

- 2 -

PRESENTACION

DE CLARK I C.^a

X

AL SUPREMO GOBIERNO

SOLICITANDO PRIVILEJIO PARA LA CONSTRUCCION DE UN
FERROCARRIL ENTRE LA PROVINCIA

DE

ACONCAGUA I LAS DE MENDOZA I SAN JUAN



84879

SANTIAGO

IMPRESA DE "EL FERROCARRIL," CALLE DE LA BANDERA, NÚMERO 39

1872



EXCMO. SEÑOR:

Clark i Ca. del comercio de Valparaiso a V. E. mui respetuosamente tenemos la honra de acompañar un proyecto para la construccion de un ferrocarril que, atravezando la cordillera de los Andes por la provincia de Aconcagua, una las vías férreas del Estado con las capitales de las provincias arjentinas de Mendoza i San Juan.

Una empresa de tanta magnitud i consecuencias para la prosperidad de las dos naciones, ofrece graves dificultades nacidas de la dilatada estension de la línea, los obstáculos materiales que impiden el paso de la cordillera i del crecido capital que demanda su ejecucion, mantenimiento i explotacion; e imposible seria actualmente ponerla en obra sin la proteccion de ambos paises igualmente interesados en estrechar los vínculos que unen las dos repúblicas, fomentar el desarrollo del comercio i el acrecentamiento de la riqueza pública, mediante la explotacion de nuevas fuentes para el interés privado i abundantes recursos para el erario. Estas consideraciones nos han decidido a solicitar la proteccion de

V. E. en la esperanza de que, si se digna acordárnosla, mereceremos una acojida favorable tambien de parte del congreso nacional.

Aunque pudiéramos escusarnos de entrar en detalles innecesarios para el exacto juicio de V. E., como la concesion que solicitamos pudiera imponer gravámenes al erario, vamos a consignar aquí los detalles que han servido de base a nuestros estudios sobre la utilidad del ferrocarril trasandino, dejando a la penetracion i conocimientos de V. E. el cuidado de rectificarlos en lo que nosotros pudiéramos haber padecido error.

La utilidad de una empresa de esta naturaleza depende, para los empresarios, solo de la actividad del comercio entre los lugares que van a ponerse en comunicacion mediante ella, i del incremento que debe recibir como consecuencia de las facilidades i economía que sus servicios ofrezcan al tráfico. En cuanto a las naciones que de ella van a aprovecharse, su principal utilidad no se deriva de estas circunstancias, sino de otras consideraciones de un órden mas elevado que seria inoficioso recordar a V. E.

La estadística comercial de Chile correspondiente al año 1870, la última publicada, hace subir el comercio terrestre de Chile con las provincias trasandinas, por los puertos de cordillera dependientes de la aduana de Valparaiso a la suma de 1.402,198 ps. distribuidos en esta forma:

Importacion.....	\$	287,594
Esportacion.....	„	76,351
Mercaderías ingresadas a Chile en tránsito i egresadas por la cordillera	„	1.038,253
Total.....	\$	<u>1.402,198</u>

No puede tomarse esta cifra como la espresion exacta del

comercio entre ambos países por el territorio aduanero de Valparaiso, pues como con mucha razon lo observa la estadística oficial, la reduccion causada en el movimiento comercial con Francia i Alemania por la guerra de 1870 por una parte, i por otra la epidemia de los ganados i la alza de los precios del trasporte terrestre que naturalmente nació de ella, produjeron una disminucion de tráfico que en la importacion terrestre se tradujo por un 50 por ciento de rebaja sobre la cifra correspondiente al año 1868.

Los datos anteriores, tomados solo con relacion al valor de las mercaderías, no pueden servirnos de base para calcular los gastos de trasporte, única cuestion que se relaciona con nuestro propósito. Por esta causa, i ademas para poder dominar en conjunto el tráfico de Mendoza i San Juan con las provincias limítrofes i Chile, darémos en nuestro cálculo la preferencia a los datos estadísticos colectados en la República Argentina que, siendo tambien oficiales, merecen entero crédito i, refiriéndose al año escepcional de 1870, se resienten tambien de la crecida reduccion que, por efecto de las mismas causas, hemos notado en la estadística chilena.

Segun estos datos, el comercio de importacion i esportacion de Mendoza i San Juan, incluyendo el que se hace por el litoral, ascendió a once mil toneladas que distribuidas entre el número total de habitantes segun el siguiente censo recientemente levantado:

Poblacion de Mendoza.....	65,413 habitantes
Id. de San Juan.....	60,319 „ dan un
Total.....	<u>125,732 habitantes,</u>

hace subir a 80 quilógramos el movimiento comercial por cada habitante; i si, como lo manifiesta la estadística chilena se introdujo en estas provincias 1.114,604 pesos en pro-

ductos ingresados e importados, tendr6mos que, a cada habitante, corresponde un consumo anual de 8 pesos 80 cts. de mercaderías estranjeras.

Pero Mendoza i San Juan no son las 6nicas provincias a que el ferrocarril va a estender sus beneficios: se aprovecharán tambien de 6l las de San Luis, La Rioja i Catamarca, cuya poblacion es:

San Luis-----	48,746 habitantes.
La Rioja-----	79,962 „
Catamarca-----	55,294 „
Total-----	<hr/> 184,002 habitantes.

Atribuyéndoles un tráfico igual a las anteriores, lo que no puede considerarse una exajeracion, puesto que terminado el ferrocarril a través de los Andes, quedarán en condiciones comerciales con la costa del Pacífico mucho mas favorables que lo están ahora las de Mendoza i San Juan, como luego vamos a demostrarlo; tendr6mos que a la poblacion de las cinco provincias (307,734 habitantes) corresponderia un tráfico de 25,000 toneladas i un consumo de mercaderías estranjeras de 2.708,169 pesos.

Actualmente se importan a Chile 60,000 animales vacunos, de los cuales las dos tercias partes, o sea 40,000, se internan por la provincia de Aconcagua. El actual sistema de transporte por medio del arreo tiene dos inconvenientes que no le harian posible competir con la conduccion por ferrocarril: las pérdidas por muerte de ganado ocurrida durante el viaje que jeneralmente se calcula en un 4 por ciento, i su estenuamiento que puede estimarse por el interes del capital invertido i los tres o cuatro meses de talaje indispensables despues de su llegada para ponerlo en regulares condiciones de venta. La pérdida i depreciacion ocasionada por

estas causas, unidas al costo de conduccion, hace subir de ordinario a 10 pesos el transporte de cada cabeza.

No creemos exajerado fijar en 90,000 el número de pasajeros que anualmente traficaria por el ferrocarril proyectado, tomando en cuenta la crecida poblacion que él pone en contacto. Imposible seria citar una sola empresa de esta naturaleza en que se haya reducido, para calcular su utilidad, a una cifra menor el número probable de pasajeros comparado con la poblacion, ni tampoco un solo ferrocarril que desde su inauguracion no haya tenido en este ramo un tráfico mucho mayor que el que consultamos aquí. En este ramo, como en todos los otros, notará V. E. que temerosos de caer en exajeracion, no consideramos las mas fundadas expectativas que, aun a juicio de los mas pesimistas, doblarán el segundo año de tráfico los recursos que estamos enumerando. Es necesario tener presente que ahora está construyéndose el ferrocarril entre Villa de María i San Luis, i se hacen los estudios para el que debe unir esta última ciudad con las provincias de Cuyo, línea que una vez ejecutada, como asimismo la trasandina, uniria los dos grandes oceanos que bañan la América, i no es dudoso que seria esta la ruta de los numerosos viajeros entre la costa sur del Pacífico i Europa, i tambien, mui luego talvez, el camino de la corriente de emigracion europea a Australia. Esta seria la vía mas corta, la mas cómoda, i no hai razon alguna para temer que ninguna otra sea preferida entre Europa i Oceanía.

Con estos datos veamos cuales serian en el estado actual de nuestro comercio los recursos de la empresa, dejando para despues el cálculo del aumento que necesariamente producirá su realizacion.

Transporte de 25,000 toneladas de carga por los cien kilómetros próximamente de ferrocarril construido en te-

territorio chileno, calculado a 4 pesos por tonelada	\$ 100000
Trasporte por el mismo trayecto de 40000 animales vacunos a 2 ps. cada uno	„ 80060
Pasaje en la misma forma que las partidas anteriores de 90000 pasajeros al precio medio de 3 ps. cada uno	„ 270000
Trasporte de equipajes i encomiendas (calculado)	„ 30000
Total	\$ 480000

En el precedente cuadro hemos considerado como carga para el ferrocarril el total de importacion i esportacion de las provincias de Mendoza, San Juan, San Luis, La Rioja i Catamarca, i para manifestar a V. E. que no es esta una ilusion nuestra, nos bastará indicar que la mas apartada de estas provincias vendria a pagar por precio de trasporte de importacion o esportacion con Valparaiso ménos de lo que actualmente cuesta a Mendoza; de modo que, aun prescindiendo del desarrollo que el contacto con las provincias atravezadas por la línea imprimiria a su comercio, de las necesidades de consumo que la disminucion de costos les permitiria satisfacer i del aumento de produccion consiguiente al abaratamiento de las máquinas i demas útiles necesarios para el adelanto de su industria, podrian esportar al Pacífico una multitud de productos cuyo precio no basta ahora para satisfacer los gastos de conduccion. V. E. sabe que el comercio actual de las provincias trasandinas no puede tomarse por la espresion de sus recursos. Condenadas por su situacion jeográfica al aislamiento en que las conserva su falta de acceso a los mercados donde pudieran cambiar sus productos, la produccion está fatalmente limitada por su propio consumo, forzosamente re-

ducido a la satisfaccion de las escasas necesidades que les permite llenar una industria atrasada porque solo dispone de los productos naturales de la tierra sin los beneficios de la asociacion universal que el comercio procura a la jeneralidad de las naciones; pero el ferrocarril va a dar salida a sus frutos naturales, a llevarles los elementos necesarios para aumentar su produccion, i, haciendo nacer nuevas necesidades con la importacion de nuevos objetos de consumo, hará posible el espendio de los productos de su industria en mercados a que ahora no se podría remitirlos.

El precio medio del transporte de una tonelada de carga entre el Rosario i Mendoza es en la actualidad de 100 pesos, i de esta última ciudad a Santa Rosa de los Andes 70 pesos. Con tan subido flete se concibe que por la cordillera solo se importen a Chile ganado i una pequeña cantidad de minerales o metales; pero cuando este último flete solo cuesta 15 pesos, cantidad que hemos considerado en nuestro cálculo, imposible es no convenir en que el movimiento comercial impulsado por la rebaja de 466 por ciento en el transporte i por comunicaciones diarias i fáciles establecidas mediante el ferrocarril, no tome proporciones incalculables. Fundándonos en estas razones podríamos sin temor de errar, fijar un aumento mui crecido en el ramo de carga; pero nos basta rebajarlo a un 50 por ciento sobre la cantidad anteriormente consultada, es decir, a 50,000 pesos.

No tomaremos en consideracion el incremento natural del comercio durante los seis años, que si esta propuesta es aceptada, tardaremos en entregar el ferrocarril al servicio público ni tampoco el que orijine la explotacion de la agricultura cuyos productos no figuran hoy en nuestro comercio terrestre, i dejamos a la estimacion de V. E. la importacion de minerales arjentinos, que, reducidos los fletes, segun la apasionada

aseveracion del inspector jeneral de minas en un reciente informe pasado al gobierno, bastaria por sí solo para sostener el tráfico de un ferrocarril. Sin participar de esta opinion, creemos con la jeneralidad de los que han reconocido los minerales a que ella se refiere que procurarán a la vía en proyecto abundante carga, pues permitiendo ella la conduccion de metales de 20 marcos de lei que son allí abundantísimos, su explotacion seria un negocio de considerables beneficios. Ahora solo pueden esportarse los minerales de plata de 50 marcos, los de cobre de subida lei i no se explotan los numerosos depósitos de cobre i plomo.

Finalmente, prescindimos tambien de la conduccion de máquinas, herramientas i demas accesorios de la agricultura i minería que constituirán un incremento de comercio anualmente en progreso.

Como pudiera decirse que los ferrocarriles en construccion, concluidos i en proyecto entre el Atlántico i las provincias de Cuyo arrastrarán la corriente del comercio hácia aquel oceano, para disipar toda duda, apuntaremos aquí los datos que contiene la memoria presentada al gobierno arjentino por el señor Elías, indicando el precio mínimo posible del transporte de una tonelada de carga. Estos datos, admitidos por el gobierno, son los precios de tarifa ya establecidos en aquella república. Hélos aquí:

Flete de Europa a Rio 4.º	-----	\$	25 fuertes
„ de Rio 4.º a San Luis	-----	„	10 „
„ de San Luis a Mendoza	-----	„	15 „
Total	-----	\$	50 fuertes

o sea 54 pesos en nuestra moneda.

Comparemos este dato con el flete tambien de una tonelada por la vía del Pacífico:

Flete por ferrocarril de Mendoza a San Felipe..	\$ 15
„ „ „ de San Felipe a Valparaiso. „	5
„ „ mar de Europa a Valparaiso con gastos de embarque i desembarque.....	7 50
Total.....	\$ 27 50

Resulta, pues, una diferencia de 26 pesos 50 cts. en favor de la conduccion por la vía de Chile.

En vista de este resultado, inútil nos parece insistir en la imposibilidad de desviar el comercio de las provincias andinas hácia el Atlantico por los ferrocarriles argentinos.

La importacion de ganado recibiria tambien un aumento considerable a causa del menor precio de trasporte; i podríamos considerar en este ramo la carne preparada i cecinas que se importarian al pais para el consumo de la costa del Pacífico, pero lo creemos inoficioso en esta solicitud.

Para concluir con esta parte, solo nos falta observar a V. E. que los datos precedentes se refieren a las condiciones actuales del comercio terrestre, sin otras alteraciones que las que se seguirian inmediatamente a la inauguracion del ferrocarril trasandino i sin tomar en cuenta el incremento gradual que aumentaria cada año los beneficios.

Agregando, pues, a la suma de 480,000 pesos que habiamos fijado como producto en bruto del tráfico la cantidad de 50,000 pesos por el 50 por ciento de aumento en la conduccion de carga, tendríamos 530,000 pesos como producto total en bruto de la explotacion de la parte chilena del ferrocarril.

Segun el art. 4.º, inc. 1.º de nuestra propuesta, el precio de construccion i equipo de cada quilómetro, es de 41,000 pesos, i, calculando en 100 quilómetros el trayecto por territorio chileno, el costo total sube a 4.100,000 pesos, sobre

los cuales segun el mismo inciso, el gobierno garantizará a los constructores el interés de 7 por ciento anual ascendente a 287,000 pesos, deduciéndose del producto bruto un 45 por ciento para gastos de explotacion, i abonándose la diferencia entre el 55 por ciento restante i el interes garantizado en caso de haberla.

Creemos haber demostrado que el producto total líquido ascenderia el primer año a 530,000 pesos, sin tomar en cuenta muchos aumentos de entradas que compensarian sobradamente cualquiera inexactitud o error de nuestro cálculo. Deduciendo de esta suma 238,500 ps. a que monta el 45 por ciento de gastos de explotacion, tendríamos que la utilidad líquida sube a 291,500 ps. es decir, 4,500 ps. mas de 287,000 pesos a que ascenderia el 7 por ciento garantizado por el gobierno.

Aunque ántes de hacer un estudio minucioso del trazo de la vía no seria posible determinar la estension que atravesie por territorio chileno, hemos creido que esta circunstancia no puede influir en la resolucion de V. E. En el precedente cálculo hemos considerado el mas largo de los trayectos probables; de manera que puede contarse con disminucion, pero en ningun caso con aumento: sin embargo, esta consideracion no es de importancia porque, avaluándose el producto del tráfico con relacion a la distancia recorrida, aumentando o disminuyendo el trayecto, se aumentaria o disminuiria proporcionalmente el valor del transporte i tambien el valor garantizado; de modo que en ningun caso se agravaria por esta causa la responsabilidad de la nacion.

No solicitariamos, Excmo señor, la garantía que pedimos si tuviéramos la seguridad de reunir en Chile i la República Argentina el capital exijido por nuestro proyecto, con la seguridad de que los que se decidan a tomar parte en su

realizacion no temerán comprometerse en una especulacion cuyos seguros beneficios deja conocer claramente el estudio de los datos que nos han servido de base i son aquí tan fáciles de consultar; pero no sucede lo mismo en Europa, adonde necesitaremos recurrir para integrar el capital, i no nos seria posible salvar los tropiezos producidos por la falta de una garantía como esta que desde algun tiempo atras se ha acostumbrado a ver consultado en las concesiones análogas hechas a las empresas que construyen ferrocarriles en América con sus propios fondos.

En cuanto a las otras concesiones que pedimos, la única que necesita alguna explicacion es la que se refiere a los terrenos fiscales situados en el trayecto que el Estado se obligaria a cedernos gratuitamente; i para que pueda apreciarse en su justo valor nos bastará indicar que ella solo tendrá aplicacion en los caminos que cruce la línea.

Si a pesar de lo espuesto, creyese V. E. que la garantía exigida pudiera imponer gravámenes al fisco, ellos, Exmo. señor, estarian mas que compensados con el incremento de las rentas públicas i de la fortuna privada que el ferrocarril trasandino producirá inevitablemente, i si todavía por alguna circunstancia imprevista esto no fuera bastante para rezarcir los desembolsos improbables de la nacion, en el porvenir tendrá para indemnizarla: primero, la cantidad excedente de utilidades conforme al art. 4, inc. 3.º de la propuesta, i despues los inapreciables beneficios de las mas estrechas relaciones sociales i comerciales con las provincias trasandinas que, unidas a nosotros por la comunidad de oríjen, de tradiciones i tantos otros vínculos de la naturaleza, vendrian tambien a estarlo en provecho recíproco, por la mas indestructible mancomunidad de intereses.

Entre los muchos bienes que la terminacion del ferroca-

rril entre los dos oceanos producirá al pais, no queremos dejar en silencio uno mui digno de la consideracion de V. E.

En la actualidad hai una sola mala entre Inglaterra i Australia que conduce la correspondencia en sus viajes mensuales. La brevedad, la facilidad i frecuencia de las comunicaciones i, sobre todo, la economía, aconsejan que la correspondencia entre la metrópoli i su colonia se remita en los paquetes semanales entre Inglaterra i Buenos Aires, continúe por ferrocarril hasta Valparaiso, i de aquí a Australia, obteniéndose por este medio la vía mas corta que sea dable imaginar. Si las consideraciones que aconsejan este cambio de ruta prevalecen en la decision del gobierno ingles, como es de esperarlo, seria esta medida el principio de relaciones comerciales cuya importancia no se ocultará a V. E.

Ahora solo nos resta rogar

A V. E. que, despues de haber estudiado nuestro proyecto, se digne recomendarlo a la consideracion del congreso, i como están próximas a concluirse sus sesiones ordinarias, en caso de convocatoria a sesiones extraordinarias, se sirva incluirlo a fin de que, si es aceptado, puedan hacerse los estudios en el verano próximo, época única en que es posible ejecutarlos.

Es gracia, Excmo. señor.

CLARK I C.^a

PROYECTO DE CONTRATA

PARA LA CONSTRUCCION DE UN FERROCARRIL TRASANDINO ENTRE
CHILE I SAN JUAN I MENDOZA

ART. 1.º

Se autoriza a Clark i Ca. para construir por su cuenta o por medio de una compañía con capitales que se suscribirán dentro o fuera del país, una vía férrea de un metro de ancho a travez de la cordillera de los Andes bajo las bases siguientes:

1.ª—La línea arrancará de una de las estaciones del ferrocarril central en la provincia de Aconcagua i se extenderá hasta las capitales de las provincias de Mendoza i San Juan, en la República Argentina.

2.ª—Los empresarios tendrán un año de plazo para hacer por su cuenta los estudios i planos de la vía mas conveniente, los que presentarán al Supremo Gobierno para su aprobacion o para que haga las observaciones que crea necesarias dentro de los noventa dias siguientes a su presentacion. Si no se hubiere hecho observacion en este tiempo los planos se considerarán definitivamente aprobados.

3.ª—Los empresarios darán principio a la construccion de la vía noventa dias despues de la aprobacion de los planos i la entregarán al servicio público cinco años despues de ini-

ciados los trabajos, con las estaciones i el material circulante que satisfaga las necesidades del tráfico.

ART. 2.º

La empresa conducirá libre de gravámen para el fisco la correspondencia i los empleados que deben custodiarla. Los empleados que viajen en servicio del gobierno, que no sean los ántes espresados, abonarán solo la mitad de los precios de tarifa. Esta concesion de la empresa se estenderá a la carga que se conduzca por cuenta del fisco.

ART. 3.º

El gobierno de Chile acuerda a la compañía las concesiones i privilejics siguientes:

1.º—Se concede a los empresarios privilejio esclusivo por veinte años para la explotacion de la vía, quedando prohibida durante este tiempo la construccion de otra línea férrea a través de los Andes dentro de la provincia de Aconcagua.

2.º—Queda exonerada la compañía de todo derecho de importacion, pontazgo, consular i de cualquiera otro derecho fiscal o municipal, por los materiales destinados a la construccion de la línea, como así mismo de cualquiera contribucion que mas tarde se establezca.

3.º—Los terrenos que sean necesarios para el establecimiento de la línea, estaciones, oficinas, depósitos, maestranzas i demas adherencias de una línea férrea, serán declarados de utilidad pública i espropiados con arreglo a la lei por cuenta de los empresarios. La parte en que la línea corte terrenos de propiedad nacional serán cedidos a la empresa sin remuneracion, quedando ésta obligada a dejar espeditos los caminos.

ART. 4.º

1.º—El gobierno de Chile garante a la empresa en la explotación de esta vía un interes de 7 por ciento anual sobre el *costo fijo* de la parte construida en el pais, a razon de cuarenta i un mil pesos por kilómetro de camino aun cuando su costo fuese mayor, abonando a la compañía al fin de cada año la diferencia que resultare entre este interes i los productos de la explotación del camino, deduciendo de éstos un 45 por ciento por gastos de explotación. La lonjitud de la vía en el paso será fijada cuando se terminen los estudios i su rectificacion será hecha por la comision que el gobierno nombre para examinar la línea ántes de ser entregada al tráfico.

2.º—El término de la garantía de que trata el inciso anterior, será de veinte años reservándose el gobierno de Chile el derecho de adquirir la parte de la línea situada en el pais despues de diez años de explotación por la empresa; abonando su costo justificado, mas un 20 por ciento sobre este costo por vía de indemnizacion.

3.º—Cuando el producto líquido del ferrocarril, es decir, el producto bruto ménos el 45 por ciento de que trata el inciso 1.º de este artículo, fuese mayor que el interes garantido, ese exceso entrará a reembolsar a la nacion hasta reintegrar las sumas que hubiere abonado por la garantía que establece este artículo.

4.º—El gobierno de Chile tiene el derecho de intervenir en la fijacion de las tarifas cuando el producto líquido de la explotación exceda del 12 por ciento sobre el capital cuyo interes de 7 por ciento entra a garantir el fisco.

ART. 5.º

1.º—Conviniendo a los empresarios llevar a cabo la obra

por medio de una sociedad anónima cuyos capitales serán suscritos en esta república, en la Arjentina i en Inglaterra, el domicilio del directorio jeneral de la compañía será en el pais que mas capital suscriba, teniendo sin embargo asiento i residencia legal en Chile un directorio delegado con amplias facultades aunque no fuese este pais el mayor contribuyente.

2.º—Llevada a cabo esta obra por medio de una sociedad anónima, los empresarios darán cumplimiento a las leyes del pais sobre la materia.

ART. 6.º

Debiendo entenderse los concesionarios con el gobierno de la República Arjentina a fin de obtener su concurso para llevar esta empresa a su total realizacion, queda convenido que los plazos i términos que se estipulan en este contrato solo principiarán a rejir desde que se tenga conocimiento del contrato que se celebre con el Gobierno arjentino para la construccion de la parte arjentina de la línea.

ART. 7.º

Todas las cuestiones i diferencias que pudieran surjir entre el gobierno de Chile i los empresarios acerca de la manera de cumplir los diversos artículos del presente contrato, serán sometidas a la decision de árbitros nombrados por una i otra parte con facultad de nombrar éstos un tercero, con arreglo a las leyes del pais.

NOTA.—Despues de haber presentado esta solicitud i proyecto al Supremo Gobierno, la importancia que parece próximo a tomar el puerto de Quintero, i las dificultades que imposibilitarian, sobre todo en verano, el acarreo entre Valparaiso i Aconcagua por la única vía férrea que hoi existe, nos han decidido a emprender nuevos estudios para prolongar el ferrocarril trasandino desde el departamento de los Andes hasta aquel puerto de reciente fundacion, continuando la vía hasta la hacienda de Alicahue, i siguiendo el valle del rio de la Ligua hasta doblar la cordillera central en

frente de Puerto Cochrane. Creemos que realizada esta segunda parte de nuestro proyecto, a la vez que salvaríamos los inconvenientes de una aglomeración de carga que el ferrocarril de Valparaiso no podría trasportar a la costa, facilitando así el comercio, se facilitaría al mismo tiempo el incremento del nuevo puerto i llegaría a ser bien pronto uno de los mas prósperos e importantes de nuestro litoral.

Apenas concluyamos nuestros estudios, si, como lo esperamos, nuestro pensamiento es realizable, tendremos el honor de ocurrir al Congreso proponiéndole su ejecucion.

