

L. On - 1 -

Luis Montalvo 



Pi

FERRO-CARRIL TRASANDINO

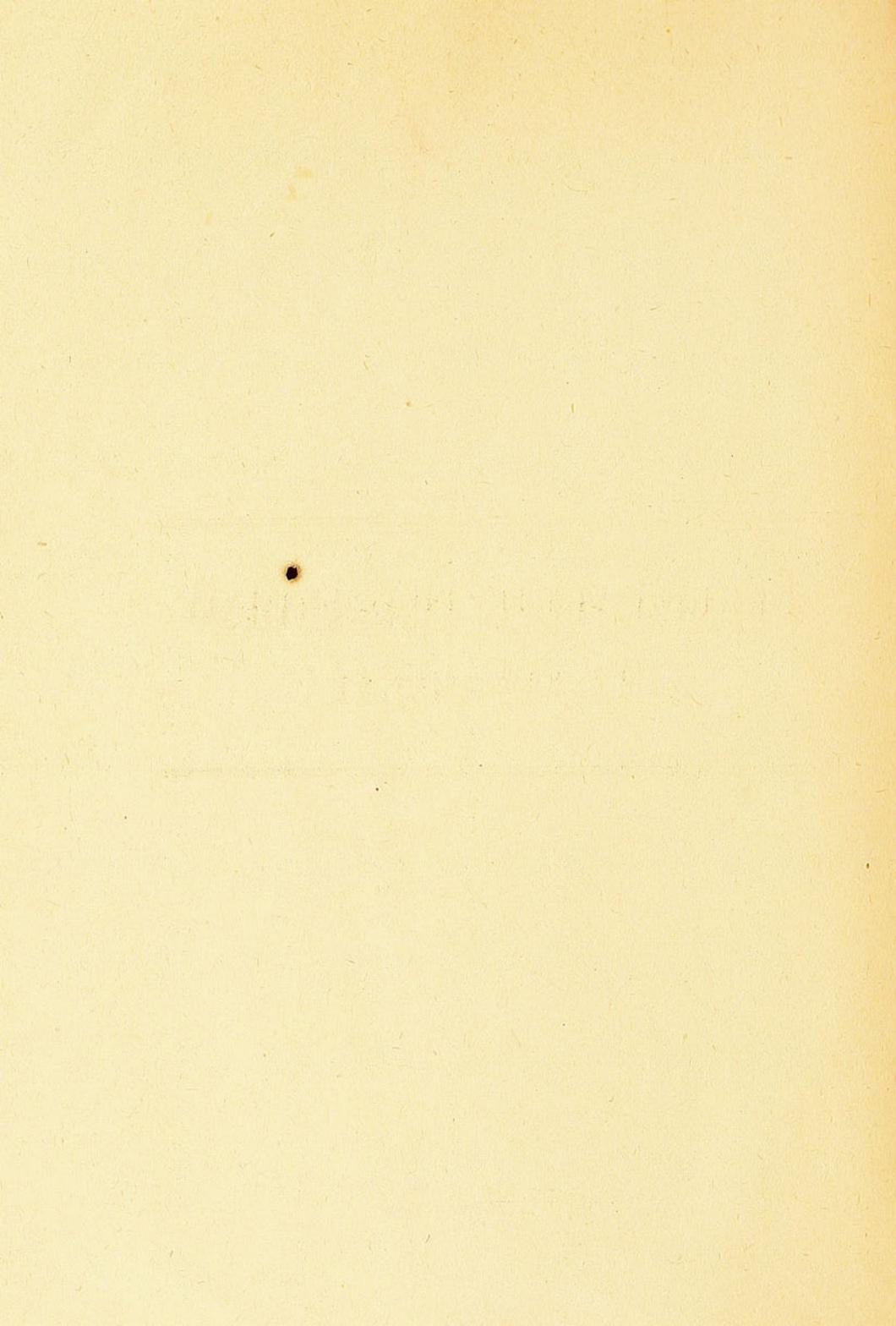
VIA USPALLATA

1893-97

Vol. n.º 1270



AAV 8654





AAV 8654

FERRO-CARRIL TRASANDINO
VIA USPALLATA

FERRO-CARRIL TRASANDINO

VIA USPALLATA.

Parece que, tanto de este como del otro lado de los Andes, hai un convencimiento neto y profundamento arraigado acerca de la conveniencia de la union de ámbos paises, por medio de los rieles. Que esa conveniencia es mayor para Chile, hoi el pueblo mas remoto de Europa, nadie puede revocarlo en duda. Tampoco juzgamos cuestionable que una de las maneras de sacar a este pais de la crisis, que lo aflije, es dar salida mas ventajosa a sus productos, y eso se conseguirá, en gran parte, acortando i abaratando los trasportes.

A esta nocion de recto sentido comun obedecen las obras de viabilidad, que se han llevado a cabo o que están en curso de ejecucion en todo el mundo.

Por el ferrocarril trasandino se obtendrá ese resultado, se ofrecerá a las provincias argentinas mas cercanas a Chile el consumo de nuestros frutos, se hará por esa misma via el comercio de articulos extranjeros, se facilitará la inmigracion, se traeran de allá a mas bajo precio y en menor tiempo los productos que nuestros vecinos nos envian y nos acercaremos notablemente a Estados Unidos y a Europa. Ventajas son éstas tan trascendentales y tan notorias, que ningun hombre bien intencionado puede desconocerlas.

El ferrocarril por Uspallata, hasta Mendoza, nos pone en comunicacion con San Juan y con el gran central argentino, que es la principal artéria de todo el sistema férreo de esa República.

Los señores Clark han sido los infatigables sostenedores y empresarios de la comunicacion trasandina. Ellos han luchado a brazo partido, con todas las dificultades, que esa idea, como tantas otras de progreso, encontró en la práctica, y por fin han conseguido encarnarla en el ánimo público, como se encarnan las verdades experimentales.

Los Empresarios de la línea de Uspallata no quieren hacer acto de rivalidad contra nadie. Ellos creen que dos o mas caminos, al través de los Andes, en la estensa zona que ocupa Chile en este continente, serían beneficiosos. Pero, como es necesario principiar por lo mas espedito y lo mas notoriamente útil, no se tendrá a mal que se procure ilustrar la opinion del país, acerca de la obra, cuya realizacion ya se toca.

Segun publicaciones, hechas por la empresa Fierro-Bustamante, será necesario construir novecientos setenta kilómetros de ferrocarril para unir Bahía Blanca a Talcahuano, y la obra no puede ménos que tardar mucho en su comienzo, por razones que todo el mundo comprenderá. Por la inversa, para ligar a Buenos Aires con Valparaiso no habrá que construir mas que doscientos noventa kilómetros, de los que noventa y medio corresponden a este lado de la cordillera, y la obra se iniciará ántes de mediados de octubre por el costado arjentino. Ni los mas entusias-tas defensores de éste colosal progreso sud-americano se habrian atrevido, hace tres años, a pronosticar tan feliz desenlace de la empresa.

Cuando en mil ochocientos setenta y tres, los señores Clark obtuvieron del Gobierno arjentino la concesion del ferrocarril trasandino, dirijió uno de ellos, don Juan E., al Presidente señor Errázuriz un telegrama, comunicándole la nueva y suplicándole que le espesara francamente si, a su juicio, ese ferrocarril sería conveniente a Chile y, en caso afirmativo, si podría contar con la cooperacion de su Gobierno para completarlo por este lado. El señor Altamirano, que era entónces Ministro del Interior, contestó a nombre de S. E., que este señor no solo apoyaría el proyecto, sino que recomendaría su pronto despacho.

En efecto, la consecuencia que no se dejó esperar, apesar de las preocupaciones que algunos abrigaban contra la obra, fué la concesion que el Congreso de Chile votó, en trece de noviembre de mil ochocientos setenta y cuatro. No debe olvidarse que, en ese entónces, nació el proyecto rival de una línea por Copiapó, la que aunque alcanzó a obtener concesion chilena, sus autores solo consiguieron debilitar la idea del auxilio a la empresa que se habia abierto camino en el ánimo de los hombres públicos del país, pues en lugar de prestarse la garantía sobre el capital íntegro se la limitó a tres millones.

Posteriormente, cuando se tropezó con algunas dificultades, propias de tan pesada empresa, don Juan E. Clark conferenció, en Santiago, con el señor Errázuriz, quien lo alentó para que continuase sus jestionés, asegurándole que fundaba grandes esperanzas de adelanto para Chile, en la

realización del camino férreo por Aconcagua. Igual acojida mereció del Presidente señor Pinto el proyecto, quien declaró muchas veces que opinaba que el ferrocarril por Aconcagua consultaba mejor los intereses jenerales del país, que el ideado por Copiapó o por cualquiera otro lugar de la República; pero, al propio tiempo, dijo que no le era posible prestar, por ese momento, a la empresa apoyo efectivo, porque la situación económica del país era sumamente crítica, y le parecía conveniente aplazar la jestion para época mas oportuna. Por la espontánea recomendacion del señor Pinto, presentó don Juan E. Clark el memorial de veinte y tres de abril de mil ochocientos setenta y siete, de que se publicará copia entre los anexos.

Todos los hombres públicos de aquel tiempo participaban de las opiniones de los señores Errázuriz y Pinto. El señor Altamirano recordará que, en vísperas de ausentarse Clark de Valparaiso, en mil ochocientos ochenta i dos, hablando con este sobre el ferrocarril trasandino, le manifestó que consideraba vijente la concesion, en tanto que no se presentara otro empresario en mejores condiciones a realizar la construccion. Este caso no ha llegado, ni llegará, por cuanto los señores Clark están en tren de comenzar la seccion de Mendoza a la cordillera, hasta el limite con Chile, segun la estipulacion del artículo primero de su contrato con el Gobierno arjentino, de diez y nueve de marzo de mil ochocientos setenta y ocho. La demora, sufrida en la ejecucion de la obra se ha debido a fuerza mayor, que no es otro el nombre y la influencia, que ha ejercido la crisis económica y política, que ha azotado a la Europa, tanto como a la República Arjentina y a los Estados del Sur-Pacífico, desde mil ochocientos setenta y cuatro hasta la fecha.

Cuando los señores Clark pasieron el hombro a la empresa de la comunicacion trasandina, estudiaron detenidamente el punto capital de por donde convendría establecerla, y no solo por propio consejo sino por la opinion unánime de personas muy competentes, llegaron a la conclusion de que, bien meditados todos los factores del caso, favorable y adversos, para cada localidad, era indudablemente preferible la vía por Aconcagua, que llevaría nuestros productos y conduciría a nuestros viajeros al corazon de la nacion vecina. La atraccion a Valparaiso del comercio de las antiguas provincias, que se llamaron de Cuyo, entró por mucho en ese objetivo de preferencia. Por lo demas, todas las conveniencias, las indicaciones comerciales y políticas señalaban esa localidad con el dedo que mostró a San Martín el camino de Chacabuco. En cuanto a las dificulta-

des técnicas de la obra, no hai que hablar, porque la injeniería ha cancelado en su diccionario la palabra imposible. Quien haya visto el túnel del San Gotardo, quien haya atravesado en invierno el San Lorenzo, cuando una capa de dos metros de nieve cubre la techidumbre de la vía férrea que comunica sus riberas, comprenderá que el atraveso de los Andes, por Aconcagua, no es una obra de romanos. El asunto está estudiado del modo mas minucioso y acabado; y, con el ausilio de túneles de fácil ejecución en algunas partes, de sencillos viaductos en otras i con vía cubierta en un trecho no largo, el ferrocarril vencerá las relativamente pequeñas dificultades que han sido para algunos el único asidero de las objeciones opuestas a esta empresa. Consúltese a cualquier injeniero, que haya visitado esos parajes o que haya siquiera oido discurrir a otros hombres del arte sobre el particular, y se verá que ninguno se atreverá a mantener aquellas objeciones, que, por nuestra parte, consideramos ya sepultadas en el olvido. En el Gobierno existen los planos, presentados por los señores Clark, y ellos están listos a dar todas las esplicaciones de detalle que se les pidan, si es que, a la altura a que se encuentra la empresa, fuesen aun necesarias algunas. Ningun hombre, medianamente racional, sobre todo teniendo mucho que perder, se empeñaría en una obra de arte de imposible asecucion; y, aun cuando hubiese algúien tan privado de juicio, que, por vanidad o por otro sentimiento estraviado, acometiese una empresa semejante, le faltarian los medios de ponerla en planta, porque no encontraría el concurso de capitales y de inteligencias indispensables para ello. La garantía de un interés, asegurado por el Estado, no seria, en manera alguna, aliciente ni incentivo bastante para que un crecido número de hombres de responsabilidad, de posicion y de buen sentido se precipitase en la cima de una empresa descabellada, que sería la tumba de su fortuna y de su crédito. Obras de injeniaturas hai, que son mas difíciles que otras, y entre las mas árduas se cuentan el canal de Panamá y el túnel de la Mancha, pero hoi a nadie se le ocurre decir que sean imposibles.

La exelencia de la línea por Aconcagua ha sido el convencimiento, no solo de los empresarios Clark, sino de los hombres públicos, con quienes se han entendido en este país. El señor Altamirano lo consideraba así en mil ochocientos setenta y cuatro hasta mil ochocientos ochenta y dos, segun puede afirmarlo don Juan E. Clark, y últimamente acaba de ratificar su antigua conviccion en la discusion del proyecto por Yumbel y Antuco.

La línea en cuestion no escluye ninguna otra, en tésis jeneral, porque el tráfico que ella está destinada a hacer, no daña ni puede ser afectado por otra línea casi al extremo sur de Chile. No tenemos, por consiguiente, para que ocuparnos de si los móviles, que han inducido al Senado a prestar su proteccion a ese camino austral, son o no objetables.

Lo único que podemos y debemos decir es que el paso por Aconcagua y Uspallata tiene en su abono la menor distancia entre dos pueblos antiguos de una y otra República, Santa Rosa y Mendoza; tiene tambien en su favor la menor distancia entre Chile y Europa; requiere menos capital para completar la parte que falta, para unir los ferrocarriles chilenos con los arjentinos; hai que emplear mucho ménos tiempo en su ejecucion; está destinado a cruzar los centros mas poblados y de mayores recursos de los dos paises, lo que significa que la probabilidad, por no decir plenísima seguridad, de que la empresa cubra sus gastos en época mas próxima y liberte al Gobierno de toda garantía, es mas inmediata y tangible. La confirmacion de este pronóstico la tenemos en los ferrocarriles arjentinos, algunos de los cuales dejan el nueve por ciento y diez por ciento de provecho neto.

Escritas las anteriores líneas por recomendacion y bajo las instrucciones de los señores Clark, estamos autorizados para decir que lo que se solicita del Congreso y lo que se espera fundadamente obtener, es que se declare vijente la concesion de mil ochocientos setenta y cuatro, o que se la renueve, con las modificaciones solicitadas en veinte y cuatro de octubre de mil ochocientos setenta y siete, otorgándose a esta empresa las mismas garantías, en cantidad, tipo de moneda y plazos, que se han acordado al ferrocarril por Antuco. Si esto no encontrase aceptacion franca y decidida, sería preferible para el país, para el fisco y para los empresarios, que se adoptase la garantía por veinte años de un producto líquido anual de doscientos cincuenta mil pesos al cambio de treinta y seis peniques, fijándose al efecto, esto es, para calcular el producto líquido de la línea, los gastos de explotacion en un cincuenta y cinco por ciento de las entradas brutas de la seccion chilena. Segun datos mui minuciosos, publicados por los señores Clark en el prospecto del tráfico con arreglo al movimiento de mil ochocientos setenta y cuatro, la garantía por dichos doscientos cincuenta mil pesos, sería absolutamente nominal, puesto que entónces quedó demostrado que con el tráfico conocido, abstraccion hecha del desenvolvimiento que el mismo camino está llamado a dar, el producto líquido, en los primeros años, sería de medio millon de duros. Mas, si aun lo

anterior no fuese de la mas plena aceptacion, los señores Clark ofrecen construir la seccion chilena por cuenta del Estado a un módico precio alzado, que se fijé de comun acuerdo, empalmado en la cumbre de la Cordillera con la linea argentina, pagadero ese precio en bonos del Gobierno de un cinco por ciento, estimados al noventa.

Como anexos a esta lijera esposicion, ofrecemos a la lectura del público, y en especial de los honorables miembros del Congreso, las siguientes piezas:

1.º La concesion del Congreso de Chile de trece de noviembre de mil ochocientos setenta y cuatro.

2.º La presentacion que don Juan E. Clark hizo a este Gobierno, en doce de noviembre de mil ochocientos setenta y cinco, comunicándole la ejecucion de los planos de la obra.

3.º El memorial presentado al finado señor don Anibal Pinto en veinte y tres de abril de mil ochocientos setenta y siete.

4.º La peticion de algunas modificaciones a la primera concesion elevada al Gobierno, en veinte y cuatro de octubre de mil ochocientos setenta y siete, con declaracion de que tales modificaciones eran análogas a las que el Congreso arjentino acordó al empresario en diez y ocho de setiembre del mismo año.

5.º Contrato definitivo de diez y nueve de marzo de mil ochocientos setenta y ocho con el Gobierno arjentino, en el cual se incorporaron las modificaciones introducidas el año anterior por el Congreso.

6.º Presentacion reciente al Congreso de Chile.

Valparaiso, Setiembre 4 de 1866.

ANEXOS.

ANEXOS.

CONCESION CHILENA

Santiago, Noviembre 13 de 1874.

Por cuanto el Congreso Nacional ha discutido y aprobado el siguiente:

PROYECTO DE LEI

ARTÍCULO 1.º

Se autoriza a Clark y Compañía o a las personas o sociedades a quienes ellos cedan sus derechos, para construir y esplotar una vía férrea de un metro de ancho al traves de la Cordillera de los Andes, bajo las bases siguientes:

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

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

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

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

ARTÍCULO 2.º

La empresa, además de las obligaciones que le imponen los artículos 53, 54 y 55 de la lei de 6 de agosto, de 1862, tendrá la de conducir por

la mitad del precio de pasajes a los empleados de cualquiera clase que viajen en comision del servicio público y por la mitad del precio de tarifa toda la carga que se le entregue por cuenta del fisco.

Si la empresa obtuviere de las líneas de ferro-carriles argentinos o de las que se ligan con éstos, algunos favores relativos al trasporte de correspondencia, carga o pasajeros, esos favores se harán estensivos a los mismos objetos y, personas que se trasporten por el ferro-carril trasandino.

ARTÍCULO 3.º

Se declaran libres de derechos de importacion, de pontazgo, de consulado y, en jeneral, de todo derecho fiscal o municipal, las máquinas, carros, herramientas y demas materiales necesarios para la construccion del camino, sus estaciones y de oficina; como así mismo se declararán libres de derechos de esportacion las pastas metálicas que se remitan al extranjero, para la adquisicion de esos objetos, con tal que su valor no exceda de un millon de pesos, debiendo justificarse ante el Gobierno que el valor de dichas pastas se ha invertido en las especies indicadas.

ARTÍCULO 4.º

Se declaran de utilidad pública los terrenos que sean necesarios para el establecimiento de la línea, estaciones, oficinas, depósitos de maestranza y demas adherencias de una línea férrea, debiendo verificarse la espropiacion en conformidad a la lei de 18 de junio 1857.

ARTÍCULO 5.º

Se concede a los empresarios el uso de los terrenos de propiedad fiscal que necesiten para el Ferro-Carril, sus estaciones y oficinas, como así mismo el uso de los caminos públicos, con tal que en este uso no se embarace el tránsito público. La ocupacion de terrenos fiscales será calificada previamente por el Presidente de la República de acuerdo con el Consejo de Estado.

ARTÍCULO 6.º

El Gobierno de Chile garantiza a la empresa del Ferro-Carril trasandino por Aconcagua el siete por ciento de interés anual sobre un capital fijo de tres millones de pesos.

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

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

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

ARTÍCULO 7.º

El gobierno se reserva el derecho de intervenir en la formacion de las tarifas de fletes y pasajes cuando el producto líquido de la explotacion exceda de doce por ciento anual.

ARTÍCULO 8.º

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

Sea cual fuere la sociedad explotadora, establecerá su contabilidad en Chile, a fin de que aquí sean pagados los dividendos activos y pasivos de las acciones poseidas por habitantes de Chile, sin que por ello se imponga gravámen alguno a dichos accionistas y sin que tales gastos se consideren como hechos por el Ferro-Carril.

ARTÍCULO 9.º

La empresa de los señores Clark y C.^ª, se obliga a dar al Gobierno una garantía a su satisfaccion por la suma de cincuenta mil pesos, para responder a la ejecucion de las obligaciones que contraerá en virtud de la presente lei.

ARTICULO 10.

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

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

FEDERICO ERRÁZURIZ.

Eulogio Altamirano

(Traduccion)

Certifico que lo que antecede es un extracto de el diario EL ARAUCANO del 16 de noviembre de 1874 y certifico aun mas que el citado diario EL ARAUCANO es el órgano oficial del Gobierno de Chile y que tiene el privilejio de publicar todas las leyes, ordenanzas y demas documentos oficiales que emanan de aquel Gobierno.

Legacion Británica.

Santiago, Noviembre 12 de 1877.

Firmado:—HORACE RUMBOLD.

Ministro residente de S. M. B.

Valparaiso, Noviembre 15 de 1875.

Exmo. Señor:

Clark y C.^a empresarios del Ferro-Carril Trasandino ante V. E. con el debido respeto esponen: Que habiéndonos sido adjudicada por el Gobierno Arjentino con fecha 26 de noviembre de 1873, la concesion para la construccion de un Ferro-Carril que atravesando la Cordillera de los Andes por los pasos de Uspallata o Patos ligue a Chile con la República Arjentina, dimos principio desde esa fecha a los trabajos de conocimientos de las cordilleras haciendo practicar por una comision de injenieros competentes los estudios para determinar el mejor trazo de la línea.

Posteriormente con fecha 13 de noviembre del año próximo pasado, el honorable Congreso de Chile sancionó la lei de concesion por la seccion chilena del mismo Ferro-Carril, y por el inciso 2.^o de su primer artículo acordó a los empresarios un año de plazo para hacer por su cuenta los estudios y planos de la vía y presentarlos para su aprobacion al Presidente de la República.

Nos cumple el honor de informar a V. E. que dichos planos han sido ya terminados y que atribuyendo a la obra proyectada una alta importancia americana, hemos creido que interesaría al pais conocerlos y con este objeto los hemos presentado a la Esposicion Internacional que actualmente se celebra en Santiago, en la cual figuran en la seccion cuarta desde el dia de su inauguracion, y esperamos que por parte de V. E. no habrá inconveniente para que continúen en ella miéntras llega el momento de presentarlos para su aprobacion a S. E. el presidente de la República.

Habiendo miéntras tanto avanzado bastante en los trabajos preliminares de organizacion de la empresa que deberá realizar la obra, hemos encontrado necesario solicitar algunas modificaciones que sin aumentar las obligaciones de la nacion, den mayores facilidades a la empresa para levantar los capitales que han de invertirse en la construccion de la vía. Hemos solicitado ya esas modificaciones del honorable Congreso Arjentino y obtenido su sancion de una de sus cámaras quedando pendiente la discusion en la de diputados al clausurar sus sesiones en octubre último para continuarla en la Lejislatura del próximo año.

Oportunamente deberemos presentar la solicitud correspondiente al honorable Congreso de Chile y abrigamos la esperanza que será atendida

con el mismo espíritu liberal y patriótico que ha demostrado siempre que se ha tratado de obras que como la presente tienen por objeto estimular el mayor desarrollo del comercio, y de la industria tanto nacional como internacional de la República.

Exmo. señor.

Firmado:—CLARK Y C^{as}

Exmo. Señor

Don ANIBAL PINTO,

Presidente de la República.

Valparaíso, Abril 23 de 1877.

Señor:

A fines del mes de marzo próximo pasado, tuve el honor de ser recibido en audiencia por V. E. con el objeto de conferenciar sobre el proyecto del ferro-carril Trasandino. Después de mostrar los planos y suministrar verbalmente los datos en que fundaba mi petición de apoyo por parte del Supremo Gobierno, V. E. me permitió desarrollar por escrito mis ideas para su conocimiento particular sin perjuicio de dirigirme a la autoridad respectiva, formulando las solicitudes del caso.

Es esto lo que paso a hacer, tan brevemente como pueda, conciliando la importancia del asunto con el deseo de no molestar demasiado la atención de V. E.

La idea del Ferro-Carril Trasandino, como V. E. lo sabe, no es una novedad; antes que nosotros, Wheelwright, al terminar el Ferro-Carril de Caldera a Copiapó, propuso en 1854 el proyecto de unir éste con el Ferro-Carril de Córdoba también en proyectos a la sazón. Situados el Ferro-Carril de Córdoba y el proyectado, mas o ménos en una misma latitud, lo lógico era buscar el camino mas corto para su union y de ahí que los primeros estudios de Wheelwright se dirijieron a buscar la comunicacion por la provincia de Atacama. Próximo a terminar el Ferro-Carril de Córdoba, construido mediante la garantía del siete por ciento, acordada por el Gobierno Arjentino, volvió nuevamente a Chile en 1869, siempre con la idea del Ferro-Carril Trasandino. Por ese tiempo el Gobierno de la provincia de Buenos Aires estaba haciendo reconocer el paso del Planchon en la provincia de Curicó; el Ferro-Carril de Copiapó no era

ya el único en Chile, y Wheelwright que durante su ausencia había observado que los Ferro-Carriles en el centro del país y en su parte mas poblada estaban mas próximos a la cordillera que el de Copiapó, creyó del caso estudiar cual era el camino que reuniese todas las ventajas y condiciones que lo hiciesen preferible. Esta consideracion hizo que en su memorial presentado al Presidente de República en noviembre de 1869 dijese con mucha razon, «tratándose de una materia de tan vasta importancia y proporciones, habia mérito para poner el mayor empeño en la eleccion del *mejor paso* de la cordillera, y que para llegar a este fin, solicitaba el apoyo del Gobierno de Chile para hacer inspeccionar, por injenieros competentes, los diferentes pasos de la cordillera donde hubiese alguna *posibilidad de encontrar algun otro camino preferible*».

En junio de ese mismo año, la casa Clark y C^a que representó, se ocupaba en realizar el proyecto de Telégrafo Trasandino, cuyo buen éxito es notorio y aprovechando mas tarde los estudios hechos para esa obra, vieron la posibilidad de un Ferro-Carril por el paso de Uspallata, que la opinion jeneral lo daba como irrealizable. Antes de termina la construccion del telégrafo ya hacíamos reconocer el paso de Uspallata y al presentar en agosto de 1872 nuestro primer proyecto de Ferro-Carril Trasandino al honorable Congreso Argentino teníamos ya explorados personalmente los boquetes de Cordillera de la rejion comprendida entre los Patos en la provincia de Aconcagua y el de Antuco en la de Concepcion.

Nuestro proyecto mereció una acogida favorable en el honorable Congreso argentino, siendo incluido en la lei sancionada con fecha 5 de noviembre de ese mismo año para la construccion de cinco Ferro-Carriles. Abiertas las propuestas el 9 de julio de 1873, fueron aceptadas las que presentamos, siéndonos adjudicadas en 24 de noviembre de 1873, y el contrato para su realizacion firmado el 26 de enero de 1874.

Igual buena acogida obtuvo en el honorable Congreso de Chile, quedando sancionada la lei de concesion con fecha de noviembre de 1874, mas habiéndole disputado preferencia el proyecto por Copiapó la suma garantida quedó reducida a tres millones de pesos en lugar de serlo sobre los cinco millones quinientos mil pesos que solicitábamos en nuestra peticion

Mientras tanto hacíamos practicar los estudios definitivos en las Cordilleras de los Patos y de Uspallata, trabajos que desde el 1.º de diciembre de 1873, habíamos confiado a la intelijencia y actividad de los injenieros señores José Manuel Figueroa, F. Waring Davis, y Víctor Pretot Freire,

ausiliados por los señores Oliver Barker, Leslee Duvall y L. Galloway, tambien ingenieros.

Tenemos el honor de informar a V. E. que en la ejecucion de estos trabajos, hemos puesto todo el empeño posible para elejir el paso a la vez que reuniese las mayores ventajas y facilidad de construccion y conservacion de la línea, ofreciese la debida seguridad y garantía para la circulacion de los trenes. Para conseguir este fin, hemos tenido que practicar numerosos reconocimientos en los diversos puntos de acceso en cada uno de los boquetes de las Cordilleras indicadas; tenemos en nuestro poder los informes detallados de los respectivos ingenieros, sobre los siguientes valles: *Paso de los Patos*; Rio de Valle Hermoso, Alicahue, Sobrante, Valle de los Patos, Yaretas, Piuquenes, Rio Leiva y Rio de Choapa; del *Paso de Uspallata*, Rio Juncal, Paso de Navarro, Laguna del Inca, Bermejo, Rio de Mendoza, junta del Rio y Yaguaras; y sin limitarnos a los pasos de Patos y Uspallata estipulados en el contrato con el Excmo. Gobierno Arjentino, hicimos tambien explorar, en la provincia de Coquimbo en mayo de 1875 los pasos de Mostazal y Rapel, y en la de Santiago el paso del Portillo por la Cruz de Piedra y Tunuyan, reservándonos todavia dirigir mas tarde un reconocimiento mas prolijo en estos dos últimos con el fin de cerciorarnos si es posible combinar esa vía con la proyectada por Melipilla a Valparaiso.

De todos estos pasos citados, el que presenta mayores facilidades a juicio de los ingenieros, que los han reconocido, es el de Uspallata; de fácil construccion, de un costo relativamente moderado, de menor distancia que los otros conocidos, (90½ kilómetros entre Santa Rosa y la cumbre y 288 kilómetros entre Santa Rosa y Mendoza), de menor base para la perforacion de un túnel (3,250 metros de longitud) y de una elevacion sobre el nivel del mar que no escede de 3.500 metros. A estas ventajas se agrega la circunstancia de contar actualmente con un tráfico de carga y pasajeros ya establecido, y con elementos que le aseguran su mantenimiento y vida propia en el porvenir, y puesto que atraviesa las comarcas mas pobladas y susceptibles de mayor cultivo, tanto en Chile como en la República Arjentina, da fundamento para esperar que el desarrollo, de ese mismo tráfico va a recibir con las facilidades y nuevas necesidades que el Ferro-Carril ha de crear, darán en pocos años suficientes entradas a la empresa para que le permita cubrir los intereses de su capital haciendo nominal las garantías que le acuerden los Gobiernos Arjentino y Chileno.

Los planos completos de esta vía los exhibimos en la Exposición Internacional de Santiago, mereciendo de los jurados de la sección respectiva, un premio de primera clase y recomendación especial. En cumplimiento de la obligación que nos impone el artículo 3.º de la concesión del Congreso de Chile, sancionada el 13 de noviembre de 1874, tuvimos el honor de dar aviso al Ministerio del Interior en nota de fecha 12 de noviembre de 1875, de encontrarse terminados estos planos, dentro del plazo indicado, y solicitábamos su permiso para que continuasen en exhibición mientras llegaba el momento de presentarlos a la aprobación de S. E. el Presidente de la República.

Acompañamos copias fotográficas de estos planos. Los originales están a la disposición de los ingenieros que V. E. nombre para su examen. Los de la sección entre Mendoza y Buenos Aires están ya en poder de el Gobierno Argentino.

Para la mejor disposición de los trabajos dividimos los estudios en tres secciones, que podrán subdividirse aun mas, en cuanto llegue el momento de la construcción de la línea; la primera desde Santa Rosa al Juncal, cincuenta y dos kilómetros, cuatrocientos cincuenta metros (52.450 metros) sube a orillas del río Aconcagua; la segunda, del Juncal en territorio chileno, al Puente del Inca en territorio argentino, setenta kilómetros, cien metros (70.100 metros) pasando sobre la cumbre de los Andes; la tercera, del Puente del Inca a Mendoza, ciento sesenta y cuatro kilómetros, quinientos sesenta y cinco metros (164,575 metros), sigue el curso del río de Mendoza.

La segunda sección que es la que comprende la parte mas difícil de toda la línea, ha sido objeto de nuestro mas decidido interes, porque estamos persuadidos que la configuración del terreno, con dos valles laterales al pié del cordón divisorio se presta a infinitas soluciones que podrian resolver los ingenieros que V. E. nombre para elegir el trazado que preste mayor garantía de seguridad o mayor economía y rapidéz para el tráfico en jeneral. Recientemente hemos practicado en esta sección un nuevo reconocimiento que confiamos en marzo último al celo e inteligencia del señor ingeniero Emilio Olivieri y este señor nos ha informado que adoptando un plano inclinado en sustitución del desarrollo de pendiente, se dará mayor seguridad a la vía, reduciendo tambien a 244 kilómetros la distancia entre Santa Rosa y Mendoza, esto es una disminución de 44 kilómetros de la parte mas difícil de la línea.

Aparte de las consideraciones espuestas, hai otras que hacen dar la preferencia a la vía por Uspallata y nos permitirá V. E. esponerlas.

«Segun la concesion arjentina, artículo 1º., la línea deberá tener su arranque de la ciudad de Mendoza o de la de San Juan con direccion a San Felipe o Los Andes, ya sea por el paso de Uspallata o por el de los Patos, segun el que resulte mas económico y practicable de los estudios que se hagan».

Para dar fiel cumplimiento a esta obligacion, no hemos omitido gastos, emprendiendo una despues de otra, cuatro expediciones que exploraron minuciosamente los distintos valles y portezuelos que se bifurcan en el valle de los Patos. El resultado de estos estudios fué: en el paso de los Patos, si bien presentaba algunas facilidades notables por el lado arjentino no prestaba solucion favorable para entrar a Chile por el rio de Putaendo, punto obligado para el empalme en San Felipe, con el Ferro-Carril de Valparaiso a Santiago. El Ferro-Carril podrá construirse por esta vía venciendo gradientes de 5 a 5½ por ciento y otras mui sérias dificultades, pero en condiciones tales para su explotacion que no será posible realizarlo.

Los otros valles accesibles como el del Cajon del Sobrante que conduce a Petorca y atravesando hácia al valle de La Lígua por el portezuelo de Hierro Viejo, para venir a terminar en Quinteros; y el del Rio Leiva que baja de las Yaretas para seguir despues el curso del Rio Choapa hácia el mar, presenta el mismo sério inconveniente de prolongar la línea considerablemente requiriendo mui fuertes capitales para realizarlas o alejando por esta circunstancia la posibilidad de construirlas en breve tiempo.

La parte arjentina de los Patos a pesar de las facilidades que ofrece el suave declive del Rio San Juan, presenta tambien el inconveniente mui sério a nuestro juicio, no solamente tratándose de los capitales para construir la línea, sino tambien por el recargo que necesariamente deberán sufrir las tarifas, puesto que estas tienen que estar en relacion con el costo y estension de la línea y gastos de traccion.

La distancia de San Juan a San Felipe por el Rio de los Patos es de trescientos ochenta y nueve kilómetros pasando el alto de Valle Hermoso por un túnel de cinco mil cuatrocientos (5,400) metros, a una altura sobre el nivel del mar de tres mil cuatrocientos sesenta y cinco (3,465) metros con gradientes en la parte chilena de cinco a 5½ por ciento; San Juan se encuentra a ciento cincuenta y tres (153) kilómetros al norte de Mendoza: el paso de los Patos a noventa (90) kilómetros al norte de San

Felipe, de manera que los cuatro puntos nombrados forman un cuadrilátero irregular: estando San Juan en el ángulo opuesto; San Felipe queda de esta última próximamente a igual distancia, ya sea por la vía de Mendoza y Uspallata, frescientos noventa y siete (397) kilómetros, y por los Patos trescientos ochenta y nueve (389) kilómetros, mientras que Mendoza y Santa Rosa que están en la misma latitud una y otra y solo a doscientos cuarenta y cuatro (244) kilómetros de distancia, se verían obligados si tuviesen que comunicarse por los Patos, a recorrer un distancia de *quinientos cuarenta y dos* (542) kilómetros con cargo considerable en su tráfico respectivo, por consiguiente tambien en el tráfico interoceánico que seguramente tendrá que servirse de esta vía.

La vía por Mendoza y Uspallata a pesar de medir ocho (8) kilómetros mas que por los Patos, para la comunicacion con San Juan ofrece a este pueblo un flete menor para su tráfico con Chile, por el menor costo que importarán las 153 kilómetros en San Juan y Mendoza, la que por su trabajo fácil, en terreno plano, costaria próximamente dos millones de pesos ménos de lo que costaria igual distancia en los valles de la Cordillera, y aquí haremos notar que siendo el trayecto entre San Juan y San Felipe casi en su totalidad de Cordillera estrecha al paso que por la vía de Mendoza y Uspallata, puede recorrer unos noventa (90) kilómetros por terreno plano, el costo de trasporte de San Juan a San Felipe por esta vía será mucho mas bajo por tonelada y por kilómetro.

De lo espuesto resulta, que el paso de los Patos no ofrece las facilidades que se lo suponian, que la provincia de San Juan no reportaria ventajas en comunicarse con Chile por ese boquete y que la construccion de un Ferro-Carril por esa vía solo beneficiaria a los contratistas que ejecutasen el trabajo, aun cuando este quedase en condiciones desfavorables para su explotacion, que no puede convenir ni a los accionistas que suscriban el capital, ni al público que tendria que pagar trasportes escesivos, ni a los Gobiernos que garantizan el interés sobre el capital que se invierta en su realizacion. A esto podemos agregar que si se tratase mas tarde de comunicar a San Juan con San Felipe, aun así mismo sería preferible el Paso de Uspallata, sacando la vía por el rio de San Juan hasta el valle de Calingasta, y descendiendo por los Barriales y Yaguaras al valle de Uspallata para ligarse frente al rio Picheuta, con la vía de Mendoza a Chile. Este trazo creemos que convendria a San Juan, tanto para sus relaciones futuras con Chile cuanto por el interés mas inmediato de su localidad, puesto que, pasando la vía férrea próxima a los estableci-

mientos de Hilario y Sorocayence, vendria a dar vida y movimiento a los abundantes minerales del Tontal y del Castaño y a desarrollar la industria agrícola en el fértil valle de Calingasta, actualmente abandonado, y que está llamado a ser uno de los mas importantes de la provincia. La distancia entre San Juan y San Felipe por esta vía es de trescientos cincuenta y dos (352) kilómetros, esto es treinta y siete (37) kilómetros ménos que por los Patos, y por las menores dificultades que tendria que vencer, le asegura tambien un trasporte mas reducido, a la vez que se aseguraria tráfico productivo en cada kilómetro que recorriese.

La construccion de un Ferro-Carril entre San Juan y Mendoza, es materia de una lei distinta y esto se hará mas o ménos pronto, independientemente del Ferro-Carril Trasandino. Es mui posible que ántes de cuatro años quede la ciudad de Mendoza en comunicacion con el puerto del Rosario, proporcionando a Chile ántes de terminar el Ferro-Carril Trasandino, la mas corta comunicacion con Europa, permitiendo el envío de las balijas del correo en cinco dias, a Montevideo, para seguir desde ese puerto en los vapores del estrecho, de la compañía del Pacífico, que salen de Valparaiso por la vía de Magallanes.

Simultáneamente con los conocimientos y estudios definitivos que hacíamos levantar sobre el terreno, practicábamos las negociaciones para organizar la empresa y levantar el capital en Inglaterra por el intermedio de la casa bancaria de los señores Barring Hermanos & C.^a que, como es notorio, es una de las mas respetables de Londres. Las concesiones en la forma que habian sido sancionadas por los Congresos Arjentino y chileno, tenian que modificarse para ajustarlas al sistema establecido en el mercado de Lóndres, para concesiones análogas de Ferro-Carriles garantidos por otros gobiernos como los de Rusia, Italia, Austria, Brasil, Béljica, Estados Unidos y Colonias de la India, Canadá, Australia, etc., en los cuales, empresas particulares han construido millares de kilómetros de Ferro-Carriles, mediante la garantía efectiva y oficial por un término que varía entre 25 a 75 y aun hasta 90 años de duracion en muchos casos.

Con fecha 5 de julio de 1875, presentamos al Honorable Congreso Arjentino la solicitud de modificacion que acompañamos para conocimiento de V. E.

Estas modificaciones fueron aprobadas por el Senado Arjentino, quedando sancionadas con fecha 21 de setiembre de ese mismo año, y nos cabe la satisfecion de haber merecido de la comision mista del Interior

de Hacienda de esa Honorable Cámara, el honroso informe que registran las páginas 10 a 16 del mismo folleto núm. 8. En la Honorable Cámara de Diputados mereció también nuestra solicitud aprobación jeneral; en la discusión particular estando ya aprobado los dos primeros artículos y el inciso 1.º del 3.º ocurrió la clausura del Congreso el 1.º de octubre, quedando de esa fecha aplazado para ocuparse de ella en ocasión más favorable.

Desgraciadamente la crisis financiera que ha perturbado los negocios en jeneral en el mundo entero y cuya influencia se ha hecho sentir y se siente todavía con notable intensidad en los Estados Sud-Americanos, ha aplazado hasta ahora la resolución de este asunto. Estas mismas causas nos han obligado a postergar la presentación al Honorable Congreso de Chile de la solicitud de modificaciones a que hicimos referencia en la citada nota fecha 13 de noviembre de 1875, que tuvimos el honor de dirigir al Ministerio del Interior, y abrigamos la esperanza que V. E. y el Honorable Congreso estarán de acuerdo con nosotros en la convicción que no es posible precipitar la ejecución de obras de la magnitud e importancia de la presente, y que no importa tanto principiar su construcción como preparar los medios y elementos suficientes para terminarlos en breve tiempo, sin verse obligado a paralizar los trabajos. Empresas de esta naturaleza, han tenido siempre que sujetarse para su realización, a condiciones diversas, financieras y políticas, pero venciendo parcialmente una después de otra las dificultades que las han tenido en su marcha han logrado por fin llevarse a término.

Podemos decir que sin escepción alguna esto ha ocurrido a toda empresa de alguna importancia no solo en la América del Sur, sino también en Europa mismo, en que obras, cuya utilidad ha sido reconocida después de realizadas dejando trascurrir periodos largos desde su iniciación.

Este ejemplo se ha repetido en Chile en cada uno de los ferro-carriles construidos desde el de Copiapó hasta la fecha. Ahí está la memoria que el señor Altamirano presentó al Congreso en 1873 demostrando el desarrollo extraordinario que ha recibido el tráfico de carga de pasajeros con la construcción de los ferro-carriles en el país, especialmente en el de Valparaíso a Santiago cuyo costo según el informe del señor Superintendente alcanzó a la enorme suma de \$ 14.406,940. Igual cosa sucedió en la República Arjentina, desde la construcción de los Ferro-Carriles Central Arjentino, sur y oeste de Buenos Aires, el primero iniciado en 1853 sufrió varios contratiempos aun después de principiado los trabajos en

1864 solo pudieron terminarse hasta Córdoba en marzo 17 de 1870; el segundo no anduvo mas feliz en sus primeros pasos siendo necesarias diversas modificaciones, nuevas concesiones y prórogas de plazos antes de poder poner el primer riel en la vía. El buen éxito de los Ferro-Carriles Argentinos ha sido sin embargo análogo, aun ha escedido al obtenido en Chile. El Central Argentino del Rosario a Córdoba, que corre 246 millas en su mayor parte de pampa despoblada, cuyo costo ha escedido de nueve millones de pesos fuertes, ha principiado desde 1875 a reintegrar al Gobierno Argentino, a cuenta de las sumas recibidas en los primeros años para completar la garantía del siete por ciento segun memoria del Ministerio del Interior al Congreso Nacional.

El Ferro-Carril del sur de Buenos Aires no solo ha cubierto el interés de siete por ciento anual sobre su costo sino que ha prolongado tambien la vía desde Chascomus, en dos direcciones, hasta llegar próximo a la frontera sur de la Provincia. La prolongacion del Central, realizada por cuenta del Gobierno Argentino alcanza ya por el norte hasta Tucuman y por el sur a Villa de Mercedes en el centro de la pampa entre los Andes y el Atlántico.

No nos detendremos a examinar las ventajas que Chile y la República Argentina reportarán de el Ferro-Carril Trasandino, porque éstas han sido ya reconocidas por los Gobiernos y Congresos de los dos países que les han acordado su proteccion, y han sido admitidas por la inmensa mayoría de sus habitantes y su importancia bajo el punto de vista político, social y comercial ha sido tambien aceptada y aplaudida por la opinion unánime de la prensa entera. Las pocas resistencias que este como todo otro proyecto nuevo encuentra al iniciarse y que se referian a que la comunicacion Trasandina podría causar al comercio de Valparaiso, creemos habrán sido removidos con la declaracion de este mismo comercio publicada en los diarios de este puerto y de Santiago.

Algunos temores se habian abrigado respecto a la emigracion, que las facilidades del trasporte pudieran estimular entre la poblacion obrera del país y a la falta de tráfico suficiente para cubrir los intereses del capital y gastos de explotacion de la vía.

A los primeros observaremos que si el Ferro-Carril ofrece posibilidades para salir del país, tambien las presenta para regresar a el, es indudable que Chile con sus doscientas mil millas cuadrada de territorio; su clima templado y variedad de producciones de su suelo, está en aptitud de admitir por centenares de miles anualmente a los obreros que vengan a

establecer su industria y su trabajo en el país. Creemos que la inmigración de extranjeros escojidos y laboriosos, desarrollaría considerablemente la producción y el consumo daría mayor valor a la propiedad subdividiéndola en proporciones convenientes; las industrias mineras y agrícolas recibirán todo el impulso de que son susceptibles dando ocupación a un sin número de brazos y el día en que el jornal del obrero desde el norte al sur de la República llegase a un peso diario las rentas de aduana triplicarían de lo que son en la actualidad. Tenemos el ejemplo de lo que sucede en Buenos Aires y en California, citaremos este último por tener mucha analogía con nuestro propio país, por su clima, y producciones. Allí, con el jornal de un peso a uno cincuenta al trabajador la producción del trigo en 1876 alcanzó a veinte y siete millones de quintales, que a un precio de un peso cuarenta y ocho centavos representa un valor de carenta millones de pesos. La producción de sus minerales se elevó a veinte y cinco millones y la de sus manufacturas a setenta y seis millones.

En cuanto a los temores de falta de tráfico recordaremos que estos mismos se suscitaron cuando emprendimos la construcción del Telégrafo Trasandino; pocos tenían fé en sus resultados, se creía que las relaciones entre Valparaiso y Buenos Aires no eran de bastante importancia para justificar el crecido costo de la línea. Sin embargo, ahí está nuestro prospecto enteramente confirmado por los hechos que anticipábamos: no contábamos solo con Valparaiso y Buenos Aires sino que teníamos en vista también las necesidades de las poblaciones intermedias y las comunicaciones de tránsito con Europa, que vendrían cada una a contribuir con su parte al movimiento de la línea. Contra los malos pronósticos, la empresa del telégrafo se sostiene produciendo una renta regular a los accionistas y sirviendo a los intereses del país.

Antes de formular nuestro proyecto al Congreso en 1872, habíamos ya recopilado de fuentes oficiales y de otras que nos inspiraban igual confianza, un caudal de datos e informes que demostraban la posibilidad de augurar para el Ferro-Carril Trasandino un tráfico de carga y de pasajeros que le proporciona una entrada suficiente para costear su mantención. Resulta así la cuestión bajo el punto de vista económico, nos decidimos emprender los reconocimientos de los diferentes pasos de cordillera de que ya hemos hecho mención. Sin estos antecedentes no quedarían justificadas las peticiones a los Congresos ni los fuertes desembolsos que hemos hecho posteriormente en los estudios definitivos de la línea.

La cuestion principal, era, pues, a nuestro juicio, la de presentar el proyecto en una forma tal, que a la vez que hiciese evidente la practicabilidad y utilidad de la empresa la recomendase como invencion segura y lucrativa para los capitales que se emplearan en su construccion, y así lo espusimos en el prospecto del tráfico que publicamos en diciembre de 1873, inmediatamente despues de habernos sido adjudicada la concesion Arjentina. Tenemos el honor de acompañar bajo el núm. 6 un ejemplar de este prospecto que informes posteriores y recientes nos hacen confirmar en todas sus partes.

En efecto, el tráfico de ganado en pié para la provision de las ciudades de Valparaiso y Santiago y para el embarque a la costa norte hasta al Perú, excederá, segun los últimos datos en nuestro poder, de cien mil cabezas anuales. Y si se adopta el sistema que con tan buen éxito acaba de inaugurarse en los Estados Unidos e Inglaterra, de transportar las carnes muertas conservadas con hielo o nieve, es posible que resultase mas conveniente a la empresa por cuanto podria conducir en cada viaje cuatro veces mayor cantidad de carga útil; las ventajas para el público consumidor y especialmente para las clases menos acomodadas serian indudables, porque desde San Juan y Mendoza podrian proveerse los mercados de Santiago y Valparaiso con notable reduccion en el precio de venta, sin disminuir las entradas de los respectivos municipios.

El tráfico de minerales recibiría un impulso extraordinario en todo su trayecto, tanto en la seccion chilena como en la arjentina, permitiendo la explotacion de minas que en el dia están abandonadas por la imposibilidad de conducir la maquinaria necesaria a causa de los fletes tan elevados que hacen mui oneroso su transporte.

Las relaciones comerciales en jeneral entre Chile y las provincias de San Juan y Mendoza que son de las mas pobladas e industriales de la vecina República, tomarán mayor actividad, pues, siendo la distancia de Mendoza al Rosario de ochocientos cinco (805) kilómetros a Buenos Aires, un mil veintiocho (1.028) y a Valparaiso solo de trescientos ochenta (380) kilómetros, el Ferro-Carril Trasandino vendria a establecer y aun a exceder el antiguo movimiento de carga, porque, reducido el costo de acarreo por lo ménos a la mitad de lo que se paga en la actualidad, y economizando los gastos de reembaraje que en algunos casos llega al 25 por ciento y aun al 50 por ciento del valor de las mercaderías, no solo se facilitaria el trasporte de los artículos que los actuales medios de conduccion han permitido llevar hasta ahora, sino que será tambien

posible el transporte de fierro en barras, maderas de construccion, maquinaria para la agricultura y mineria, objetos de peso o de mucho volumen e infinidad de otros artíulos de comercio jeneral.

El comercio de tránsito con esas provincias triplicaría en importancia y los beneficios alcanzarían tambien a la industria manufacturera de Chile, en sus diversas ramificaciones con los nuevos mercados que se le abrirían para el consumo de sus productos. Como observará V. E. contamos solo con el tráfico probable con las provincias de Cuyo y no tomamos en cuenta el tráfico de carga entre Chile y Europa, porque estamos convencidos que este, salvo determinados artículos, continuará siempre con mayores ventajas por la via de Magallanes.

La navegacion a vapor por la via del estrecho, lejos de minorar su carga, la aumentarán con las mercaderías europeas destinadas a las provincias trasandinas, con los retornos minerales y otros que estas tengan que trasportar a Europa. Hoi estas provincias se ven obligadas a limitar sus consumos al monto que importan sus producciones. Es indudable que aumentarán estas últimas y con las facilidades que el mismo ferrocarril les proporcionará quedarán en aptitud, al cabo de pocos años, de aumentar tambien en igual proporcion sus consumos.

Respecto al tráfico de pasajeros, podemos asegurar que, ademas del movimiento internacional de la República Arjentina se establecerá por esta via el de tránsito para Europa con un ahorro de diez dias de navegacion i una economia, próximamente, de la mitad del valor del pasaje.

El costo de un pasaje de primera clase de Valparaiso a un puerto de Francia o Inglaterra es en el dia \$ 375: de Buenos Aires a los mismos es de \$ 175, y como el Ferro-Carril podría trasportar de Santiago o Valparaiso por \$ 49 o 50, resultará que con poco mas de lo que se paga para un solo viaje se obtendría pasaje de ida y vuelta, disminuyendo los peligros y eventualidades del viaje. El Ferro-Carril Trasandino está pues llamado a establecer una corriente de tráfico entre el Atlántico i el Pacifico que beneficiará tambien a la Compañía de vapores del estrecho, porque la disminucion del número de viajeros por la via de Magallanes quedaria compensado en el aumento que resultaría entre Montevideo y Europa.

Reduciendo a 21 o 22 dias el viaje de Chile a Lisboa, seria esta la via mas espedita para el envio de la correspondencia, y como hemos espuesto anteriormente, creemos que aun ántes de terminado el Ferro-Carril, una vez que haya llegado a Mendoza la linea del Rosario, habrá conveniencia

en despachar las balijas del correo por la via de Buenos Aires a Europa, habilitando mientras tanto el camino de Cordillera hasta donde sea posible llegar en carruaje.

Para la comunicacion entre Australia e Inglaterra, el tránsito, entre Valparaiso, Buenos Aires y Montevideo ofrece el camino mas rápido y económico de todos los conocidos. La comunicacion a vapor entre Melbourne y Falmouth por las diferentes rutas que en el dia se emplean, es como sigue:

Por el Canal de Suez o Brindisi.....	49 dias
» Cabo de Hornos.....	60 »
» Cabo de Buena Esperanza.....	60 »
» San Francisco de California.....	45 »

Por Valparaiso y Montevideo podrá hacerse en 42 dias de la manera siguiente:

Melbourne a Valparaiso.....	18 dias
Valparaiso a Montevideo.....	2 »
Montevideo a Lisboa.....	19 »
Lisboa vía Paris, a Londres.....	3 »

Pero suponiendo que no hubiese ventaja de tiempo, la ofrece y mui considerable respecto a la economía en la navegacion, por los recursos de combustible que encontrarian los vapores en la costa de Chile para seguir viaje con su propia carga por la via de Magallanes, recursos de que carecen en la costa norte del Pacifico. Las producciones de Australia son mas o ménos las mismas que las de California, de manera que el intercambio que tiene entre si es mui limitado. Las esportaciones de Australia para Inglaterra, consisten principalmente en lanas y en cobre, y las primeras no pudiendo soportar el recargo del transporte de tres mil trescientas millas (3,300) de Ferro-carril entre San Francisco y New-York, tienen que ocurrir a la vía mas barata del Cabo de Hornos. Los vapores que salen de Sydney para San Francisco y vice-versa, tienen por consiguiente que llenar sus bodegas con combustible para una larga travesía, y aun cuando hacen escala en Honolulu, para aumentar su tráfico, tienen que limitarse al transporte de pasajeros, metálico y mercaderías de valor. Estas circunstancias hacen mui dispendiosa la comunicacion a vapor por la via de California y para sostenerla el Gobierno ingles se ha visto obli-

gado a pagar fuertes subvenciones para la conduccion periódica y regular de la mala real. El Gobierno de Australia y Nueva Zelanda, tenia desde mucho tiempo ofrecida una prima anual de sesenta mil libras esterlinas (60,000) a la empresa de vapores que trasportase las balijas de la correspondencia, en ménos de cuarenta y cinco dias, entre Melbourne e Inglaterra, y recientemente han elevado esa prima a (90,000) noventa mil libras esterlinas.

El TIMES de Lóndres del 20 de Enero de 1876, dá cuenta del contrato celebrado el 19 de Noviembre de 1875, con la «Colonial line of Australian Packets» para el transporte de la correspondencia de Londres a Sydney y Auckland en 40 dias, mediante una subvencion anual de noventa mil libras esterlinas (90,000), durante ocho años, por trece viajes anuales, despachando un vapor cada 28 dias, y agrega: que para trasportar las balijas en 40 dias ha sido menester celebrar convenios para atravesar de Nueva York a San Francisco en trenes especiales en cinco dias, en lugar de siete que emplean en la actualidad. Melbourne está a seiscientas (600) millas al sur de Sydney, o sean dos dias mas de navegacion, de manera que la correspondencia le llegará en 42 dias. Por la via de Valparaiso y Montevideo la trasmision de la correspondencia de Australia a Inglaterra se haria en el mismo número de dias por San Francisco a Nueva York, pero con mucho mas ecomía por los siguientes motivos:

- 1.º Posibilidad de acelerar la marcha de los vapores entre Melbourne y Valparaiso por los vientos reinantes del Oeste, en el emisferio Sur;
- 2.º Abundancia de combustibles en los puertos de Chile a precios reducidos;
- 3.º *Ventaja de conducir su propia carga desde Australia hasta el término del viaje, que seria Inglaterra;*
- 4.º Posibilidad que la anterior ventaja le permitiria establecer dos vapores mensuales o sean 24 al año, en lugar de 13 que tienen por la via del Norte.

Para Nueva Zelanda es todavia de mayor importancia por hallarse mucho mas próxima a Valparaiso.

Los vapores de Australia vendrian cargados con los productos de esa colonia para Inglaterra, desembarcarian en Valparaiso los *pasajeros, balijas* y *tesoro*, que se trasladarian a Montevideo en 48 horas, renovarían el combustible y seguirian *con la carga* por el estrecho de Magallanes a Montevideo, dando tiempo para recibir allí los pasajeros del *vapor siguiente* que hubiese salido de Australia con el mismo itinerario. La operacion

inversa harian en su viaje de regreso de Inglaterra con cargamento jeneral. El tiempo del viaje de los vapores entre Montevideo y Lisboa lo hemos calculado 19 dias, pero puede esto, sin esfuerzo alguno, reducirse a 17 dias aun tocando en Rio Janeiro y San Vicente: este tiempo y aun ménos han empleado los vapores *Aconcagua* y *Corcovado* de la Compañía del Pacífico y recientemente los vapores *Senegal* y *Niger* de la Compañía de Paquetes franceses del Rio de la Plata.

Con vapores del poder de los de las Compañías ya nombradas o de otras de igual importancia que hacen la navegacion entre Buenos Aires y Europa, no nos cabe duda que el viaje de Melbourne a Lóndres podrá realizarse en 40 dias.

Hemos entrado en los anteriores detalles únicamente para demostrar la posibilidad de agregar este tráfico en un tiempo mas o ménos remoto, como una de las fuentes de entrada que tendrá el Ferro-Carril trasandino en el porvenir, pero podemos asegurar a V. E. que en el prospecto del tráfico no hemos contado con él al calcular las entradas probables, y nos permitimos hacer referencia al resúmen anotado en la página 23 del folleto núm. 6.

Creemos firmemente que el Ferro-Carril podrá contar desde los primeros años con suficiente movimiento de carga y pasajeros para asegurarse vida propia, sin tener que depender de la garantía solicitada a los Gobiernos de Chile y República Arjentina.

Hemos considerado esta como puramente nominal pero indispensable; porque no siendo posible obtener en el país mismo los capitales para la realizacion de esta empresa, se hace necesario ocurrir al extranjero donde el interes y amortizacion son siempre mucho mas bajos, y para adquirirlos es que necesitamos, como un complemento del prospecto del tráfico, la garantía oficial que asegure un puntual pago, en épocas fijas, con el fin de remover toda eventualidad a los que inviertan sus capitales en una empresa a tan larga distancia de sus domicilios.

La garantía no podrá en ningun caso recaer en su totalidad sobre el tesoro nacional, ni afectar la responsabilidad del Gobierno en una suma considerable, puesto que la línea deberá naturalmente tener entradas y el 45 por ciento de estas ha sido fijado en las concesiones como utilidad líquida que deberá por consiguiente deducir del siete por ciento garantido. De manera que al hacerse efectiva ésta, se tendría primero que considerar como ya recibido a cuenta una suma igual al 45 por ciento de las entradas brutas de la línea, sean cuales fueren los gastos de explota-

cion de ella, y como las cantidades que pague el Gobierno le son reembolsables por la empresa con la mitad del excedente una vez que las utilidades pasen de siete por ciento, resultará que, en resúmen, la contribucion del Estado se reduce a la pérdida de los intereses durante el tiempo que haya transcurrido para reintegrarse de las sumas pagadas.

Este sistema de garantías oficiales que tan buen éxito han dado en Estados Unidos, en Europa, India, Brasil, ha permitido la construcción de millares de líneas férreas en diferentes partes del mundo.

El folleto número 4 que acompañamos, contiene la opinion a este respecto del eminente financista Mr. Michel Chevalier. En la India segun el informe de 1874 del señor Juland Danvers, director jeneral de los Ferro-Carriles de esas colonias inglesas, se habian invertido en la construcción de Ferro-Carriles desde 1850 a 1873 (£ 97.806,029) de las cuales (£ 92.407,739) corresponden a empresas particulares, garantidas por el Gobierno, y el resto (£ 5.398,552) representa el importe de las construidas directamente por cuenta del Gobierno. Mediante la garantía de 7 por ciento del Gobierno del Brasil, se han podido construir tres grandes Ferro-Carriles, el de Bahía, el de Recife y el de San Pablo, todos los cuales penetran al interior [del país llevando la inmigracion a lugares que antes eran de difícil acceso; habilitando al cultivo departamentos productivos y desarrollando la agricultura, el comercio y la minería: todos ellos cubren sus gastos e intereses sobre su capital y contribuyen al aumento de la renta del Imperio.

El Ferro-Carril «Central Pacific» de California, debe su existencia a la proteccion liberal que recibió del Congreso de los Estados Unidos; en este caso, el Congreso Norte Americano apartándose del sistema de la garantía, adoptó otro que le aseguró igual o mejores resultados, acordándole, en calidad de préstamo, la suma de cincuenta y dos millones quinientos ochenta y cuatro mil pesos (\$ 52.584,000) en bonos del tesoro público, obligando a la empresa a hacer el servicio de los intereses y amortizacion y a redimirlos en treinta años. De esta manera el Congreso cooperaba con el *Préstamo de su crédito* a la realizacion de una de las mas grandes obras del presente siglo, que estaria todavia en proyecto a no haber sido por las concesiones liberales que le fueron acordadas.

En el acta del Congreso que aprueba la concesion, se espresa que, «esta suma era para *auxiliar* a la construcción de la via que debia asegurar la comunicacion con el Pacifico». Como única compensacion al Gobierno se estipulaba que solo pagaria a la Empresa media tarifa que el

servicio que el Gobierno necesitare del Ferro-Carril y telégrafo, debiendo la otra mitad aplicarse al pago de los intereses de los bonos emitidos.

Iguales concesiones fueron hechas al Ferro-Carril «Union Pacific» que con el Central ligan a Nueva-York con San Francisco. I no fueron estas las únicas, porque ademas le fueron cedidas a cada una de estas empresas quince millones de acres de tierras públicas en el trayecto de la via, que las empresas realizan a razón de 2 \$ a 10 \$ el acre, a medida que van fundando colonias a ambos lados de la línea. Terminado el Central Pacific en Marzo de 1869, su entrada en el primer año fué de \$ 5.716.715, y antes de finalizar el sétimo año, exceden ya de \$ 18.000,000 anuales, de los cuales deduciendo los gastos de explotacion, y cubriendo los intereses de los bonos emitidos en préstamo del Gobierno, deja a los capitalistas un producto líquido de siete a ocho millones de pesos. El colosal desarrollo material de aquel país, esplican los resultados obtenidos, pero estos no fueron tampoco previstos.

No pretendemos equiparar nuestro proyecto con aquel, pero las proporciones infinitamente mas reducidas, del que proponemos, y la naturaleza del territorio que el Ferro-Carril Trasandino está llamado a recorrer, que no es un prolongado desierto como las praderas de Norte-América, le aseguran un tráfico activo en la comunicacion de dos pueblos vecinos, laboriosos y productores.

Esperando pronto tener ocasion de presentar los planos al exámen de los ingenieros que V. E. tenga a bien nombrar, y confiando encontrar en el ilustrado Gobierno de V. E. y en el Honorable Congreso la proteccion necesaria para llevar a feliz término el Ferro-Carril Trasandino interoceanico, tenemos el honor de suscribirnos de V. E. mui obedientes y respetuosos servidores;

Exmo. Señor:

Firmado:—CLARK & C.º

SOLICITUD PRESENTADA EL 24 DE OCTUBRE DE 1887 AL MINISTERIO
DEL INTERIOR DE CHILE.

Exmo. Señor:

Clark i C.^a concesionarios del Ferrocarril por Aconcagua a V. E. respetuosamente nos presentamos y decimos: que con fecha 13 de Noviembre de 1874 el Exmo. Gobierno tuvo a bien sancionar la lei de concesion de este ferrocarril estableciendo por el inciso 2.^o del articulo 1.^o que los empresarios tendrian un año de plazo para hacer por su cuenta los estudios y planos de la via para presentarlos para su aprobacion al Presidente de la República.

Al dar cumplimiento a esta disposicion en nota fecha 12 de Noviembre de 1875, informábamos a V. E. que pendia ante el H. Congreso Arjentino una solicitud de modificaciones a la concesion primitiva y que una peticion análoga deberíamos someter en breve a a la consideracion del H. Congreso de Chile. Habiendo obtenido recientemente sancion definitiva en las cámaras arjentinias en la forma establecida en la lei promulgada por el Excmo. Gobierno Arjentino en 18 de Setiembre del corriente año, segun copia que tenemos el honor de acompañar, creemos llegado el momento de elevar a V. E. la correspondiente solicitud con el fin de establecer en ambas concesiones la necesaria uniformidad para la pronta realizacion de la obra proyectada.

Estas modificaciones nos han sido indicadas como indispensables por respetables capitalistas de Londres que son una garantia de ejecucion de la empresa.

Ellas no importan como V. E. tendrá ocasion de observarlo, nuevas recargas ni mayores gravámenes para el Estado, tienden solo a amoldarla a la forma establecida en aquel mercado monetario para la organizacion de empresas de igual naturaleza autorizadas y garantidas por Gobiernos de Europa y del Continente Americano.

En nuestra solicitud de Octubre de 1874 pediamos al H. Congreso la garantia de siete por ciento anual sobre un costo de cinco millones qui-

nientos mil pesos, en que ha sido estimada la seccion chilena entre Santa Rosa i la cumbre de los Andes; la H. Comision de Hacienda de la Cámara de Diputados informó en el sentido de dar preferencia a subvencionar la empresa con la suma de cien mil pesos anuales por el término de diez años y el H. Congreso ante cuya consideracion pendia tambien otra solicitud para un ferrocarril trasandino por Copiapó, sancionó a la vez ambas leyes de concesion acordando a una y otra empresa la garantia de siete por ciento sobre un costo de tres millones solamente.

Creemos hoi como en aquella época que la garantia es enteramente nominal pero al mismo tiempo estamos persuadidos que si no lo obtenemos sobre el costo total, no ha de ser posible conseguir los capitales para la construccion de la seccion chilena. La garantia sobre el costo total la consideramos pues indispensable para ofrecer seguridades al capital extranjero que es el que deberá invertirse en la construccion de esta via puesto que los capitales nacionales encuentran siempre pronta y lucrativa ocupacion en las diferentes industrias que en el pais mismo le ofrecen un interes mucho mayor que el del 7 por ciento.

La situacion actual no es favorable para la organizacion de empresas de esta magnitud, pero como requieren tiempo para formarse, es conveniente estar preparado desde luego para quedar en aptitud de poder aprovechar las ocaciones propicias que pueden presentar el mercado monetario y es indudable que la realizacion de esta obra ha de contribuir a dar movimiento y actividad al comercio y a la agricultura bastante abatidas en el dia, y que ese movimiento ha de principiar a sentirse desde la iniciacion de los trabajos por el personal de empleados y trabajadores que tiene que ocupar como tambien por los valores considerables que tienen que entrar en circulacion.

En el tiempo trascurrido desde la fecha de nuestra anterior solicitud, hemos podido notar que nuestra empresa patrocinada por los dos Gobiernos ha sido tambien aceptada por la opinion jeneral, tanto en el pais como en el extranjero, atribuyéndosele una alta importancia comercial e industrial de intereses reciprocos para los dos paises. Esta opinion manifestada tambien por órganos respetables de la prensa de Europa y de Estados Unidos, aceptando la posibilidad de establecer por esta via la corriente del tráfico entre Australia e Inglaterra, viene a demostrar que nuestro proyecto no ha sido en manera alguna prematuro y que podrá contar al poco tiempo de su inauguracion no solo con el tráfico local e internacional calculados, sino tambien con un movimiento de

tránsito bastante para crearle vida propia, cubriendo con sus mismas entradas el interes de su capital sin que sea necesario recurrir por un periodo prolongado a la garantia que le han acordado los Gobiernos de Chile y de la República Arjentina.

Abrigamos la confianza que tratándose de una obra importante, que está llamada a producir tantos beneficios en la industria en jeneral y a las relaciones sociales y comerciales de las dos Repúblicas interesadas en su construccion, V. E. se dignará dar buena acogida a nuestra peticion y que tendrá a bien despachar favorablemente las modificaciones contenidas en el pliego que tenemos el honor de acompañar, y que consideramos indispensables para la realizacion de la empresa.

Exmo. Señor.

Firmado:—CLARK Y C.^a

MODIFICACIONES

AL ART. 1.º INCISO 3.º Que la fecha en que deberá darse principio a la construccion de la via sea a contar despues de un año de terminado en Mendoza el ferrocarril del Rosario en la República Arjentina.

AL ART. 3.º Agregar: Los capitales suscritos para este ferrocarril serán libres de toda contribucion o impuesto fiscal o municipal por el término de veinte años. El Gobierno hará al concesionario la rebaja de cincuenta por ciento del precio de las tarifas en el Ferrocarril del Estado para la conduccion hasta Santa Rosa de los Andes, de los materiales necesarios a la construccion del ferrocarril.

AL ART. 6.º El Gobierno de Chile garantiza por el término de veinte años a las acciones o títulos de la empresa del ferrocarril trasandino por Aconcagua, el siete por ciento de interes anual sobre un capital fijo de

cinco y medio millones de pesos siendo entendido que la Nacion no garantiza en manera alguna la amortizacion de dichos titulos o acciones.

La garantia se hará efectiva semestralmente desde el dia en que se termine cada seccion del camino y que, de acuerdo con el Gobierno sea entregada al servicio público. Semestralmente se hará la liquidacion de sus entradas abonándose a la empresa la diferencia que resultare entre el monto del interes garantido y el valor de las entradas del camino, prévia deducion de un cincuenta y cinco por ciento por gastos de explotacion. Cuando el producto líquido del ferrocarril, que se estima en el cuarenta y cinco por ciento de la entrada bruta, fuera mayor que el interes garantido la mitad del exceso entrará a reembolsar al Tesoro Nacional las sumas que hubiere erogado por garantia.

La otra mitad del excedente se destinará a formar un fondo de reserva para atender necesidades imprevistas y en cuya conservacion e inversion intervendrá el P. E. Cuando las sumas destinadas a reserva hayan alcanzado la cifra de quinientos mil pesos, la Nacion percibirá el excedente íntegro hasta reembolsarse por completo todas las sumas que hubiese erogado por garantia.

Exmo. Señor.

Firmado:—CLARK Y C.^{as}

CONTRATO DEFINITIVO

DEL

FERRO-CARRIL TRASANDINO

Buenos Aires, 19 de Marzo de 1878.

CONTRATO PARA LA COSTRUCCION DE DOS VÍAS FÉRREAS DE LAS CINCO
A QUE SE REFIERE LA LEI DE 5 DE NOVIEMBRE DE 1872, CON
LAS MODIFICACIONES INTRODUCIDAS POR LA LEI DE 18 DE SE-
TIEMBRE DE 1877.

El Ministro del Interior, en representacion del Exmo. Gobierno de la República por una parte, y por otra don Mateo Clark, en representacion de su hermano don Juan E. Clark, han convenido en el siguiente contrato en sustitucion del de 26 de enero de 1874, de acuerdo con la autorizacion que confiere la lei de 18 de setiembre de 1877.

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

Art. 2.º El punto de arranque de la línea de esta ciudad a Villa de Mercedes, Provincia de San Luis, puede ser de alguna Estacion del F. C. del Oeste de esta capital o de alguno de los ferro-carriles que se ligen con ella, a eleccion del P. E., debiendo el empresario Clark dar principio

a los trabajos de construccion desde Villa de Mercedes a San Juan. Una vez terminada esta seccion i abierta al servicio público, se construirá la seccion desde Buenos Aires hasta Villa Mercedes, o la de Mendoza o San Juan hasta el limite de la Republica en los Andes, o ambas a la vez, segun lo acuerde la Empresa con el P. E.

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

Art. 4.º Para los efectos de la garantia, el P. E. fijará, previo informe de peritos, el aumento que corresponde sobre el costo a que fué contratada la via angosta, no pudiendo esceder en ningun caso de una tercera parte mas del precio contratado.

Art. 5.º La Nacion garante por el término de veinte años el interes de 7 por ciento anual a las acciones o títulos que representen el valor kilométrico de cada seccion entregada al servicio público, desde el dia en que esto tenga lugar y no ántes, siendo entendido que la Nacion no garante en manera alguna la amortizacion de dichos títulos o acciones.

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

Art. 7.º El pago de la garantia se hará semestralmente i las cantidades que el P. E. pague para el servicio de la garantia, las entregará en fondos públicos de seis por ciento de renta y uno de amortizacion anual, al precio corriente en Lóndres o en dinero efectivo, cuando el P. E. lo estime conveniente.

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

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

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

Art. 11. La línea de Mercedes a San Juan puede desviarse del trazado hecho por don Anjel G. Elia, segun los nuevos estudios lo aconsejen, los que deberán ser sometidos a la aprobacion del P. E. pero debiendo tocar en San Luis, La Paz i Mendoza—Los planos i estudios del señor Elia, serán puestos a disposicion del señor Clark.

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

El estudio técnico debe comprender la traza de la línea, los perfiles y descripcion de la via permanente; número, estension y carácter de las obras de arte; composicion y estension de las estaciones, depósitos, talleres y accesorios correspondientes, en términos jenerales, pero suficientes para determinar la importancia de las obras.

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

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

El concesionario reconoce a la Nacion el derecho de mandar construir por los medios que estime conveniente, la seccion de Villa de Mercedes a Villa de la Paz o hasta Mendoza, pudiendo hacerlo por partes. Este derecho reservado al Gobierno Nacional, espirará tres meses antes de la fecha que se haya fijado al señor Clark para dar principio a los trabajos de dicha seccion, de modo que, si tres meses antes de llegar ese dia, el Gobierno no ha resuelto construir la espesada seccion o adjudicarla a otra empresa, lo hará saber al señor Clark, quien estará obligado a construirla en la forma y bajo las condiciones establecidas en el contrato.

En el caso de que se resolviese construir por cuenta de la Nacion una o dos secciones entre Villa Mercedes y Villa de la Paz, el concesionario se obliga a reembolsar al Gobierno el valor de la parte construida, despues

de terminada la línea hasta San Juan. El reembolso se hará en dinero efectivo cubriendo el precio del costo que arroje la licitación pública.

Desde el día en que la Nación se reembolse del valor de la sección o secciones, empezará a rejir la garantía acordada al concesionario por la modificación cuarta de la lei de 18 de setiembre de 1877.

Art. 15. Las líneas deberán estar concluidas completamente cinco años despues de empezados los trabajos de construccion en cada una de ellas, obligándose el concesionario a pagar una multa de *veinte y cinco mil pesos fuertes* (\$ 25,000), por cada mes de retardo y el Gobierno a satisfacerle una prima de diez mil pesos fuertes (\$ 10,000) por cada mes de anticipacion. Es entendido que la multa i el premio se aplican a cada una de las líneas separadamente y que para este artículo se comprende en el término de cinco años para la línea trasandina, todos los meses del año.

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

Art. 17. Sin perjuicio de que sea en la república el domicilio legal del concesionario o empresa que se forme, si la direccion o administracion de la Sociedad constructora o explotadora del Ferro-Carril se establece fuera de la República tendrá en esta, asiento y residencia efectiva, un directorio con plenas facultades para tratar directa y definitivamente, y arreglar todas las dificultades que pueden suscitarse con el Gobierno y con los particulares. En todo caso la contabilidad se llevará en la República y en idioma nacional.

Art. 18. Los capitales suscritos para estos Ferro-Carriles, serán libres de toda contribucion o impuesto nacional o provincial, por el término de veinte años.

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

Art. 20. El P. E. tendrá facultad de impeccionar por sus ingenieros las vias férreas, tanto en construccion, como en ejercicio, y si el concesionario o las compañías que se formaren, no se sujetaren en ellas a las

estipulaciones convenidas o los materiales fueran de mala calidad, las estaciones y depósitos sin capacidad bastante o el tren rodante insuficiente para las necesidades del tráfico, compeleirá a la empresa a suplir la deficiencia o falta de ejecucion del contrato, penando a la empresa o concesionarios, con las multas que señala la lei jeneral de Ferro-Carriles.

Art. 21. El concesionario o las compañías que se formaren para la construccion o explotacion de dichos Ferro-Carriles quedan sujetos a la lei reglamentaria de Ferro-Carriles de 8 de setiembre de 1872, y a las modificaciones que pudieran dictarse despues sobre Ferro-Carriles garantidos por el Gobierno Nacional, con tal que estas últimas no empeoren o agraven las obligaciones del concesionario.

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

Art. 23. El Gobierno Nacional hará al concesionario la rebaja del 70 por ciento del precio de las tarifas en el Ferro-Carril de Villa Maria a Villa Mercedes, para la conduccion de los materiales y útiles necesarios a la construccion de los dos Ferro-Carriles que debe hacer y que solo gozarán de esta rebaja durante ella.

Art. 24. Los materiales y útiles destinados a la construccion de estos, serán libres de derechos de importacion.

Art. 25. Los terrenos que los gobiernos de provincia hayan cedido o cedan para la via y estaciones de dichos dos ferro-carriles, segun el artículo 24 de la lei de 5 de noviembre de 1872, serán cedidos por el Gobierno Nacional al concesionario, debiendo aquel, en caso de no obtener dicha cesion, espropiar los terrenos por cuenta del concesionario.

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

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

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

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

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

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

Art. 32. Dentro de los noventa días de la aprobación de este contrato, se fijará el precio kilométrico a que se refiere el art. 4.º

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

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

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

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

AVELLANEDA.

Bernardo de Irigoyen.

SOLICITUD PRESENTADA AL HONORABLE CONGRESO NACIONAL CON
FECHA 1.º DE SETIEMBRE DE 1886.

Exmo. Señor.

Alberto Riofrio por don Juan E. Clark, segun el poder que acompaño *ad efectum videndi*, a Vuestra Soberania con el debido respeto digo:

Que el 13 de Noviembre de 1874 se otorgó a los señores Clark y C.^a permiso para construir y esplotar una línea férrea, al traves de los Andes, bajo las bases y condiciones establecidas en la lei de esa fecha.

En el inciso final del artículo 1.º, se dispuso que el Presidente de la República podria prorogar el plazo de cinco años, contados desde la iniciacion de los trabajos, para la terminacion de la obra, bastando que los empresarios así lo solicitasen.

La concesion del Congreso de Chile estaba relacionada con la que el Arjentino habia hecho en 1873 a los mismos empresarios. La línea, decia el inciso 1.º del artículo 1.º arrancará de un punto de la costa de Chile o de alguna línea comunicada con ella y se estenderá hasta las capitales de las provincias de San Juan y Mendoza en la República Arjentina. Luego, era de la mas palpable evidencia que los trabajos, contemplados en la lei, debian hacerse a un lado y otro de la Cordillera de los Andes, porque de otra manera habria sido casi una fantasia el tender rieles solo en Chile hasta el *divortia acuarum* con la República vecina. Esta correlacion de trabajos ha quedado claramente establecida, en el proyecto de lei, que acaba de aprobar el Honorable Senado, en favor de una línea, cuyo trazado puede designarse con las palabras Yumbel, Antuco, Bahía Blanca y Buenos Aires. Este proyecto dice en su artículo 6.º: Que el Gobierno garantiza a la empresa de ese Ferro-Carril Trasandino el tanto por ciento de interés anual sobre tal capital, y que la garantia se hará efectiva, cuando la línea esté terminada y entregada al tráfico en toda su estension, tanto en Chile como en la República Arjentina. «

Ahora bien: desde que el Congreso chileno no puede legislar sobre territorio extranjero, es evidente que ha partido del principio de que el concesionario, que obtenga permiso en este pais para construir una via

trasandina, debe haberlo obtenido u obtenerlo en la República Arjentina, aun cuando no hubiere precedido, como así es el hecho, ningun acuerdo internacional entre los dos pueblos.

De este precedente indubitable y de rigorosa necesidad y aun fatalidad práctica, deduce mi representado que si un empresario de Ferro-Carril internacional principia sus trabajos por el lado de la nacion vecina, el término para concluirlo por el otro lado, o sea en el presente caso en el territorio chileno, debe entenderse suspendido, y al ménos, por equidad, deberia prorogárselo de un modo razonable, hasta realizar la conjuncion de la línea en la frontera de los dos paises.

Esta consideracion de equidad, y aun podré decir de rigorosa justicia, será en pró de mi representado mas eficaz e imperiosa, desde que V. E. sepa que los señores Clark presentaron oportunamente los planos completos de las secciones Chilena y Arjentina y que, en 24 de Octubre de 1877, ocurrieron al Gobierno, solicitando que se introdujeran en la lei de 1874 algunas modificaciones, que estimaban indispensables para la espedita realizacion de la obra, de acuerdo con lo que se les habia otorgado en la Arjentina.

Tal solicitud no ha sido despachada hasta hoi, permaneciendo, por consiguiente, en suspenso los ulteriores plazos.

Mientras tanto, Clark tenia por ese entonces del Gobierno Arjentino os favores, que aseguraban la ejecucion de uno de los trabajos mas importantes, que es posible concebir en la América del Sur, ya sea que le mire bajo su aspecto industrial y comercial, ya bajo el aspecto civilizador y de union de dos naciones hermanas. Es de pública notoriedad que el Ferro-Carril, de que se trata, está construido desde Buenos-Aires hasta Mendoza y San Juan, y estoi autorizado por un telegrama, que puedo exhibir, a asegurar solemnemente a V. E. que, de la fecha en dos meses, se iniciarán los trabajos de la seccion Arjentina, desde Mendoza hasta el límite con Chile.

Crée mi representado en vista de lo espuesto, que no podrian alegarse, en este caso, ninguna de las causales de caducidad, que se han hecho valer en el seno de esta Honorable Cámara, con motivo de una cuestion reciente, a que no necesito hacer otra alusion.

Empero, sea de ello lo que fuere, es de la mas completa evidencia que no podria el Congreso, sin incurrir en notoria inconsecuencia, negar hoi a la empresa de un Ferro-Carril, que puede ser descrito con las palabras Valparaiso, Santiago, Santa Rosa, Uspallata, Mendoza, Buenos Aires,

los mismos favores, que acaban de recibir la casi unánime aprobación del Senado, en el caso de la línea por Antuco.

Precisamente el Honorable Senador que apoyaba, con toda energía, la concesión a esa empresa, no pudo ménos de decir que una línea, que partiese del centro de Chile y trasmontara los Andes por Aconcagua, se encontraría en condiciones privilegiadas sobre cualquiera otra. La cosa es tan evidente que basta enunciarla, y ella se impone en este momento.

Mi representado no quiere hacer acto de antagonismo contra nadie. No quiere entrar en demostraciones comparativas, que le sería facilísimo aducir en apoyo de su solicitud. Le basta entregar el asunto a la conciencia y al buen sentido de los lejisladores. Cuando se trata de algo que es óbvio, no hai para que empeñarse en demostrarlo.

Hubo un tiempo en que flotaron en esta atmósfera, preocupaciones inconcebibles en contra del Ferro-Carril Trasandino; pero, esas nubes han pasado, y en su lugar ha aparecido la luz de la evidencia, que enseña a Chile el camino hácia el Atlántico a través de la Argentina.

Ocurra la apertura del Canal de Panamá o quede en proyecto, Chile no acometerá jamas una empresa de mayor conveniencia pública que la del Ferro-Carril Trasandino. En todas partes del mundo se trata hoi de realizar vias fluviales, marítimas o terrestres, que eliminen dificultades naturales, que acorten las distancias, que faciliten y abaraten los viajes y los intercambios de productos; y en ese gran empuje de la industria moderna le corresponde a Chile realizar cuanto ántes una obra, que es tanto comercial como política. Sin lanzarme en las rejiones de un porvenir demasiado risueño, puedo afirmar en plena conciencia que Chile tendrá, por vía de los Andes, una inmigración voluntaria que jamas conseguirá por Magallanes; y que atraerá a Valparaiso el comercio de las antiguas provincias de Cuyo, que se alejó de nuestros mercados hace quince años para tomar el camino de Buenos Aires, y habrá de volver, por una lei inexorable de economía, a este lado de la Cordillera puesto que los costos de trasporte serán la mitad de lo que hoi son. Agréguese a ésto que nos acercamos veinte dias a Europa, ya que en tres o cuatro años a lo sumo será un hecho el Ferro-Carril desde Montevideo hasta Rio de Janeiro, precisamente cuando la línea trasandina esté terminada.

Escusado es que observe que, si cualquiera otra empresa de comunicación internacional por los Andes será una aspiración mas o ménos problemática y remota, la de Uspallata es una realidad que se palpa y que merece la protección de todo hombre práctico y patriota.

He dicho arriba que los sucesos, ocurridos en la seccion argentina del Ferro-Carril Trasandino, son ya del dominio universal; pero quizá hai aquí algunas personas, que ignoran ciertos datos, que hablan mas altoque todos los discursos y que todas las expectativas en miraje de comunicacion con el Atlántico; y son los que voi a consignar en resúmen en este memorial.

Una línea como la de que se trata, con una estension de 1,314 kilómetros, debe encontrar sérios obstáculos, que retarden la ejecucion de alguna de sus secciones.

Nada habria mas disculpable, en esta parte del continente Americano, que un contratiempo como ese. Mas, en abono del empresario por quien hablo hai que considerar que la mayor estension de la línea está ya entregada al tráfico y en productiva explotacion.

La distancia de Buenos Aires a Mendoza es apróximadamente de 1,026 kilómetros, terminados felizmente. La seccion de Mendoza a la Cordillera mide 197 y medio kilómetros, cuya construccion principiara, como ya lo he prometido, de la fecha en dos meses. A Chile no le corresponde hacer sino 90 y medio kilómetros; y aseguro solemnemente a V. E. que quizá tan pronto como se espida la lei que solicito, y de seguro dentro del mas corto de los plazos que ella designe, el señor Clark estará en aptitud de principiar los trabajos a este lado de la Cordillera, y los terminará con la solidéz y brevedad, de que ha dado espléndidas pruebas en su vida industrial. A todo esto se agrega que la línea en cuestion nos liga con Mendoza y San Juan y está en comunicacion, por medio del Central Argentino, con toda la red de ferro-carriles actualmente concluidos y en próspera explotacion.

En vista de las breves consideraciones, que dejo espuestas, y que podria ampliar en todos los puntos que ellas tocan, si no lo considerase superfluo, vengo en rogar

a V. E. se digne declarar, en favor de don Juan E. Clark, que la lei de 13 de Noviembre de 1874 está vijente o renovarla con las modificaciones pedidas por mi representado en 14 de Octubre de 1877 i con las mismas garantías, en cuanto a las cantidades y tipo de moneda y en cuanto a los plazos que se han acordado al Ferro-Carril de Antuco.

Es gracia.

Excmo. señor.

p. p. JUAN E. CLARK.

Alberto Riofrio.

