

---

ANALES  
DEL  
INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE

---

OFICINA:

Calle de San Martín N.º 352 -- Casilla 487 — Teléfono 3100

COMISIÓN DE REDACCIÓN

DON FERNANDO SANTA CRUZ  
• RAÚL SIMÓN

DON LUIS MATE DE LUNA  
• JUAN WAIDELE

DON WALTER MÜLLER

---

SECCION EDITORIAL

---

La fusión de los servicios ferroviarios del Transandino del Juncal

UNA NUEVA LINEA QUE PASA A PROPIEDAD FISCAL

Una comunicación del Ministro de Chile en Londres da cuenta del término de las gestiones practicadas para cumplir con el tratado celebrado con la Empresa del Transandino por el Juncal, y que fué aprobado por la ley 3 803 del 13 de Septiembre de 1921. Como se sabe, el convenio a que se refiere dicha ley consulta la fusión de las administraciones chilena y argentina del Transandino por Juncal, y entrega además—por medio del cambio de los “debentures” por bonos del Estado—el 70% del total de acciones del transandino chileno al Gobierno de Chile. Además, debiendo efectuarse la elección de Directorio por representación de las acciones, en el hecho, la negociación efectuada por la ley del 13 de Septiembre *ha venido a concretar el Transandino del Juncal en una empresa de propiedad fiscal.*

Los convenios y tratados que dieron lugar a la ley del 13 de Septiembre del

Ingenieros—29

1921 fueron basados en estudios numerosos y diversos que permitieron fundar las siguientes conclusiones como determinantes del mejoramiento de los servicios transandinos:

1) Que el transandino argentino rescindiase su contrato de arrendamiento al F. C. de Buenos Aires al Pacífico.

2) Que el transandino chileno mejorase sus instalaciones de defensa y aumentase su material rodante.

3) Que el Gobierno de Chile suspendiese la garantía de los bonos hipotecarios de la compañía, y emitiese en cambio bonos del Estado—para la ayuda financiera del transandino chileno, igualando el servicio de los nuevos bonos a la garantía vigente.

Los antecedentes que precisaron estas conclusiones fueron los que siguen:

a) La Empresa del transandino argentino no contaba con un tráfico suficiente para costear una administración aislada. Con el fin de reducir a un mínimo los gastos de explotación anexó, por medio del arrendamiento, el transandino argentino a la Empresa de Buenos Aires al Pacífico. Naturalmente, la nueva línea pasó a ser una prolongación del sistema ferroviario convergente a Buenos Aires. Las tarifas fueron, por lo tanto, establecidas para determinar un sentido de tráfico inverso al que correspondería a una línea transandina.

b) Lógicamente, si la Empresa del transandino argentino pudiese contar con un tráfico internacional suficiente para producir utilidades, su propio interés comercial la llevaría a rescindir el contrato de arrendamiento a la Empresa del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. Pero, si bien las condiciones económicas del tráfico internacional eran lo bastante favorables para justificar una explotación unida de ambos transandinos, en cambio el estado material de la línea chilena provocaba constantes interrupciones que reducían considerablemente el volumen anual de tráfico. Así, en 1914, las interrupciones sumaron 190 días y 160 en 1919. Condición previa, por lo tanto, para la fusión de ambos transandinos, era el mejoramiento de la sección chilena.

c) Las obras de mejoramiento de la sección chilena exigían una inversión cuantiosa que la Empresa no se encontraba en condiciones de efectuar. Además, la Empresa había emitido bonos hipotecarios con garantía del ferrocarril, circunstancia que le impedía la obtención de mayores capitales. Por otra parte, el Fisco estaba obligado a una garantía de 5% sobre 1 485 000 libras esterlinas a que ascendía el valor de las acciones emitidas por el ferrocarril, garantía que sumaba anualmente 74 250 libras esterlinas.

Con el fin de obtener los capitales necesarios para el mejoramiento de la vía y el equipo, la Sección Chilena propuso al Gobierno el reembolso de la garantía anterior por una emisión de bonos del Estado por valor de 825 000 libras esterlinas, cuyo servicio (8 de interés y 1 de amortización) ascendiera exactamente a las 74 250 libras esterlinas de la garantía existente. Por este medio la Empresa podía rescatar los bonos hipotecarios anteriormente emitidos y obtener así los capitales necesarios para el mejoramiento de la vía y aumento del material rodante.

Las ideas anteriores fueron consultadas a la Empresa del transandino argentino, la cual firmó con la Empresa chilena un contrato "ad-referendum" según el cual, una vez aceptada esta proposición por el Gobierno de Chile y ratificada por el Congreso, se comprometía a rescindir el contrato con la Empresa de Buenos Aires al Pacífico y a establecer la administración unida con la Sección Chilena.

El "referendum" fué firmado el 8 de Diciembre de 1919. El 9 de Mayo de 1921 fué concluído el convenio entre el Gobierno de Chile y el transandino chileno, El 13 de Septiembre del mismo año la ley 3 803 le prestaba su aprobación.

Gestiones semejantes, realizadas con éxito por el lado argentino, han permitido llevar a cabo la fusión de las dos Empresas.

No son difíciles de señalar las ventajas que el Gobierno de Chile ha obtenido con la nueva situación. Por una parte, sin mayores compromisos que aquellos a que estaba obligado antes del convenio, pasa a ser propietario del 70% de las acciones del transandino chileno y adquiere el derecho de mayoría en el Directorio. Esto, ciertamente, equivale a la propiedad del ferrocarril.

Finalmente, no son de desdeñar las ventajas de orden económico que al país significa la fusión de las Empresas transandinas. Libre la Sección Argentina de la presión del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, las nuevas tarifas serán establecidas de tal modo que, favoreciendo el tráfico transandino y por consiguiente el interés financiero de la Empresa unida, tiendan al fomento de las relaciones comerciales entre los dos países.

Las operaciones financieras realizadas por nuestro Ministro en Londres, así como la elección de Directorio de la Sección Chilena (tres representantes del Gobierno de Chile y dos representantes de los accionistas) han permitido integrar el Comité Directivo común de las dos Empresas.

Con ello, y una vez concluidas en la Sección Chilena las obras de mejoramiento, se habrá puesto fin a la reorganización material y administrativa del transandino del Juncal. El resultado de la nueva situación beneficiará grandemente el intercambio comercial entre las dos naciones. Por una parte, el mejoramiento de

la Sección Chilena mantendrá la cordillera abierta todo el año. Por otra, habrá desaparecido una tarificación artificial que alteraba la corriente natural de los transportes.

Resta solo felicitarse por el resultado de la gestión. Pero los muchos años en que el transandino fué una vía prácticamente inútil, servirán de experiencia respecto de los nuevos ferrocarriles internacionales en proyecto. No debe olvidarse que la tarificación y, sobre todo, la forma de la administración, pueden fácilmente conducir a resultados inversos a aquellos que se tuvo en vista para construir la obra.

RAUL SIMON.

