

5/2 549627  
FERROCARRIL

ENTRE - 3 -

TALCA Y CONSTITUCION

~~~~~  
SOCIEDAD ANÓNIMA.

**CAPITAL DE EMISION: \$ 1.675,000**

DIVIDIDO EN 1,600 ACCIONES DE \$ 1,000 CADA UNA Y 35  
ACCIONES DE PRIVILEJIO DE \$ 1,000 CADA UNA.



VALPARAISO:  
LITOGRAFIA H. C. GILLET.

—  
1884



FERROCARRIL  
ENTRE  
TALCA Y CONSTITUCION.

---

SOCIEDAD ANÓNIMA

---

CAPITAL DE EMISION: \$ 1.675,000

DIVIDIDO EN 1,600 ACCIONES DE \$ 1,000 CADA UNA  
Y 75 ACCIONES DE PRIVILEJIO DE \$ 1,000  
CADA UNA.

---

Del valor de las acciones se pagará 5° al firmar la escritura de sociedad.

El Directorio que nombre la primera reunion de accionistas no podrá pedir mas de 50° en seis meses, y las cuotas no podrán ser de mas de 10°.

Despues de pagado el 50° el Directorio fijará las cuotas y las épocas en que se hayan de pedir, lo que hará por los diarios y con la mayor anticipacion posible.

La reunion de suscritores tendrá lugar en cuanto se haya reunido la 3.<sup>a</sup> parte por lo ménos de las acciones o sea 534, con el objeto de nombrar un di-

rectorio provisorio y elevar al Presidente de la República una solicitud pidiendo la autorizacion necesaria para formar la sociedad y la fijacion de la cuota del fondo social para que la sociedad pueda comenzar sus operaciones.

Las sumas que se paguen como cuotas ganarán un interes anual de 6% en cuenta corriente hasta la conclusion de la línea.

El Directorio acordará las épocas en que se pagarán los intereses.

El monto de los intereses se agregará a los gastos de construccion.

Las acciones de privilejio no ganarán intereses y solo participarán a los dividendos que dé la explotacion de la línea.

### **Demostracion del resultado que debe dar el Ferrocarril en proyecto entre Talca y Constitucion.**

El Ferrocarril entre la ciudad de Talca y el puerto de Constitucion es destinado a acarrear no solamente los productos de su trayecto y de sus extremos, sino tambien, y mui principalmente, los de una zona valiosa y estensa del valle central que se estiende desde San Cárlos hasta San Fernando y abarca, por consiguiente, 239 kilómetros.

De la carga de los puntos que comprenden estos 239 kilómetros tomará la direccion del puerto de Constitucion una parte mas o ménos considerable segun sea la clase de los artículos y la ventaja que haya en remitirlos a un puerto u otro.

Por ejemplo las harinas, afrechos, licores, cecinas, productos de chacarería y otros artículos

destinados al consumo del norte de Chile y del Perú, encontrarán ventaja en dirigirse a los mercados consumidores por Constitucion, de donde serian llevados al Norte por vapores de construccion adecuada a las exigencias del puerto y que podrán hacer escala en los distintos puertos del Norte, surtiéndolos de cuanto necesiten de la variada produccion agrícola de estas provincias; mientras que el trigo destinado a Europa desde San Carlos, tomará con mas ventaja la línea férrea de Talcahuano.

Para formarnos una idea cabal de la cantidad de carga y pasajeros que podrá obtener la línea de Talca a Constitucion, tenemos como base la que acarrea el Ferrocarril Central, la que ha transportado ántes y la que ha de tener mas tarde.

Del informe del Superintendente del Ferrocarril Central, correspondiente al año 1882, copio lo siguiente:

„El número de pasajeros, quintales métricos de carga y animales que han traficado por los trenes durante los mismos años, es como sigue:

|      | Pasajeros. | Qtls. métricos. | ANIMALES. |          | Qtls. métricos<br>que repre-<br>sentan |
|------|------------|-----------------|-----------|----------|----------------------------------------|
|      |            |                 | Caballar. | Cabrios. |                                        |
| 1878 | 404,488    | 1.362,329       |           |          |                                        |
| 1879 | 348,979    | 1.563,090       | Vacuno.   | Lanar.   |                                        |
| 1880 | 418,949    | 2.172,443       | 13,761    | 14,318   | 134,420                                |
| 1881 | 548,093    | 2.305,314       | 33,371    | 34,331   | 325,050                                |
| 1882 | 644,764    | 2.623,880       | 40,699    | 63,799   | 415,035                                |

Se desprende de estos datos que el aumento de carga y animales fué en 4 años, de 1878 a 1882, de 1.362,329 quintales métricos a 3.038,915 o sea 123% y el movimiento de pasajeros de 404,488 o 644,764 o sea un aumento de cerca de 60%.

La cantidad de carga fué, por consiguiente, de 10,516 quintales métricos por kilómetro de vía y la de pasajeros de 2,231.

Para el año de 1886, que será el primer año de explotación del Ferrocarril de Talca a Constitución, supondremos un aumento en la línea central, por estos 4 años, de 50% en la carga, en lugar de 123% que hubieron en el período anterior de 4 años, y de 40% en los pasajeros; entónces cada kilómetro dará 15,777 quintales de carga y 3,123 pasajeros.

Como decíamos mas arriba, este ferrocarril no es destinado a explotar solo su trayecto, va a ser en realidad la válvula de escape de la carga del Ferrocarril Central de 115 kilómetros del Norte y otros tantos del Sur, y trasportará, por consiguiente, una parte de la carga de 230 kilómetros del Ferrocarril Central y la de los 85 de su propio trayecto.

No vemos motivo alguno para que éstos 315 kilómetros no puedan suministrar a los 85 kilómetros de nuestro ferrocarril una cantidad de carga igual a la de 85 kilómetros del Ferrocarril de Talca a Santiago, sobre todo si se toma en cuenta que salen actualmente por Constitución de 52 a 55,000 toneladas, las cuales no se encuentran comprendidas en la suma de las 303,600 trasportadas en 1882 por el Ferrocarril Central.

En el año 1874, cuando no llegaban todavía los rieles a Talca, la esportacion por Constitución llegó a 8,000 toneladas.

Aplicando al Ferrocarril de Talca a Constitución el término medio de la carga del Central para el año de 1886, tendremos 85 kilómetros multiplicados por 15,777 quintales métricos o sea un total de

134,104 toneladas, a cuya suma agregaremos 25,000 toneladas de subida que formarán un total de carga de bajada y subida de 159,104 toneladas.

Entre Talca y Santiago los pasajeros alcanzaron a 2,231 por kilómetro, y entre Talca y Talcahuano y Angol a 1,117; aumentando de 40% de 1882 a 1886 en lugar de 60% que aumentaron de 1878 a 1882, tendremos para el Norte de Talca 3,123 pasajeros por kilómetro y 1,564 para el Sur.

Aunque Talca suministra mas pasajeros que ninguna otra estacion del Norte, esceptuando Santiago, que Constitucion será un puerto de gran movimiento comercial, el lugar mas adecuado para estacion balnearia, por su clima, sus recursos, lo pintoresco de sus paisajes, supondremos que no tendremos mas pasajeros que el término medio de los 426 kilómetros poco poblados del Sur o sean 1,564 por kilómetro  $\times 85 = 132,940$  pasajeros.

En vista de lo espuesto, las entradas serán las siguientes:

|                                                     |            |
|-----------------------------------------------------|------------|
| 159,000 toneladas de carga a \$ 2.00                | \$ 318,000 |
| 132,940 pasajeros, término medio, 0.80 „            | 106,352    |
| Equipajes y encomiendas 10% de los pasajeros..... „ | 10,635     |
|                                                     | <hr/>      |
| Suma de las entradas.....                           | \$ 434,987 |
|                                                     | <hr/>      |

La vía de Constitucion ha sido y es siempre frecuentada por el comercio, y principiándose la construccion desde Talca, que es la parte mas fácil, comenzará a prestar servicios y dar entradas

6 a 8 meses despues de iniciados los trabajos, en cuanto pase de Corinto. Entónces reemplazará las carretas que llevan los frutos a Perales, y cada mes reducirá la navegacion de las lanchas en las partes mas difíciles del rio.

Durante la construccion, la línea podrá ya ganar un pequeño interes del capital invertido y preparar la corriente comercial para el primer año de explotacion que deberá dar excelentes resultados.

Pero aunque creemos bajos los cálculos de las entradas detalladas mas arriba, supondremos que, para el primer año, serán de un 20% ménos y tendremos como entrada bruta, en lugar de \$ 434,987, \$ 347,990.

Para llevar la cantidad de carga y pasajeros que corresponde a esta suma de entradas, necesitaremos tres trenes diarios de bajada y otros tantos de subida, segun la Memoria que acompaña los presupuestos del Injeniero don Benjamin Vivanco. Estos trenes serán de carga y pasajeros y no necesitaremos trenes especiales de pasajeros por la poca estension de la línea, sino que cada tren de carga podrá llevar un carro misto de 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> clase y un carro de 3.<sup>a</sup>, de modo que los pasajeros tendrán a su disposicion tres trenes diarios de bajada y tres de subida, lo que fomentará el tráfico en proporcion de la gran facilidad que habrá para viajar.

Formando una nota detallada de los diversos gastos de explotacion, sueldos de empleados, consumo de materiales, mantenimiento de la línea, reparaciones, maestranza, etc., el gasto total de explotacion llega a \$ 110,000 en números redon-

dos, lo que corresponde a un gasto de \$ 0.60 por cada kilómetro recorrido por los trenes; pero suponiendo aun un gasto de 70 centavos por cada kilómetro corrido, la suma de los gastos seria 186,150 kilómetros  $\times$  70 = \$ 130,305 o sea \$ 1,532 por kilómetro al año, gasto que es realmente exagerado para una línea de gradientes suaves y explotación económica como es ésta.

El presupuesto de la construcción del ferrocarril, según los estudios minuciosos del Injeniero don Benjamin Vivanco, asciende con material rodante a..... \$ 1.478,030.05  
 Agregando 6.º de interés durante la construcción sobre el monto del capital suscrito por los accionistas de \$ 1.600,000..... 96,000.00

---

El costo total seria de..... \$ 1.574,030.05

---

Suponiendo que la línea cueste en número redondos la suma de... \$ 1.600,000.00  
 Las entradas serán de..... „ 347,990.00  
 Lo gastos de explotación..... „ 130,305.00

---

Quedará una utilidad líquida de... \$ 217,685.00

---

o sea 13.60 por ciento del capital invertido.

En las próximas sesiones del Congreso se discutirá el proyecto de lei presentado por el Diputado por Coelemu señor Mac-Iver, por el cual se autoriza al Presidente de la República para invertir dos millones de pesos en la compostura radical de la barra del Maule, poniendo en ejecución los planes del Injeniero hidráulico señor Lévêque.

El puerto de Constitucion será entónces accesible a buques de gran calado, tomará mayor importancia, aumentando tambien el movimiento del ferrocarril.

La Empresa, una vez construida la línea, podrá emitir mas acciones para prolongarla hasta la hacienda del Colorado, atravesando el valle del Oriente de Talca.

Esta prolongacion será de ejecucion mui fácil y barata, fomentará considerablemente los productos de este llano y de las haciendas de cordillera y beneficiará la línea principal de Talca a Constitucion.

Entónces la ciudad de Talca será el punto central de 4 vías férreas, los productos de 5 provincias tendrán ahí su mercado obligado y su comercio e industrias llegarán a su apojéo.

Las propiedades rurales tomarán, proporcionalmente a la calidad de los terrenos, el mismo valor que las de Aconcagua y las urbanas subirán considerablemente.

