Compañías en EE. UU. fué pequeño y no alcanzó a un 10%. En Argentina se han tenido diferencias mayores entre el capital declarado y el aceptado por el Supremo Gobierno.

(2) Se ha formado el cuadro N.º 21 con los datos señalados por los ferrocarriles salitreros como el capital inmovilizado clasificándolo en las cuentas principales de Vía Permanente

balances de las Compañías en un lapso de tiempo suficientemente largo.

En realidad, y como ya anotó el mismo señor Pedregal no resulta fácil e imposible en un corto plazo, hacer un estudio detallado de los balances de las Compañías que no obedecen a las mismas normas de contabilidad, y que a veces engloban en ellos resultados de operaciones ajenas a la explotación del ferrocarril, o bien de algunos ferrocarriles como el de Tocopilla, que no presenta balances desde 1925.

La relación de salitre, carbón y petróleo en cada semestre del año y en el tercer trimestre para los últimos años, aparece a continuación:

Ferrocarril de Caleta Buena a Agua Santa

Salitre % sobre el total del año

	2.º semestre	3.º trimestre	9 1.ºs meses
1922	79	42,5	63,5
1923	57	23,5	66,5
1924 no hay detalles.			
1925 no hay detalles.			
1926	60,5	32	71,5
1927	65	33	68
1928 promedio			67,4
Carbón no hay detalles.			
Petróleo			
1927	57	24,7	67,7

y Edificios, Equipo y Materiales y muelles y relacionándolo con el tráfico y con la longitud de vía principal.

Ferrocarril Salitrero de Tarapacá

Salitre % sobre el total del año

	2.º semestre	3.º trimestre	9 1.ºs meses
1924	51	23,5	72,5
1925	56	26,5	70,5
1926	43	25	82
1927	58,5	28	69,5
1928 promedio			73,5

Carbón

1926	24,5	13	88,5
1927	67,5	26	68,5

Petróleo

1926	33	17	84%
1927	61	24,5	63,5

Ferrocarril de Tocopilla al Toco

	2.º semest.	3.º trimest.	9 Los meses
1923	51	18	67
1924	56	24,5	68,5
1925	47	22,5	75,5
1926	38,5	16	77,5
1927	75,5	31,5	56
1928 (promedio)			68,9

Carbón

1926	21	12	91
1927	81,5	32	50,5
1928 (promedio)			70,75

Petróleo

1926	40	25	85
1927	55	23	68
1928 (promedio)			76,5

Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia

	2.º semest.	3.º trimest.	9 Los meses
1923	58,5	27	68,5
1924	58	27	69
1925	56,5	27,5	71
1926	32,5	14	81,5
1927	54	28	74
1928 (promedio)			72,8

Carbón (Oficinas salitreras)

1924	55,5	32,5	77
1925	58	24,5	66,5
1926	22,5	13,5	91
1927	75	30	55
1928 (promedio)			72,4

Petróleo (Oficinas salitreras)

1924	57	23,5	66,5
1925	54	27	73
1926	31	20	89
1927	67,5	25,5	58
1928 (promedio)			71,6

Ferrocarril de Caleta Coloso a Aguas Blancas

Salitre % sobre el total del año

	2.º semest.	3.º trimest.	9 Los meses
1923	50	14	64
1924	53,5	24,5	71
1925	50	22	72
1926	49	30	81
1927	54,5	21	76,5
1928 (promedio)			72,90

Carbón

1924	56	35	75
1925	46	14	68
1926	16	7	91
1927	77	23	45
1928 (promedio)			70,00

Petróleo

1924	40	26	66
1925	39	12	73
1926	42	21	79
1927	62	28	56
1928 (promedio)			68,5

La relación de la suma de los tonelajes kilométricos del salitre, carbón y petróleo con relación al tonelaje kilométrico de carga P. V. para cada ferrocarril y en los últimos años es la que sigue:

	Caleta Buena a Agua Santa	Salitrero de Tarapacá	Tocopilla al Toco.
1924	90,19%	84,75%	89,50
1925	92,70	86,75	82,25
1926	92,28	86,25	71,00
1927	97,43	92,25	90,75
1928 (9 meses)	97,50	89,25	91,50
Promedio (1)	95,00	87,85	85,00

	Antofagasta a Bolivia	Caleta Coloso a Aguas Blancas	Taltal a Cachinal
1924	36,50	90,60	91,25
1925	41,30	89,18	91,75
1926	28,70	88,05	92,00
1927	37,10	89,03	95,25
1928 (9 meses)	40,75	92,38	98,00
Promedio	36,87	89,90	93,75

La movilización de salitre, carbón y petróleo en el año 1927, su relación sobre el total de carga y la relación de la movilización de carga del año 1927 con respecto al promedio de los años 1920-1927, son los siguientes:

FERROCARRIL	SALITRE		CARBÓN	PETRÓLEO		TOTAL	Relación de la movilización con el prome- dio de los úl- timos años
	Tons.	%	Tons.	Tons.	% sobre total		
Caleta Buena a Agua Santa	99 899	79,5	888	19 291	16	125 607	0,722
Salitrero de Tarapacá	859 827	83,1	8 343	78 918	8,4	1 035 175	1,37
Tocopilla al Toco.	479 627	76,4	17 550	67 241	13,5	627 842	1,85
Antofagasta a Bolivia	591 844	50,6	41 106	120 745	13,9	1 170 481	0,954
Caleta Coloso a Aguas Blancas	133 231	80,6	4 866	12 180	10,3	165 295	0,952
Taltal a Cachinal	170 467	83,6	5 260	18 497	11,7	203 759	0,733

(1) Carbón y petróleo de oficinas.

La relación en tonelaje total movilizado y de salitre de los años 1927 y 1928 con respecto al año 1926 es el siguiente:

FERROCARRIL	1926	1927		1928	
		Total	Salitre	Total (1)	Salitre (2)
Caleta Buena a Agua Santa . . .	1,00	1,20	1,31	1,93	1,94
Tocopilla al Toco	1,00	2,17	3,49	3,48	5,47
Salitrero de Tarapacá	1,00	1,21	1,44	1,48	1,50
Antofagasta a Bolivia	1,00	0,99	1,30	1,15	1,31
Caleta Coloso a Aguas Blancas . .	1,00	1,12	1,27	1,40	1,34
Taltal a Cachinal	1,00	0,98	1,13	1,34	1,06

La movilización de carga en tonelaje y tonelaje-kilométrico es en el segundo semestre de 1927:

2.º SEMESTRE 1927.—Tons.

FERROCARRIL	Salitre	Carbón	Petróleo	(3) Total
Caleta Buena a Agua Santa . . .	65 767	540	11 542	81 440
Salitrero de Tarapacá	503 711	5 624	48 454	609 672
Tocopilla al Toco	361 614	14 329	37 170	460 037
Antofagasta a Bolivia	379 150	15 183	36 676	749 841
Caleta Coloso a Aguas Blancas	67 902	3 934	7 520	87 637
Taltal a Cachinal	109 500	3 900	12 000	131 556

El tonelaje kilométrico calculado en relación con el tonelaje total transportado en el semestre, da para el 2.º semestre de 1927:

(1) Tonelaje kilométrico.

(2) Tonelaje.

(3) Calculado aceptando los mismos coeficientes de repartición de la carga del año 1927.

2.º semestre.—Tons-Km.

FERROCARRIL	Salitre	Carbón	Petróleo	Total
Caleta Buena a Agua Santa	3 222 600	25 990	546 630	3 827 690
Salitrero de Tarapacá	49 867 400	560 769	4 437 972	59 747 856
Tocopilla al Toco	34 895 750	1 470 248	3 433 616	43 735 150
Antofagasta a Bolivia	52 322 700	2 095 254	5 061 288 (1)	155 967 000
Caleta Coloso a Aguas Blancas (2)	8 148 240	472 080	902 400	9 990 618
Taltal a Cachinal	10 512 000	381 442	1 174 080	12 826 710

La movilización en 1928 ha sido la siguiente:

1er SEMESTRE —Toneladas

FERROCARRIL	Salitre	Carbón	petróleo	Total.
Junín	30 479	232	5 869	40 014
Caleta Buena a Agua Santa	69 094	512	15 121	88 204
Salitrero de Tarapacá	455 420	8 374	74 351	610 035
Tocopilla al Toco	367 215	21 000	55 223	473 581
Antofagasta a Bolivia	297 422	23 206	84 088	625 632
Caleta Coloso a Aguas Blan- cas	61 131	3 256	10 856	82 625
Taltal a Cachinal	95 410	2 922	16 097	116 283

Y el tonelaje kilométrico

Junín	1 192 913	13 480	261 315	1 605 058
Caleta Buena a Agua Santa	3 370 167	23 371	1 561 693	4 975 334
Salitrero de Tarapacá	44 010 054	874 644	6 992 218	58 031 923
Tocopilla al Toco	34 688 403	2 193 445	5 091 969	45 787 610
Antofagasta a Bolivia	40 611 384	3 943 445	14 390 875	126 372 788
Caleta Coloso a Aguas Blan- cas	7 759 282	306 190	1 147 368	10 029 112
Talta a Cachinal	9 624 449	310 378	1 565 856	11 711 051

(1) Calculado con relación al salitre.

(2) Calculado con 120 klms.

Las entradas de explotación desde el año 1926 hasta la fecha han sido las siguientes:

Año 1926 —m. l.

FERROCARRIL	Salitre	Carbón	Petróleo	Total carga	Total entradas explotación
Caleta Buena a Agua Santa	1 538 016	26 394	574 389	2 262 846	2 279 923
Salitrero de Tarapacá ..	14 650 573	582 267	7 841 585	23 036 366	27 464 922
Tocopilla al Toco	2 289 348	303 660	1 071 685	7 320 071	8 060 990
Antofagasta a Bolivia ..	8 935 520	269 103	3 458 268	46 025 108	51 700 421
Caleta Coloso a Aguas Blancas	2 629 586	345 683	686 052	3 719 360	4 877 094
Taltal a Cachinal	2 795 004	207 249	1 713 705	5 612 615	6 224 874

1er SEMESTRE 1927.

Caleta Buena a Agua Santa	659 074	13 039	211 521	898 328	903 296
Salitrero de Tarapacá ..	8 825 590	133 680	2 076 160	11 577 765	12 292 176
Tocopilla al Toco	1 791 787	52 597	735 793	2 907 893	3 060 620
Antofagasta a Bolivia ..	4 017 517	(1) 99 400	700 000	19 504 351	21 560 638
Caleta Coloso a Aguas Blancas	1 010 717	26 019	209 160	1 726 746	1 865 172
Taltal a Cachinal	1 435 601	60 000	397 995	2 249 427	2 360 770

2.º SEMESTRE 1927

Caleta Buena a Agua Santa	1 225 705	11 756	315 120	1 619 836	1 627 673
Salitrero de Tarapacá ..	10 362 400	219 482	2 916 896	14 253 966	15 133 512
Tocopilla al Toco	6 675 075	210 123	2 018 616	9 908 002	10 375 903
Antofagasta a Bolivia ..	6 638 923	282 000 (1)	1 338 000 (1)	21 433 873	23 693 580
Caleta Coloso a Aguas Blancas	1 376 042	82 768	331 805	2 290 147	2 448 295
Taltal a Cachinal	1 901 462	148 113	604 715	3 153 165	3 309 184

(1) Para oficinas salitreras.

AÑO 1927.—m. I.

FERROCARRIL	Salitre	Carbón	Petróleo	Total carga	Total entradas explotación
Caleta Buena a Agua Santa	1 884 779	22 611	545 650	2 518 164	2 530 969
Salitrero de Tarapacá ..	19 187 990	353 162	4 993 056	25 831 731	27 425 688
Tocopilla al Toco.	8 466 862	262 720	2 754 409	12 815 895	13 436 523
Antofagasta a Bolivia ..	10 656 440	381 400 (1)	2 088 000	40 938 224	45 254 218
Caleta Coloso a Aguas Blancas	2 386 759	108 787	540 965	4 016 893	4 313 467
Taltal a Cachinal.	3 337 063	208 113	1 002 710	5 402 592	5 669 954

1er. SEMESTRE 1928

Caleta Buena a Agua Santa	1 232 259	12 423	411 073	1 729 479	1 735 837
Salitrero de Tarapacá ..	9 316 292	199 693	3 192 924	14 752 894	15 919 029
Tocopilla al Toco.	6 820 034	383 827	2 487 526	10 784 395	11 293 678
Antofagasta a Bolivia ..	5 152 861	371 912 (1)	2 065 115	21 491 198	23 773 438
Caleta Coloso a Aguas Blancas	1 263 788	68 221	505 920	1 993 422	2 143 465
Taltal a Cachinal.	1 753 400	98 786	834 100	2 750 660	2 889 916

3er TRIMESTRE 1928.—m. I.

Caleta Buena a Agua Santa	553 012	5 275	174 920	764 969	768 670
Tocopilla al Toco.	2 851 517	210 150	1 221 701	4 766 450	4 991 541
Caleta Coloso a Aguas Blancas	601 511	32 514	253 740	962 872	1 035 346
Salitrero de Tarapacá ..	4 444 762	126 247	1 705 717	7 286 217	7 862 152
Antofagasta a Bolivia ..	2 445 628	159 336 (1)	1 211 443 (1)	9 904 48 4	10 956 280
Taltal a Cachinal.	599 996	25 794	435 025	1 086 232	1 141 224

(1) Para oficinas salitreras.

2.º SITUACION FINANCIERA Y ECONOMICA DE LOS FERROCARRILES
SALITREROS.—RESULTADOS DE LA EXPLOTACION

FERROCARRIL DE CALETA BUENA A AGUA SANTA

Recapitulando los datos anteriores se tiene:

	Carga total		Salitre		Año
	Tons.	Tons.-Kms.	Tons.	Tons.-Kms.	
Movilización máxima..	277 181	13 859 500	208 071	10 403 550	1920
(período 1920-27):					
Movilización mínima ..	81 340	4 213 832	66 169	3 440 788	1922
Movilización media....	160 598	8 623 697	122 274	6 213 177	
(período 1920-27):					
Período año 1926.....	104 966	5 080 455	76 501	3 732 242	
Carbón	763	34 578			
Petróleo.....	21 040	920 848			
Período año 1927.....	125 607	5 865 883	99 899	4 759 346	
Carbón	888	41 587			
Petróleo.....	19 291	913 704			

AÑO 1928

	Carga total		Salitre		Año
	Tons.	Tons.-Kms.	Tons.	Tons.-Kms.	
1er. semestre.....	88 204	4 299 996	69 094	3 459 989	
Carbón			512	23 271	
Petróleo.....			15 121	770 346	
				4 253 606	
3er trimestre.....	45 445	1 909 280	30 059	1 512 324	
Carbón			219	9 883	
Petróleo.....			13 582	656 023	
				21 178 230	
4.º trimestre (1)			(2) 49 260	2 297 600	
Carbón				15 600	
Petróleo.....				671 200	

AÑO 1928

Salitre		(4) 150 000	7 377 334
Carbón			48 754
Petróleo.....	(3) 10 024 900		2 097 569

Entradas medias en 1928 (los 9 primeros meses) por Tn.-km.

Salitre	0.359 \$ mjl.
Carbón	0.534
Petróleo.....	0.41
Promedio	0.377
Total	0.371

(1) Se supone que el 4.º trimestre se moverá el 32,6% de la movilización anual. El promedio de la movilización anual fué en los años, 22, 23, 26 y 27, en que hay datos suficientes para los 9 primeros meses de 67,4% para el salitre y 67% para el petróleo.

(2) Calculada con la distancia media de los 9 primeros meses.

(3) Calculada con el promedio de la movilización (95%) del salitre, carbón y petróleo en relación con el total para los años 1924-27 y 9 meses de 1928.

(4) Calculada con la distancia media de los 9 primeros meses.

Los gastos unitarios de explotación fueron los siguientes durante el año 1927:

Gastos directos c,m. l. p. Tn-Km.	15,75
Gastos totales c,m. l. p. Tn-Km.	36,06 (20.31)

Capital (1927) \$ 20 437 156

% sobre el capital
señalado como
inmovilizado

Utilidades máximas de la explotación .. \$ 1 883 883 año 1920 9,13%

Promedio utilidades 1920-1927 664 993 4,17%

Coefficiente medio de explotación 1920-1927 86, 7%

Utilidades año 1926 — 122 922 — 0, 6%

Utilidades año 1927 339 573 1,66%

Utilidades probables 1928..... 1 023 715 5,01

(Suponiendo sin aplicarse la rebaja de
tarifas 294 300

1318 015 6,45

Utilidades probables 1929 1 236 752 6,05

Suponiendo para los años 1928 y 1929 el mismo capital de 1927.

Ahora si el año 1929 las tarifas se aplicaran sin rebaja, las utilidades de la explotación subirían en \$ 323 700 aproximadamente, es decir las utilidades de explotación llegarían a ser 1 550 452 o sea el 7,59% del capital señalado como inmovilizado.

Tomando en cuenta ahora las entradas netas, las utilidades vendrían a ser las siguientes:

Año	Entradas financieras y de los bienes	Entradas netas	% sobre el capital señala- do como inmovilizado .
	\$	\$	
1926 .....	.....	— 122 922	—0, 6
1927	6 320	345 893	1,69
1928	6 320	1 030 035	5,04
1928 sin la rebaja de tarifa..		1 324 335	6,48
1929	6 320	1 243 072	6,08
1929 sin la rebaja de tarifa ..	6 320	1 556 772	7,62

Suponiendo para los años 1928 y 1929 las mismas entradas financieras etc. que para 1927.

Aumento de utilidades sobre 1927.

—Año 1928=

La movilización P. V. será aproximadamente de 10 024 900 o sea un exceso de 4 159 017 sobre 1927 con una mayor entrada probable y gastos probables de:

Entradas $4\,159\,017 \times 0,37 = \$ 1\,538\,830$

Gastos $4\,159\,017 \times 0,1575 = 655\,042$

Saldo..... \$ 883 405

Para hacer comparables los resultados de los años 1927 y 1928 hay que tener presente que las entradas unitarias no son semejantes: el año 1927 fueron más altas debido a tener una mayor tarifa. El producido durante el año 1927 de esa mayor tarifa fué 74 493, la diferencia será entonces 883 405

74 493

808 912

Hay que hacer una nueva observación: aunque algunas Compañías expresaron en su oportunidad que no se habían deshecho de parte de su personal para no aumentar el número de cesantes, lo que indicaría que no habían ajustado sus gastos a un tráfico restringido y que estaban preparadas para hacer frente a una movilización mayor y aunque no se consideren algunas partidas que beneficien a las Compañías, pareciera equitativo considerar que un aumento del tráfico pudiera comportar un incremento en algunas partidas de los gastos fijos. Es así que se aplicará como aumento posible de estos gastos el 15% de los gastos fijos para cada nueva unidad del tráfico.

En definitiva las mayores utilidades probables en 1928 serán:

Diferencia anterior..... 808 912

Aumento gastos fijos..... 124 770

$4\,159\,017 \times 0,15 \times 0,20 = 124\,770$

Mayor utilidad probable en 1928 684 142

Probables utilidades de la explotación en 1928..... \$ 1 023 715.

Año 1929.—La previsión de la Superintendencia de Salitre y Minas es de una producción y exportación de 3 millones 200 mil toneladas de salitre. El movimiento de salitre probable el año 1928 será de 2 800 000 tons, cifra muy parecida a la exportación probable. Suponiendo que en el año 1929 el tráfico P. V. aumente sólo un 10% el año 1929, las mayores entradas y gastos probables sobre 1928 serán:

Aumento de entradas 1 002 490

tons-km. $\times 0,37 = \$ 370\,921$

Aumento de gastos 1 002 490

$\times 0,1575 = 157\,884$

Mayor utilidad probable en 1928 sobre 1928..... 213 037

Mayor utilidad probable en 1929 sobre 1927..... 897 179

Probable utilidad de la explotación en 1929..... 236 752

En el aumento de utilidades no se toma en cuenta el aumento debido al tráfico G. V. que produjo en 1927 el 0,5% de las entradas de explotación.

El promedio de las utilidades de explotación en 1920-27 fué de 4,17% sobre el capital señalado como inmovilizado. La utilidad probable del año 1928 será de 5,02%. Las utilidades probables del año 1929 con las tarifas actuales será superior a 6,08% es decir más de un 50% más de las utilidades medias.

Si no se aplicara la rebaja al año 1929 la utilidad total subiría a 7,70%.

Este Ferrocarril tiene una longitud

de vía principal de 145 kilómetros, de los cuales pertenecen al Estado 80,4 Kms., (sector de Galeta Alto a Negreiros) por los que paga un canon de arrendamiento. El resto es una concesión a plazo de 40 años (1955).

La Compañía a que pertenece el Ferrocarril explota también la industria salitrera como propietaria de varias oficinas servidas por el mismo ferrocarril.

Capital señalado como inmovilizado en el Ferrocarril \$ 20 437 156 (1).

Este Ferrocarril (2) presenta sus balances para el conjunto de sus negocio, oficinas salitreras y ferrocarril.

Por esta razón no es hacedero el

(1) El informe del señor Pedregal reproduce un informe de la antigua Inspección Superior de FF. CC. sobre las finanzas de este FC. En este informe se hacen algunas rectificaciones sobre el capital y se fija, con ciertas salvedades, un capital inmovilizado en F.C. Se deduce también que en el período 1916-26 el término medio de las utilidades es de 8,2% y si se eliminan los años 1919, 21 y 22, años de crisis, se eleva ese término medio de utilidades a 16,9% de ese capital.

(2) Desde el año 1924 han podido separarse la cuenta de renovación ordinaria imputable a gastos ordinarios de las reservas imputables a utilidades.

análisis de sus balances respecto al negocio del ferrocarril.

Las utilidades en el año 1927 alcanzaron a £ 28 077-12-7 en el primer semestre y £ 35 057-17-2 en el segundo. El primer semestre de 1928 fueron de £ 35 066-9-11. El dividendo repartido fué de 5.½%. En su memoria el Consejo manifiesta que el FC. tiene pérdidas en el primer semestre y algunas utilidades en el segundo a pesar de la rebaja de los fletes y de que sólo trabajan 6 oficinas en la zona de atracción del F. C.

Capital acciones £ 600 000.

Capital obligaciones £ 100 000.

El 30 de Junio de 1915 había amortizado £50 000. El saldo quedó totalmente amortizado en 1919.

Fondos de reserva acumulados. (en conjunto para FF. CC. y explotación de salitre) £ 60 000.

Varias cuentas del Pasivo referidas a la explotación del salitre £ 126 903-7-9.

Fondos generales eventuales (en conjunto para FF. CC. y explotación de salitre) £ 57 533-11-3.

Fondos de amortización del ferrocarril formado desde 1916 £ 320 112-1-12.

Total cuentas del Activo en 30-VI-28 £ 913 316-15-4.

FERROCARRILES SALITREROS DE TARAPACÁ

	Carga total		Salitre		Año
	Tons.	Tons.-Kms.	Tons.	Tons.-Kms.	
Movilización máxima.....	1 305 215	132 244 116	966 913	94 276 058	1924
Movilización mínima.....	624 761	60 300 338	470 101	46 372 466	1921
Movilización media					
1920/27.....	966 328	95 688 040	722 838	72 699 020	
Moviliz. año 1926.....	854 102	80 639 549	596 903	57 070 616	
Carbón.....	13 895	1 363 718			
Petróleo.....	120 505	11 260 882			
Moviliz. año 1927.....	1 035 175	101 219 650	859 827	85 305 245	
Carbón.....	8 343	831 941			
Petróleo.....	78 918	7 228 792			

Año 1928

	Carga Total		Salitre		Año
	Tons.	Tons-Kms.	Tons.	Tons.Kms.	
1er semestre	610 035	58 031 923	455 420	44 010 054	
Carbón			8 374	874 644	
Petróleo.....			74 351	6 992 218	
3er trimestre.....	288 157	28 452 155	207 386	20 997 007	
Carbón			5 344	553 393	
Petróleo.....			40 945	3 757 273	
4.º trimestre (1).....		32 849 900		25 307 673	
Carbón				23 440 000	
Petróleo.....				391 000	
Año 1928		(2) 119 363 900	(3) 902 500	3 826 000	
Carbón				88 447 061	
Petróleo.....				1 819 137	
				14 575 491	
				104 841 689	

Entradas medias por tons-kms. en los 9 primeros meses de 1928:

Salitre	\$ 0,211 m/l.
Carbón	0,228
Petróleo.....	0,456
Promedio	0,259
Total(4)	0,255

(1) Se supone que en el 4.º trimestre se moverá el 26,5% de la movilización actual. El promedio de la movilización anual fué para los años 1924 a 1927 de 73,5% para los nueve primeros meses para el salitre, de 78,5% para el carbón en el período 26-27 y de 73,75% para el petróleo para 1926-1927.

(2) Calculado con el promedio de la movilización (87,75% del salitre, carbón y petróleo con relación al total para los años 1924-27 y 9 meses de 1928.

(3) Adoptando la distancia media de los 9 primeros meses.

(4) Excluyendo tonelaje kilométrico de carga G. V.

Los gastos unitarios de explotación fueron los siguientes durante el año 1927:

Gastos directos c,m|l. por ton-km	5.08
Gastos toales c,m|l. por ton-km.....	14.09 (9.01)

Capital señalado como inmovilizado en 1927 \$ 162 763 034

Capital incluido instalaciones, muelles, malecones, abastecimientos de agua \$ 165 496 294

	Año	% sobre capital señalado como inmovilizado
Utilidades máximas de la explotación ..	14 605 830 (1) 1913	
Utilidades máximas de la explotación ..	14 021 181 1924.....	8,47%
(2) Promedio de utilidades 1920-1927 ..	6 172 508	4,01%
Coefficiente medio de explotación 1920-27.....	83%	
Utilidades año 1926	4 096 903	2,50
Utilidades año 1927	6 992 923	4,30
Utilidades probables 1928	8 644 798	5,31
	4 077 700	
Utilidades probables (sin la rebaja de tarifas)	12 752 498	7,84
Utilidades 1929	11 079 617	6,81
	4 496 800	
Utilidades (sin la rebaja de tarifas)....	15 566 417	9,56%

Suponiendo para los años 1928 y 1929 el mismo capital de 1927.

Tomando en cuenta ahora las entradas netas, las utilidades vendrían a ser las siguientes:

(1) Comprende la utilidad de los servicios anexos.

(2) Desde el año 1924 han podido separarse las cuentas de renovación ordinarias imputables a gastos ordinarios, de otras reservas imputables a repartición de utilidades.

Año	Entradas financieras y de los bienes (excl. neg. agua)	Entradas netas	% sobre el capital señalado como inmóvilizado	% sobre el capital total inmóvilizado.
1926	1 097 428	5 197 331	3.19	3.12
1927	762 196	7 755 119	4.76	4.69
1928	762 196	9 406 994	5.78	5.68
1928 (sin la rebaja de tarifas) .		13 514 694	8.31	8.17
1929	762 196	11 841 813	7.28	7.15
1929 (sin la rebaja de tarifas) .		16 328 613	10.03	9.86

Suponiendo para los años 1928 y 1929 las mismas entradas financieras, etc. que para 1927.

Aumento de utilidades sobre el año 1927

Año 1928.—La movilización P. V. será aproximadamente de 119 353 900 tons-km. o sea tendrá un incremento de 18 134 250 tons-km. sobre 1927. Haciendo hipótesis análogas que para el F.C. de Caleta Buena a Agua Santa se tendrían las siguientes mayores entradas y gastos probables:

Entradas $18\ 134\ 250 \times 0.255 = \$\ 4\ 624\ 170$
 Gastos $18\ 134\ 250 \times 0.051 = \quad\quad\quad 924\ 746$

Saldo..... $\$ \quad 3\ 699\ 424$
 Producto de la mayor tarifa en 1927 . $\quad 1\ 802\ 740$

Diferencia $\$ \quad 1\ 896\ 684$

Posible aumento de algunas partidas
 de gastos fijos $18\ 134\ 250 \times 0.15$
 $\times 0.09$ $244\ 809$

Mayor utilidad probable en 1928 sobre 1929 $\$ \quad 1\ 651\ 875$

Utilidades año 1928 $8\ 644\ 798$

Año 1929.—Haciendo análogos cálculos que para el F.C. de Caleta Buena a Agua Santa, las mayores entradas y gastos el año 1929 sobre 1928 serán los siguientes:

Aumento de entradas $11\ 933\ 390 \times 0.255 = \$\ 3\ 043\ 524$
 Aumento de gastos $11\ 933\ 390 \times 0.051 = \$ \quad 608\ 705$

Mayor utilidad probable en 1929 sobre 1928 . $\$ \quad 2\ 434\ 819$
 Mayor utilidad probable en 1929 sobre 1927 . $\quad 4\ 086\ 694$
 Probable utilidad el año 1929 $11\ 079\ 617$

En el cálculo de aumento de utilidades no se ha tomado en cuenta el aumento debido al tráfico G. V. que en 1927 produjo el 9.84% de las entradas de explotación.

El promedio de las utilidades de la explotación en 1920-27 es de 4.01% sobre el capital señalado como inmovilizado. Las utilidades máximas fueron de 5.47% el año 1924. Las utilidades probables representarán en el año 1928 una cifra superior a 5.31% (5.78% si se consideran las entradas netas) y el año 1929 con las tarifas actuales representarán más de 6.81% (7.28%) si se consideran las entradas netas). Si no se aplicara la rebaja el año 1929, la utilidad probable de la explotación subiría de 9.56% (más de 10.03% para las entradas netas).

Concesión

El tramo Iquique Las Carpas (31 kms) termina en 1936. El tramo Pisagua a Negreiros vence en 1957. Las ramificaciones entre Noria y Negreiros en 1974. El tramo San Pablo-Lagunas (... kms), es a plazo indefinido.

Capital señalado como inmovilizado en 31-XII-27	\$ 162 763 034
Muelles, malecones, obras abastecimiento agua	2 733 260
	\$ 165 496 294

Capital acciones	115 920 000
Capital acciones ordinarias	14 080 000
Capital acciones diferidas	101 840 000

El capital acciones en 1910 era 66 240 000 distribuido como sigue:

Acciones ordinarias	8 657 600
Acciones diferidas	57 582 400
	\$ 66 240 000

El año 1926 el capital subió a 115 millones 920 mil por la emisión de \$ 49 millones 680 mil, valor transferido de la Cuenta Obligaciones amortizadas.

Capital Obligaciones

Las obligaciones eran en 1910 de 54 812 000 amortizados y 34 812 000 en circulación. Estos últimos fueron totalmente amortizados en 1917, formando un total de 89 624 000 obligaciones totalmente amortizadas.

Fondo de Reserva

Según Balance de 31-XII-27

Fondo General de Reserva	12 000 000
Fondo de contingencias	3 000 000
Fondo Obras nuevas y renovación.....	3 574 350
Seguros.....	2 000 000
	\$ 20 574 360

Fondos de amortización acumulados	6 600 000
Fondos de accionistas	7 035 355

RESUMEN

Capital primitivo, suscrito (1910)	66 240 000
Valor transferido a cuenta capital de obligaciones amortizadas	49 680 000
Fondos de reserva	20 574 351
Fondos de amortización acumulados	6 600 000
Fondos de accionistas (31-XII-1927).....	7 035 355
(Utilidades líquidas disponibles)	
Total cuenta capital	£ 4 336 101-19-11
Total cuenta general de reserva (incluidas renovaciones y fondos de accionistas)	£ 1 012 868-12-7.

Como se vé, los fondos de reserva engloban cuotas de renovación acumuladas, provenientes lógicamente, de los gastos ordinarios. Un análisis definitivo deberá basarse sobre una separación de estas cuentas.

FERROCARRIL DE TOCOPILLA AL TOCO

Designación	Carga total		Salitre		Año
	Tons.	Tons-Km.	Tons.	Tons-Km.	
Movilización máxima período 1920-1927	627 842	59 866 938	479 627	46 239 727	1927
Movilización mínima	219 399	20 987 139	139 593	13 400 728	1921
Promedio Movilización 1920-927	326 530	33 623 441	237 156	23 534 293	
Promedio año 1926	289 345	29 117 454	137 588	13 544 283	
Movilización carbón.	14 460	1 630 210			
Id. petróleo	51 020	5 530 489			
Promedio año 1927	627 842	59 866 938	479 627	46 239 757	
Movilización carbón.	17 550	1 812 140			
Id. petróleo	67 241	6 211 627			

Año 1928

1er. semestre	473 581	45 787 610	367 215	34 688 403	
Carbón			21 000	2 193 445	
Petróleo			55 223	5 091 969	
				41 963 817	
3er. trimestre	207 643	19 720 919	151 213	14 503 539	
Carbón			11 793	1 200 941	
Petróleo			24 794	2 260 360	
				17 964 840	
4.º trimestre (1)				22 204 000	
Carbón				1 403 300	
Petróleo				2 258 500	
Año 1928.			(2) 732 330	71 395 942	
Carbón				4 797 686	
Petróleo				9 610 829	
				85 804 457	

(1) Se supone que en el 4.º trimestre se moverá el 31,1% de la movilización anual que es el promedio para el salitre de los años 1925-1928. Para el carbón el promedio de 1926-1927 es de 29,25% para el petróleo 23,5% en 1926-1927.

(2) Calculado según la distancia media de los 9 primeros meses.

Entradas medias por tons-kms. los 9 primeros meses \$ m/l. Salitre 0,196; Carbón 0,175; Petróleo 0,504; Promedio 0,233; Total 0,245 (1).

Los gastos unitarios de explotación fueron los siguientes para el año 1927:

Gastos directos c/m. l. por ton-km. 6,96.

Gastos totales c/m. l. por ton-km. 18,00 (11,04).

Capital señalado como inmovilizado en 1927 \$ 78 007 497.

	\$	Año	% sobre capital señalado como inmovilizado
Utilidades máximas de la explotación .. (2)	5 489 670	1916	.....
	4 988 469	1920	13,08
Promedio utilidades 1920-1927	2 825 403		6,86
Coficiente 1920-27			68%
Utilidades año 1926	136 695		0,18
Utilidades año 1927	2 424 604		3,11
Utilidades probables 1928	5 717 556		7,33
	1 651 200		
Utilidades (sin la rebaja)	7 368 756		9,45
Utilidades probables 1929	7 332 698		9,40
	1 819 400		
Utilidades probables (sin la rebaja de tarifas)	9 149 098		11,73

Suponiendo para los años 1928 y 1929 el mismo capital de 1927.

Tomando en cuenta ahora las entradas netas:

Año (3)	Entradas financieras y debienes	Entradas netas	% sobre el capital señalado como inmovilizado	% sobre el capital total
1926	865 908	1 002 603	1,28	1,21
1927	101 700	2 526 304	3,24	3,05
1928	101 700	5 819 286	7,46	7,03
1928 (sin la rebaja)	101 700	7 470 486	9,58	9,03
1929	101 700	7 434 398	9,53	8,99
1929 (sin la rebaja)	101 700	9 250 798	11,86	11,18

(1) Rectificado excluyendo el tonelaje kilométrico G. V.

(2) Incluyendo servicios anexos.

(3) En 1926 por falta de especificaciones de la Estadística se tomó el producido de los servicios anexos (muelles, malecones, lanchajes). La Cía. no presentó balances desde 1923.

Suponiendo para 1928 y 1929 las mismas entradas financieras y de los bienes que para 1927.

Año 1928.—La movilización P. V. será aproximadamente de 100 946 400 ton. km. (1), lo que significa un aumento de 41 079 462 sobre 1927, con una mayor entrada probable y un aumento probable de gastos de:

Entradas	$41\ 079\ 462 \times 0,233$	=	9 571 404
Gastos	$41\ 079\ 462 \times 0,07$	=	2 875 562
Saldo	.....		6 695 842
Producido de la mayor tarifa en 1927	.....		2 047 266
Diferencia	.....		4 648 576
Possible aumento de algunas partidas de gastos fijos	$41\ 079\ 462 \times 0,15 \times 0,11 \times 2$		1 355 624
Mayor utilidad probable en 1928 sobre 1927	.....		3 292 952
Utilidad probable de explotación en 1928 (2)	.....		5 717 556

Año 1929. Refiriéndose solo al tráfico P. V. y aplicando la misma hipótesis que para el caso del FC. de Caleta Buena a Agua Santa, las mayores entradas y gastos probables del año 1929 serían las siguientes respecto de 1928.

Aumento de entradas	$10\ 094\ 640 \times 0,23$	=	2 321 767
Aumento de gastos	$10\ 094\ 640 \times 0,07$	=	706 625
Mayor utilidad probable en 1929 sobre 1928	...		1 615 142
Mayor utilidad probable en 1929 sobre 1927	...		5 585 906
Probable utilidad de la explotación en 1929	...		7 332 698 (2)

(1) Calculado con el promedio de la movilización (85%) del salitre, carbón y petróleo con relación a la total del año para los años 1924-1927 y nueve meses de 1928.

(2) En el cálculo del aumento de utilidades no se toma en cuenta el debido al incremento del tráfico G. V. Este tráfico produjo en 1927 4,62% de las entradas de explotación.

El promedio de las utilidades de explotación de este FC. para el período 1920-27 ha sido de 6,86% sobre el capital señalado como inmovilizado. El máximo fué de 13,08 (1920).

Las utilidades probables subirán de 7,33% en el año 1928 y 9,40% en 1929. Si no se hubiera aplicado la rebaja el año 1928 y no se aplicara el año 1929, esos porcentajes probables subirían de 9,45 y 11,73% (9,58 y 11,86 para las entradas netas).

Concesión a plazo indefinido

Esta Compañía explota y tiene su capital empleado en ferrocarriles y salitre.

Capital señalado como inmovilizado:

1924	33 740 982
1925	74 192 340
1927	78 007 497

Este aumento de capital se justifica por inversiones hechas en electrificación, adquisición de equipo y ramal de María Elena.

En la Estadística de 1927 se anota en «Servicios Anexos» bajo la designación de «Valor de concesión pagada a la Compañía Anglo Chilena» \$ 41 233 356. Esta suma no ha sido justificada ante el Departamento.

Capital señalado para mue-

lles y malecones \$ 4 738 813

Capital señalado total \$ 82 746 310

Capital acciones (1).—En 1915 el capital acciones era:

Acciones ordinarias.....	£ 550 000
Acciones preferidas.....	£ 350 000
	£ 900 000

Capital obligaciones

En 1915 tenía emitidos 571 800 £ de las cuales estaban amortizadas £ 212 400.

Posteriormente por diferentes operaciones el año 1923 había solo un saldo de 182 900 £ en obligaciones por amortizar.

Con posterioridad al año 1923 en que el Ferrocarril cambió de dueño no se han enviado más balances al Departamento de Ferrocarriles.

La situación financiera el 31-XII-1927 era la siguiente:

Capital acciones	£ 900 000.
Obligaciones emitidas	£ 571 800.
Obligaciones amortizadas	£ 388 900.

Fondos de reserva

Fondo de reserva	£ 82 477-14-7
Depreciación y Reservas generales.....	£ 400 000
Seguros.....	56 437 10-0
Utilidades disponibles....	176 702 -13-8

(1) Las principales observaciones del informe del señor Pedregal son las siguientes:

1.º El capital de la Sociedad alcanza a 60 millones, de los cuales 40 millones corresponden al capital del FC.

2.º La utilidad media del FC entre 1914 y 1925 es de 5,3%

3.º El dividendo medio repartido a los accionistas entre 1912 y 1923 llega a 20,4%.

FERROCARRIL DE ANTOFAGASTA A BOLIVIA

	<i>Carga total</i>		<i>Salitre</i>		<i>Año</i>
	Tons-	Tons-Km	Tons	Tons-Kms.	
Movilización máxima.....	1 703 761	316 298 361	1 013 491		1920
Promedio moviliz. 1920|27	1 222 190	250 970 792	595 843		
Movilización 1926.	1 184 615	257 934 076	454 199	63 587 860.	(1)
Carbón total.....	46 453	7 897 010			
Petróleo total	157 524	26 936 604			
Movilización 1927.	1 170 481	244 416 712	591 844	82 858 160	
Carbón oficinas ..			20 127	2 777 520	(2)
Carbón total.....	41 106	6 988 020			
Petróleo oficinas ..			50 116	7 054 000	(2)
Petróleo total	120 745	20 647 395			

(1) Calculado con la distancia media de 140 Kms.

(2) Calculado con la distancia media de 138 km.

AÑO 1928

	Carga total		Salitre	
	tons.	Tons-Kms.	Tons	Tons-Km.
1er. semestre (1)	625 632	126 372 788	297 422	40 611 384
Carbón (Oficinas Salitre- ras)			15 580	2 118 880
Carbón Total	23 206	3 943 501		
Petróleo (Oficinas salitre- ras)			56 405	7 671 080
Petróleo Total	84 088	14 390 875		
3er. trimestre 1928	276 682	58 387 263	135 467	19 274 821
Carbón (Oficinas salitre- ras)			6 394	907 948
Carbón Total	9 942	1 530 851		
Petróleo (Oficinas salitre- ras)			33 116	4 709 572
Petróleo Total	49 376	8 115 533		24 892 341
4.º trimestre (2) 1928			(3) 162 100	22 375 000
Carbón (Oficinas salitre- ras)				1 153 800
Carbón Total				
Petróleo (Oficinas salitre- ras)				4 577 900
Petróleo Total				
Año 1928		296 477 400	595 889	82 261 205
Carbón (Oficinas salitre- ras)				4 180 628
Carbón total				
Petróleo (Oficinas salitre- ras)				16 958 552
Petróleo total				
				103 400 385

(1) Incluye carga G. V. (en 1927 el 0,6% del total).

(2) Se supone que en el 4.º trimestre se movilizará el 27,2% del total anual, lo que corresponde al promedio de salitre en los años 1923|27. El 27,6% del carbón (Of. Salitr.) lo que corresponde al promedio 1924-27 para el carbón y 28,4% para el petróleo (oficinas) que corresponde al promedio 24-27.

(3) Calculado con la distancia media correspondiente a los 9 primeros meses.

Entradas por tonelada kilómetro en los 9 primeros meses de 1928:

Salitre	0.127 \$ m/l.
Oficina carbón	0.176
Oficina petróleo	0.264
Promedio	0.152
Total	0.171

Los gastos unitarios de explotación fueron los siguientes el año 1927:

Gastos directos c/ m. l por T. K.	3.80
Gastos totales c m/l. por T. K.	8.63 (4.83)
Capital señalado como inmovilizado en 1927 (1).....	273 573 157
Capital señalado muelles y malecones	3 092 843
	\$ 276 666 000

		Año	% sobre el cap. señalado como inmovilizado
Utilidades máximas de la explotación			
desde 1913	32 306 693	1923	13,50%
Promedio utilidades (1920-27)	23 534 947		9,32%
Coeficiente medio de explotación 1920-27.....		56%	
Utilidades año 1926	21 573 365		8,33%
Utilidades año 1927	21 773 940		7,96%
Utilidades probable 1928	26 731 630		9,77%
Utilidades probable 1928 (sin la rebaja de tarifas)	28 775 930		10,52%
Utilidades probable año 1929	28 083 556		10,26%
Utilidades probable 1929 (sin la rebaja de tarifas)	30 214 556		11,04%

suponiendo para los años 1928 y 1929 el mismo capital de 1927.

Tomando en cuenta ahora las entradas netas las utilidades vendrían a ser las siguientes:

(1) Desde el año 1925 se produce un considerable aumento en el capital inmovilizado por haberlo rectificado la Compañía fundada en un nuevo inventario valorizado basado en el costo de reemplazo. Así se aumenta el capital inmovilizado por este motivo de \$ 186 571 660 a 253 282 202, excluyendo en ambos casos instalaciones de agua potable y materiales existentes.

Año	Entradas financieras y de los bienes	Entradas netas	% sobre el cap. señ. como inmov.	Total
1926	3 112 145	24 685 510	9.02	8.93
1927	3 278 244	25 052 184	9.16	9.05
1928	3 278 244	30 009 874	10.97	10.85
1928 (sin la rebaja de tarifas) ..	3 278 244	32 054 174	11.71	11.58
1929	3 278 244	31 361 800	11.46	11.33
1929 (sin la rebaja de tarifas) ..	3 278 244	33 492 800	12.24	12.10

Suponiendo para los años 1928 y 1929 las mismas entradas financieras y de los bienes que el año 1927.

Aumento de utilidades sobre el año 1927

Año 1928.—La movilización P. V. será aproximadamente de 296 477 000 tons-kms. (1) lo que significaría un aumento de 52 060 288 tons-kms. sobre 1927, con una mayor entrada probable y un aumento probable de gastos de:

Entradas	52 060 288 × 0.152	=	7 913 120
Gastos	52 060 288 × 0.038	=	1 978 280
Saldo			5 934 840
Producido de la mayor tarifa de 1927			680 408
Diferencia			5 254 432
Posible aumento de algunas partidas de gastos fijos 52 060 288 × 0.15 × 0.0388			296 742
Mayor utilidad probable en 1928 sobre 1927			4 957 690
Probable utilidad de la explotación en el año 1928			26 731 630

(1) Calculado con el promedio (36.9%) de la movilización del salitre, carbón y petróleo de oficinas salitreras con relación a la total del año para los años 1924-27 y 9 meses del año 1928.

Año 1929.—La previsión de la Superintendencia de Salitre y Minas es de una producción y explotación de 3 200 000 tons. de salitre. El movimiento de salitre probable en el año 1928 será de 2 800 000 tons. cifra muy parecida a la explotación probable. Suponiendo que el año 1929 el tráfico P. V. aumente sólo en 4% sobre el año 1928, las mayores entradas y gastos probables sobre 1928, prescindiendo del tráfico G. V. serían las siguientes:

Aumento de entradas	11 859 000 × 0,152 =	1 802 568
Aumento de gastos	11 859 000 × 0,038 =	450 642
Mayor utilidad probable en 1929 sobre 1928...		1 351 926
Mayor utilidad probable en 1929 sobre 1927...		6 309 615
Probable utilidad de la explotación en el año 1929.....		28 083 556

En el incremento del tráfico no se toma en cuenta el debido al tráfico G. V. que produjo el 9,55% de las entradas de explotación el año 1927.

El promedio de las utilidades de la explotación en 1920-27 fué de 9,32% sobre el capital señalado como inmovilizado. El máximo fué de 13,50% (1923). El año 1928 las utilidades probables subirán de 9,77% (10,97 para las entradas netas). El año 1929 subirán de 10,26 supuestas la vigencia de la rebaja (11,46 para las entradas netas).

Si no se hubiera aplicado la rebaja el año 1928 y no se aplicara el año 1929 las utilidades probables subirían de 10,52% y 11,04% respectivamente (11,71 y 12,24 para las entradas netas).

Concesión a plazo indefinido

Capital señalado como inmovilizado (1)	273 573 157
Capital señalado como total	276 666 000

Capital acciones (31-XII-1927)	
Total preferidas del 5% £	2 000 000
Consolidadas ordinarias £	5 578 560

En reunión de accionistas de 8 de Junio de 1920 se acordó la reorganización del capital mediante la emisión de una sola clase de acciones en reemplazo de las existentes «preferidas y diferidas ordinarias», acordándose dar 106 de las nuevas acciones consolidadas por cada 100 de las preferidas y 160 por cada 160 de las Diferidas.

El monto del capital acciones a la fecha ascendía a £ 4 161 600 = \$ 166 464 mil, que con la nueva emisión se elevó a £ 5 578 560 = 223 142 400. La diferencia se cubrió destinando a ese objeto £ 1 416.000 = 56 640 000 de los fondos de reserva.

Quedaron vigentes las acciones Preferidas Acumulativas del 5% y se autorizó el aumento del Capital de la Empresa a una suma no inferior a £ 7 578 560 ni mayor de £ 8 000 000.

Sección Chilena

		\$ m/l.
Acciones Preferidas del 5%		60 000 000
Acciones consolidadas ordinarias.....		147 272 679
		207 272 679

(1) Sección Chilena.

El Capital acciones preferidas acumulativas del 5% era en 1910 de 38 millones 226 mil 600. En 1911 subió a 40 000 000, en 1925 a 60 000 000.

Las acciones preferidas y diferidas ordinarias que en 1910 sumaban 66 millones, 78 000 000 en 1911, 80 000 000 en 1912, 81 600 000 en 1918 y 83 232 000 en 1919, en 1920 se consolidaron y subió su monto a \$ 111 571 200. Este valor subió a \$ 147 272 679 desde 1925.

Capital obligaciones. (31-XII-1927).

del 4%	£ 1 000 000
del 4½%	1 000 000
del 5%	1 500 000
del 5%	1 408 950

Sección Chilena.—Obligaciones

El total de obligaciones en 1910 era de 80 millones, 95 011 149 en 1914, 013 010 577 en 1917 y 80 000 000 en 1918.

Desde 1925 este valor subió a 120 millones. Capital Invertido durante 1927 en el Ferrocarril (la mayor parte es la Sección Chilena) £ 364 566-9 9.

Utilidad disponible en 1927-31-XII £ 251 312.

Fondos de reserva	£ 1 000 000
Fondos de Seguro	316 336-15-9
Fondos de Renovación ..	1 511 104-18-7
Amortización deventures	612 000

F. C. DE CALETA COLOSO A AGUAS BLANCAS

	TOTAL CARGA		SALITRE		Año
	Ts.	Ts-Km	Ts.	Ts-Km.	
Movilización máxima..	263 391	20 951 895	194 129	15 433 255	1920
Movilización mínima ..	77 799	6 789 055	57 020	4 960 740	1921
Promedio movilización.					
1920-1927	173 681	15 988 312	128 102		
Movilización año 1926.	167 976	15 674 723	117 813		
Movilización carbón ..	12 889				
Movilización petróleo	15 045				
Movilización año 1927	165 295	20 254 986	133 231		
Movilización carbón ..	4 866				
Movilización petróleo	12 180				

Año 1928	Carga total		Salitre	
	Ts.	Ts.-Km	Ts.	Ts.-Km.
1er. semestre	82 625	10 029 112	61 131	7 759 282
Carbón			3 256	306 190
Petróleo.....			10 856	1 147 368
				9 212 840
3er. trimestre	39 849 (4)		29 604	3 693 104
Carbón			1 340	145 930
Petróleo.....			5 544	575 452
				4 414 486
4.º trimestre 1928 (1)				4 257 300
Carbón				195 190
Petróleo.....				792 300
Año 1928.....			(2) 124 700	15 709 686
Carbón				647 310
Petróleo.....				2 515 120
				18 872 116

Entradas medias por Tn.-Km. en los 9 primeros meses de 1928:

Salitre	0,163 \$ m/l.
Carbón	0,222
Petróleo.....	0,449
Promedio	0,20
Total (3)	0,20

(1) Se supone que en el 4.º trimestre se moverá el 27,1% de la movilización anual de salitre, lo que corresponde al promedio de los años 1923-1927 inclusive. Para el carbón el 30%, promedio de 1924-1927 y para el petróleo 31,5% promedio de los mismos años.

(2) Adoptando la distancia media de los 9 primeros meses de 1928.

(3) Excluyendo el tonelaje kilométrico de la carga G. V.

(4) Calculado.

Los gastos unitarios de explotación fueron los siguientes en el año 1927:

Gastos directos por c/m. 1 por ton-Km	3,88
Gastos totales por c/m. 1 por Tn-Km.....	12,86 (8,98)
Capital señalado como inmovilizado en 1927	\$ 44 166 856
Capital muelles, malecones, etc.	1 935 260
	\$ 46 102 116

Utilidades máximas de la explotación desde 1913	Año	% sobre el capital señalado como inmovilizado.
	3 106 999 1920	6,86%
Promedio utilidades 1920-1927	2 071 764	4,66%
Coefficiente medio de la explotación 1920-1927.....		59%
Utilidades año 1926	1 777 340	3,90%
Utilidades año 1927	1 712 306	3,83%
Utilidades probables 1928	1 617 727	3,64%
	589 500	
Utilidades probables (sin la rebaja de tarifas)	2 207 727	5,00%
Utilidades probables 1929	1 659 512	3,69%
	612 800	
(Sin la rebaja de tarifas	2 272 312	5,13%

Suponiendo para los años 1928 y 1929 el mismo capital que para el año 1927.

Tomando en cuenta ahora las entradas netas, las utilidades vendrían a ser las siguientes.

	Entradas financieras y de los bienes	Entradas netas	% según capital señalado como inmovilizado	Capital total inmovilizado
1926	624 330	2 401 670	5,43	5,21
1927	694 456	2 406 762	5,44	5,22
1928	694 456	2 311 183	5,21	5,00
1928 (sin la rebaja)	694 456	2 902 183	6,58	6,29
1929	694 456	2 353 968	5,31	5,09
1929 (sin la rebaja)	694 456	2 966 768	6,69	6,44

Suponiendo para los años 1928 y 1929 las mismas entradas financieras que para el año 1927.

AUMENTO DE UTILIDADES SOBRE EL AÑO 1927

Año 1928 —La movilización P. V. será aproximadamente de 20 992 200 Ts-Km(1) o sea un exceso de 737 214 Ts-Km. sobre 1927, con una mayor entrada probable y gastos probables de:

Entradas	737 214 × 0,20	= \$	147 443
Gastos	737 214 × 0,0388	=	27 604
Saldo.....			119 839
Menor producido de las tarifas en 1927			204 466
Diferencia			84 627
Possible aumento de algunas partidas de los gastos fijos 737 214 × 0,0135			9 952
Menor utilidad probable en 1928 sobre 1927			94 579

Probable utilidad de la explotación en el año 1928..... \$ 1 617.727(2)

Año 1929.—En conformidad a lo dicho en el caso del F.C. de Caleta Buena a Agua Santa, y prescindiendo del tráfico G. V. se puede suponer en este F.C. un incremento de tráfico de 4% sobre el año 1928.

Las mayores entradas y gastos serían entonces:

Entradas	839 688 Ts-Km × 0,20	=	167 938
Gastos	839 688	0,0388 =	32 580
Saldo			135 358
Mayor utilidad en 1929 respecto a 1928			41 785

Probable utilidad de la explotación en el año 1929..... 1 660 518 (2).

(1) Calculado según el promedio (89,9%) de la movilización del salitre, carbón y petróleo, respecto al total de los años 1924-27 y 9 meses d 1928.

(2) En el cálculo de las utilidades probables no se ha tomado en cuenta el debido al incremento del tráfico G. V. Este tráfico produjo en 1927 el 6,88% de las entradas de la explotación.

El promedio de las utilidades en el período 1920-27 es de 4,66% sobre el capital señalado como inmovilizado.

El máximo fué de 6,8% en 1920.

Las utilidades probables subirán de 3,64% el año 1928 (5,21%) para las entradas netas y de 3,69 el año 1929 (5,31% para las entradas netas.).

Si no se hubieran aplicado las rebajas el año 1928 y no se aplicaran el año 1929, las utilidades probables subirían de 5,00 y 5,13% respectivamente (6,58 y 6,69 para las entradas netas).

Capital señalado como inmovilizado \$ 44.666.856
Capital y muelles y malecones etc..... 46 102 116

Capital acciones:

en 1913 pasó de \$ 5 625 000 oro de 18 d. a \$ 5 733 333.

El capital actual es de \$ 17 200 000 m/l.

Capital obligaciones=

Desde 1912 \$ 12 000 000 oro de 18 d.

La amortización se inició en 1913 con \$ 246 746.67 oro de 18 d.

En 1920 era de \$ 5 351 560 m/l.

En 1927 era de 10 521 240 m.l.

Fondo de Reserva (31-XII-27).

Fondo general \$ 4 113 353.67

Fondo de renovación.... 1 784 572.33

Fondo para amortizar obligaciones 6 080 707.33

La administración de este ferrocarril está a cargo del FC. de Antofagasta a Bolivia.

FERROCARRIL DE TALTAL A CACHINAL

	Carga total		Salitre		Año
	Tons.	Tons-Kms.	Tons.	Tons-Kms.	
Movilización máxima	432 415	44 537 602	309 078	31 835 034	(1) 1920
Movilización mínima	171 091	16 864 879	127 216	12 467 168	1922
Promedio 1920-27 ..	277 899	27 784 102	204 976	20 399 993	(1)
Promedio año 1926 ..	182 273	17 862 789	134 360	13 184 030	
Promedio petróleo... ..	27 988	2 732 470			
Promedio Carbón... ..	5 175	505 198			
Promedio año 1927 ..	203 759	19 840 849	170 467	16 584 551	
Promedio carbón ..	5 260	514 648			
Promedio petróleo ..	18 497	1 809 752			

(1) Aplicando la distancia media total para los años que no hay datos especiales para el salitre.

AÑO 1928

	Carga total		Salitre		Año
	Tons.	Tons-Kms.	Tons.	Tons-Km.	
1er. semestre.....	116 283	11 711 051	95 410	9 624 449	
Carbón			2 922	310 378	
Petróleo.....			16 097	1 565 856	
				11 500 683	
3er. trimestre	43 375	4 298 827	32 465	3 293 185	
Carbón			851	81 044	
Petróleo.....			9 052	816 671	
				4 190 900	
4.º trimestre 1928 (1)			(2) 51 800	5 225 100	
Carbón				152 900	
Petróleo.....				940 400	
Año 1928	(3) 23 477 400		179 675	18 142 734	
Carbón				544 322	
Petróleo.....				3 322 927	
				22 010 083	

Entradas medias por Ton-K. P. V. en los primeros 9 meses del año 1928:

Salitre	0,182 \$ m/l.
Carbón	0,318
Petróleo.....	0,533
Promedio	0,239
Total	0,24

(1) Para este FC. no hay datos de distribución mensual del tráfico en años anteriores. Se ha adoptado como movilización probable para el 4.º trimestre el promedio de los FF. CC. salitreros: 28,8% p. el salitre, 28,1% p. carbón y 28,3% para el petróleo.

(2) Adoptando como distancia media la correspondiente a los 9 primeros meses.

(3) Excluyendo el tonelaje kilométrico de la G. V.

Los gastos unitarios de explotación fueron los siguientes en el año 1927:

Gastos directos c/m/l. por Tn-Km	4 45	
Gastos totales c/m/l. por Tn-Km	16 09	(11,64)
Capital señalado como inmovilizado en 1927		54 278 555
Capital señalado. Incluido instalaciones anexas		56 918 555

		Año	% sobre el cap. señ como inmovilizado
Utilidades máximas de la explotación desde 1913	8 172 914	1920	16,17%
Promedio de utilidades 1920-1927	4 371 302		8,14%
Coefficiente medio de explotación 1920-1927		55%	
Utilidades del año 1926	1 917 440		3,52%
Utilidades del año 1927	2 122 169		3,91%
Utilidades probables año 1928	2 382 016		4,39%
	656 300		
Utilidades probables (sin rebaja de ta- rifa)	3 038 316		5,60%
Utilidades probables 1929	2 564 827		4,72%
	682 600		
Utilidades probables año 1929 (sin re- baja de tarifa)	3 247 427		5,98%

Suponiendo para los años 1928 y 1929 el mismo capital de 1927.

Tomando en cuenta las entradas netas las utilidades vendrían a ser las siguientes:

Año	Entradas financieras y de los bienes	Entradas netas	% sobre el cap. señalado como inmovilizado	% sobre el cap. total inmovili- zado
1926	263 254	2 180 694	4 01	3.83
1927	354 963	2 477 132	4.56	4.35
1928	354 963	2 736 979	5.04	4.32
1928 (sin rebaja)	354 963	3 393 279	6.25	6.00
1929	354 963	2 919 790	5.37	5.13
1929 (sin rebaja)	354 963	3 602 690	6.73	6.33

y suponiendo para los años 1928 y 1929 las mismas entradas financieras y de los bienes que para 1927.

Aumento de Utilidades sobre el año 1927

La movilización P. V. será aproximadamente de 23 477 400 tons-Km. (1) o sea un incremento de 3 636 551 tons. km. sobre 1927, lo que producirá las mayores entradas y gastos siguientes.

Entradas	3 636 551 × 0,24	= \$	872 772
Gastos	3 636 551 × 0,0445	=	161 826
Saldo	.....		710 946
Menos producido de la mayor tarifa en 1927	.....		387 923
Diferencia	.....		323 023
Possible aumento de algunas partidas de gastos fijos 3 636 551 × 0,0174	.....		63 176
Mayor utilidad probable en 1928 sobre 1927	.....		259 847
Probable utilidad de la explotación en el año 1928	.....		2 382 016 (2)

Año 1929.—En conformidad a lo dicho en el caso del FC. de Caleta a Agua Santa, y prescindiendo siempre del tráfico G. V. se puede suponer en este FC. un aumento de 4% sobre el año 1928.

Las mayores entradas y gastos serían entonces:

Entradas	935 096 tons km. × 0,24	=	224 423
Gastos	935 096 × 0,0445	=	41 612
Saldo	.....		182 811
Mayor utilidad probable en 1929 sobre 1927	.....		442 658
Probable utilidad de la explotación en 1929	.....		2 564 827 (2)

(1) Calculada según el promedio (93,75%) de la movilización del salitre, carbón y petróleo respecto a los totales en los años 1924-27 y 9 meses de 1928.

(2) En el cálculo de las utilidades probables no se ha tomado en cuenta las debidas al incremento del tráfico G. V. Este tráfico produjo en 1927 el 5,08% de las entradas de la explotación.

El promedio de las utilidades en los años 1920-1927 ha sido de 8,14%. El máximo fué de 16,17% (año 1920).

El año 1928 las utilidades probables subirán de 4,39% (5,04 para las entradas netas). El año 1929 con las tarifas vigentes, subirán de 4,72% (5,37% para las entradas netas)

Si no se hubiera aplicado la rebaja el año 1928 y no se aplicara el año 1929, las utilidades subirían de 5,60 y 5,98% respectivamente (6,25 y 6,73 para las entradas netas).

Concesión a plazo indefinido

Capital señalado como inmovilizado (31-XII 27).....	\$ 54 278 555
Sin instalación de malleones, muelles, agua, material flotante, etc. .	2 640 000
Total.....	\$ 56 918 555

La explotación de estos servicios dejó pérdidas el año 1927.

Capital acciones \$ 48 000 000

El capital acciones era en 1910 de \$ 30 000 000. En 1913 subió a 36 000 000 por capitalización de 150 000 £ del Fondo de Reservas repartiéndose a los accionistas una acción liberada por cada cinco. En 1926 el Capital acciones subió a su valor actual de \$ 48 000 000 con la capitalización de 300 000 £ del Fondo General de Reservas, distribuyéndose a los accionistas 60 000 acciones de £ 5 c/u. a razón de una liberada por cada tres.

Capital obligaciones \$ 12 000 000

En 1910 había \$ 1 332 000 amortiza-

dos. En 1925 queda totalmente amortizado.

Fondos de Reserva. 31-XII-27.

Fondo General de Reserva, Renovación, etc. . .	\$ 12 018 561
Fondo de accionistas en 31-XII-27.....	1 881 507

Resumen

Capital primitivo suscrito.....	\$ 30 000 000
Utilidades capitalizadas desde 1910	18 000 000
Fondos de Reserva, Renovaciones, etc (1) ..	12 018 561
Fondos de accionistas (31-XII-27).....	1 881 507
Total cuentas del Activo en 31-XII-27) ..	55 313 810

Capítulo III

EL REGIMEN LEGAL

Los Ferrocarriles chilenos estaban sometidos a la Ley de Policía de Ferrocarriles dictada el 6 de Agosto de 1862, que a pesar de su antigüedad y de la poca edad que tenían los Ferrocarriles en el país cuando fué dictada, no fué modificada en un largo lapso. Esta ley no fijaba disposiciones acerca del capital de los ferrocarriles ni sobre sus utilidades. Tampoco establecía ningún organismo especial para su aplicación.

El decreto N.º 431 de 30 de Abril de 1897 estableció algunas normas para la contabilidad de las empresas con garantía fiscal.

(1) Los balances no permiten deducir qué cuota corresponde a renovaciones ordinarias.

Hasta el año 1925 no se dictaron disposiciones legales sobre el capital de las Empresas y el monto de sus utilidades.

El 13 de Marzo de 1925 se dictó el decreto-ley N.º 342 que tomaba en cuenta la experiencia habida sobre la explotación de Ferrocarriles y especialmente se inspiraba en leyes de otros países. Este decreto-ley tuvo posteriormente otras reformas (1), especialmente en los organismos encargados de aplicarlos, y en la actualidad las disposiciones que nos interesan son las siguientes:

Art. 17. El capital de la sociedad debe ser dividido en acciones definitivamente pagadas.

No se podrán emitir obligaciones sino una vez constituido y pagado en su totalidad el capital social, y sólo después que el cincuenta por ciento a lo menos de este capital haya sido invertido en el ferrocarril.

En ningún caso el monto de las obligaciones en circulación podrá ser superior al doble del monto del capital social.

Las obligaciones destinadas a reunir fondos para la ejecución de las obras de primer establecimiento, se emitirán sobre la base de su completa amortización antes de expirar el plazo de la concesión.

Para resguardar el cumplimiento de estas disposiciones, ninguna emisión de obligaciones podrá efectuarse sin contar previamente con el permiso del Presidente de la República.

El capital reunido por la sociedad no podrá dedicarse a ningún negocio ajeno al ferrocarril.

El monto de la Compensación en dinero o en acciones que se acuerde al

concesionario primitivo a título de reembolso de los gastos efectuados y pago de sus servicios personales, será regulado por el Presidente de la República en vista de las cuentas y documentos justificativos, informados por la Inspección.

Art. 76. Las empresas ferroviarias sólo podrán cobrar por sus servicios los precios que resulten de las tarifas y sus condiciones de aplicación autorizadas por el Gobierno.

Las tarifas y sus modificaciones, de los Ferrocarriles del Estado y de los Ferrocarriles Particulares, serán sometidos a la resolución y aprobación del Gobierno, sin cuyo requisito no podrá entrar en vigencia.

Art. 77. Las tarifas se regularán sobre la base de que el producto bruto no exceda de un modo general del 30 por ciento del capital total inmovilizado en la empresa y reconocido por el Presidente de la República, siempre que los gastos no excedan del 70 por ciento de las entradas. Si la proporción de los gastos fuere mayor, la empresa deberá justificarlo a satisfacción de la Inspección y, en tal caso, el límite de 30 por ciento admisible se elevará en relación con el mayor valor del coeficiente de explotación; pero sin que la entrada neta exceda del 9 por ciento del capital.

Siempre que en tres años consecutivos el producto de la línea exceda del 30 por ciento indica conjuntamente con un coeficiente de explotación no superior a 70 por ciento, o bien del límite proporcionalmente aumentado si este coeficiente de explotación sube de 70 por ciento, el Gobierno tendrá el derecho de iniciativa en materia de modificación de tarifas.

Podrá el Gobierno convenir con la empresa las reducciones de tarifas que estime convenientes, a condición de no reducir la entrada bruta a más de medio

(1) Decretos leyes complementarios Nums. 684 y 815 de 17 de Octubre y 22 de Diciembre de 1925.

por ciento, bajo el límite indicado en el presente artículo.

El Gobierno tendrá, también, derecho de iniciativa en los casos en que, a su juicio, fuere de conveniencia pública introducir modificaciones en alguna tarifa o en sus condiciones de aplicación, siempre que estas modificaciones no reduzcan las entradas brutas de la Empresa.

Las entradas brutas obtenidas en exceso sobre el límite autorizado se destinarán:

10% al Fondo General de Ferrocarriles;

10% al Fondo de reserva para eventualidades del ferrocarril, mientras éste sea inferior al capital inmovilizado en el ferrocarril; y

El 80% restante será de libre disposición de la Empresa.

No obstante lo anterior, si la entrada neta fuera superior al 9% del capital total inmovilizado en el ferrocarril, el exceso de entrada neta sobre este valor se destinará:

10% al Fondo General de Ferrocarriles.

10% al Fondo de reserva para eventualidades del ferrocarril, siempre, que éste sea inferior al 10% del capital total inmovilizado en el ferrocarril; y

El 80% restante será de libre disposición de la Empresa.

Las disposiciones de los dos incisos anteriores no se aplicarán si la relación entre gastos y entradas brutas es superior a 0,7 excepto cuando conjuntamente la entrada neta sea superior a 9% del capital total inmovilizado en el ferrocarril, en cuyo caso el exceso sobre dicho 9% se repartirá en la siguiente forma:

50% al Fondo General de Ferrocarriles;

33% al fondo de reserva para eventua-

lidades del ferrocarril mientras éste sea inferior al 10% del capital inmovilizado en el ferrocarril; y

El 17% restante será de libre disposición de la Empresa.

Una vez que el fondo de reserva para eventualidades del ferrocarril haya alcanzado al 10% del capital total inmovilizado, la Inspección tendrá el derecho de señalar la inversión que se dará a las sumas destinadas a este fondo, en obras de mejoramiento del ferrocarril.

Art. 77 bis. El capital inmovilizado de cada Empresa, será determinado por el Presidente de la República, previo informe de la Inspección.

Art. 78. Las solicitudes sobre implantación y modificaciones de tarifas que las Empresas sometan a la resolución del Gobierno, serán anunciadas al público y estudiadas por la Inspección, conjuntamente con las observaciones que presenten los interesados.

Art. 79. Ninguna tarifa podrá modificarse sino después de un año de encontrarse en vigencia, salvo resolución del Gobierno.

Art. 80. Las tarifas y sus modificaciones serán anunciadas al público por medio de carteles colocados en sitios visibles dentro del recinto de las estaciones, desde 60 días antes de encontrarse en vigencia, si se tratare de nuevas tarifas o de aumento de las existentes, o desde 30 días si se tratare de disminuciones.

Sin embargo, el Gobierno podrá autorizar que se reduzca a tres días el plazo de anticipación con que deben anunciarse las tarifas aplicables a trenes temporales u ocasionales.

Art. 82. Las tarifas normales se aplicarán de un modo uniforme a todos los que se sirven del ferrocarril.

Podrán establecerse tarifas especiales a precio reducido con respecto de las

normales, para mercaderías y recorridos determinados con plazos de transporte más amplios que el establecido para aquellas, o que se apliquen bajo la condición de proporcionar un mínimum de toneladas de carga en períodos dados.

Art. 86. En los casos en que dos ferrocarriles pudieran servir un mismo tráfico, se cobrarán en ambas empresas los mismos fletes.

Al fijar las tarifas correspondientes, el Gobierno tomará en cuenta las necesidades de la empresa en condiciones más desfavorables.

Es interesante para ilustrar el tema, exponer en líneas generales las características de la legislación extranjera sobre el particular. Por la premura del tiempo nos concretaremos a la legislación norte-americana que se aplica a la mayor parte de las Compañías de Ferrocarriles del mundo y a la de la República Argentina, que tiene el más importante sistema ferroviario de Sud-América.

En la legislación americana (1), como en todas, las utilidades de los ferrocarriles están relacionadas con el capital inmovilizado. El congreso Federal aprobó el «Valuation Act» el año 1913, ley que comisionó a la «Interstate Commerce Commission» para avaluar las propiedades ferroviarias.

Otra ley nacional, «The Transportation Act», encarga a la Interstate Commerce Commission fijar el límite legal de las utilidades de los ferrocarriles.

Este límite no es constante y la Interstate Commerce Commission puede variarlo.

La Interstate Commerce Commission actualmente fija las utilidades en un

6% del valor del ferrocarril (determinado según inventario por la Interstate Commerce Commission) con la siguiente repartición:

5½% de rendimiento libre.

½% destinado a mejoramiento y ampliación de servicios.

El saldo de las utilidades se reparte en dos mitades: una para la Compañía, que con ella podrá constituir un fondo de reserva para defectos de utilidades, reserva que no podrá acumularse en cada ferrocarril más allá del 5% del capital inmovilizado. Esta reserva sólo puede ser empleada para completar el rendimiento del 6% en los años que baje de esta cifra. Una vez completado este fondo de reserva, ese exceso de entradas puede tener cualquier destinación. La otra mitad del exceso pasa a manos de la Interstate Commerce Commission, que forma un fondo destinado a préstamos a los ferrocarriles para inversiones de mejoramiento.

Las disposiciones legales vigentes en la República Argentina son las siguientes:

Ley N.º 2873 de 24 de Noviembre de 1891. Ley N.º 5315 (Ley Mitre) de 30 de Septiembre de 1927. Decreto reglamentario de 30 de Abril de 1928.

La ley 2873 crea la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales, la que tiene entre sus atribuciones 1.º la de informar sobre la aprobación de tarifas de los ferrocarriles en general, y eventualmente en los casos que el P. E. puede intervenir en su fijación, y aprobar directamente toda modificación de los mismos dentro de los límites de las tarifas aprobadas por el P. E.

2.º Intervenir en el examen y fijación por el P. E. del capital de cada empresa de ferrocarril nacional, como así mismo controlar el monto de las entradas brutas y líquidas de las mismas a los objetos que fijan las leyes.

(1) Un estudio completo puede consultarse en «R. Simón. Normas de Valuación y Sistema Uniforme de Contabilidad para las Empresas de Ferrocarriles y Administración Comercial de Ferrocarriles.

La ley Mitre libera de derechos de aduana los materiales y artículos de construcción hasta el año 1897. Hasta esa misma fecha los FF. CC. pagarán como impuesto o contribución única el 3% del producto líquido de sus líneas.

Le reconoce como gasto el 60% de las entradas. Si excediera de su límite en tres años consecutivos, la Empresa deberá demostrarlo a satisfacción del P. E.

Las tarifas de pasajeros y de carga serán intervenidas por el P. E. cuando el promedio del producto de las líneas en tres años seguidos exceda del 17% del capital en acciones y obligaciones, reconocido, siempre que los gastos no excedan del 60% de las entradas. Si la proporción de gastos fuera mayor en tres años consecutivos, la Compañía deberá demostrarlo a satisfacción del P. E. y en tal caso, el límite de intervención se elevará proporcionalmente.

El decreto reglamentario de 30 de Abril de 1928 regula las relaciones con las Compañías, que se acojan a la Ley Mitre y establece que en ese momento se fijará el capital correspondiente en acciones y obligaciones, que no podrá ser alterado sino por resolución del P. E. No se admitirá como parte del capital en acciones y obligaciones, sino las emitidas para obtener un capital efectivo o para la adquisición de bienes, obras o líneas pertenecientes a otras Empresas, debiendo ser excluidas de ese rubro las partidas no autorizadas por el P. E. correspondientes a la explotación y a las emisiones que no correspondan a valores reales, fijan los renglones de los gastos como sigue:

a) Los correspondientes al servicio de explotación;

b) El importe de la contribución que fija la Ley Mitre;

c) La amortización del capital en las concesiones a término;

d) Las reservas según el siguiente detalle:

1.º Las cuotas de renovación de las instalaciones y equipo.

2.º Los correspondientes a accidentes, reclamaciones, gastos judiciales e imprevistos.

3.º Seguros contra accidentes.

4.º Pensiones y fondos de beneficencia para el personal.

Las cuotas de renovación se fijan únicamente en 2½% para las instalaciones y el equipo.

El art. 13 fija el producto líquido anual en 6.8% del capital reconocido

Para determinar si ha llegado el caso de intervención en las tarifas, se tomará el promedio resultante de los tres años anteriores.

Si se comparan las disposiciones de la ley con algunas extranjeras, se puede constatar que la ley chilena tiene ventajas en cuanto permite obtener mejores utilidades al FC. que hace el servicio con menos gastos, en tanto que la legislación extranjera no particulariza esta situación.

Una diferencia importante de la legislación chilena con la americana, por ejemplo, «The Transportation Act», consiste en que el porcentaje de utilidades sobre el capital inmovilizado libre para el ferrocarril puede ser variado periódicamente en la legislación americana, lo que pareciera lógico y de acuerdo con la necesidad de contemplar las variaciones del interés del dinero, para evitar que estas inversiones de dinero resulten privilegiadas, o bien en otro caso extremo, que no haya interés en la construcción de nuevas líneas.

Capítulo IV**CONCLUSIONES**

1.º La historia de la industria salitrera muestra regularmente períodos de gran exportación de salitre con beneficios considerables del Estado, de la industria salitrera y de los ferrocarriles salitreros, seguidos de períodos de restricción de la exportación con la disminución consiguiente de las utilidades de las tres entidades enunciadas.

2.º El precio del salitre presenta también oscilaciones fuertes.

3.º La exportación del salitre ha variado de 1 658 326 tons. en 1926 a 2 375 441 tons en 1927. Se prevee un mínimun de 2 800 000 tons. en 1928 y 3 200 000 en 1929.

El promedio de la exportación (1913-1927) es de 2 167 789 tons.

4.º El precio del salitre f. a. s. por 100 kilos ha variado de 14-11 en 1910 a 35-7 en 1919/20. Después baja casi constantemente. Ha sido de 23-6 en 1921, 22

19-11 en 1922/23; 20-3 en 1923/1924; 20-2 en 1924/25 19-6 en 1925/26.

El año 1926 de 20-6.

El año 1927 fué de 18.

El año 1928 se estima en 16 sh.

5.º Los salitreros han tenido el año 1927 una probable menor entrada de 118 772 000 si se hubiera mantenido el precio de 1926 y de 198 270 000 si se hubiera mantenido el promedio de 1920-1927; el año 1928 una menor entrada probable de 232 000 000 con referencia al precio de 1926 y de 112 000 000 con referencia al precio de 1927.

6.º El Estado verá disminuídas sus entradas en una suma superior a 63 millones 860 mil por concepto de las medidas de protección a la industria y aportes a la Caja de Fomento Salitrero, en 1928. En 1929 esa suma será superior a 88 340 000 dentro de la previsión de la Superintendencia de Salitre y Minas.

7.º Las utilidades de la explotación de los ferrocarriles salitreros y las entradas netas sobre el capital señalado como inmovilizado son las siguientes, suponiendo vigentes las tarifas actuales en 1929:

FERROCARRIL	Prome- dio	Año 1926		Año 1927		Año 1928 (1)		Año 1929 (1)	
	1920-27	Explotación	Entradas netas	Explotación	Entradas netas	Explotación	Entradas netas (2)	Explotación	Entradas netas
Caleta Buena a Agua Santa.....	4,17	—0,6	—0,6	1,66	1,69	5,01	5,04	6,05	6,08
Tocopilla al Toco ..	6,86	0,18	1,21	3,11	3,05	7,33	7,03	9,40	8,99
Salitrero de Tarapacá	4,01	2,50	3,12	4,30	4,69	5,31	5,68	6,81	7,15
Antofagasta a Bolivia	9,32	8,33	8,93	7,96	90,5	9,77	10,85	10,26	11,33
Caleta Coloso a Aguas Blancas	4,66	3,90	5,21	3,83	5,22	3,64	5,00	3,69	5,09
Taltal a Cachinal ..	8,14	3,52	3,83	3,91	4,35	4,39	4,82	4,72	5,13

Las utilidades de la explotación y las entradas netas para los años 1928 y 1929, suponiendo en ambos que no se aplicaran las rebajas serían las siguientes:

FERROCARRIL	Año 1928 (2)		Año 1929 (2)	
	Utilidad explotación %	Entradas netas %	Utilidad explotación %	Entradas netas %
Caleta Buena a Agua Santa	6,45	6,48	7,59	7,62
Tocopilla al Toco	9,45	9,03	11,73	11,18
Salitrero de Tarapacá.....	7,84	8,17	9,56	9,86
Antofagasta a Bolivia (3)	10,52	* 11,58	11,04	12,10
Caleta Coloso a Aguas Blancas	5,00	6,29	5,13	6,44
Taltal a Cachinal	5,60	6,00	5,98	6,33

(1) Las utilidades probables de los años 1928 y 1929 han sido calculadas en general: a) Sin tomar en cuenta el incremento de las utilidades del tráfico G. V.

b) Operando con los gastos directos medios del año 1927 que son probablemente susceptibles de una pequeña cuota de disminución por un mayor tráfico.

c) Con un incremento de tráfico limitado a 4% y 10% debido a la mayor exportación de salitre el año 1929. Según la previsión de la Superintendencia de Salitre y Minas, ese incremento será mayor.

(2) Sobre el capital total inmovilizado.

(3) Sección Chilena. Excluido el negocio de provisión de agua.

8.º Los ferrocarriles salitreros viven casi exclusivamente del salitre; la muerte de esta industria será la de los ferrocarriles.

9.º La última crisis salitrera presentada el año 1926 y principios de 1927 dió motivo a las medidas pro-fomento adoptadas por el Supremo Gobierno que han sido enumeradas, y hay antecedentes fundados para estimar que se deba a ellas la reacción de la industria salitrera, incrementando la producción y la exportación de salitre.

10. Durante la aplicación de las rebajas actuales y debido al incremento de la exportación salitrera, los ferrocarriles salitreros han obtenido en general mejores ejercicios financieros que el promedio de los últimos años. Para algunos de ellos si no se hubieran aplicado las rebajas, las utilidades llegarían a sobrepasar el 9%.

11. No procede la aplicación de la Ley de Ferrocarriles, pues las utilidades (1) no llegan a los valores autorizados por la ley sobre el capital declarado. No ha sido fijado tampoco por el Supremo Gobierno el capital inmovilizado.

12. La situación actual de la industria salitrera pareciera marcar un período de transición durante el cual en interés nacional y de todas las industrias que viven de ella, debe dársele las mayores posibilidades para luchar por mantener y reconquistar sus mercados.

13. El precio de venta del salitre ha disminuído considerablemente. Por consiguiente, no habiéndose hecho pública ninguna disminución sensible en los gastos de producción del salitre el «valor del transporte» ha disminuído. Igual-

mente la capacidad de pago de fletes.

14. Las sumas obtenidas por los Ferrocarriles Salitreros por capitalización de utilidades y por amortizaciones en los últimos 20 años son en general, considerables, como también los diferentes fondos de reserva que las utilidades han permitido formar.

Su situación económica y financiera no ha desmejorado desde la presentación del informe del señor Pedregal y les permite en general soportar las rebajas.

15. De acuerdo con lo manifestado (núm. 11), debe procurarse convenir con las compañías de ferrocarriles salitreros el mantenimiento de las rebajas actuales, durante un período prudencial que permita apreciar la situación del año salitrero 1929-1930, sea mientras se fija por el Gobierno el capital inmovilizado.

16. Habría fundamento para revisar las tarifas suprimiendo o reduciendo las rebajas en los ferrocarriles salitreros sometidos a rebajas, si el precio del salitre durante el semestre anterior, llegara a un promedio determinado que tal vez pudiera fijarse en 18 sh. 6 d. f. s. a. y si durante ese período hubiera antecedentes para estimar que en el año salitrero no se exportarían más de 2 800 000 tons.

17. Se recomienda el establecimiento de un organismo regulador de las utilidades de los ferrocarriles salitreros, basado en aportes de los ferrocarriles de parte de sus utilidades y aportes fiscales. Estos podrían disponer libremente cada año de sus utilidades iguales al promedio de los años 1920-1927, siempre que no excedan de 8% y de una fracción importante del excedente. El resto sería aportado a este organismo o Caja de Ferrocarriles Salitreros. El Estado contribuiría con una cuota anual en relación con la exportación de salitre y con el aporte de cada ferrocarril en relación

(1) La actual ley de ferrocarriles autoriza utilidades mayores que otras leyes análogas, y fué dictada en una época en que el interés del dinero era superior al actual.

con la exportación de salitre y con el aporte de cada ferrocarril, formándose así un fondo de reserva para cada ferrocarril que serviría para los años en que la utilidad baje del promedio señalado, para completarlo.

Parte del fondo de cada ferrocarril podrá ser destinado a invertirse en obras de abaratamiento del costo de la explotación, a juicio del Departamento de Ferrocarriles, y otra parte a préstamos

para obras de mejoramiento a un interés que no suba del 5%.

El fondo formado para cada ferrocarril tendrá como límite un tanto por ciento del capital inmovilizado. Se suspenderán los aportes del F. C. y del Estado mientras esté completo aumentando en ese período con los intereses de los mismos.

18. Debe procederse a fijar en definitiva el capital inmovilizado.