

PRESENTACION
HECHA
AL CONGRESO ARGENTINO

82542
POR

JUAN E. CLARK,

PARA LA CONSTRUCCION DE UN FERROCARRIL

ENTRE

Las provincias de Aconcagua i las de
San Juan i Mendoza.



SANTIAGO.

IMPRENTA DE LA «REPUBLICA»

De Jacinto Nuñez.

1872.





AL HONORABLE CONGRESO DE LA NACION.

Juan E. Clark del comercio de Valparaiso, por sí i a nombre de una compañía dispuesta a realizar la construcción de un ferrocarril trasandino, se presenta ante U.S. H. pidiendo se le conceda el derecho de construir una vía férrea de un metro de ancho entre las ciudades de Mendoza i San Juan en la República Arjentina i Santa Rosa de los Andes o San Felipe de Aconcagua en la república de Chile, de acuerdo con las bases que se esponen en la propuesta adjunta.

Son tan evidentes las ventajas que los ferrocarriles ofrecen para desarrollar el comercio i la industria, atraer las poblaciones i consolidar la paz de los pueblos que creo innecesario entrar a demostrar esas ventajas por estar hoy al alcance de todo el mundo.

El gobierno i pueblo arjentino así lo han comprendido cuando a pesar de sus dificultades internas, emprendieron la obra de realizar las dos grandes vías ferreas que partiendo del Rosario deben ligar entre sí las provincias de Córdoba, Tucuman, Salta i Jujui i que internándose a Catamarca i la Rioja terminarán en las apartadas provincias de Cuyo, llamadas por la naturaleza a ser el

punto de union de los ferrocarriles que parten de la provincia de Buenos Aires i del Rosario al oeste de la república.

Todas estas vias férreas que como se vé converjen a un mismo punto, atraidas por las necesidades de la industria, del comercio i de las poblaciones, indican ser éste el único medio de correjir los defectos que presenta este pais en su configuracion geográfica con referencia a la distribucion de su poblacion que aparece desparramada en el fondo de la República, sobre los grandes valles de los Andes i en el litoral arjentino sobre las costas de sus caudalosos ríos, quedando completamente desierto el centro de la república que ofrece una barrera casi insuperable para las relaciones de política i de fraternidad de pueblos que forman una misma comunidad.

Preocupado actualmente el pueblo i gobierno arjentino en consolidar la union de las provincias que forman la república haciendo fáciles sus relaciones sociales i mercantiles por medio de telégrafos i vias férreas que supriman el desierto i los ponga en contacto frecuente a la vez que desarrollan sus riquezas naturales, he creido que éste era el momento oportuno de iniciar el proyecto de un ferrocarril trasandino cuya realizacion venga a servir de complemento a esa gran red de ferrocarriles arjentinos.

Realizada la union de los pueblos del interior por medio de las vias férreas proyectadas, queda pues por resolver una cuestión de no menor importancia para los pueblos andinos de la república que consiste en facilitarles por medio de un ferrocarril trasandino, el acceso a los mercados del Pacífico hasta California, exclusivos consumidores de los productos de la industria i de su ganadería.

Es fuera de duda que este ferrocarril abrirá nuevos

horizontes al comercio, a la agricultura i a la minería de las provincias de la República Arjentina, que están situadas sobre las faldas orientales de los Andes, facilitándoles la internacion de capitales i de poblacion por dos vias diferentes, i contribuiria ademas a estrechar por un vínculo indisoluble las relaciones de dos pueblos que en los campos de batalla sellaron con su sangre, derramada jenerosamente. la union fraternal de sus hijos que aspiraban a un beneficio comun cual era conquistar su independencia para brindar hospitalidad a todos los hombres libres e industrioso de la tierra.

Las grandes cordilleras de los Andes lejos de ser una barrera insuperable, para mantener separadas las dos naciones que habitan sus valles son por el contrario los medios que la naturaleza parece haber puesto al alcance del hombre para facilitar su union estimulando su industria i bienestar; esplotando las riquezas minerales que encierra en sus entrañas i utilizando los torrentes de agua que se desprenden de sus nevados picos para fertilizar sus campiñas.

Entrando ahora en otro orden de ideas, no me será difícil demostrar a US. H. que bajo el punto de vista económico i de las conveniencias mercantiles; el ferrocarril trasandino que proyecto, está destinado a prestar servicios inmediatos e inmensos a todo el comercio del interior de la república.

Las plazas del Pacífico, consumen todos aquellos productos arjentinos que la actual carestía de fletes permite exportar i con cuyos valores hacen el comercio de importacion. Los minerales arjentinos encuentran allí seguros mercados, por las ventajas que los hábitos mineros de las poblaciones de Chile ofrecen a este género de transacciones, de suyo difíciles, sino imposibles, en los mercados del litoral arjentino, no solo por las dis-

tancias que de éstos los separan, sino tambien por ser estas operaciones casi desconocidas en el comercio de estas plazas.

Segun la estadística comercial de la república de Chile correspondiente a 1870 resulta que, el comercio de esportacion a las provincias de Cuyo representa un valor de un millon treinta i ocho mil doscientos cincuenta i tres pesos fuertes (\$ 1.038,253) en mercaderías extranjeras tomadas en tránsito, de la aduana de Valparaíso. El movimiento del tráfico de importacion i esportacion por carros i mulas incluyendo el del litoral, asciende a once mil toneladas al año, segun datos fide dignos adquiridos de comerciantes de las mismas provincias.

Segun el censo de la República	
Arjentina recientemente publicado, la provincia de San Juan	
tiene una poblacion de..... 60,319 habitantes i
La de Mendoza de..... 65,413 haciendo un
<hr/>	
Total de.....	125,732 habitantes.

Corresponde por consiguiente, un consumo de mercaderías extranjeras de \$ 8.26 i un movimiento de carga de siete arrobas por cada habitante. Si se tiene presente los altos fletes que se pagan desde el Rosario, los que varian entre 90 a 100 fuertes por tonelada, i los que se pagan desde Chile que median entre 70 a 80, no puede ponerse en duda que por medio de una vía férrea que permitiera reducir en un 50 p. $\frac{1}{2}$ o mas estos fletes aumentaria de una manera considerable el comercio de importacion i esportacion de ámbas provincias. Los valores a que hacen referencia los anteriores datos son los aforos oficiales, de manera que pueden estimarse en el

doble en razon de los altos fletes que tienen que sopor-
tar en la actualidad.

La carestía de los fletes hace que aquellas poblacio-
nes consuman solo artículos de primera necesidad i es-
cluyen muchos otros, que contribuyen a la comodidad i
ornato de las poblaciones mui principalmente materia-
les para la industria i construcciones, como tambien el
fierro i las maquinarias aplicables a los usos de la agri-
cultura, minería i otras industrias que sin su auxilio es
imposible desarrollar.

Es tal la importancia que cada dia toma el comercio
del interior con Chile, que no solo atrae una considera-
ble poblacion chilena hacia este lado de los Andes
sino que ya se nota el hecho de que fuertes capitales
vengan de allí a buscar colocacion en este pais fundan-
do bancos en Mendoza, San Juan, Tucuman i Salta.
Ademas de este hecho conviene hacer notar que los in-
vernadores de San Juan i Mendoza compran sus gana-
dos en las provincias del norte de la república con le-
tras de los bancos de Chile, proporcionando de esta ma-
nera al comercio de esas provincias los fondos necesarios
para realizar sus transacciones.

Puede tambien establecerse de una manera indudable
que este ferrocarril no solo está llamado a desarrollar
los mas vitales intereses de las provincias de Mendoza
i San Juan sino tambien a servir de una manera im-
portante el comercio de San Luis, de La Rioja i de Ca-
tamarca.

Segun el censo de la República Arjentina, estas pro-
vincias tienen la poblacion siguiente:

San Luis.....	48,746	habitantes.
La Rioja.....	79,962	id.
Catamarca.....	53,294	id.

Haciendo un total de..... 182,002 habitantes.

Atribuyéndoles un tráfico igual al de las provincias de San Juan i Mendoza, resultará que el de todas ellas alcanza ahora a un movimiento de 25,000 toneladas e interesa a una población colectiva de 307,734 habitantes, sin incluir en este cómputo las provincias de Tucumán, Salta i Jujuy que tal vez llegasen a participar de las ventajas de la reducción de los fletes puesto que en el día con mayores sacrificios que las provincias de Cuyo tienen que traer mercaderías desde Valparaíso hasta el norte de Chile para internarlas después por Atacama.

No es fácil calcular el aumento de carga que los minerales de plata i cobre de las minas de Mendoza i San Juan, la Rioja i Catamarca suministrarán al acarreo por el ferrocarril a Chile i no es aventurado asegurar desde luego, que si faltaran otros artículos con que alimentar su tráfico convendría construirlo con el único i exclusivo objeto de acercarlos a los puertos marítimos del Pacífico para ponerlos en aptitud de explotar con ventaja sus abundantes minerales.

En el número de toneladas de que he hecho mencion ántes solo están comprendidas 1,800 cargas de metales de plata que en 1871 pasaron a Chile de las provincias de San Juan i Mendoza. Calculando a razon de 15 arrobas cada carga, resultan 6,750 quintales españoles o sean poco mas o menos de 105 i medio cajones de minerales de plata. Los actuales medios de conducción solo permiten explotar aquellos metales cuya lei exceda de 50 marcos por cajón viéndose el minero arjentino en la dura necesidad de tener que arrojar después de

estraido de la mina, una gran parte del mineral cuya lei no alcanza a soportar los gastos de trasporte. El ferrocarril trasandino trasformaria en el acto la base de esta importante industria, puesto que permitiria, con fletes especiales calculados para favorecerla, la esportacion de minerales hasta de 20 marcos, como tambien los de cobre i plomo que son abundantes.

Por otra parte, uno de los principales ramos de esportacion de las provincias arjentinas a Chile es el ganado invernado en los prados artificiales de las provincias de Cuyo con que abastecen aquellos mercados i una parte de los del Perú i Bolivia. La esportacion asciende a 55 o 60,000 cabezas anuales, de las que 40,000 por lo menos se internan por la provincia de Aconcagua. Los costos actuales de conduccion, pueden estimarse en tres pesos fuertes por cabeza a los que hai que agregar, ademas de las perdidas que ocasiona un largo viaje por caminos escabrosos, la consiguiente disminucion que se obtiene en el precio en la venta, debido a la estenuacion i aniquilamiento del ganado durante le travesía.

Para obviar estas dificultades i conseguir los ganaderos esportar a Chile sus haciendas en las condiciones de gordura i buena calidad con que salen de sus prados, seria talvez posible que el ferrocarril proyectado fuese preferido como medio de conduccion del ganado en pie, si, como no dudamos, ofreciese beneficios i facilitase las transacciones de esa industria. Es evidente ademas que con la proximidad a los puertos del Pacífico vendrian a establecerse nuevas industrias en las provincias de Cuyo, como son la del beneficio de animales para esportar los cueros i cecinas, la esplotacion del yeso, canteras de pizarra i cales hidráulicas, cuya introduccion a los mercados del Pacífico haria imposible la importacion de estos artículos de puertos extranjeros.

La construccion de este ferrocarril no podrá perjudicar ni obstar a la realizacion de otras vias férreas al traves de los Andes, si las necesidades del comercio del norte i sur de ambos paises las reclamase mas tarde como necesarias. La mas conveniente i la que llenará con mas eficacia las actuales necesidades es la que propongo tanto por ser la que recorre menor número de millas cuanto por ser la que unirá entre sí las comarcas mas pobladas, productoras i ricas de ambos lados de los Andes. Tampoco escluirá del tráfico los actuales elementos de conduccion, sino que por el contrario éstos encontrarán fácil i lucrativo empleo poniéndose al servicio de otras localidades que carecen de ellos.

Otras de las ventajas que presenta para el porvenir la construccion de este ferrocarril son las facilidades que ofreceria para la construccion de otras líneas férreas que hubiesen de ligarse a él en la República Arjentina por la economía con que podrian realizarse, debido a la disminucion de fletes con que se obtendrian los materiales.

Una pequeña demostracion hará evidente esta ventaja: los fletes desde Europa hasta el Rio 4.^o segun los presupuestos presentados al Congreso por el señor Elias importan \$ 25 cada tonelada. El acarreo hasta San Luis por la vía proyectada se fija en \$ 10.

El acarreo entre San Luis i Mendoza segun esta misma proporcion se estima en \$ 15, lo que haria un total de cincuenta pesos fuertes por cada tonelada, desde Europa hasta Mendoza. Miéntras tanto, por la vía del Pacífico solo cuestan los fletes desde Europa hasta Valparaiso incluyendo

los gastos de descarga i embarque en ferrocarril.....	7 50	la tonelada
Flete de Valparaiso hasta S. Felipe	5	—
Fletes por ferrocarril trasandino		
hasta Mendoza	15	—
	\$ 27	50

resultando una diferencia de \$ 22.50 por cada tonelada de peso de material. Calculando solo en 125 toneladas de peso de material correspondiente a una milla de vía férrea, habria una economía de cerca de \$ 3,000 en la construccion de cada milla de ferrocarril que partiese de Mendoza o de San Juan si los materiales pudiesen ser introducidos por la vía del Pacífico. De esta economía podrian gozar desde luego la construccion de los ferrocarriles de Mendoza a San Luis como tambien del que debe ligar a San Juan por la Rioja i Catamarca con Salta i Tucuman.

En cuanto al movimiento de pasajeros, fácilmente puede concebirse que tomaria un desenvolvimiento asombroso, puesto que el ferrocarril del Rosario a Mendoza i el trasandino a Chile crearian una corriente entre el Atlántico i el Pacífico; tan distantes en el dia por las dificultades i penalidades de un viaje lleno de contratiempos i convertiria en esclusiva esta ruta para todos los que desde el norte del Perú se dirijan a Europa por la vía de Magallánes.

En conclusion, me creo autorizado a asegurar a U.S. H. fundado en los estudios que desde antemano he hecho acerca del comercio de las provincias de Cuyo con Chile i el conocimiento que tengo de los elementos de prosperidad i riqueza que ellas abrigan, que el desarrollo de su industria, de su agricultura i de su minería

serán tan considerables desde el primer año que se abra al servicio público el ferrocarril trasandino, que ellas le han de ofrecer un tráfico suficiente para cubrir un interés igual al garantido por la nación; pero si esa convicción saliese fallida, los sacrificios que la garantía le impusiese serían ampliamente compensados con la mayor renta que tendría el Erario por el aumento de comercio que produciría, sin contar los bienes que bajo mil otros respectos reportaría la república en la mayor prosperidad de dos provincias tan importantes como las de Mendoza i San Juan.

PROYECTO DE CONTRATO

PRESENTADO AL CONGRESO ARGENTINO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN FERROCARRIL TRASANDINO, ENTRE CHILE I LAS PROVINCIAS DE SAN JUAN I MENDOZA.

Art. 1º Autorízase a don Juan E. Clark para construir por sí o por medio de una compañía, con capitales que levantará dentro i fuera del país; una vía férrea de un metro de ancho, al traves de la cordillera de los Andes, bajo las bases siguientes:

1º Para la construcción de la vía férrea el concesionario se obliga a presentar los estudios necesarios por los pasos denominados de Uspallata i de los Patos.

2º Los estudios de la vía férrea por el paso de Uspallata se harán arrancando del extremo oriental de los ferrocarriles de Chile en Santa Rosa de los Andes atravesando la cordillera por el paso del Juncal costeando alternativamente las márgenes del río de Mendoza hasta un punto conveniente del valle de Uspallata en el que se bifurcará la línea siguiendo a Mendoza por la

Junta de los Ríos i a San Juan por el valle de Calingasta costeando el río de San Juan hasta la ciudad de este nombre.

3^a Los estudios correspondientes al paso de los Patos se harán arrancando el ferrocarril, en Chile, de San Felipe de Aconcagua atravesando la cordillera por el paso de los Patos i desendiendo al valle de Calingasta costeará alternativamente las márgenes del río de San Juan hasta la ciudad de este nombre i desde allí por Guanacache, terminando en la ciudad de Mendoza.

4^a La elección de la vía la determinará el costo menor; segun el resultado de los estudios i presupuestos que se presenten.

5^a El empresario se compromete a practicar a sus expensas los estudios de que hablan las cláusulas anteriores, debiendo presentar los planos al gobierno nacional en el término de doce meses, despues de aceptado el presente contrato, siendo entendido que quedarán aprobados, si en el término de 90 días no se indicasen modificaciones.

6^a El empresario se compromete igualmente a inaugurar los trabajos de construcción sobre el terreno, 90 días despues de aprobados los planos, dando principio, en Chile, en el punto de arranque de la línea.

7^a Suscritos el 30 por ciento de los capitales necesarios, se presentará a la aprobación del gobierno los estatutos para la constitución de dicha compañía.

8^a Cinco años despues de aprobado el presente contrato, la empresa dará terminado este ferrocarril con todas sus estaciones i lo entregará al servicio público prévia recepción del gobierno nacional, con la dotación de locomotoras, tren rodante para pasajeros, carga de mercaderías minerales i ganados en pie, que satisfaga

todas las necesidades del tráfico de las líneas de Mendoza i San Juan con la república de Chile.

9^a La empresa conducirá gratuitamente las balijas de la correspondencia pública i los empleados destinados a custodiarla i por la mitad del precio de tarifa los empleados que viajan en servicio de la nacion.

10^a Debiendo los capitales que se levanten para llevar a cabo esta empresa, suscribirse tanto en la República Arjentina como en Chile i en Inglaterra, el domicilio del directorio jeneral de la compañía será en el país que mas capitales haya suscrito, teniendo sin embargo asiento i residencia legal en los otros dos paises otros tantos directores o representantes, con plenos poderes del directorio jeneral, que llevarán los libros de inscripcion, traspaso de acciones, contabilidad de administracion, etc. con obligacion de hacer el abono de los dividendos correspondientes a los accionistas suscritos en el país de su residencia.

11. Cuando las utilidades de la empresa alcancen a un doce por ciento líquido, el gobierno intervendrá en la fijacion de las tarifas.

Art. 2.^o El gobierno nacional garantiza a la empresa en la esplotacion de este ferrocarril, el siete por ciento de interes anual sobre un costo fijo de treinta i och^o mil pesos fuertes por cada quilómetro, en la parte arjentina, i abonará a la compañía al fin de cada año la diferencia que resultare entre este interes i los productos de la esplotacion del camino prévia deduccion de un 45 por ciento por gastos de esplotacion, bajo la condicion de que, cuando el producto líquido del ferrocarril, deducidos los gastos de esplotacion excediese del interes garantido, ese exceso será percibido por la nacion hasta reintegrarle las sumas que hubiere abonado.

Art. 3º El gobierno nacional suscribirá por el valor de un millon de pesos fuertes en acciones de la compañía; que abonará por cuotas en la forma i manera que lo hagan los demás suscritores, ya sea en dinero o en títulos de la deuda pública del 6 por ciento de interes i 1 de amortizacion, por el precio corriente que dichos títulos tengan en el punto en que deba de verificarse el pago.

Art. 4º El gobierno nacional acuerda ademas a la compañía las concesiones i privilejos siguientes:

1.º Concede la exoneracion de todo derecho de esportacion i eslingaje a los materiales destinados a la construccion i conservacion de la linea, así como la de cualquiera clase de contribuciones directas o indirec-
tas con que las leyes del pais afectasen a las propiedades pertenecientes a la empresa. Quedarán asimismo exceptuados de todo servicio militar las personas empleadas en la construccion i tráfico del ferrocarril.

2.º Cede gratis como propiedad de la empresa todos los terrenos necesarios para el establecimiento del camino con un ancho de seis metros a cada lado de la via en los terrenos despoblados i de tres metros a cada lado de ésta en los terrenos urbanos i sub-urbanos que hubiera de atravesar fuera de las vias públicas.

3.º Cederá asimismo gráatis en propiedad para la empresa todos los terrenos que fuesen requeridos en las provincias de San Juan i Mendoza para la construccion de estaciones, oficinas, depósitos i maestranzas, i demás adherencias de un ferrocarril, dando posesion de los que fuesen de propiedad pública a medida que los vaya necesitando i respecto de los que fuesen de propiedad particular serán espropriados por el gobierno nacional por cuenta de la empresa.

4º Se acuerda el derecho de construir i esplotar ra-

males de ferrocarril de una trocha menor, con locomotoras a vapor o con caballos, que se desprendan de las líneas principales en dirección a los minerales que se hallen en explotación, en las provincias de San Juan i Mendoza u otros que en lo sucesivo llegasen a explotarse, entendiéndose que este derecho no obsta a que otras empresas puedan construir los ramales que pudieran convenirles i para los cuales la empresa se obliga a conservar sus tarifas quedando en la obligación de admitir sus empalmes.

5º El gobierno nacional hace estensivos a los ramales que construya la empresa, en uso del derecho que le acuerda la cláusula anterior, los mismos privilejios i exenciones acordados por las cláusulas primera, segunda i tercera de este artículo 4º.

Art. 5º El término de la garantía será por veinte años, pero el gobierno argentino, se reserva el derecho de espropriar la parte de ferrocarril i todas sus adherencias que se hallaren en su territorio después de diez años de explotación por la empresa, abonando su costo justificado mas un veinte por ciento, por vía de indemnización.

Art. 6º Todas las cuestiones i diferencias que pudieran surjir entre el gobierno argentino i la empresa acerca de la manera de cumplir los diversos artículos del presente contrato, serán sometidas a la decisión de árbitros nombrados por una i otra parte con facultad de nombrar éstos un tercero, con arreglo a las leyes del país.

Art. 7º Debiendo entenderse el concesionario don Juan E. Clark, con el gobierno de la República de Chile al efecto de obtener su concurso para llevar esta empresa a su total realización, queda convenido que los

plazos i términos estipulados en este contrato, solo principiarán a rejir desde que aquel gobierno contrate con el señor Clark la construccion de la parte chilena de esta linea.

JUAN E. CLARK.
