

5
FERROCARRIL TRASANDINO

EXPOSICIÓN

PRESENTADA AL

SOBERANO CONGRESO DE CHILE

POR

DON MATEO CLARK

CON EL OBJETO
DE DESARROLLAR Y REFORZAR LAS IDEAS DE SU SOLICITUD ANTERIOR
YA INFORMADA POR LA
HONORABLE COMISIÓN DE GOBIERNO DEL SENADO



SANTIAGO DE CHILE

IMPRENTA CERVANTES

CALLE DE LA BANDERA, 73

—
1894

5-
FERROCARRIL TRASANDINO

AAV 8665

EXPOSICIÓN

PRESENTADA AL

SOBERANO CONGRESO DE CHILE

POR

DON MATEO CLARK

CON EL OBJETO
DE DESARROLLAR Y REFORZAR LAS IDEAS DE SU SOLICITUD ANTERIOR
YA INFORMADA POR LA
HONORABLE COMISIÓN DE GOBIERNO DEL SENADO



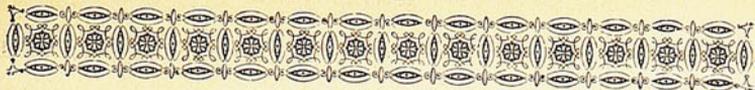
AAV 8665

SANTIAGO DE CHILE

IMPRENTA CERVANTES

CALLE DE LA BANDERA, 73

—
1894



FERROCARRIL TRASANDINO

EXPOSICIÓN PRESENTADA AL SOBERANO CONGRESO DE CHILE
POR DON MATEO CLARK, CON EL OBJETO DE DESARRO-
LLAR Y REFORZAR LAS IDEAS DE SU SOLICITUD ANTERIOR
YA INFORMADA POR LA HONORABLE COMISIÓN DE GO-
BIERNO DEL SENADO.



SOBERANO CONGRESO:

Mateo Clark, por la Empresa concesionaria del Ferrocarril Trasandino por Uspallata, á V. E. me presento con el objeto de establecer por escrito, de un modo claro y preciso, los fundamentos de nuestra solicitud sobre aumento de la garantía otorgada por la ley de 4 de febrero de 1893 y supresión de ciertas restricciones que hacen ilusoria dicha garantía.

Al mismo tiempo, como un corolario lógico de

esos fundamentos y como un medio de facilitar la pronta solución de este asunto, procuraremos formular á V. E., con la mayor precisión y firmeza posibles, los términos que la Empresa considera esenciales para que pueda llevarse á la realidad y al cumplimiento práctico la resolución legislativa, varias veces dictada por el Congreso de Chile, de ver concluído un ferrocarril que se considera como un verdadero lazo industrial, social y político entre estas dos Repúblicas sud-americanas.

I

Desde luego, es nuestro deber llamar la atención de V. E. hacia la necesidad indispensable de apreciar conjuntamente las dos notas principales que hemos acompañado al señor Ministro del ramo con las minutas de las distintas bases para la negociación.

Esas dos notas contenían nuestra apreciación sobre el costo estricto de la línea, que estimábamos en el mínimum de seiscientas mil libras (£ 600,0000), sin tomar en cuenta contingencias ni ganancias, y el producto líquido probable de una emisión en Londres de £ 1.200,000.

Queremos llamar vivamente la atención de V. E. á la imposibilidad de tomar en cuenta el primer dato sin tener presente el segundo, pues

éste comprueba que para poder obtener la suma neta de seiscientas mil libras, invertibles en la terminación de la línea, se hace necesario garantizar una emisión mucho mayor, á fin de poder servir los intereses de todo el capital durante los años que durare la construcción; á fin de tener depositado algún saldo para contingencias extraordinarias ó imprevistas, naturales en una línea de suyo sometida á dificultades, y, finalmente, á fin de poder pagar con la misma emisión los fuertes descuentos y comisiones que, como V. E. sabe, son condición indispensable de toda contratación de capitales en Europa.

II

Debemos dejar constancia, antes de desarrollar nuestro cálculo, de que la estimación en £ 600,000 del costo de lo que falta construir en la línea, es una estimación á todas luces insuficiente y que hemos aceptado sólo por dar á V. E. una prueba de nuestro vivo anhelo de reducir la garantía del Gobierno á los términos menos gravosos posibles.

Nadie ignora, en efecto, que lo primero que los capitalistas averiguan en una empresa industrial cualquiera de construcción, es el margen para imprevistos y ganancias que en los respectivos presupuestos se señala. Por lo que toca á los

imprevistos y contingencias, se sabe que casi no hay obra humana que no esté sometida á ellos. Y esto hasta un punto que, tratándose de obras de ferrocarriles de montaña,—máxime cuando deben perforar zonas de roca i de nieve,—habría buen derecho para amparar esos imprevistos con una suma prudente y proporcionada al presupuesto primitivo de la obra.

No necesitamos á este propósito recordar á V. E., por ejemplo, la diferencia de varios millones de pesos en que los imprevistos y las contingencias aumentaron el presupuesto inicial de \$ 500,000, votados por nuestro Congreso para la canalización del Mapocho.

Respecto de las ganancias, tampoco necesitamos probar que no queda, dentro de estos cálculos, ningún margen razonable para ellas. Nuestro propósito es sencillamente llevar á honroso término y bajo nuestra responsabilidad una Empresa que tantos sacrificios nos cuesta.

Las circunstancias nos impiden hoy en absoluto realizar este propósito sin obtener una garantía del Gobierno, que haga eficaz, al menos en parte, las concesiones legislativas anteriores con que hemos sido honrados. Ahora, si nuestro Gobierno no desea auxiliarnos garantizando suficientemente la suma total de £ 1.600,000 en que desde el principio hemos fijado el total del capital social necesario á esta obra,—según consta de nuestros

presupuestos presentados hace años al mercado de Londres—nosotros, por nuestra parte, nos inclinamos respetuosamente delante de esta resolución; pero al aceptarla reconocidos, nos creemos en el deber de recordar y demostrar á V. E. que la suma por que hoy pedimos la garantía del Estado (£ 1.200,000) no incluye ni puede incluir imprevistos ni ganancias.

Esperamos que este hecho bastará á salvar los delicados y respetables escrúpulos de las personas que creen que el Estado no puede ó no debe contemplar ni las contingencias de una obra difícil ni mucho menos aceptar el principio que establece moralmente el derecho de remuneración por los servicios y trabajos prestados.

III

Al discurrir, pues, sobre la base de garantía por £ 1.200,000 y sobre la estimación de 600,000 libras para el costo estricto del resto de la línea, hacemos nosotros el sacrificio real de comprometer, como garantía para contingencias y ganancias que son indispensables a los capitalistas extranjeros, los fuertes capitales que hemos invertido ya de nuestro bolsillo en las obras anteriores.

Creemos que este sacrificio nos debe colocar ante el Soberano Congreso en la situación seria que nos corresponde estrictamente por la verdad de-

mostrada de las cosas. Nos asiste también la convicción de que estos sacrificios y esta verdad, han de ampararnos lealmente á los ojos de V. E. y de todos nuestros conciudadanos contra el cargo de exigencias ó pretensiones exageradas que pudieran acaso formular en nuestra contra ciertas inspiraciones sin duda patrióticas, pero que parten evidentemente de errores fundamentales de información.

Todo esto sin contar para nada con la aspiración equitativa y justa que podríamos tener los empresarios, de obtener alguna utilidad como precio de nuestros esfuerzos de administración y vigilancia de los trabajos.

Empero, las dificultades inherentes á esta clase de empresas, y, más que eso, la restricción económica que hoy domina en nuestro país, nos han obligado, como lo hemos dicho, á renunciar á toda expectativa de ese género, limitando nuestras esperanzas á sacar adelante una obra que nos cuesta cerca de un cuarto de siglo de trabajo, que ha consumido todos nuestros capitales y los que podíamos obtener con nuestro crédito, y que es para nosotros una empresa de honor en nuestra doble calidad de chilenos y de hombres de negocios.

No debemos disimular á V. E. que, al efecto, nuestro propósito es obtener la compensación de nuestros capitales y trabajos, tomando cierta can-

tividad de acciones liberadas en la sociedad limitada que hemos organizado en Londres, bien entendido que la garantía del Gobierno no se extenderá al exceso de capital que representarán dichas acciones sobre el £ 1.200,000.

Confiamos, Soberano Congreso, en que la exposición rápida de conocidos antecedentes, nos permitirá comprobar estas afirmaciones, ofreciéndolas al recto criterio de V. E. en la forma de un cálculo numérico claro y concluyente.

IV

V. E. no ignora tal vez que cuando consultamos á nuestros mandantes de Londres sobre el producto líquido posible de una emisión de £ 1.000,000 con garantía de 5%,—base que el honorable señor Ministro del ramo tuvo á bien ofrecernos de parte del Gobierno y que hemos deseado poder aceptar—se obtuvieron datos concluyentes que demostraban que sería imposible levantar en el mercado de Londres con aquella garantía las £ 600,000 necesarias para la terminación de la línea, ni las fuertes sumas de intereses del capital durante la construcción y de pago de comisión y descuento del empréstito.

Se nos avisó en el acto que la emisión de bonos para una empresa de carácter eminentemente industrial como la nuestra no podría producir en

dinero líquido más del 70% de la suma garantizada, pues la cotización de esos bonos debería ser necesariamente inferior á la de los bonos del 5% emitidos últimamente por Rottschild para levantar el empréstito directo del Gobierno de Chile por £ 1.800,000.

No ignora V. E. que los bonos de esta emisión no se cotizan hoy á más del 82%, y que una nueva emisión tendría necesariamente que hacerse á un precio menor y descontando la comisión de la casa emisora, que es siempre de un 2 $\frac{1}{2}$ %.

Según estos datos, que podemos considerar definitivos, se ve que una emisión directa del Gobierno, servida desde el primer momento con un interés garantizado del 5%, no podría producir hoy en dinero líquido más de 77 $\frac{1}{2}$ %.

No necesitaremos insistir ahora en la notable diferencia que hay entre la apreciación que hace el crédito europeo de la firma que lleva la garantía directa é inmediata del Gobierno de Chile, y las expectativas que presenta una empresa particular industrial que sólo puede ofrecer una seguridad condicional, puesto que es una simple promesa de garantía para el caso de que se termine el ferrocarril en un plazo fijo.

No sería, pues, aventurado establecer que, dadas estas diferencias, la emisión de bonos para la construcción del Ferrocarril Trasandino no podría pretender en el mercado de Londres una

cotización superior al 75%, de cuyo precio habría que descontar la comisión bancaria del 2½% que es de regla y, todavía, el 5% perteneciente al sindicato organizado para garantizarla. V. E. sabe, tan bien como el infrascrito, que sin estas condiciones no hay ningún Banco europeo que acepte esta clase de operaciones. Sobre este particular es fácil ocurrir á la experiencia de cualquiera hombre de negocios ó de los mismos agentes que el Gobierno de nuestro país ha empleado para contratación de capitales en Europa.

Hemos debido entrar en esta clase de detalles para dejar perfectamente en claro que al solicitar se mantuviera el capital ya fijado por la ley de 1893 en £ 1.200,000, elevando en un uno por ciento su garantía, no hemos hecho sino pedir el minimum indispensable exigido por las condiciones económicas relacionadas de Chile con Europa para obtener el capital líquido necesario á la terminación de la línea.

Nada, pues, más distante de nuestro ánimo, y nada más opuesto á los antecedentes de nuestra Empresa y de sus fundadores, que la pretensión antipatriótica é inmoral de pretender obtener ventajas desproporcionadas con nuestros sacrificios y nuestras necesidades.

Para terminar sobre este punto, y aceptando como suficiente á la terminación de la línea la suma, en realidad estrecha, de £ 600,000, presen-

tamos á V. E. el cuadro siguiente, que demuestra la necesidad de garantizar, para poder terminar la línea, un capital mínimo de £ 1.200,000 al 5%.

Costo estricto y económico de la línea.	£ 600,000
Descuento de 32% sobre un capital de £ 1.200,000, emitido al 75%, incluyendo la comisión bancaria de 2½% y la del sindicato garantizador, que no puede estimarse en menos de 5%: total del descuento.	£ 390,000
Intereses que es indispensable pagar durante la construcción, y que estimados al 5% debemos extenderlos término medio á cinco años, para prevenir, siquiera en esta mínima parte, las contingencias posibles de demora en la construcción.	£ 144,000
	<hr/>
	£ 1.134,000
Nos quedará para enterar el £ 1.200,000 un saldo que es más que insuficiente y estrecho como reserva para contingencias y extraordinarios indispensables, de.	£ 66,000
	<hr/>
TOTAL EMITIDO.	£ 1.200,000

V

Estudiando detenidamente este asunto, con antecedentes análogos é informaciones fidedignas de los mercados europeos, se llegará al convencimiento de que en los cálculos anteriores no hay exageración alguna. Pero todavía, en obsequio á los más optimistas respecto de nuestro crédito, queremos dejar establecida la posibilidad (para nosotros inverosímil) de que nuestra emisión de

bonos pudiera colocarse al 80%, esto es, casi á la misma cotización que merecen los bonos directos del Gobierno de Chile. Esto nos daría un saldo de un 5% más sobre nuestros cálculos anteriores, lo que traducido á cifras representaría un aumento de £ 60,000 en el saldo, á todas luces insuficiente, que hemos consultado para contingencias, gastos extraordinarios, demoras posibles en la construcción ó exceso de intereses sobre el capital.

Como V. E. lo ve, estos cálculos se refieren sólo á la suma necesaria para terminar la línea, y no comprenden ni miran absolutamente los ingentes capitales invertidos ya por nosotros en la obra ni las £ 100,000, más ó menos, que debemos pagar indispensable y previamente para levantar la hipoteca con que hemos necesitado gravar la línea á fin de desarrollar con más confianza y más esfuerzos los trabajos hechos.

De forma, pues, que aun poniéndonos en la hipótesis, casi absurda y á todas luces inverosímil, de que no haya contingencia de entidad ni gastos extraordinarios fuertes de aquí á la terminación de la línea, y de que podamos disponer con este objeto del saldo ya indicado de £ 66,000, y todavía de las otras £ 60,000 que podrían restar en caso de obtener una alza de 5% sobre nuestros cálculos en la cotización de nuestros bonos, tendríamos á lo sumo un excedente sobre

el costo de lo que falta por construir, de £ 126,000, que, á pesar de que en ningún caso nos han de bastar al objeto, necesitaríamos aplicar al pago de la hipoteca que grava la parte construída de la línea. V. E. sabe que esa hipoteca, con sus intereses, bordea, como ya lo hemos dicho, las £ 100,000.

VI

Aquí es oportuno recordar á V. E. que ha entrado en las proposiciones que desde el primer momento hemos tenido la honra de recibir de parte del honorable señor Ministro del ramo, la de amparar en todo caso con la garantía del Gobierno la suma necesaria para cancelar aquella hipoteca. De forma, pues, que todavía en la aplicación de la garantía del Gobierno á aquel saldo hipotético, no habría una exigencia nueva de nuestra parte, sino el simple cumplimiento de lo que nuestro Gobierno nos ha ofrecido como base de arreglo y de discusión.

Descontadas ya aquellas £ 100,000 de las £ 126,000 que hemos querido suponer como saldo libre para contingencias, no quedarían ya sino £ 26,000, que podríamos aplicar á reserva para gastos de explotación y á fondo de garantía para pago de intereses de los capitales ya invertidos y todavía en parte improductivos.

Como V. E. ve, aun en este caso no quedaría extendida la garantía del Gobierno al capital de más de £ 400,000,—sin calcular todos los intereses acumulados,—que hemos invertido en la obra, adelantándolo á la Empresa que ha de ofrecer el resto del capital para la terminación de la línea hasta el límite chileno.

Hemos expresado ya á V. E. sobre este particular que es nuestro propósito reducir nuestras aspiraciones á asegurar el capital desembolsado por los hermanos Clark, en forma de simples acciones pagadas con la parte ya ejecutada de los trabajos, pero sin que esto importe la deducción de todo su valor de la masa del capital garantido.

Es nuestro deber hacer presente, Excmo. Señor, que esta limitación severa á que hemos debido reducir nuestras expectativas de empresarios, y que implica desde antiguo la renuncia absoluta á toda utilidad líquida, positiva y remunerativa de nuestros 25 años de trabajos y estudios, no puede entenderse sino como un sacrificio más que hacemos *en provecho de toda la obra*, sacrificio del cual no sería tal vez equitativo ni halagüeño que el Estado se aprovechara para poner en peligro el éxito de la Empresa y la terminación de los trabajos con el establecimiento de una liquidación forzada que separe los intereses ya comprometidos en esta obra y los trabajos ya hechos, de los intereses que se trata de compro-

meter ahora y de los trabajos que se desea proseguir más adelante.

No parece justa, Exmo. Señor, la necesidad de levantar el éxito de una empresa sobre la ruina forzosa de sus fundadores, ni parece tampoco equitativo poner como condición del crédito de la nueva obra (simple terminación de la que se debe á nuestros esfuerzos) el descrédito, la falencia y la licitación en pública subasta de toda la importante parte ya avanzada y costada con más de £ 300,000 de nuestros propios capitales y con cerca de £ 100,000 que hemos obtenido de nuestro crédito.

VII

Tratado ya lo referente al monto de la garantía que solicitamos, no nos queda sino terminar la presente solicitud tocando el punto relativo á la forma en que esta deberá ser pagada, forma establecida por los artículos 6.º de la ley de 1887 i 3.º de la ley de febrero de 1893, cuya modificación hemos solicitado como indispensable á la viabilidad y eficacia de la concesión, en la petición ya informada por la Honorable Comisión de V. E. y que deseamos sólo reforzar con las presentes líneas.

V. E. sabe que la idea fundamental de esos artículos es la de rodear la garantía de una serie de

restricciones condicionales, que no nos han servido hasta ahora sino para despertar en el ánimo de los capitalistas europeos muchos recelos y desconfianzas injustos sobre el resultado de este ferrocarril.

Ahora bien, siendo condición esencial de toda operación para contratar capitales en Europa, la de inspirar una confianza completa en los antecedentes y en el porvenir de la Empresa, no podemos ocultar á V. E. que las restricciones á que se refieren el inciso 4.º del artículo 1.º y el artículo 3.º de la ley de 4 de febrero de 1893 y el artículo 6.º de la ley primitiva, importan en el hecho práctico una especie de patente de imposibilidad y de desconfianza colocada oficialmente sobre la frente de nuestra Empresa por las mismas autoridades interesadas en garantizarnos la viabilidad y el buen resultado de ella.

Como V. E. lo recordará fácilmente, las restricciones á que nos venimos refiriendo se pueden condensar en los puntos siguientes:

1.º Limitación de los gastos de explotación á una suma determinada que sube al 55 % de las entradas brutas de la Compañía.

2.º Facultación á una comisión de Ingenieros del Gobierno para determinar las condiciones en que la línea *bastará á llenar las necesidades que está llamada á satisfacer.*

3.º Suspensión de la garantía durante las inte-

rrupciones del tráfico que duraren más de cuarenta días consecutivos.

VIII

Respecto del primer punto, cábenos el deber de exponer á V. E. que la garantía deja de ser tal desde el momento que impone como condición una circunstancia de que ninguna empresa formal puede honradamente responder. Efectivamente, ni nosotros, ni ningún administrador de ferrocarriles podría determinar hoy de antemano,—sin estar expuesto á errar,—qué parte exacta de las futuras entradas de la Empresa va á ser aplicada á gastos de explotación y cuál á utilidades líquidas.

No puede ocultarse á nadie que el fijar irrevocablemente un tanto por ciento con ese objeto equivale exactamente á fijar por ley cuál va á ser, desde el primer día, la utilidad mínima y propia de la Empresa. Y V. E. comprenderá que si la fijación de ese hecho pudiera responder á la verdad de las cosas, esto es, si estuviéramos absoluta y completamente seguros de que el 45% de las entradas brutas de nuestra Empresa podría ser aplicado á utilidades líquidas, casi no necesitaría nuestra Compañía garantía de ningún Gobierno del mundo.

Esto no quiere decir por cierto que no sea

nuestra convicción,—fundada en datos estadísticos que vuestra Comisión de Gobierno conoce,—el que los gastos de explotación no pasarán del 55% de las entradas brutas. Pero V. E. comprende que esta convicción no es fácil de llevar á los capitalistas europeos, que no examinan á fondo estos detalles, y que por el contrario, verán y han visto en esta restricción obligada, determinada por la ley, una prueba de desconfianza oficial en nuestros cálculos y en las expectativas que ofrecemos. En resumen, aquella cláusula contiene una liquidación prematura y anticipada que, sin los datos prácticos indispensables, se aventura á establecer la ley, poniendo en peligro la estabilidad y solvencia de la Empresa en el caso *improbable* pero *posible*,—sobre todo en el primer tiempo,—de que los gastos de explotación pasen del 55% de la entrada bruta.

Por otra parte, debiendo ser la mente de la ley garantizar efectiva y seriamente cierto interés sobre un capital fijo, no se comprendería en el mercado de Londres la contradicción de convertir la garantía en una cifra nominal, puesto que está sometida á la contingencia de que los gastos de explotación, administración, conservación de la línea, renovación del material, etc., no hayan de pasar nunca la cifra estricta y convencional del 55% de la entrada bruta.

No podemos anticipar de un modo irrevocable

si esa cifra pasará ó no del 55%, aun cuando todos nuestros cálculos nos hacen prever que acaso no llegue nunca á exceder esa suma. Ahora bien, con menos razón todavía aceptarían los capitalistas, que una ley pueda anticipar á firme un hecho que—como éste—está sometido á fluctuaciones y cambios que son posibles aunque no sean seguros de un año para otro.

Anticipamos, pues, con franqueza á V. E. que la permanencia de dicha cláusula ha sido considerada en los mercados europeos,—como lo fué desde el primer momento por nosotros—, como una contradicción abierta y violenta con el artículo que asegura cierto interés al capital de £ 1.200,000.

Y á este propósito, séanos permitido hacer presente á V. E. que esta misma restricción, que nos había sido impuesta en la concesión argentina del 7 % para nuestro ferrocarril á Mendoza, hubo de ser suprimida por el Gobierno y el Congreso de aquel país en vista del retrainimiento absoluto que ella despertaba en los capitales europeos.

En consecuencia, creemos excusado insistir una vez más en que su mantención equivaldría en absoluto para nosotros *á un rechazo y á un desahucio completo de nuestra Empresa.*

El máximum á que podríamos llegar en nuestro propósito de no hacer gravosa la Compañía al Gobierno,—ni aun dentro del terreno de las precauciones más teóricas y severas,—se contiene en

la fórmula que hemos propuesto ya en la solicitud anterior que conoce V. E., como reemplazo del artículo 6.º de la ley primitiva. Puede conciliarse en dicha fórmula el propósito de determinar la suma máxima de los gastos de explotación y el tanto por ciento mínimo que deberá aplicarse á utilidades, con la posibilidad, que debe consultarse honradamente, de que la Empresa pueda necesitar un tanto por ciento mayor para sus gastos de explotación.

IX

Respecto de las otras dos restricciones relativas á la calificación de las necesidades que la línea *está destinada á llenar*, calificación que se entrega á los Ingenieros del Gobierno y al alzamiento de la garantía para las suspensiones que durasen más de cuarenta días consecutivos, nos limitaremos á expresar á V. E. que ellas no contienen, en concepto nuestro, ninguna emergencia de que no estemos perfectamente garantizados, toda vez que V. E. sabe bien que no podría convenir á nuestro interés de empresarios el crimen de entregar al tráfico público una línea que no presentara todas las seguridades necesarias y que no haya sido examinada por los Ingenieros del Gobierno, conforme á lo prescrito en esta parte por nuestras leyes ordinarias. Note bien V. E. que nosotros no resistimos ni por un momento la idea

de la inspección oficial á que se refiere esa cláusula. Lo único que no podemos aceptar es la amplia vaguedad que contienen las últimas palabras del artículo, palabras que hemos subrayado y cuya supresión hemos pedido, pues su misma vaguedad ha despertado recelos, que estamos obligados á respetar, en los capitalistas europeos.

X

En cuanto á las suspensiones del tráfico, no podrán racionalmente llegar á los cuarenta días, porque no hay temporal en aquellas regiones que dure más de unos pocos días y porque, sobre todo, la parte del ferrocarril que atraviesa la región de las nieves, irá toda bajo tierra y defendida por túneles de los temporales y accidentes.

Empero, si esto es claro para nosotros y aun para cualquier chileno que conozca la cordillera, no es tan fácil de ser probado ante los capitalistas europeos, que no acostumbran á entrar en los detalles técnicos de una Empresa cuando ofrecen su dinero, sino que se fijan únicamente en las seguridades más ó menos absolutas que se prestan á sus capitales.

Así, pues, estas dos condiciones que en sí mismas nada significan, han contribuido en el hecho á imposibilitar nuestra Empresa ante los capitalistas europeos, que, en vista de aquellas cláusulas

las, se ven inclinados á admitir como posibles dos emergencias que en realidad son punto menos que imposibles, á saber: que podamos pretender jamás entregar la línea como concluida al público, sin las seguridades indispensables al tráfico, calificadas por Ingenieros del Gobierno, y que sean naturales ó frecuentes suspensiones de más de cuarenta días en el tráfico.

XI

Como V. E. ve, la ley destinada á beneficiarnos nos perjudica directamente con todas estas restricciones, destinadas á los ojos del mercado extranjero á anular en el fondo la garantía que se concede en la forma y á retirar ocultamente con una mano lo que se da generosamente con la otra.

Además, y para terminar sobre esta materia, de suyo clara, nos permitimos representar con viveza á V. E. la significativa circunstancia de que la garantía que ofrece la ley á nuestra Empresa es una garantía *reembolsable* con las primeras utilidades líquidas que excedan del 5% sobre el capital de £ 1.200,000 y que, por consiguiente, está en el interés del mismo Estado de Chile el facilitar su feliz remate y su buen resultado económico, pues la Empresa queda obligada á devolver al Fisco todas las sumas pagadas por éste en garantía del capital.

En el fondo, Excmo. Señor, la garantía, en las condiciones que se nos ofrece y que aceptamos, no merece en realidad el nombre de garantía, ya que ha sido condición antigua y universal de éstas el concederlas como beneficio positivo, como prima generosa, como estímulo patriótico y, en fin, como *fondo perdido*, á todas aquellas grandes empresas que son un beneficio general y que pueden devolver aquel pequeño sacrificio en forma de mil ventajas para los intereses públicos y particulares.

Así, pues, desde el momento que nuestra garantía está sometida á la condición de ser devuelta íntegramente al Fisco, es de toda evidencia que puede y debe más bien ser considerada como un *préstamo á largo plazo* que hace el Estado á una Empresa solvente que ha de devolvérselo algún día y que, al efecto, le ofrece como garantía los grandes capitales invertidos en ella, y como intereses anticipados, los incalculables beneficios generales y particulares que está destinada á regalar á los hijos de Chile.

Creemos, en una palabra, Soberano Congreso, que la garantía debe sernos concedida como garantía verdadera, eficaz y sin restricciones que la anulen; ó, en caso contrario, esto es, si se ha de insistir en estas restricciones que la condenan á ser enteramente ilusoria, *que debe ser rechazada en absoluto junto con toda nuestra solicitud.*

'XII

Hemos activado y desarrollado muchos sacrificios, Excmo. Señor, hasta la más avanzada medida que es lícito llenar á la fe inquebrantable y á la actividad constante de dos hombres solos, inspirados siempre en la honrada confianza,—que por cierto no nos ha abandonado ni nos abandona aún,—de que las concesiones simplemente formularias é inaceptables para los mercados europeos que habíamos obtenido de los Congresos anteriores, habrían de mejorarse hasta hacerse aceptables para los capitales extranjeros, una vez que hubiéramos dado la prueba palmaria de la realizabilidad de la obra, de la seriedad de nuestro propósito y de las incalculables ventajas que ella está llamada á derramar en el porvenir de la República.

Hemos trabajado en silencio día á día, avanzando poco á poco en la realización práctica de un proyecto que fué calificado de visionario hace un cuarto de siglo, y que hoy merece las calificaciones de conveniente, de necesario y hasta de urgente, á lo más respetable, ilustrado y numeroso de la prensa y de la opinión pública.

Hemos obtenido, en nuestras solicitudes anteriores como en la de ahora, las informaciones técnicas, periciales y aun legislativas más favo-

rables, como lo comprueban los informes, que en el folleto de *Anexos* á esta exposición acompañamos en extracto—de muchos Ingenieros sobre la posibilidad y ventajas prácticas del sistema de cremallera, propuesto para algunos trazados de la cumbre, como lo comprueba asimismo el informe en todo satisfactorio del Director General de Ferrocarriles del Estado, señor don Enrique Budge, que el mismo honorable señor Ministro de Industria se sirvió recabar para ilustrar al Gobierno sobre todos los puntos importantes de nuestra solicitud, y como lo comprueba todavía la última parte del informe expedido por la Comisión de Gobierno del Honorable Senado en nuestra petición de mejoramiento de la garantía.

Hemos traído los rieles para terminar los trabajos desde el Atlántico hasta llegar al mezquino trecho de siete leguas de la frontera de Chile, y del lado de nuestra patria tenemos acumulados todos los materiales, maquinaria y elementos necesarios para concluir la obra, como lo sabe V. E. por los informes periciales publicados y por ser el hecho público y notorio de todos los viajeros.

En fin, Excmo. Señor, habíamos llegado á la satisfacción de ver gran parte de trabajos tan ingratos ya ejecutados, cuando fuimos sorprendidos por la crisis financiera de 1891, agravada tan considerablemente para nosotros por la revolución

de enero, que hizo bajar los bonos chilenos del 4 $\frac{1}{2}$ % en una tercera parte de su valor, que nos arrebató de repente la confianza que las empresas chilenas habían despertado en el viejo mundo, y que nos cegó las fuentes del crédito á que habíamos recurrido, confiados siempre en las fuerzas vigorosas de nuestro país y en el espíritu de progreso que nunca han desmentido sus ilustrados directores.

XIII

Con estos títulos y en estas circunstancias, Excmo. Señor, volvemos á apelar á la rectitud y al espíritu de progreso del Soberano Congreso de la Nación, á fin de obtener el despacho favorable del aumento de uno por ciento en la garantía del capital de £ 1.200,000, aprobado ya como suma acreedora á la garantía del Estado por suprema ley de la República.

No es nuestro propósito, Excmo. Señor, ni sería ocasión adecuada para ello, el entrar á desarrollar ante el criterio ilustrado de V. E. las innumerables razones de conveniencia general y particular, los inmensos beneficios que nuestro comercio, nuestra industria, nuestra sociedad y nuestra cultura general han de reportar de la gran aproximación á Europa que la terminación de nuestra empresa representa. Mucho menos nos sería lícito detenernos ni por un momento en las

ventajas internacionales y políticas que han hecho de nuestra Empresa, podemos decirlo con orgullo, la aspiración formulada ya pública y hasta oficialmente por la diplomacia y la prensa de estos dos países.

Finalmente, no queremos tampoco, Excmo. Señor, insistir en los graves perjuicios que las demoras en la solución de nuestra petición inferen á nuestros negocios, y principalmente á nuestro crédito y á nuestro buen nombre en Europa.

Creemos que estas consideraciones,—como muchas otras no menos importantes, relacionadas con concesiones análogas á la que pedimos, hechas en el país á empresas extranjeras y hechas diariamente por otros Estados en condiciones mil veces superiores á la que solicitamos,—se han de presentar por su propia luz y con su verdadero relieve al pensamiento de V. E., sin necesidad de que debamos desarrollarlas ni relatar la historia de las concesiones ferroviarias de Chile y de otros países más adelantados.

Á la única circunstancia que necesitamos llamar muy especialmente la ilustrada atención del Soberano Congreso, es á la de que debe tenerse presente que nuestra petición es tan moderada y tan honradamente ajustada al compromiso de utilizar nuestra concesión, que ella no contiene sino el mínimo de las exigencias impuestas por las circunstancias á la Empresa.

Como una prueba pública y solemne de esta afirmación, nos creemos en el deber doloroso de declarar con profundo respeto al Soberano Congreso que el rechazo de nuestra solicitud actual nos impondría muy á nuestro pesar la obligación triste y amarga de abandonar para siempre una empresa á que habíamos dedicado toda nuestra vida en la noble convicción de que prestábamos con ella un servicio grande y positivo á nuestra patria.

XIV

En conclusión, y en mérito de los antecedentes expuestos, venimos en hacer presente á V. E.:

1.º Que solicitamos el aumento de un uno por ciento en la garantía del capital de £ 1.200,000, como condición absolutamente indispensable para poder proseguir los trabajos.

2.º Que, en consecuencia de esto y de las razones alegadas sobre los otros puntos, creemos que el artículo 6.º de la ley primitiva debe ser reemplazado en la forma propuesta en nuestra solicitud anterior que ya conoce el Soberano Congreso.

3.º Que deben ser suprimidas del inciso 4.º del artículo 1.º de la ley de 4 de febrero de 1893 sólo las palabras que hemos subrayado en el cuerpo de esta solicitud, que importan una vaguedad indeterminada y que no hacen falta para que el Go-

bierno ejercite la facultad racional que se reserva en la primera parte de dicho inciso.

4.º Que debe, asimismo, ser derogado el artículo 4.º de la mencionada ley de 4 de febrero de 1893.

5.º Que recabamos del espíritu de justicia de nuestro Gobierno una solución pronta en nuestra solicitud anterior, de la cual el presente Memorial es un simple desarrollo destinado a reforzarla sin proponer al Soberano Congreso ideas nuevas, pues debemos declarar que nuestro nombre y nuestros compromisos en Europa nos obligan á preferir hasta una resolución negativa y desfavorable,—con tal de que sea inmediata,—á las dilaciones inciertas, vagas y teñidas de esperanzas equívocas en que de otro modo estaríamos condenados á vivir.

Es justicia, Excmo. señor.

POR LA EMPRESA,

MATEO CLARK

Santiago, Enero de 1894.

620
- 6 -
FERROCARRIL TRASANDINO

AAV 8665

EXPOSICIÓN
PRESENTADA AL
SOBERANO CONGRESO DE CHILE

POR

DON MATEO CLARK

CON EL OBJETO
DE DESARROLLAR Y REFORZAR LAS IDEAS DE SU SOLICITUD ANTERIOR
YA INFORMADA POR LA
HONORABLE COMISIÓN DE GOBIERNO DEL SENADO



ANEXOS

SANTIAGO DE CHILE
IMPRENTA CERVANTES
CALLE DE LA BANDERA, 73

1894

AAV 8665

6-
FERROCARRIL TRASANDINO

EXPOSICIÓN

PRESENTADA AL

SOBERANO CONGRESO DE CHILE

POR

DON MATEO CLARK

CON EL OBJETO
DE DESARROLLAR Y REFORZAR LAS IDEAS DE SU SOLICITUD ANTERIOR
YA INFORMADA POR LA
HONORABLE COMISIÓN DE GOBIERNO DEL SENADO



ANEXOS

SANTIAGO DE CHILE
IMPRENTA CERVANTES
CALLE DE LA BANDERA, 73

—
1894



INFORME

DE LA COMISIÓN DE GOBIERNO DEL SENADO



HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Gobierno ha tomado en consideración la solicitud en que don Mateo Clark, en representación de la Empresa del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua, pide que se modifique la lei de 14 de mayo de 1887 que autorizó la construcción de la línea, en el sentido de elevar á cinco por ciento el interés garantido sobre un capital de un millon doscientas mil libras.

Antes de dictaminar acerca de esta solicitud, que ha sido incluida en la convocatoria por un mensaje especial de S. E. el Presidente de la República, la Comisión ha creído conveniente conocer la opinion que el Gobierno abraja acerca de

ella, á fin de proceder de acuerdo con el Ejecutivo en un asunto de tanta importancia. Á este efecto ha oído al señor Ministro de Industria y Obras Públicas, quien ha expuesto que las bases de la solicitud del señor Clark no son aceptadas por el Gobierno.

El señor Clark, por su parte, manifiesta claramente que cualquier cambio de alguna consideración operado en estas bases, dejaría á la Empresa que representa, en las mismas condiciones en que se encuentra en la actualidad, este es, en la imposibilidad absoluta de levantar en los mercados europeos los fondos necesarios para continuar los trabajos del ferrocarril.

Ante tal emergencia, la Comisión cree inoficioso estudiar este negocio en todos sus detalles, limitándose á dejar su resolución al criterio del honorable Senado.

No obstante, la Comisión, que ha tenido oportunidad de estudiar este negocio en diversas ocasiones, está penetrada de la importancia de la obra.

Lo realizado ya manifiesta de una manera evidente la utilidad de ella. El desarrollo que ha tomado el tráfico entre la República Argentina y Chile desde que se puso en servicio la parte de la línea construida, aumenta de día en día y demuestra bien á las claras que una vez terminada

la vía, será un elemento poderoso para el fomento y desarrollo de nuestra industria y de nuestro comercio.

Estas consideraciones hacen que algunos miembros de la Comisión se inclinen á acceder á la solicitud que informamos.

Sala de Comisiones, diciembre 1.º de 1893.—
Luis Pereira.—*P. L. Cuadra.*—*Aníbal Zañartu.*—*D. de Toro H.*





I N F O R M E

pasado al Ministerio de Industria y Obras Públicas por don Enrique Budge, sobre la solicitud presentada al Gobierno por los señores J. E. y M. Clark para que se modifique el interés garantido á la Empresa del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua.



NÚM. 301

Santiago, 2 de octubre de 1893

Los señores Clark y C.^a, concesionarios de la construcción del Ferrocarril Trasandino por Uspallata, han manifestado al Gobierno que, no obstante los activos esfuerzos por ellos empleados, no les ha sido posible obtener los capitales necesarios para llevar adelante la mencionada obra, dentro de las facilidades que les fueron otorgadas, y en esta emergencia pretenden que se consulten algunas modificaciones en la concesión, á fin de allanar las dificultades que les impiden dar remate á tan importante empresa.

El Gobierno, con el propósito de poder apreciar con exactitud y lucidez la petición de los señores Clark y C.^a, ha creído

oportuno encargar á V. el estudio de los puntos que se enumeran en seguida, para lo cual V. se impondrá tanto de los antecedentes que le sean suministrados por dichos señores como de los demás que V. juzgue útil procurarse.

1.º Capital efectivo que se ha calculado invertir en la construcción de la obra, tomando en cuenta las modificaciones del trazado, largo de los túneles proyectados y extensión en que habrá de aplicarse la cremallera del sistema Abt;

2.º Capital invertido en la parte ya ejecutada y valor de los materiales é instalaciones existentes;

3.º Condiciones de explotación de la línea y cálculos del movimiento probable;

4.º Tarifas que podrían tener aplicación, teniendo presente las que hoy rigen en Chile y en la República Argentina;

5.º Resultado económico probable en relación con los factores que quedan expresados.

Se servirá V. además sugerir todas aquellas observaciones que le merezcan su estudio y que contribuyan á formar juicio cabal sobre la empresa de que se trata, especialmente en lo tocante al gravamen probable que podrá pesar sobre el Estado con motivo de la garantía.

Dios guarde á V.

VICENTE DÁVILA LARRAÍN.

Al Director General de los Ferrocarriles del Estado

Señor Ministro:

V. S. ha tenido á bien encargar al infrascrito el estudio de varios puntos relacionados con una solicitud de los señores Juan E. y Mateo Clark, en representación de la Compañía del Ferrocarril Trasandino por Uspallata, en la cual dichos señores manifiestan al Gobierno que, no obstante los activos esfuerzos por ellos empleados, no les ha sido posible obtener los capitales necesarios para llevar adelante la mencionada obra dentro de las

facilidades que les fueron otorgadas, y en esta emergencia pretenden que se consulten algunas modificaciones en la concesión á fin de allanar las dificultades que les impiden dar remate á tan importante empresa.

Los puntos de estudio indicados son los siguientes:

1.º Capital efectivo que se ha calculado invertir en la construcción de la obra, tomando en cuenta las modificaciones del trazado, largo de los túneles proyectados y extensión en que habrá de aplicarse la cremallera del sistema Abt;

2.º Capital invertido en la parte ya ejecutada y valor de los materiales é instalaciones existentes;

3.º Condiciones de explotación de la línea y cálculo del movimiento probable;

4.º Tarifas que podrían tener aplicación, teniendo presente las que hoy rigen en Chile y en la República Argentina;

5.º Resultado económico probable en relación con los factores que quedan expresados.

Finalmente, recomienda V. S. al infrascrito que sugiera todas aquellas observaciones que le merezca este estudio y que contribuyan á formar juicio cabal sobre la espresa de que se trata especialmente en lo tocante al gravamen probable que podrá pesar sobre el Estado con motivo de la garantía.

Paso, pues, á cumplir este cometido, y al hacerlo observaré el mismo orden de los objetos enumerados como materias sobre que debe versar este informe.

PRIMER PUNTO

Conviene ante todo manifestar, aunque sea ligeramente, el estado de las obras del Ferrocarril Trasandino.

Desde la estación de los Andes, la cual se halla ya casi concluida, hasta el Salto del Soldado, ó sea kilómetro 27, la línea

puede considerarse concluida, estando actualmente en explotación.

Desde allí hasta Río Blanco, 4 kilómetros más adelante, están hechos los trabajos de tierra é iniciados los puentes, de modo que con pocos recursos más esta distancia podría dejarse habilitada como la anterior.

Desde Río Blanco hasta Guardia Vieja, kilómetro 38, hay solamente una corta extensión de línea con los trabajos de tierra concluidos en lo más difícil de este tramo del trayecto.

Entre Guardia Vieja y la Posada de Juncal, ó sea hasta el kilómetro 51, nada hay hecho fuera del trazado de la línea.

Desde allí á la boca sur del túnel de Juncal, en una extensión de tres ó cuatro kilómetros, cuyo trayecto debe recorrerse dentro de la quebrada del mismo nombre, no está ni aun el trazado hecho.

En este punto principia la sección de túneles, la cual va á concluirse en el lado argentino de la cordillera á una distancia de 13,790 metros, correspondiendo de éstos á Chile 12,190.

En los primeros tres túneles de Juncal, Juncalillo y Portillo, cuya extensión total alcanzaba en el proyecto del señor Schatzman á 4,264 metros, hay galerías hechas en 660 metros.

Más adelante, según el proyecto antes citado, deberían construirse dos túneles: el de la Calavera, de 3,750 metros de largo, y el cual tiene ya hecha una galería de 213 metros, y el de la cumbre, con un largo de 5,065 metros, de los cuales 1,100 se hallarían situados en el lado de Chile.

Las modificaciones al trazado del señor Schatzmann, presentadas por los señores Clark en conformidad á los estudios del señor H. C. Baggallay, consisten en evitar estos dos últimos túneles largos, supliéndolos con *veintiún* túneles cortos, de los cuales el más largo sería el de la cumbre, con una longitud de 2,500 metros, correspondiendo 900 de éstos al lado de Chile.

Para realizar este nuevo trazado se ha hecho necesario prolongar el túnel helicoidal del Portillo con otra vuelta completa que hace ganar como 100 metros de altura, necesarios para ob-

tener que el túnel de la cumbre quede reducido á la dimensión de 2,500 metros.

La ventaja que se persigue con esta modificación es hacer más superficiales los túneles, dejándolos en condición de ser atacados simultáneamente y ventilados por veinte distintos puntos en vez de dos.

La otra y principal ventaja que se busca modificando el trazado en este punto, es *disminuir en la mitad* el tiempo necesario para construir los túneles, tiempo que antes se calculaba en cuatro y medio á cinco años, y de este modo queda reducido á dos y medio ó tres.

Pero las modificaciones anteriores traen por resultado cruzar la cordillera á una mayor elevación sobre el nivel del mar de 107 metros y dar á la línea una mayor extensión de 1,435 metros, correspondiendo en este último aumento 1,285 metros á los túneles.

Además, la cremallera queda empleada en una mayor extensión de 1,420 metros.

De estos cambios se desprenden consideraciones que obran en pro y en contra tanto de las modificaciones de que me ocupo como respecto del proyecto del señor Schatzmann. Tomaré las principales.

Si bien es verdad que la obra de mano en túneles cortos es más económica que la mecánica, también es cierto que en el caso actual tal economía no se produciría sino en parte, por cuanto los fuertes gastos de instalación de la maquinaria para aplicar el segundo sistema están ya hechos.

Hay *ventaja evidente en los túneles cortos* sobre los largos en lo tocante á la ventilación tanto durante los trabajos como para la explotación.

Ahora, la circunstancia de que estos túneles cortos vayan á atravesar una región de rocas *más superficiales*, hace *suponer fundadamente* que habrá de *revestirlos* interiormente en *mayor escala*, lo cual *aumentará los gastos*.

Igualmente debe tenerse presente que con el nuevo trazado

la longitud en túneles y cremallera va á aumentarse, y también que habrán de establecerse á firme con sus correspondientes defensas y revestimientos las numerosas galerías por donde deben atacarse los diferentes túneles.

Á pesar de que la mayor altura de 107 metros sobre el nivel del mar que impone el nuevo trazado es *una circunstancia adversa* á las modificaciones, *puede ésta descartarse en atención á que esta cifra es relativamente pequeña en proporción al total de la altura que vence esta línea.*

Todavía queda una condición principal á que ya me he referido, *que favorece la modificación propuesta del trazado*, relativa al menor tiempo de ejecución de la obra, el cual *se reducirá próximamente á la mitad*, significando esto una disminución en el gravamen por intereses y gastos de personal.

En resumen, y no obstante lo indefinido de los anteriores objetos de apreciación para traducirlos en cifras exactas, estimo que los gastos que demande la mayor longitud de túneles y de cremallera y el revestimiento probable en aquéllos y en sus galerías de ventilación, están más que suficientemente compensados con la economía en los trabajos de perforación, aun *sin tomar en cuenta la ventaja del menor tiempo en que se ha de concluir la obra.*

El presupuesto del proyecto primitivo del señor Schatzmann, de fecha 13 de agosto de 1890, ascendía á la suma 14.186,255 pesos 21 centavos de 24 peniques. Este presupuesto fué reformado por el que suscribe, á petición de ese Ministerio, en 8 de enero de 1892, y quedó aumentado á 15.061,114 pesos 75 centavos de 24 peniques.

Pesando las distintas circunstancias que acabo de analizar y que necesariamente influyen para variar el presupuesto reformado á que me he referido, el cual ascendía á la cantidad redonda de 1.500,000 libras esterlinas, soy de opinión de que, tomando en cuenta todos los gastos hechos hasta esta fecha por los señores Clark y los que demandaría la conclusión de la obra en las peores condiciones que puedan presentar los túneles,

podría estimarse en 1.400,000 libras esterlinas, como máximo, el capital necesario para esta Empresa.

SEGUNDO PUNTO

Según los detalles tomados de los libros, aparece que el capital invertido en la parte ya ejecutada de la línea, en materiales y en instalaciones existentes, asciende á 2.379,991 pesos 57 centavos, distribuido como sigue:

Gastos de personal técnico en estudios, trazados, trabajos, etc.....	\$	224,342	86
Gastos de administración.....		288,610	18
Obras provisionales.. .. .		46,594	33
Construcción de la línea.....		1.163,899	50
Maestranza y talleres.....		35,482	29
Transportes... .. .		307,766	80
Adquisición de terrenos.....		133,175	15
Inventario de equipo rodante, herramientas, muebles, etc.....		59,186	70
Valor de existencias en almacén en los Andes.		50,265	44
Existencia en campamentos, principalmente explosivos.....		101,568	56
Materiales y herramientas en uso en los campamentos.....		20,880	35
Partidas en suspenso.....		29,075	32
		<hr/>	
TOTAL EN MONEDA CORRIENTE.....	\$	2.460,847	48

Estando estos trabajos ejecutados casi en su totalidad antes del año 1891, me parece equitativo computar esa cantidad á razón de 24 peniques por peso, dando así en libras esterlinas 246,085.

Á esto hay que agregar el valor de las facturas por mate-

riales enviados directamente de Europa y cuyo valor es de 107,832 libras esterlinas.

Estas dos cifras dan como capital invertido en Chile 353,917 libras esterlinas.

Además, para apreciar debidamente los desembolsos efectuados por los señores Clark en esta Empresa, deberían tomarse en cuenta los *gastos hechos en Inglaterra, incluyendo los intereses del capital, los cuales no han sido cargados en los libros de acá*. Declaran los señores Clark que estos gastos montan aproximadamente á 53,000 libras esterlinas. Asimismo debería asignarse un valor á las utilidades que legítimamente tendrían derecho de esperar los empresarios.

TERCER PUNTO

Las condiciones que ha de presentar la línea del Ferrocarril Trasandino son *perfectamente adaptables para que pueda correr hasta un tren cada hora*, ya sea de carga ó de pasajeros, sin necesidad de recurrir á cruzamientos en la región de los túneles.

En cuanto al movimiento probable del tráfico sería aventurada cualquiera afirmación al respecto.

Sin embargo, desde luego hay fundamento para suponer que los pasajeros que en viaje á Buenos Aires ó á Europa toman hoy la vía de Magallanes, prefieran la línea férrea trasandina, no solamente para evitar el viaje por mar, tan desagradable á la mayoría de la gente, sino también por el ahorro en los gastos de 25 á 30 libras esterlinas y por acortar el tiempo en ocho días. También debe esperarse que tomen este camino algunos de los pasajeros que prefieren actualmente la vía de Panamá á la del Estrecho.

El tráfico que haría más efecto en beneficio de este ferrocarril, sería el de pasajeros de Australia y Nueva Zelanda, el cual es muy considerable, principalmente de Europa á aquellos puntos.

En cuanto á la carga, es aún más difícil poder calcular su movimiento, pues es bien sabido que las vías marítimas, aunque más lentas, son considerablemente más económicas.

Sin embargo, siempre hemos de esperar que el equipaje, la correspondencia y la carga de Europa á Chile y á Australia y viceversa, sea, por motivos de urgencia ó en consideración al alto valor de la mercadería, un factor más que contribuya en cantidad bien apreciable al incremento del ferrocarril.

Pero la carga que necesariamente ha de transportarse por el ferrocarril y que estimo que alcanzará á cantidades considerables, es la ordinaria que de Europa se envía á las provincias de Cuyo y viceversa. Entre los años 1869 y 1875, el valor medio de las mercaderías extranjeras que se despachaban anualmente de la Aduana de Valparaíso en tránsito á la República Argentina, alcanzaba á un millón de pesos oro. Gradualmente este tráfico ha ido desapareciendo á medida que avanzaba el ferrocarril que de Buenos Aires se contruía hacia Mendoza, hasta llegar á anularse completamente. *Además de ese comercio existía también el de la mercadería nacionalizada en Chile, cuyo valor alcanzaba á una suma no despreciable.*

Habiendo sólo una corta diferencia entre el transporte marítimo de Europa á Valparaíso y el de Europa á Buenos Aires, *y siendo notable el mayor costo del transporte por los 1,047 kilómetros que hay de Buenos Aires á Mendoza, con tarifas comparativamente altas, y los 375 kilómetros que median entre Valparaíso y Mendoza, es de esperar que el comercio en general prefiera este último camino.* Todavía queda para aumentar este tráfico el intercambio de productos entre ambos países, consistiendo éste principalmente en artefactos de Chile á Mendoza y en materias primas de Mendoza á Chile.

El comercio que actualmente existe entre Chile y las provincias de Cuyo está reducido casi exclusivamente al de animales vivos. En atención á lo más económico de este tráfico hecho en forma de arcos, mejorado con los excelentes caminos que quedarán habilitados á lo largo de este ferrocarril, juzgo pru-

dente que no debe contarse sino con una muy pequeña parte de esta clase de acarreo.

Respecto al monto del tráfico probable por este ferrocarril, los señores Clark, en el folleto que acompañan á su última presentación al Gobierno, en la que solicitan la modificación de la concesión de este ferrocarril, basan sus cálculos en el siguiente movimiento diario en ambos sentidos:

Veinticuatro pasajeros de 1.^a clase;

Cuarenta id. de 2.^a clase;

Treinta id. de 3.^a clase;

Cuatro toneladas encomiendas;

Dieziocho id. carga de expreso;

Cuarenta id. carga de ordinario.

Soy de opinión de que las cifras anteriores son muy aceptables, aun para el primer año de establecido el tráfico de trenes directos, y no dudo de que seguirían aumentando en grande escala á medida que transcurra el tiempo y se extienda el conocimiento de las facilidades que presta esta vía.

CUARTO PUNTO

No para aconsejar una tarifa determinada en la línea trasandina, lo cual no es obra de un informe de las reducidas condiciones del presente, sino dando una idea de la proporción general que podría asignarse á las tarifas adaptables á esta línea en relación con las de Chile y la República Argentina, diré que la única base que me atrevería á indicar para tal estudio *sería la altura que aquella línea tiene que vencer comparándolas con las de otras.*

Para establecer esta relación, tomaré una parte de la línea Argentina del Gran Oeste, por ser la mas próxima á Mendoza y que tiene gradientes más fuertes, y de las de Chile tomaré la de Valparaíso á los Andes y algunas secciones de los ferrocarriles del norte.

No he cuidado de inquirir mayores datos respecto de otras líneas férreas en lo tocante á tarifas, por cuanto me ha parecido que esta mayor investigación no tiene por el momento un interés inmediato, bastando para el objeto los puntos de comparación que paso á enumerar.

Pero debo advertir antes que, dada la diversidad de los recargos que las diferentes compañías imponen periódicamente para ponerse á cubierto de las variaciones del cambio internacional, se hace imposible precisar de una manera medianamente exacta la relación entre unas y otras. Sin embargo, los datos que siguen permiten formar una ligera idea de comparación.

El ascenso medio por kilómetro de la línea de:

Villa Mercedes á San Luis es de.....	2.18	metros
Valparaíso á los Andes.....	6.85	"
Cardas á Puntilla (Ovalle).....	7.20	"
Pabellón á Chañarcillo.....	16.57	"
Los Andes á Cumbre.....	35.82	"

Las tarifas de pasajeros de 1.^a clase en los mencionados trayectos, excepto el de Pabellón á Chañarcillo, cuyo dato no he podido tener á la vista, son las siguientes:

De Villa Mercedes á San Luis (m. c.), 6 centavos por kilómetro;

De Valparaíso á los Andes (por expreso), 4 centavos kilómetro;

De Cardas á Puntilla (oro), 10 centavos por kilómetro.

La misma tarifa *contemplada* por los señores Clark corresponde á 30 centavos de 24 peniques por kilómetro.

Tomando como base la *proporción de altura* entre el ferrocarril argentino de Villa Mercedes y el trasandino, resulta que éste tiene una gradiente media *dieziseiete veces más fuerte*, y que la tarifa en que han basado sus cálculos los señores Clark es *considerablemente más baja, puesto que ella es solamente cinco veces la de aquélla.*

Haciendo la misma comparación con la línea de Valparaíso á los Andes, la trasandina aparece con una gradiente cinco veces más fuerte y la tarifa siete y media veces más alta, lo que no es de extrañar si se tiene presente que nuestras tarifas del Estado no han sido calculadas, como las de las sociedades anónimas, para obtener beneficios.

Repitiendo igual comparación con la sección del ferrocarril de Las Cardas á Puntilla, se ve que la pendiente de la línea trasandina es también cerca de cinco veces mayor y que su tarifa es solamente un cincuenta por ciento más elevada.

Por lo que respecta á las tarifas de carga, tenemos que se cobra por kilómetro de línea y por tonelada:

De Villa Mercedes á San Luis (m. c.), cinco y medio á veintidós centavos;

De Valparaíso á Los Andes, de uno tres cuartos á seis centavos;

De Cardas á Puntilla (oro), trece centavos;

De Pabellón á Chañarcillo (m. c.), siete á nueve centavos.

Los señores Clark basan sus entradas para este tráfico en una tarifa de veintidós á treinta centavos de 24 peniques.

Aplicando la misma proporción de alturas respecto de las cifras anteriores correspondientes á las tarifas más altas, se nota que la del Ferrocarril Trasandino es próximamente igual á una doceava parte de la de Villa Mercedes, á la mitad de la de Las Cardas, dos terceras partes mayor que la de Chañarcillo y casi igual á la del Estado en el ferrocarril de los Andes.

Esta comparación, de suyo difícil, se haría más difusa si se extendiese á la relación entre las tarifas de equipaje, por lo cual me excuso de extenderme sobre este particular.

Las anteriores comparaciones confirman la idea de que las tarifas que sirvieron de base á los señores Clark para el cálculo de las entradas probables de la línea, *están dentro de los límites aceptables.*

Ya que en este momento se trata de tarifas, considero oportuno presentar las siguientes aplicaciones de ellas y que pueden

servir de apoyo á los conceptos que he emitido al tratar éste y el anterior punto.

El transporte por los ferrocarriles argentinos de la madera de pino oregón de Buenos Aires á Mendoza, cuesta por tonelada métrica, moneda corriente, 49 pesos 94 centavos. El mismo transporte de Valparaíso á los Andes cuesta dos pesos, y aplicándole la tarifa que sirvió de base para calcular las entradas de la línea trasandina y cargando la misma á la sección argentina, ya que Mendoza se encuentra prácticamente á la misma altura que los Andes, resultaría que el costo de acarreo de esa mercadería desde Valparaíso á Mendoza sería solamente de 32 pesos (2 pesos m. c. y 30 pesos de 24 peniques). *Esto demuestra con toda evidencia que sería fácil asegurarse este tráfico de Chile á las provincias de Cuyo, tanto más cuanto que el valor comercial de esa madera en Buenos Aires es enormemente más subido que en Valparaíso.*

El mismo cálculo hecho con cueros salados da por resultado que el flete por tonelada de este artículo de Mendoza á Buenos Aires cuesta (m. c.) 61 pesos 95 centavos, y de Mendoza á Valparaíso sólo sería de 34 pesos. *Es también evidente que la exportación de esta materia prima preferiría esta vía, con notables ventajas para la industria chilena.*

Con el carbón de piedra no se notan estas mismas diferencias, puesto que el transporte de cada tonelada de Buenos Aires á Mendoza cuesta (m. c.) 35 pesos 60 centavos, y el de Valparaíso á Mendoza, con las mismas bases de tarifas aplicadas á los dos ejemplos anteriores, costaría 31 pesos 80 centavos. Pero no es racional cargarle á este artículo la tarifa de mercaderías valiosas, cuando tanto en Chile como en la República Argentina el carbón de piedra goza de las mayores rebajas.

Por último, la tonelada de mercaderías de primera clase se transporta de Buenos Aires á Mendoza por moneda corriente, 128 pesos 50 centavos, y de Valparaíso á Mendoza costaría, aplicando las tarifas ya citadas, solamente 35 pesos.

QUINTO PUNTO

Tomando como base el tráfico á que me he referido anteriormente, indicado por los señores Clark, y aplicándole las tarifas señaladas por dichos señores, es decir:

Dos libras por cada pasaje de primera clase;

Una id. por id. id. de 2.^a;

Media id. por id. id. de 3.^a;

Cuatro id. por cada tonelada de encomiendas;

Dos id. por id. id. carga de expreso;

Una y media id. por id. id. de trenes de carga,

la entrada anual seria próximamente de 95,000 libras.

Los gastos anuales que impondría la línea para mantener este tráfico, también han sido calculados por los señores Clark, estimándolos en 33,000 libras. Pero al examinar el detalle de partida, *se ve que todas ellas son de nasiao subidas.*

El *personal* que allí se asigna tanto á la administración como al servicio de la línea, y el valor señalado á los materiales, *aparecen igualmente subidos.* Pero como esta línea, por sus condiciones especiales, puede sufrir fuertes gastos extraordinarios é imprevistos, juzgo prudente, para salvar toda eventualidad, basar el cálculo de los gastos de explotación de la línea en la suma aproximada de 35,000 libras.

Debe advertirse que la explotación ordinaria de esta línea ha'rá de ser muy económica, por cuanto su construcción se presenta en condiciones favorables de solidez por el sistema adoptado de cremallera, la cual, como ya he tenido ocasión de sostenerlo en un informe anterior, se presta más que la de simple adherencia á una explotación fácil y económica.

Comparando estas cifras en que se calculan las entradas y gastos de la empresa, resultaría una utilidad aproximada de 60,000 libras.

Ahora, siendo la garantía solicitada de cinco por ciento sobre 1.200,000 libras, la cual equivaldría á 60,000 libras anuales,

se ve que ésta quedaría completamente cubierta con las utilidades de la Empresa.

Si por cualquier evento disminuyese el factor de las entradas, las tarifas indicadas por los señores Clark dan margen para alzarlas y aumentar de esa manera el producto.

Igualmente podría la Empresa bajar las tarifas para estimular el acarreo, si el exceso de entradas lo permitiese ó si los gastos de explotación resultasen en la práctica mucho menores, como confío que sucederá.

SEXTO PUNTO

El artículo 6.º de la ley de concesion de 14 de mayo de 1887, modificado por la ley de 4 de febrero de 1893, dice textualmente:

“El Gobierno garantiza á la empresa del Ferrocarril Transandino por Aconcagua el interés de cuatro por ciento (4%) sobre la suma fijada de un millón doscientas mil libras esterlinas (£ 1.200,000).

“La garantía se hará efectiva, terminada que sea la línea y entregada al tráfico público, por semestres vencidos en abril 1.º y octubre 1.º de cada año, abonándose á la Empresa la diferencia que resulte entre el monto del interés garantido y el valor de las entradas del camino, previa deducción del cincuenta y cinco por ciento (55%) de sus entradas brutas por gastos de explotación.”

La reforma propuesta por los señores Clark para este artículo, dice:

“El Gobierno garantiza á la empresa del Ferrocarril Transandino por Aconcagua el interés del cinco por ciento sobre un capital fijo de 1.200,000 libras esterlinas.

“La garantía acordada á esta Empresa será pagada íntegramente por el Gobierno á la Compañía, semestralmente, en abril 1.º y en octubre 1.º de cada año.

«Habiéndose fijado para gastos de explotación el cincuenta y cinco por ciento de la entrada bruta, la Empresa entregará semestralmente al Gobierno, al tiempo de hacerse el servicio de la garantía, el cuarenta y cinco por ciento de sus entradas brutas.

«Si la Empresa, por insuficiencia de sus entradas ó por exceso de sus gastos, no alcanzare á entregar el cuarenta y cinco por ciento de dichas entradas, el Gobierno le cargará en cuenta ese déficit, con más los intereses respectivos.

«Cuando las entradas líquidas del ferrocarril pasen del interés garantido, todo el sobrante se aplicará á devolver al Gobierno las sumas que hubiese adelantado por garantía é intereses.»

Acceptándose la modificación en la forma propuesta, resultaría que el Gobierno se constituiría en *prestamista de la Empresa* por la cantidad que, á consecuencia de exceso en los gastos ó de insuficiencia en las entradas, fuese necesaria para completar el cuarenta y cinco por ciento de las entradas brutas que la Empresa quedaría obligada á enterar en arcas fiscales.

Esta cláusula no puede haber tenido otra razón que la de colocarse la Empresa en situación de poder cumplir la condición de la ley que la obliga á enterar dicho cuarenta y cinco por ciento de sus entradas brutas, tuviese ó nó fondos para ello, provenientes de la explotación.

El siguiente ejemplo pondrá de manifiesto el alcance de la cláusula á que vengo refiriéndome:

Dado el caso que la empresa hubiese tenido una entrada bruta de 50,000 libras esterlinas y que los gastos hubiesen sido de 35,000 libras esterlinas, tendríamos que las utilidades líquidas alcanzarían á 15,000 libras esterlinas.

Aplicando la cláusula propuesta, la Empresa debería entregar al Gobierno el cuarenta y cinco por ciento de 50,000 libras esterlinas, ó sean 22,500 libras esterlinas. Habiendo sido las utilidades líquidas de la Empresa únicamente de 15,000 libras esterlinas y correspondiéndole entregar al Estado 22,500 libras esterlinas, éste debería cargar en cuenta á aquélla la diferencia.

entre esas dos sumas, ó sean 7,500 libras esterlinas, á cuyo valor habría de agregar 52,500 libras esterlinas para completar el monto de 60,000 libras esterlinas que el Gobierno tendría que entregar á la Empresa. En otras palabras, el Gobierno pagaría en realidad 37,500 libras esterlinas como garantía, devolvería las 15,000 libras esterlinas de las utilidades recibidas, y á la vez daría á la Empresa 7,500 libras como préstamo á interés.

Esta situación algo extraña en que se colocaría el Gobierno respecto de la Empresa, se origina de la disposición primitiva de la ley de 14 de mayo de 1887, que dispone que, fijados los gastos de explotación de la línea en un cincuenta y cinco por ciento de la entrada bruta, la Empresa forzosamente tendría que entregar al Estado el cuarenta y cinco por ciento restante, y esto podría suceder en momentos en que la empresa no contase con fondos extraordinarios, lo cual la colocaría en una situación sumamente precaria.

Por otra parte, esta misma cláusula primitiva puede colocar al Gobierno en una situación más anómala todavía. Así, en el caso contemplado en este informe de que las entradas brutas de la Empresa fuesen de 95,000 libras esterlinas y los gastos de explotación subiesen sólo á 35,000 libras esterlinas, la Empresa se encontraría en condición de cubrir integros los intereses por valor de 60,000 libras esterlinas, y, no obstante, en vista de que la utilidad líquida, según la cláusula recordada, se estimaría en un cuarenta y cinco por ciento de 95,000 libras esterlinas, ó sean 42,750 libras esterlinas, aquélla podría exigir del Gobierno el pago de 17,250 libras esterlinas para enterar las 60,000 libras esterlinas de la garantía.

A mi juicio, convendría más bien eliminar esa fijación proporcional de los gastos y establecer sencillamente que, para los efectos de liquidar las utilidades de la Empresa, se consideren como gastos solamente aquellos que requieran la administración, el movimiento del tráfico y la conservación de la línea y su material, no incluyéndose bajo pretexto alguno aquellos que signifiquen un aumento del capital. De este modo se obtendría que todas las utilida-

des reales de la Empresa sirvieran para llenar el interés, ó sea el valor de la garantía. Á este efecto, el Gobierno podría reservarse el derecho de inspeccionar la contabilidad de la Empresa con el fin de asegurar esta separación en la calidad de los gastos.

Para mayor garantía del Estado y de la Empresa, parece justo que se impusiese á la última la obligación de acumular un fondo de reserva, por ejemplo, de 100,000 libras esterlinas, formado con el exceso de las utilidades sobre un interés de siete por ciento del capital de la Compañía, aplicable á los gastos de explotación y conservación en los casos en que éstos excedan á las entradas, ó bien á disminuir la parte que pudiera corresponderle al Gobierno en el entero de la garantía.

Para concluir, y en vista de las anteriores consideraciones respecto de los puntos sometidos á informe, *expondré, como la expresión de mi íntimo convencimiento, que es evidente la conveniencia de atender la solicitud de los señores Clark, otorgándoles una garantía de cinco por ciento sobre la suma de 1.200,000 libras esterlinas.*

Además de los beneficios á que me he referido en el curso de este informe, debe tenerse presente que la obra proyectada, *la cual probablemente no ocasionará gravamen al Estado, traerá al país provechos incalculables, no solamente por el hecho material de transportar pasajeros y mercaderías, sino también por las ventajas que ofrecerá el movimiento consiguiente de población, dando á conocer nuestro país en sus condiciones tan especialmente favorables para el establecimiento de industrias de todo género, fuera de las utilidades no despreciables que dejará, como sucede en todo país, la corriente de visitantes.*

Construida esta línea y conocidos sus resultados, no dudo que los demás proyectos de ferrocarriles trasandinos, como el de Copiapó, Tinguiririca, Antuco, etc., fácilmente se abrirán ca-

mino para aprovechar el enorme movimiento de intercambio con la República Argentina que hay en perspectiva, y cuyo desarrollo depende en gran parte del establecimiento de estas vías cortas de comunicación entre las provincias mediterráneas de aquella República y nuestra costa.

Santiago, 21 de octubre de 1893.

Enrique Budge

Al señor Ministro de Industria y Obras Públicas.





SOLICITUD

elevada al Gobierno pidiendo el aumento del uno por ciento de garantía y algunas facilidades indispensables para el éxito de la Empresa.



Excmo. señor:

Matéo Clark, representante de la Compañía del "Ferrocarril Trasandino Clark Limitada", á V. E. con el debido respeto expongo:

Que la ley de 4 de febrero último, reformatoria de la del 14 de mayo de 1887, que autorizó la construcción del ferrocarril al través de la cordillera de los Andes, ha resultado ser absolutamente ineficaz, en términos que, por más esfuerzos que ha hecho el Directorio de la Compañía para levantar en los mercados europeos los fondos necesarios, con sujeción á esa ley, no ha podido conseguirlo. La razón capital de esa ineficacia está en la tasa del interés garantido y en las condiciones impuestas para su servicio.

Ese fracaso ha inducido al Directorio á confiarme la comisión de venir á solicitar de V. E. la modificación de la concesión en

los términos de las articulaciones que me hago el honor de acompañar.

Parece que ya no hay para qué tratar, en Chile, de la inmensa importancia vinculada á la construcción del ferrocarril interoceánico, porque la opinión pública y la privada se han pronunciado con notable unanimidad al respecto.

El único punto á que me cumple llamar la atención de V. E. en esta ocasión, es á que nuestro Gobierno ha negociado en Europa un empréstito del 5 por ciento al 92½ por ciento, y últimamente ha emitido los bonos internacionales del 6 por ciento á menos de la par.

De estos precedentes fluye la necesaria consecuencia de que es imposible, en condiciones no digo convenientes, pero ni siquiera decorosas para una empresa industrial, levantar los capitales necesarios á un interés menos del 5 por ciento, máxime cuando se impone la condición de que el Gobierno no reconocerá interés alguno sino después de terminada la obra y de entregada la línea al servicio público.

Por no extenderme en consideraciones que quizá podría V. E. calificar de excusadas, me permito acompañar el ejemplar de un folleto que he publicado sobre esta materia, en el cual están expuestas en detalle las dificultades con que se ha tropezado para levantar el capital, y á la vez he apuntado las más inmediatas y obvias ventajas que el ferrocarril en construcción traerá al comercio de Chile, siendo la más palpable de ellas la atracción que forzosamente producirá esta línea sobre el comercio de importación y exportación de las provincias argentinas próximas á los Andes.

En esta virtud, ruego á V. E. se digne acoger esta solicitud y pasar al Congreso, bajo su patrocinio, el proyecto que corresponda, para lograr el fin que la Compañía que represento persigue.

Mateo Clark

MODIFICACIONES SOLICITADAS Á LA LEY DE 14 DE MAYO
DE 1887

ARTÍCULO PRIMERO.—Derógase la ley de 4 de febrero de 1893, reformatoria de la de 14 de mayo de 1887, que autorizó la construcción del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua.

ART. 2.º Sustitúyense á los artículos 6.º y al 7.º de la referida ley de 14 de mayo de 1887, los siguientes:

Al artículo 6.º: El Gobierno garantiza á la empresa del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua el interés de 5 por ciento anual sobre un capital fijo de 1.200,000 libras esterlinas.

La garantía acordada á esta Empresa será cubierta íntegramente á la Compañía, por semestres, en 1.º de abril y 1.º de octubre.

Destínase para gastos de explotación del ferrocarril el 55 por ciento de la entrada bruta, y la Empresa deberá entregar semestralmente al Gobierno el 45 por ciento de la mencionada entrada.

Si la Empresa no alcanzare á entregar dicho 45 por ciento, sea por insuficiencia de sus entradas ó por excesos de sus gastos, el Gobierno le cargará en cuenta ese déficit, con más el interés respectivo al 5 por ciento anual.

Cuando las entradas líquidas del ferrocarril excedan del interés garantido, todo el sobrante se aplicará al reembolso de las sumas que el Gobierno hubiere adelantado, por razón de la garantía y de los intereses que hubiere devengado con arreglo al inciso anterior.

El término de la garantía será de veinte años, contados desde el día en que se entregue al tráfico la línea en toda su extensión, previa la venia del Gobierno.

Al artículo 7.º: Las tarifas é itinerarios serán fijados de acuerdo con el Presidente de la República, reservándose á éste la facultad de fijarlos por sí solo, cuando el producto líquido de la explotación exceda de un 12 por ciento anual.

El Gobierno intervendrá en la contabilidad de la Empresa, mientras dure la garantía, á efecto de velar por que no se incluyan en los gastos ordinarios de la explotación y conservación partidas que correspondan á aumento de capital.

ART. 3.º Los plazos concedidos para la terminación del ferrocarril regirán desde la fecha de la presente ley.





OPINIÓN

DEL COMERCIO DE VALPARAÍSO

(De *El Mercurio*, de 28 de agosto de 1874)



Valparaiso, julio 20 de 1874

Los que suscriben, miembros del comercio de Valparaíso, consultados por los señores Clark y C.^a, concesionarios del Gobierno argentino para la construcción de un ferrocarril que, partiendo de Buenos Aires, llegue hasta Mendoza y San Juan y de allí atraviere la cordillera por Los Patos ó Uspallata, sobre las conveniencias ó ventajas que ese camino pudiera ofrecer al comercio de Chile, decimos:

Que consideramos que un ferrocarril que, partiendo de Buenos Aires, viniese á empalmar en Aconcagua con el ferrocarril del Norte, consultaría, sin duda, grandes y generales intereses, desde que unirá sus más importantes centros de población y de riqueza.

Que ese ferrocarril no puede perjudicar ni las rentas ni el comercio de Chile, y que, lejos de eso, seguramente contribuirá á la prosperidad de las unas y del otro.

Que el comercio activo que actualmente sostenemos con las

provincias de Cuyo, redoblará su actividad é importancia, en proporción al aumento de facilidades que ese ferrocarril les concederá.

Que ese ferrocarril es no sólo útil en cuanto á los beneficios que se esperan, sino necesario para la conservación del comercio que actualmente tenemos, pues si se terminase en San Juan ó Mendoza y no pasase á Chile, esas provincias serían atraídas por las mayores facilidades que el mercado de Buenos Aires les ofrecería.

Que extendiéndose el ferrocarril hasta Aconcagua, el mercado de Valparaíso continuaría ofreciendo á aquellas provincias mayores facilidades y conveniencias que Buenos Aires, en razón de ser menor la distancia á que se hallan de nosotros esas provincias.

Que aun respecto de las mercaderías europeas, la provincia de Cuyo se surtiría por Chile y no por Buenos Aires, por ser más baratos los fletes de Europa á puertos del Pacífico que á los puertos del Plata, como asimismo los gastos de descarga en esta costa. Esto se explica por la circunstancia de que en el Pacífico las naves que llegan cargadas encuentran siempre mercaderías de retorno, y que del Plata vengan buques en lastre en busca de fletes que nunca faltan en esta costa.

Que por esta misma razón, no hay ningún temor de que Valparaíso pudiese depender de Buenos Aires para sus importaciones. Aceptando esto, es menester aceptar que haya alguien que quiera recibir sus mercaderías recargadas con el crecido flete que cobraría el ferrocarril desde Buenos Aires, deteriorándolas más y sin otra ventaja que el ahorro de unos pocos días.

Que á Chile interesa conservar el comercio de Cuyo, pues si lo perdiese, tendría que exportar su oro para pagar el ganado, que siempre tendría que comprar en dichas provincias.

Que también perdería el producto de los minerales explotables en esta parte de la cordillera.

Fuera de estas consideraciones, el ferrocarril por Aconcagua incrementará la industria y la riqueza pública con la introduc-

cion en el país de los capitales extranjeros que necesita una obra de tanta importancia; hará más expedito el tránsito de pasajeros y de la correspondencia para Europa, que tienen tanta influencia en el comercio, y, en una palabra, producirá ventajas de todo género, independientemente de las que reportará en otro orden y que no es nuestro propósito indicar.

José Cerveró y C.^a—F. Huth, Gruning y C.^a—Tomás Duguíd y C.^a—Schuchard y C.^a—Houston, Steel y C.^a—V. Bonnemain, Bonnaud y C.^a—Zahn y C.^a—Dickson, Bennet y C.^a—Dévès Frères.—Cross y C.^a—Waugh y C.^a—Williamson, Balfour y C.^a—Hemenway y C.^a—George Brownell y C.^a—Claude y C.^a—John Thomson, Watson y C.^a—Melcherts, Costa y C.^a—Holtzappel y Scholle.—Weber y C.^a—Pfeiffer Thiele y C.^a—Guillermo Gibbs y C.^a—José Tomás Ramos.—Solari y Brignardello.—Hunziker, Gubler y C.^a—H. P. Bourchier.—Juan S. Jackson.—Antonio Domingo Bordes.—Schutte, Heinecken y C.^a—Sievers, Dodt y C.^a—Weir, Scott y C.^a—Joaquín Rigau.—T. La Chambre, Gautreau y C.^a—Brace, Laidlaw y C.^a—Dorado Hermanos.—Mauffray Dubreuil.—Calvary y C.^a—Prieto Hermanos.—Besa y Salinas.—José S. Bordall.—Julio Merlet.—Couve, Rondanelli y C.^a—Juchter y C.^a—Aguiar Hermanos.—Heywood y C.^a—A. Riesco y C.^a—Carvallo Hermanos.—E. Momus.—Duncan, Fox y C.^a—Peró Hermanos.—Gunston Edmondson y C.^a





PÁRRAFOS

DEL INFORME DE LA COMISIÓN DE GOBIERNO
DEL SENADO DE NOVIEMBRE DE 1886



..... Cree la Comisión que la importancia del Ferrocarril Trasandino no puede ser ya discutida en el Congreso chileno, que con diversas leyes dictadas en los últimos doce años ha manifestado su decidida voluntad de unir por medio de vías férreas á nuestro país con la República Argentina

Cree del mismo modo la Comisión que si el ferrocarril por Uspallata es sin duda el más difícil y el más costoso, es también el más ventajoso y el más importante para las dos Repúblicas.

En 1874, cuando se dictaba la primera ley sobre esta materia, no había seguridad ninguna de que llegaría á realizarse la Empresa que á la vez acometían los señores Clark y San Román, y, por el contrario, se creía con mucha generalidad que no sería posible reunir los capitales que exigía la ejecución de tan grandiosos trabajos.

Desde aquella fecha la situación ha cambiado: lo que entonces era utopía es hoy una realidad, un hecho próximo.

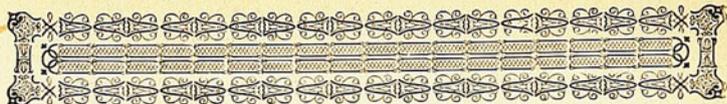
Mendoza está ya unido á San Juan y Buenos Aires y lo estará en breve con todos los puntos importantes del territorio argentino.

La Comisión ha tomado conocimiento de un telegrama en el cual se anuncia que en el mes próximo se emprenderán los trabajos de la última sección comprendida entre Mendoza y el límite que separa á las dos naciones.

Quedan por hacerse los noventa y medio kilómetros de la parte de Chile, para que el deseo previsor y patriótico de 1874 sea una hermosa realidad.

La ley de 1874 ha caducado, á juicio de la Comisión; pero, en su sentir, esa ley debe ser renovada. Podría decirse que la nación está comprometida, y no sería honroso que retirara sus promesas cuando del otro lado de los Andes se han ejecutado todos los trabajos exigidos por aquella ley.....





PÁRRAFOS

DE UNA SOLICITUD ANTERIOR



La ley de concesión dice:

“La garantía se hará efectiva terminada que sea la línea y entregada al tráfico público, por semestres vencidos en abril 1.º y octubre 1.º de cada año, abonándose á la Empresa la diferencia que resulte entre el monto del interés garantido y el valor de las entradas del camino, previa deducción del cincuenta y cinco por ciento (55%) de sus entradas brutas por gastos de explotación.”

La experiencia de los ferrocarriles garantidos en otros países, ha probado que la aplicación de la ley en la forma antes descrita, ocasiona dificultades y deficiencias muy perjudiciales, y esto es muy fácil demostrarlo.

La ley, ante todo, acuerda una garantía de 4% sobre el capital, y en un inciso siguiente establece, como un hecho concreto é invariable, que la utilidad que el tráfico deja al ferrocarril es el 45% de su entrada bruta.

Esta regla podría aplicarse á un ferrocarril que estuviese va-

rios años en explotación, porque es indudable que en el transcurso del tiempo se habrían llenado las deficiencias é imprevistos que siempre ocurren en una línea en los primeros tiempos de su explotación. Pero en una línea recién abierta al tráfico, bien pudiera suceder que durante el primer ó segundo año el 55% de las entradas no alcance á cubrir los gastos de explotación. Sucedería en tal caso que la suma con que contribuyese la nación no alcanzaría para completar el 4% de interés del capital garantido, y por lo tanto los accionistas no recibirían el interés que la nación les asegura.

Hay, pues, manifiesta discordancia entre lo que la ley dispone en su artículo 6º y lo que resultaría de la aplicación del 2.º inciso de ese mismo artículo. La mente de la ley fué garantir efectivamente el tanto por ciento sobre el capital y nó una cifra nominal y sometida a fluctuaciones, lo que, á tener lugar, resultaría evidentemente en perjuicio de los accionistas que con su dinero han contribuido á la construcción del ferrocarril.





MODIFICACIÓN

PROPUESTA AL ARTÍCULO 6.º



«El Gobierno garantiza á la empresa del Ferrocarril Transandino por Aconcagua el interés del 5 por ciento sobre un capital fijo de 1.200,000 libras.

«La garantía anual acordada á esta Empresa será pagada íntegramente por el Gobierno á la Compañía, semestralmente, en abril 1.º y en octubre 1.º de cada año.

«Habiéndose fijado para gastos de explotación el 55 por ciento de la entrada bruta, la Empresa entregará semestralmente al Gobierno, al tiempo de hacerse el servicio de la garantía, el 45 por ciento de sus entradas brutas.

«Si la Empresa, por insuficiencia de sus entradas ó por exceso de sus gastos, no alcanzara á entregar el 45 por ciento de dichas entradas, el Gobierno le cargará en cuenta ese déficit, con más los intereses respectivos.

«Cuando las entradas líquidas del ferrocarril pasen del interés garantido, todo el sobrante se aplicará á devolver al Gobierno las sumas que hubiere adelantado por garantía é intereses.»





MEMORIAL

SOBRE LOS TRABAJOS EJECUTADOS Y LA IMPORTANCIA DE LA EMPRESA PARA LOS INTERESES GENERALES DEL PAÍS

— 20 —

Al presentarnos nuevamente al Congreso de nuestro país, solicitando la modificación de la ley de concesión para la terminación del ferrocarril trasandino interoceánico, hemos creído oportuno exponer, con precisión y claridad, las causas que nos han impedido hasta ahora utilizar la concesión que se nos ha acordado, para la negociación en Europa de los capitales necesarios para completar nuestra obra.

Al mismo tiempo nos proponemos hacer una breve relación de los trabajos ejecutados y presentar algunos datos tendentes á demostrar la importancia de la Empresa, bajo el punto de vista de los intereses generales del país.

I

Aunque nuestro primer proyecto se limitaba á la construcción de un ferrocarril hasta Mendoza y San Juan, con el fin de conservar el importante comercio que existía entonces entre dichas provincias y Valparaíso, fué extendido más tarde, por resolución del Congreso argentino, hasta la ciudad de Buenos

Aires; y, debido á las mayores facilidades que nos fueron concedidas en ese país, pudimos negociar en Europa los capitales y dar principio á la construcción del ferrocarril desde la ciudad de Buenos Aires.

Después de terminada la línea de Buenos Aires á Mendoza, que tiene una extensión de 1,047 kilómetros, emprendimos la construcción de la sección argentina del Ferrocarril Trasandino, que tiene un largo total de 175 kilómetros, de los cuales se encuentran construidos 142 y de éstos 135 enriellados, de modo que para la próxima estación de verano la locomotora recorrerá 1,189 de los 1,222 kilómetros de la parte argentina, quedando solamente por hacer 33 kilómetros, ó sea un 3 por ciento del total.

El costo de la parte ya construida asciende á £ 8.000,000, y los 33 kilómetros que faltan, que son de construcción relativamente fácil, no importarán más de £ 200,000; así que también podemos decir que, con relación al capital, lo que falta no alcanza al 3 por ciento del ya invertido.

La Compañía propietaria de la sección argentina continuará este año la construcción hasta el Puente del Inca, de modo que, para el siguiente, quedarán por construir solamente unos 15 kilómetros de ferrocarril (incluso dos de túneles de la cumbre), trayecto que será fácil recorrer en carruajes de posta en menos de tres horas.

Esta última parte se pondrá en ejecución tan pronto como del lado de Chile se adelante la construcción lo que baste para que ambas secciones puedan terminarse al mismo tiempo.

II

Para la construcción de la parte chilena no nos ha sido posible utilizar la concesión que se nos ha otorgado, pues la insuficiencia del interés garantido y las restricciones impuestas para su pago son parte á dificultar insuperablemente la negociación.

Sin embargo, animados del más vivo deseo de adelantar en lo posible los trabajos, y con la esperanza de obtener las modificaciones pedidas por los financistas de Europa, no vacilamos en organizar la Compañía constructora con un capital nominal de £ 1.400,000, á la cual transferimos la concesión y todos nuestros derechos, proporcionándole al mismo tiempo los fondos para la construcción mientras pueda ella hacer la emisión de su capital, lo que aún no ha sido dable por las razones expuestas.

En efecto, no era de esperar que una empresa industrial, como es la de un ferrocarril, pudiera hacer una emisión en los mercados europeos al 4 por ciento de interés, cuando al mismo tiempo el Gobierno de Chile lanzaba en esos mercados un empréstito al 5 por ciento, que fué negociado al 92½ por ciento, y muy poco después se emitían en Chile bonos internacionales con el 6 por ciento de interés.

Hay que advertir que, tratándose de una empresa industrial, el tipo de interés tiene que ser mayor que el de una emisión directa del Gobierno, en razón de que hay siempre riesgos que tienen que correr los accionistas de una empresa industrial, los que necesariamente hay que tomar en consideración, como, por ejemplo, que pudiendo gastarse más de lo calculado y garantizado por la concesión, el aumento perjudica á los accionistas, que tienen que proporcionar los fondos, y no al Gobierno, que ha limitado el monto de la garantía.

Esta circunstancia y muchas otras, que no mencionaremos por no extendernos demasiado, hacen que tengan siempre preferencia en el mercado monetario los bonos de los empréstitos directos de los gobiernos, sobre los de una empresa industrial con su garantía.

Por esto es que las emisiones para obras públicas con garantías se han hecho invariablemente á un tipo de interés más elevado que el de los empréstitos directos, y es fácil de comprender entonces que nos ha sido enteramente imposible el negociar los capitales para el ferrocarril con sólo el 4 por ciento

de garantía, esto es, menos aún que el tipo de la última emisión del Gobierno, que fué al 5 por ciento.

Pero lo que dificultó sobre todo la negociación fueron las restricciones impuestas en la cláusula de la garantía, y á la verdad se puede decir que una garantía dada bajo tales condiciones, pierde el carácter de tal, y así se la considera en el mercado financiero.

Los que invierten sus economías en un país extranjero y optan por la garantía de un gobierno, buscan una inversión segura, y no pueden considerarla como tal cuando se les dice que se les abonará como parte de esa garantía un tanto por ciento de las entradas brutas de una línea férrea. Bajo tales condiciones, lo repetimos, no es posible que se consigan capitales en Europa. La garantía debe ser absoluta, esto es, que se reconozca á los accionistas una utilidad neta de un tanto por ciento, aunque se obligue á la Empresa á entregar al Gobierno las entradas líquidas de la línea hasta reembolsarle por completo lo que hubiere adelantado por razón de la garantía.

III

Muchas veces se ha dicho que la tasa del interés corriente en Londres es del 2 al 5 por ciento, y que, por consiguiente, hay posibilidad de conseguir fondos en estas condiciones para obras públicas en la América del Sur; pero las personas versadas en los negocios financieros saben demasiado bien que, cuando se habla del interés corriente en Europa, no es otra cosa que de la tasa oficial del *descuento*, que fija periódicamente el Banco de Inglaterra, lo que es cosa muy distinta.

Saben también, ó deben saber los hombres de negocios, que hay ocasiones en que se hacen operaciones de *descuento* á un tipo muy inferior al fijado oficialmente por el Banco de Inglaterra; y sin embargo, si se tratara de obtener dinero á interés, no se conseguiría á menos del 5 por ciento, aunque el tipo ofi-

cial del *descuento* fuera de $2\frac{1}{2}$ por ciento, y que en el mercado se hicieran descuentos á 1 por ciento anual, como sucede con frecuencia.

Hay, pues, gran diferencia entre las operaciones de descuentos en la plaza de Londres y el interés del dinero por préstamos. La diferencia es naturalmente mayor cuando se trata de una inversión permanente, como la construcción de un ferrocarril. El interés del dinero es bajo en Europa solamente en relación á los títulos de crédito, que ofrecen una seguridad indisputable, como, por ejemplo, los consolidados ingleses, pues hay sumas enormes que, por un motivo ó por otro, no pueden sino colocarse á interés y en títulos determinados; pero, á medida que aumenta el riesgo, aumenta también el tipo del interés.

Aun cuando el Gobierno de la India ha podido negociar empréstitos á menos del 4 por ciento, ha acordado garantías del 5 por ciento por cerca de cien millones de libras esterlinas para la construcción de ferrocarriles. Estas garantías han sido sin condiciones, sin cargo de reembolso ni otras, y se las ha hecho efectivas desde el día en que se depositaba el dinero en el Banco. Juzgamos, por lo tanto, que no se ha de considerar excesiva nuestra pretensión de solicitar el mismo 5 por ciento reconocido, no ya desde el día de la emisión, sino después de terminado el ferrocarril y entregado al tráfico público.

En Europa no pueden apreciar la importancia ó conveniencia de una empresa nueva en el extranjero ó en un país tan remoto como el nuestro, y es natural entonces que se dé importancia á la garantía del Gobierno del país interesado.

Estudiemos entonces si el ferrocarril, una vez terminado, podrá ó no tener vida propia, es decir, que sus entradas basten por sí solas para cubrir el interés del capital garantido, en un tiempo más ó menos corto.

IV

Como ya lo hemos dicho, la idea de la construcción de este ferrocarril tuvo por objeto el conservar y desarrollar el comercio que teníamos por el paso de Uspallata, desde tiempo inmemorial, con las provincias de Mendoza, San Juan y San Luis, y creemos que la mejor prueba que podemos dar de la necesidad ó conveniencia del Ferrocarril Trasandino es la opinión emitida por el comercio de Valparaíso en 1874, que agregamos á esta publicación, bajo la letra A, en el apéndice. Las firmas que figuran en dicha nota representaban en aquella época casi la totalidad de las casas importadoras, y eran indudablemente quienes mejor podían juzgar de la conveniencia y aun necesidad de la construcción del ferrocarril. Nos referimos á dicho documento, que demuestra de la manera más concluyente las ventajas que proporcionará el ferrocarril, así como los perjuicios, si no se construyese, como ya se ha palpado, á virtud de la desaparición del comercio de exportación que antes existía.

Con la construcción del ferrocarril recobramos, sin lugar á la más remota duda, ese comercio, que ahora es de mayor consideración, debido al gran desarrollo que han tenido las provincias de ultra-cordillera durante los últimos veinte años y, si antes se podía afirmar eso, ahora se puede asegurar de una manera evidente, puesto que conocemos las tarifas vigentes en los ferrocarriles argentinos y éstas nos pueden servir de comparación.

La distancia entre Buenos Aires y Mendoza es de 1,047 kilómetros, y entre Mendoza y Valparaíso hay 375 kilómetros. Según las tarifas vigentes, desde Buenos Aires el flete de una tonelada de mercaderías transportada hasta Mendoza varía entre 73 pesos 41 centavos, por la primera clase, y 18 pesos 5 centavos por la décima ó sea última clase.

Sobre estas tarifas, estimadas en oro, el Gobierno ha autorizado un recargo de 75 por ciento, en compensación de la pér-

dida en el cambio. Así que, en moneda corriente, se paga en el día 128 pesos 46 centavos por la carga de primera clase y 35 pesos 58 centavos por la décima ó última clase.

En las tarifas que hemos propuesto para el trasandino, según el Proyecto de Tráfico que tenemos preparado, fijamos 30 chelines por tonelada en la sección chilena, y agregando otro tanto para la argentina y 10 chelines para la línea del Estado, resulta un total de 70 chelines por tonelada por la carga de primera clase de Valparaíso á Mendoza, que equivale á 17 pesos 50 centavos *oro sellado* al cambio de 48 d. por peso.

Estas tarifas, que parecen á primera vista elevadas, no alcanzan, sin embargo, ni á la mitad de lo que se paga en la actualidad en la línea de Buenos Aires á Mendoza; á saber:

De Buenos Aires á Mendoza. \$ 73.41 oro = \$ 128.46

De Valparaíso a Mendoza.... " 17.50 oro = " 52.50

Debemos hacer notar que, normalizada la situación económica en ambos países, las ventajas serían mucho mayores para Chile.

Hemos puesto en manos del señor Ministro del Interior las tarifas oficiales de los ferrocarriles argentinos, y de ellas hemos extractado los datos que figuran en el apéndice bajo la letra B.

Creemos haber demostrado de la manera más concluyente, que el Ferrocarril Trasandino de que nos ocupamos ofrecerá ventajas tan notorias para el comercio de las provincias de ultracordillera, que no sólo contribuirá á que Valparaíso sea el puerto obligado para su comercio de importación y exportación, sino que, mediante la considerable reducción en el costo de transportes, contribuirá poderosamente al desarrollo de muchas industrias y en particular de la minera.

En la época en que el transporte de Chile para Mendoza se hacía á lomo de mula, se pagaba á razón de 70 pesos por tonelada, sin contar los gastos de subdividir los bultos para *tercios*

de mula, lo que causaba un recargo más, que no tenían que sufrir los que transportaban su carga de Buenos Aires, porque se servían de carretones y carretas; mientras que ahora el ferrocarril podrá hacer el transporte por menos de la cuarta parte de lo que antes se pagaba y con buena utilidad para la Empresa.

Si el ferrocarril está llamado á asegurarnos el comercio de Mendoza, San Juan y San Luis, con mayor razón nos asegurará el transporte de la producción minera de dichas provincias, porque la región minera de las cordilleras argentinas se encuentra aun mucho más cerca de Chile que Mendoza mismo.

En nuestro concepto, el Ferrocarril Trasandino desarrollará á tal punto las industrias de todo género de las dichas provincias argentinas, que hará indispensable su prolongación hasta el puerto de Quinteros, porque la línea del Estado no dará abasto con el aumento de tráfico.

El puerto de Quinteros está llamado á ser puerto para la exportación é importación de los productos naturales y, así como Valparaíso, será siempre el abastecedor de las mercaderías manufacturadas de procedencia extranjera.

Bajo la letra C acompañamos un Proyecto del Tráfico, en el cual sólo hemos tomado en consideración dos trenes diarios, uno de pasajeros y otro de carga, de primera y segunda clase, bastando con esos dos trenes para asegurar á la Empresa un 5 por ciento de beneficio líquido sobre un capital de 1.200,000 libras esterlinas. Hemos tenido cuidado de no exagerar ni las tarifas ni el tráfico, sino, por el contrario, hemos basado nuestros cálculos en lo que consideramos ser el mínimo posible.

Se nos ha observado por alguien que las tarifas son elevadas; pero esto nos favorece, puesto que son las que hemos tomado por base para nuestra comparación con las tarifas de Buenos Aires á Mendoza. En cuanto á los pasajes, el costo de uno de primera clase de Valparaíso á Buenos Aires no pasará de 10 libras esterlinas, siendo que el precio acostumbrado por la vía del Estrecho de Magallanes ha sido de 40 libras esterlinas, du-

rando el viaje doce días, mientras que por el ferrocarril no se demorará más de 40 horas.

El cuadro *D* contiene el resumen de todos los gastos que demandará la explotación y conservación del ferrocarril, incluso el combustible para dos trenes diarios y los gastos de administración, tanto en Londres como en Chile; y abrigamos la confianza de que, examinándolo con toda detención, se verá que más bien hemos exagerado que restringido cada partida; de modo que los resultados del tráfico nunca podrán ser inferiores á nuestro presupuesto.

V

Una vez demostrado que el Ferrocarril Trasandino, por su situación y condiciones excepcionales, puede asegurarse vida propia con el reducido tráfico que hemos indicado en el prospecto, fácil será comprender que queda ancho campo para aumentar sus entradas, estableciendo mayor número de trenes con tarifas más reducidas.

Como no tratamos de establecer una vía nueva para el comercio trasandino, sino de hacer volver las cosas al estado en que antes se encontraban, y hemos probado que tenemos la ventaja tanto en las distancias como en el costo del transporte, nos parece que queda establecido que el ferrocarril tiene asegurado un tráfico de consideración y bastante remunerativo.

Admitido esto, como no puede menos de admitirse, se vendrá entonces en que la garantía que solicitamos del Congreso para poder negociar los capitales en Europa, no será sino nominal.

Esta es la única manera como se acostumbra hacer en todos los puntos del mundo esta clase de demostraciones; y dudamos que alguna vez se haya conseguido presentar convencimientos de un modo más palpable.

VI

Creemos que el ferrocarril ofrecerá facilidades especiales para la inmigración, pues siendo Buenos Aires un centro de afluencia europea, fácil será, para los que necesiten contratar obreros, que los encuentre allí, bajo condiciones ventajosas y á medida que se necesiten, ahorrándose el Gobierno los fuertes desembolsos que ha acostumbrado hacer para traerlos directamente de Europa.

VII

No concluiremos estos apuntes sin llamar la atención al hecho de que el Brasil está extendiendo sus líneas férreas, tanto hacia el sur hasta el Río Uruguay y Montevideo, como hacia el norte hasta Pernambuco. Las líneas del sur están todas en construcción y creemos que antes de cinco años se encontrará Río Janeiro en comunicación con Montevideo; y en cuanto al norte, aunque no tan luego, hasta Pernambuco, no pasarán muchos años más (pues se ocupan actualmente de los estudios de la parte que falta) sin que se pueda viajar de Chile á Europa sin más que ocho días de navegación y cinco por ferrocarril.

Esta será también la ruta obligada para los pasajeros y correspondencia de Nueva Zelanda para Europa, como lo predijo el célebre navegante Fitz-Roy y lo sostienen los escritores australianos. En la actualidad hay dos grandes líneas que regresan de Nueva Zelanda por el Cabo de Hornos, con escala en Río Janeiro.

Hemos consagrado más de veinte años de nuestra vida á la ejecución de esta gran empresa, porque hemos tenido el convencimiento de que ella reportará beneficios incalculables para nuestro país; pero hasta ahora no hemos tenido la suerte de poder utilizar en provecho de ella las concesiones con que se nos ha favorecido; y ya que no podemos seguir adelante con

nuestros propios elementos, esperamos que no se nos negará la reforma de la ley de concesión que venimos á solicitar, esto es, que se nos acuerde la garantía de un 5 por ciento efectivo sobre el capital de 1.200,000 libras esterlinas, obligándose la Empresa á entregar al Gobierno el total de las entradas líquidas que produzca la línea, hasta cancelar por completo las sumas que hubiere adelantado,—si es que algunas,—el Gobierno por cuenta de la garantía.

Una vez despachada esta concesión, la Compañía constructora podrá hacer sin demora la emisión de sus acciones en el mercado de Londres, y en tres años, á más tardar, se terminará de una manera definitiva el ferrocarril, sin perjuicio de que en un año se establezca un servicio provisional de carruajes de posta, que harán en cinco ó seis horas el trayecto de la cumbre, comprendido entre las extremidades respectivas de la línea á cada lado de la cordillera, mediante lo cual la duración del viaje entre Valparaíso ó Santiago y Buenos Aires no pasará de 52 horas.

En este rápido escrito no hemos querido hacernos cargo de ciertas objeciones de polémica que no merecen atención especial; pero dedicaremos pocos renglones á dos de ellas, que son repetidas por personas que no han tenido motivo para estudiar esta clase de asuntos.

Es la primera, que el sistema de cremallera dificulta el tráfico regular. Este es un notorio error. El tráfico por simple adherencia es á todas luces más ineficaz que el por cremallera, siempre que se trata de una gradiente de más de $2\frac{1}{2}$ por ciento. Como desarrollo de esta idea, nos bastará decir que antes fué nuestro proyecto tener gradientes hasta de 4 por ciento por adherencia; pero, adoptando ahora la de $2\frac{1}{2}$ por ciento como máximo, con auxilio de cremallera, cuando exceda de ese desnivel, hemos conseguido dar á la línea doble capacidad de tracción y consiguientemente de carga que la que habría cabido al proyecto abandonado. Cualquier hombre profesional confirmará esta idea.

Consecuencia del verdadero axioma de ingeniería que dejamos establecido, es que el mismo tren que haya hecho el camino de $2\frac{1}{2}$ por ciento de gradiente, continuará sin cambio alguno sobre otra de 8 por ciento con auxilio de la cremallera, y llegará en la misma condición á Mendoza.

La otra objeción es que podría temerse que se hiciera efectiva la garantía aun en el caso de no terminarse la línea. Lo que contestamos á ella es que, á pesar de ser regla general en todas partes el otorgamiento de la garantía por secciones, nosotros nos hemos resignado á no pedir ese natural beneficio, sino que tenemos aceptado que la garantía principie á ser efectiva cuando la obra esté terminada.

Por la Empresa,

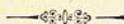
J. E. Clark

M. Clark





EL FERROCARRIL TRASANDINO



"TIME IS MONEY"—SI ES APROVECHADO!

Si la dilación fuese una virtud, y el dejar para mañana, ó la semana entrante, ó para quién sabe cuando, lo que se puede y lo que se debe hacer hoy mismo en bien de la patria, para ponerla en más rápida comunicación con las demás naciones del mundo, un heroísmo, no habría en la tierra país alguno más virtuoso y más heroico que Chile, pues pasan los días, las semanas y los meses, llenos de promesas y esperanzas para muchos proyectos que envuelven el progreso del país, sin que éstos encuentren el impulso y solución que merecen.

La prueba más evidente de ello es lo que pasa con el proyecto de un aumento mezquino de una garantía, puramente nominal, pedido por los dignos concesionarios de este ferrocarril, los hermanos Clark, para poder llevarlo á cabo en beneficio, no de ellos, sino de todo Chile, y esto después de un trabajo patriótico, constante y costoso durante muchos años ya y que sólo espera el pequeñísimo aumento en esa garantía para convertir en una pronta y hermosa realidad una obra que está llamada, cual ninguna otra quizás, á desarrollar de un modo creciente y

constante la industria nacional y el fomento del comercio internacional, base del progreso y bienestar de todos los países del globo.

Este desarrollo debe buscar Chile quizás más que ninguna de las otras naciones del mundo, pues nuestra situación geográfica hace que la lucha por la vida, que es igual entre los pueblos como lo es entre individuos, sea más difícil mientras más separados estén los intereses y eslabones políticos y comerciales que los dividen, pero que son las únicas bases sólidas del progreso, riqueza y civilización de todos ellos y cuya lucha es más fácil, armoniosa, pacífica y segura mientras más se acercan y se asimilen los mutuos intereses y elementos de vida común que los unen; y todo esfuerzo puesto en práctica, aunque el sacrificio envuelto fuese real y efectivo, y no nominal como sucede en el caso actual, para llevar á cabo este propósito, es digno del aplauso y el apoyo de todo hombre que, como busca la felicidad en su propio hogar, busca la de su patria, engrandeciéndola y colocándola en la más ventajosa posición posible entre las demás naciones cultas de la tierra, aprovechando para esto todo elemento que esté á su alcance y que le puede ayudar á conseguir tan noble y patriótico fin.

Por su parte y para conseguir este fin allende las nevadas cumbres que nos separan durante tantos meses en el año de la hermana República, haciendo actualmente todo tráfico con ella difícil durante esos meses, la Argentina ha concedido á los empresarios de esta línea férrea una garantía de 7 por ciento sobre los capitales invertidos en la sección que le corresponde. Los señores Clark no piden á Chile sino el 5 por ciento sobre los capitales que habrán de invertirse en la ejecución de la obra en territorio chileno.

¿Será Chile menos que la Argentina en facilitar luego el único eslabón que falta en la cadena que los ha de unir á los dos en un duradero lazo de paz y prosperidad, asegurado por sus intereses comunes y cuando ese eslabón no demande sacrificio real alguno?

No lo creo, porque Chile no puede ocupar un asiento detrás de nadie en el progreso sud-americano!

Empero, no era tanto á esa cuestión, que ha de tener pronta solución, á no dudarlo, que querría llamar la atención pública, sino al punto técnico del negocio en lo referente al sistema de cremallera que se propone adoptar para salvar las gradientes máximas de la línea, y acerca del cual quizás las siguientes explicaciones y observaciones serán de utilidad para ilustrar al público en cuanto á la bondad, seguridad y suficiencia del sistema para servir todas las necesidades del tráfico trasandino en el trayecto de esas gradientes, y así disipar cualquiera duda que sobre este punto pudiera existir, tratándose de un sistema que, si bien se conoce, y muy ventajosamente, en varias partes del orbe, se propone implantar en Chile por vez primera. Creo que todos se convencerán, por los datos que doy en seguida, que no sólo es bastante adecuado el sistema que proponen los señores Clark en aquella sección del Ferrocarril Trasandino, sino que es, el mejor que se podría adoptar para ella.

El primero de estos datos técnicos se encuentra en globo en el brillante informe presentado al señor Ministro del ramo, sobre esta línea, por don Enrique Budge el 7 de octubre de 1890, en el cual dice: . . .

«Es un hecho conocido é invariable que pendientes mayores de 0 m. 025 por metro reducen tanto la capacidad de acarreo de los trenes, que, dado caso que se aumentase la gradiente de 0 m. 025 á 0 m. 300, se disminuiría en las mejores circunstancias la fuerza útil de la locomotora en un 20 por ciento del peso arrastrado, siendo en la práctica ordinaria aún bastante mayor esta desproporción.

.

«El Ferrocarril Trasandino tiene adoptada en toda la línea, á ambos lados de la cordillera, la pendiente máxima de 0 m. 025 para la adherencia sola, *salvándose con la cremallera las que exceden de esa proporción*, y de este modo los trenes corren ó pue-

den correr completos todo el trayecto... y salvar así todos los inconvenientes.

«Respecto á la aplicación del sistema de cremallera Abt á los ferrocarriles en explotación, considero superfluo extenderme en demostrar la exactitud del principio, su practicabilidad, conveniencia y seguridad, por cuanto este sistema ha pasado de la condición de ensayo, y este medio está universalmente aceptado con entusiasmo por los ingenieros más eminentes que ocupan su puesto en materia de ferrocarriles.

«Un detalle de suma importancia á favor del sistema Abt, es el de la facilidad que tiene la locomotora para tomar la cremallera en donde la encuentre, sin necesidad de detener la marcha del tren.

«Con este sistema los gastos de explotación por tren kilómetro han sido durante los tres años sensiblemente menores que los de las líneas de simple adhesión, tanto de Alemania como de Austria y Hungría...

«La seguridad que para el tráfico de los trenes ofrece la vía sistema Abt es la más completa, pues que puede disponer á la vez de tres distintos juegos de frenos: el ordinario aplicado á las ruedas de la locomotora y carros, el de aire comprimido en los émbolos de las máquinas y el de la cremallera.....»

El sistema de tracción empleado está muy bien descrito en el luminoso informe sobre esta línea presentado por el señor Senador por Coquimbo, don Domingo de Toro Herrera, á la honorable Comisión de Gobierno en 1892, del cual extracto lo siguiente:

SISTEMA DE TRACCIÓN

«Habiendo que vencer, como se ha dicho anteriormente, gradientes de 8 por ciento en este trazado, se requiere la tracción mixta por adherencia y cremallera, y se ha adoptado para ello el sistema del ingeniero suizo Ramón Abt, que actualmente tiene numerosas aplicaciones en líneas que están en explotación. Es útil hacer una ligera descripción de este sistema. En gra-

dientes que pasan de 25 milímetros, Abt agrega á la locomotora ordinaria de adhesión un segundo motor independiente que, poniendo en movimiento dos piñones dentados, obran sobre la cremallera que está fija sobre los durmientes de la vía. *Este motor auxiliar suministra el exceso de fuerza que necesita la locomotora para arrastrar un tren en una pendiente superior á la que puede vencerse con simple adherencia, y obrando sobre un punto fijo de apoyo es, pues, más poderoso y ofrece una seguridad casi absoluta, no pudiendo resbalar sus ruedas, como sucede en el sistema por adherencia.* He dicho que se empleaba un motor independiente, pero éste es servido por el mismo caldero, permitiendo así trabajar á voluntad é inmediatamente, ya sobre la cremallera, ya por adherencia. Así, en la pendiente de 25 milímetros trabaja sólo el motor de adherencia como una locomotora común, y en las gradientes mayores funcionan los cilindros de los piñones, que obrando sobre la cremallera reemplazan al de adherencia, que se suspende tan pronto como termina la fuerte gradiente.

«La cremallera Abt se compone de 2 ó 3 láminas de acero fijadas paralelamente en cojinetes sobre los durmientes de la vía. Los dientes están tallados en estas láminas, y dispuestos, no sobre la perpendicular de la vía, sino en líneas diagonales, como lo manifiestan los dibujos. El movimiento es así más suave, dando mayor firmeza que si sólo hubiera una barra dentada, como sucede en el sistema Rigby.

«La locomotora tiene dos ejes con 3 piñones dentados que corresponden á las barras de la cremallera, repartiendo el esfuerzo sobre 6 puntos de apoyo, lo que equivale á reducir el esfuerzo á la 6.^a parte sobre cada diente, y por consiguiente aumenta la seguridad desde que la rotura de un diente no importa sino la pérdida de una 6.^a parte del esfuerzo total.

«Al principio y al fin de la cremallera hay colocadas unas piezas de entrada, sobre resortes, movibles en el sentido vertical, lo que permite á los piñones conectar con la cremallera estando el tren en marcha.

«Por vía de precaución, al funcionar sobre la cremallera, se disminuye la velocidad á 8 ó 10 kilómetros, y también para conseguir una economía de vapor y no forzar la resistencia calculada de los engranajes.

«Aunque la cremallera constituye en sí un freno de gran seguridad, la locomotora va provista, á más, de cuatro distintos sistemas de frenos, cada uno de los cuales bastaría por sí solo para detener el tren.

«Con estas precauciones, los accidentes son casi imposibles, y hasta la fecha no se registra ninguno en ferrocarriles de este sistema, que ya son numerosos.

«Con la adopción de este sistema se han podido emprender numerosas vías de montañas, que hasta ahora ofrecían obstáculos insuperables. Según el ingeniero, el ferrocarril trasandino se hace relativamente fácil y barato, presentando las ventajas del menor largo de la vía, y disminuyendo los trabajos que se requerían para una línea de falda.»

Confirmativo de lo anterior es el siguiente que encuentro entre los informes del ingeniero señor Evans (muy conocido en Chile) y en que dice:

«El problema de cómo ascender grandes pendientes con ferrocarriles de la manera mejor y más económica, ha puesto fuera los cerebros de los inventores y preocupado intensamente á muchos ingenieros muy inteligentes. Hace más de tercio de siglo que casi todos los más importantes valles del mundo civilizado habían sido ocupados por ferrocarriles que dependían exclusivamente del peso y adherencia de superficies planas como los elementos de tracción para el movimiento de los trenes.

«Pero á medida que la locomotora empezó á ascender las montañas, y como iba en aumento el deseo de poder subir trenes de mayor peso, se ha ido aumentando también el tamaño de las locomotoras y haciéndolas más pesadas. Ha sido necesario aumentar el peso de los rieles á fin de poder soportar la locomotora. Y excelentes como han sido los resultados en lo

tocante á la reducción del costo de transporte en las gradientes más suaves, cuando se trata de vencer mayores pendientes, el servicio falla en una proporción alarmante.

En estos casos, la locomotora con sus cinco pares de ruedas acopladas y con un peso total de 144,000 libras, con 128,000 libras de peso sobre sus ruedas motrices, ha llegado á las proporciones de un verdadero gigante. Sin embargo, un gigante que á menudo se le ve luchando con su propia masa estupenda, es un triste espectáculo de impotencia; y esto nos trae á un punto en el cual podemos decir con propiedad: alto, no podemos ir mas allá; hemos llegado á un punto donde estos mónstruos saturnianos devoran todo, excepto los bolsillos vacíos de sus accionistas....

"... Triste cosa sería si tuviésemos que gritar alto en materia de progreso en los ferrocarriles y que hubiésemos llegado á un punto del cual no pudiésemos pasar. Recibiríamos con júbilo cualquier invención que nos permitiera dar un paso más en la solución del problema de conseguir que el *caballo de hierro* pueda ascender las inclinaciones de las faldas de las montañas.

"El autor de esta memoria ha estudiado las invenciones y mejoras introducidas por el señor Abt, de Suiza, y cree que éste ha hecho mucho con relación á solucionar el problema que tanto nos interesa, y mediante ello ha abierto un vasto campo á las empresas de ferrocarriles y para los ejercicios atléticos del *caballo de hierro*.

.....

En seguida describe el ingeniero Evans las ventajas que ofrece el sistema de cremallera Abt para vencer fuertes gradientes, no sólo porque permite la construcción bajo condiciones de mayor seguridad, sino también por su mayor economía, tanto en la conservación como en la tracción.

Estas y otras razones sin duda determinarán al señor Schatzmann, á la sazón ingeniero del trasandino, á recomendar la adopción del sistema Abt para las gradientes máximas de las cumbres, pues en su informe de 7 de febrero de 1889 dice lo que copio:

SISTEMA ABT

(Extracto de un informe del ingeniero Schatzmann, febrero 7 de 1889)

«Me parece bien presentar aquí algunas observaciones para apoyar y explicar las razones que me han decidido á adoptar la fuerte rampa del Abt, sin temor.

«Partiendo del principio de que una locomotora Abt, trabajando por adherencia, sea de la misma fuerza que las locomotoras tank de 28 toneladas peso adherente, en rampa de 25 milímetros, la misma locomotora Abt, trabajando por cremallera, *puede remolcar el mismo tonelaje en una rampa de 80 milímetros* con una velocidad reducida (8 á 10 kilómetros por hora). Adoptando en la línea el Abt (cremallera) y el máximo de 25 milímetros por adherencia, *tendremos entonces una tracción continua racional.*

«La cuestión de tracción Abt se reduce así á una cuestión de velocidad. Examinemos el tiempo necesario para hacer el trayecto de Paramillo de las Cuevas á Juncal.

«La traza Waring-Davis, aprobada por el Gobierno, tiene más ó menos 50 kilómetros entre Paramillo y Juncal. Con una velocidad de 25 kilómetros por hora (que es un máximo en esta región), el trayecto se haría en dos horas. Los 17 kilómetros de la traza ó cremallera Abt propuesta, no necesitarán más que las mismas dos horas á razón de 8½ kilómetros por hora. Teóricamente el trayecto se hará en el mismo tiempo; pero en realidad la explotación subterránea (con cremallera) *será de una seguridad absoluta*, mientras tanto que la explotación á cieloabierto será en invierno casi imposible.

«Para la explotación misma habría, en consecuencia, ventaja con la solución (cremallera) Abt, línea derecha. En un informe ulterior pienso probar que los gastos de explotación, *la capacidad de tráfico* y las condiciones generales eran, dadas las dificultades de la región del macizo central, *mejores con la crema-*

llera Abt que con un desarrollo por adherencia. La seguridad completa no ofrece ninguna duda.»

Y en cuanto á velocidades y tráfico á simple ó doble vía, el mismo señor Schatzmann, en su informe de 10 de octubre de 1890, dice lo siguiente:

EXTRACTO DE UN INFORME DEL INGENIERO SCHATZMANN FECHADO EL 10 DE OCTUBRE DE 1890

TRÁFICO Á SIMPLE Ó DOBLE VÍA

«Es imposible, por decirlo así, hacer un cálculo aproximado del tráfico probable del Trasandino. Mejor es tomar la cuestión al revés, es decir, examinar cuál sería el tráfico *posible* con la línea á simple vía, y ver después si hay que esperar un tráfico superior.

«Para determinar el tráfico posible nos concretaremos al examen de la sección de los túneles de la cumbre, puesto que en las demás partes de la línea sería fácil hacer doble vía parcial ó cruzamientos en número suficiente. Del examen del perfil longitudinal resulta que la mayor distancia entre dos cruzamientos, Portillo y Las Cuevas, es de 10 kilómetros, de los cuales 6 en rampa fuerte y 4 en casi horizontal. El tiempo necesario para pasar esta distancia será, pues:

6 kilómetros á razón de 12 kilómetros por hora.	30 minutos	
4 " " " " " 30. " " "	8 "	
TOTAL	38 minutos	

Agregaremos por cruzamiento, maniobras, agua, etcétera.

	10 "	
TIEMPO TOTAL	48 minutos	

«En 16 horas de tráfico efectivo habrá, por consiguiente, $\frac{16 \times 60}{48} = 20$ trenes, ó sea 10 trenes en cada dirección. Supongamos 2 de pasajeros, 2 mixtos y 6 de carga.

«Un tren de carga á doble tracción en rampa fuerte puede llevar 140 toneladas peso bruto. Pero contemos solamente 100 toneladas y el 60% de peso útil (neto), ó sea 60 toneladas por tren. Por consiguiente, se llevarán 60 toneladas por 6 trenes = 360 toneladas por día ó (360 por 360) 126,600 toneladas al año en cada dirección, ó sea un total de 259,200 toneladas.

Los trenes mixtos permitirán llevar unas 40,800 toneladas más (113 toneladas diarias), de modo que en excelentes condiciones de explotación se podrá llevar fácilmente un peso neto anual de 300,000 toneladas.

«Con 20 horas de trabajo tendremos 25 trenes ó 17 de carga, es decir, á lo ménos 400,000 toneladas anuales de carga, incluyendo los trenes mixtos.

«Ahora bien, este es un mínimum que será fácil aumentar.

«Estableciendo un cruzamiento en kilómetros 62, en 16 horas podrían pasar 32 trenes y transportar 500,000 toneladas al año.

«En resumen se ve, pues, que una carga anual neta de 300,000 toneladas se llevará con la mayor facilidad y que una explotación bien entendida podrá transportar 500,000 toneladas.

«¿Será el tráfico del trasandino superior á 300,000 toneladas? No es de preverlo.

«La carga transportada por el San Gotardo en 1885 alcanzó á 555,953 toneladas.»

(Nota.—Este informe fué escrito especialmente para probar que no era necesario construir los túneles para doble vía.)

En que está probado que para el tráfico no es necesaria la construcción de doble vía en los túneles de la cumbre.

Un distinguido colega chileno, don Enrique Vergara Montt, en un muy bien escrito informe sobre esta materia, leído ante el Instituto de Ingenieros en Santiago, en mayo de 1892, se refiere al sistema Abt en los siguientes términos:

«La descripción completa del sistema Abt la encontrarán los que quieran conocerlo mejor en una memoria publicada por el ingeniero francés M. Alain Abadie, bajo los auspicios del *Genie Civil*.

"M. Abadie ha podido profundizar las ventajas é inconvenientes de este sistema; ha podido compararlo con el sistema Riggengbach y probar su superioridad.

"No entraré á seguirlo en sus apreciaciones; ellas son convincentes y no dejan lugar á duda.

"La perfección de la cremallera Abt ha llegado á colocar este sistema bajo el punto de vista de la explotación en las mismas *condiciones del ferrocarril de adherencia simple*, á lo que unidas su simplicidad y facilidad para adoptarse económicamente á las condiciones de tracción, ó sea las diversas gradientes, sin necesidad de modificar las secciones transversales de la cremallera, *lo colocan en condiciones de completa seguridad, economía y ligereza.*

"La memoria de M. Abadie presenta el cuadro descriptivo más completo, y es de ella de donde sacaré la exposición del sistema.

"La importancia de esta memoria queda demostrada con la publicación ya completa, ya extractada en el *Genie Civil* y en casi todas las revistas científicas del mundo.

"Debo terminar esta introducción dejando anotado que M. Abt ha llegado á estos felices resultados después de doce años de práctica y observación en la construcción y explotación de ferrocarriles funiculares con cremallera de seguridad y en los de cremallera Riggengbach."

Un informe muy práctico sobre el mismo tema fué leído el 29 de enero de 1889 ante nuestra Institución de Ingenieros Civiles de Londres, por el señor Carruthers, sobre la cremallera Abt que se acababa de construir entre Puerto Cabello y Valencia, en Venezuela, en que dice lo que sigue:

"... El objeto que ha tenido en vista al hacer la descripción de este ferrocarril, es el de llamar la atención á las ventajas, — que á su juicio no son suficientemente apreciadas, — de la conveniencia que hay en adoptar grandes pendientes en vez de largos desarrollos de gradientes. . .

"En la gran mayoría de los casos donde puede emplearse

con ventaja un plano inclinado con cremallera, no sólo se ahorra un gran desarrollo de la línea, sino que se mejoran las gradientes en otras partes de la misma línea férrea y se obtiene una buena economía tanto en la conservación de la vía permanente como en la explotación misma."

Entra en seguida el autor á explicar las ventajas que ofrece la cremallera *Abt*.

Para demostrar de una manera práctica el costo de explotación de ferrocarriles de este sistema, doy en seguida una relación de lo que ha sido ese costo en el ferrocarril de cremallera en las montañas Hartz en Alemania:

EXTRACTO DE UNA MEMORIA LEÍDA EN EL INSTITUTO DE INGENIEROS CIVILES
DE LONDRES, ETC., EN ENERO DE 1889

"La faz especial de esta línea (Hartz) consiste en que su explotación se hace por medio de la cremallera con locomotoras construidas según el sistema *Abt* combinado, de adherencia simple y cremallera.

"En las pendientes fuertes los trenes son arrastrados por medio de ambas fuerzas combinadas, no usándose la cremallera en las partes con gradientes suaves; así que la cremallera que va entre los rieles se coloca únicamente en aquellos puntos donde es indispensable.

"Informaciones y detalles referentes al costo de explotación, podrán tener interés más especialmente desde que durante los últimos años la cuestión de líneas con grandes pendientes, con sistemas especiales de tracción, ha preocupado tanto la atención de los ingenieros en todas partes del mundo.

"El ferrocarril de las montañas de Hartz tiene una extensión de 30.5 kilómetros y sube á una altura 455.7 metros.

"Las locomoras pesan 52 toneladas.

"El peso de los trenes es de 120 toneladas.

"Parte por adherencia 23 kilómetros con gradiente máxima de $2\frac{1}{2}\%$

«Parte por cremallera $7\frac{1}{2}$ kilómetros con gradiente de 6%.

«Tráfico en 1887: pasajeros, 53,500.

«Toneladas de carga transportada, 120,000.

«Gastos de explotación, £ 8,289.7.3.

«El resultado de la explotación por tren por kilómetro es de 1 chelín 8 peniques, comparado con 2 chelines, que es el término medio que han dado los ferrocarriles de Alemania, según las estadísticas de 1885, y con 2 chelines 3 peniques en Austria y Hungría.

«Resulta, pues, una ventaja de consideración en favor del ferrocarril cremallera de las montañas de Hartz.

«Hay, sin embargo, que tener en cuenta que los trenes no son del mismo peso por la diferencia de gradiente.

«Una comparación más justa se obtiene examinando el costo de transporte y fuerza de tracción del ferrocarril del Semmereng en Austria, con gradiente de $2\frac{1}{2}$ por ciento, cuyos resultados han sido iguales á los de cremallera.»

En vista de este acopio de datos, que son bastante satisfactorios, y que no son cálculos, sino los resultados obtenidos en los varios puntos citados en actual explotación, parece excusado entrar á comentarlos aquí. El buen sentido y recto criterio que han demostrado tener la prensa y el pueblo chileno en este asunto, lo harán para sí y comprenderán las ventajas que ofrece la implantación del sistema en cuestión, para cruzar las cumbres que aún separan en Aconcagua las «Puntas de Rieles» que esperan á cada lado de ellas la fraternal unión.

La economía en tiempo y dinero en la construcción, es enorme.

En conclusión, puedo agregar que la construcción de ferrocarriles de montaña con fuertes gradientes y vía ordinaria, es decir, por adhesión simple, es antieconómica, debido al resbalamiento natural, mientras que la cremallera lo evita en absoluto, utilizando así toda la fuerza que desarrolla el combustible empleado, sin pérdida alguna, lo que por sí solo constituye un no despreciable desideratum en regiones como aquellas.

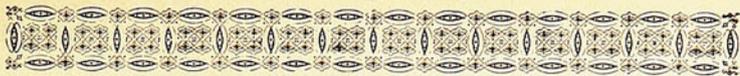
La prensa y la opinión pública apoyan y anhelan la conclusión de esta obra cuanto antes, y todos los diarios que han dado albergue en sus columnas á cuanto podía favorecer este patriótico fin, merecen un gran aplauso; pues han apoyado la conclusión de una obra que mediante un pronto y pequeñísimo esfuerzo, que nadie sentirá, está destinada á traer en no lejana época incalculables bienes á la República.

J. HENRY THOMAS

Miembro de la Institución de Ingenieros
Civiles de Inglaterra

Santiago, 29 de diciembre de 1893





EL FERROCARRIL TRASANDINO
Y LA CÁMARA DE COMERCIO DE VALPARAÍSO



“Valparaíso, 23 de diciembre de 1893

SEÑOR DON GUILLERMO HENDERSON
Presidente de la Cámara de Comercio

Presente

“Muy señor mío:

“La construcción del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua destinado á unir á Chile con la República Argentina, está paralizada por el lado de Chile desde octubre del año próximo pasado por insuficiencia de la ley de concesión del Congreso de Chile, que sólo acordó la garantía de 4 por ciento sobre 1.200,000 libras esterlinas.

“La prensa del país, con marcada uniformidad, ha sostenido y demostrado con datos concluyentes la utilidad que el Ferrocarril Trasandino está llamado á reportar á ambos países y especialmente á Chile. En igual sentido ha recibido opiniones de personas respetables, tanto nacionales como extranjeras, y en realidad creo que la mayoría del país está en favor de la pronta realización de este ferrocarril.

„De muchos argumentos se ha hecho mención en apoyo de esta idea; pero extractando de lo que se ha dicho y escrito los puntos en mi opinión capitales, creo pueden condensarse los méritos que recomiendan esta obra y que justifican el apoyo que el país entero le ha dispensado, en los siguientes:

„1.º Que esta obra es de vital importancia para el desarrollo del comercio, de las industrias y de la riqueza de ambas Repúblicas limítrofes, y que en el estado de adelanto en que se encuentran los trabajos, hay verdadera conveniencia, aun en las actuales circunstancias, en acelerar su conclusión.

„2.º Que es de un beneficio incalculable para Chile la más pronta terminación de este ferrocarril, que salvando la cordillera de los Andes, va á modificar los inconvenientes de su situación geográfica, abriéndole á la vez nuevos mercados á sus productos, atrayéndole el tráfico de pasajeros de la costa norte de Sud-América, además del intercontinental que deberá promover, y posiblemente el de Australia y Nueva Zelandia en Europa, aumentando así las entradas de los ferrocarriles del Estado.

El aumento de uno por ciento de la garantía vigente, que sólo importa doce mil libras esterlinas anuales, —£ 60,000 sobre £ 48,000, — no influye, á mi juicio, como recargo que debiera tomarse en cuenta en los compromisos actuales del Estado, puesto que el pago de las sesenta mil libras, dado caso de no ser cubiertas por el propio tráfico del ferrocarril, sólo vendría á gravar al Gobierno dentro de tres, cuatro ó cinco años, cuando el ferrocarril esté terminado en toda su extensión.

Algunas personas tímidas ó incrédulas, por carecer probablemente de datos suficientes, han opinado en una que otra ocasión, que las dificultades que la naturaleza opone á la construcción de este ferrocarril son de magnitud y que, por consiguiente, dudan de la posibilidad de llevarlo á feliz término.

Queriendo el Gobierno conocer lo que hubiera de realidad al respecto, comisionó para que estudiase el asunto al Director Jeneral de los Ferrocarriles del Estado, ingeniero don Enrique

Budge, cuya experiencia, competencia y honorabilidad son bien notorias.

Con fecha 12 de octubre último presentó el señor Budge un voluminoso informe, que fué publicado en el *Diario Oficial* número 4,670, correspondiente al 19 de noviembre, del que incluyo un ejemplar, y reproducido por la prensa de la capital y de este puerto.

En 20 de julio de 1874 el comercio de Valparaíso suscribió una representación al Excelentísimo Gobierno, de la cual acompaño copia impresa, en la que ya por aquel tiempo se reconocía la importancia que más tarde debía de tener el Ferrocarril Trasandino para el desarrollo del comercio y de las industrias de estos países.

Halagado con la esperanza de que el transcurso de los años y el desarrollo de los acontecimientos han de haber confirmado y puesto más en relieve la verdad de lo que el comercio de Valparaíso pronosticaba, y deseando conocer la opinión que la Cámara de Comercio abriga ahora acerca de las ideas que dejo consignadas en los párrafos números 1 y 2 de esta comunicación, ruego á usted se digne favorecerme con su ilustrada opinión al respecto.

Con sentimientos de distinguida consideración, aprovecho esta oportunidad para ofrecerme de usted su muy atento y seguro servidor.

Juan E. Clark

„Valparaíso, 27 de diciembre de 1893

Muy señor mío:

La Cámara de Comercio, en sesión de ayer, tomó en consideración la solicitud en que usted se sirve pedirle que dé su opinión sobre las ventajas que podría reportar para el comercio la pronta terminación del ferrocarril trasandino que se construye por Aconcagua; é impuesta de los antecedentes que usted se

sirve acompañar, por unanimidad acordó manifestar á usted que, en su concepto, la terminación del aludido ferrocarril sería de manifiesta utilidad para el comercio en general y que, en consecuencia, vería con agrado que desaparecieran los inconvenientes que hasta ahora han impedido su conclusión.

Lo que me complace en manifestar á usted, ofreciéndome de usted atento servidor.

GUILLERMO R. HENDERSON

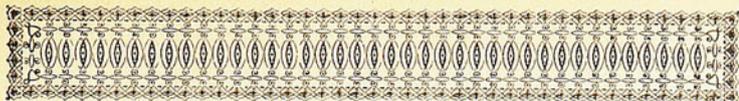
Presidente

B. Solar Avaria

Secretario

Al señor don Juan E. Clark.





DECRETO

EN QUE SE ACEPTA LA PERSONERÍA DE DON MATEO CLARK COMO REPRESENTANTE DE LA "CLARK'S TRASANDINE RAILWAY COMPANY LIMITED," DE LONDRES.



N.º 1,443

Santiago, 10 de octubre de 1893

Vista la precedente solicitud, los antecedentes que la acompañan y con lo dictaminado por el Fiscal de Hacienda,

He acordado y decreto:

Reconócese por parte del Gobierno, para los efectos á que haya lugar, la transferencia hecha en 3 de abril de 1891 por el concesionario para la construcción del Ferrocarril Trasandino vía Uspallata, don Juan E. Clark, á la Compañía titulada "Clark's Trasandine Railway Company Limited," de los derechos que le otorga la ley de 14 de mayo de 1887.

Redúzcase el presente decreto á escritura pública, que suscri-

birán el Director del Tesoro en representación del Fisco, don Juan E. Clark y el representante debidamente autorizado de la "Clark's Trasandine Railway Company Limited."

Tómese razón y comuníquese.

MONTT

V. Dávila Larratín

