

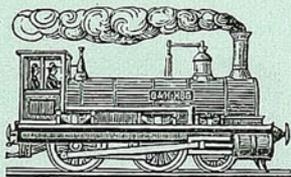
— 2 —
FERROCARRIL

TRASANDINO

POR ACONCAGUA



AAV 8656



SANTIAGO DE CHILE

IMPRESA Y ENCUADERNACION BARCELONA

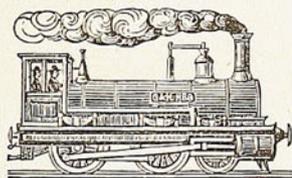
Moneda, entre Estado y San Antonio

—
1893

— 3 —
FERROCARRIL

TRASANDINO

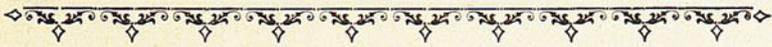
POR ACONCAGUA



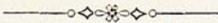
SANTIAGO DE CHILE
IMPRESA Y ENCUADERNACION BARCELONA

Moneda, entre Estado y San Antonio

—
1893



FERROCARRIL TRASANDINO POR ACONCAGUA



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 1047 kilómetros, emprendimos la construcción de la sección argentina del ferrocarril trasandino, que tiene un largo total de 175 kilómetros, de los cuales se encuentran construídos 142 y de éstos 135 enriellados, de

modo que para la próxima estación de verano la locomotora recorrerá 1189 de los 1222 kilómetros de la parte argentina, quedando solamente por hacer 33 kilómetros ó sea un 3% del total.

El costo de la parte ya construída 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% 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 aun 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% de interés, cuando al mismo tiempo el Gobierno de Chile lanzaba en esos mercados un empréstito al 5%, que fué negociado al 92½%, y muy poco después se emitían en Chile bonos internacionales con el 6% 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 % de garantía, esto es, menos aún que el tipo de la última emisión del Gobierno, que fué al 5 %.

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 lo 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 %, y que por consiguiente hay posibilidad de conseguir fondos en estas condiciones, para obras públicas en 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%, aunque el tipo oficial del *descuento* fuera de $2\frac{1}{2}\%$, y que en el mercado se hicieran descuentos á 1% 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%, ha acordado garantías del 5% por cerca de cien millones de libras esterlinas para la construcción de ferrocarriles. Estas garantías han sido sin condiciones, sin cargos 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% 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 ferro-carril 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 lo 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 1047 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 \$ 73.41, por la de primera clase, y \$ 18.05 por la décima ó sea última clase.

Sobre estas tarifas, estimadas en oro, el Gobierno ha autorizado un recargo de 75 %, en compensación de la pérdida en el cambio. Así que, en moneda corriente, se paga en el día \$ 128.46 por la carga de primera clase y \$ 31.58 por la décima ó última clase.

En las tarifas que hemos propuesto para el Trasandino, según el Prospecto 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 \$ 17.50 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 á 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 ultra-cordillera, 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 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 aún 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 el 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 Prospecto 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% de beneficio líquido, sobre un capital de £ 1.200,000. 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 una de primera clase de Valparaíso á Buenos Aires no pasará de £ 10, siendo que el precio acostumbrado por la vía del Estrecho de Magallanes ha sido de £ 40, durando 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 convendrá 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 encuentren 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 de 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 % efectivo sobre el capital de £ 1.200,000, 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 establecerá 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 $2\frac{1}{2}\%$. Como desarrollo de esta idea, nos bastará decir, que antes fué nuestro proyecto tener gradientes hasta de 4% por adherencia; pero, adoptando ahora la de $2\frac{1}{2}\%$ 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 $2\frac{1}{2}\%$ de gradiente, continuará, sin cambio alguno, sobre otra de 8% 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.



A

Opinión del Comercio de Valparaíso

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

Valparaíso 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 atravesase 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 uniría 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 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 introducción 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 Cervero y C.^a—F. Huth Gruning y C.^a—Tomás Duguid 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 Heineken 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. Bordali.—Julio Merlet.—Couve Rondanelli y C.^a—Juchter y C.^a—Aguilar 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

B

**Tarifas vigentes en los ferrocarriles argentinos de
Buenos Aires á Mendoza**

Ferrocarril Buenos Aires al Pacifico:

De Buenos Aires á Villa Mercedes 691 kilms.

Ferrocarril Gran Oeste Argentino:

Villa Mercedes á Mendoza..... 356 «

DISTANCIA TOTAL..... 1,047 kilms.

Tarifas en oro sellado

	Buenos Aires á Villa Mercedes	Villa Mercedes á Mendoza	TOTAL
1. ^a clase	\$ 40.91	\$ 32.50	\$ 73.41
2. ^a »	» 32.40	» 28.40	» 60.80
3. ^a »	» 30.73	» 24.40	» 55.13
4. ^a »	» 24.80	» 20.30	» 45.10
5. ^a »	» 21.37	» 16.30	» 37.67
6. ^a »	» 19.09	» 12.20	» 31.29
7. ^a »	» 18.19		» 26.29
8. ^a »	» 15.88		» 23.98
9. ^a »	» 12.24	» 8.10	» 20.34
10. ^a »	» 9.95		» 18.05

Las compañías están autorizadas para cobrar hasta un 75 % de premio sobre sus tarifas, en compensación de la pérdida que les deja la moneda corriente (inconvertible).

C

Ferrocarril Trasandino

SECCIÓN CHILENA

Proyecto de tarifas

Un tren de pasajeros de subida concluyendo:

12 pasajeros de 1. ^a á £ 2 c/u.....	£ 24
20 » de 2. ^a á » 1 c/u.....»	20
2 tons. de encom. á » 4 »»	8
10 » carga de exp. á » 2 »»	20
	<hr/>
350 días × £ 72 =	£ 25,200

Un tren de pasajeros de bajada:

12 pasajeros de 1. ^a á £ 2 c/u.....	£ 24
20 » de 2. ^a á » 1 »»	20
30 inmigrantes á 10 chs.....»	15
2 tons. de encom. á » 4 »»	8
8 » car. de exp. á » 2 »»	16
	<hr/>
350 días × £ 83 =	£ 29,050

Un tren de carga de cada lado

350 días × 40 tns. × 2 × £ 1.10 =	£ 42,000
	<hr/>
	£ 96,250

Gastos de explotación según presupuesto.....	£ 33,000
	<hr/>
	£ 63,250
	<hr/> <hr/>

D

Presupuesto de gastos de explotación y conservación

1. Dirección y Administración en Londres.....	£ 5,000	
2. Administración en Chile:		
1 ingeniero administrador	£ 1,500	
2 ingenieros ayudantes.....	» 1,000	
3 empleados de oficina	» 1,500	
4 sirvientes de campo.	» 300	
Utiles de escritorio y é impresiones...	» 1,000	
Gastos menudos, etc.....	» 800	£ 6,100
		<hr/>
3. Almacenes:		
1 almacenero.....	£ 300	
1 mayordomo y peones.....	» 250	
Materiales de consumo.....	» 2,500	£ 3,050
		<hr/>
4. Conservación de la vía y obras:		
3 inspectores.....	£ 450	
3 mayordomos	» 300	
Telegrafistas, guarda hilos.....	» 200	
70 peones	» 4,200	
Artesanos.....	» 1,500	£ 6,650
		<hr/>
5. Locomotoras y tren rodante:		
1 mayordomo.....	£ 400	
Herreros, carpinteros, etc.....	» 1,000	
Peones.....	» 1,000	£ 2,400
		<hr/>
6. Tráfico:		
3 jefes de estación.....	£ 600	
Telegrafistas y almaceneros.....	» 1,000	
Cambiadores, cuidadores y bomberos .	» 900	
Conductores.....	» 300	£ 2,800
		<hr/>
7. Gastos de tracción:		
4 maquinistas, 4 fogoneros, limpiado- res, etc	£ 2,000	
Carbón para 2 trenes diarios, subida y bajada	» 5,000	£ 7,000
		<hr/>
		£ 33,000
		<hr/> <hr/>

E

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 las 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

F

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 varios 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 6.º 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 no una cifra nominal y sometida á fluctuaciones, lo que, á tener lugar, resultaría evidentemente en perjuicio de los accionistas que con su dinero han contribuído á la construcción del ferrocarril.

G

Modificación propuesta al artículo 6.º

«El Gobierno garantiza á la empresa del Ferrocarril Trasandino 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.»



