

CUADRAGESIMA NOVENA MEMORIA

Santiago, 1.º de Julio de 1933.

SEÑOR MINISTRO:

Tengo el honor de enviar a US. la Memoria de los servicios de esta Empresa correspondiente al año 1932, en conformidad a lo dispuesto en el Art. 30 del Decreto F. L. N.º 167, de 12 de Mayo de 1931.

Al elevar a conocimiento de US. dicha Memoria, me permito hacer las siguientes observaciones sobre los resultados del año:

El descenso progresivo de la movilización, y por consiguiente de las entradas, que se inició en el segundo semestre de 1931, continuó en los primeros meses de 1932 y tuvo una baja aún más violenta en Junio, mes que correspondió a un período de perturbaciones sociales y económicas en el país y dentro de la Empresa, en la que hubo una huelga de importancia.

Desde el mes de Julio se empezó a notar alguna reacción y las entradas principiaron a superar a las de los meses correspondientes de 1931. Sin embargo, este incremento vino a acentuarse sólo en Octubre en la Red Norte y en Diciembre en la Red Sur, en lo que se refiere a pasajeros.

Puede observarse que la reacción coincide con la época en que la desvalorización de la moneda encareció considerablemente los artículos importados y dificultó la adquisición de combustible para los vehículos motorizados. Puede, pues, asegurarse que el principal factor de esta reacción es la recuperación de gran parte de los trasportes que habían sido restados por la competencia de esta clase de vehículos. Aún hasta la fecha puede observarse que es ésto (la recuperación del tráfico perdido anteriormente) la principal causa del aumento de entradas que ha habido a partir de Julio de 1932. Aparte de esto, hay el caso especial de la Red Norte, en que ha influido el auge de la industria aurífera y en la Red Sur el incremento del Turismo, que ha empezado a dar resultados gracias a la tenaz campaña que ha mantenido la Empresa.

Por estas razones, la política de la Dirección General fué, durante todo el curso del año 1932, de estricta economía, llegándose a lograr en los gastos de explotación una economía de 30% en un período de un año, como puede comprobarse comparando los gastos de Mayo de 1931 con los del mismo mes de 1932.

Entre las medidas adoptadas para obtener esta reducción de los gastos, hubo que recurrir forzosamente a una rebaja de los sueldos y jornales, reducción al mínimo más estricto de los gastos en moneda extranjera y en general de todos los consumos de materiales y a la supresión de la casi totalidad de las obras extraordinarias. También fué necesario suprimir muchos servicios de trenes, como el expreso de Santiago a Talcahuano, el nocturno directo a Puerto Montt y algunos trenes de diferentes ramales.

La restricción de gastos sólo permitió que durante el año se trabajase en muy pocas obras de importancia de las que merecen citarse: la transformación de Barón, las variantes de El Tranque y El Canelo en el ramal de Cartagena y los talleres de reparación de coches y casas de la Maestranza de San Bernardo. Estos últimos quedaron terminados en el curso de 1932; pero no será posible ponerlos en servicio a causa del encarecimiento y dificultad para obtener la moneda extranjera necesaria para pagar las maquinarias con que deben ser dotados. La variante de El Canelo alcanzó a ser entregada al tráfico en 1932, no así la de El Tranque, cuyos trabajos siguen en actividad.

Dios guarde al Sr. Ministro.

Juan Lagarrigue C.

RESULTADOS GENERALES DE LA EXPLOTACION

	Unidad	1931	1932	Diferencia en 1932	
Longitud de vía en explotación (Distancia entre estaciones)	Km.	4 353	4 353		%
Pasajeros transportados	N.º	12 706 037	12 938 407	+ 232 370	1,8
Pasajeros-kilómetros	N.º	673 889 768	664 165 491	— 9 724 277	1,4
Producto total de pasajeros. \$		54 712 744	47 958 866	— 6 753 878	12,3
Equipaje transportado	Ton.	41 214	39 448	— 1 766	4,3
Toneladas-kilómetros de equipajes	N.º	11 306 952	11 438 985	+ 132 033	1,2
Producto total de equipajes. \$		6 595 770	6 045 937	— 549 833	8,3
Carga transportada	Ton.	4 150 528	3 870 300	— 280 228	6,8
Toneladas-kilómetros de carga	N.º	897 533 742	873 358 312	— 24 175 430	2,7
Producto total de carga	\$	117 836 642	107 983 294	— 9 853 348	8,3
Total de unidades de tráfico (Pasajeros-km. + ton-km., carga y equipaje)	N.º	1 582 730 462	1 548 962 788	— 33 767 674	2,1
Entradas del tráfico	\$	179 145 155	169 693 672	— 9 451 483	5,3
Entradas totales	\$	185 862 477	180 138 620	— 5 723 857	3,1
Gastos totales (1)	\$	196 391 796	197 539 129	+ 1 147 333	0,6
Pérdida (1)	\$	16 165 785 (2)	17 400 509	+ 1 234 724	7,6
Contribución al Supremo Gobierno	\$	20 657 984	12 581 392	— 8 076 592	39,1
Coefficiente de explotación (incluidos gastos financieros, etc.) (1)	%	105,7	109,7	+ 4,0	3,8
Consumo total de carbón	Ton.	290 166	273 322	— 16 844	5,8
Consumo por millón de unidades de tráfico	Ton.	183	176	— 7	3,8
Precio medio de la tonelada de carbón	\$	63,49	60,29	— 3,20	4,9
Promedio de empleados y obreros	N.º	17 182	15 044	— 2 138	12,4
Gastos en sueldos y jornales \$		65 088 301	56 010 619	— 9 077 682	13,9

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

(2) A la pérdida de 1931 que figura en el balance se ha agregado la suma de \$ 5.636.467, que se abonó al Supremo Gobierno por diferencia en el valor de los pases, de acuerdo con el Decreto F. L. N.º 167.



DEPARTAMENTO DE TRASPORTE

T A R I F A S

Durante el año se continuaron aplicando las tarifas rebajadas creadas anteriormente y algunas otras nuevas en los sectores en que la competencia de los camiones, tanto de carga como de pasajeros, se hacía sentir con mayor intensidad. Complemento de lo anterior ha sido la ampliación y mejoramiento del transporte a domicilio.

Se dictaron numerosas disposiciones reglamentarias y tarifas especiales con el fin de mejorar el aprovechamiento del equipo de carga, especialmente en el sentido de norte a sur.

Durante el año se pusieron también en vigencia algunas tarifas protectoras, de cargo al Supremo Gobierno, en conformidad al Art. 22 de la Ley de Administración de la Empresa, (Decreto F. L. N.º 167, de 12 de Mayo de 1931), Entre éstas merece citarse la rebaja a las maderas y duelas que se transportan para lar cumplimiento a la Ley de Envases.

Con motivo de la interrupción del puente carretero sobre el río Lontué, la Empresa estableció servicio especiales y creó tarifas rebajadas para facilitar el tráfico entre Curicó y la región vecina al sur del río.

Merecen especial mención las disposiciones tendientes a mejorar el servicio de envíos contra reembolso, que se hizo extensivo a la carga, tanto de grande como de pequeña velocidad, a partir del 14 de Mayo. El resultado de esta medida puede apreciarse por el cuadro que se da a continuación:

Valor de las mercaderías despachadas contra reembolso en 1932.

Enero.	\$ 580.335	Julio.	\$ 1,149.537
Febrero.	663.347	Agosto.	1,389.715
Marzo	841.358	Septiembre. . . .	2,059.645
Abril	873.985	Octubre	2,316.844
Mayo	824.026	Noviembre	2,653.309
Junio	862.395	Diciembre	3,304.600

M O V I M I E N T O

El servicio de trenes de pasajeros y de carga no tuvo alteraciones dignas de mención. La reducción que durante el año se notó en la movilización de pasajeros y carga hizo necesario mantener durante el invierno las restricciones que se habían implantado en el año anterior, restricciones que afectaron especialmente al tren nocturno directo a Puerto Montt y a los trenes de los ramales. Sin embargo, el aumento de tráfico producido en el último trimestre permitió ampliar estos servicios, que quedaron en forma casi normal.

Durante el invierno se mantuvo el funcionamiento de la calefacción a vapor en todos los trenes de largo recorrido de Santiago al sur. Se puso en servicio por primera vez la calefacción eléctrica de que vienen dotados los nuevos coches salones que circulan entre Santiago y Valparaíso.

De acuerdo con la política seguida hasta ahora por la Empresa, el servicio de buffet se ha implantado casi en la totalidad de los trenes de pasajeros, con lo que se ha venido a satisfacer una necesidad sentida por el público en general.

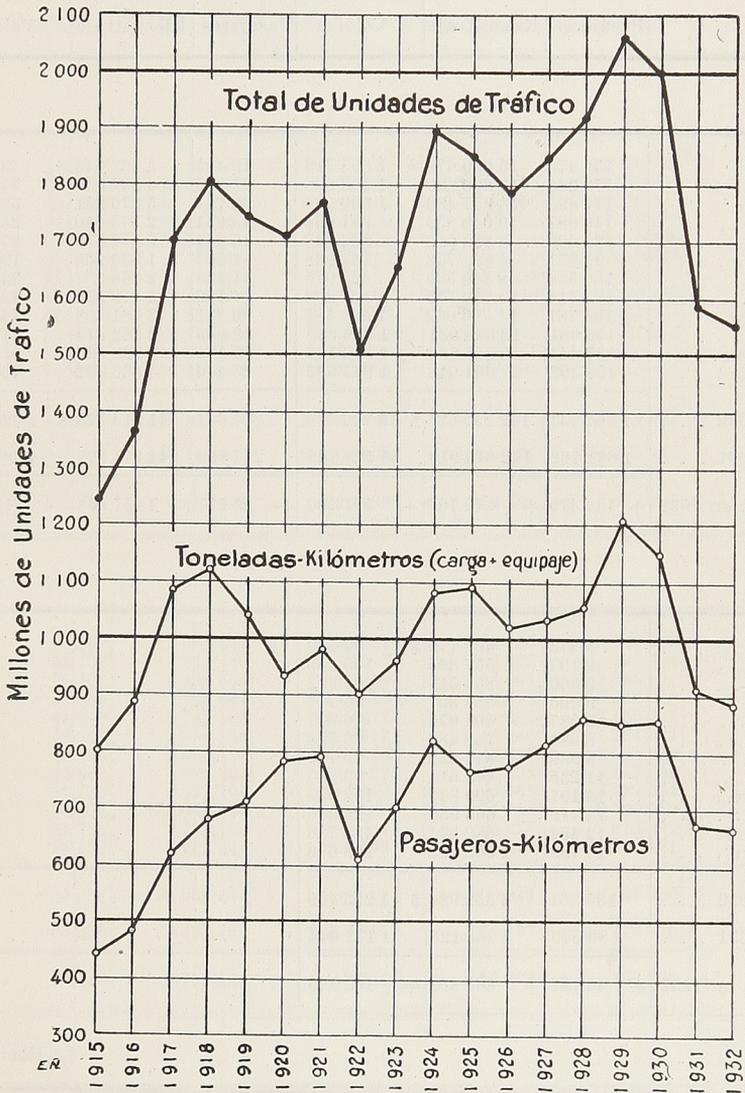
La Empresa está interesada en que este servicio mejore cada día, y al efecto le pone especial atención, a fin de que los pasajeros queden satisfechos de él.

Ventas de salitre. — La Empresa, de acuerdo con la Compañía de Salitre de Chile, ha establecido la venta de salitre en todas las estaciones de la Red Ferroviaria, con el objeto de difundir el mayor consumo de este abono, para conseguir aumentar la producción nacional, lo que ha redundado en beneficio del país en general, dando con ésto trabajo a más gente en las salitreras y en los campos, propendiendo además a la disminución de la cesantía.

Durante los 9 meses en que esta Empresa alcanzó a tener establecidas estas ventas se lograron vender 2.500 toneladas de salitre sódico y 1.500 toneladas de salitre potásico, cantidad muy superior a la consumida en la agricultura en años anteriores.

Sin lugar a dudas, la mayor venta habida en el presente año se debe en gran parte a la intensa propaganda que hizo la Empresa en todo el país con affiches, avisos en los diarios, reparto de folletos a los agricultores e industriales y con propaganda personal entre los agricultores, por medio de sus Jefes de Estación.

Movilización



TRAFICO DE PASAJEROS

	PRIMERA CLASE			SEGUNDA CLASE		
	Pasajeros	Kilometraje	Valor	Pasajeros	Kilometraje	Valor
Red						
Enero	153 476	15 059 679	\$ 1 676 716	19 405	3 463 643	\$ 332 370
Febrero	173 286	13 868 899	1 538 668	26 086	6 127 930	578 495
Marzo	177 893	13 057 486	1 500 945	32 714	5 376 231	505 924
Abril	140 887	9 045 850	981 658	13 851	2 575 610	247 902
Mayo	122 699	8 883 012	966 848	16 264	2 817 378	270 329
Junio	95 951	6 864 732	747 938	12 503	1 930 965	191 944
Julio	108 534	8 480 560	922 975	14 428	2 368 337	234 900
Agosto	122 714	10 359 715	1 128 276	14 169	2 373 692	234 535
Setiembre	158 781	14 570 032	1 589 187	20 831	3 681 798	365 925
Octubre	156 081	12 320 981	1 346 395	19 839	3 262 414	317 952
Noviembre	157 441	12 388 633	1 356 107	19 135	3 202 823	314 657
Diciembre	198 398	17 691 046	1 944 696	25 416	4 333 502	425 570
TOTAL 1932	1 766 141	142 590 625	\$ 15 700 409	234 641	41 514 323	\$ 4 020 503
TOTAL 1931	1 631 762	142 310 919	15 528 809	247 858	44 971 977	4 333 789
Diferenc. en 1932	+ 134 379	+ 279 706	+ 171 600	- 13 217	- 3 457 654	- 313 286
Red						
Enero	8 273	463 770	\$ 87 510	.....	.....	.....
Febrero	9 107	557 365	105 163	.....	.....	.....
Marzo	9 860	654 511	124 812	.....	.....	.....
Abril	9 295	454 307	85 717	.....	.....	.....
Mayo	9 087	407 075	76 997	.....	.....	.....
Junio	8 681	368 489	69 528	.....	.....	.....
Julio	8 980	417 622	79 779	.....	.....	.....
Agosto	11 235	478 514	90 285	.....	.....	.....
Setiembre	13 191	699 847	132 050	.....	.....	.....
Octubre	13 410	663 956	124 916	.....	.....	.....
Noviembre	12 454	682 271	128 736	.....	.....	.....
Diciembre	16 788	1 005 259	189 676	.....	.....	.....
TOTAL 1932	130 361	6 852 986	\$ 1 295 169	.....	.....	.....
TOTAL 1931	89 579	5 989 123	1 131 644	.....	.....	.....
Diferenc. en 1932	+ 40 782	+ 863 863	+ 163 525	.....	.....	.....
Resumen						
Año 1932	1 896 502	149 443 611	\$ 16 995 578	234 641	41 514 323	\$ 4 020 503
Año 1931	1 721 341	148 300 042	16 660 453	247 858	44 971 977	4 333 789
Diferenc. en 1932	+ 175 161	+ 1 143 569	+ 335 125	- 13 217	- 3 457 654	- 313 286

POR CLASES Y POR MESES

T E R C E R A C L A S E			T O T A L E S		
Pasajeros	Kilometraje	Valor	Pasajeros	Kilometraje	Valor
Sur					
876 292	42 985 433	\$ 2 372 587	1 049 173	61 508 755	\$ 4 381 673
878 734	42 942 946	2 379 821	1 078 106	62 939 775	4 496 984
964 056	46 719 828	2 580 065	1 174 663	65 153 545	4 586 934
792 969	35 292 249	1 944 366	947 707	46 913 709	3 173 926
799 971	34 400 276	1 908 194	938 934	46 100 666	3 145 371
616 290	26 273 678	1 463 004	724 744	35 069 375	2 402 886
713 316	30 293 944	1 673 038	836 278	41 142 841	2 830 713
765 657	30 826 249	1 704 565	902 540	43 559 656	3 067 376
878 018	40 080 138	2 221 444	1 057 630	58 331 968	4 176 556
924 127	38 498 158	2 129 883	1 100 047	54 081 553	3 794 230
916 782	35 432 558	2 051 926	1 093 358	51 024 014	3 722 690
1 046 372	45 794 066	2 525 879	1 270 186	67 818 614	4 896 145
10 172 584	449 539 523	\$ 24 954 772	12 173 366	633 644 471	\$ 44 675 684
10 041 540	456 193 957	25 353 905	11 921 160	643 476 853	45 216 503
+ 131 044	— 6 654 434	— 399 133	+ 252 206	— 9 832 382	— 540 819
Norte					
55 867	2 281 452	\$ 190 121	64 140	2 745 222	\$ 277 631
55 702	1 940 439	160 947	64 809	2 497 804	266 110
56 107	2 130 664	177 766	65 967	2 785 175	302 578
47 596	1 778 641	148 220	56 891	2 232 948	233 937
41 979	1 748 124	145 677	51 066	2 155 199	222 674
36 302	1 386 148	115 512	44 983	1 754 637	185 040
40 266	1 406 714	117 225	49 246	1 824 336	197 005
43 663	1 669 224	139 102	54 898	2 147 738	229 387
57 778	2 027 704	183 442	70 969	2 727 551	315 492
58 504	2 044 994	170 167	71 914	2 708 950	295 083
61 761	2 131 728	177 934	74 215	2 813 999	306 670
79 155	3 122 202	261 899	95 943	4 127 461	451 575
634 680	23 668 034	\$ 1 988 013	765 041	30 521 020	\$ 3 283 182
695 298	24 423 792	2 035 317	784 877	30 412 915	3 166 961
— 60 618	— 755 758	— 47 304	— 19 836	+ 108 105	+ 116 221
ambas Redes					
10 807 264	473 207 557	\$ 26 942 785	12 938 407	664 165 491	\$ 47 958 866
10 736 838	480 617 749	27 389 222	12 706 037	673 889 768	48 383 464
+ 70 426	— 7 410 192	— 446 437	+ 232 370	— 9 724 277	— 424 598

TRÁFICO DE EQUIPAJES POR MESES

Red Sur

M E S E S	Toneladas	Ton-Km.	Flete
Enero	3 570	897 764	\$ 455 934
Febrero	3 037	830 636	427 699
Marzo	3 532	1 007 247	522 534
Abril	2 997	863 221	454 262
Mayo	2 949	932 449	491 498
Junio	2 497	810 370	398 457
Julio	2 605	823 248	437 487
Agosto	2 682	796 265	403 258
Setiembre	2 584	802 453	433 478
Octubre	2 893	760 517	425 735
Noviembre	3 045	791 169	420 876
Diciembre	4 079	1 057 729	577 953
Total 1932	36 470	10 375 068	5 449 171
Total 1931	38 038	10 258 040	5 957 022
Diferencia en 1932	- 1 568	+ 117 028	- \$ 507 851

Red Norte

Enero	227	100 014	\$ 55 858
Febrero	194	56 244	35 836
Marzo	269	91 897	49 138
Abril	252	93 640	46 963
Mayo	277	118 821	55 924
Junio	198	81 472	41 843
Julio	249	90 510	46 995
Agosto	232	90 415	49 437
Setiembre	223	76 428	53 256
Octubre	259	88 990	53 007
Noviembre	287	85 460	48 064
Diciembre	311	90 026	60 445
Total 1932	2 978	1 063 917	596 766
Total 1931	3 176	1 048 912	582 659
Diferencia en 1932	- 198	+ 15 005	+ \$ 14 107

Resumen de ambas Redes

Año 1932	39 448	11 438 985	\$ 6 045 937
Año 1931	41 214	11 306 952	6 539 681
Diferencia en 1932	- 1 766	+ 132 033	- \$ 493 744

TRÁFICO DE CARGA POR MESES

Red Sur

MESES	CARGA DEL PÚBLICO		CARGA TOTAL		
	Toneladas	Ton-Km.	Toneladas	Ton-Km.	Flete
Enero	244 342	53 974 490	285 816	63 369 341	\$ 8 176 661
Febrero	297 243	64 374 440	345 178	76 324 211	9 576 605
Marzo	309 044	69 655 548	355 685	80 671 387	10 433 568
Abril	281 526	64 530 127	328 460	76 923 410	9 553 477
Mayo	252 169	58 887 859	294 643	69 317 643	8 719 012
Junio	207 887	46 464 137	243 202	55 372 974	7 191 359
Julio	230 439	53 759 954	269 068	64 281 020	8 072 148
Agosto	222 713	52 698 251	263 991	65 312 122	7 786 031
Setiembre	231 466	52 916 852	275 301	65 351 191	7 873 205
Octubre	239 346	55 455 351	291 241	70 437 914	8 063 859
Noviembre	241 865	55 341 430	296 226	72 312 500	8 066 563
Diciembre	260 671	55 040 522	312 331	71 620 544	8 320 765
Total 1932	3 018 711	683 098 961	3 561 142	831 294 257	\$ 101 833 253
Total 1931	3 134 594	701 796 871	3 785 355	858 072 010	110 385 924
Diferencia 1932	— 115 883	— 18 697 910	— 224 213	— 26 777 753	— 8 552 671

Red Norte

Enero	18 844	2 766 361	22 608	3 486 527	\$ 454 878
Febrero	17 565	2 390 635	21 631	3 102 718	420 249
Marzo	19 159	2 743 941	22 687	3 424 777	491 432
Abril	20 355	2 689 485	24 565	3 329 698	493 609
Mayo	20 320	2 686 850	22 245	3 039 203	481 403
Junio	17 757	2 200 743	21 011	2 575 347	398 718
Julio	19 392	2 437 271	22 496	2 931 890	419 088
Agosto	19 767	2 527 746	21 964	2 795 123	444 720
Setiembre	21 895	2 842 545	24 126	3 116 660	493 936
Octubre	30 010	3 868 641	32 714	4 276 385	648 981
Noviembre	33 138	4 616 672	35 511	5 091 796	686 887
Diciembre	34 648	4 459 127	37 600	4 893 931	716 140
Total 1932	272 850	36 230 017	309 158	42 064 055	\$ 6 150 041
Total 1931	298 491	30 468 164	365 173	39 461 732	5 645 661
Diferencia 1932	— 25 641	+ 5 761 853	— 56 015	+ 2 602 323	+ 504 380

Resumen ambas redes

Año 1932	3 291 561	719 328 978	3 870 300	873 358 312	\$ 107 983 294
Año 1931	3 433 085	732 265 035	4 150 528	897 533 742	116 031 585
Diferencia 1932	— 141 524	— 12 936 057	— 280 228	— 24 175 430	— 8 048 291

RESUMEN ANUAL DEL

Red

	ESPECIFICACION	Número de carros completos	Número de toneladas transportadas	Número de toneladas por kilómetro	Valor del flete	Dist. media de trasp.	Tarifa media Ctvos. por
		C	T	T-Km.	\$	T.Km. T.	T.Km.
I.—PRODUCTOS AGRÍCOLAS							
1	Trigo	11 898	268 124	49 315 855	8 317 795	184	16,8
2	Cebada	2 025	44 421	6 050 498	1 152 796	136	19,0
3	Avena	1 522	29 336	5 977 605	785 373	204	13,1
4	Frejoles	2 317	37 086	6 652 272	1 611 075	179	24,2
5	Maíz	1 570	23 047	3 164 200	644 703	137	20,3
6	Cereales varios	1 583	27 309	5 045 289	1 164 854	185	23,0
7	Papas	7 628	112 323	23 968 806	2 984 241	213	12,4
8	Frutas importadas	234	4 255	1 483 094	164 338	349	11,0
9	Frutas Nacionales	5 031	75 066	18 397 213	2 042 491	245	11,1
10	Hortalizas	3 594	54 536	11 426 734	1 258 617	210	11,0
11	Pastos y forrajes	6 593	125 861	22 364 095	2 240 147	178	10,0
12	Harina de Trigo	5 107	96 134	12 031 673	2 721 865	125	22,6
13	Otras harinas y Féculas	257	7 320	1 812 907	413 219	248	22,7
14	Tabaco	808	15 062	4 035 939	1 045 273	268	25,8
	TOTAL I	50 167	919 880	171 726 180	26 546 787	187	15,4
II.—PRODUCTOS FORESTALES							
15	Alamo en bruto	1 700	34 760	8 429 134	859 314	242	10,1
16	Laurel en bruto	1 815	41 275	19 245 327	1 488 679	466	7,7
17	Raulí en bruto	2 048	46 973	21 591 213	2 098 663	460	9,7
18	Roble en bruto	4 487	111 688	52 416 327	4 207 950	469	8,0
19	Otras maderas nacionales en bruto	3 602	76 906	31 687 537	2 621 940	412	8,2
20	Maderas nacionales elaboradas	590	11 810	3 850 802	509 135	326	13,2
21	Maderas importadas . . . . .	..	2	450	175	225	38,8
22	Carbón de Espino y de Talhuén	1 703	25 932	5 252 335	726 917	203	13,8
23	Carbones vegetales no especificados	1 238	26 356	7 978 525	891 358	303	11,1
24	Leña de Espino y Talhuén	378	6 413	808 998	115 012	126	14,2
25	Otras leñas no especificadas	4 762	78 444	7 041 810	1 000 274	90	14,2
	TOTAL II	22 323	460 559	158 302 458	14 519 417	344	9,1
III.—PRODUCTOS MINERALES							
26	Cobre en barras (Incluye los ejes)	1 505	52 215	7 490 459	1 643 563	143	21,9
27	Minerales en general (Incluye los concentrados)	876	24 693	2 052 528	340 821	83	16,6
28	Carbón mineral pesado	3 276	102 392	11 837 577	1 978 383	116	16,7
29	Carbón mineral liviano	1 972	30 964	4 051 432	438 892	131	10,8
30	Carboncillo y coque	5 320	134 361	8 625 752	1 493 107	64	17,3
31	Combustibles líquidos, semi-líquidos y lubricantes	3 005	78 957	12 696 173	3 874 093	161	30,5
32	Abonos	1 836	32 137	9 582 738	424 909	298	4,4
33	Cal, piedra de Cal y Yeso	657	8 620	2 276 877	177 008	264	7,7
34	Cemento	6 695	113 822	23 828 969	2 145 783	209	9,0
35	Materiales de cantera	1 281	23 377	1 012 273	122 251	43	12,0
36	Materiales de construcción	674	14 116	1 420 840	198 259	101	13,9
37	Sal	2 867	37 607	6 264 293	813 418	167	12,9
	TOTAL III	29 964	653 261	91 139 911	13 650 487	140	14,9

TRÁFICO DE CARGA

Sur

ESPECIFICACION	Número de carros completos	Número de toneladas transportadas	Número de toneladas por kilómetro	Valor del flete	Dist. media de trasp.	Tarifa media Ctvos. por
	C	T	T-Km.			T.Km.
				\$	T.	T.Km.
IV.—PRODUCTOS GANADEROS						
Cabezas						
38 Caballares, Asnales y Mulares	13 655	968	4 097	975 788	357 785	238 36,6
39 Vacunos	332 723	16 096	153 054	68 296 062	8 188 945	446 11,9
40 Lanares y Cabrios	679 647	6 194	27 226	9 003 684	1 799 494	331 19,9
41 Porcinos	120 227	2 749	9 619	3 237 497	789 144	337 24,3
	1 146 252					
42 Leche . . . . .	...	...	21 978	1 504 559	579 199	68 38,4
43 Queso y Mantequilla	50	50	4 812	2 082 221	667 964	433 32,0
44 Otros productos ganaderos	637	637	22 460	5 627 057	1 581 426	251 28,1
TOTAL IV	26 694	26 694	243 246	90 726 868	13 963 957	373 15,3
V.—PROD. MANUFACTURADOS						
45 Conservas de frutas, legumbres, cecinas y mariscos	579	579	10 440	2 348 032	547 452	225 23,3
46 Productos de la industria textil	123	123	6 762	2 222 095	758 061	329 34,1
47 Ferretería	1 673	1 673	43 212	8 636 822	1 897 679	200 21,9
48 Maquinarias, útiles y herramientas	389	389	14 217	2 999 468	698 936	211 23,3
49 Automóviles, carruajes y vehículos de tracción animal o mecánica	60	60	4 173	948 006	301 742	227 31,8
50 Papeles y cartones	918	918	25 734	6 578 085	1 290 815	256 19,6
51 Azúcares	6 957	6 957	69 456	14 845 041	3 274 438	214 22,0
52 Cerveza	1 254	1 254	18 854	2 306 058	629 009	122 27,2
53 Aguardientes, alcoholes y licorres	93	93	3 341	964 495	348 430	289 36,1
54 Vinos	12 009	12 009	175 232	44 913 835	9 561 207	256 21,2
55 Aguas minerales	225	225	3 455	781 303	118 375	226 15,1
56 Muebles y enseres	1 426	1 426	31 341	9 836 317	2 438 268	314 24,7
57 Envases	8 410	8 410	213 907	44 066 210	4 179 412	206 9,4
58 Artículos peligrosos	307	307	9 743	2 272 933	671 637	233 29,5
TOTAL V	34 423	34 423	629 867	143 718 700	26 715 461	228 18,5
59 VI.— VARIOS	4 822	4 822	111 898	27 484 844	6 437 144	246 23,4
60 VII.—CARGA DE SERVICIO INTERNO	25 744	25 744	542 431	148 195 296	...	273 ...
RESUMEN						
I Productos Agrícolas	50 167	50 167	919 880	171 726 180	26 546 787	187 15,4
II Productos Forestales	22 323	22 323	460 559	158 302 458	14 519 417	344 9,1
III Productos Minerales	29 964	29 964	653 261	91 139 911	13 650 487	140 14,9
IV Productos Ganaderos	26 694	26 694	243 246	90 726 868	13 963 957	373 15,3
V Productos Manufacturados	34 423	34 423	629 867	143 718 700	26 715 461	228 18,5
VI Varios	4 822	4 822	111 898	27 484 844	6 437 144	246 23,4
Total carga del público 1932	168 393	168 393	3 018 711	683 098 961	101 833 253	226 14,9
VII Carga de Servicio Interno	25 744	25 744	542 431	148 195 296	...	273 ...
(VI+VII) GRAN TOTAL 1932	194 137	194 137	3 561 142	831 294 257	101 833 253	233 12,2
1931 Carga del público	165 506	165 506	3 134 594	701 796 871	110 385 924	224 15,7
„ GRAN TOTAL	194 482	194 482	3 785 355	858 072 010	110 385 924	227 12,8

RESUMEN ANUAL DEL

Red

N.º Especif.	ESPECIFICACION	Carros completos	Tone-ladas	Ton-Km.	Flete	Dist. media	Tarifa media	
I.—PRODUCTOS AGRICOLAS								
1	Trigo	298	5 224	619 250	124 634	119	20,1	
2	Cebada	390	7 573	559 725	126 422	74	22,5	
3	Avena	1	140	4 547	1 146	32	25,2	
4	Frejoles	251	4 627	792 042	172 283	171	21,7	
5	Maíz	375	5 903	441 447	109 398	75	24,7	
6	Cereales varios	139	2 851	648 738	136 851	228	21,0	
7	Papas	1 343	20 151	2 070 935	394 005	103	19,0	
8	Frutas y hortalizas	1 080	26 376	6 874 107	1 074 456	261	15,6	
9	Pastos y forrajes	1 358	19 689	1 409 705	205 862	72	14,6	
10	Harinas y féculas	663	11 797	1 044 986	247 508	89	23,6	
	TOTAL I	5 898	104 331	14 465 482	2 592 565	139	17,9	
II.—PRODUCTOS FORESTALES								
11	Maderas	194	4 294	462 055	102 966	108	22,2	
12	Carbón y leña	918	15 668	1 890 620	279 498	121	14,7	
	TOTAL II	1 112	19 962	2 352 675	382 464	118	16,2	
III.—PRODUCTOS MINERALES								
13	Minerales de cobre	467	11 678	812 088	93 691	70	11,5	
14	Minerales en general	2 987	67 068	6 074 614	565 250	91	9,3	
15	Carbón fósil	164	4 029	333 879	40 233	83	12,0	
16	Cal y Cemento	371	10 282	839 722	92 503	82	11,0	
17	Abonos	84	1 376	323 807	20 062	235	6,1	
	TOTAL III	4 073	94 433	8 384 110	811 739	89	9,6	
IV.—PRODUCTOS GANADEROS								
	N.º Cabezas							
18	Caballares, Asnales y Mulares	828	38	249	71 985	24 896	289	34,5
19	Vacunos	6 536	370	3 007	963 807	187 950	321	19,5
20	Lanares y Cabríos	40 414	364	1 617	506 511	155 150	313	30,6
21	Porcinos	5 916	53	473	87 061	37 054	184	42,5
	Total Cabezas	53 694						
22	Leche . . . . .	...	1 095	130 031	42 104	119	32,3
	TOTAL IV	825	6 441	1 759 395	447 154	273	25,4	

TRÁFICO DE CARGA

Norte

N.º Especif.	ESPECIFICACION	Carros completos	Toneladas	Ton-Km.	Flete	Dist. media	Tarifa media
	V.—PRODUCTOS MANUFACTURADOS						
23	Maquinarias, instrumentos y vehículos	66	1 970	550 433	95 586	279	17,3
24	Muebles, enseres, envases	115	7 092	1 832 596	342 943	258	18,7
25	Azúcar	46	2 388	204 806	70 007	86	34,1
26	Cerveza	10	1 500	205 194	58 314	137	28,4
27	Vinos	20	2 129	341 836	97 304	161	28,4
28	Aguardientes, alcoholes y licores.	32	905	510 788	100 175	564	19,6
	TOTAL V	289	15 984	3 645 653	764 329	228	20,9
29	VI.—VARIOS	978	31 699	5 622 702	1 151 790	177	20,4
30	VII.—CARGA DE SERVICIO INTERNO	1 874	36 308	5 834 038	...	161	...

RESUMEN

I	Productos Agrícolas	5 898	104 331	14 465 482	2 592 565	139	17,9
II	Productos Forestales	1 112	19 962	2 352 675	382 464	118	16,2
III	Productos Minerales	4 073	94 433	8 384 110	811 739	89	9,6
IV	Productos Ganaderos	825	6 441	1 759 395	447 154	273	25,4
V	Productos Manufacturados	289	15 984	3 645 653	764 329	228	20,9
VI	Varios	978	31 699	5 622 702	1 151 790	177	20,4
	Total carga del público	13 175	272 850	36 230 017	6 150 041	133	16,9
	VII Carga de Servicio Interno	1 874	36 308	5 834 038	...	161	...
	GRAN TOTAL	15 049	309 158	42 064 055	6 150 041	136	14,6
	Carga del público 1931	15 075	298 491	30 468 164	5 645 661	102	18,5
	GRAN TOTAL 1931	18 507	365 173	39 461 732	5 645 661	108	14,3

NÚMERO Y KILOMETRAJE DE TRENES

NÚMERO DE TRENES

	TROCHA ANCHA RED SUR			Trocha Angosta Red Sur	Total Red Sur	Red Norte	Total Ambas Redes
	Tracción Eléctrica	Tracción a vapor	Total				
Pasajeros	16 397	36 758	53 155	498	53 653	10 134	63 787
Mixtos	725	7 306	8 031	8 934	16 965	3 183	20 148
Carga	4 974	24 729	29 703	—	29 703	2 009	31 712
Servicio interno	—	594	594	—	594	565	1 159
Total	22 096	69 387	91 483	9 432	100 915	15 891	116 806

TRENES - KILÓMETROS

Pasajeros	1 343 032	3 936 736	5 279 768	15 116	5 294 884	495 962	5 790 846
Mixtos	34 893	297 725	332 618	312 623	645 241	253 091	898 332
Carga	779 175	3 537 291	4 316 466	—	4 316 466	408 835	4 725 301
Servicio interno	—	11 712	11 712	—	11 712	44 806	56 518
Total	2 157 100	7 783 464	9 940 564	327 739	10 268 303	1 202 694	11 470 997

RECORRIDO DEL EQUIPO

Ejes Kilómetros

	TROCHA ANCHA RED SUR			Trocha angosta Red Sur	Total Red Sur	Red Norte	Total ambas Redes
	Tracción Eléctrica	Tracción a vapor	Total				
Coches	31 267 952	76 014 896	107 282 848	3 627 044	110 909 892	9 071 590	119 981 482
Furgones	5 051 676	18 760 224	23 811 900	1 027 084	24 838 984	3 446 974	28 285 958
Carros cargados	38 467 885	182 722 707	221 190 592	2 157 980	223 348 572	15 517 000	238 865 572
Carros vacíos	9 928 002	84 704 304	94 632 306	705 455	95 337 761	4 204 470	99 542 231
Total servicio público . .	84 715 515	362 202 131	446 917 646	7 517 563	454 435 209	32 240 034	486 675 243
Servicio interno	338 516	850 436	1 188 952	— —	1 188 952	1 178 917	2 367 869
Total general	85 054 031	363 052 567	448 106 598	7 517 563	455 624 161	33 418 951	489 043 112

UTILIZACIÓN DE LOS TRENES Y DEL EQUIPO DE CARGA

	RED SUR			Red Norte	Ambas Redes
	Trocha ancha	Trocha angosta	Total		
a) Núm. de trenes de pasajeros + 1/3 mixtos	55 832	3 476	59 308	11 195	70 503
b) Trenes Kilómetros de pasajeros + 1/3 mixtos	5 390 641	119 324	5 509 965	580 326	6 090 291
c) Núm. de pasajeros-Kilómetros . . . . .	...	...	633 644 471	30 521 020	664 165 491
d) Núm. de ejes-Kilómetros (coches)	107 282 848	3 627 044	110 909 892	9 071 590	119 981 482
e) Núm. de coches-Kilómetros = d:4	26 820 712	906 761	27 727 473	2 267 898	29 995 371
f) Pasajeros por tren = c:b . . . . .	...	...	115	53	10,9
g) Coches por tren = e:b	5,0	7,6	5,0	3,9	4,9
h) Pasajeros por coche = c:e . . . . .	...	...	22,9	13,5	22,1

UTILIZACIÓN DE LOS TRENES Y DEL EQUIPO DE PASAJEROS

	RED SUR			Red Norte	Ambas Redes
	Trocha ancha	Trocha angosta	Total		
a) Núm. de trenes de carga + 2/3 mixtos	35 057	5 956	41 013	4 131	45 144
b) Trenes-Kilómetros de carga + 2/3 mixtos	4 538 212	208 415	4 746 627	577 562	5 324 189
c) Toneladas - Kilómetros (carga del público) . . . . .	...	...	683 098 961	36 230 017	719 328 978
d) Toneladas-Kilómetros (totales, incluso servicio interno) . . . . .	...	...	831 294 257	42 064 055	873 358 312
e) Ejes-Kilómetros cargados	221 190 592	2 157 980	223 348 572	15 517 000	238 865 572
f) Ejes-Kilómetros vacíos	94 632 306	705 455	95 337 761	4 204 470	99 542 231
g) Ejes-Kilómetros totales	315 822 898	2 863 435	318 686 333	19 721 470	338 407 803
h) Toneladas de carga del público por tren = c:b . . . . .	...	...	144	63	133
i) Toneladas por eje cargado = c:e . . . . .	...	...	3,1	2,3	3,0
j) Toneladas por eje, incluso vacíos = c:g . . . . .	...	...	2,1	1,8	2,1
k) Toneladas totales (incluso servicio interno) por tren = d:b . . . . .	...	...	175	73	164
l) Toneladas totales por eje cargado d:e . . . . .	...	...	3,7	2,7	3,7
m) Toneladas totales por eje (incluso vacíos) d:g . . . . .	...	...	2,6	2,1	2,6
n) Ejes cargados por tren e:b . . . . .	...	...	47	27	45
o) Ejes totales por tren g:b . . . . .	...	...	67	34	61

RECLAMACIONES

Reclamaciones ingresadas.

CAUSAS	RED SUR		RED NORTE		TOTAL AMBAS REDES	
	N.º de reclamos	Valor cobrado	N.º de reclamos	Valor cobrado	N.º de reclamos	Valor cobrado
Extravíos o sustracciones de carga	564	\$ 94 538,82	38	\$ 7 492,25	602	\$ 102 031,07
Averías de carga	297	142 522,44	11	820,53	308	143 342,97
Devoluciones de fletes, bodegajes, etc.	439	70 772,89	64	10 290,15	503	81 063,04
Varios	115	56 392,37	3	275,00	118	56 667,37
	1 415	\$ 364 226,52	116	\$ 18 877,93	1 531	\$ 383 104,45

Reclamaciones falladas.

CAUSAS	RED SUR		RED NORTE		TOTAL AMBAS REDES	
	N.º de reclamos	Valor pagado	N.º de reclamos	Valor pagado	N.º de reclamos	Valor pagado
Extravíos o sustracciones de carga	447	\$ 38 579,53	35	\$ 6 581,10	482	\$ 45 160,63
Averías de carga	305	45 748,07	10	560,38	315	46 308,45
Devoluciones de fletes, bodegajes, etc.	411	89 160,18	64	8 761,55	475	97 921,75
Varios	119	8 612,93	3	125,00	122	8 737,93
	1 282	\$ 182 100,71	112	\$ 16 028,03	1 394	\$ 198 128,74

Comparación de las reclamaciones ingresadas y falladas en 1931 y 1932.

N.º de reclamos y valor	1931	1932	Diferencia en 1932
N.º reclamos ingresados	1 349	1 531	+ 182
Valor cobrado	\$ 1 175 460,35	\$ 383 104,45	— \$ 792 355,90
N.º reclamos fallados	1 345	1 394	+ 49
Valor pagado	\$ 435 355,68	\$ 198 128,74	— \$ 237 226,94

Número de accidentes ocurridos en 1932.

C A U S A S	Red Sur	Red Norte	Total
Choques	37	7	44
Descarrilamientos	118	47	165
Accidentes varios	425	19	444
Total	580	73	653

Comparación del número de accidentes en 1931 y 1932.

C A U S A S	1931	1932	Diferencia en 1932
Choques	66	44	— 22
Descarrilamientos	198	165	— 33
Accidentes varios	475	444	— 31
Total	739	653	— 86

SEÑALIZACION

Instalación de instrumentos de movilización sistema Staff:

Se instaló y puso en servicio el sistema Staff en el sector Ercilla a Metreco, y entre Chiguayante, Andalién y Talcahuano.

Además, se instaló Staff de Rucapequén a Colliguay, de Renaico a Roblería, de Santa Fe a Candelaria, de Púa a Cullinco, de Púa a Quino y de Cajón a General López.

Se colocaron postes con receptores de aros para bastón entre Nebuco y Metreco y de Buenaraquí a Agua del Obispo.

Se cambió mesa telefónica en Concepción.

Se suprimió el telégrafo y se instaló teléfonos para la movilización de trenes en los ramales de Santa Fé a Los Angeles, de Temuco a Carahue y de Freire a Cunco.

Postación. — Entre Concepción y San Rosendo se colocaron 1 700 postes de 2 rieles y extensiones de roble de 6"×6"×2 metros y 375 postes de un sólo riel de 10 metros con 2 cruceetas de roble de 3"×3"×48 entre Concepción y Talcahuano.

Se transfirieron 6 líneas de la postación vieja a la nueva entre Concepción y Agua del Obispo.

Se tendieron 2 alambres de 50 libras por milla para el Staff entre Concepción y Chiguayante y se hizo lo mismo y con el mismo objeto entre Concepción y Lonco, para el Staff de la Cantera.

Centralización del manejo de cambios y señales en la II Zona. — Se terminó la instalación y quedó en servicio el sector Centinela a Sarmiento con 6 cabinas.

Se terminó el 80% de la instalación de la Estación de Curicó. Con la terminación de esta estación quedará completa la señalización desde Centinela a Panguilemo, o sean 13 estaciones.

Se instaló cabina en el Puente Cachapoal, entre Rancagua y Los Lirios. Esta cabina controla y asegura el tráfico por el trozo de simple vía que existe en el puente sobre el río Cachapoal.

En el ramal de Cartagena se terminó la instalación y quedó en servicio el sector Melipilla a Lolleo.

En Barrancas se terminó el 5% de la instalación y en San Antonio el 45%.

Señalización I Zona. — Se terminó la instalación y quedó en servicio la cabina de la Estación Calera.

Con esta instalación quedó terminada la señalización desde Renca a El Salto inclusive.

Se ha terminado el 70% de la instalación de la Estación Yungay, la cual quedará en servicio en los primeros meses de 1933.

Aparte de lo detallado anteriormente, el Servicio de Señalización ha continuado el mejoramiento de las instalaciones telefónicas y ha atendido a toda la conservación de los sistemas de señales, telégrafos y teléfonos en actual explotación en toda la línea.

DEPARTAMENTO DE LA VIA Y OBRAS NUEVAS

CONSERVACION Y RENOVACION DE LA VIA

LONGITUD DE LA VIA

La longitud de la vía explotada en el año 1932, fué la siguiente:

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

En resumen, sin contar doble vía ni desvíos, se tiene el siguiente kilometraje:

Red Sur

Trocha 1,68 m.	2 400 Km.
Trocha 1,00 m.	226 „
Trocha 0,60 m.	229 „
Total	2 855 Km.

Red Norte

Trocha 1,00 m.	1 498 Km.
Total ambas redes	4 353 Km.

El aumento de kilometraje que se observa en doble vía trocha 1,68 m., se debe a que en 1932 se terminó y entregó al servicio el trozo de doble vía entre Rancagua y Los Lirios, excepto el puente Cachapoal (6 010 metros efectivos de enrielladura).

LASTRAMIENTO

En el segundo semestre del año 1931, se redujeron apreciablemente las cuotas de entrega de lastre chancado de parte de los contratistas de este ma-

terial, reducción que se mantuvo durante todo el año 1932. Así en dicho año sólo se colocaron 233 653 metros cúbicos de chancado en la Red Sur y 10 288 en la Red Norte, lo que representa alrededor de 180 kilómetros de avance de lastramiento para la Red Sur y 12 kilómetros para la Red Norte.

ENRIELADURA

El programa de renovación de enrieadura se prosiguió en forma restringida dada la escasez de material nuevo tipo J, cuya colocación produce disponibilidad del tipo B de reemplazo, el que a su vez produce F, que se utiliza en vías de trocha 1,00 m. de la Red Sur y Norte. Al finalizar el año la partida de riel J era ya escasísima, por lo que para el futuro se creará una situación difícil, si no se consigue salvar las dificultades que se presentan para adquirir este material en el extranjero.

El número de rieles de reemplazo y nuevos colocados en 1932, fué el siguiente:

	Nuevos	Reemplazo	Total
Red Sur	11 342	20 263	31 605
Red Norte	— —	6 143	6 143
Total	11 342	26 406	37 748

El total de rieles colocados representa cerca de 190 kilómetros de vía renovada y ampliaciones de desvíos.

DURMIENTES

La renovación de durmientes, afectada con la restricción en la colocación de lastre y rieles, fué objeto de una mayor reducción para obtener más fuertes economías en los gastos.

En el cuadro siguiente se detallan los durmientes por tipo y Red, colocados durante el año:

	Trocha 1,68 m.	Trocha 1,00 m.	Trocha 0,60 m.	Durmientes Especiales	Total
Red Sur	383 539	24 227	20 531	12 936	441 233
Red Norte	1 767	171 373	— —	— —	173 140
Total	385 306	195 600	20 531	12 936	614 373

GASTOS DE CONSERVACIÓN

El presupuesto de este año se estudió con gran economía y luego de estar puesto en vigencia fué objeto de una fuerte reducción. Posteriormente, a mediados de año, se otorgó un alza de jornales equivalente al 25 % aproximadamente. En Setiembre una nueva alza, variable entre el 20 al 25 %, vino a aumentar el gasto de conservación de la Vía. Así, las economías hechas al comienzo del año con respecto al presupuesto, casi desaparecieron con las alzas de jornales hechas posteriormente.

El gasto de conservación de la vía fué el siguiente:

Red Sur	\$ 4 713 587,19
Red Norte	, 1 052 980,13
Total	\$ 5 766 567,32

GASTOS DE RENOVACIÓN

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

Red Sur	\$ 6 438 374,88
Red Norte	1 280 297,06
Total	\$ 7 718 671,94

RESUMEN

En el cuadro siguiente, se comparan las cifras del año 1932, con respecto a los mismos rubros del año 1931:

	Lastre chancado m. ³		Rieles	
	1931	1932	1931	1932
Red Sur	294 363	233 653	38 311	31 605
Red Norte	79 486	10 288	13 821	6 143
Total	373 849	243 941	52 132	37 748

	Durmientes		Gastos de conservación	
	1931	1932	1931	1932
Red Sur	698 801	441 233	\$ 5 948 711,66	4 713 587,19
Red Norte	338 953	173 140	1 546 525,91	1 052 980,13
Total	1037 754	614 373	\$ 7 495 237,57	5 766 567,32

OBRAS NUEVAS

VARIANTES

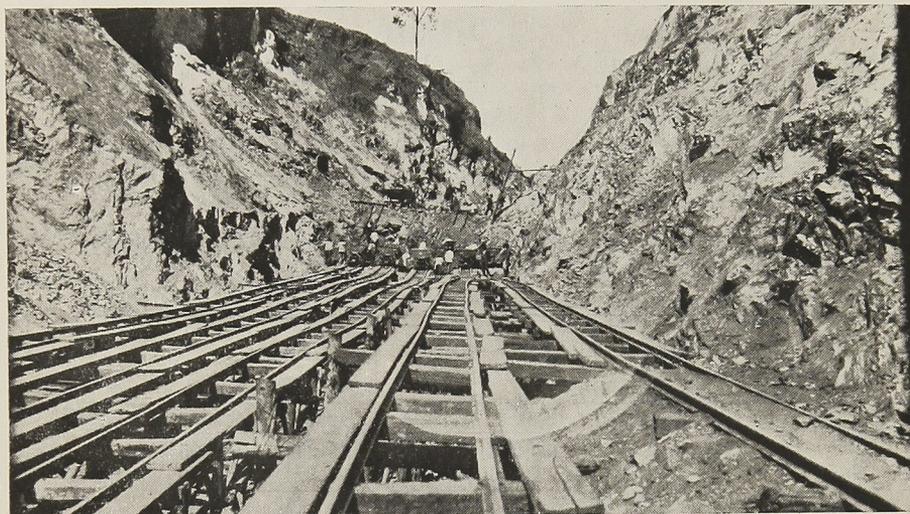
Variantes “El Canelo” y “El Tranque” en el Ramal a Cartagena.—Se proyectaron con el objeto de suprimir los viaductos del mismo nombre, situados entre las estaciones Malvilla y Llo-Lleo, cuya conservación es costosa por la fuerte oxidación que sufren, debido a la vecindad del mar.

Los estudios se hicieron en 1931 y los trabajos se iniciaron a principios de 1932.

La Variante de “El Canelo”, comenzada en el mes de Enero, se entregó al tráfico el 20 de Diciembre. Su longitud es de 1270 metros, con pendiente uniforme de 10,11 por mil. El movimiento de tierras fué aproximadamente de 105 000 metros cúbicos. Entre las obras de arte construídas, la principal es una alcantarilla de sección parabólica ubicada en la quebrada de “El Canelo”, de 2,30 m. de ancho, 2,60 m. de alto y 53,40 m. de longitud. Su costo fué de \$ 18 730,16.

Los trabajos de la Variante “El Tranque” se comenzaron en el mes de

Abril de 1932, y quedarán terminadas en Julio de 1933. Con el objeto de darle término en este plazo y dado el gran movimiento de tierras con dos grandes cortes, uno de ellos en roca, y un gran terraplén, se ha debido tra-



Corte rocoso, Variante El Tranque

bajar con gran actividad, aun hasta de noche, por turnos, lo cual se ha facilitado con una instalación adecuada de alumbrado eléctrico.

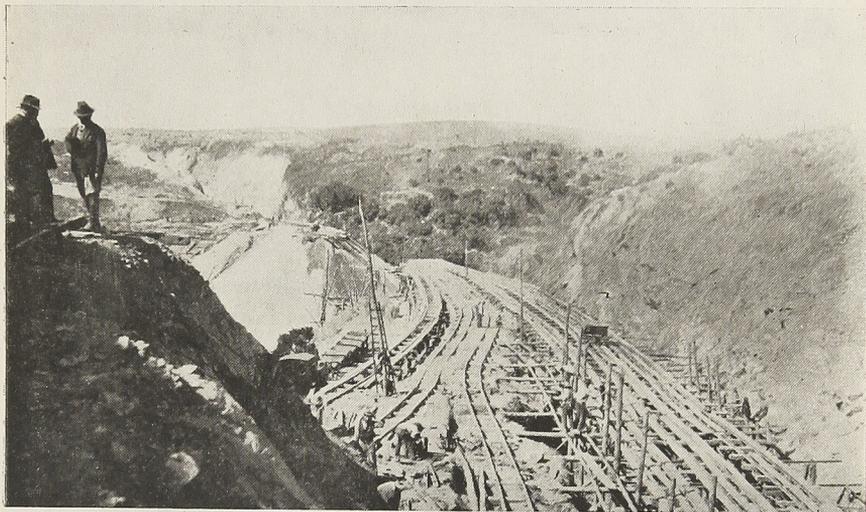
Los cortes citados tienen alturas hasta de 18,75 m. y 24,60 m. y un cubo aproximado de 145 000 metros cúbicos. El terraplén, situado entre ambos cortes, en la quebrada de "El Tranque", tiene 36 metros de altura y está atravesado oblicuamente por una gran alcantarilla de concreto armado, de 5,50 m. de luz, altura media de 4,07 m. y una longitud de 113,60 metros. Su sección es parabólica. Está perfectamente fundada sobre roca. Su costo fué de \$ 156 590,53. Se han construído también un paso inferior para jinetes y peatones y varias alcantarillas con un gasto total de \$ 28 126,34.

Como el cubo de tierras provenientes de los cortes de las dos variantes citadas es mayor que el ocupado en sus terraplenes, ha quedado un sobrante de tierras, del cual alrededor de 47 000 metros cúbicos se han destinado a ensanchar los terraplenes angostos del ramal.

Hasta el 20 de Diciembre se había invertido en las dos variantes la cantidad de \$ 1 478 732,68, sin considerar el carbón, bencina, lubricantes y otros materiales retirados de los almacenes de la Empresa. En término medio se ocuparon 150 hombres diariamente en la variante "El Canelo", y 500 hombres en la de "El Tranque". Los campamentos fueron dotados de todos los servicios indispensables, dormitorios, comedores, lavatorios, servicios higiénicos y botiquín.

Otras variantes.—En 1932 se hicieron los estudios completos de las variantes de Marchigüe, en el Ramal a Pichilemu, y de Panguilemo en la línea central. Quedaron casi terminados los estudios de la variante de Andalién, entre las estaciones de Andalién y Cosmito de la línea de Concepción a Tomé.

La variante de Marchigüe queda comprendida entre los kilómetros 72 y 77,5 del Ramal a Pichilemu. Su construcción obedece a la necesidad de mejorar su perfil y suprimir algunos puentes que están en mal estado. El mejoramiento del perfil es considerable, pues las gradientes actuales que alcanzan hasta 24 por mil quedan reducidas a 5 por mil. Se suprimen cinco puentes y siete curvas. Su movimiento de tierras es de 75 400 metros cúbicos de corte y 60 900 metros cúbicos de terraplenes. Se proyectan dos puentes de concreto armado: uno, el "Cadenas", de 45 metros de largo, dividido en tres tramos, y el otro, el "Yerbas Buenas", de 15 metros de luz.



Variante El Tranque

La variante de Panguilemo, entre los kilómetros 235, 750 y 240, de la línea central tiene el doble objetivo de mejorar considerablemente el perfil y la sustitución del antiguo puente Panguilemo por una construcción nueva de 63 metros de largo. Las gradientes actuales de 11 por mil quedarán limitadas a 7 por mil. El puente actual, de 104 metros de largo está compuesto de 9 arcos de albañilería de ladrillos, de 7 m. de luz cada uno; el estado de esta albañilería hace necesario su reemplazo.

El movimiento de tierras de esta variante es de 31 000 metros cúbicos de cortes y 161 000 metros cúbicos de terraplenes.

La variante de Andalién, cuyos estudios están por terminarse, reemplazará los dos puentes actuales por uno solo de 165 metros de largo, que tendrá un tramo principal de acero, de 32 metros, y 12 tramos de 11 metros, de concreto armado. La nueva rasante quedará tres metros más alta que la actual en la parte del puente. Se suprimen varias curvas y se reduce la gradiente a 6 por mil.

ESTACIONES

Se ejecutaron trabajos de transformaciones en las siguientes estaciones: Barón, Calera, Yungay, Mapocho, Alameda, San Bernardo, Paine, Los Li-

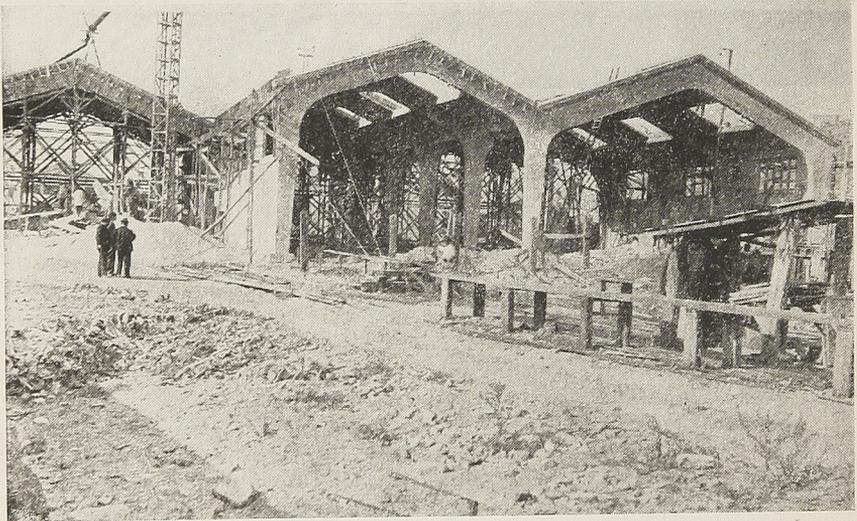
rios, Rosario, Rengo, Curicó, Itahue, San Rafael, Panguilemo, Talca y Melipilla por un valor de \$ 234 001,07.

Además se realizaron obras varias, como construcciones de corrales en Calera y Los Lirios; desagüe del Paso inferior de Quilpué; arreglo del camino de acceso a las estaciones de Paine, Santa Ana y Chiniñüe, reparación del pozo de la aguada de Talca; mejoramiento de la aguada de Puangue; construcción de andenes en la estación de San Francisco; construcción de cierros en la estación de Los Andes; ejecución de un triángulo de inversión en Leyda, y relleno del patio de acceso a la estación de Buín, con un presupuesto total de \$ 64 668,64.

EDIFICIOS

La construcción de edificios para bodegas, talleres, almacenes, oficinas y otros destinos, se ha desarrollado como sigue:

Barón.—Se dió término a la construcción de la gran bodega de carga, de concreto armado. Además se ejecutaron en ella las instalaciones de oficinas y toilettes con un gasto de \$ 69 691,74.



Taller de Reparación de Locomotoras Eléctricas.—Barón

Quedaron terminados también los edificios para Oficinas de Tracción y Maestranzas; Galpón de Locomotoras Eléctricas; Taller de Frenos; Almacén de Repuestos y Sub-Estación Eléctrica.

Calera.—Se terminó la bodega de carga, construcción de concreto armado, como también las instalaciones de sus oficinas y toilettes.



Nueva Bodega de Carga.—Calera

Alameda.—Próxima a su término quedó la obra gruesa de la bodega de carga, construcción de concreto armado de 362 metros de largo y 24 de ancho.

San Bernardo.—Se terminó la obra gruesa de los talleres de reparación de carros, de coches y de pintura de coches. Se dió término a la prolongación del almacén general y al ensanche del malecón con un costo de \$ 296 112,89, al estanque de concreto armado de 200 metros cúbicos de capacidad



Estación Andalién.—Concepción

(\$ 21 037,90); a las reparaciones del taller de relaminación (\$ 32 575,00) y a la chimenea de este mismo taller (\$ 9 811,00).

San Rosendo.—Quedó terminado el edificio destinado a oficinas, almacén y escuela.

Fuera de todas estas construcciones, se terminaron los trabajos de construcción del nuevo edificio principal de la Estación Andalién, con un gasto de \$ 67 550,59; un garage para autocarriles en Coquimbo, con un valor de \$ 11 623,60, y una casa para guarda-cruzada cerca de la Estación Leyda (\$ 6 784,00). Se ejecutaron los servicios de alcantarillado en diferentes casas para empleados en San Eugenio, Linares y otros puntos, con un gasto total de \$ 38 341,55.

REFUERZO DE PUENTES

La crisis económica porque atraviesa la Empresa la obligó a reducir su plan de obras a lo estrictamente indispensable para mantener la seguridad del tráfico. Así se explica que la oficina de refuerzo de puentes haya ejecutado obras por un valor inferior a la mitad de lo invertido en puentes durante el año 1931.

Gastado en puentes en el año 1932 \$ 1 391 873,00

Gastado en puentes en el año 1931 \$ 3 505 070,00

Reconstrucción del Puente Marquesa, en el Ramal a Rivadavia.—Se cambiaron las vigas de madera por vigas metálicas. Presupuesto: \$ 24 306,00.

Reconstrucción del Puente Ramadilla, en el Ramal a Los Vilos.—En lugar del puente provisional de madera, se construyeron dos estribos nuevos y se colocó un tramo metálico. Presupuesto: \$ 18 149,00.

Reconstrucción del Puente Negro, km. 458,30 de la Red Norte.— Para asegurar el tráfico se cambió el puente provisional de madera por un tramo metálico sobre dos estribos de concreto. Presupuesto: \$ 8 140,40.

Puente Llo- Lleo (km. 109 del Ramal de Cartagena).— Consta de 4 tra-



Nuevo Puente Lillo

mos metálicos de alma llena, vía superior, calculado para resistir al tren tipo + 50 %. Se construyeron tres cepas en A de concreto sobre pilotajes de concreto armado de 10 metros de largo y hundidos con lanza de agua. El costo total de la reconstrucción del puente fué de \$ 182 231,00 y sus trabajos se terminaron dentro del año 1932.

Otros trabajos en el Ramal de Cartagena.—En 66 puntos se reconstruyeron alcantarillas que estaban en estado peligroso. Su presupuesto fué de \$ 94 011,20, quedando por terminarse para el año 1933 otras 69 alcantarillas.

Se aprobaron los planos de un paso inferior presentados por la Dirección de Obras Públicas para construir un paso bajo nivel en el km. 19, correspondiente al camino que se construye de Santiago a Valparaíso por Casablanca. Las obras que tendrá que hacer la Empresa dentro de su faja ascienden a \$ 115 470,63. Constará de un marco rígido doble de concreto armado para doble vía.

Puente en el km. 7 del Ramal de Los Andes.—Se terminaron los trabajos del puente comenzado el año anterior, logrando fundar los estribos a 6,30 metros bajo el nivel del riel. Su costo hasta el momento de poner en servicio el puente fué de \$ 42 494,76.

Puentes menores en los kms. 14 y 50 de la línea Santiago-Valparaíso. — Se colocaron losas de concreto armado nuevas en dichos puentes, que estaban defectuosas y débiles. Su colocación se hizo bajo tráfico arreglándose los estribos previamente. Su costo fué de \$ 8 046,20.

Puente Mapocho (km. 3,5 de la línea Santiago-Valparaíso).— La viga metálica continúa se cambió por otra de las mismas dimensiones para aprovechar las fundaciones antiguas. Se calculó para el tren Tipo Alemán N y se construyó de acero St. 37. Su costo total alcanzó a la suma de \$ 419 652.



Nuevo Puente Mapocho en Yungay

Paso inferior en Quilpué.—Con motivo de la construcción de un desvío para la fábrica de Fideos Carozzi, en Quilpué, y considerando que las vigas metálicas actuales y estribos del paso inferior se encuentran en mal estado, la Empresa resolvió ensanchar el paso, poner vigas metálicas nuevas y mejorar los niveles de entrada a la Estación. Con este fin se iniciaron las siguientes obras durante el año 1932: Desagüe del paso, con un presupuesto de \$ 8 891,28; mejoramiento del perfil de la vía y confección del desvío, \$ 40 061,00; electrificación del desvío \$ 4 152,10, y confección de tres tramos metálicos de 12,40 metros de largo, calculados para el Tren Tipo Alemán N., con un costo de \$ 57 097,55. Ha quedado sólo para el año próximo la confección de los estribos de concreto armado cuyo valor ascenderá a \$ 35 127,69.

Puente Maipo (km. 27).—Se terminó en el taller el refuerzo para los 22 tramos. En la faena se colocó terminado el refuerzo para 5 tramos y andamios para el sexto tramo. El trabajo se hizo en el puente de la vía oriente. El presupuesto para el refuerzo total de los 22 tramos asciende a la suma de \$ 248 330,50. Base de cálculo: Tren Tipo Chileno 1907 aumentado en 50 %.

Puente Yervas Buenas, (km. 106).—Existía un tramo metálico de alma llena, de fierro negro, sin contravientos y muy débil, con caballo de madera intermedio. Se proyectó una viga metálica de alma llena, armada de 9,45 m. viga metálica igual a la del Yervas Buenas. Presupuesto: \$ 11 805.

Puente Rengo Chico (km. 110).—Análogo al anterior. Se proyectó una viga metálica igual a la del Yervas Buenas. Presupuesto: \$ 11 805.

Puente Quermen N.º 1, (km. 162,7).—Existían vigas de paquetes de rieles distribuidos en tres luces de 3,00 m. cada una. Se proyectaron estribos nuevos de concreto y una viga metálica de alma llena de 10,10 m. de largo, formada por dos perfiles Peine 95 con tablero inferior, calculada para el tren N. Alemán.

Puente Quermen N.º 2, (km. 163).—Había paquetes de rieles como en el N.º 1. Se redujo la luz a 5,00 m. y se proyectó una losa de concreto armado de 6,00 m. de largo total y 0,75 m. de altura, calculada para el tren N. alemán. La viga metálica de alma llena de 11,05 m. de largo total que se había proyectado para este puente se colocará en el km. 153, donde existe actualmente una viga metálica en muy mal estado, sin contravientos.

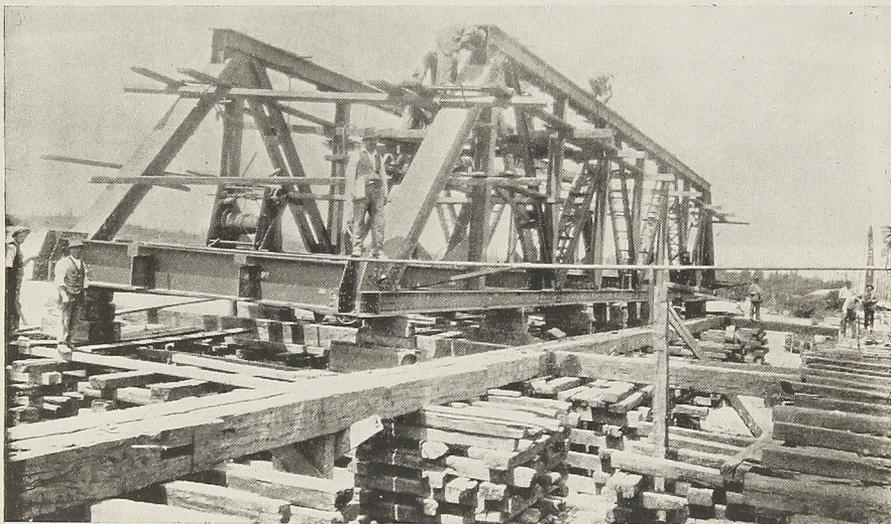
Puente Quermen N.º 3, (km. 165).—Análogo a los anteriores. Se proyectaron estribos nuevos de concreto y una viga metálica de alma llena de 11,05 metros de largo total. Base de cálculo: tren N. alemán.

El presupuesto para la reconstrucción de los estribos de estos tres puentes es de \$ 16 351,50. Las vigas metálicas para los N.ºs 1 y 3 se calcularon en \$ 17 493,25 cada una, y la losa para el N.º 2 en \$ 3 172,00.

Puente Canal Cocalán, (Ramal a Las Cabras).—A pedido de la Dirección de Obras Públicas, que ensanchará el canal, se proyectaron estribos de concreto y una losa de concreto armado de 10 m. de largo total, abijeadada, calculada para el tren E alemán, que tiene 6 ejes de 20 tons. cada uno, espaciados de 1,50 m.

El presupuesto para la confección de la viga de concreto armado es de \$ 19 647,40 y para los estribos, de \$ 6 141,20.

Puente Lontué, (km. 190).—Se construyeron en el taller los tres tramos que se van a cambiar. Son tramos de 33 m. de largo total cada uno y están calculados para ejes de 25 tons. (tren N.). El presupuesto es de \$ 273 312. Se construyó el andamio para el montaje de los tramos con un presupuesto



Puente Lontué

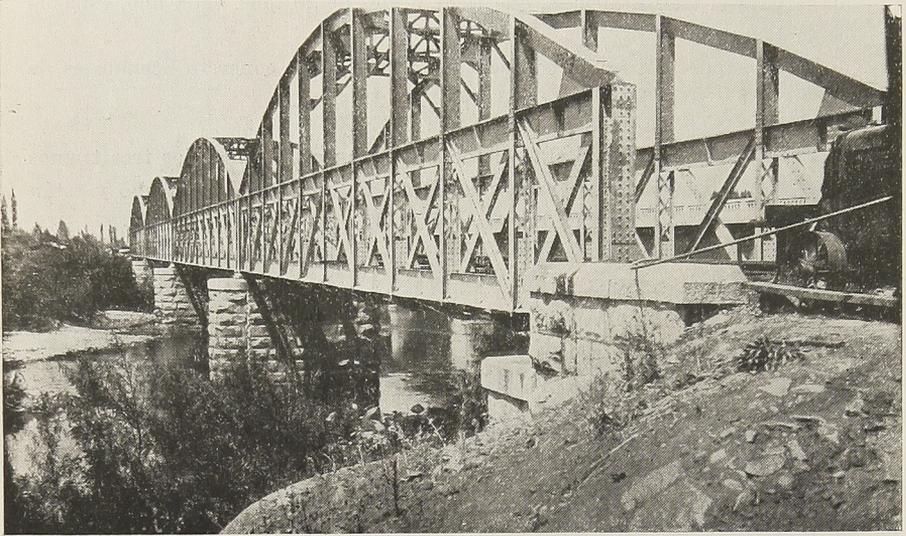
de \$ 15 996. Los tramos se cambiarán en los primeros meses de 1933, faltando todavía el desarme de los tramos viejos que serán destinados a los ramales, previo refuerzo.

Puente km. 201,7.—Existe una viga continua de madera de dos luces, reforzada con caballos que la dividían en cuatro luces. Hay poca altura disponible. Se proyectó una viga continua metálica de perfiles Peime 45, de 10,76 metros de largo total, dividida en dos luces.

Puente Putagán, (km. 289).—Este puente consta de 4 tramos metálicos de 31 m. de luz, vía inferior. Fué calculado para el tren tipo 1907+50 %.

Como refuerzo se ha adoptado un tercer cordón superior de forma parabólica, unido por medio de tirantes a la viga maestra. Además era necesario el refuerzo de los travesaños que consta de tirantes y pendolones. Esta clase

de refuerzo tiene la ventaja de ser ejecutado en el taller y fácil armadura, sin interrumpir el tráfico.



Puente Putagán (Reforzado)

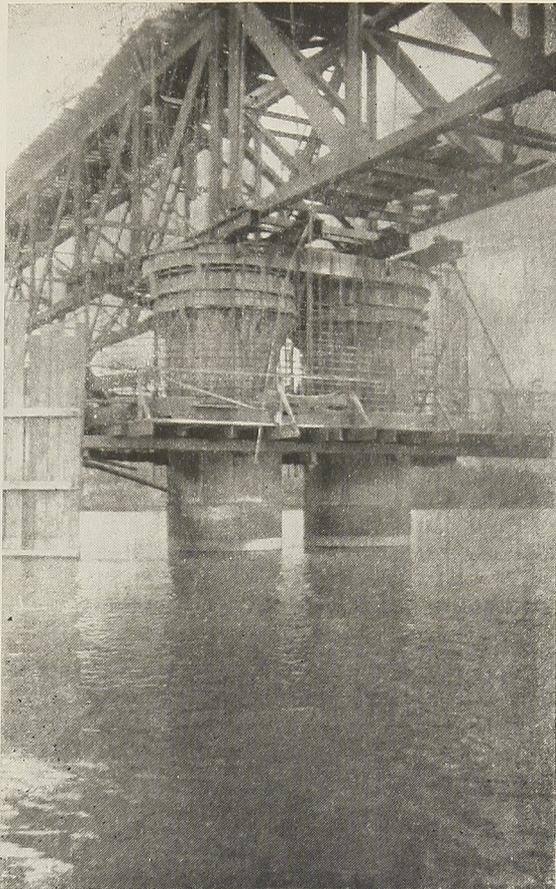
El refuerzo se comenzó en el taller en el mes de Mayo, quedando casi terminado a fin del año. Presupuesto: \$ 90 536,50.

Puente Achibueno, (km. 305).—Se terminó esta obra iniciada en el año 1930. El trabajo consistió en unir los 8 tramos de 45 m. de luz en una viga continua. Presupuesto: \$ 486 241,90.

Puente Bío-Bío, (km. 537).— Puente de 10 tramos de 50 metros de luz cada uno. El refuerzo adoptado consiste en una cadena sujeta en sus extremos a las vigas maestras.

La ejecución se comenzó en 1930, con el refuerzo de las diagonales en los 3 paños centrales de cada tramo y el refuerzo de los travesaños. En el curso del año se ha confeccionado en el taller de Temuco la cadena y los pilones. En la primavera se comenzó el refuerzo de los machones sobre los cuales descansarán los pilones de la cadena.

Los machones se reforzarán uniéndolos por medio de una losa de concreto armado y en su parte inferior serán envueltos por una campana también de concreto armado. Una vez bien acomodada esta campana en el fondo será rellena con concreto pobre. Es necesario este refuerzo por el considerable peso de la cadena ejercido sobre estos machones.

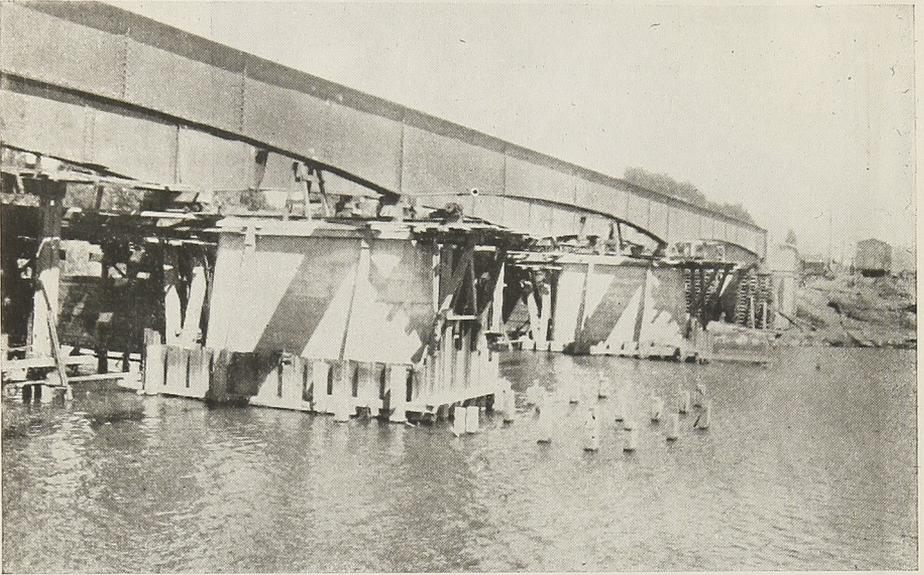


Puente Bío-Bío

Presupuesto: trabajo de ferretería	\$ 796 358,50
trabajo de concreto.	163 703,25
	<hr/>
Total	\$ 960 061,75
	<hr/> <hr/>

Puente Renaico N.º 2, (km. 551).—Se construye un nuevo puente. Es una viga metálica continua de alma llena, de 3 tramos de 30,40 metros, igual al nuevo puente Mapocho.

La ejecución de la viga se comenzó en 1930, quedando terminada en el taller de Temuco en 1931. En 1931 se comenzó la confección de los estribos y machones, después de salvar algunas dificultades para poder clavar las tablestacas Larssen. Se terminó esta obra en el curso del año, comenzándose a armar la viga en el terreno. Presupuesto: \$ 627 671,00.



Armadura del nuevo puente Renaico

Puente Matanza, (km. 104, del Ramal Rucapequén a Concepción).— Debido a la completa oxidación de este tramo metálico de 8,00 metros de luz, situado a orillas del mar, se ha calculado una losa de concreto armado para el tren tipo 1907+25 %, la cual quedó confeccionada en Temuco y será colocada a comienzos de 1933. Presupuesto: \$ 7 124.

Puente El Molino, (km. 590).—Se confeccionó en el taller de Temuco y se colocó un tramo oblicuo formado por vigas Peine de 4,35 m. de luz. Presupuesto: \$ 3 600.

Puente Quíllem, (km. 653).—Puente metálico de viga continua de 3 tramos de 70 m. cada uno. Se terminó el refuerzo de las vigas. Consiste en agregar un tercer cordón parabólico invertido en los paños cercanos a los apoyos intermedios con su punto más alto a plomo de estos apoyos. Va unido a la viga por un enrejado de montantes y diagonales. Con este refuerzo se hace el momento de inercia en los apoyos intermedios 10 veces mayor que el de la parte de cabezas paralelas. Se consigue así desplazar los puntos fijos hacia estos apoyos y disminuir por lo tanto los momentos positivos y aumentar los negativos. Para aprovechar mejor el material nuevo, se proyecta peraltar los apoyos intermedios, lo que produce un momento negativo máximo en la sección a plomo de ellos.

Este sistema de refuerzo tiene las ventajas de los refuerzos indirectos: confección en el taller y fácil armadura sin interrumpir el tráfico. Las pilas metálicas no hay necesidad de reforzarlas.

El refuerzo ha sido calculado para el tren tipo 1907+50 %. El tablero fué reforzado para este mismo tren en el año 1906. Presupuesto del refuerzo de las vigas, \$ 300,000.

Puente Cautín, (km. 692).—Se reforzó el machón N.º 1 del puente, que se había agrietado. El refuerzo consistió en envolverlo en una camisa de concreto armado. Presupuesto: \$ 7 400.

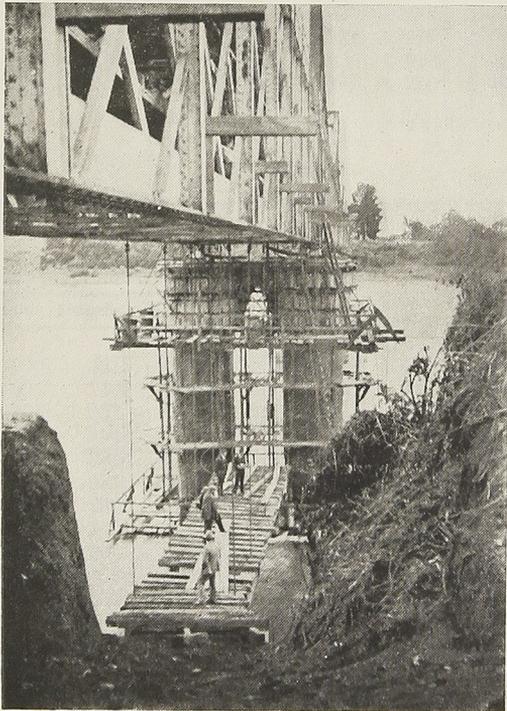
Puente Lanco N.º 1, (km. 782).—Refuerzo del machón. Debido a cierta excentricidad de los apoyos en el machón intermedio, comenzaron a agrietarse las columnas que lo forman. Para reforzarlas, se aumentó su sección, envolviéndolas en una camisa de concreto armado. Presupuesto: \$ 2 500.

Puente Llollelhue N.º 2, (km. 904).—Puente metálico de vigas continuas de 3 tramos de 40, 50 y 40 metros de luz. Se terminó el refuerzo de las vigas del mismo tipo explicado en el Quíllem. Presupuesto: \$ 163 000.

Puente Llollelhue N.º 3, (km. 909).—Se terminó el refuerzo del tablero. En ejecución el refuerzo de las vigas, que consiste en agregar un tercer cordón superior parabólico sin tensión inicial, que trabaja sólo al peso de la carga rodante. Presupuesto: \$ 48 200.

Alcantarilla, (km. 619).—Se terminó la construcción de la sección rectangular de concreto armado. Presupuesto: \$ 3 300.

Puente Toltén.—Refuerzo de un machón. El machón tubular sur había sufrido una socavación de 7 metros de profundidad porque allí se encontraba el mayor caudal del río que tiene una gran velocidad. Se colocaron 1,200 metros cúbicos de piedra de cantera en el lugar de la socavación y se formó una barrera que alcanza hasta la ribera sur.



Puente Toltén

El río empezó a desviar su curso hacia el centro del lecho. Los tubos, de acuerdo con el proyecto, se reforzaron con una camisa de concreto armado. Se invirtieron \$ 31 982. Presupuesto: \$ 50 880.

Otros trabajos.—Además se ejecutaron obras de menor importancia, como ser: Desviación del Canal Graneros; construcción de tres tornamesas de 25 metros de longitud; construcción de 248 medias losas de concreto armado, y 40 tramos metálicos para puentes menores. Todos los trabajos han sido proyectados en la Oficina de Puentes y ejecutados por administración por intermedio del servicio Refuerzo de Puentes.

Las losas y obras metálicas se ejecutan en el Taller de la Empresa, situado en Temuco.

El valor de los trabajos hechos por la Oficina de Refuerzo de Puentes, asciende a \$ 1 638 272, en cuya suma se incluyen \$ 246 400 invertidos en obras para la vía, como ser: sillas de asiento, cambios y cruzamientos.

En el Taller de Temuco se elaboraron 886 toneladas de acero para puentes y se ocuparon 200 obreros.

DEPARTAMENTO DE TRACCION Y MAESTRANZAS

OPERARIOS

En los cuadros siguientes se indica el número de operarios que ha habido en servicio en los años 1930, 1931 y 1932, separándolos en los dos grupos principales de Tracción y de Maestranzas.

Red Sur

	1930			1931			1932		
	Trac- ción	Maes- tranza	Total	Trac- ción	Maes- tranza	Total	Trac- ción	Maes- tranza	Total
Enero . . .	2 625	2 097	4 722	2 583	2 027	4 610	2 226	1 847	4 075
Febrero . . .	2 650	2 090	4 740	2 567	2 024	4 591	2 226	1 848	4 074
Marzo . . .	2 665	2 084	4 749	2 556	2 019	4 575	2 220	1 851	4 071
Abril . . .	2 661	2 069	4 730	2 545	2 013	4 558	2 209	1 828	4 037
Mayo . . .	2 666	2 055	4 721	2 541	1 999	4 540	2 203	1 823	4 026
Junio . . .	2 654	2 059	4 713	2 530	1 992	4 522	2 269	1 809	4 078
Julio . . .	2 645	2 062	4 707	2 462	1 966	4 428	2 273	1 866	4 139
Agosto . . .	2 634	2 065	4 699	2 278	1 853	4 131	2 492	1 928	4 420
Septiembre . . .	2 620	2 046	4 666	2 231	1 849	4 080	2 478	1 917	4 395
Octubre . . .	2 606	2 042	4 648	2 229	1 848	4 077	2 443	1 951	4 394
Noviembre . . .	2 596	2 039	4 635	2 224	1 851	4 075	2 423	1 962	4 385
Diciembre . . .	2 585	2 042	4 627	2 221	1 849	4 070	2 402	1 984	4 386

Red Norte

	1930			1931			1932		
	Trac- ción	Maes- tranza	Total	Trac- ción	Maes- tranza	Total	Trac- ción	Maes- tranza	Total
Enero . . .	398	227	625	393	229	622	342	200	542
Febrero . . .	398	233	631	396	228	624	340	200	540
Marzo . . .	398	237	635	397	228	625	339	200	539
Abril . . .	399	234	633	389	225	614	339	199	538
Mayo . . .	399	234	633	393	205	598	336	201	537
Junio . . .	401	234	635	396	203	599	335	201	536
Julio . . .	399	232	631	396	203	599	332	200	532
Agosto . . .	397	232	629	396	203	599	341	200	541
Septiembre . . .	397	230	627	396	200	596	340	200	540
Octubre . . .	396	228	624	343	200	543	340	200	540
Noviembre . . .	399	230	629	342	200	542	337	199	536
Diciembre . . .	395	230	625	342	201	543	353	200	553

- Notas.— 1) En Maestranza están incluidos los operarios particulares.
2) En los cuadros no están incluidos 3 mensajeros ni 3 selectoristas del Departamento.

Los totales de operarios en Diciembre, en Tracción y Maestranza en los años 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931 y 1932, han sido los siguientes:

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

El número total de operarios en Diciembre de 1932, era de 4.939. Comparada esta cantidad con los años anteriores (1926-1931), tenemos:

326 operarios más que en 1931, o sea un aumento de	7 %
313 „ menos „ „ 1930, „ „ una reducción de	6 %
430 „ „ „ „ 1929, „ „ „ „ „	8 %
512 „ „ „ „ 1928, „ „ „ „ „	9 %
1.807 „ „ „ „ 1927, „ „ „ „ „	27 %
2.999 „ „ „ „ 1926, „ „ „ „ „	38 %

JORNALES

Los jornales pagados a operarios de Tracción y Maestranzas durante los años 1930, 1931 y 1932, se indican en los siguientes cuadros:

TRACCIÓN

MESES	RED SUR			RED NORTE		
	1930	1931	1932	1930	1931	1932
Enero . . .	\$ 1 008 776	\$ 1 160 855	\$ 884 653	\$ 157 159	\$ 179 537	\$ 132 923
Febrero . . .	1 031 444	1 158 703	886 206	159 731	182 279	133 958
Marzo . . .	1 397 886	1 058 617	826 624	214 073	163 249	123 246
Abril . . .	1 209 828	1 150 704	868 257	186 883	174 786	129 265
Mayo . . .	1 174 114	1 106 775	830 732	180 856	167 822	125 226
Junio . . .	1 178 739	1 138 229	793 625	184 776	180 291	127 950
Julio . . .	1 154 782	975 811	816 339	176 062	151 709	125 263
Agosto . . .	1 175 860	942 129	965 189	180 193	152 977	131 075
Setiembre . .	1 161 174	859 308	1 089 433	180 284	149 627	146 238
Octubre . . .	1 132 449	854 486	1 006 776	177 168	128 760	139 417
Noviembre . .	1 163 969	884 691	1 047 382	182 563	134 838	149 360
Diciembre . .	1 616 167	849 276	1 012 566	248 416	127 178	162 638
TOTALES . . .	\$ 14 405 188	\$ 12 139 584	\$ 11 027 782	\$ 2 228 164	\$ 1 893 053	\$ 1 626 559

MAESTRANZAS

MESES	RED SUR			RED NORTE		
	1930	1931	1932	1930	1931	1932
Enero . . .	\$ 809 637	\$ 857 932	\$ 628 989	\$ 76 308	\$ 91 543	\$ 64 149
Febrero . . .	888 132	918 769	678 982	81 129	101 231	71 673
Marzo . . .	1 015 642	817 100	641 378	111 117	84 320	68 107
Abril . . .	842 007	857 186	638 621	93 011	84 418	69 012
Mayo . . .	837 669	798 251	622 580	92 014	77 814	69 656
Junio . . .	835 765	841 925	549 614	89 865	78 291	68 326
Julio . . .	869 657	735 783	585 234	95 457	72 927	62 867
Agosto . . .	900 719	733 541	675 123	100 584	76 972	67 829
Setiembre . .	849 655	622 879	735 343	93 209	71 404	73 391
Octubre . . .	889 945	666 182	731 585	98 783	68 973	70 841
Noviembre . .	927 933	702 008	760 504	106 289	74 384	76 950
Diciembre . .	1 222 196	664 376	781 759	152 326	76 042	85 970
TOTALES . . .	\$ 10 888 957	\$ 9 215 932	\$ 8 029 712	\$ 1 190 192	\$ 958 319	\$ 848 771

TOTALES TRACCIÓN Y MAESTRANZAS

MESES	RED SUR			RED NORTE		
	1930	1931	1932	1930	1931	1932
Enero . . .	\$ 1 818 413	\$ 2 018 787	\$ 1 513 642	\$ 233 467	\$ 271 080	\$ 197 072
Febrero . . .	1 919 576	2 077 472	1 565 188	240 860	283 510	205 631
Marzo . . .	2 413 528	1 875 717	1 468 002	325 190	247 569	191 353
Abril . . .	2 051 835	2 007 890	1 506 878	279 894	259 204	198 277
Mayo . . .	2 011 783	1 905 026	1 453 312	272 870	245 636	194 882
Junio . . .	2 014 504	1 980 154	1 343 239	274 741	258 582	196 276
Julio . . .	2 024 439	1 711 594	1 401 573	271 519	224 636	188 130
Agosto . . .	2 076 579	1 675 670	1 640 312	280 777	229 949	198 904
Setiembre . . .	2 010 829	1 482 187	1 824 776	273 493	221 031	219 629
Octubre . . .	2 022 394	1 520 668	1 738 361	275 951	197 733	210 258
Noviembre . . .	2 091 902	1 586 699	1 807 886	288 852	209 222	226 310
Diciembre . . .	2 838 363	1 513 652	1 794 325	400 742	203 220	248 608
TOTALES . . .	\$ 25 294 145	\$ 21 355 516	\$ 19 057 494	\$ 3 418 356	\$ 2 851 372	\$ 2 475 330

Los totales de jornales pagados en 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931 y 1932 en Tracción y Maestranzas, son los siguientes:

Años	RED SUR			RED NORTE			Total ambas Redes
	Tracción	Maestran- za	Total	Tracción	Maestran- za	Total	
1926	\$ 13 997 817	17 843 482	31 841 299	2 411 418	1 231 505	3 642 923	35 484 222
1927	13 336 043	15 904 093	29 240 136	2 144 243	1 225 018	3 369 261	32 609 397
1928	12 646 445	11 186 915	23 833 360	1 825 861	1 165 706	2 991 567	26 824 927
1929	11 931 898	9 738 267	21 670 165	1 833 655	1 006 862	2 840 517	24 510 682
1930	14 405 188	10 888 957	25 294 145	2 228 164	1 190 192	3 418 356	28 712 501
1931	12 139 584	9 215 922	21 355 516	1 893 053	958 319	2 851 372	24 206 888
1932	11 027 782	8 029 712	19 057 494	1 626 559	848 771	2 475 330	21 532 824

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

	RED SUR			RED NORTE		
	Tracción	Maestranza	Tracción y Maestranzas	Tracción	Maestranza	Tracción y Maestranzas
1930	15,20	14,97	14,97	15,67	14,54	15,07
1931	13,97	13,64	13,70	13,76	13,11	13,38
1932	13,19	12,55	12,95	13,31	12,50	13,15

La inversión total de jornales en 1932, fué de \$ 21 532 824, o sea:

\$ 2 674 064, (o sea un 11%) menos que en 1931			
7 179 677, „ „ „ 25 % „ „ „ 1930			
2 977 858, „ „ „ 12 % „ „ „ 1929			
5 292 103, „ „ „ 29 % „ „ „ 1928			
11 076 573, „ „ „ 34 % „ „ „ 1927			
13 951 398, „ „ „ 39 % „ „ „ 1926			

Los jornales han tenido las siguientes alternativas:

En el año 1930 fueron aumentados en 17 % aproximadamente.

En 1931 fueron rebajados en 10 % desde el 1.º de Julio.

En 1932 fué suprimida esta rebaja de 10 % desde el 1.º de Agosto.

RENDIMIENTO DE LAS MAESTRANZAS

En los cuadros que van a continuación se indica el número de unidades reparadas en la diversas Maestranzas de la Red Sur durante los años 1930, 1931 y 1932.

NÚMERO DE REPARACIONES

Red Sur

GRUPOS	1930	1931	1932
Locomotoras a vapor:			
Maestranza Central (3.º y 4.º grado)	183	162	150
„ Barón (1.º y 2.º grado)	—	39	87
„ Alameda (2.º grado)	133	123	122
„ Concepción (2.º grado)	90	79	75
Total Locomotoras a vapor.	406	403	434
Locomotoras eléctricas (1.º, 2.º, 3.º y 4.º grados)			
Coches	732	605	464
Carros	4 167	2 902	2 356

Red Norte

Locomotoras (1.º y 2.º grado)	29	29	17
Coches	17	22	24
Carros	106	114	98
Autocarriles	11	19	15

CARBON CONSUMIDO EN LOCOMOTORAS

Red Sur

MESES	DE SANTIAGO A PUERTO MONTT					Santiago-Valparaíso	Consumo total
	Consumo	Kilometraje	Ton-Km.	CONSUMO			
	Ton.	de Locomotoras	brutas Millones	Kilos por Loc-Km.	Kilos por Ton-Km.	Consumo Ton.	Red Sur Ton.
Enero . . .	22 364	1 551 474	269,4	14,41	0,083	1 148	23 512
Febrero . . .	22 160	1 494 108	281,5	14,83	0,079	1 144	23 304
Marzo . . .	25 213	1 667 349	319,8	15,12	0,079	1 291	26 504
Abril . . .	23 653	1 592 999	284,7	14,85	0,083	1 271	24 924
Mayo . . .	24 062	1 591 789	277,1	15,12	0,087	1 334	25 396
Junio . . .	21 542	1 431 334	231,8	15,05	0,093	1 215	22 767
Julio . . .	22 200	1 482 501	235,7	14,97	0,094	1 227	23 427
Agosto . . .	20 753	1 413 323	221,2	14,68	0,094	1 208	21 961
Septiembre . . .	18 483	1 277 853	206,1	14,46	0,089	1 009	19 492
Octubre . . .	20 204	1 416 322	232,6	14,27	0,087	1 007	21 211
Noviembre . . .	18 190	1 327 396	211,1	13,70	0,086	951	19 141
Diciembre . . .	20 060	1 475 197	239,4	13,60	0,084	949	21 009
Total 1930 .	258 884	17 721 645	3 010,4	14,61	0,086	13 754	272 638
Enero . . .	20 946	1 550 132	260,6	13,51	0,080	1 027	21 973
Febrero . . .	20 057	1 461 318	259,4	13,73	0,077	939	20 996
Marzo . . .	22 458	1 607 212	289,0	13,97	0,078	1 084	23 542
Abril . . .	21 230	1 506 757	258,3	14,09	0,082	998	22 228
Mayo . . .	20 661	1 417 284	231,5	14,58	0,089	1 015	21 676
Junio . . .	18 097	1 261 648	198,2	14,34	0,091	983	19 080
Julio . . .	16 320	1 110 069	173,5	14,70	0,094	886	17 206
Agosto . . .	15 443	1 051 722	167,5	14,68	0,092	817	16 260
Septiembre . . .	14 831	1 058 640	168,4	14,02	0,088	746	15 577
Octubre . . .	15 573	1 106 330	187,3	14,08	0,083	769	16 342
Noviembre . . .	15 052	1 078 464	183,6	13,96	0,082	758	15 810
Diciembre . . .	15 309	1 093 931	178,9	13,99	0,086	801	16 110
Total 1931 .	215 977	15 303 507	2 556,2	14,11	0,084	10 823	226 800
Enero . . .	16 708	1 154 513	208,4	14,47	0,080	800	17 508
Febrero . . .	17 261	1 189 002	223,0	14,52	0,077	772	18 033
Marzo . . .	18 132	1 242 993	240,0	14,59	0,076	856	18 988
Abril . . .	17 493	1 178 055	220,7	14,85	0,079	837	18 330
Mayo . . .	17 855	1 185 584	211,7	15,06	0,084	808	18 663
Junio . . .	15 450	966 436	170,4	15,98	0,091	728	16 178
Julio . . .	17 693	1 136 897	203,5	15,56	0,087	809	18 502
Agosto . . .	17 587	1 144 411	198,4	15,37	0,089	854	18 441
Septiembre . . .	17 095	1 106 461	196,8	15,45	0,087	775	17 870
Octubre . . .	17 375	1 160 612	208,6	14,97	0,083	797	18 172
Noviembre . . .	16 677	1 144 888	209,6	14,57	0,080	836	17 513
Diciembre . . .	17 418	1 204 216	220,2	14,46	0,079	855	18 273
Total 1932 .	206 744	13 814 068	2 511,3	14,97	0,082	9 727	216 471

Red Norte

MESES	Consumo Ton.	Kilometraje de Locomotoras	Ton-Km. brutas Millones	CONSUMOS	
				Kilos por Loc-Km.	Kilos por Ton-Km.
Enero	3 993	189 088	18,8	21,11	0,212
Febrero.	3 561	168 112	17,8	21,18	0,200
Marzo	3 866	183 169	18,7	21,11	0,207
Abril	3 706	178 865	18,5	20,72	0,200
Mayo	3 692	185 728	18,1	19,88	0,204
Junio	3 547	170 803	16,5	20,77	0,216
Julio	3 764	180 044	17,3	20,90	0,218
Agosto.	3 533	169 510	16,1	20,84	0,219
Septiembre	3 633	179 356	16,9	20,25	0,215
Octubre	3 808	189 994	17,9	20,05	0,213
Noviembre	3 523	177 324	15,9	19,87	0,222
Diciembre.	3 569	185 203	16,6	19,27	0,214
Total 1930	44 195	2 157 196	209,1	20,49	0,211
Enero	3 743	191 487	17,1	19,55	0,219
Febrero.	3 347	176 596	15,9	18,95	0,210
Marzo	3 532	190 330	17,6	18,56	0,201
Abril	3 522	185 883	16,1	18,95	0,219
Mayo	3 359	181 575	15,5	18,50	0,217
Junio	3 052	167 683	14,8	18,20	0,206
Julio	2 713	152 742	12,7	17,09	0,213
Agosto	2 363	136 514	11,1	17,31	0,213
Septiembre	2 610	141 484	12,6	18,45	0,208
Octubre.	2 581	137 479	12,1	18,78	0,213
Noviembre	2 356	123 734	11,7	19,04	0,201
Diciembre.	2 536	142 114	12,6	17,85	0,201
Total 1931	35 714	1 927 621	169,8	18,53	0,210
Enero	3 015	155 879	14,2	19,34	0,213
Febrero.	2 476	145 280	13,4	17,04	0,185
Marzo	2 573	143 236	12,0	17,96	0,214
Abril	2 488	131 538	11,9	18,92	0,209
Mayo	2 607	137 047	12,5	19,03	0,210
Junio	2 362	126 860	10,8	18,02	0,219
Julio	2 627	141 445	11,7	18,57	0,223
Agosto	2 679	143 201	12,2	18,71	0,220
Septiembre	2 962	151 204	13,3	19,59	0,222
Octubre	3 294	166 221	14,5	19,82	0,228
Noviembre	3 600	181 970	16,9	19,82	0,212
Diciembre	3 922	198 029	19,1	19,81	0,206
Total 1932	34 605	1 821 910	162,5	18,99	0,213

Los consumos totales de carbón de locomotoras en los años 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931 y 1932, han sido los siguientes:

Red Sur

Años	SANTIAGO - PUERTO MONTT			CONSUMOS		Santiago- Valparaíso Consumo Ton.	Consumo total Ton.
	Consumo Ton.	Kilometraje de Locomotoras	Ton-Km. brutas Millones	Kilos por Loc-Km.	Kilos por Ton-Km.		
1926 . . .	360 731	17 249 265	2 566,9	20,91	0,140	14 128	374 859
1927 . . .	330 906	16 648 738	2 588,8	19,88	0,128	16 134	347 040
1928 . . .	279 303	16 201 571	2 759,9	17,24	0,101	14 058	293 361
1929 . . .	273 033	17 084 653	2 982,2	15,98	0,092	14 353	287 386
1930 . . .	258 884	17 721 645	3 010,4	14,61	0,086	13 754	272 638
1931 . . .	215 977	15 303 507	2 556,2	14,11	0,084	10 823	226 800
1932 . . .	206 744	13 814 068	2 511,3	14,97	0,082	9 727	216 471

Red Norte

Años	Consumo Ton.	Kilometraje de Locomotoras	Ton-Km. Brutas (millones)	CONSUMOS	
				Kilos por Loc-Km.	Kilos por Ton-Km.
1926	40 958	1 762 829	—	23,01	—
1927	40 295	1 693 164	177,4	23,80	0,227
1928	39 367	1 807 868	180,5	21,77	0,218
1929	43 353	1 984 081	199,9	21,85	0,217
1930	44 195	2 157 196	209,1	20,49	0,211
1931	35 714	1 927 621	169,8	18,53	0,210
1932	34 605	1 821 910	162,5	18,99	0,213

Las disminuciones en los consumos totales de carbón en la Red Sur han sido las siguientes:

10 329 toneladas, o sea	4,6 %	respecto a 1931
56 167	21 %	1930
70 915	25 %	1929
76 890	26 %	1928
130 569	38 %	1927
158 388	42 %	1926

Los consumos medios en 1932 han variado en los siguientes tantos por ciento, con relación a los años que se indican:

	RED SUR	RED NORTE
	Consumo por Loc-Km.	Consumo por Ton-Km.
Respecto a 1931	+ 2,4%	+ 1,4%
„ „ 1930	+ 4,7%	- 0,9%
„ „ 1929	- 11 %	- 1,8%
„ „ 1928	- 19 %	- 2,3%
„ „ 1927	- 36 %	- 6,2%
„ „ 1926	- 41 %	—

El consumo por tonelada-kilómetro en la Red Sur corresponde al sector Santiago-Puerto Montt y ramales, sin tomar en cuenta Valparaíso-Santiago.

No obstante la disminución del consumo medio de carbón por tonelada-kilómetro obtenido en 1932, se observa un aumento en el consumo medio por locomotora-kilómetro. Esto se debe principalmente a una modificación de Tracción que consistió en suprimir algunas locomotoras de patios que hacían el servicio de maniobras. Este servicio se hace ahora con las locomotoras de los trenes.



CONSUMOS DE ACEITE DE MAQUINAS Y CILINDROS
EN LOCOMOTORAS A VAPOR

Red Sur

MESES	1930		1931		1932	
	Consumo total Kg.	Kilos por 1 000 Loc-Km.	Consumo total Kg.	Kilos por 1 000 Loc-Km.	Consumo total Kg.	Kilos por 1 000 Loc-Km.
Enero	22 589	13,69	22 543	13,78	15 900	13,02
Febrero	21 894	13,81	21 109	13,68	16 390	13,09
Marzo	24 958	14,13	23 970	14,10	16 815	12,82
Abril	22 996	13,65	21 824	13,69	16 011	12,91
Mayo	23 132	13,70	20 751	13,79	16 022	12,87
Junio	21 231	13,96	18 379	13,65	13 261	13,05
Julio	21 777	13,84	15 983	13,54	15 307	12,86
Agosto	20 504	13,60	14 973	13,42	15 629	13,01
Septiembre	19 359	13,17	14 013	12,56	15 145	13,07
Octubre	20 704	13,74	14 566	12,45	16 470	13,55
Noviembre	19 659	13,91	14 538	12,74	16 039	13,34
Diciembre	21 741	13,90	15 102	13,01	16 783	13,32
TOTALES	260 544	13,84	217 751	13,43	189 772	13,08

Red Norte

MESES	1930		1931		1932	
	Consumo total Kg.	Kilos por 1 000 Loc-Km.	Consumo total Kg.	Kilos por 1 000 Loc-Km.	Consumo total Kg.	Kilos por 1 000 Loc-Km.
Enero	4 156	21,98	4 225	22,06	3 198	20,52
Febrero	3 755	22,34	3 759	21,29	2 809	19,34
Marzo	4 084	22,30	3 917	20,58	2 798	19,53
Abril	4 045	22,61	3 842	20,67	2 789	21,20
Mayo	4 088	22,01	3 759	20,70	2 902	21,18
Junio	3 830	22,42	3 513	20,95	2 723	21,46
Julio	3 975	22,03	3 097	20,28	2 935	20,75
Agosto	3 932	23,20	2 839	20,80	3 079	21,50
Septiembre	4 212	23,48	3 056	21,60	3 091	20,44
Octubre	4 403	23,13	2 915	21,20	3 596	21,63
Noviembre	3 868	21,81	2 755	22,27	3 872	21,28
Diciembre	3 970	21,44	2 901	20,41	4 085	20,63
TOTAL	48 318	22,40	40 578	21,05	37 877	20,79

Los consumos totales de aceite de máquinas y cilindros en locomotoras de la Red Sur en los años 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931 y 1932, han sido los siguientes:

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

En 1932 se han consumido de estos lubricantes

	RED SUR Kg.	RED NORTE Kg.	AMBAS REDES Kg.
Menos que en 1931.	27 979	2 701	30 680
„ „ „ 1930.	70 772	10 441	81 213
„ „ „ 1929.	60 473	8 197	68 670
„ „ „ 1928.	67 919	7 871	75 790
„ „ „ 1927.	133 157	23 642	156 799
„ „ „ 1926.	141 516	22 512	164 028

El consumo medio de aceite de máquinas y cilindros por 1 000 locomotora-kilómetro ha disminuído, con relación a los años que se indican en los siguientes tantos por cientos:

	RED SUR	RED NORTE
respecto a 1931.	2,6 %	1,2 %
„ „ 1930.	5,5 %	7,2 %
„ „ 1929.	4,9 %	10 %
„ „ 1928.	13 %	18 %
„ „ 1927.	29 %	43 %
„ „ 1926.	30 %	41 %

LUBRICANTES DE COCHES Y CARROS

Red Sur

MESES	Ejes Kilómetros Millones	CONSUMO TOTAL		POR 1 000 EJES-KM.		Cajas graseras caldeadas
		Aceite Kg.	Hilas Kg.	Aceite Kg.	Hilas Kg.	
Enero	47,8	10 230	2 026	0,21	0,04	133
Febrero	46,8	9 837	1 989	0,21	0,04	127
Marzo	53,2	9 093	1 887	0,17	0,04	114
Abril	50,0	8 207	1 575	0,16	0,03	93
Mayo	48,7	8 533	1 756	0,18	0,04	102
Junio	41,1	7 934	1 614	0,19	0,04	67
Julio	41,8	8 225	1 749	0,20	0,04	65
Agosto	39,9	7 567	1 519	0,19	0,04	67
Septiembre	36,7	8 069	1 474	0,22	0,04	62
Octubre	40,7	9 527	1 967	0,23	0,05	62
Noviembre	37,5	9 510	1 818	0,25	0,05	65
Diciembre	41,9	10 150	1 743	0,24	0,05	53
Total 1930	526,1	106 882	21 117	0,20	0,04	1 010
Enero	45,0	9 739	1 651	0,22	0,04	51
Febrero	44,3	8 153	1 133	0,18	0,03	58
Marzo	49,2	8 110	1 132	0,16	0,02	72
Abril	45,1	6 803	941	0,15	0,02	50
Mayo	42,3	7 008	1 209	0,17	0,03	40
Junio	35,3	6 337	1 192	0,18	0,03	29
Julio	32,3	7 125	1 446	0,22	0,04	29
Agosto	31,0	4 736	819	0,15	0,03	24
Septiembre	30,6	5 296	983	0,17	0,03	39
Octubre	34,5	6 407	1 164	0,19	0,03	62
Noviembre	34,0	6 186	1 001	0,18	0,03	63
Diciembre	33,1	7 066	1 176	0,21	0,04	71
Total 1931	456,7	82 966	13 847	0,18	0,03	588
Enero	37,4	6 784	1 153	0,18	0,03	40
Febrero	39,1	6 999	1 182	0,18	0,03	48
Marzo	42,4	6 455	1 003	0,15	0,02	32
Abril	39,6	6 512	1 026	0,16	0,03	111
Mayo	38,5	6 319	1 014	0,16	0,03	42
Junio	31,7	5 159	1 020	0,16	0,03	20
Julio	38,0	6 956	1 458	0,18	0,04	37
Agosto	36,4	6 390	1 226	0,18	0,03	32
Septiembre	35,9	6 549	1 321	0,18	0,04	48
Octubre	37,6	6 476	1 129	0,17	0,03	31
Noviembre	37,9	6 399	1 061	0,17	0,03	59
Diciembre	40,3	8 121	1 516	0,20	0,04	55
Total 1932	455,0	79 119	14 109	0,17	0,03	555

Red Norte

MESES	Ejes Kilómetros Millones	CONSUMO TOTAL		POR 1 000 EJES-KM.	
		Aceite Kg.	Hilas Kg.	Aceite Kg.	Hilas Kg.
Enero	3,9	1 060	295	0,27	0,07
Febrero	3,6	990	273	0,28	0,08
Marzo	3,7	1 063	237	0,28	0,06
Abril	3,5	905	245	0,26	0,07
Mayo	3,4	750	200	0,22	0,06
Junio	2,9	883	243	0,30	0,08
Julio	3,0	724	204	0,26	0,07
Agosto	2,5	824	237	0,33	0,09
Septiembre	2,6	955	280	0,36	0,11
Octubre	2,5	913	262	0,36	0,10
Noviembre	2,4	786	228	0,33	0,09
Diciembre	2,6	790	224	0,30	0,08
Total 1931	36,6	10 643	2 928	0,29	0,08
Enero	3,0	546	161	0,18	0,05
Febrero	3,1	630	182	0,20	0,06
Marzo	2,8	744	215	0,27	0,08
Abril	2,6	535	153	0,20	0,06
Mayo	2,8	345	95	0,12	0,03
Junio	2,4	755	219	0,31	0,09
Julio	2,5	619	181	0,24	0,07
Agosto	2,5	699	204	0,28	0,08
Septiembre	2,7	848	252	0,31	0,09
Octubre	2,9	901	204	0,31	0,07
Noviembre	3,1	653	189	0,31	0,06
Diciembre	3,3	608	170	0,19	0,05
Total 1932	34,0	7 883	2 225	0,23	0,07

Los consumos totales de aceite e hilas en coches y carros en 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931 y 1932, han sido los siguientes:

Red Sur

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

Red Norte

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

Ambas Redes

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

Comparando los consumos de 1932 con los de años anteriores se ve que han tenido las siguientes reducciones:

	A C E I T E			H I L A S		
	Red Sur	Red Norte	Total	Red Sur	Red Norte	Total
Reducción total del consumo en kilos, con respecto a						
1926	285 902	—	—	103 977	—	—
1927	256 752	12 567	269 319	93 809	3 898	97 707
1928	98 586	8 883	107 469	39 953	1 623	41 576
1929	22 532	5 253	27 785	7 917	779	8 696
1930	27 763	2 835	30 598	7 008	468	7 476
1931	3 847	2 760	6 607	(1) 262	703	441
% de reducción del consumo total con respecto a,						
1926	78	—	—	88	—	—
1927	76	61	76	87	64	86
1928	55	53	55	74	42	72
1929	22	40	24	36	26	35
1930	26	26	26	33	17	31
1931	4,7	26	7,1	(1) 1,9	24	2,6
% de reducción del consumo por 1 000 ejes Km. con respecto a,						
1926	76	—	—	87	—	—
1927	74	57	73	86	56	84
1928	50	44	49	70	22	68
1929	11	23	14	25	0	23
1930	15	(1) 4,3	10	25	(1) 29	20
1931	5,6	21	5,3	0	13	2,9

(1) Aumento.

EXISTENCIA Y MOVIMIENTO DE LOCOMOTORAS

La existencia en 31 de Diciembre era la siguiente:

Red Sur

	1931	1932
En servicio activo		
Trocha 1,68 m.	489	476
„ 1,00 m.	26	27
„ 0,60 m.	18	21
Total	533	524
Arrendadas		
Trocha 1,68 m.	1	3
„ 1,00 m.	—	—
„ 0,60 m.	—	—
Prestadas		
Trocha 1,68 m.	—	—
„ 1,00 m.	1	—
„ 0,60 m.	3	—
Excluidas		
Trocha 1,68 m.	7	15
„ 1,00 m.	5	5
„ 0,60 m.	—	—
Existencia total locomotoras a vapor	550	547
„ „ „ eléctricas	43	43
Existencia total (a vapor y eléctricas).	593	590

Red Norte

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

No hay locomotoras arrendadas, prestadas o excluidas en la Red Norte.

El movimiento de locomotoras a vapor en 1932 fué el siguiente:

TROCHA 1,68

	En servicio	Arrendadas	Prestadas	Excluidas	Total
Existencia el 31 de Diciembre 1931 .	489	1	....	7	497
Traspasadas a la Dirección de Obras Públicas, según convenio Febrero 1932 (locomotoras 212, 243 y 258)	— 3	....	....	....	— 3
Canjeada por un pescante a la Dirección de Obras Marítimas (loc. 165) . . . . .	....	....	....	— 1	— 1
Devuelta por la Dirección de Obras Públicas (loc. 78 bis) . . . . .	....	....	....	+ 1	+ 1
Arrendada al Apostadero Naval de Talcahuano (loc. 237)	— 1	+ 1	....	....	....
Arrendada al Depto. de Obras Marítimas (loc. 87)	— 1	+ 1	....	....	....
Excluidas en 1932 (locs. 126, 128, 177, 185, 189, 190, 191 y 235) . .	— 8	....	....	+ 8	....
Existencia el 31 de Diciembre 1932 .	476	3	....	15	494

TROCHA 1,00.—RED SUR

	En servicio	Arrendadas	Prestadas	Excluidas	Total
Existencia el 31 de Diciembre 1931 .	26	....	1	5	32

En 1932 no hubo movimiento, de modo que la existencia en 31 de Diciembre de 1932 es la misma anterior.

La locomotora prestada (3109) está en poder del Departamento de la Vía y Obras.

TROCHA 1,00.—RED NORTE

	En servicio		Arrendadas	Prestadas	Excluidas	Total
	Crema-llera	Adhe-rencia				
Existencia el 31 de Diciembre 1931	14	85	....	....	....	99

No hubo movimiento, de modo que la existencia el 31 de Diciembre de 1932, es la misma.

TROCHA 0,60

	En servicio	Arrendadas	Prestadas	Excluidas	Total
Existencia el 31 de Diciembre 1931 .	18	....	3	1	22
Adquirida (loc. 5061)	+ 1	....	....	....	+ 1
Desarmadas (locs. 5050 y 5051) . . .	— 1	....	....	— 1	— 2
Existencia el 31 de Diciembre 1932 .	18	....	3	....	21

EXISTENCIA DE EQUIPO

Red Sur

a) Coches y autocarriles

	31 Diciembre 1931				31 Diciembre 1932			
	1,68	1,00	0,60	Total	1,68	1,00	0,60	Total
I-Primera clase . . .	166	11	8	185	165	11	10	186
II-Segunda clase . . .	27	—	—	27	19	—	—	19
III-Tercera clase . . .	271	23	14	308	278	23	18	319
Mixtos	17	1	3	21	18	1	3	22
X - Dormitorios . . .	31	—	—	31	31	—	—	31
Z - Salones	8	—	—	8	8	—	—	8
Y - Comedores	15	—	—	15	15	—	—	15
Mortuorios	3	—	—	3	3	—	—	3
Autocarriles	1	1	—	2	—	1	—	1
Total Serv. Públ. . .	539	36	25	600	537	36	31	604
Servicio Interno . . .	23	—	—	23	23	—	—	23
Presidencial	2	—	—	2	2	—	—	2
Autocarriles	75	4	2	81	70	6	5	81
Total General	639	40	27	706	632	42	36	710

b) Furgones

Existencia Total. . .	78	9	3	90	75	9	3	87
-----------------------	----	---	---	----	----	---	---	----

c) Carros de carga en servicio público

Bodegas	2 499	47	12	2 558	2 510	46	12	2 568
Rejas	1 335	45	10	1 390	1 333	44	10	1 387
Planos	2 077	121	58	1 256	2 075	113	30	2 218
Cajones	1 504	32	8	1 544	1 494	32	8	1 534
Polvoreros	34	2	—	36	34	2	—	36
Refrigeradores	31	—	—	31	31	—	—	31
Total	7 480	247	88	7 815	7 477	237	60	7 774

d) Carros de carga en servicio inproductivo

Existencia Total. . .	690	27	32	749	684	29	52	765
-----------------------	-----	----	----	-----	-----	----	----	-----

e) Carros particulares

Existencia Total. . .	872	—	—	872	835	—	—	835
-----------------------	-----	---	---	-----	-----	---	---	-----

En este año se han cargado a la existencia de equipo los siguientes coches y carros:

2 coches de 1.^ª y 4 de 3.^ª de trocha 0,60, construídos en la Maestranza de Concepción.

3 Bodegas de 30 ton. tipo E construídas por Heiremans Hnos.

20 Bodegas de 30 ton. tipo E construídas por A. Daiber y Cía.

1 Bodega-reja de 10 ton. tipo A-G construída por Heiremans Hnos.

13 Casitas de acero, para conductores tipo V construídas por Heiremans Hnos.

Red Norte

a) Coches y autocarriles

Tipos	1931	1932
I - Primera clase	22	22
II - Segunda clase	—	—
III - Tercera clase	38	38
Mixtos	16	16
X - Dormitorios	5	5
Y - Comedores	5	5
Autocarriles	14	26
Mortuorios	—	—
Total Servicio Público	100	112
Servicio Interno	5	5
Autocarriles	27	15
Motorrieles	9	9
Total general	141	141

b) Furgones

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

c) Carros de carga en servicio público

Bodegas	142	143
Rejas	105	104
Planos	279	271
Cajones	372	388
Polvoreros	4	4
Caleros	21	21
Refrigeradores	2	2
Total.	925	933

d) Carros de carga en servicio improductivo

Existencia total	81	77
----------------------------	----	----

NOTA. — El aumento de equipo que se observa en 1932, se debe a carros que han aparecido después del Inventario practicado en 1931.

RESUMEN DE LA EXISTENCIA DE LOCOMOTORAS Y EQUIPO

Red Sur

	1931	1932	Diferencia en 1932
Locomotoras a vapor en servicio efectivo . . .	533	520	— 13
Locomotoras eléctricas	43	43	0
Coches, furgones y autocarriles	796	796	0
Carros	8 564	8 539	— 25
Total	9 936	9 898	— 38

Red Norte

Locomotoras	99	99	0
Coches, furgones y autocarriles	161	160	— 1
Carros	1 006	1 010	+ 4
Total	1 266	1 269	+ 3

BALANCE GENERAL DE LA EMPRESA

A C T I V O				Moneda Legal
VIA Y OBRAS, EQUIPO, ENSE- RES Y MUEBLES				
Saldo al 31 de Diciembre de 1931				
Via y Obras			\$	747 439 278,16
Equipo				282 044 798,79
Maquinarias				19 075 463,76
Herramientas y Utiles de Tra- bajo				2 644 144,78
Muebles y Enseres				5 503 172,76
			\$	1 056 706 858,25
Agregado durante el año 1932				
Inversiones Via y Obras	\$	11 489 117,03		
Inversiones Equipo		457 312,18		
Inversiones Maquinarias		207 798,21		
Inversiones Herramientas		2 458,54		
Inversiones Muebles		138 865,62		12 295 551,58
			\$	1 069 002 409,83
Menos: Reservas para Depreciación de Capital y Renovaciones				
Saldo al 31 de Diciembre de 1931		153 378 914,59		
Agregado durante el año 1932				
Via y Obras	\$	22 056 416,38		
Equipo		14 563 302,69		
Maquinarias		1 144 527,83		
Herramientas		1 229,27		
Muebles		110 063,45		
	\$	37 875 539,62		
Menos: Costo de Renovación Via.		7 718 671,94		
Total agregado a las reservas en 1932		30 156 867,68		
		183 535 782,27		
A Deducir: Reservas correspondien- tes a Equipo, e to., excluido del servicio durante el año 1932				
		377 380,75	183 158 401,52	885 844 008,31
ALMACENES Y MATERIALES				
Valor según tarjetas de existen- cias			37 713 898,08	
Menos: Reserva para castigos ma- teriales fuera de uso				
			323 313,06	37 390 585,02
VARIOS DEUDORES Y CUEN- TAS PENDIENTES				
			4 120 751,73	
Menos: Reserva para liquidaciones definitivas				
			439 689,92	3 681 061,81
INVERSION DE FONDOS				
	Valor Nom.	Valor		
	Dollars	Dollars	Cambio	
Bonos Emprést. 1961				
Valor nominal a 76% o sea el término me- dio de la cotización en Nueva York du- rante el mes de Dic. de 1930 y al cambio en la misma fecha. Saldo al 31 de Diciem- bre de 1931	8 511 000,00	D 6 468 360,00	\$ 8,27	\$ 53 493 337,20
A la vuelta				\$ 926 915 655,14

EN 31 DE DICIEMBRE DE 1932

P A S I V O				Moneda Legal
CAPITAL				
Saldo al 31 de Diciembre de 1931				
				\$ 688 588 474,70
EMPRESTITO EN EL EX- TRANJERO				
	Oro Americano	Cambio		
Bonos Empréstos 1961	34 713 950,00	\$ 8,1675	\$	283 526 186,62
Amortizado hasta el 20 de Mayo de 1931	1 330 736,00	\$ 8,1675		10 868 786,26
Saldo en 31 de Diciembre 1932	33 383 214,00	\$ 8,1675		272 657 400,36
Diferencia de cambio para dejar los dollars al tipo oficial en 31 de Diciembre de 1932, de acuer- do con contrapartida				
				279 834 791,34
	33 383 214,00	\$ 16,55		552 492 191,70
Intereses devengados—Julio 1931 hasta Diciembre 1932—cargados a Ganancias y Pérdidas. (No- ta: Los intereses no se han pa- gado de acuerdo con Ley N.º 4972 del 30 de Julio de 1931)				
	2 985 060,12	\$ 16,55		49 402 744,99
	36 368 274,12	\$ 16,55		601 894 936,69
601 894 936,69				
CAJA DE CREDITO HIPOTE- CARIO				
Valor de los Empréstos Bonos 7%-1%				
				24 200 000,00
Valor de los Empréstos Bonos 5%-1%				
				209 900,00
				24 409 900,00
Amortizado hasta el 31 de Di- ciembre de 1932				
				5 565 992,71
				18 843 907,29
SALDOS ADEUDADOS A LOS BANCOS				
Oro Americano	D. 1 878 503,34	\$ 16,55		31 089 230,27
Libras Esterlinas	£ 353 : 0 : 1	\$ 54,82		19 351,69
				31 108 581,96
V A R I O S A C R E E D O R E S Y CUENTAS PENDIENTES				
				16 259 241,91
DOCUMENTOS Y LETRAS POR PAGAR				
Moneda Legal				
				1 009 625,00
Oro Americano	D. 672 045,32	\$ 16,55		11 122 348,39
				12 131 973,39
MINISTERIOS DEL SUPREMO GOBIERNO				
				14 521 220,51
GARANTIAS EN EFECTIVO				
				478 796,90
				\$ 1 383 827 133,35

BALANCE GENERAL DE LA EMPRESA

ACTIVO				Moneda Legal	
INVERSION DE FONDOS					
(De la vuelta)	D	6 468 360,00	\$ 8,27	\$ 53 493 337,20	\$ 926 915 655,14
Bonos Empréstito 1961 (Continuación)					
(Nota.—La cotización de estos bonos en Nueva York a fines del año 1932 fué del 4,75%, o sea un valor de Dollars 404 272,50).					
Intereses devengados, sin pagar, correspondiente al periodo Julio 1931 a Diciembre 1932, acreditados a Ganancias y Pérdidas		765 990,00	\$ 16,55	12 677 134,50	
	D	7 234 350,00		\$ 66 170 471,70	66 170 471,70
Bonos Fiscales e Hipotecarios					
Valores según cotización de la Bolsa de Comercio, Santiago, en 31 de Diciembre de 1932					
Valor Nominal					
Deuda Interna 7-1%	\$	100 000,00	a 78,5	78 500,00	
Caja Hipotecaria 7-½%		299 000,00	a 83	248 170,00	
	\$	399 000,00		\$ 326 670,00	326 670,00
FONDOS EN BANCOS Y EN TRANSITO					
Moneda Legal				4 387 306,39	
Oro Americano	D	31 213,38	\$ 16,55	516 581,44	4 903 887,83
GASTOS COLOCACION Y LIQUIDACION EMPRESTITOS					
Saldos al 31 de Diciembre de 1931					
Colocación Emprést. Bonos 1961				25 166 044,80	
Primas Empréstitos Guaranty y Blair				11 504 824,91	
Diferencia de Cambio Empréstito Guaranty y Blair				7 883 812,19	
				44 554 681,90	
Menos: Amortizado durante 1932				2 639 230,44	
				41 915 451,46	
Diferencia de Cambio Empréstito National City Co., de acuerdo con la contrapartida				279 834 791,34	321 750 242,80
CUENTA DE GANANCIAS Y PERDIDAS					
Pérdidas acumuladas en 31 de Diciembre de 1931				7 150 216,23	
Diferencia de Cambio sobre Intereses, Empréstitos, Saldos adeudados a los Bancos, Cuentas Pendientes y Documentos y Letras por Pagar existente en Moneda Extranjera al 31 de Dic. de 1931 y sin cancelar durante el año 1932				26 628 088,74	
Saldo al Debe de la cuenta por el año 1932:					
Menor entrada en relación con Gastos	\$	24 187 820,00			
Diferencia de Cambio		5 794 080,86		29 981 900,86	63 760 205,88
				\$ 1 383 827 133,35	\$ 1 383 827 133,35
CUENTAS DE ORDEN					
Boletas Bancarias en Garantía por contra			Cambio	5 296 355,24	
Bonos en Garantía por contra				851 500,00	
Rescate Empréstito	D	661 326,45	\$ 16,55	10 944 952,75	17 533 324,24
Salitre en Consignación				440 516,25	17 533 324,24
				\$ 17 533 324,24	\$ 17 533 324,24

(Fdo.)—EMILIO KLEIN S.
Contador

He examinado el presente Balance, fechado el 31 de Diciembre de 1932, tomando como base los saldos El monto de la Reserva para depreciación y Renovaciones durante los años 1928 a 1932 ha sido calculado pondría a la cuota consultada en el presupuesto de cada año. Siempre que dicha Reserva en total sea adecuada lance es la expresión fiel del estado financiero de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en 31 de Di

Santiago, 27 de Marzo de 1933.

EN 31 DE DICIEMBRE DE 1932

PASIVO				Moneda Legal
De la vuelta				
				\$ 1 383 827 133,35
CUENTAS DE ORDEN				
Cambio				
Garantías Boletas Bancarias				5 296 355,24
Garantías Bonos				851 500,00
Ministerio de Hacienda, Rescate Empréstito	D	661 326,45	\$ 16,55	10 944 952,75
Compañía de Salitre de Chile				440 516,25
				\$ 17 533 324,24

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

que arrojaban los libros de la Empresa en 31 de Diciembre de 1931. tomando en cuenta la vida teórica de los Bienes de la Empresa. En los años anteriores esta Reserva corres- y considerando el avalúo que se ha dado a las Inversiones de Fondos, certifico que, a mi criterio, dicho Ba- ciembre de 1932, según lo demuestran los libros de la misma.

(Fdo.)—D. W. LOW
Fiscalizador y Revisor de la Contabilidad de los FF. CC. del E.

CUENTA DE GANANCIAS Y PERDIDAS POR EL EJER

D E B E	Año 1932	Año 1931	Aumento en año 1932	Disminución en año 1932
Gastos de Administración General	\$ 5 382 160,55	\$ 6 573 472,50		\$ 1 191 311,95
Gastos de Vías y Obras	10 236 374,82	15 350 871,90		5 114 497,08
Gastos de Transporte	22 334 605,55	26 716 998,03		4 382 392,48
Gastos de Tracción	36 511 331,58	40 268 367,96		3 757 036,38
Gastos de Maestranzas	15 611 140,80	18 188 306,32		2 577 165,52
Gastos de Protección Social	5 612 248,55	6 098 328,64		486 080,09
Gastos Financieros	34 078 001,78	22 331 325,05	\$ 11 746 676,73	
Gastos Desahucios del Personal	1 340 273,59	915 052,24	425 221,35	
Gastos de Jubilaciones y Pensiones	22 580 019,34	20 188 254,05	2 391 765,29	
Depreciación aplicada a las Cuentas Vía y Obras, Equipo, Maquinarias, Herramientas y Muebles y Ense- res	37 875 539,62	36 718 444,43	1 157 095,19	
Diferencia entre el Costo de Bienes eliminados del servicio y su valor residual	183 351,70	2 877 126,34		2 693 774,64
Contribución Supremo Gobierno	12 581 391,83	20 657 984,23		8 076 592,40
Diferencia de Cambio	5 794 080,86	123 028,07	5 671 052,79	
Diferencia valores Bonos y Acciones		42 220,00		42 220,00
	\$ 210 120 520,57	\$ 217 049 779,76	\$ 21 391 811,35	\$ 28 321 070,54

(Fdo.)—EMILIO KLEIN S.
Contador

(Fdo.)—
Fiscalizador y Revisor
de los Ferrocarril

CICIO DE 1932 COMPARADA CON LA DEL AÑO ANTERIOR

H A B E R	Año 1932	Año 1931	Aumento en año 1932	Disminución en año 1932
Productos del Tráfico				
Pasajes	\$ 54 032 663,78	\$ 54 712 743,79		\$ 680 080,01
Equipaje	6 120 848,73	6 595 770,10		474 921,37
Carga	109 540 159,39	117 836 641,53		8 296 481,64
Total Productos del Tráfico	\$ 169 693 672,40	\$ 179 145 155,42		\$ 9 451 483,02
Arriendos	620 419,06	673 512,72		53 093,66
Telegramas	50 738,50	34 326,10	16 412,40	
Intereses	8 474 734,50	4 337 456,02	4 137 278,48	
Otras Entradas	761 781,31	367 866,34	393 914,97	
Productos de Muelle	52 415,00	64 652,40		12 237,40
Productos de Agua	20 551,70	24 296,40		3 744,70
Confiscaciones y Multas a Contra- tistas	59 859,30	180 686,68		120 827,38
Sobrante Reserva para Liquidaciones Definitivas	403 759,47	112 396,33	291 363,14	
Diferencia en Cuentas de Materiales		328 136,29		328 136,29
Caja Hipotecaria 50% de la Deuda N.º 84, sobre casa en calle Thompson-Santiago	688,47		688,47	
Ganancia Bonos 1961, Vendidos o Amortizados		593 992,75		593 992,75
	\$ 180 138 619,71	\$ 185 862 477,45	\$ 4 839 657,46	\$ 10 563 515,20
Pérdidas del Ejercicio	29 981 900,86	31 187 302,31		1 205 401,45
	\$ 210 120 520,57	\$ 217 049 779,76	\$ 4 839 657,46	\$ 11 768 916,65

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

D. W. LOW
de la Contabilidad
del Estado

DETALLE DE LOS GASTOS EN LOS AÑOS 1931 Y 1932

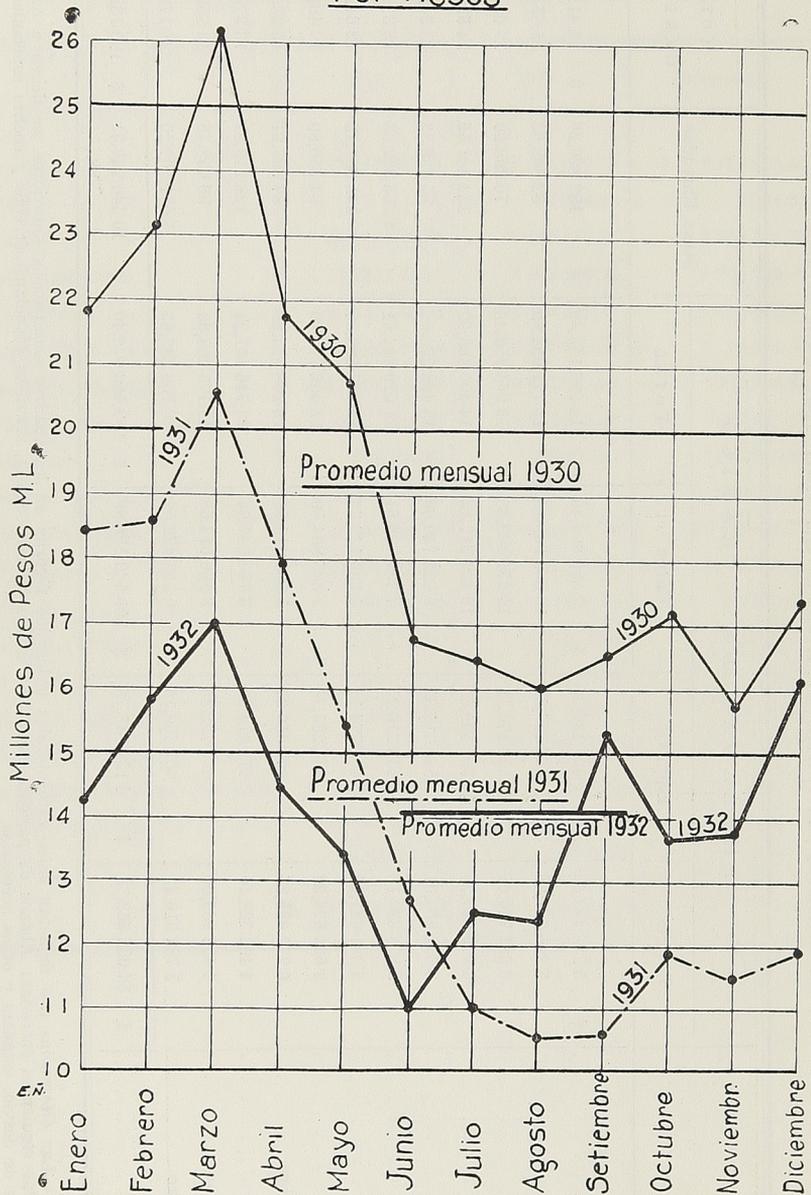
	1931	1932	Diferencia
Sueldos	\$ 21 360 530,51	\$ 18 943 677,11	— \$ 2 416 853,40
Trienales . . . . .	.....	7 284,90	+ 7 284,90
Jornales	43 727 770,60	37 059 657,35	— 6 668 113,25
Gastos Generales	7 434 379,87	6 165 579,92	— 1 268 799,95
Combustible	17 237 363,08	15 524 509,57	— 1 712 853,51
Energía Eléctrica	3 812 411,94	3 825 583,40	+ 13 171,46
Materiales Diversos	13 407 746,13	9 651 651,62	— 3 756 094,51
Subvención Caja de Retiros	4 151 411,85	3 563 737,65	— 587 674,20
Imprevistos	613 974,44	385 772,11	— 228 202,33
Contratos Diversos	1 450 756,93	560 408,22	— 890 348,71
Gastos Financieros	22 331 325,05	34 078 001,78	+ 11 746 676,73
Jubilaciones	19 601 610,69	21 976 470,90	+ 2 374 860,21
Pensiones	586 643,36	603 548,44	+ 16 905,08
Desahucios Sueldos	469 745,06	534 313,15	+ 64 568,09
Desahucios Jornales	344 407,19	777 857,69	+ 433 450,50
Desahucios Ley 4886	100 899,99	28 102,75	— 72 797,24
Diferencia de Cambio	123 028,07	5 794 080,86	+ 5 671 052,79
Contribución Supremo Gobierno	20 657 984,23	12 581 391,83	— 8 076 592,40
Cuota de Depreciación	36 718 444,43	37 875 539,62	+ 1 157 095,19
Varios	2 919 346,34	183 351,70	— 2 735 994,64
	\$ 217 049 779,76	\$ 210 120 520,57	— \$ 6 929 259,19

ENTRADAS HABIDAS DURANTE EL AÑO 1932 POR MESES

	ENTRADAS DEL TRAFICO				Otras Entradas	TOTAL GENERAL
	Pasajes	Equipaje	Carga	TOTAL		
Enero	\$ 5 233 420,65	\$ 502 132,35	\$ 8 500 600,40	\$ 14 236 153,40	\$ 182 829,25	\$ 14 418 982,65
Febrero	5 225 777,35	477 226,39	10 068 989,15	15 771 992,89	82 808,92	15 854 801,81
Marzo	5 321 710,00	590 174,15	11 052 469,33	16 964 353,48	70 268,59	17 034 622,07
Abril	3 729 047,20	507 199,60	10 164 217,12	14 400 463,92	134 507,55	14 534 971,47
Mayo	3 694 209,01	545 316,33	9 223 749,60	13 463 274,94	85 436,33	13 548 711,27
Junio	2 853 339,15	438 210,95	7 737 784,51	11 029 334,61	4 286 952,83	15 316 287,44
Julio	3 381 621,82	485 774,71	8 630 132,32	12 497 528,85	145 081,12	12 642 609,97
Agosto	3 599 675,52	467 233,78	8 335 864,80	12 402 774,10	94 250,89	12 497 024,99
Septiembre	6 277 685,25	490 850,07	8 530 418,97	15 298 954,29	87 627,91	15 386 582,20
Octubre	4 493 728,40	471 674,90	8 780 997,94	13 746 401,24	128 218,22	13 874 619,46
Noviembre	4 438 939,00	477 755,35	8 856 513,68	13 773 208,03	85 058,45	13 858 266,48
Diciembre	5 783 510,43	667 300,15	9 658 422,07	16 109 232,65	5 061 907,25	21 171 139,90
	\$ 54 032 663,78	\$ 6 120 848,73	\$ 109 540 159,89	\$ 169 693 672,40	\$ 10 444 947,31	\$ 180 138 619,71

NOTA.—Las diferencias que se notan entre estos totales y los que figuran en los cuadros estadísticos anteriores, se deben a que en éstos no figuran las siguientes entradas: Abonos de pasajes (salvo los de los trenes locales), servicios especiales (trenes y coches especiales), bodegas, derechos de desvío, estadias y otros accesorios.

Entradas Totales del Tráfico Por Meses

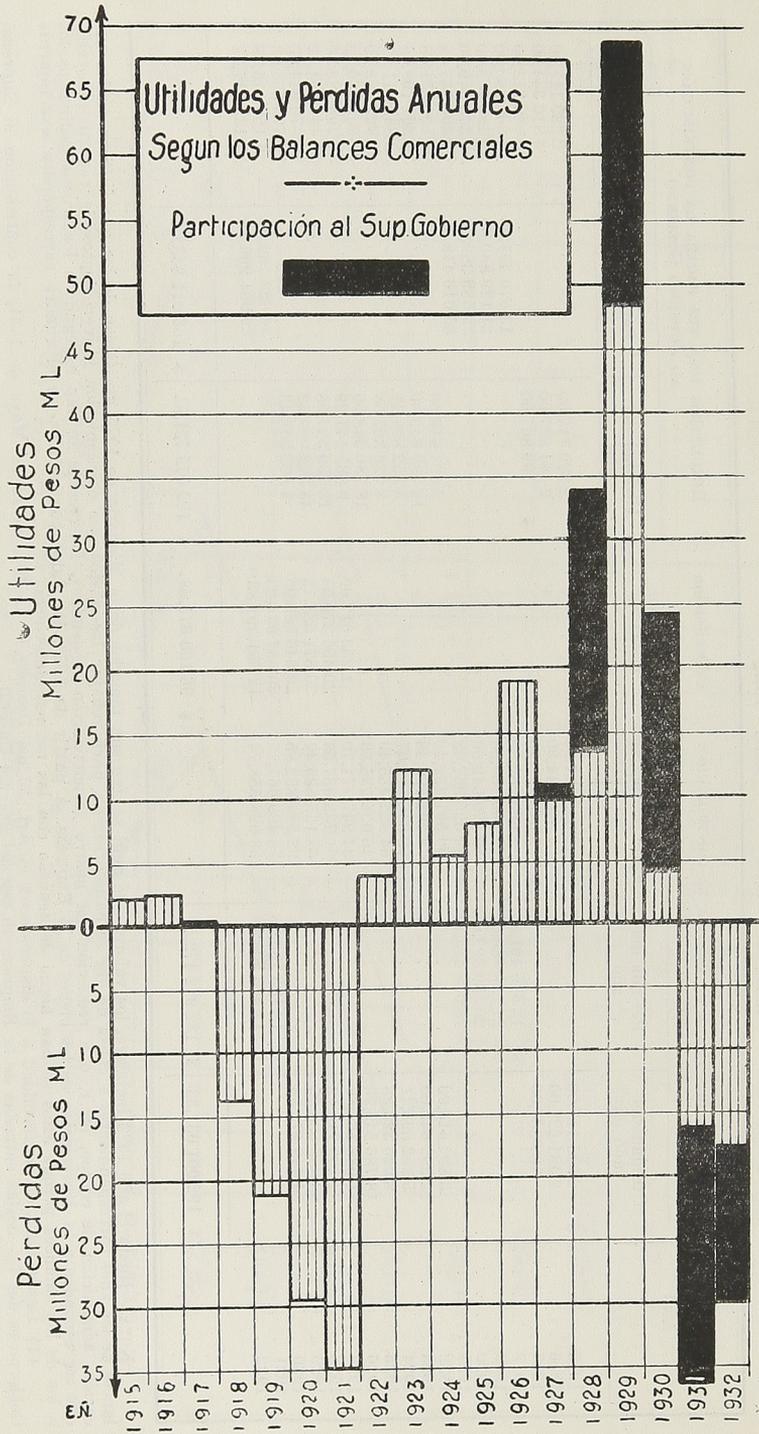


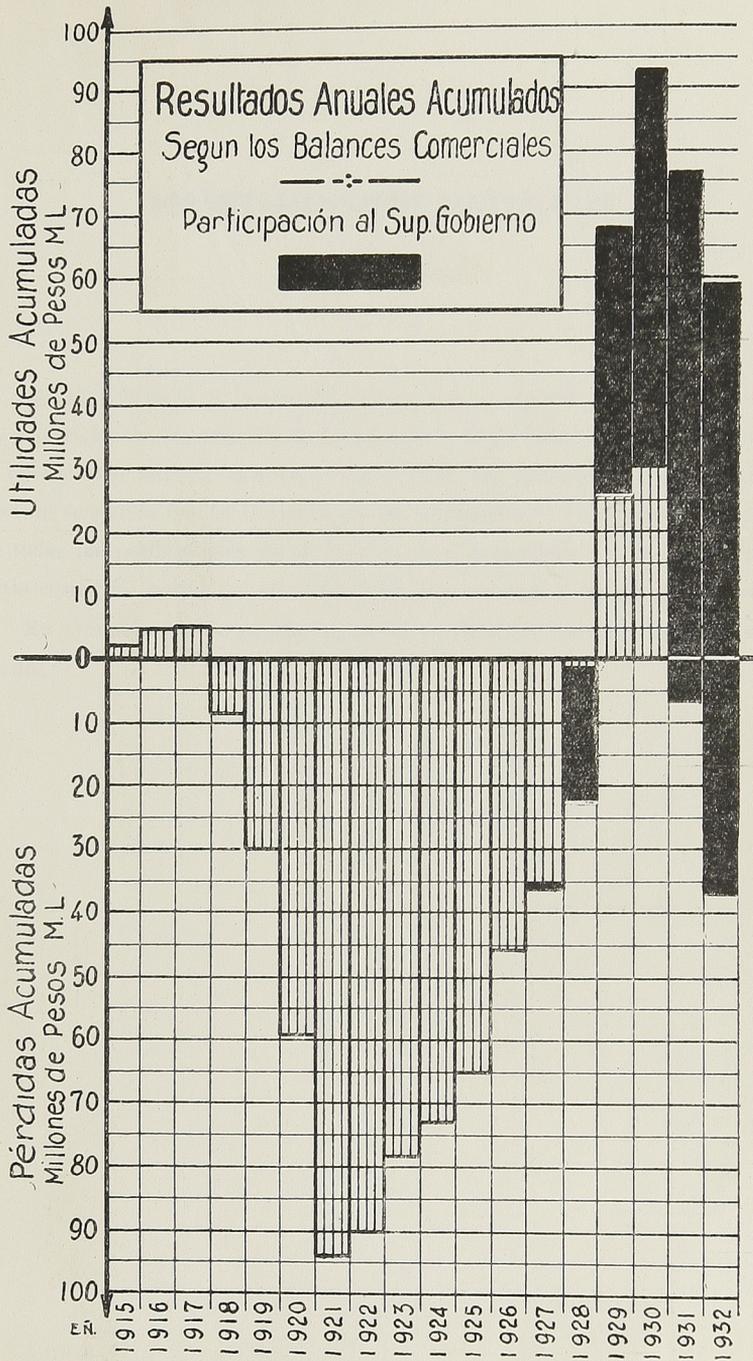
RESULTADOS ANUALES DE AMBAS REDES
1915 - 1932

AÑO	RESULTADO SIN TOMAR EN CUENTA LA CONTRIBUCIÓN AL SUPREMO GOBIERNO			Contribución al Supremo Gobierno	RESULTADOS UNA VEZ PAGADA LA CONTRIBUCIÓN AL SUPREMO GOBIERNO		
	Utilidad del año	Pérdida del año	Total acumulado desde 1915		Utilidad del año	Pérdida del año	Total acumulado desde 1915
1915	\$ 2 329 117,00		+ 2 329 117,00		\$ 2 329 117,00		+ 2 329 117,00
1916	2 481 227,00		+ 4 810 344,00		2 481 227,00		+ 4 810 344,00
1917	199 867,00		+ 5 010 211,00		199 867,00		+ 5 010 211,00
1918		\$ 13 670 491,00	- 8 660 280,00			13 670 491,00	- 8 660 280,00
1919		21 129 880,00	- 29 790 160,00			21 129 880,00	- 29 790 160,00
1920		29 589 389,00	- 59 379 549,00			29 589 389,00	- 59 379 549,00
1921		35 016 418,48	- 94 395 967,48			35 016 418,48	- 94 395 967,48
1922	3 894 616,00		- 90 501 351,48		3 894 616,00		- 90 501 351,48
1923	12 299 642,00		- 78 201 709,48		12 299 642,00		- 78 201 709,48
1924	5 352 898,41		- 72 848 811,07		5 352 898,41		- 72 848 811,07
1925	8 026 325,58		- 64 822 485,49		8 026 325,58		- 64 822 485,49
1926	18 786 548,90		- 46 035 936,59		18 786 548,90		- 46 035 936,59
1927	11 088 164,89		- 34 947 771,70	1 253 017,60	9 835 147,29		- 36 200 789,30
1928	34 209 714,12		- 738 057,58	20 450 379,54	13 759 334,58		- 22 441 454,72
1929	68 883 638,05		+ 68 145 580,47	20 571 538,73	48 312 099,32		+ 25 870 644,60
1930	24 449 272,38		+ 92 594 852,85	20 646 363,95	3 802 908,43		+ 29 673 553,03
1931		16 165 785,08	+ 76 429 067,77	20 657 984,23		36 823 769,31	- 7 150 216,28
1932		17 400 509,03	+ 59 028 558,74	12 581 391,83 ⁽¹⁾		29 981 900,86	- 37 132 117,14
	\$ 192 001 031,33	\$ 132 972 472,59		\$ 96 160 675,88	\$ 129 079 731,51	\$ 166 211 848,65	

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

(1) Desde 1932, en conformidad a lo dispuesto en el Art. 33 del Decreto F. L. 167, de 12 de Mayo de 1931, la contribución al Supremo Gobierno es del 5% de las entradas de la Empresa en vez del 3% del Capital.







DEPARTAMENTO DE MATERIALES

ADQUISICIONES

Debido a la baja de la moneda chilena y al alza consiguiente del valor de los materiales de importación, la labor de este Departamento se vió seriamente entorpecida durante el curso del año 1932. Sin embargo, el estricto régimen de economía que se implantó en las adquisiciones y el aprovechamiento de todas las posibilidades de obtener moneda extranjera a bajo precio, permitió cerrar los gastos del año, en cifras muy cercanas a las del presupuesto.

En el cuadro de la página siguiente se detallan las adquisiciones efectuadas.

ADQUISICIONES EFECTUADAS EN 1932

	ITEM 5 Materiales para la conservación	Diversos Items	Rieles y Accesorios	Durmientes	Totales 1932	Totales 1931
PROPUESTAS PÚBLICAS						
Con cargo a 1932	\$ 2 792 788,52	.....	\$ 334 619,25	.....	\$ 3 127 407,17	} \$ 1 947 008,88
Con cargo a 1933	361 942,64	.....	198 204,75	.....	560 147,39	
TOTAL	\$ 3 154 731,16		\$ 532 824,00	.....	\$ 3 687 555,16	
PROPUESTAS PRIVADAS						
Con cargo a 1932	\$ 3 832 212,15	\$ 1 514 725,88	\$ 1 489 839,65	\$ 3 301 940,75	\$ 10 138 718,43	} \$ 10 111 026,43
Con cargo a 1933	1 114 187,89	393 620,74	1 597 316,29	1 247 631,47	4 352 756,39	
TOTAL	\$ 4 946 400,04	\$ 1 908 346,62	\$ 3 087 155,94	\$ 4 549 572,22	\$ 14 491 474,82	
EN EL EXTRANJERO						
Con cargo a 1932:	US. 41 049,60=\$ 679 370,88	.....	.....	.....	\$ 679 370,88	} \$ 1 543 882,72
Con cargo a 1933:	US. 9 913,02= 164 060,48	US. 298= 4 931,90	.....	.....	168 992,38	
TOTAL	\$ 843 431,36	\$ 4 931,90	.....	.....	848 363,26	
TOTAL GENERAL	\$ 8 944 562,56	\$ 1 913 278,52	\$ 3 619 979,94	\$ 4 549 572,22	\$ 19 027 393,24	\$ 13 601 918,03

El dolar está calculado a razón de \$ 16,55 % legal

LABORATORIO QUIMICO

En el curso del año 1932, este Laboratorio efectuó los siguientes análisis de Propuestas y Entregas:

Análisis de la Empresa

Propuestas: Muestras analizadas	257
Entregas: Muestras analizadas	113
Carbón: Acumulaciones	61
Tracción y Maestranzas	51
Trasporte, Vía y Señales	6
Maestranza de San Bernardo: Aleaciones	62
<hr/>	
Total	550

Análisis pagados

15 con un valor de \$ 280.00

Además se hizo el estudio de algunos productos de probable fabricación por la Empresa, como ser, el Desincrustante para Calderas de Locomotoras, cuyo consumo anual llega a 100 000 kilos, con un valor de \$ 800 000.00. Se prepararon 450 kilos y en la actualidad se están haciendo pruebas en dos Locomotoras, las que son controladas por el Ingeniero a cargo de esos servicios.

También se está ensayando un barníz aislante para usos eléctricos.

El costo de fabricación de estos materiales sería ménos de la mitad del de las últimas adquisiciones.

LABORATORIO FISICO

Se practicó la inspección y ensayos correspondientes a todo el material contratado a las fundiciones de acero, y a otras fábricas de materiales para estructuras metálicas: pernos, tuercas, etc.

Se controlaron las entregas de cemento de la fábrica "El Melón", mediante ensayos sobre muestras correspondientes a las diversas partidas entregadas.

Se practicó la inspección de los materiales refractarios, destinados a arcos de locomotoras y hornos de fundición y laminación de las Maestranzas.

Se recibieron e inspeccionaron en Valdivia, diversas partidas de fierro contratadas a los astilleros Daiber y Behrens.

En el taller de laboratorio se prepararon las probetas de ensayos y piezas de repuesto para las máquinas.

VENTAS DE MATERIALES NUEVOS, DE REEMPLEO Y
EXCLUIDOS DE SERVICIO

Las ventas efectuadas durante el año 1932, comparadas con las de 1931, fueron las siguientes:

MATERIAL	1932		1931 Valor	Diferencia en 1932
	Cantidad y Unidad	Valor		
Escorias de carbón . . .	2 175 975,00 Ton.	\$ 17 183,30	\$ 11 519,30	+\$ 5 664,00
Material de enrieldadura . .	244 030,10 Kg.	85 785,80	100 748,68	— 14 952,88
Fierro viejo excluído . . .	1 694 601,00 Kg.	108 957,34	844 208,06	— 735 250,72
Tubos de acero excluídos . .	51 704,00 Kg.	26 010,80	27 618,80	— 1 608,00
Durmientes	87 703 N.º	119 334,04	89 254,30	+ 30 079,74
Materiales varios . . . . .	.....	353 231,40	138 718,61	+ 214 512,79
Remates . . . . .	.....	10 992,98	...	+ 10 992,98
Totales		\$ 721 495,66	\$ 1 212 067,75	— 490 572,09

La disminución que se nota en el valor de las ventas en 1932 se debe a los siguientes motivos:

1.º—Que el fierro viejo excluído (dulce y fundido), que en años anteriores alcanzó a ventas considerables, no pudo enagenarse, por haber poca existencia y además por estar estrictamente prohibida su venta por la Dirección General;

2.º—El material de enrieldadura está en el mismo caso anterior, por existir casi durante todo el año prohibición de venta y además escasez de este artículo, y

3.º—Tubos de acero excluídos. Este caso es igual a los dos anteriores.

La prohibición de venta de fierro, acero, tubos, etc., se debe a la situación actual y a que la Empresa reserva estos materiales para su relaminación.

VALOR DE LOS MATERIALES EXISTENTES EN 31 DE DICIEMBRE DE 1932

D E T A L L E	Existencia en 31 de Diciembre de 1931	Existencia en 31 de Diciembre de 1932
Rubro A.—Materiales varios nuevos . . .	\$ 25 342 453,82	\$ 23 081 778,03
Rubro B.—Rieles nuevos y accesorios . .	9 805 242,38	5 686 530,86
Rubro C.—Rieles de reemplazo y accesorios	1 259 621,60	1 349 131,92
Rubro D.—Durmientes de madera nuevos	2 374 275,05	2 404 775,48
Rubro S\N-Durmientes de madera reemplazo	7 017,40	5 766,60
Rubro S\N-Durmientes metálicos	19 810,78	19 402,84
Rubro I.—Rieles excluidos y accesorios . .	283 328,57	364 292,89
Rubro J.—Durmientes de madera excluidos	260 785,42	168 373,90
Rubro G.—Materiales varios excluidos . . .	485 227,48	430 682,60
Rubro H.—Materiales varios de reemplazo .	580 054,91	700 045,74
Totales generales	\$ 40 417 817,41	\$ 34 210 780,86

Resumen :

Valor de las existencias en 31 de Diciembre de 1931	\$ 40 417 817,41
Valor de las existencias en 31 de Diciembre de 1932	34 210 780,86
Reducción del stock	\$ 6 207 036,55

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

M A T E R I A L E S	Unidad	1930	1931	1932
Aceite de ejes	Kilo	221 536	169 410	176 748
Aceite de máquinas	"	215 888	187 753	153 847
Aceite de cilindros	"	89 593	70 225	57 985
Aceite con sobre calentador	"	73 688	60 709	61 612
Aceite de alumbrado	Litro	44 924	43 585	41 829
Bencina para autos	"	433 699	685 408	447 440
Hilacha de algodón	Kilo	154 101	136 370	112 121
Hilacha de lana	"	38 211	30 595	41 393
Parafina	Litro	91 929	93 815	84 575
Antimonio en lingotes	Kilo	8 762	7 555	4 322
Coke para fraguas	"	2 336 654	2 006 528	1 622 962
Coke para fundición	"	497 169	467 516	431 466
Cobre en lingotes	"	68 713	70 463	23 898
Estaño en lingotes	"	18 463	19 946	14 656
Fierro en lingotes	"	819 188	503 979	255 170
Oxígeno	m. ³	43 842	46 930	31 241
Plomo en lingotes	Kilo	71 108	66 878	37 368
Plombagina o grafito	"	9 354	10 187	7 550
Zinc en lingotes	"	3 640	4 697	4 089
Cemento	Saco	76 025	47 946	31 308
Carburo de calcio	Kilo	155 365	153 931	122 903
Desinerustante	"	92 534	89 564	47 137
Lamparillas eléctricas				
24 volts. x 12 buj.	N.º	32 407	22 190	14 756
32 " x 25 "	"	3 930	3 344	2 124
32 " x 250 W.	"	1 028	972	747

MOVIMIENTO DE DURMIENTES EN LOS AÑOS 1930, 1931 Y 1932

Trocha	Red	Año 1930		Año 1931		Año 1932	
		Por Recibir	Entregados	Por Recibir	Entregados	Por Recibir	Entregados
1,68	Sur .	797 819	540 241	625 000	579 327	605 434	526 562
1,00	" .	76 500	71 576	114 000	98 106	96 950	90 385
0,60	" .	46 000	41 357	33 128	33 128	25 000	23 390
1,00	Norte.	257 500	247 492	226 677	220 465	134 820	134 820
Totales		1 178 819	900 666	998 805	931 026	862 204	775 157
Especiales . .		37 450	37 450	34 450	22 529	38 427	36 946
Total General		1 216 269	938 116	1 033 255	953 555	900 631	812 103

CARBÓN Y LEÑA

Existencia.—En carboneras de las Redes Sur y Norte había en 20 de Diciembre de 1932, una existencia de 43 979 toneladas de carbón, con un valor total de \$ 2 810 953,70.

La distribución de esta existencia era:

	Toneladas	Valor
En carboneras Red-Sur	35 909	\$ 2 244 974,50
En carboneras Red-Norte	8 070	565 979,20
Total	43 979	\$ 2 810 953,70
Existencia en 31 de Diciembre de 1931 . .	43 085	2 991 554,46
Diferencia en 1932	+ 894	—\$ 180 600,76

Durante el año 1932, no hubo existencia de carbones livianos.

En el Ferrocarril de Aneud a Castro había el 20 de Diciembre de 1932, una existencia de 1 131 metros cúbicos de leña de Luma y Tepú, valorizados en \$ 3 714,46.

Recepción.—La recepción de carbón en ambas redes fué la siguiente, durante el año 1932:

Compañías	Puntos de entrega	Cantidades recibidas Toneladas	Valores pagados
Cía. Minera	Concepción	138 300	8 228 849,99
Cía. Minera	id. compra extra	16 000	952 000,00
Cía. Minera	Red Norte	22 811	1 589 460,87
Cía. Schwager	Barón	4 162	279 469,84
"	Concepción	76 962	3 916 615,80
Total		258 235	14 966 396,50

Las 16,000 toneladas de carbón que figuran recibidas en la Cía. Minera en Concepción en el año 1932, serán canceladas con fondos del presupuesto del año 1933.

La recepción de leña para el Ferrocarril de Aneud a Castro, fué de 4 177 metros cúbicos, con un valor total de \$ 13 669,80.

Precios. — Los precios del carbón recibido fueron, según contratos, los siguientes:

Cía. Minera, en Concepción	\$ 59.50
Cía. Minera, en Caldera y Huasco	„ 71.00
Cía. Minera, en Coquimbo y Los Vilos	„ 69.00
Cía. Schwager, en Barón	„ 67.15
Cía. Schwager, en Concepción	„ 50.89

Consumo.—El consumo de carbón fué el siguiente:

	Toneladas	Valor
Red Sur	235 885	\$ 13 839 725,10
Red Norte	37 437	2 648 920,02
Total	273 312	\$ 16 479 645,12

En el Ferrocarril de Aneud a Castro, se consumieron 3,256 metros cúbicos de leña de Luma y Tepú, valorizados en \$ 10 875,00.

Ventas de carbón a particulares.—Se vendieron a particulares 443 toneladas de carbón pesado, con valor de \$ 45 164,60, percibiendo la Empresa por el capítulo de fletes, la suma de \$ 7 153,60.

Descuentos por agua física.—Se descontó en facturas a las Cías. que se indican, la cantidad de 7 220 563 kilogramos de carbón con valor de \$ 413,970,80, sobre un total bruto recibido de 265 455 853 kilogramos, con la siguiente distribución:

Compañías	Kilogramos descontados	Valor del descuento
Cía. Minera	4 982 482	\$ 299 000,97
Cía. Schwager	2 238 081	„ 114 969,83
Total	7 220 563	\$ 413 970,80

Descuentos por calorías, ceniza y molido.—Se aplicaron multas por calorías, ceniza y molido, por valor de \$ 41 428,20 sobre un total neto de 258 235 290 kilogramos de carbón recibido, distribuidas en la siguiente forma:

Compañías	Kilogramos netos recibidos	Valor de las multas aplicadas
Compañía Minera	177 111 030	\$ 31 703,45
Compañía Schwager	81 124 260	„ 9 724,75
Total	258 235 290	\$ 41 428,20

Descuentos por gastos de hárneo.—Las multas por gastos de hárneo, en conformidad al Inciso N.º 30 de la Especificación N.º 1 para Carbón Fósil, ascendieron a \$ 900,00.

Primas por mejor calidad de carbón entregado.—Se abonaron primas a las Compañías que se indican por el carbón entregado, por valor de \$ 98 123,16 sobre un peso neto recibido de 258 235 290 kilogramos, en la siguiente forma:

Compañías	Kilogramos netos recibidos	Valor de las primas abonadas
Cía. Minera	177 111 030	\$ 47 750,05
Cía. Schwager	81 124 260	„ 50 373,11
Total	258 235 290	\$ 98 123,16

En el mes de Abril de 1932, persiguiendo fines de economía, se suprimió totalmente la recepción de carbón por Barón, surtiéndose las carboneras de la Primera Zona desde Concepción.

Resumen:

Descuentos por agua física	\$ 413 970,80
„ „ calorías cenizas y molido	„ 41 428,20
„ „ gastos de hárneo	„ 900,00
Fletes percibidos por las ventas de carbón	„ 7 153,60
Total	\$ 463 452,60
Ménos primas abonadas	\$ 98 123,16
Saldo a favor de la Empresa	\$ 365 329,44

CONTRATOS

	SALDOS DE CONTRATOS EN 31 DE DICIEMBRE DE 1931		COMPROMISOS CONTRAIDOS EN 1932		MATERIALES RECIBIDOS DE CONTRATISTAS Y FACTURADOS EN 1932		SALDOS DE CONTRATOS EN 31 DE DICIEMBRE DE 1931	
	moneda extranjera	moneda corriente	moneda extranjera	moneda corriente	moneda extranjera	moneda corriente	moneda extranjera	moneda corriente
Materiales varios	Doll. 2 514,92 £ 4 815-3-2	\$ 213 556,61	Doll. 177 791,76 £ 1 743-16-4 Fr. franc. 44 644,32 Fr. belg. 10 259,00	\$ 3 925 251,61 4 937 182,66	Doll. 170 212,27 £ 2 235-9-4 Fr. franc. 29 885,76 Fr. belg. 6 969,00	\$ 2 918 328,36 4 219 522,37	Doll. 10 094,41 £ 835-17-6 Fr. franc. 14 758,56 Fr. belg. 3 290,00	\$ 234 612,37 1 329 160,64
Total		\$ 825 055,96		\$ 8 862 434,27		\$ 7 137 850,73		\$ 1 563 773,01
Durmientes		\$ 466 204,40		\$ 2 858 608,28		\$ 2 977 848,71		\$ 346 963,97
Rieles y Accesorios		\$ 217 378,36		\$ 974 257,32		\$ 657 297,43		\$ 534 338,25
Otras Imputaciones	Doll. 1 730,00 £ 822-5-7	\$ 14 410,90 531 844,85	Doll. 8 043,81 £ 822-5-7 Fr. fran. 358 958,60	\$ 416 015,12 814 429,92	Doll. 7 783,57 £ 822-5-7	\$ 156 212,25 1 085 592,30	Doll. 1 990,24 Fr. fran. 358 958,60	\$ 266 261,56 260 682,47
Total		\$ 546 255,75		\$ 1 230 445,04		\$ 1 241 804,55		\$ 526 944,03
Total General		\$ 2 054 894,47		\$ 13 925 744,91		\$ 12 014 801,42		\$ 2 972 019,26

NOTA.—Hay algunas diferencias en los saldos de contratos que se deben a las siguientes causas:

- a) Diferencias de cambio.
- b) Compromisos dados por cumplidos por el Departamento, con pequeños saldos y que quedan dentro de las tolerancias aceptadas por la Empresa.
- c) Excesos obligados en las entregas.

Para la reducción a moneda corriente, se ha tomado el valor del peso igual a 6 peniques.

DEPARTAMENTO DEL PERSONAL

PROMEDIO DEL PERSONAL EN SERVICIO DURANTE 1932

	A contrata	A jornal
Dirección General, Departamentos de Materiales, de Contabilidad y del Personal, Servicios Sanitarios y Judicial	396	252
Departamento de Transporte y Señalización	1 479	3 105
Departamento de Vía y Obras	164	4 631
Departamento de Tracción y Maestranzas	265	4 752
Total	2 304	12 740

Total general: 15 044 empleados.

PERSONAL DEJADO CESANTE EN 1932

A contrata 39 empleados con sueldo anual de	\$ 380 600,00
A jornal 436 empleados con jornal anual de	„ 1 453 460,25
Total 475 empleados con	\$ 1 834 060,25

PERSONAL JUBILADO

Durante el año 1932 se dió curso a 541 decretos de jubilación, con un total de \$ 1 975 210.20.

Número total de jubilados en 31 de Diciembre de 1932: 4 774, con \$ 21 576 820.89.

Número total de pensiones en 31 de Diciembre de 1932: 582, con \$ 439 215.60.

Total general: 5 356 con \$ 22 016 036.49.

SERVICIO SANITARIO

DATOS ESTADISTICOS

	1931	1932	Diferencia en 1932
Empleados atendidos	14 675	13 518	—1 157
Atenciones de medicina	21 499	20 897	— 602
Atenciones de cirugía	6 665	6 227	— 438
Atenciones de especialidades	3 525	4 078	+ 553
Consultas generales	53 728	55 424	+1 696
Recetas despachadas por Farmacias autorizadas	25 540	25 224	— 316
Recetas despachadas en Farmacias de la Empresa	22 510	22 721	+ 211
Curaciones generales	103 906	107 534	+3 628
Inyecciones	42 059	43 464	+1 405
Días de licencias concedidos a enfermos	45 553	49 802	+4 249
Días de licencias concedidos a heridos	44 041	42 961	—1 080
Total de días de licencia	89 594	92 763	+3 169
N.º de enfermos con licencia	5 524	5 801	+ 277
Números de heridos con licencia	3 332	5 085	+1 753
Total de enfermos y heridos con licencia	8 856	10 886	+2 030
Promedio de días de licencia por enfermo	8,2	8,6	+ 0,4
Promedio de días de licencia por herido	13,2	8,4	— 4,8
Promedio general de días de licencia	10,1	8,5	— 1,6

	1931	1932	Diferencia en 1932
Atenciones a domicilio	4 291	3 884	— 407
N.º de enfermos hospitalizados	683	928	+ 245
N.º de heridos hospitalizados	925	761	— 164
Total de hospitalizados	1 608	1 689	+ 81
Días de hospitalización	21 883	18 687	—3 196
Promedio de días de hospitalización	13,6	11,1	— 2,5
Operaciones efectuadas	403	527	+ 124
Exámenes especiales (Rayos X, laboratorio, etc.)	3 559	4 283	+ 724
Pasajeros atendidos	371	855	+ 484
Atenciones dentales	8 331	11 161	+2 830

HOSPITALIZACIÓN

Para realizar este servicio se recurre a los hospitales de Beneficencia, internando en ellos al personal enfermo o accidentado y eventualmente a los pasajeros heridos en los siniestros que requieren en ciertos casos asistencia hospitalaria.

Actualmente la Empresa dispone de un Hospital propio en Barón, con cuarenta camas y una sección de pensionado.

Hasta el año 1925 las hospitalizaciones eran casi gratuitas, y en algunos casos el Servicio asignaba una cierta cantidad a determinados establecimientos de Beneficencia; pero hoy día los hospitales cobran la suma de nueve pesos por enfermo y diez pesos por accidentados por cada día de estadía. En algunos la tarifa es sólo de cinco pesos.

El Servicio considera a todos los empleados ferroviarios en iguales condiciones para los efectos de las hospitalizaciones por afecciones comunes, haciendo excepción de los casos de accidentados, es decir los empleados tienen derecho a una cama común con alimento, asistencia médica, botica. Los que deseen asistencia en pensionado deben pagar la diferencia.

El siguiente movimiento es el correspondiente a hospitalizados:

Enfermos y heridos hospitalizados	1 689
Días de hospitalizaciones	18 687
Promedio de días de estadía	11,1

Por este capítulo se invirtió la suma de \$ 130 690,96, lo que da un promedio de \$ 6,91 por día y de \$ 83,31 por enfermo.

SERVICIO DE FARMACIA

A contar del año 1925 se inició el ensayo de reemplazar las Farmacias propias de la Empresa por Farmacias particulares en el despacho de las fórmulas prescritas por los médicos al personal enfermo, persiguiéndose con esta medida la simplificación del Servicio.

Fué así como en el citado año se suprimió la Farmacia de la Empresa en Concepción y después la de Barón, implantándose el nuevo sistema, que desde el primer momento pudo apreciarse no sólo como económico, sino también de gran facilidad para establecer el control de los gastos y la contabilización del capital invertido en las adquisiciones de medicamentos y demás materiales del Servicio.

Al presente sólo se mantienen en los Pabellones de Cabecera de Zona y en los Consultorios de toda la Red Ferroviaria, determinadas cantidades de medicamentos de uso inmediato, como ser específicos, ampollitas, vacunas, etc., además de todos los materiales e instrumentos necesarios para la atención urgente del personal herido o accidentado.

Sólo tiene Farmacia propia el Servicio Sanitario de Alameda.

La preparación de las fórmulas, como queda dicho, se hace en cada ciudad por farmacias particulares, en condiciones de exactitud y de cuidado, de acuerdo con tarifas especialmente fijadas por la Empresa.

Desde ese año también se ha establecido la elaboración en la Empresa de algunos preparados de específicos, jarabes y sustancias inyectables que el personal ha aceptado sin reparos y que reporta una apreciable economía en su preparación.

En suma, puede afirmarse que el actual sistema de farmacia en la forma en que funciona al presente, satisface los anhelos del personal enfermo a la par que representa una apreciable economía.

SERVICIO DENTAL

Este servicio se ha mantenido sin alteraciones en las ciudades cabecera de Zona, Barón, Santiago y Concepción, y además en los consultorios regionales de Coquimbo, Ovalle y Mapocho.

El servicio efectúa gratuitamente los siguientes trabajos:

Limpieza de la dentadura, curaciones de las encías, extracciones dentales con anestésico, operaciones en casos de fracciones y absesos, curaciones de caríes y obturaciones con porcelana y amalgama de platino.

SERVICIO DE PRIMEROS AUXILIOS.—BOTIQUINES Y CAMILLAS

La revisión de camillas y equipo de botiquines de primeros auxilios ha sido una preocupación constante, gracias a lo cual este servicio no ha dejado nada que desear.

Se dispone de botiquines de primeros auxilios en la totalidad de los trenes de pasajeros y en la mayoría de las estaciones.

Para el transporte de heridos se dispone de camillas convenientemente distribuidas a lo largo de la Red.

TRASPORTE DE ENFERMOS.—SERVICIO DE COCHES-SANITARIOS Y AUTOCARRILES-AMBULANCIAS

Estos coches siguen prestando sus servicios para el objeto a que fueron destinados.

El transporte del personal enfermo y de los pasajeros o heridos se hace en coches-sanitarios especiales, de los cuales existen uno en Alameda y otro en Concepción.

Los coches tienen capacidad para trasportar mas de doce heridos con todos los elementos sanitarios indispensables.

Dispone también el Servicio de dos autocarriles para las atenciones urgentes en la vía en casos de accidentes y para los servicios que pida el público.

PRESUPUESTO

El presupuesto de gastos para el año 1932 fué fijado en la suma de \$ 966 808,00.

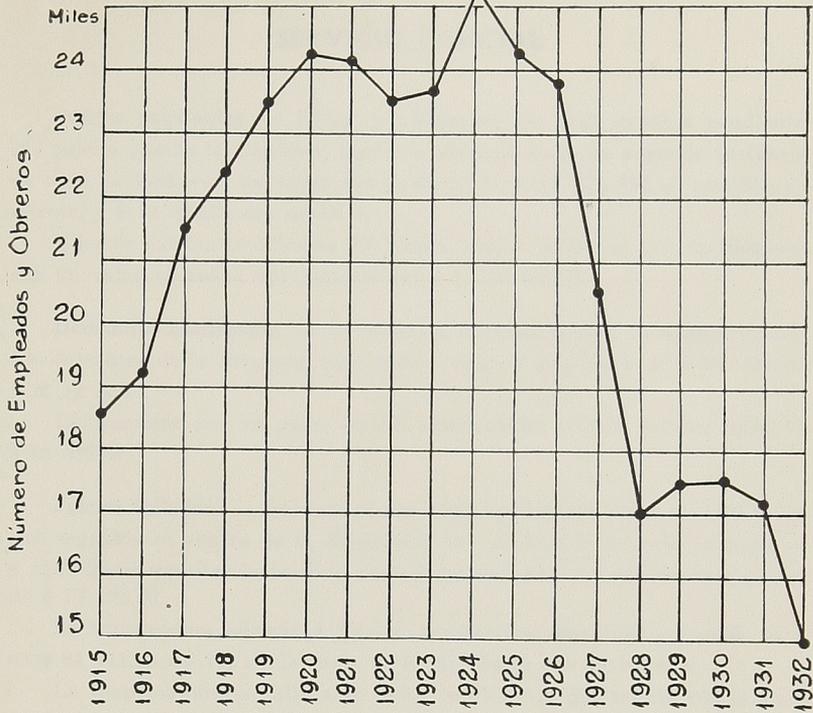
De esta cantidad, corresponden a sueldos y jornales \$ 566 908,00 y el resto de \$ 400 000,00 a gastos generales.

INVERSIÓN DE GASTOS GENERALES

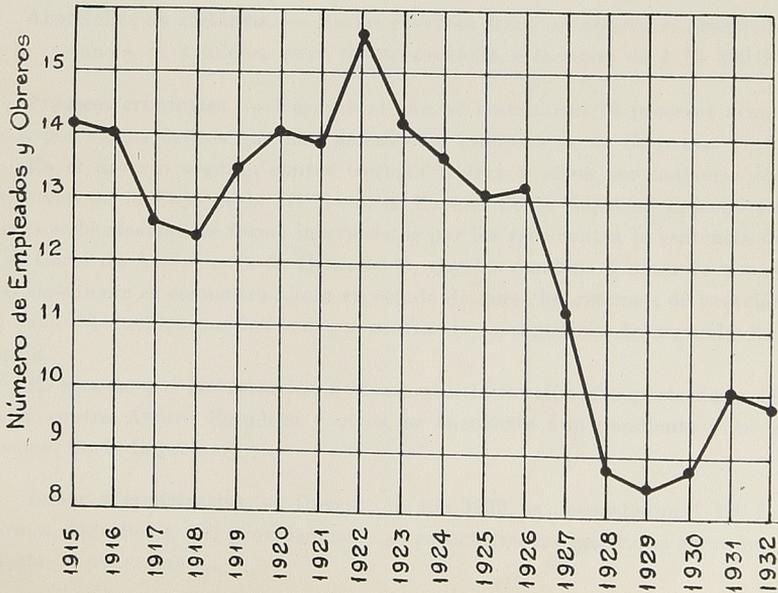
	Presupuesto	Gastos Totales
Medicamentos y elementos de sanidad	\$ 195 000	\$ 252 478,80
Hospitalización y traslado enfermos.	110 000	130 690,96
Exámenes especiales Laboratorio Rayos, etc.	10 000	17 919,00
Movilización médicos a domicilio.	10 000	13 166,60
Gastos menores y movilización	12 000	11 076,55
Lavado de ropa blanca	14 000	13 214,20
Reposición instrumental.	11 500	5 620,15
Atenciones profesionales extraordinarias.	3 000	2 372,00
Adquisición ropa blanca	6 000	1 910,87
Reemplazos de servicios	12 550	7 617,50
Subvención para arriendo de casas	2 450	2 424,46
Viáticos	10 000	8 306,94
Impuesto a rentas	3 500	3 209,11
	<u>\$ 400 000</u>	<u>\$ 470 007,14</u>
	=====	=====
Entradas del Hospital en Barón	\$ 15 541,25	
	=====	

Como puede notarse los gastos han sido muy superiores al presupuesto y ello se debe principalmente al enorme aumento de precio experimentado por los medicamentos a causa de la desvalorización de nuestra moneda y de las dificultades para importarlos. Estas mismas razones han obligado a la Empresa a tener que aceptar las alzas de precios por hospitalización de empleados en los establecimientos de beneficencia.

Personal en Servicio



Personal por millón de unidades de tráfico



SERVICIO JUDICIAL

Juicios pendientes. — El 31 de Diciembre de 1932, existían pendientes 216 juicios contra la Empresa, tanto en primera como en segunda instancia, en toda la Red, con un valor aproximado de \$ 13 273 156,15 moneda corriente, y \$ 31 363,31 oro de 18 d.

Además existen pendientes 57 juicios civiles iniciados por la Empresa, con un valor en cobro aproximado de: \$ 1 510 905,21.

Demandas notificadas. — Se iniciaron en toda la Red 14 nuevas demandas en contra de la Empresa, cuyo monto alcanza a la suma de \$ 589 384,99, y £ 12 923.

La Empresa por su parte, inició 8 demandas civiles por un valor de \$ 33 389,36.

Juicios fallados. — Durante el año 1932, se fallaron en definitiva 9 juicios seguidos en contra de la Empresa y por ellos se le cobraba la suma de \$ 322 823,40, resultando la Empresa condenada sólo al pago de la cantidad de \$ 77 192,00.

Se transigieron además 4 juicios acordándose una indemnización total de \$ 84 711,10, en vez de la suma de \$ 631 484,65 que se cobraba.

La Empresa obtuvo fallo a su favor en el juicio que seguía con la Compañía de Seguros Skandinavia y en virtud de esta sentencia ingresó a Caja de la Empresa la suma de \$ 20 654,76, monto de la demanda.

Abandonos de instancia. — En las diversas Zonas se obtuvo el abandono de la instancia en 3 juicios, cuyo monto ascendía a la suma de \$ 35 200,00.

Procesos criminales. — Durante el año, se tramitaron 16 procesos criminales por varios delitos que han dañado los intereses de la Empresa.

En el proceso seguido contra Germán Rivera y otros por malversación de fondos en la Caja de la III Zona, la Exema. Corte Suprema desechó los recursos de casación de forma interpuestos por los reos contra la sentencia de la I. Corte de Apelaciones de Concepción, que los condena a diversas penas, y el expediente se encuentra ahora en estado de verse los recursos de casación de fondo deducidos por los reos en contra de la sentencia de segunda instancia.

El proceso por malversación de fondos en la Sección Transporte de la IV Zona, contra Arturo Eseudero y otros, se encuentra aún pendiente ante la Exema. Corte Suprema.

Labor administrativa. — Durante el año 1932, se despacharon 1 196 informes, 412 oficios, 205 providencias y se redactaron las escrituras correspondientes a 48 contratos.

Juicios contra la Empresa pendientes en 1932.

Moneda corriente

Coquimbo	5 juicios	\$	103 189,00		
Valparaíso	20 „		1 969 777,00		
Santiago	161 „		9 570 776,70	\$	31 363,31 oro 18 d.
Concepción	11 „		1 031 398,00		
Valdivia	19 „		598 015,45		
	<u>216 juicios</u>	\$	<u>13 273 156,15</u>	\$	<u>31 363,31 oro 18 d.</u>

Juicios iniciados por la Empresa pendientes en 1932.

Coquimbo	4 juicios	\$	4 637,00
Valparaíso	5 „		14 848,00
Santiago	11 „		1 432 862,66
Concepción	8 „		19 685,10
Valdivia	29 „		38 872,45
	<u>57 juicios</u>	\$	<u>1 510 905,21</u>

Demandas notificadas en 1932.

Valparaíso	2 demandas	\$	294 921,40	£	333
Santiago	11 „		294 463,59		12 590
Concepción	1				
	<u>14 demandas</u>	\$	<u>589 384,99</u>	£	<u>12 923</u>

Demandas iniciadas por la Empresa en 1932.

Coquimbo	1 demanda	\$	3 000,00
Santiago	4 „		27 636,17
Concepción	2 „		1 109,80
Valdivia	1 „		1 643,39
	<u>8 demandas</u>	\$	<u>33 389,36</u>

JUICIOS FALLADOS EN 1932
a) Juicios contra la Empresa

Juzgados	Demandantes	Materia del Juicio	Cuantía	Condena
Valparaíso	Raffo Federico	Incendio carbón en transporte	\$ 21 818,40	\$ 2 292,00
Santiago	Lizama Juan B.	Muerte empleado	72 000,00	
Santiago	Ascar, Abdón y otro	Atropello automóvil y lesiones	15 300,00	10 220,00
San Bernardo	Aguilera M. Eliseo	Accidente del trabajo	4 800,00	3 780,00
Concepción	Seminario, Alberto	Incendio árboles	19 005,00	9 000,00
Santiago	Vásquez, Glafiera	Pérdida maleta en transporte	900,00	900,00
Santiago	Pizarro, Domingo Sucesión;	Muerte pasajero	150 000,00	20 000,00
Santiago	Gálvez, Luis	Muerte transeunte	30 000,00	25 000,00
Santiago	Becker, Eduardo	Muerte animales en transporte	9 000,00	6 000,00
			\$ 322 823,40	\$ 77 192,00

b) Juicios iniciados por la Empresa.

Juzgados	Demandantes	Materia del Juicio	Cuantía	Condena
Valparaíso	Empresa con Cía. Seguros Skandinavia	Cobro póliza de seguro	\$ 20 654,76	\$ 20 654,76

TRANSACCIONES ADMINISTRATIVAS

Juzgados	Solicitante	Materia del Juicio	Cuantía	Indemnización
2.º Santiago	Pérez Laureano	Muerte empleado	\$ 50 000,00	\$ 3 000,00
1.º Santiago	Vergara Roberto	Cobro de pesos	33 984,65	19 711,10
1.º Santiago	De la Maza, Lorenzo	Incendio arboledas	47 500,00	22 000,00
4.º Santiago	Valderrama vda. de Farías, Eva y otros.	Muerte transeunte	500 000,00	40 000,00
			\$ 631 484,65	\$ 84 711,10



BIBLIOTECA NACIONAL
SECCION CONTROL

