

— 3 —

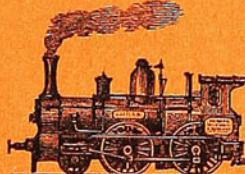
FERROCARRIL TRASANDINO

POR

USPALLATA

RECOPILACIÓN DE DOCUMENTOS Y OTRAS
PUBLICACIONES

1895



SANTIAGO DE CHILE
IMPRENTA CERVANTES

BANDERA, 73

—
1894

— 3 —

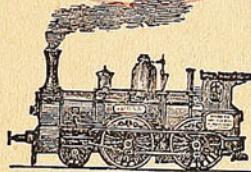
FERROCARRIL TRASANDINO

POR

USPALLATA

RECOPIACIÓN DE DOCUMENTOS Y OTRAS
PUBLICACIONES

1895



SANTIAGO DE CHILE
IMPRENTA CERVANTES

BANDERA, 73

—
1894



MEMORIAL

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

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

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

I

Aunque nuestro primer proyecto se limitaba á la construcción de un ferrocarril hasta Mendoza y San Juan, con el fin de

conservar el importante comercio que existía entonces entre dichas provincias y Valparaíso, fué extendido más tarde, por resolución del Congreso argentino, hasta la ciudad de Buenos Aires; y *debido á las mayores facilidades que nos fueron concedidas en ese país, pudimos negociar en Europa los capitales y dar principio á la construcción del ferrocarril desde la ciudad de Buenos Aires.*

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

El costo de la parte ya 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 por ciento del ya invertido.

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

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

II

Para la construcción de la parte chilena no nos ha sido posible utilizar la concesión que se nos ha otorgado, pues la insuficiencia

del interés garantido y las restricciones impuestas para su pago son parte á dificultar insuperablemente la negociación.

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

En efecto, no era de esperar que una *empresa industrial*, como es la de un ferrocarril, pudiera hacer una emisión en los mercados europeos al 4 por ciento de interés, *cuando al mismo tiempo el Gobierno de Chile lanzaba en esos mercados un empréstito al 5 por ciento, que fué negociado al 92 y medio por ciento*, y muy poco después se emitían en Chile bonos internacionales con el 6 por ciento de interés.

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

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

Por esto es que las emisiones *para obras públicas* con garantías, se han hecho invariablemente á un tipo de interés más elevado que el de los empréstitos directos, y es fácil de com-

prender entonces que nos ha sido enteramente imposible el negociar los capitales para el ferrocarril con sólo el 4 por ciento de garantía, esto es, menos aún que el tipo de la última emisión del Gobierno, que fué al 5 por ciento.

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

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

III

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

Saben también, ó deben saber los hombres de negocios, que hay ocasiones en que se hacen operaciones de *descuento* á un tipo muy inferior al fijado oficialmente por el Banco de Inglaterra; y sin embargo, si se tratara de obtener dinero á interés,

no se conseguiría á menos del 5 por ciento, aunque el tipo oficial del *descuento* fuera de $2\frac{1}{2}$ por ciento, y que en el mercado se hicieran descuentos á 1 por ciento anual, como sucede con frecuencia.

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

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

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

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

IV

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

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

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

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

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

En las tarifas que hemos propuesto para el trasandino, según el 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 pesos 50 centavos *oro sellado* al cambio de 48 d. por peso

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

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

De Valparaíso 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 pesos por tonelada, sin contar los gastos de subdividir los bultos para *tercios*

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

Si el ferrocarril está llamado á asegurarnos el comercio de Mendoza, San Juan y San Luis, con mayor razón nos asegurará el transporte de la producción minera de dichas provincias, porque la región minera de las cordilleras argentinas se encuentra 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 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 por ciento de beneficio líquido sobre un capital de 1.200,000 libras esterlinas. Hemos tenido cuidado de no exagerar ni las tarifas ni el tráfico, sino, por el contrario, hemos basado nuestros cálculos en lo que consideramos ser el mínimo posible.

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

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

El cuadro *D* contiene el resumen de todos los gastos que demandará la exploración 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 de transporte, nos parece que queda establecido que el ferrocarril tiene asegurado un tráfico de consideración y bastante remunerativo.

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

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

VI

Creemos que el ferrocarril ofrecerá facilidades especiales para la *inmigración*, pues siendo Buenos Aires un centro de aflu-

cia 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 en muy pocos años se encontrará Río Janeiro en comunicación con Montevideo; y en cuanto al norte, 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 Montevideo y Río Janeiro.

Hemos consagrado más de veinte años de nuestra vida á la ejecución de esta gran empresa, porque hemos tenido el convencimiento de que ella reportará beneficios incalculables para nuestro país; pero hasta ahora no hemos tenido la suerte de poder utilizar en provecho de ella las concesiones con que se nos ha favorecido; y ya que no podemos seguir adelante con nuestros propios elementos, esperamos que no se nos negará la reforma de la ley de concesión que venimos á solicitar, esto es, que se nos acuerde la garantía de un 5 por ciento efectivo sobre el capital de 1.200,000 libras esterlinas, obligándose la Empresa á entregar al Gobierno el total de las entradas líquidas que

produzca la línea, hasta cancelar por completo las sumas que hubiere adelantado,—si es que algunas,—el Gobierno por cuenta de la garantía.

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

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

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

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

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

Por la Empresa,

MATEO CLARK



FERROCARRIL TRASANDINO

—63—

SECCIÓN CHILENA

Prospecto del tráfico

Un tren de pasajeros de subida conduciendo:

12	pasajeros de 1. ^a	á £ 2 c/u.....	£ 24
20	" de 2. ^a	á " 1 "	" 20
2	toneladas de encoms.	á " 4 "	" 8
10	" carga de exp.	á " 2 "	" 20
			<hr/>
		350 días x	£ 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	toneladas de encoms.	á " 4 "	" 8
8	" carga de exp.	á " 2 "	" 16
			<hr/>
		350 días x	£ 83 = £ 29,050

Un tren de carga de cada lado:

350 días x 40 tons. x 2 x £ 1.10 =	£ 42,000
	<hr/>
	£ 96,250
Gastos de explotación según presupuesto.....	£ 33,000
	<hr/>
	£ 63,250

Presupuesto de gastos de explotación y conservación

1. <i>Dirección y Administración en Londres</i> (1).....	£	5,000
2. <i>Administración en Chile:</i>		
1 ingeniero administrador.....	£	1,500
2 ingenieros ayudantes.....	"	1,000
3 empleados de oficina.....	"	1,500
4 sirvientes de campo.....	"	300
Útiles de escritorio é impresiones.....	"	1,000
Gastos menudos, etc.....	"	800
	£	6,100
3. <i>Almacenes:</i>		
1 almacenero	£	300
1 mayordomo y peones	"	250
Materiales de consumo.....	"	2,500
	£	3,050
4. <i>Conservación de la vía y obras.</i>		
3 inspectores.....	£	450
3 mayordomos	"	300
Telegrafistas, guarda hilos.....	"	200
70 peones.....	"	4,200
Artesanos.....	"	1,500
	£	6,650
5. <i>Locomotoras y tren rodante:</i>		
1 mayordomo.....	£	400
Herreros, carpinteros, etc	"	1,000
Peones	"	1,000
	£	2,400
6. <i>Tráfico:</i>		
3 jefes de estación	£	600
Telegrafistas y almaceneros.....	"	1,000
Cambiadores, cuidadores y bomberos.....	"	900
Conductores	"	390
	£	2,800
7. <i>Gastos de tracción:</i>		
4 maquinistas, 4 fogoneros, limpiadores, etc.....	£	2,000
Carbón para 2 trenes diarios, subida y bajada.....	"	5,000
	£	7,000
	£	33,000

(1) Todos los sueldos han sido exagerados.

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

Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico:

De Buenos Aires á Villa Mercedes 691 kilms.

Ferrocarril Gran Oeste Argentino:

Villa Mercedes á Mendoza 356 "

DISTANCIA TOTAL 1,047 kilms.

—♦—♦—♦—

TARIFAS VIGENTES 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. " " 9.95		" 18.05	

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

—♦—♦—♦—

MENSAJE

Santiago, 17 de Noviembre de 1893

Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:

Tengo el honor de poner en vuestro conocimiento que he resuelto incluir entre los asuntos de que podéis ocuparos en las actuales sesiones extraordinarias, la solicitud de los empresarios del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua, en que piden algunas modificaciones á las leyes de concesión.

JORGE MONTT

Vicente Dávila Larrain

SOLICITUD Y PROYECTO DE MODIFICACIONES

EXCMO. SEÑOR:

Mateo Clark, representante de la Compañía del Ferrocarril Trasandino Clark Limitado, á V. E. con el debido respeto expongo:

Que la ley de 4 de Febrero último, reformatoria de la de 14 de Mayo de 1887, que autorizó la construcción del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua, ha resultado ser absolutamente ineficaz, en términos que por más esfuerzos que ha hecho el directorio de la Compañía para levantar en los mercados europeos los fondos necesarios con sujeción á esa ley, no ha podido conseguirlo.

La razón capital de esa ineficacia está en la tasa del interés garantido y en las condiciones impuestas para su servicio.

Ese fracaso ha inducido al directorio á confiarne la comisión

de venir á solicitar de V. E. la modificación de la concesión en los términos de las articulaciones que me hago el honor de acompañar.

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

El único punto á que me cumple llamar la atención de V. E. en esta ocasión, es á que nuestro gobierno ha negociado en Europa un empréstito del 5% al 92% y últimamente ha emitido los bonos internacionales del 6% á menos de la par.

De estos precedentes fluye la necesaria convicción de que es imposible levantar, en condiciones, no digo convenientes, pero ni siquiera decorosas para una empresa industrial, á un interés menor del 5%, el capital necesario para su realización.

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

En esta virtud, ruego á V. E. se digne acoger esta solicitud á fin de que la compañía que represento pueda lograr el fin que persigue.

MATEO CLARK



MODIFICACIONES

SOLICITADAS Á LA LEY DE 14 DE MAYO DE 1887



ARTÍCULO PRIMERO. Derógase la ley de 4 de Febrero de 1893, reformatoria de la de 14 de Mayo de 1887, que autorizó la construcción del ferrocarril trasandino por Aconcagua.

ART. 2.^o Substitúyense á los artículos 6.^o y 7.^o de la referida ley de 14 de Mayo de 1887, los siguientes:

ART. 6.^o El Gobierno garantiza á la Empresa del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua el interés del cinco por ciento anual sobre un capital de £ 1.200,000.

Al fin de cada semestre, la Empresa hará la liquidación de sus entradas y gastos de explotación para establecer el resultado de sus operaciones.

El Gobierno abonará á la Empresa la diferencia que resultare entre el monto del interés garantido y el valor de las entradas, después de deducir los gastos de explotación.

Se considerarán como tales, solamente aquellos que requieran la administración, el movimiento del tráfico y la conserva-

ción de la línea y su material, no incluyéndose bajo pretexto alguno los que importan un aumento de capital.

El Gobierno intervendrá, mientras dure la garantía, en la contabilidad de la empresa, con el fin de asegurar esta separación en la calidad de los gastos.

Las entradas líquidas del ferrocarril, que excedan del interés garantido, se aplicarán á reembolsar al Gobierno las cantidades que hubiese cubierto por razón de la garantía, con intereses del cinco por ciento anual sobre dichas cantidades.

El término de la garantía es el de veinte años, contados desde que se entregue al tráfico la línea en toda su extensión y penetre en territorio argentino.

ART.... Las tarifas é itinerarios serán fijados con acuerdo del Presidente de la República, reservando á éste el derecho de fijar las tarifas por sí solo desde que el producto líquido de la explotación llegue á un doce por ciento anual.

ART.... El plazo para la terminación de la línea será el de cinco años contados desde la fecha de esta ley.





INFORME DE LA COMISIÓN DE GOBIERNO DEL SENADO



HONORABLE SENADO:

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

Antes de dictaminar acerca de esta solicitud, que ha sido incluída en la convocatoria por un mensaje especial de S. E. el Presidente de la República, la Comisión ha creído conveniente conocer la opinión que el Gobierno abriga acerca de ella, á fin de proceder de acuerdo con el Ejecutivo en un asunto de tanta importancia. Á este efecto ha oído al señor Ministro de Industria y Obras Públicas, quien ha expuesto que las bases de la solicitud del señor Clark no son aceptadas por el Gobierno.

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

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

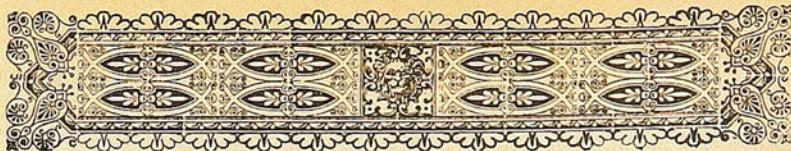
No obstante, la Comisión que ha tenido oportunidad de estudiar este negocio en diversas ocasiones, está penetrada de la importancia de la obra.

Lo realizado ya manifiesta de una manera evidente la utilidad de ella. El desarrollo que ha tomado el tráfico entre la República Argentina y Chile desde que se puso en servicio la parte de la línea construída, aumenta de día en día y demuestra bien á las claras que una vez terminada la vía, será un elemento poderoso para el fomento y desarrollo de nuestra industria y de nuestro comercio.

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

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





CONCESIÓN DE 1887



Ministerio del Interior

Santiago, 14 de Mayo de 1887

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobación al siguiente:

PROYECTO DE LEY:

ARTÍCULO PRIMERO. Se autoriza á don Juan E. Clark y á las personas ó sociedades á quienes ceda sus derechos, para construir y explotar una vía férrea de un metro de ancho al través de la Cordillera de los Andes, bajo las bases siguientes:

(1.^a) La línea arrancará de la estación de San Felipe ó de la estación de Los Andes, en la línea del Estado, y se extenderá hasta Mendoza, en la República Argentina.

(2.^a) Los empresarios tendrán un año y medio de plazo para hacer por su cuenta los estudios y planos de la vía, cuyos planos presentarán para su aprobación al Presidente de la República. Si en un año no fueren observados los planos, se considerarán aprobados.

(3.^a) Los empresarios darán principio á la construcción de la vía un año después de la aprobación de los planos, y la entregarán al público enteramente concluída dentro de cinco años, contados desde la iniciación de los trabajos, con las estaciones y el equipo conveniente para satisfacer las necesidades del tráfico.

El Presidente de la República podrá prorrogar este plazo de cinco años, á solicitud de los empresarios, no pudiendo exceder de dos años la próroga que se conceda.

La próroga no se concederá y caducará el permiso si en el mismo plazo de los cinco años no se hubieren iniciado los trabajos.

ART. 2.^o La empresa, además de las obligaciones que le imponen los artículos 53, 54 y 55 de la ley de 6 de Agosto de 1862, tendrá la de conducir por la mitad del precio de pasajes á los empleados de cualquiera clase que viajen en comisión del servicio público, y por la mitad del precio de tarifa toda carga que se le entregue por cuenta del Fisco (1).

Si la empresa obtuviere de las líneas de ferrocarriles argentinos, ó de las que se liguen con éstos, algunos favores relativos

(1) Ley de 6 de Agosto de 1862.—ART. 53. Toda Empresa de ferrocarril es obligada a conducir gratuitamente:

- 1.^o Las balijas de la correspondencia que gire por los correos;
- 2.^o El empleado que la oficina respectiva creyese oportuno encargar de la conducción de la balija;
- 3.^o Los estafeteros que la renta de correos creyere conveniente establecer en las líneas de ferrocarriles;
- 4.^o Los funcionarios ó empleados á quienes el Gobierno comisionare para la inspección y reconocimiento de la línea ó del material de explotación;
- 5.^o Los funcionarios judiciales que fuesen á practicar investigaciones sobre delitos cometidos en las estaciones ó los trenes, ó á recoger informaciones sobre accidentes ocurridos en la línea.

ART. 54. Conducción por la mitad del pasaje establecido para todo pasajero á las tropas pertenecientes al ejército ó á la fuerza de policía que fuesen en comisión del servicio.

ART. 55. Deberán conducir por la mitad del flete de tarifa las armas ó pertrechos de guerra ó demás elementos destinados al servicio militar.

al transporte de correspondencia, carga ó pasajeros, esos favores se harán extensivos á los mismos objetos y personas que se transporten por el ferrocarril trasandino.

ART. 3.^o Se declaran libres de derecho de importación, de pontazgo, de consulado, y, en general, de todo derecho fiscal ó municipal, las máquinas, carros, herramientas y demás materiales necesarios para la construcción del camino, sus estaciones y oficinas.

ART. 4.^o Se declaran de utilidad pública los terrenos que sean necesarios para el establecimiento de la línea, estaciones, oficinas, depósitos de maestranza y demás adherencias de una línea férrea, debiendo verificarse la expropiación en conformidad á la ley de 18 de Junio de 1857. Esta autorización durará por el término de ocho años.

ART. 5.^o Se concede á los empresarios el uso de los terrenos de propiedad fiscal que necesiten para el ferrocarril, sus estaciones y oficinas, como asimismo el uso de los caminos públicos, con tal que en este uso no se embarace el tránsito público. La ocupación de terrenos fiscales será calificada previamente por el Presidente de la República de acuerdo con el Consejo de Estado.

ART. 6.^o El Gobierno garantiza á la empresa del ferrocarril trasandino por Aconcagua, el interés de cinco por ciento al cambio fijo de treinta y seis peniques por peso, sobre el costo efectivo y comprobado de la línea, no pudiendo éste exceder de cinco millones de pesos, estimados también al tipo de cambio expresado anteriormente.

La garantía se hará efectiva terminada que sea la línea y entregada al tráfico público, debiendo hacerse al fin de cada año la liquidación de sus entradas y abonándose á la empresa la diferencia que resultare entre el monto del interés garantido y el valor de las entradas del cambio, previa deducción de un cincuenta y cinco por ciento por gastos de explotación.

El término de la garantía será de veinte años contados desde el día en que se entregue al tráfico la línea en toda su exten-

sión. Cuando el producto líquido del ferrocarril, que se estima en cuarenta y cinco por ciento de la entrada bruta, fuere mayor que el interés garantido, ese exceso entrará á reembolsar al Tesoro Nacional todas las sumas que hubiere erogado por la garantía que establece este artículo.

ART. 7.^o El Gobierno se reserva el derecho de intervenir en la formación de las tarifas de fletes y pasajes, cuando el producto líquido de la explotación exceda de doce por ciento anual.

ART. 8.^o Si la dirección ó administración de la sociedad explotadora del ferrocarril se estableciere fuera de la República, tendrá siempre asiento y residencia en Chile un directorio delegado con amplias facultades; y si la obra se llevare á efecto por una sociedad anónima, los empresarios darán cumplimiento á las leyes del país sobre la materia.

ART. 9.^o El concesionario ó quien represente sus derechos, se obliga á dar al Gobierno una garantía, á su satisfacción, por la suma de cincuenta mil pesos, que el Fisco ganará si no se presentaren los planos de la línea al Presidente de la República dentro del plazo fijado en el número 2.^o del artículo 1.^o, y en el acto renovará el depósito ó la garantía por una suma igual

Se presenten ó no los planos, seguirá corriendo el segundo plazo establecido en el número 3.^o del mismo artículo 1.^o, y si la obra no estuviere concluída dentro del término de los cinco años ó dentro de la prórroga que haya podido conceder el Presidente de la República, quedará aplicada al Fisco la cantidad de cincuenta mil pesos de la garantía.

ART. 10. La garantía concedida por esta ley no regirá mientras no se ajuste entre Chile y la República Argentina una convención que reglamente el tráfico y las relaciones internacionales á que dé lugar la construcción del ferrocarril.

Y por cuanto, oído el Consejo de Estado, he tenido á bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto, promúlguese y llévese á efecto en todas sus partes como ley de la República.

J. M. BALMACEDA

Carlos Antúnez



LEY DE 4 DE FEBRERO DE 1893

—♦—♦—♦—

PROYECTO DE LEY

ARTÍCULO PRIMERO. Los incisos 1.^o y 2.^o del artículo 6.^o de la ley de 14 de Mayo de 1887, que autorizó la construcción de un ferrocarril trasandino por Aconcagua, se substituyen por los siguientes:

"El Gobierno garantiza á la Empresa del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua el interés del 4 por ciento sobre la suma fija de 1,200 000 £.

La garantía se hará efectiva, terminada que sea la línea y entregada al tráfico público, por semestres vencidos en Abril 1.^o y Octubre 1.^o de cada año, abonándose á la empresa la diferencia que resulte entre el monto del interés garantido y el valor de las entradas del camino, previa deducción del 55 por ciento de sus entradas brutas por gastos de explotación.

La línea férrea se considerará terminada y apta para el tráfico después de que sea inspeccionada por una comisión de ingenieros nombrada por el Gobierno que declare que aquella puede, sin ningún peligro, ser entregada al servicio público y bastar á las necesidades que está llamada á satisfacer.

ART. 2.^o Los plazos concedidos para la terminación del ferrocarril en ley de 14 de Mayo de 1887 regirán desde la fecha de la presente ley.

ART. 3.^o Las interrupciones del tráfico que durasen más de cuarenta días continuos, suspenderán el pago de la garantía del Estado por todo el exceso de ese tiempo que ellas durasen.

Y por cuanto, oído el Consejo de Estado, he tenido á bien aprobarlo: por tanto, promúlguese y llévese á efecto como ley de la República.

JORGE MONTT

R. Barros Luco



INFORME

PASADO AL GOBIERNO POR EL INGENIERO
DON ENRIQUE BUDGE



Santiago, 7 de Octubre de 1890

SEÑOR MINISTRO:

Tengo el honor de dar cumplimiento al encargo que con fecha 25 de Agosto próximo pasado se sirvió V. S. hacerme para informar sobre las cuestiones relativas al trazado del ferrocarril trasandino en la sección de Río Blanco á Juncal.

Para este objeto he tenido á la vista, fuera de la anterior solicitud del representante del Ferrocarril Trasandino, el respectivo informe del señor Director General de Obras Públicas, acompañado del de los ingenieros don Enrique Vergara Montt, don Luis Cousin y don Augusto Kundsen, y también las observaciones que á estos últimos hizo el ingeniero de la Compañía señor Schatzmann. *He practicado, además, una visita de inspección en el terreno y examinado los planos que tienen alguna atin- gencia con las cuestiones de que se trata.*

Del estudio hecho resulta, á mi juicio, que las actuales dificultades pueden reducirse sencillamente á determinar: 1.^o, si el trazado entre los kilómetros 33 y 49, ó sea, entre el Río Blanco y la posada del Juncal, debe hacerse por el sistema de simple adherencia ó por el mixto de cremallera; y 2.^o, si dado este último caso, debe establecerse la cremallera en sección continua, sin interrupción por espacio de simple adherencia, ó bien en la forma alternada que presentan los planos sometidos á la aprobación del Gobierno.

Desde luego, para la aprobación del primero de estos puntos, es fuerza no olvidar la circunstancia de que los niveles de la línea en el kilómetro 33 y en la boca baja del túnel del Juncal, ó sea á kilómetros 52½, han sido ya fijados de un modo inamovible por los decretos supremos de fecha 16 de Noviembre de 1889 y 31 de Julio del presente año, que aprobaron los planos respectivos, y á cuyos niveles han sido subordinados los trabajos ya ejecutados en todo el resto de la línea.

Hecha esta reflexión previa, principiaré por examinar la practicabilidad y la conveniencia que puede prestar para aquella parte de la línea una construcción de simple adherencia.

No puede negarse la responsabilidad material de construir una línea bajo tales condiciones, es decir, por simple adherencia entre los puntos indicados, ó sea kilómetros 33 y 49, con gradientes que estén dentro de los límites usados en diversas líneas extranjeras y aun en el norte de Chile.

La altura de la línea aprobada en el kilómetro 33, es de 1,443 metros sobre el nivel del mar y la del kilómetro 48,600 de metros 2,217.50. Siendo la diferencia del nivel entre estos dos puntos 774.50 metros, el trazado con una pendiente de 0, m. 0, 25 por metro, que es la adoptada como máxima para la simple adherencia en los planos ya aprobados, demandaría un desarrollo de 31 kilómetros. Este desarrollo no podría obtenerse por una línea directa ó continuada, sino por medio de zig-zag, cuyo procedimiento debe, en lo posible, evitarse para la seguridad y regularidad del trabajo.

Considero tan conocido este inconveniente que no me detendré en explayarlo.

No quedaría, pues, otro medio para evitar esta dificultad, que el de recurrir á pendientes más fuertes que la máxima indicada. Este procedimiento es el que ha seguido el señor Knudsen en los estudios que ha hecho para este trayecto de la línea, proponiendo una pendiente que alcanza hasta 0, m. 032 $\frac{1}{2}$ por metro, siendo de notar que el punto de partida del señor Knudsen, frente al kilómetro 33, es de 71 metros más alto que el nivel del plano aprobado en aquel punto, lo cual aumentaría todavía la pendiente á 0, m. 040 en los primeros 4 $\frac{1}{2}$ kilómetros, ó sea hasta el punto en que su línea cruza el Río Blanco. En ese trazado, el señor Knudsen ha tenido que desarrollar la línea en el cajón del Río Blanco, recorriendo gran parte de su extensión por laderas á media falda de precipicios casi perpendiculares.

Esta sola circunstancia exigiría trabajos enormes en muros de sostentimiento de mampostería de piedra y de túneles de más ó menos consideración, cuyo costo sería exorbitante, fuera de que los cortes en esa situación se harían difíciles por lo escarpado del terreno y peligroso por la desagregación constante de la superficie de las serranías, y el debilitamiento consiguiente á la formación de los taludes.

Colocada así la línea en situación tan expuesta á la acumulación de nieves, se haría absolutamente necesaria la construcción de techumbres ó túneles para resguardarla, todo lo cual aumentaría las dificultades de construcción é impondría fuertes desembolsos y considerable pérdida de tiempo.

Es un hecho conocido é invariable que pendientes mayores de 0, m. 025 por metro reducen tanto la capacidad de acarreo de los trenes, que dado caso que se aumentase la gradiente de 0 m. 025 á 0, m. 30 se disminuiría en las mejores circunstancias la fuerza útil de la locomotora en un 20 por ciento del peso arrastrado, siendo en la práctica ordinaria aún bastante mayor esta desproporción.

El señor Stocker, jefe de la locomotora del ferrocarril de San Gotardo, y también el señor Krammer, jefe del departamento de locomotoras del ferrocarril sur - austriaco, después de experiencias proljas y repetidas en las líneas de fuertes pendientes de Brenner á Puster, de Pistoja á Poretta, de Ponte Décimo á Busalla, de Buesolem á Módena, en el de Semmering y el Mont-Cenis, en el de Uetliberg, en el Olten á Lanfelfinger y en los del Hartz, llegaron á la conclusión de que el *máximo de gradiente que debe usarse en los ferrocarriles de simple adherencia es de 0, m. 025*, cuyo resultado está acorde con las resoluciones de la Unión Alemana de Ferrocarriles.

En apoyo de esta prudente limitación en las gradientes para simple adherencia, podría todavía citar otra prueba. En la construcción del ferrocarril de San Gotardo, no obstante las graves dificultades financieras porque atravesaba esa empresa, se resolvió restringir á 0, m. 025 la pendiente máxima, á pesar de que en la línea del Mont-Cenis se había empleado poco antes la de 0, m. 030. Esta reacción se produjo á consecuencia de que, en esta última, se llegó á resultados tan negativos por la fuerte pendiente usada, que el directorio de la de San Gotardo no trepidó en rechazar la idea de hacer economías en ese sentido.

En condiciones de un ascenso tan forzado como el que se emplearía en la línea propuesta por el señor Knudsen, el tráfico tendría, naturalmente, que resentirse de una manera notable.

El Ferrocarril Trasandino tiene adoptada en todo el resto de la línea, á ambos lados de la cordillera, la pendiente máxima de 0, m. 025 para la adherencia sola, *salvándose con la cremallera las que exceden de esa proporción, y de este modo los convoyes corren ó pueden correr completos todo el trayecto*. No sucedería así empleando la gradiente de 0, m. 040 ó aun de 0 m. 032½, la cual obligaría á dejar parte de cada tren, tal vez la mitad, al pie de esa subida, ocasionándose con esto un doble tráfico, sea de convoyes ó de máquinas. Se comprende que estos entorpecimientos se agravarían por las condiciones climatéricas de esa región, por la pérdida de tiempo y el aumento de gastos.

Ahora la *Empresa del Ferrocarril Trasandino* salva casi todos los inconvenientes de que he hablado, proponiendo el trazado *por el fondo de la quebrada*, ó sea el thalweg. Por allí, el largo de la línea queda reducido á un mínimo (próximamente la mitad de lo que tendría la línea para simple adherencia) y las gradientes son las mismas usadas en el resto de la línea, ó sea 0, m.025 para la simple adherencia y de 0, m. 080 para la cremallera.

Es además importante la ventaja que se alcanza llevando la línea por el fondo de la quebrada, que permite, cruzando de un lado al otro del río, esquivar en lo posible los derrumbes, rodados, acumulaciones de nieves, etc.; la línea, según este proyecto, recorre principalmente la orilla norte del río, que es la más favorable para salvar los obstáculos de la nieve, por cuanto la dirección del viento los lleva ordinariamente al lado opuesto. Tiene también el trazado propuesto la ventaja de no ir la línea colocada al pie de las laderas sino, en lo prácticamente posible, alejada de tal manera, que los derrumbes no alcanzarían á tocarla sino en el caso y lugares excepcionales.

Por otra parte, este trazado propuesto por la Empresa disminuye respecto del otro el costo de construcción, circunstancia que tiene suma importancia para una empresa industrial.

Respecto á la aplicación del sistema de cremallera Abt, á los ferrocarriles en explotación, considero superfluo extenderme en demostrar la exactitud del principio, su practicabilidad, conveniencia y seguridad, por cuanto este sistema ha pasado de la condición de ensayo á ser un medio casi imprescindible de salvar dificultades. Este medio está casi universalmente aceptado con entusiasmo por los ingenieros más eminentes que ocupan su puesto en materia de ferrocarriles. Me limitaré, pues, á recordar ligeramente algunos hechos conocidos y notorios.

La primera línea construída bajo este sistema, es la de la montaña del *Hartz*, en Alemania. Tiene 30,5 kilómetros de longitud de 1 m. 435 de trocha (para poder movilizar el equipo de las compañías que forman la Unión Alemana de Ferroca-

rriles) con curvas de radio mínimo 180 metros para la simple adherencia y 250 para la cremallera. La pendiente máxima para la simple adherencia es de 0, m. 025 y para la cremallera 0, m. 060. La cremallera está colocada en pendientes y contra pendientes en diez distintas secciones, con un largo total de 7,564 metros. La explotación de esta línea se inició á mediados de 1885 y ha continuado hasta esta fecha sin accidente ni inconveniente de clase alguna, no obstante las fuertes nevazones que tienen lugar en esa localidad.

La segunda línea, construída bajo este sistema es la de Eúnerz á Bordemberg, de un estado de Austria. Tiene 20 kilómetros de largo, de 1 m. 435 de trocha, con curvas mínimas de 180 metros de radio por tener que aceptar en esa línea el equipo de otras compañías. La pendiente máxima para la simple adherencia es de 0, m. 025 y de 0, m. 071 para la cremallera. Esta línea es tan importante que moviliza anualmente más ó menos 300,000 toneladas de carga y muchos pasajeros.

La tercera línea es la de Visp-Sermatt, en Suiza. Es de un metro la trocha y tiene un largo total de 36 kilómetros, de los cuales 7 son con cremallera, colocadas en sus distintas secciones. La pendiente máxima es de 0, m. 120 con curvas de 100 metros de radio. Hace un servicio muy fuerte de pasajeros.

La cuarta línea es la de Puerto Cabello á Valencia, en Venezuela, que está en explotación desde Marzo de 1888 sin haber experimentado inconvenientes hasta el presente. Mide 54,5 kilómetros de largo total, pero tiene cremallera solamente en una sección de 300,600 metros. La pendiente máxima para la simple adherencia es de 0, m. 035 y de 0 m. 0,80 para la cremallera, con curvas de 144 metros de radio, siendo la trocha de un metro 05.

La quinta línea es la de Hollenthal, en Baden; su largo total es de 36,5 kilómetros, 6,500 metros, de los cuales son de cremallera con pendiente de 0, m. 055. La trocha es de 1 metro 435, para carros equipos de las compañías de la Unión Alemana.

La sexta línea es la de Capolago á Monte Generoso, San Gotardo, toda de cremallera y para uso exclusivo de pasajeros. Es de 0, m. 80 de trocha, con pendiente máxima de 0, m. 220 y curvas máximas de 60 metros.

La séptima línea es la de Lehenstein, en Baviera, para la explotación de las grandes canteras del Estado, concluída en 1886. Tiene de largo total 4,400 metros, y de ellos 1,200 metros de cremallera en pendiente de 0, m. 080, siendo de 0, m. 085 la máxima para simple adherencia.

La trocha es de un metro 435 y sirve al equipo de la Unión Alemana.

La octava línea es la de las canteras de Ortelsbruch de 0, m. 69 de trocha con pendiente de 0, m. 137.

La novena línea es la del Paso de Bolan, en el Indostán, en donde se está colocando 15 metros de cremallera de 1 m. 676 de trocha.

La décima línea es la del Moster-Serajievo, en Bosnia, que está actualmente en construcción: es de 1 m. 435 de trocha.

La undécima línea es la trasandina Clark, que está en construcción en ambos lados de la cordillera. Deberá tener 35,671 metros de cremallera con pendientes que varían entre 0, m. 037 y 0, m. 080 y con curvas de 200 metros de radio mínimo. La cremallera está repartida en nueve diferentes secciones.

Hay varias otras líneas importantes proyectadas en Italia, Nueva Zelandia, Indostán, etc., en que se deberá emplear la cremallera Abt.

Un detalle de suma importancia á favor del sistema Abt, es el de la facilidad que tiene la locomotora para tomar la cremallera en donde la encuentre, sin necesidad de detener la marcha del tren.
No veo, pues, motivo alguno para observar los planos presentados por la Empresa Trasandina en lo relativo á la disposición de la cremallera en secciones alternadas con trayectos á simple adherencia. La misma locomotora que salga con el tren de los Andes tendrá que correr como 35 kilómetros arrastrando su tren por simple adherencia y otra distancia más ó menos igual

por la cremallera. Para los efectos de economía en la explotación y de seguridad, daría lo mismo si cada clase de vía estuviese formando una sola sección ó dividida en muchas alteradas.

De haber alguna diferencia, consideraría esta última disposición más aceptable. Los motivos que la empresa ha tenido para presentar esta disposición de la cremallera, ha sido la de convenir así á la seguridad de la línea y por la formación del terreno; esto resalta á la vista al observar las cascadas que existen en determinados lugares de la quebrada.

Los estudios completos y detallados hechos para los ferrocarriles del Hartz y el del Puerto Cabello, demuestran cuanto más económica es la construcción y explotación de una línea trazada por el Thalweg, con cremallera en donde las circunstancias lo exijan, que otra con pendiente más ó menos uniforme trazada por las faldas de los cerros ó montañas.

De los estudios hechos por el ingeniero general I. C. de Castro, de orden del Presidente de Venezuela, para la segunda de esas líneas, resultó que los dos trazados, uno por la vía Guai-guaza para simple adherencia con pendiente de 0, m. 050 y la otra por vía Palito, con una sección de cremallera con pendiente de 0, m. 080, ambas líneas tenían la misma longitud. Al hacer los cálculos sobre la explotación de ambos proyectos se vió que el trazado por vía Palito, es decir, con cremallera, admitía sobre otro proyecto un aumento de 20 por ciento en la capacidad de transporte, una disminución de 14 por ciento en el kilometraje de las locomotoras y un aumento de 17 por ciento en la velocidad del transporte.

La línea con cremallera que presenta los datos más preciosos referentes á la economía de explotación es la del Hartz. Ésta se abrió al tráfico á mediados del año 1885, y su estadística da pormenores muy completos é interesantes. Durante el año 1888 el tráfico fué *de 58,550 pasajeros y de 146,250 toneladas de carga*, mostrando un aumento de 50 por ciento en los pasajeros y de 80 por ciento en la carga comparada con el año

1886. Los gastos de explotación por tren por kilómetro han sido durante los tres años sensiblemente menores que los de las líneas á simple adherencia, tanto de Alemania como de Austria y Hungría. La práctica ha demostrado también que los gastos de conservación del material rodante y de la vía no excede al de las líneas de simple adherencia, y que el desgaste de los dientes de las ruedas de las locomotoras es tan reducido, que aquéllas deberán durar á lo menos diez años. En los 4 años de explotación que lleva esta línea, aún no se hace visible el desgaste de la cremallera.

La seguridad que para el tráfico de los trenes ofrece la vía sistema Abt es la más completa, pues que puede disponer á la vez de tres distintos juegos de frenos; el ordinario aplicado á las ruedas de las locomotoras y carros, el de aire comprimido en los émbolos de las máquinas y el de la cremallera. Este último por sí solo es de tanta importancia que los siguientes ferrocarriles freniculares han adoptado la cremallera Abt únicamente como medida de seguridad:

	Pendiente
1.º Lugano (Suiza)	0.248 %
2.º Kehrsiten Burgonstock (Suiza).....	0.577 "
3.º Limmatguais-Polytecknicum (Suiza).....	0.260 "
4.º Salvatore (Suiza).....	0.590 "
5.º Lynton Linmonth (Suiza).....	0.571 "
6.º Chiaia Vomero (Nápoles).....	0.300 "
7.º Montescinto Vomero (Nápoles).....	0.232 "

No tengo conocimiento de accidente alguno ocurrido en las líneas que he citado.

En resumen, señor Ministro, sin entrar á apreciar las pequeñas modificaciones que pudieran introducirse durante la construcción, me atrevo á recomendar á US. la aprobación de los planos presentados por la Empresa del Ferrocarril Trasandino Clark para el trazado desde el kilómetro 33 hasta el 48,600.

Dios guarde á US.

ENRIQUE BUDGE





LA PRENSA CHILENA

Editorial de *El Ferrocarril*, (Santiago, Diciembre 23 de 1893.)

En la última sesión de la Cámara de Diputados, el honorable señor Jordán interpeló al señor Ministro de Obras Públicas, á fin de saber si había en el Gobierno el propósito de obtener una resolución legislativa, dentro del actual período, relativo á la solicitud de la Empresa del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua para obtener una garantía que le procure los capitales indispensables para la terminación de una obra de tanta importancia y trascendencia.

El honorable señor Ministro expuso que el asunto sería tratado en breve en el Senado y que el Gobierno manifestaría oportunamente hasta dónde y en qué forma considera puede prestarse concurso á dicha empresa.

Como se sabe, del despacho de esta solicitud depende que se construyan los setenta kilómetros que faltan para que quede unido por una gran línea férrea el Atlántico con el Pacífico, al través de la colossal cordillera de los Andes, en la vasta extensión que separa á Buenos Aires de Valparaíso.

Lo que parecía casi un sueño hace veinte años, está ya en vísperas de ser la más grandiosa realidad en este continente.

La empresa Clark, con una iniciativa que hace cumplido honor á nuestro país, ha podido, á fuerza de una infatigable actividad y de ingentes sacrificios de todo género, llevar á cabo esta atrevida línea férrea en casi toda su extensión, faltando apenas setenta kilómetros en el punto de unión de los dos grandes ramales que funcionan y están en actividad en la parte de Chile y la República Argentina.

Verdaderamente es una inexplicable anomalía lo que ocurre con esta gran empresa, destinada á operar la más colosal revolución en el desenvolvimiento de nuestro comercio, de nuestra riqueza y de todos nuestros elementos de civilización.

Si nadie pone en duda su vital importancia, no se concibe qué género de razones bastantes plausibles y poderosas puedan justificar las demoras en el despacho favorable de un asunto que se recomienda por sí mismo. Menos se comprende que esto suceda, cuando un país como el nuestro siente con urgencia la necesidad de abrirse nuevos mercados que modifiquen su condición económica.

Los empresarios solicitan una garantía de cinco por ciento anual de interés sobre un capital de un millón doscientas mil libras esterlinas, siempre que las entradas de la empresa, deducidos los gastos de explotación, no alcancen á producir ese interés.

Esa garantía no es una novedad, pues se ha otorgado á empresas de ferrocarriles de importancia mucho más secundaria, como el de Curanilahue.

Entretanto el Gobierno Argentino no vaciló en garantir á la misma empresa Clark con el siete por ciento los mil y tantos kilómetros que hay ya terminados y eso cuando se iniciaba la obra, cuando era problemática su realización y nó como ahora que falta un pequeño trayecto para quedar concluída.

Nadie ignora que las naciones europeas más adelantadas, así como Estados Unidos, tratándose de empresas férreas de esta

magnitud, no solo han garantizado el cinco por ciento para alcanzar su realización, sino que han otorgado otras valiosas concesiones, como para la línea del ferrocarril á California, que obtuvo dieciocho millones de acres de terreno á lo largo de la línea.

La experiencia ha demostrado en todas partes que estos sacrificios resultan compensados con usura por el desarrollo de la riqueza nacional.

Esta garantía puede llegar á ser nominal, cuando recae sobre empresas que por su naturaleza deben ser reproductivas y determinar una actividad extraordinaria de locomoción entre dos países con salida á dos océanos y en medio de varias repúblicas vecinas. El tráfico actual, interrumpidos todavía los ramales de la gran red sud-americana, está indicando lo que debe esperarse una vez corriente el ferrocarril en toda su extensión.

Los retardos en negocios de este género son en extremo perjudiciales, no solo para las empresas que comprometen en ellos sus capitales, sino también para los países que serán beneficiados con una locomoción tan rápida y expedita y que dará tanto impulso y vuelo al intercambio de productos.

Se concibe que obras tan difíciles tropiecen con dificultades materiales de ejecución ó con los obstáculos que opone á veces la naturaleza, pero en manera alguna que tales dificultades surjan en la acción de los Gobiernos ó de los Congresos, por consideraciones de un fiscalismo excesivamente estrecho, tratándose de empresas de grandioso y seguro porvenir y que afectan los más considerables intereses de todo un continente.

Es bien conocida la transformación operada en la India inglesa, mediante los 123 millones de libras esterlinas invertidos en ferrocarriles, de los cuales cerca de cien millones han sido construidos con una garantía del 4½ y 5 por ciento; pero de una manera incondicional, sin cargo de reembolso y haciéndolas efectivas desde el día en que se depositaba el dinero en el Banco.

En el caso de la empresa Clark se solicita mucho menos to-

davía. No se pide al Gobierno la garantía del 5 por ciento, sino después de terminada la obra y entregada al tráfico público, lo que es muy distinto. Las entradas líquidas del ferrocarril que excedan del interés garantido, se aplicarán con intervención del Gobierno al reembolso de las cantidades cubiertas por razón de la garantía con sus respectivos intereses.

Los sacrificios hechos por la Inglaterra en la India obtuvieron espléndida compensación al cabo de algunos años. Ha abarrotrado los mercados europeos con sus trigos y algodones y echado por tierra el monopolio de que gozaban los productores norte-americanos respecto de estos artículos.

Así es como se transforman las condiciones de los países, con protección generosa y decidida á las empresas que son desarrollo seguro de la riqueza pública. No caben en este particular regateos, ni las exigencias propias del comercio al menudeo. Así han procedido en materia de vías férreas, el Brasil, la España, Méjico, etc., en donde las empresas han obtenido garantías que no han bajado de un 7 por ciento, pagaderas por semestres desde la entrega de los capitales.

Es preciso no olvidar tampoco que se trata de una empresa de tanta magnitud, debida á la iniciativa chilena de los señores Clark, que fueron los primeros sud-americanos que consiguieron acreditarse en el mercado de Londres; que vienen luchando desde hace veinte años para realizar su pensamiento y que solo por un sentimiento de patriotismo han podido construir con fondos propios la línea en nuestro territorio hasta el Salto del Soldado, sin el menor auxilio fiscal é impulsados por el noble deseo de hacer una demostración de la practicabilidad de tan magna empresa.

Lo que se consideraba como una utopía en 1874, está ya realizado casi en su totalidad y sería inconcebible que cuando apenas faltan unos setenta kilómetros para completar la obra, viniera tan grandiosa empresa á escollar por el abandono hecho por Chile á empresarios que son sus hijos y que han consumido su tiempo y cuantiosos capitales para dotarlo de una

colosal vía interoceánica, fuente segura de progreso y de riqueza y de merecido honor para el espíritu nacional de empresa.

Debe esperarse fundadamente, que tanto el Senado como la Cámara de Diputados, prestando preferente atención á este asunto, contribuyan á que tan patriótica empresa sea en breve una nueva y hermosa conquista asegurada para el progreso y prestigio de nuestro país.

* * *

Editorial de *La Libertad Electoral*, (Santiago, Octubre 3 de 1893.)

EL FERROCARRIL TRASANDINO

Los señores Clark, concesionarios de la parte chilena del Ferrocarril Trasandino, gestionan actualmente la modificación de algunas cláusulas de la concesión. Con este objeto han hecho recientemente una publicación, en la cual se encuentran expuestas con claridad y precisión las razones que el Gobierno y el Congreso deberían tener en cuenta para acceder al aumento de la garantía ya establecida.

Hasta ahora no ha sido posible negociar en Europa los capitales necesarios á la construcción de la línea, y por esa causa los trabajos pueden decirse que han sido suspendidos desde hace algún tiempo. La causa principal que ha impedido la contratación de los capitales ha sido la insuficiencia de la garantía otorgada por el Gobierno. El 4% es un interés que puede considerarse suficientemente remuneratorio en Europa; pero sólo en colocaciones seguras y no expuestas á las contingencias de toda empresa mercantil, como la que nos ocupa.

Los señores Clark han tropezado, pues, con dificultades que podrían llegar á hacer fracasar la grandiosa empresa del ferrocarril entre el Pacífico y el Atlántico, que ellos han realizado

ya en casi toda la sección argentina. Semejante emergencia importaría un mal grave para los intereses generales del país.

El ferrocarril trasandino está llamado á fomentar considerablemente nuestro comercio y á realizar un progreso en las industrias y en otros órdenes de la actividad social.

La situación geográfica de las provincias andinas de la República Argentina las coloca á una distancia enorme del Atlántico y á una mucho menor de nuestras costas; de manera que, aun considerando las dificultades naturales que ofrece la explotación de un ferrocarril á través de la cordillera, los fletes habrán de ser mucho menores de Valparaíso ú otro puerto del Pacífico á Mendoza que de esta ciudad á Buenos Aires. Así, comparando las tarifas actuales del ferrocarril de Mendoza á Buenos Aires con las del ferrocarril de Valparaíso á Los Andes y las proyectadas de esta ciudad á Mendoza, se encuentra que el transporte de una tonelada de carga de 1.^a clase costaría en el primer caso 73 pesos, 41 centavos, oro, y 17 pesos 50 centavos en el segundo.

Este solo antecedente basta para probar que, junto con terminarse la parte chilena del ferrocarril trasandino, el comercio de importación y de exportación de las provincias andinas de la República Argentina, Mendoza, San Luis y San Juan, se haría casi totalmente por nuestros puertos, como que el transporte marítimo entre Europa y Valparaíso cuesta más barato que á Buenos Aires, debido á las dificultades de carga y descarga que existen en este último puerto. La diferencia de unos cuantos días en la duración del transporte es una circunstancia secundaria que no puede influir sensiblemente en la ruta preferida para el comercio.

El ferrocarril trasandino produciría, por consiguiente, un gran desarrollo en nuestro comercio, no solo porque él traería á los puertos chilenos las importaciones y exportaciones de las provincias andinas de la República Argentina, sino porque aumentaría considerablemente las facilidades de nuestro propio comercio con ellas.

Ese ferrocarril restituiría el comercio con esas provincias al mismo estado que antes de la construcción del ferrocarril de Buenos Aires á Mendoza. Se sabe que entonces las provincias nombradas hacían su comercio por la cordillera, á consecuencia de las mayores facilidades que por ella ofrecía el transporte en bestias de carga y que ha hecho desaparecer solo la circunstancia de haberse construído el ferrocarril á Buenos Aires y no el trasandino hasta Chile.

Por otra parte, el ferrocarril de los Andes á Mendoza reduciría en ocho ó diez días la duración de nuestras comunicaciones con la Europa, reducción que favorecería considerablemente el desarrollo de nuestro comercio y que nos reportaría la gran ventaja de disminuir el costo y la duración de los pasajes á los grandes centros de civilización.

Al mismo tiempo, Chile, una vez concluído el ferrocarril á Mendoza, podría ver solucionados favorablemente los problemas de la inmigración y de la escasez de brazos que tanta influencia están llamados á tener en el desarrollo de nuestra población y de nuestras industrias. Los inmigrantes llegan por centenares de miles al año á Buenos Aires, y es seguro que un gran número de ellos alcanzarían hasta Chile si la duración y el costo del transporte de personas no opusieran dificultades tan grandes como las que hoy ofrece el transporte marítimo. El día que se consiguiera tal resultado, Chile habría apartado dos de los más serios obstáculos que hoy se oponen al incremento de sus riquezas: la escasez de brazos y la falta de hombres preparados especialmente para el ejercicio de ciertas industrias.

El ferrocarril trasandino es, pues, una obra de capital importancia para los intereses generales del país; y creemos que ella justifica de sobra el pequeño aumento de 1% que solicitan los concesionarios para concluir la construcción, ya bastante avanzada, de la sección chilena.

El 5% no es una garantía excesiva, sobre todo si se considera que ella no principiaría á regir sino después de concluída la línea, y solo en lo que fueran insuficientes las entradas, y que el

Estado tendría derecho á ser reembolsado de todo pago hecho, desde el momento en que la explotación dejara una utilidad superior á la garantía misma.

Creemos, pues, que el Congreso haría una buena obra acogiéndo favorablemente la modificación que solicitan los concessionarios del ferrocarril trasandino.

* * *

Editorial de *El Porvenir*

FERROCARRIL TRASANDINO POR ACONCAGUA

Con este título ha dado á luz la Imprenta Barcelona un pequeño folleto, firmado por los conocidos y prestigiosos perforeadores de los Andes, don Juan E. Clark y don Mateo Clark.

Son apenas nueve páginas de redacción, dirigidas al Congreso Nacional, y otras tantas de apéndice, con documentos, cálculos y plano, que confirman lo que se asevera en la solicitud.

No se necesita más para demostrar la importancia de una de las obras más atrevidas y más hermosas de Sud-América!

La empresa se recomienda por sí misma; sus ventajas y la conveniencia de gozar de ellas lo más pronto posible las palpa todo el mundo. Ha bastado saber que los señores Clark están aquí, llamando á las puertas del Gobierno y de los representantes del país, para que la opinión pública se interese en el sentido que se les alargue la mano y se les otorguen las garantías que piden para terminar su trabajo.

Casi no se comprende que estos buenos chilenos hayan podido tender miles de kilómetros de rieles en otro país, y que para ejecutar unos cuantos en su patria, con el laudable propósito de abrirnos comunicación con el extranjero, de atraernos inmigración, acercarnos á Europa y establecer fraternal comercio con la República vecina, tropiecen con el estorbo de la falta

ó deficiencia de garantías y con las cortapisas de una concesión imposible de encontrar colocación en los mercados financieros.

El folleto publicado refiere lo que ya sabíamos, que la primitiva idea de unir á Santiago y Valparaíso con Mendoza y San Juan, se extendió hasta Buenos Aires y que se han entregado ó se acabarán de entregar á la explotación durante el verano próximo, 1,189 kilómetros de los 1,222 que comprende el total de la línea argentina, con un costo de ocho millones de libras esterlinas, mientras que setenta kilómetros de la parte chilena han quedado suspendidos á la mitad, por la escasez de la garantía para un capital de un millón doscientas mil libras!

Siendo de advertir que gran parte de esa cantidad se encuentra representada por los trabajos y las maquinarias, edificios y todo género de elementos que cualquiera puede ver abandonados por ahora en la cordillera, y que, según los números que arrojan los bien fundados cálculos de los señores Clark, el trabajo quedaría holgadamente concluído con el capital expresado, á pesar de ser los Andes lo más difícil del camino; siendo, por otra parte, las moderadas tarifas que anuncian los mismos señores, seguridad de que ellas producirán de sobra el interés de 5 por ciento que se solicita.

Pero se requiere la garantía fiscal de Chile, para transmitir á los apartados capitalistas europeos la confianza que aquí puede inspirarnos lo que tocamos de cerca. Es una garantía casi nominal á la larga; en cambio del provecho que desde luego van á usufructuar dos naciones.

Pero queremos suponer que el uno por ciento demás que hoy se pide, sobre lo que antes se concediera, fuese una subvención y preguntamos, ¿sería pagar muy caro con doce mil libras, ó sean ciento ochenta mil pesos ahora y ciento veinte de nuestra moneda legal en breve, la realización de una obra colosal, que uniría para siempre á Chile y la República Argentina y que abriría nuevos horizontes en todas direcciones para nuestro país?

¿Cuánto se gasta actualmente en sostener las legaciones y otros medios de cultivar relaciones indispensables, tanto más difíciles cuanto menos se acercan los interesados? Y en el orden material, ¿cuánta va á ser la economía que se introduzca para la transladación de la correspondencia y de los habitantes de uno y otro lado, aparte del comercio que se desarrolle, de la minería que se explote y del progreso en general que florezca para las respectivas poblaciones?

Los señores Clark demuestran con toda evidencia que el perdido comercio con las provincias de Cuyo y otras limítrofes de la Cordillera, volvería á Chile una vez que tuviera transporte más barato y más próximo con Valparaíso que con Buenos Aires. Y esto es obvio, porque Mendoza dista 375 kilómetros del Pacífico y más de mil del Río de la Plata.

Bajo cualquier punto de vista que se mire, la protección al ferrocarril trasandino es labor de patriotismo y de ventajas positivas, que los representantes de la nación y el Poder Ejecutivo deben tener muy cuenta para acceder con prontitud y con larguezá á lo que se solicita; sobre todo cuando se sabe que los solicitantes han agotado durante largos años de tarea y sacrificio la fortuna propia y las ganancias de otras empresas en sostener y perseguir la conclusión de una de grandísimo interés nacional y de gloria para su patria.

Un escritor argentino, reproducido en casi todos los diarios de Chile, funda la crítica de nuestro atraso precisamente en la distancia que nos separa de Europa. Pues, acerquémonos y nada tendremos que envidiar á nadie. Y esto es lo que persigue el ferrocarril trasandino.

Si los señores Clark no estuvieran todavía en la lucha, si hubiesen sucumbido en la batalla, como ha peligrado uno de ellos en más de una jornada á través de las nieves; y otros más felices quisieran terminar su obra, ¿qué habrían hecho éstos para prestigiar el trabajo, popularizarlo y llamar la atención sobre él?

Habrían comenzado por cambiar el nombre de la empresa; se la llamaría ferrocarril Clark, y este nombre se grabaría en

las máquinas y en los carros y sería esculpido en inmensos caractéres sobre las más altas rocas andinas; acaso habrían sido ya invitados los funcionarios públicos y el pueblo para asistir á la inauguración de algún colossal monumento, de la estatua del malogrado y audaz iniciador!...

¡Ah! ¡Que la justicia de los hombres no sea siempre póstuma! Nosotros recordamos que un día sonreía placentero el ilustre almirante Blanco, en circunstancias que don Francisco Echaurren le señalaba entre serio y broma el sitio de la plaza que lleva el nombre del último, en que se elevaría alguna vez en mármol el recuerdo de las glorias de aquél.

Pues que sea el monumento posterior de los Clark de la forma que se quiera y donde lo tenga á bien la posteridad; más que sea por ahora de rieles y á todo el largo del camino desde Santa Rosa hasta Mendoza, y que lo construyan por sí mismos y tan pronto como ellos lo desean!

Omitimos muchos detalles sumamente interesantes del folleto que ha motivado estas líneas, porque nos proponemos reproducirlo íntegro en otra ocasión y porque es de suponer que lo hayan leído los interesados, especialmente nuestros gobernantes y legisladores, para penetrarse de las facilidades y ventajas de la obra, lo mismo que de las poderosas razones que se dan para explicar las dificultades de levantar capitales con cuatro por ciento de garantía de un Estado que emite directamente sus bonos á tipo mayor.

Basta á nuestro propósito actual insistir en que sobre ser obra de justicia y de alto patriotismo americano, el ferrocarril trasandino nos colocaría inmediatamente á menos de veinte días de Europa y luego á menos de quince, tan pronto como se lleven á cabo los ferrocarriles brasileros, que también citan los señores Clark; y en que el comercio de Valparaíso, que puede apreciar prácticamente el negocio, lo ha solicitado desde mucho tiempo atrás y las comisiones informantes y los votos anteriores del Congreso han reconocido que este ferrocarril "consultaría grandes y generales intereses", que "su importan-

cia no puede ser ya discutida en el Congreso chileno, que en diversas ocasiones ha manifestado su decidida solicitud de unir por medio de vías férreas á nuestro país con la República Argentina", que "el ferrocarril por Uspallata, á pesar de ser el más difícil y costoso es también el más ventajoso", y que "lo que antes era una utopía es hoy una realidad, un hecho próximo" etc., etc.

Es de esperar por consiguiente que no haya hoy obstáculos para que se acepte la última pretensión de los señores Clark, reasumida en esta fórmula:

"Modificación del artículo 6.º de la concesión:

"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 e intereses.."

Y mientras tanto, como no es nuestro ánimo favorecer solamente á los señores Clark sino servir pronta y eficazmente al tráfico entre Chile y la Argentina, deseamos que tenga igualmente presente el Gobierno la incuestionable conveniencia, que insinúa también el folleto de los señores Clark, de aprovechar desde luego la aproximación de las líneas férreas de uno y otro

lado, mediante el arreglo del camino entre Juncal y Puente del Inca, ya que algo ha de demorar la perforación de los grandes túneles centrales.

El Gobierno Argentino atiende lo de aquel lado, pero es una vergüenza lo que sucede en éste. Desde Las Cuevas hasta la línea divisoria se puede ascender medianamente; más para descender á Juncal es menester hacerlo á gatas. Pocos son los valientes que se atreven á salvar la cuesta de los Caracoles (ladera de este lado) sobre la cabalgadura.

Desde el mes de Mayo la cordillera quedó cerrada y las baliñas aglomerándose semanas y meses, hasta que los correos pudieran transladarlas á pie, aprovechando los días de buen tiempo y perdiendo muchas ocasiones parte de la correspondencia. En cuanto á los pasajeros, no era posible que atravesara ninguno sin grave riesgo de la vida.

No hay peor enemigo de lo bueno que lo mejor, decía un diario andino, comentando el perjuicio inmenso que se irrogaba al comercio y á los particulares con no aceptar la apertura del camino ofrecida, por aguardar la construcción de una vía que no era dable ejecutar durante el invierno, que aún no veremos en uno ni dos veranos y que obligará al público á luchar con "Los Caracoles" hasta que sean éstos atravesados por los túneles de Clark.

Con mejor voluntad, el viaje del todo fácil en Chile hasta el Juncal y en la Argentina desde "Las Cuevas"; pero insopportable, inaccesible para muchas personas, en los veinte kilómetros que median entre los dos puntos mencionados, podría en un mes quedar expedito y mantenerse la vía, de manera que para lo sucesivo nadie pensara viajar entre el Pacífico y el Atlántico si no por la cordillera.

Por esto, al desear que se acceda sin demora á lo que solicitan los señores Clark, aspiramos á la par, como mayor manifestación de buena voluntad para con la obra de éstos y para la facilidad de su ejecución é inmediata explotación, que se atienda también desde luego al trabajo provisorio y siempre

útil que se requiere en lo más alto de los Andes mientras se termina el ferrocarril.

Así haríamos cumplido honor á nuestro progreso, á las buenas relaciones con la nación vecina y hermana y al espíritu reinante en S. E. el Presidente de la República, en los colaboradores de su gobierno y entre los representantes del país.

Quiera Dios que no fallen estas esperanzas.

* * *

Editorial de *La Unión*, (Valparaíso, 25 de Noviembre de 1893).

EL FERROCARRIL TRASANDINO

Entre las obras de grande impulso que se han iniciado en los últimos tiempos en este país, ninguna tal vez ha logrado conquistarse tantas simpatías en la opinión pública, como la gigantesca empresa en que, desde hace veinte años, vienen empeñados los señores Clark, para unir dos océanos con línea férrea, atravesando el corazón de granito de la cordillera más grande del globo.

Iniciada la empresa bajo los auspicios de los Gobiernos argentino y chileno, lo que parecía ser solo un sueño, una ilusión, está ya en víspera de ser una completa realidad. De los 1,422 kilómetros que separan los extremos de esta línea, van ya concluidos 1,189 de los 1,222 que corresponden á la parte argentina y, sin tomar en cuenta la distancia salvada ya entre Valparaíso y la estación de Los Andes, hay ya completamente concluidos 27 kilómetros de la sección chilena y grandes trabajos hechos para la construcción del resto.

Los concesionarios han gastado ya como 353,919 libras esterlinas en la sección chilena, sin tomar en cuenta los gastos hechos en Inglaterra ni los intereses del capital invertido.

En este estado las cosas, y agotados por fin los recursos de

los empresarios, por cuanto la garantía de 4 por ciento que les concediera el Gobierno de Chile, no era ya suficiente para atraerse los capitales extranjeros necesarios á la conclusión de la obra, los señores Clark se han presentado al Gobierno de Chile exponiendo su situación y pidiendo, como único medio de llevar adelante su obra, un aumento de 1 por ciento sobre la garantía actual, esto es, un interés efectivo de 5 por ciento sobre un capital fijo de 1.200,000 libras esterlinas.

Es indudable que, por grande y patriótico que sea nuestro anhelo por ver realizada una obra que, en todo caso, sería un honor para Chile, debemos, ante todo, ser consecuentes con nuestros principios y averiguar si la concesión solicitada vendría ó no á imponer un gravamen oneroso al fisco, en los momentos precisos en que todos estamos empeñados en sostener el plan de economías, indispensable para mantener el equilibrio financiero del país.

Pero antes de averiguar si la obra es útil y si se ha de costear por sí sola, conviene advertir que la garantía actual de 4 por ciento es insuficiente para llamar los capitales extranjeros, por cuanto es menor de la que para esta clase de obras se acostumbra y sobre todo, por cuanto el mismo Gobierno de Chile que la da, ha tenido que negociar empréstitos al 5 por ciento que han sido cotizados á mucho menos de la par. Si, pues, ha sido menester que el Gobierno ofrezca un interés de 5 por ciento para levantar un empréstito en el extranjero, ¿con cuánta más razón no deberá dar, por lo menos, la misma garantía para llamar capitales que tienen que correr los riesgos de una empresa industrial? Y si á esto agregamos la arraigada desconfianza que se tiene en Europa con respecto á la inversión de capitales en los países sud-americanos, tanto mejor comprenderemos la necesidad de que nuestros Gobiernos ofrezcan garantías suficientes para la ejecución de obras que se juzgan útiles y necesarias.

A nuestro juicio y al de personas que son autoridad en la materia, el Ferrocarril Trasandino no sólo será de una grande

utilidad para Chile, sino que también dará una entrada que baste por sí sola para costear sus gastos y para responder, por consiguiente, por los intereses del capital que el Estado garantice.

En primer lugar, con la construcción del Ferrocarril Trasandino, se disminuiría en 12 días el viaje á Europa de pasajeros y correspondencia, evitando á los primeros los riesgos y molestias de la travesía del Estrecho. Una vez terminado el plan de ferrocarriles que se proponen ejecutar los Gobiernos del Brasil y del Uruguay, no serán necesarios sino ocho días de navegación á los que viajen desde Valparaíso á Lisboa.

En segundo lugar, este ferrocarril nos devolverá el comercio de las provincias de Cuyo, San Juan y San Luis, perdido por ahora, desde la construcción de los ferrocarriles argentinos. Esto, que para muchos no pasará de ser una ilusión, es evidente si nos fijamos por un momento en los siguientes datos.

La distancia entre Buenos Aires y Mendoza es de 1,047 kilómetros y entre Mendoza y Valparaíso hay sólo 375 kilómetros. Ahora bien: comparando las tarifas vigentes en las líneas argentinas y la que se propone para el Trasandino, tenemos que una tonelada de carga de primera clase se transporta desde Buenos Aires á Mendoza por 128 pesos 50 centavos, moneda corriente; mientras que transportada desde Valparaíso á Mendoza no costaría sino 35 pesos. Con tal diferencia de precios, es indudable que nuestros puertos vendrían á ser los proveedores de aquellas provincias argentinas y salida obligada para sus productos de exportación. Así también es muy probable que abriéramos en esas provincias un mercado seguro para nuestras maderas y nuestro carbón, puesto que ambos artículos pueden encontrarse en mejores condiciones en Valparaíso que en Buenos Aires, ya se trate de las maderas y carbón del país, ya de estos mismos productos que nos vienen de Australia y California.

Además, la diferencia de fletes por mar entre Europa y Buenos Aires y entre Europa y Valparaíso no alcanzaría á influir

para que las mercaderías europeas dejaran de venir á nuestros puertos, tanto más, cuanto que en ellos encontrarían los buques fletes de retorno.

Fuera de estas ventajas que por sí solas bastarían para justificar la construcción de la línea, podríamos agregar lo mucho que ella va á servir para el movimiento de pasajeros, pues hasta los viajeros de Nueva Zelanda y de la parte oriental de Australia preferirían esta ruta en sus viajes á Europa; y es enorme el movimiento de viajeros que hay entre Europa y aquellas grandes y adelantadas colonias.

Esta corriente continua de viajeros en uno y otro sentido, no sólo nos reportaría evidentes ventajas materiales, sino que serviría también para dar á conocer las ventajas que ofrece nuestro país á la vida industrial.

En suma, el Ferrocarril Trasandino vendría á corroborar aquel axioma de economía general, según el cual, los caminos más cortos, más baratos y más seguros constituyen uno de los factores más importantes en el movimiento comercial de un país. Por eso los mismos argentinos han reconocido que, una vez terminado el Ferrocarril Trasandino, el comercio de sus provincias occidentales ha de afluir naturalmente á los puertos del Pacífico; lo cual, lejos de alarmarles, es para ellos un motivo de satisfacción, puesto que bien comprenden que, facilitados los medios de transporte, se abaratatarán también los artículos de consumo.

Pero el Ferrocarril Trasandino no es sólo una obra de evidente utilidad, sino también una obra cuyas entradas propias bastarán para responder á sus gastos de construcción y explotación.

Más, como para probar este aserto, es necesario exhibir datos que nazcan de fuente autorizada, nos permitimos tomarlos del bien meditado informe que sobre el particular ha presentando al Gobierno el Director General de los Ferrocarriles del Estado.

Á juicio del señor Budge, la entrada anual de la línea sería

próximamente de 95,000 libras y los gastos de 35,000; de lo cual resultaría una utilidad líquida de 60,000 libras.

“Ahora, continúa el señor Budge, siendo la garantía solicitada de 5 por ciento sobre 1.200,000 libras, la cual equivaldría á 60,000 libras anuales, se ve que ésta quedaria completamente cubierta con las utilidades de la empresa.

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

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

Siendo, pues, evidente y reconocida por todos la utilidad de esta línea y juzgándose por personas competentes que sus entradas propias bastarán para cubrir los intereses del capital en ella invertido, no vemos inconveniente alguno para que el Estado acceda á la solicitud de los señores Clark, coadyuvando, sin perjuicio de sus propios intereses, á la ejecución de una obra que es tan útil como grandiosa.

Resueltas las dudas sobre la utilidad de la empresa, no queda en pie sino la de aquellos que juzgan imposible la construcción de la línea, por haberse elegido la región más difícil de la cordillera andina. Pero como la garantía no se hará efectiva sino después de concluída la línea, esta objeción carece de fuerza si con ella se quiere retraer al Estado de la concesión de la garantía.

Hechas con la brevedad que exigen estas líneas, las observaciones que nos sugiriera la solicitud de los señores Clark, restan sólo manifestar el deseo vehemente que tenemos de ver felizmente realizada la obra gigantesca del Ferrocarril Trasandino. Ella acortará la distancia que nos separa de los grandes centros del comercio; ella facilitará el canje de nuestros productos con los de la República vecina; ella convertirá á nuestros puertos en proveedores obligados de mercados nuevos; ella

aumentará la inmigración voluntaria en el campo de sus propios trabajos y abriendo otros nuevos á la actividad industrial; ella, por fin, será, como tantas veces se ha dicho, el lazo de unión que habrá de unir con el vínculo del comercio y de la paz, á las dos naciones llamadas por el destino á ser las más grandes en esta región del continente americano.

* * *

Editorial de *El Sur de Concepción*

EL FERROCARRIL TRASANDINO

Parece probable que en el actual período de sesiones extraordinarias se resuelva por nuestro Congreso el viejo asunto del ferrocarril trasandino por Uspallata, cuyos concesionarios son los señores don Juan y don Mateo Clark, de popular renombre en nuestro país, tanto por sus pujantes bríos para dar cima á una de las obras más colosales del presente siglo, como por su desgraciada suerte para encontrar eficaz apoyo en una República que debiera ser esencialmente progresista, como la nuestra.

De igual manera que lo hicimos el año pasado en igual oportunidad, queremos ahora significar en forma muy clara y en tono muy alto, que es de nacional interés la prosecución de los trabajos ferrocarrileros paralizados, y que la opinión general de nuestros conciudadanos clama desde hace tiempo porque la razón inspire á nuestros legisladores alguna vez y se desembarace á la empresa civilizadora referida, de los obstáculos con que le han venido sembrando su camino unos cuantos de nuestros políticos fatalmente adversarios, sin duda con sinceridad, de todo vínculo de unión con la República Argentina.

Cuando, como acontece en el caso de esta obra maravillosa, la inmensa mayoría de un país se ha pronunciado á su favor, no existe para una exigua minoría, menos que minoría, escasas

individualidades, el derecho obstruir la realización de lo que más tarde ó más temprano tendrá que consumarse.

El ferrocarril trasandino, de inapreciables ventajas para Chile, constituye una de las aspiraciones más ardientes de todos los que deseamos—y somos todos—la terminación de la clausura internacional en que nos hallamos geográficamente colocados, y sobre todo de los que deseamos con sano patriotismo mayores relaciones internacionales con nuestros siempre recelosos vecinos de ultra-cordillera; — estimando que será este medio más adecuado que las declamaciones platónicas en documentos oficiales, para concluir con la vida inquieta y de asecha permanente en que vivimos desde los comienzos de nuestras vidas nacionales.

Satisfechos los compromisos del Gobierno de la otra banda con los concesionarios señores Clark, solamente Chile elude la prosecución de los suyos, á virtud de un pretexto de dinero que en ningún caso podrá afectar á las arcas nacionales.

¿Por qué, entonces, retardar tan sin justicia en el Senado, o el aumento de la concesión, ó la compra que solicitan ó que ofrecen, según los casos, los referidos caballeros?

Cuando la prensa entera del país, el comercio nacional y extranjero, los altos funcionarios públicos, las instituciones científicas han estado contestes en favorecer las solicitudes presentadas, ¿por qué se detiene la realización del deseo del país?

Nosotros creemos por esto que una vez por todas terminarán estas dificultades, y que el Senado, punto céntrico de la resistencia al ferrocarril, sabrá hacer honor á las esperanzas que el país en él tiene cifradas.

* * *

Editorial de *El Mercurio*, (Santiago, Diciembre 25 de 1893).

EL FERROCARRIL TRASANDINO

Se ha presentado últimamente al Senado el informe de la respectiva comisión, relativo á la solución que definitivamente

debe darse á la cuestión del Ferrocarril Trasandino, pendiente tanto tiempo en aquella Cámara.

Como se sabe, existe en el Senado una solicitud en que los empresarios de aquella línea férrea piden aumento de garantía, y existe también un proyecto del Gobierno para que el Estado compre esa línea y la concluya y explote directamente por cuenta fiscal.

Ha tenido, pues, la comisión que estudiar el problema bajo un doble aspecto, el de la compra por cuenta del Estado y del aumento de la garantía.

• •

Pasemos á ocuparnos en la cuestión de aumento de garantía.

La otorgada actualmente por el Estado es de 4 por ciento sobre un capital de £ 1.200,000.

Piden los empresarios que la garantía se aumente hasta el 5 por ciento.

Considera la comisión que están bien justificadas las concesiones solicitadas por los empresarios, y que, sin imponer un nuevo gravamen muy considerable al Estado, podría aumentarse hasta $4\frac{1}{2}$ por ciento la tasa del interés garantido sobre un capital fijo de £ 1.200,000.

Este es el punto fundamental sobre el cual está basado el proyecto de ley presentado por la comisión. Los demás son arreglos secundarios, sin importancia suficiente para perturbar la conclusión definitiva de esta colossal empresa que va á caracterizar con su sello de grandiosidad la potencia del trabajo industrial y del genio emprendedor de la América del Sur.

Arregladas las cosas en esta forma, es de esperar que ahora le dé preferencia el Senado para despacharla á la mayor brevedad posible no sólo porque son muy dignos de especiales consideraciones los cuantiosos intereses de los empresarios, por tanto tiempo paralizados en un estancamiento sumamente perjudicial, cuanto porque, tratándose de una empresa llamada á

influir poderosamente en el desarrollo de los intereses generales del país y aún en el cultivo de nuestras relaciones intelectuales con el continente europeo, todas las conveniencias están por que se dé la mayor actividad posible á sus trabajos para terminarlos en un breve plazo.

Una vez que existe la resolución de aumentar hasta el 4½ por ciento la garantía, conviene no dejar este negocio pendiente por algunos meses más, sino prestarle atención preferente, para que puedan restablecerse los trabajos suspendidos y continuar con la actividad que puede esperarse de la adquisición de recursos y facilidades por el aumento de la garantía del Estado.

Salvados los entorpecimientos que han estorbado durante tantos meses el despacho de esta importantísima negociación, es de esperar que el Senado la terminará por completo en las actuales sesiones extraordinarias, y que hará otro tanto la Cámara de Diputados, en la cual no habrá de faltar el entusiasmo por la pronta realización de esta obra colosal, destinada á acortar en quince días nuestros viajes á Europa, y por consiguiente, á acercarnos muy considerablemente á aquel centro de la civilización y del comercio y gran foco de la luz intelectual que alumbría al mundo.

Observaciones hechas en contestación al señor don LORENZO CLARO con el objeto de probarle que no es posible obtener dinero en Europa á menos de 5%.

.....
.....

El señor Claro ha sido, según entiendo, comerciante y gerente de Banco y sin embargo comete el error, excusable en personas ajenas á los negocios, pero no en él, de creer que en Europa no pueda obtenerse más de 1 á 3% de *interés* por el díne-

ro, y bajo esta creencia manifiesta extrañeza de que no quieran construir el ferrocarril con el 4% de garantía. Con estas ideas vuelve á poner en duda la practicabilidad de la obra, atribuyéndolo á la desconfianza que ella inspira, según lo deja entender.

Sacaré al señor Claro de este error, dándole algunas ideas elementales de las finanzas europeas y abrigo la confianza de que si él no me las admite, puesto que á pesar de mis rectificaciones continúa insistiendo en sus ideas equivocadas, al menos una gran mayoría del público convendrá conmigo.

El señor Claro confunde lo que es la tasa del DESCUENTO del Banco de Inglaterra con el INTERÉS del dinero. Ha visto sin duda que algunas veces se ha llegado á fijar la tasa de *descuento* hasta el 2% anual.

En primer lugar esta tasa de *descuento* se aplica solo á Letras de Cambio de *corto plazo* y de muy buenas firmas. En realidad esos descuentos no son sino operaciones de cambio y no tienen nada que ver con los negocios industriales ó inversiones permanentes.

Sucede que al mismo tiempo que el Banco tiene fijada la tasa del 2% de descuentos, se puede descontar en el mercado Letras de Cambio hasta al 5/8% *cinco octavo por ciento* AL AÑO, como ha estado pasando recientemente, por causa de la pléthora de dinero originada por la desconfianza general.

Pero si un comerciante ocurre á un Banco en busca de dinero, es seguro que no se le facilita ni aun á la tasa del Banco, si no que con un aumento de 1% sobre dicha tasa del *descuento oficial* como mínimo y esto *invariablemente* con amplias garantías de *títulos* de crédito (no de propiedades) negociables, es decir de realización inmediata.

Hay pues gran diferencia entre las operaciones de *descuento* del Banco de Inglaterra y los préstamos á *interés* y todavía mucho mayor es la diferencia cuando se busca dinero para inversiones *permanentes*.

En el primer caso se emplean solo los capitales sobrantes en

los Bancos, por los cuales éstos no pagan interés alguno al público. En el segundo se corre un mayor riesgo á pesar de las garantías y además es el verdadero negocio de los Bancos. Pero para inversiones *permanentes* no es cuestión ya de Bancos porque en Inglaterra los Bancos no hacen esta clase de operaciones.

En Londres un Banco que repartiera dividendos de menos del 5% al año perdería la confianza pública, pues todos los grandes Bancos reparten á sus accionistas de ocho á veinte por ciento anual.

El valor del dinero depende enteramente de la confianza. Es por esto que al mismo tiempo que hay de sobra para invertirse en consolidados ingleses que ganan solo el 2½% anual, no se prestaría á Chile á menos del 5%, siendo que es uno de los países que goza de mejor crédito en Londres. Soy de opinión que manteniendo nuestro buen nombre, en pocos años más podremos con facilidad convertir nuestra deuda de 3½% y sin amortización, sino por compra en el mercado, pero será necesario ofrecer una seguridad *absoluta*, como podremos hacerlo, si se quiere

Pero, por ahora, no podemos pensar en menos del 5%.

El señor Claro debe saber que aunque se cotizan los bonos de Chile del 5% de interés al rededor de la par, no se podría negociar un nuevo empréstito al precio del mercado.

No tiene más que referirse á los contratos efectuados para persuadirse que una cosa es el precio de *emisión* y otra el de la negociación.

Los señores Rothschild en su último contrato se reservaron el 2½% de beneficio ó comisión por su trabajo de lanzarlo y esto, naturalmente, con otros pequeños gastos, se rebaja el precio efectivo.

Hay todavía mucha diferencia entre la suscripción de un empréstito que gana interés desde el día de su emisión y en la suscripción de capitales para una empresa industrial y más aun cuando se halla situada en un país lejano. En estos casos el *rentista* es por demás receloso y más que del negocio mismo se preocupa de la seriedad de la casa emisora y de las garantías

de la concesión. Para asegurar su éxito se hace entonces necesario interesar á capitalistas, ó sea empezar por formar un sindicato para que éste á su vez dé las garantías á la casa emisora. Todo esto impone sacrificios y gravámenes, porque los que emprenden estos negocios, no lo hacen para ofrecer al público la ocasión de que inviertan su dinero como un acto de beneficencia, sino que buscan algún beneficio ó comisión.

Y si esto se hace con negocios bajo las concesiones usuales en que el capital gana interés desde el día en que se desembolsa, como es lógico, cuánto mayores no serán los descuentos cuando no solo no se abona interés alguno durante la construcción, sino que queda el riesgo para el *rentista* de que por cualquier causa no se complete la obra y se expone á perder el capital.

Creo haber dicho lo bastante para demostrar que hay mucha diferencia entre una emisión directa del Gobierno, sin condición alguna y que no ofrece el menor riesgo al *rentista*, y una emisión destinada á ejecutar una obra de largo aliento y de difícil ejecución.

Si esto se comprende, se admitirá entonces que no es razonable esperar que en este último caso pueda asegurarse el éxito de nuestra empresa con una garantía inferior. No se puede pretender que hagamos imposibles y creemos que solo por una mala inteligencia se ha podido creer que en Europa hay capitales dispuestos á ir á *aventurarse* en partes extranjeras con una expectativa de menos de 5 por ciento de interés. Digo *aventurarse* porque todo negocio nuevo y especialmente la construcción de un ferrocarril es una aventura hasta que los hechos no prueben que ha dejado de serlo. Es así que sucede siempre que cuando un ferrocarril da resultados satisfactorios y permanentes no solo puede convertir sus acciones y aun obligaciones á menor tasa de interés, sino que encuentra muchas facilidades para levantar nuevos capitales para prolongaciones ó mejoras. Esto es lo que constituye el sentido práctico inglés que prefiere un 4% seguro á un 6% problemático.

Para concluir, rogamos al señor Claro que no avance suposiciones sin estar preparado para sostenerlas, porque no es propio ni mucho menos justo que nos imponga la tarea de presentarle las pruebas para contradecirle. Mis afirmaciones deben tener tanto ó más valor que las suyas, sobre todo si toma en cuenta que conozco demasiado bien mi asunto, puesto que de él me vengo ocupando tantos años y que no me aventuraría así no más á exponerme á perder mi buen nombre. Estos negocios no se tratan á la ligera: son demasiado graves.

Santiago, 10 de Diciembre de 1894.

MATEO CLARK.





PRENSA ARGENTINA

—63—

Editorial de *La Prensa*, (Buenos Aires, Septiembre 17 de 1894).

GARANTÍAS FERROCARRILERAS

(El artículo que vá á leerse, fué el editorial de *La Prensa* del 27 de Diciembre del año pasado: puesta hoy en tela de juicio la cuestión, podemos repetirlo íntegramente, pues las ideas de aquella época son las mismas que hoy sustentamos.)

Desde muchos meses atrás se viene anunciando día á día que el Gobierno argentino se preocupa de buscar una solución al problema de las *garantías á los ferrocarriles*: pero hasta aquí no han salido ni las sombras de una fórmula de arreglo.

Es esa una cuestión de gran trascendencia, tanto como la de la deuda pública ordinaria, pues afecta el crédito y enormes intereses económicos de la Nación.

Es un asunto digno á la par del primero de la preocupación del Ministro de Hacienda, quien lo encuentra virgen, puede decirse, pues nada se ha avanzado en el sentido de la solución.

Los abusos y excesos á que desenfrenadamente se entregaron

los Poderes Nacionales en una época excepcional, en la concesión de garantías ferrocarrileras, *ha desconceptuado* de tal modo el sistema, que todo el mundo se inclina á condenar y á dar palo a toda empresa garantida como si fuese un delincuente vulgar.

No es esa la manera de contemplar y de dilucidar un negocio público de esa entidad.

La corrección represiva de los abusos que se descubriesen, es una cosa justa y necesaria, pero de allí no es permitido derivar una condenación de los legítimos intereses creados al amparo de leyes perfectas y cumplidas del Congreso.

¿Es malo el sistema de fomentar la construcción de ferrocarriles por medio de la garantía del interés del capital? ¿Y quién puede fundadamente condenarlo en principio, cuando es un arbitrio previsto por la Constitución nacional?

El mal uso de esa forma del crédito es lo único repreensible, sobre cuyo punto debiera concentrarse la crítica para evitar en lo sucesivo la repetición de los excesos.

Supóngase que el crédito del Estado rodase por los suelos, como consecuencia de su abuso ó de los tripotajes ¿se deduciría de allí que en principio el crédito es malo, que los acreedores deben ser tratados como criminales, que conviene cerrar para siempre las operaciones ordinarias que sobre él conciertan todas las naciones de la tierra?

Sostenemos hoy, como antes de la catástrofe, que la garantía del interés es uno de los medios legítimos y convenientes para fomentar los progresos nacionales por la construcción de vías férreas: lo que corresponde es someter las concesiones á un procedimiento ilustrado, reflexivo y honesto.

Hemos invocado la Constitución antes; justificaremos la cita.

Nuestros constituyentes, al organizar políticamente á la Nación, sancionaron una política económica previsora, revelando un conocimiento perfecto de las necesidades del país, con el presentimiento de su grandeza futura.

La Constitución instituye expresamente el crédito nacional, como fuente de recursos; provee á la población de nuestros de-

sierlos prescribiendo el fomento de la inmigración europea; y encarga al Congreso la sanción de leyes de protección, de estímulo, de privilegios y de recompensas, para impulsar el mejoramiento de las vías de comunicación fluviales y terrestres, de canales y ferrocarriles, á fin de atraer los capitales extranjeros.

Ninguno de nuestros estadistas de mayor vuelo intelectual ha dicho nada nuevo, de más valía, que las previsiones constitucionales evocadas: los más ilustres, los más renombrados de ellos, únicamente comentaron, divulgaron y ejecutaron aquellos principios de progreso de nuestra Carta Fundamental.

En efecto: el inciso 16 del artículo 67 de ella, en que se enumeran las altas funciones del Congreso, dice textualmente así:

“Proveer lo conducente á la prosperidad del país, al adelanto y bienestar de todas las Provincias, y al progreso de la ilustración, dictando planes de instrucción general y universitaria, Y PROMOVIENDO LA INDUSTRIA, LA INMIGRACIÓN, LA CONSTRUCCIÓN DE FERROCARRILES y canales navegables, la colonización de tierras de propiedad nacional, la introducción y establecimiento de nuevas industrias, LA IMPORTACIÓN DE CAPITALES EXTRANJEROS Y LA EXPLORACIÓN DE LOS RÍOS INTERIORES, POR LEYES PROTECTORAS DE ESTOS FINES Y POR CONCESIONES TEMPORALES DE PRIVILEGIOS Y RECOMPENSAS DE ESTÍMULOS..”

En mérito de esos preceptos claros, los poderes públicos atraerón el capital extranjero, ofreciéndole estímulos pecuniarios, concesiones atrayentes diversas, recompensas bajo diversas formas. Á este rango corresponden las garantías de interés, los premios en tierras fiscales, las exenciones de derechos aduaneros.

Es así como vamos haciendo á la Nación, cuya robustez económica lleva el sello de aquellos estímulos constitucionales. *No existe un solo ferrocarril en el país que no haya sido empezado por el Estado, ó que no haya nacido con la garantía de un interés del Tesoro del mismo.* De esta suerte empezaron los hoy colosos del Sud y de Buenos Aires á Tucumán, *emancipados cuando se pusieron en movimiento.*

Cuando uno echa una mirada á los dilatados desiertos argentinos, el espíritu se concentra á meditar sobre los medios de llevar á ellos el grande instrumento del siglo, y los ojos se vuelven hacia las sabias previsiones constitucionales reproducidas, con las cuales se pudo realizar la parte mínima de la jornada recorrida.

La República Argentina no puede apreciar en estos momentos los efectos que fluirán por algún tiempo en el futuro de la interrupción que acaba de pactar en el servicio de sus deudas, pues su crédito, en cuanto á su capacidad para tomar dinero prestado, queda con una herida abierta, que ha de tardar en cicatrizar.

No es serio pensar por ahora en ese arbitrio para fomentar los progresos nacionales.

Y si á ese contraste, tan perjudicial como mortificante, se agregase la anulación del resorte de la garantía al capital para construir caminos de fierro, clausuráramos por completo las puertas del crédito, quién sabe por cuantos años.

Las garantías concedidas á empresas ferroviarias formadas, constituyen una obligación perfecta, que comprometen solemnemente la firma y la fe de la Nación: es un deber solventarla, pues, como buen deudor.

Si las empresas consiguieron levantar fondos en los mercados europeos para hacer los ferrocarriles, fué porque el público suscriptor de sus títulos creyó en la eficacia de la ley argentina que aseguraba un tanto por ciento de renta.

Tenemos el deber de mirar el asunto bajo esos aspectos, porque á ello nos obliga el honor del crédito nacional, cuya conservación es dinero, riqueza, progreso, puesto que sin capitales de afuera no nos es dable desenvolver al país en las proporciones á que tiene derecho y que el patriotismo reclama.

Si fuera permitido el lenguaje, á título de imprimir mayor vigor al concepto, diríamos que es un negocio pingüe para el Estado solucionar aquella cuestión con espíritu amplio, conciliando satisfactoriamente los intereses de ambas partes.

Omitamos en estas materias, en cuanto posible fuere, las argumentaciones rígidas del legista para dejarnos aconsejar por las razones de elevado vuelo del estadista y del economista experimental.

Una nación despoblada, de excelente clima, dueña de inmensas extensiones de tierra baldía, debe pensar á todas horas, más en los infortunados que en los felices tiempos, en la manera de llamar, tranquilizar y radicar al capital extraño dentro de sus fronteras.

En las manos del Ministro de Hacienda está el gran negocio público que nos ocupa. Hará un señalado, bien á su país resolviéndolo á la vista de las consideraciones ligeramente apuntadas y de otras que pudieran agregarse como refuerzos convincentes.

FERROCARRILES ARGENTINOS

Tanto se ha hablado en Chile del mal resultado que han dado los ferrocarriles en la República Argentina, que se leerán con interés los siguientes datos extractados de las últimas publicaciones hechas en aquel país, dando cuenta del resultado del tráfico durante el año pasado.

El capital total invertido en la construcción de líneas férreas asciende á la enorme suma de 436.422,437 pesos oro sonante.

Las líneas construidas con la garantía de la nación han importado la suma de 86.031,080 pesos que en la actualidad tienen derecho á un interés anual de 4.807,258, suma que disminuye de año en año, á medida que aumenta el tráfico de las líneas.

La ganancia *líquida* de todos los ferrocarriles durante el año 1893 alcanzó á 27.344,561, lo que es en realidad poco satisfactorio, pero ello es debido á los trastornos económicos por que ha atravesado el país.

Los siguientes datos dan una idea de la importancia del tráfico de las cuatro líneas más importantes:

Nombre	Capital	Entradas	Gastos	%
Sur de Buenos Aires	\$ 78.284,000	\$ 17.490,000	\$ 7.230,000	41
Oeste de B. Aires....	49.085,000	9.747,000	4.293,000	44
Buenos Aires Rosa-				
rio y Tucumán....	43.397,000	9.661,000	4.876,000	50
Central Argentino...	50.688,497	7.792,000	4.728,000	60

Todas estas líneas fueron iniciadas ó por cuenta del Gobierno ó con su garantía, y como se ve han llegado á ser colosos que transportan entre los cuatro 3.172,000 toneladas y 9.173,000 pasajeros en un año.

La proporción de los gastos de explotación varía entre el 41 por ciento en la línea del sur y 60 por ciento en la central, á pesar de las condiciones tan desfavorables por que atraviesan.

La línea de Buenos Aires á Mendoza, que se divide en dos secciones, la primera con el nombre de Buenos Aires al Pacífico y Gran Oeste la segunda, tuvo una entrada en 1893 de 6.061,000 pesos y sus gastos fueron de 4.291,000 pesos.

Durante el año actual esta línea ha tenido un aumento relativamente mayor que cualquiera otra y como los gastos no siguen en la misma proporción, las ganancias líquidas del año van á arrojar un aumento de mucha consideración.

Tenemos á la vista el estado de las entradas del tercer trimestre del año del cual tomamos los siguientes datos:

	Tercer trimestre 1894	Tercer trimestre 1893
Sección de Buenos Aires á Villa		
Mercedes.....	\$ 983,550	778,790
Sección de Villa Mercedes á		
Mendoza	\$ 799,095	487,567
	1.782,645	1.266,357

Resulta un *aumento* de \$ 516,288 en tan solo un trimestre, esto es, un 40 por ciento más.

El importe total de la garantía que corresponde á esta línea es de \$ 1.676,000 oro.

La ganancia de este año no bajará de \$ 2.800,000 papel, de modo que va en camino, y á grandes pasos, de dejar de ser un gravamen para el Estado. Puede decirse que es cuestión del cambio más bien que de otra cosa.

El gran desarrollo que se opera en esta línea conviene especialmente á Chile puesto que es la que servirá á nuestros viajeros para el Plata, el Brasil y Europa, y es natural que mientras mayor sea su tráfico, más probabilidades tendremos de que correrán trenes rápidos, que hasta ahora no se han establecido; pero que indudablemente se establecerán cuando se termine el trasandino.

En la actualidad solo corren tres trenes semanales entre Buenos Aires y Mendoza, y como son propiamente trenes ómnibus que paran en más de cincuenta estaciones, se demoran 32 horas, mientras que corren trenes expresos á razón de 35 millas por hora, que no es mucho, y limitando las paradas á ocho ó diez, se haría con facilidad el mismo viaje en 20 horas y quedaríamos entonces á solo 36 horas de Buenos Aires.

Estos son datos de fácil verificación conociéndose la distancia que separa á Mendoza de Buenos Aires que es sólo de 650 millas.

RESULTADO DEL TRÁFICO DE 4 DE LOS PRINCIPALES FERROCARRILES ARJENTINOS DEL PRIMER SEMESTRE DE ESTE AÑO (1894):

Ferrocarril del Sur:

Total de entradas.....	£	546,289
Gastos.....		205,390
Producto líquido del tráfico.....	£	340,899

Ferrocarril de Buenos Aires y Rosario:

Total de entradas.....	£	317,160
Gastos (aproximativos).....		158,580
Producto líquido.....	£	158,580

Central argentino:

Total de entradas.....	£	364,382
Gastos.....		204,053
Producto líquido.....	£	160,329

Oeste de Buenos Aires:

Total de entradas.....	£	289,466
Gastos.....		130,269
Producto líquido.....	£	159,197

OTROS FERROCARRILES

De *El Chileno*.

El ferrocarril de San Pablo en Brasil que, como se ha dicho en otra publicación, hace sus gastos de explotación con sólo el 35% de sus entradas á pesar de tener gradientes del 10 por ciento, ha producido durante los 27 años que tiene de existencia, la enorme suma de £ 7.025,248, de ganancia líquida, y después de deducir la suma de £ 941,593 que desde 1874 ha pagado al Gobierno del Brasil, que tiene derecho á la mitad de las ganancias después de pagarse á los accionistas el 8 por ciento, ha repartido á estos £ 6.083,655, ó sea por *término medio* £ 222,320 al año.

El capital de la Compañía es de £ 2.750,000 de modo que corresponde á razón del 8½ por ciento anual.

El largo de la línea es de 86 millas, justamente el doble de la trasandina, así que su costo es mayor á pesar de la gran extensión de túneles que tiene ésta.

Estos datos han sido tomados de la memoria leída en una reunión general de accionistas celebrada en Londres el día 2 de Noviembre próximo pasado y publicado en la página 484

del periódico *The South American Journal*, del 10 de Noviembre.

Citaremos otro ejemplo, y éste en Chile mismo, para probar que una línea con gradientes de 4 por ciento, puede hacer buen negocio.

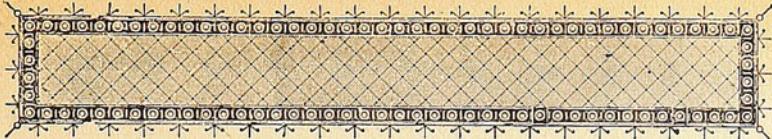
La línea de Taltal, de 120 millas de extensión, tuvo un tráfico en 1893 que produjo en bruto \$ 912,713, y sus gastos subieron á \$ 497,883; dejando un producto neto de \$ 434,716; equivalente al 53½ por ciento.

Como se ve, hay otros factores que deben tenerse en cuenta para comparar los ferrocarriles á más de los que generalmente se cree.

No es, pues, razonable decir que porque tal línea no produce utilidades, tal otra no los produciría, cuando no se conoce la clase de tráfico que va á desarrollar y las ventajas que pueda reportar.

INGENIERO

NOTA.—Los ferrocarriles salitreros de Tarapacá á pesar de sus fuertes gradientes han podido repartir dividendos de 20% y sus gastos de explotación no pasan del 35%.



PROYECTO DE LEY

APROBADO POR EL SENADO EN SESION DEL 29 DE
DICIEMBRE DE 1894

En conformidad á lo expuesto anteriormente, sometemos á vuestra consideración el siguiente proyecto de ley:

“ARTÍCULO PRIMERO. Derógase la ley de 4 de Febrero de 1893, reformatoria de la de 14 de Mayo de 1887, que autorizó la construcción del ferrocarril trasandino por Aconcagua.

ART. 2.º Substitúyense los artículos 6.º y 7.º de la referida ley de 14 de Mayo de 1887, por los siguientes:

“ART. 6.º El Gobierno garantiza á la Empresa del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua el interés del 4½ por ciento sobre la suma fija de un millón doscientas mil libras esterlinas.

La garantía se hará efectiva terminada que sea la línea y entregada al tráfico, 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 60 por ciento de sus entradas brutas por gastos de explotación.

El término de la garantía será de veinte años contados desde

el día en que se entregue al tráfico la línea en toda su extensión. Cuando el producto líquido del ferrocarril, que se estima en 40 por ciento de la entrada bruta, fuere mayor que el interés garantido, ese exceso entrará á reembolsar al Tesoro Nacional todas las sumas que hubiere erogado por la garantía que establece este artículo.

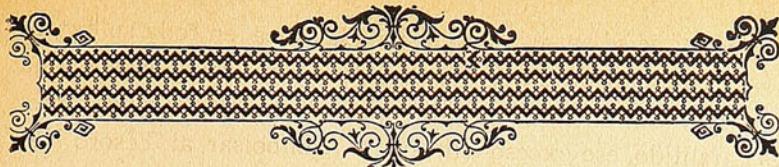
La línea férrea se considerará terminada y apta para el tráfico después que sea inspeccionada por una comisión de ingenieros nombrada por el Gobierno que declare que aquella puede, sin ningún peligro, ser entregada al servicio público, y bastar á las necesidades que está llamada á satisfacer.

“ART. 7.º Las tarifas é itinerarios serán fijados con acuerdo del Presidente de la República, reservando á éste el derecho de fijar las tarifas por sí solo desde que el producto líquido de la explotación llegue á un 12 por ciento.”

ART. 3.º Los plazos concedidos para la terminación del ferrocarril en la ley de 14 de Mayo de 1887, regirán desde la fecha de la presente ley.

ART. 4.º Las interrupciones del tráfico que duren más de 40 días continuos, suspenden el pago de la garantía del Estado por todo el exceso de ese tiempo que ellas duraren.”

Sala de Comisiones, Diciembre 15 de 1894.—*Vicente Reyes*
—*Luis Pereira*. —*Juan Castellón*”.



DISCURSO

PRONUNCIADO POR EL SEÑOR SENADOR DON JUAN
CASTELLÓN EN LA SESIÓN DEL 29 DE DICIEMBRE
DE 1894



Debo principiar por una ligera explicación. Tuve el honor de agregar mi firma al informe, sin embargo de que no lo aceptaba en todas sus partes, como lo hice presente en el seno de la comisión; y la agregué sólo para facilitar el despacho de un proyecto que tan retardado ha sido ya, sin conveniencia alguna para nadie.

Hay dos puntos principales en que no estoy de acuerdo con la Comisión, y se refieren al tipo de la garantía que debe acordarse y á los gastos de explotación. Me encuentro, igualmente en divergencia con la Comisión respecto de otros puntos de menor importancia, pero prescindiré de tocarlos en obsequio á la brevedad.

Necesitaré también referirme á algunas observaciones del honorable senador por el Maule, sin entrar á dilucidar las nu-

merosas cuestiones que podrían sugerir de las palabras de su señoría, porque esto nos llevaría lejos y creo que este es un asunto ya muy estudiado y en que todos tenemos opinión formada.

Pero, atendiendo al retraso tan considerable que ha tenido esta Empresa y la circunstancia de que este negocio pende desde hace dos años en el Senado, procuraré prescindir lo más posible de detalles para ocuparme solamente de lo que sea más tangible, y, en mi concepto, más importante.

El honorable senador por el Maule, que ha hecho la historia de esta Empresa, dice que la primera concesión se le hizo el año 74. Pero me imagino que su señoría no ha comprobado bien todos los antecedentes del asunto, porque, por mi parte, arribo á resultados muy distintos de aquellos á que llega el honorable senador.

Su señoría nos decía que esta Empresa ha ido año por año pidiendo más y más y obtenido también más y más, y que por fin, llega hoy á pretensiones verdaderamente exorbitantes, en su concepto, y cree que esto no es aceptable y que no consulta en modo alguno los intereses del país.

Toma su señoría la primera concesión hecha el año 74, y nos dice que entonces los empresarios pidieron y quedaron muy contentos con que se les garantizara un capital de tres millones de pesos para la realización de esta obra. En las concesiones siguientes siempre presenta su señoría á los empresarios solicitando lo que las Cámaras han acordado, y en esto es en lo que hay una equivocación de parte de su señoría.

Principiando por la concesión del año 74, lo que los empresarios solicitaron entonces no fué la garantía sobre los tres millones de pesos, que acordó el Congreso, sino una garantía de 7 por ciento sobre cinco millones de pesos. El Congreso de Chile acordó la garantía sólo sobre tres millones, probablemente porque por esa misma época se presentó otra solicitud para construir otro Ferrocarril Trasandino por el norte, al cual también se le otorgó concesión. De manera que tenemos ya

desde la primera solicitud que el Congreso solo dió garantías sobre tres millones de pesos, cuando los empresarios la solicitaban sobre cinco millones para la realización de sus obras, y por esta razón no se colocó la negociación, porque la cantidad garantizada no bastaba para la ejecución de aquella obra.

Entre tanto, los empresarios estaban realizando el trabajo con esfuerzos verdaderamente gigantescos por el lado argentino. Por esa misma razón fué, que el año 86, solicitaron del Congreso que elevara el capital garantizado á cinco millones de pesos, es decir, lo mismo que habían solicitado el año 74 y que no se les había concedido. El año 86 el Congreso concedió la garantía sobre cinco millones, pero no la concedió en la forma en que la solicitaban los empresarios, sino que en lugar del 7 por ciento que se pedía otorgó solamente el 5 por ciento.

¿Qué resultó de esto? Bien examinadas las cosas, los empresarios perdieron en vez de ganar, porque se alejaron para ellos las probabilidades de poder colocar un empréstito en los mercados europeos. En efecto, los tres millones de pesos representaban un capital de 600,000 libras, que, al 7 por ciento, da un interés anual de 42,000 libras; mientras que los cinco millones garantizados el año 86, al 5 por ciento, y á un tipo de cambio de 36 peniques, porque había además esta condición en la concesión del año 86, representaban un capital de 750,000 libras que dan, al mismo 5 por ciento, un interés anual de 37,500 libras, es decir, 4,500 libras menos de lo que daban los tres millones.

Ya ve, pues, el honorable Senado, que no obtuvieron ventajas el año 86 los empresarios, á quienes el honorable senador por el Maule presentaba pidiendo más y más y obteniendo más y más; sino que tuvieron en realidad una desventaja positiva, porque la mayor ó menor facilidad para realizar estos negocios en el mercado, depende del interés que se saca del capital tomado á préstamo; y como en la negociación que podría hacerse conforme á la concesión del año 86 sólo producía 37,500 libras anuales, en vez de 42,000 libras que producía la del 74,

sucedió otra vez que no pudo colocarse la negociación. Y, no obstante que, como el Senado lo sabe, desde el año 80 para adelante, ha habido en Europa una verdadera fiebre por acometer empresas ferrocarrileras en Sud-América, y se han levantado empréstitos sobre empréstitos y se han colocado negociaciones sobre negociaciones en todas partes. Chile que tenía tan buen crédito en los mercados europeos, no pudo, sin embargo, colocar ésta, ¿y por qué? Porque la concesión no correspondía.

Y no se diga que aquello sucedió por falta de confianza en los empresarios que trataban de colocar esta negociación, puesto que esos mismos empresarios colocaron empréstitos por doce millones de libras, para los ferrocarriles argentinos y para otros ferrocarriles en Centro América.

Viene en seguida una tercera petición de los empresarios, hecha el año 92, en virtud de la cual se elevó el capital de cinco millones de pesos á 1.200,000 libras esterlinas, con un interés de 5 por ciento. Esta concesión le hace también el Gobierno de Chile, pero no al 5 por ciento sino al 4 por ciento, siempre rebajando el mínimo presentado por los empresarios como indispensable para la colocación de la negociación y para la realización de esta magna obra. Por esta razón, nuevamente sucedió que no pudo colocarse la negociación, y por esa misma razón es que la Compañía, existente en Londres, hizo venir aquí al señor Clark para explicar las cosas y ver si puede obtener una concesión en los términos indispensables para llevar adelante la negociación.

Esta Empresa, señor Presidente, ha seguido, en realidad, no una escala ascendente de ventajas sucesivas en cuanto á las concesiones que le ha hecho el Gobierno de Chile, sino una verdadera *vía-crucis*, que dura ya veinte años. Es verdaderamente original que no se haya podido colocar hasta la fecha esta negociación; no se explica que la Empresa haya obtenido cada día mayores ventajas y no haya podido colocarla.

Y sin embargo, tenemos que lo hecho del lado de Chile, es

decir, el ferrocarril existente desde los Andes hasta el Salto del Soldado, y los materiales acumulados para llevarlo hasta el Juncal y las Cuevas, se ha hecho con fondos propios, no prestados, de los mismos empresarios, fondos que ellos han ganado en veinte años de trabajo en otras empresas, sin que las concesiones que les ha hecho el Gobierno de Chile hasta este momento les hayan dado facilidades de ningún género, sino es la de introducir libres de derechos los materiales, como se hace con cualquier Empresa.

Es preciso también, señor Presidente, para formarse concepto cabal de lo que valen estas concesiones que ha hecho el Gobierno de Chile á la Empresa Clark, y para que se vea que no son tan amplias y generosas, examinar lo que sucede con las empresas análogas garantizadas en el mundo entero. ¿Qué es lo que pasa, por ejemplo, con los Ferrocarriles de la India, es decir, con Ferrocarriles de Inglaterra, puesto que sabemos que la India es una colonia inglesa?

Hay ferrocarriles en la India por valor de sesenta y tantos millones, colocados con la garantía del Gobierno inglés del 5 por ciento; los hay por valor de siete ó ocho millones, con la garantía de $4\frac{1}{2}$ por ciento; y los hay por cuatro ó cinco millones con la garantía del 4 por ciento. Y garantizando el Gobierno inglés estas empresas con el 5 por ciento de interés, el mismo Gobierno construye otros ferrocarriles en la India.

En Australia, estas empresas ferrocarrileras están también garantizadas con el 5 por ciento.

En la República Argentina tienen una garantía del 7 por ciento.

En Méjico, tienen también garantía del 7 por ciento.

En el Brasil la tienen del 7 y del 6, casi todas del 7, una sola del 6.

En Chile mismo, ¿cuál es la garantía que tienen las empresas de esta clase? Muy superior á la que se concede á los señores Clark, salvo la primera que se otorgó sobre 3 millones de pesos, y que fué del 7 por ciento. Tenemos el ferrocarril de Antuco,

cuya concesión se hizo el año 86, al mismo tiempo que la del señor Clark, con una garantía del 6 por ciento; tenemos el ferrocarril de Antofagasta, con garantía del 6 por ciento; tenemos el de Curanilahue, con garantía del 5 por ciento; y este ferrocarril que es el más importante de todos, que es una obra verdaderamente gigantesca, que está ligada á los más altos intereses para el porvenir de este país; este ferrocarril tropieza á cada paso con dificultades de todo género, verdaderamente insalvables para su realización.

Es preciso que el Senado se penetre de que se trata de una obra internacional que va á unirnos con la República Argentina, que nos estrechará con esta República vecina, que ha de traer la verdadera tranquilidad para estos dos países, que á la sombra de este ferrocarril y de los demás que habrán de hacerse más tarde, se crearán lazos mercantiles entre las dos Repúblicas que nos ligarán estrechamente para siempre.

Aparte de estos países que he nombrado, en donde hay empresas ferrocarrileras con garantía siempre superior á la que se concede á los señores Clark, tenemos todavía otros países que van más lejos en esta clase de obras. Tenemos á la España que ha dado á todos sus ferrocarriles la tercera parte de su costo á fondo perdido y sin reembolso. Tenemos á los Estados Unidos, que diera cincuenta millones de pesos oro, también á fondo perdido, para la realización del ferrocarril de California, y todavía la inmensa extensión de terrenos del Estado. En fin, tenemos á los países de toda la tierra siendo siempre más generosos, siempre teniendo la mano abierta para ayudar á estas empresas, que son las que contribuyen más que ninguna otra al incremento de la industria y al desarrollo de la riqueza pública.

Aquí mismo, sin salir de Chile y prescindiendo de los ejemplos que ya he citado sobre ferrocarriles, ¿no vemos lo que ha pasado durante varios años con la Compañía Inglesa de Vapores? ¿No sabemos que el Gobierno ha estado dando á esa Compañía cuando Chile era verdaderamente pobre, la cantidad de

cuarenta mil libras esterlinas, durante una larga serie de años? ¿Quién podría hacer cargos á los Gobiernos de Chile que hicieron semejante cosa? Todo lo contrario. Las facilidades que esa Compañía trajo para el comercio de Chile son incalculables. Probablemente á esa subvención generosa se debe que Chile haya avanzado mucho y á ella está ligada en gran parte su prosperidad actual.

Así es, señor presidente, que inspirándonos en estos ejemplos, viendo lo que pasa en el mundo entero respecto de empresas análogas, debiéramos ser un poco largos con esta empresa que tantos títulos tiene para la protección del Congreso de Chile.

Nos encontramos aquí con este hecho singular: una empresa seria, encabezada por hombres meritísimos, honrados á toda prueba, consagrados á un trabajo gigantesco desde hace tantos años, patriotas, chilenos, y que han encontrado siempre en el Congreso de Chile un espíritu demasiado parsimonioso, el cual ha ido restringiendo las concesiones que con mano generosa ha hecho á otras empresas mucho menos importantes que ésta.

He citado todas esas otras empresas y ahora diré respecto de ésta lo que ella afirma terminantemente y que debe creérsele, esto es que, no puede realizar esta obra sino con tales concesiones, que si le da menos no podrá llevarla adelante, que no se le haga perder más su tiempo otorgándole concesiones estrechas; porque tendría que presentarse nuevamente al Congreso á pedir una concesión que le es indispensable, á fin de no perder sus trabajos de veinte años.

La empresa Clark dice al Congreso, y lo dice con experiencia, puesto que no ha podido colocar el empréstito de un millón doscientas mil libras al 4 por ciento, que á consecuencia de esa concesión restringida que le ha hecho el Gobierno de Chile no ha podido colocar ese empréstito y no lo conseguirá si no se le otorga una garantía del 5 por ciento. Pues bien, si el Senado está dispuesto á aumentar esta garantía en medio por ciento, ¿por qué no llegar de una vez al 5 por ciento y dar á la empresa esta facilidad que le es indispensable?

Hay que tomar en cuenta una circunstancia todavía, y es que se trata de una garantía que no viene á hacerse efectiva sino después de realizada la obra.

Y aquí cabe hacer una observación al honorable senador por el Maule. Su señoría no quiere que se dé esta garantía y sin embargo dice que tiene la convicción completa de que el ferrocarril es irrealizable. Si el ferrocarril es irrealizable, ¿qué importa entonces que se dé la garantía? Si el ferrocarril no se realiza no se pagará jamás la garantía. Pero, si puede realizarse mediante el aumento de un medio por ciento ¿por qué no llegar á coronar alguna vez esta grandiosa obra que ha de ligarnos con la República vecina?

Hay en esto otra cosa singular. Cada vez que se ha presentado la empresa Clark solicitando alguna concesión, han aparecido otros solicitantes de empresas análogas para ejercer influencia en el sentido de restringir la concesión que pudiera hacerse á aquella empresa. Primero fué el ferrocarril trasandino por el norte, que no se ha principiado; en seguida fué el ferrocarril por Antuco, que no alcanzó á iniciarse, y ahora viene á hablarnos el honorable senador por el Maule de un ferrocarril sin garantía y que su señoría dice que tiene fe en que ha de realizarse. Si este ferrocarril que tiene garantía y que vemos ya en gran parte realizado, cree su señoría que es irrealizable, ¿cómo podrá llevarse á cabo el que su señoría indica, qué no tiene garantía?

El señor *Gandarillas*.—No he dicho que creo que se realizará.

El señor *Castellón*.—Tal vez entendí mal á su señoría.

El señor *Gandarillas*.—Yo no puedo creer esas cosas, porque no las entiendo. Dije que por informaciones que tenía, ese ferrocarril se estaba trabajando; y es una razón para creer que podía hacerse la de tener que pasar por terrenos que no están á la elevación de Uspallata que es el peor de todos los puntos para atravesar la cordillera.

El señor *Castellón*.—Pero entre tanto el ferrocarril de Uspa-

llata está ya adelantado y podemos nosotros alcanzar á verlo concluído.

Se ha dicho también que el 5 por ciento es un interés muy fuerte, porque el Gobierno de Chile puede calcular sus empréstitos á un tipo más bajo, y porque los bonos chilenos del 4 por ciento son cotizados en Londres al $95\frac{1}{2}$ por ciento, y los del 5 por ciento á la par.

Ha habido, señor, otras épocas en que los bonos de Chile han estado colocados á un tipo muy superior. Cuando se hizo al ferrocarril por Antuco una concesión con garantía del 6 por ciento, los bonos chilenos del $4\frac{1}{2}$ estaban al 106 por ciento.

En muchas otras ocasiones han estado también superiores á la par, y sin embargo, el Gobierno de Chile ha hecho concesiones de garantías á un tipo de interés más alto. ¿Qué tiene que ver para el crédito de un país el que otorgue garantías á un tipo más alto que aquel á que el país puede colocar sus empréstitos?

Absolutamente nada; porque no es lo mismo colocar el dinero á interés siendo el deudor un Gobierno. Esta es una operación lisa y llana en que el dinero comienza á ganar intereses desde el primer día en que haya amortizaciones, y en que hay facilidad para desprenderse de los bonos cuando se quiera. No puede compararse esto con la colocación de ese mismo dinero en empresas industriales que son aventuradas, que no tienen amortización, que tienen un plazo fatal para que deje de regir la garantía, y que no gana intereses sino después de realizada la obra.

No hay, pues, paridad entre una y otra operación. Por eso es, generalizando, que todos los países de la tierra que tienen obras análogas, colocan sus empréstitos á un tipo más bajo que el interés que ellos mismos garantizan. La Inglaterra, que puede colocar sus empréstitos al 3 por ciento ¿porqué garantiza sus ferrocarriles con el interés del 4 al 5 por ciento? ¿El Brasil, que puede colocar sus garantías á menos del 7 por ciento, cuando sus títulos de créditos son de los mejores del mundo? La mis-

ma República Argentina ¿no coloca sus empréstitos al 5 y 6 por ciento, y sin embargo, garantiza sus ferrocarriles con el 7 por ciento? Ahora, Chile, ha colocado empréstitos al 4½ y 5 por ciento y ha garantizado con el 6 por ciento otras empresas, ¿por qué no garantizaría éste?

Yo creo, señor, que debe darse á esta empresa el 5 por ciento como interés de la garantía que solicita, puesto que éste es el mínimo que ella dice que necesita para la realización de su obra.

Y aquí se me ocurre una observación. Decía el honorable senador por el Maule, que lo que falta por hacer y lo que ya está hecho en este ferrocarril no vale sino 960,000 libras i que con 1.200,000 libras obtiene superabundancia de capitales para realizar la obra. No he compulsado estos datos. Pero entretanto, tengo otro á la mano y es que los ingenieros de la empresa han dicho en informe que he visto por ahí, que los trabajos valen un millón trescientas mil y tantas libras y que los ingenieros del Gobierno, enviados especialmente para inspeccionar estos trabajos y aprobar los planos, han estimado aquellas obras en un millón quinientas mil libras. Como digo, no he visto el dato á que alude el honorable senador por el Maule; probablemente no aparece ahí el costo de los materiales que se tienen acumulados ya para la continuación de la obra desde el Salto del Soldado para adelante; no lo sé, sólo he visto los datos á que me refiero.

Por eso, honorable presidente, yo me atrevería á hacer indicación para que se concediera á la empresa Clark la garantía sobre un millón doscientas mil libras al interés del 5 por ciento que ellos han solicitado y que propuso el honorable senador por Tarapacá, señor Barros Luco, hoy Ministro del Interior y que siento no se encuentre en la sala.

Hay todavía otro punto que es también esencial, y es el relativo á la cantidad que se fija por gastos de explotación. Esto, en realidad, viene á limitar de tal manera la garantía que puede decirse que la anula para el efecto de obtener el capital europeo, que es receloso para su colocación.

Se trata de una obra que está á tantos centenares de leguas de distancia, de una obra que todos califican de difícil; y si se dice que se señala tanto ó cuanto como gastos de explotación y tanto como utilidades, los capitalistas europeos nos restringirán el interés de sus capitales en tanto cuanto importe la cantidad que se ha fijado como ganancias de la empresa.

La comisión propone que se fije como gastos de explotación el 60 por ciento y que el 40 sea considerado como utilidad.

Bien puede suceder que los gastos de explotación no pasen del 60 por ciento; pero esto es para nosotros que conocemos el terreno y que creemos que será un buen negocio ese ferrocarril; más nó para los capitalistas europeos que están muy lejos y no pueden ver lo que nosotros vemos.

Por eso, esto importa una verdadera dificultad para la empresa; una dificultad así insalvable.

En la concesión argentina, que garantiza un 7 por ciento, se fijaba el 55 por ciento como gasto de explotación. Y no pudiendo calcular esto los capitalistas extranjeros, se dificultó la colocación de los capitales, lo cual obligó al Gobierno argentino á quitar esa cláusula, y á decir sencillamente: los gastos de explotación serán los que en realidad se hayan hecho y se comprueben.

Por esto, me atrevería también á hacer indicación para que se suprimiera esa parte del artículo, esto es, la parte en que se fija un 60 por ciento como gastos de explotación y un 40 por ciento como utilidad; y se dejaran como gastos de explotación lo que en realidad se gaste.

Hay otra pequeña observación, que también se relaciona con el mismo artículo, pero á la que no atribuyo yo mayor importancia. Es la parte en que se dice que cuando la línea esté entregada al tráfico público, etc. Convendría que el señor secretario le diera lectura, porque no recuerdo bien los términos precisos en que está concebida.

El señor *Pro-Secretario*.—Dice así: "La línea férrea se considerará terminada y apta para el tráfico después que sea inspec-

cionada por una Comisión de ingenieros nombrada por el Gobierno que declare que aquella puede, sin ningún peligro, ser entregada al servicio público y bastar á las necesidades que está llamada á satisfacer..

El señor *Castellón*.—Son estas últimas palabras: "y baste á las necesidades que está llamada á satisfacer".

Haría indicación para que se suprimieran, porque importan una condición vaga y general, que pudiera traer inconvenientes para la empresa y que en realidad no significa nada para el el Gobierno que garantiza el capital, porque, si no se considera la línea terminada sino cuando lo determine la comisión de ingenieros, comisionados por el Gobierno, eso basta sin necesidad de que se agregue: "y baste á las necesidades que está llamada á satisfacer.."

Es esto tan vago, que pudiera muy bien despertar los recelos de los capitalistas, sin provecho para nadie.

Por eso haría indicación para que se suprimiera.

Aunque hay algunas otras observaciones que hacer como no quiero demorar más este asunto, termino proponiendo que la garantía, en vez del 4½ como lo propone la comisión, se eleve al 5 por ciento; que se suprima la parte relativa á la fijación de la cantidad como gastos de explotación, y que se elimine también la parte final del artículo: "y baste á las necesidades que está llamada á satisfacer.."

El señor *Gandarillas*.—Entiendo que la última indicación que ha hecho al señor senador, para que se suprima la frase. "Y baste á las necesidades que está llamada á satisfacer", no puede proponerse porque está ya aprobada esa parte del proyecto.

El señor *Castellón*.—La retiro entonces.
