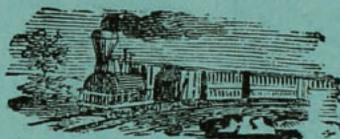


EL FERRO-CARRIL
TRASANDINO INTEROCEÁNICO

ENTRE

BUENOS AIRES Y VALPARAISO

ALGUNOS DATOS SOBRE EL ESTADO ACTUAL DE LA EMPRESA



BUENOS AIRES

Imprenta de LA NACION, San Martin 208.

1877

878445

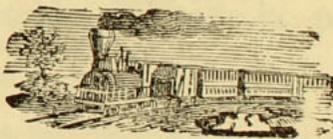
EL FERRO-CARRIL TRASANDINO

INTEROCÉANICO

ENTRE

BUENOS AIRES Y VALPARAISO

ALGUNOS DATOS SOBRE EL ESTADO ACTUAL DE LA EMPRESA

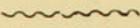


BUENOS AIRES

—
Imprenta de LA NACION, San Martin 208.

1877

FERRO-CARRIL TRASANDINO INTEROCEANICO



PREAMBULO

Al presentarnos nuevamente al Congreso Nacional solicitando el despacho de las modificaciones al contrato que celebramos con fecha 28 de Enero de 1874, para la construccion de una línea férrea entre Buenos Aires y el límite de la República en la Cordillera de los Andes, hemos creido oportuno la publicacion de este folleto. Su objeto es esponer brevemente el estado de la empresa y de los pasos que hemos dado en cumplimiento de nuestro compromiso.

Agregamos tambien la memoria que tuvimos el honor de dirijir, con un objeto análogo, á S. E. el señor D. Aníbal Pinto, Presidente de la República de Chile, poco ántes de pasar á esta ciudad á continuar nuestras jestioncs. Este memorial es un resúmen ó historia de

nuestro proyecto que contiene datos sobre el tráfico de la línea, que creemos innecesario repetir, por lo que nos limitaremos á apreciarlos bajo el punto de vista de los intereses argentinos; especialmente para demostrar los beneficios que reportará la industria de las provincias de San Juan y Mendoza, que como es sabido, mantienen un comercio de consideracion con los mercados del Pacífico, principalmente con la esportacion de ganados en pié, que es, puede decirse, la fuente de su riqueza y que dá valor á los estensos campos cultivados expresamente para su engorde.

Hemos creido oportuno agregar tambien las concesiones sancionadas por el Congreso de Chile, el contrato celebrado con el de esta República, con las modificaciones aprobadas por el Senado, el informe de la Comision de Hacienda de la Cámara de Diputados y los tres artículos que aprobó tambien esta Cámara, documentos que son indispensables para podera preciar el estado de esta empresa.



ESTADO ACTUAL DE LA NEGOCIACION

El silencio con que pasaron las sesiones del año pasado respecto de este asunto y la circunstancia de no ser generalmente conocidos del público los detalles de las discusiones del Congreso, es el motivo sin duda de que se muestre la opinion un tanto dudosa con respecto á este asunto. Atribuimos á la misma causa las opiniones que han llegado á nuestros oidos como emitidas por algunos de los miembros nuevos del Congreso. Trataremos ahora de resumir el estado actual de la negociacion, haciéndonos cargo al mismo tiempo de las principales objeciones que se han hecho á algunas de las modificaciones ya aprobadas por el Honorable Senado.

La concesion para la construccion del ferro-carril hácia Mendoza y San Juan y de UNO U OTRO DE ESTOS PUNTOS hasta el límite con Chile, por el paso que resultase mas conveniente, fué obtenida por nosotros en licitacion pública el 9 de Julio de 1873, y su contrato firmado con fecha 28 de Enero de 1874, en virtud de la ley de 5 de Noviembre de 1872.

Sin embargo, un año ántes ya nos ocupábamos de preparar este proyecto y esperábamos solo la inauguracion del telégrafo trasandino para dedicarle todos nuestros esfuerzos.

Contra la opinion unánime que condenaba el paso de Uspallata como el mas impracticable ó ménos aparente, insistimos en nuestro propósito alentados con los datos

que personalmente pudimos tomar al ocuparnos de la realizacion de nuestra primera empresa.

Con tal propósito, con fecha 2 de Agosto de 1872, elevamos ánte el Honorable Congreso de la Nacion una solicitud pidiendo la concesion para construir el ferrocarril trasandino. Transcurrieron así cerca de tres años, desde que iniciamos nuestros primeros trabajos hasta el dia que obtuvimos la concesion definitiva. Con la mas completa fé en que podríamos llevar á cabo la obra de nuestros constantes afanes, no esperamos la posesion del contrato que tanto demoró, sinó que inmediatamente despues de habernos cerciorado de que nuestra propuesta habia resultado la mas ventajosa, dimos principio á la organizacion de los trabajos de reconocimiento de la cordillera, encomendando su estudio á un cuerpo de ingenieros competentes y esperimentados en trabajos de esa naturaleza. Poco despues dimos principio al reconocimiento y estudio definitivo de la seccion comprendida entre Buenos Aires y Villa de Mercedes, encomendándola á la direccion de uno de los ingenieros mas inteligentes del país, que cumplió su cometido con un éxito notable y sobrepasando cuanto se podia esperar en un estudio de esta naturaleza.

Nos encontrábamos así dando cumplimiento á nuestro contrato en su primera parte, que era el estudio del trayecto y la formacion de los planos, (considerando la segunda la aprobacion de estos y la tercera la negociacion de los capitales), cuando estalló la revolucion de Setiembre de 1874.

En consideracion á este contratiempo, el Honorable Congreso tuvo á bien prorogarnos por un año mas el plazo estipulado para la presentacion de los planos.

Conseguimos, no obstante, dar cumplimiento á nuestro compromiso, ántes de correr esta próroga, apesar de que hubiera sido natural y prudente la suspension total de los trabajos, atenta la poderosa causa mencionada y amparándonos en el artículo 24 del contrato.

No ha provenido, pues, como algunos creen, de falta de cumplimiento de esta parte del contrato, para nosotros la mas onerosa, lo que ha originado la demora de la ejecucion de la obra.

Son otras causas, enteramente ajenas á nuestra voluntad, las que la han originado, como han tenido ocasion de reconocerlo ya el Honorable Senado y la Cámara de Diputados al discutir las modificaciones.

Continuando los estudios apesar de la situacion anormal que se produjo por causa del trastorno político señalado, nos trasladamos á Europa, no con el propósito de levantar los capitales para la contruccion de la línea, puesto que esto no podia hacerse ántes de tener los planos completamente terminados y aprobados por el Gobierno Nacional, sinó á fin de prepararnos para cuando esta oportunidad llegara.

Encontrándonos en Lóndres, recibimos algunas proposiciones oficiosas de varias empresas constructoras, las que no quisimos atender, ni tampoco hicimos uso de recomendaciones que teníamos para algunas casas bancarias. Tuvimos sí ocasion, de entendernos, con la cooperacion del señor D. Eduardo Madero, entónces allí, con la conocida casa de los señores Baring hermanos y Compañía, á la cual sometimos el estudio de esta concesion.

Esta respetable casa, comprendiendo la importancia y magnitud de la empresa, la acogió favorablemente, pero de una manera condicional en vista de la situacion del país y de algunas de las estipulaciones del contrato.

Aconsejados por ella, cuya esperiencia en ese mercado es notoria, regresamos á Buenos Aires, trayendo sus indicaciones para solicitar en oportunidad las modificaciones contenidas en nuestra solicitud que mereció mas tarde la sancion del Honorable Senado.

Al tratarse de ellas se reconoció en esta Cámara, que ninguna de ellas alteraba en nada las partes sustancia-

les del contrato, á saber el costo de la línea, tipo de la garantía y el término para su construcción.

Conviene hacer notar que nuestra solicitud fué presentada dentro del término en que debíamos ocuparnos de los estudios técnicos de la línea, y que el Senado, por su sanción, dejó en suspenso los plazos del contrato, encontrándose hasta ahora en ese estado.

Apreciando estas breves consideraciones, se convenirá en que han sido infundados los cargos que se nos han hecho por no haber traído los capitales para la construcción del ferro-carril, puesto que es natural que el que aplica sus capitales en una empresa, conozca de antemano la practicabilidad de ella, su extensión y el costo efectivo.

Adviértase que al tiempo de la confección de la ley y del contrato, se ignoraban completamente aquellas condiciones, hasta tal punto que cuando se dictó la ley se estimaba la extensión de la línea trasandina en casi el doble de lo que ha resultado después de practicados los estudios.

Es preciso, pues, convenir en que no es posible organizar de una manera definitiva una empresa para la construcción de un ferro-carril sin presentar los estudios, demostrando su practicabilidad y los datos detallados que fijan su costo.

Pero aún llenados estos requisitos no sería suficiente aliciente la garantía oficial del 7% sinó se demostrase al mismo tiempo que el tráfico probable de la línea habría de producir en una época más ó menos próxima un interés mayor. Decimos esto porque hay muchas empresas, como la del Central Argentino por ejemplo, que apesar de que gozan una garantía del 7%, sus acciones se cotizan con un descuento muy considerable, por circunstancias que son de todos conocidas.

Creen algunos también que porque la tasa del descuento en el Banco de Londres fluctúa entre el 2 y el 5%, puede este tomarse como base para establecer el tipo

del interés que sería suficiente para una empresa industrial. Pero esto es un grave error, pues en Inglaterra no ofrece aliciente alguno una empresa industrial que ofrezca tan reducida utilidad.

Haciéndonos cargo de estos antecedentes, nunca confiamos solo en la garantía del 7g, sinó que además teníamos los medios para demostrar que la línea que proyectábamos prometía para un porvenir no lejano un éxito seguro, por los grandes intereses tanto locales como los del tránsito inter-océanico que ella está llamada á servir, y que estábamos convencidos serían debidamente apreciados por el comercio de Inglaterra.

De esto se desprende que nunca fué nuestro propósito reducirnos á proponer la construcción de una línea local, pues sabemos que ni la trasandina de Mendoza al Pacífico, ni la de Mendoza al litoral, explotadas aisladamente, llegarían á adquirir un tráfico suficiente que les asegurase vida propia sin recurrir á la garantía; aunque creemos que el ferro-carril del litoral á las provincias de Cuyo contribuirá indudablemente á acelerar el desarrollo de la industria y riquezas de esas provincias, desde que las dificultades y recargos de fletes que hoy sufren son tan excesivos que escasamente se encuentran productos que puedan soportarlos.

La construcción del ferro-carril trasandino al Pacífico permitirá la explotación de los ricos y estensos minerales situados en la misma Cordillera de los Andes, minerales que una vez en explotación no creemos aventurado decir que solo ellos bastarán para alimentar el tráfico de una vía férrea, puesto que estos minerales quedarán en mejores condiciones que muchos de los distritos mineros de Chile, Bolivia y el Perú que como es sabido no se encuentran rodeados de los recursos para la subsistencia como los de Cuyo, y no gozan aun de las ventajas de un transporte económico.

Los minerales de las minas que se encuentran en las faldas de la cordillera de los Andes podrían así ser

transportados con ventaja á las costas del Pacífico, para embarcarlos para Europa, sin ser gravados con derechos de tránsito por las aduanas de Chile.

En este mismo caso se encontrarían los productos de la agricultura y la ganadería de las provincias de Cuyo que fuesen destinados á los puertos de Bolivia y el Perú.

Nos estenderíamos demasiado si siguiésemos patentizando otras de las ventajas del tráfico inter-oceánico desde que ellas pueden ser apreciadas por el lector.

Ya se ha dicho que las modificaciones propuestas merecieron la sancion de la Honorable Cámara de Senadores.

Pasadas estas modificaciones en revision á la otra Cámara fueron aprobadas en general despues de estudiadas y recomendadas por su Comision de Hacienda. Durante la discusion en particular, pero despues de aprobados tres de sus artículos, fué resuelto su aplazamiento por considerarse que las recientes noticias del estado de nuestro crédito en el mercado de Lóndres, confirmadas por el señor Ministro de Hacienda, señor D. Lucas Gonzalez, que recién llegaba de esa capital, así lo aconsejaban, porque sería perjudicial al crédito de la Nacion el llevar cualquier empresa basada sobre su crédito á negociarla á aquel mercado, todo lo cual consta del acta de la sesion del 4 de Octubre de 1875.

Las personas que suponen que ha provenido de parte de los concesionarios el retardo de este asunto, se convencerán con lo espuesto de que ha estado muy lejos de ser así, siendo por el contrario nosotros los que mas hemos sufrido á consecuencia de los fuertes desembolsos hechos para cumplir con todas las obligaciones del contrato, y esto apesar de que tuvimos tambien que luchar con los perjuicios sérios que nos vino inesperadamente á ocasionar la autorizacion dada al Poder Ejecutivo, con posterioridad á la ley de licitacion y á la licitacion misma, para conceder á otra empresa la construc-

cion de una segunda línea trasandina en competencia con la contratada por nosotros.

Concluiremos contestando en resúmen las demás objeciones que se han hecho á nuestra solicitud de modificaciones.

La cuestion de la garantia, que tanto ha sido combatida, no fué solicitada por nosotros: fué la base que sirvió para la sancion de la ley para la construccion de esos ferro-carriles, y nuestra propuesta fué por consiguiente basada sobre esa garantia.

No hemos solicitado se nos mejore ni el precio por kilómetro ni el tipo de la garantia: ninguna de nuestras modificaciones, como lo reconoció el Senado, aumenta en lo menos la responsabilidad de la Nacion. La garantia será siempre el 7%; se establece solamente que el Gobierno la pague *directamente* á los tenedores de los bonos, tomando por su parte las medidas que crea conveniente para reembolsarse de la parte que le corresponda del producto del tráfico.

El cambio de la trocha no es idea nuestra: nos fué exigido por varios de los miembros del Congreso, persuadidos de que convenia á los intereses de la Nacion continuar la línea del mismo ancho que la del ferro-carri andino ya construido.

La garantia, conforme á las nuevas modificaciones, empezará solo á hacerse efectiva despues de entregada al servicio público cada seccion de la línea.

La garantia del Gobierno se limita á asegurar un interés de 7% durante 20 años, no respondiendo por el capital.

No hemos perdido el tiempo, pues apesar de haber tenido motivo fundado para suspender todo gasto, proseguimos los estudios de la Cordillera y de Buenos Aires á Mercedes, hasta resolver de la manera mas ventajosa

que se puede imajinar el problema del paso de los Andes. Cualquier otro empresario que entrara á reemplazarnos necesitaria dos ó tres años para conseguir los resultados que nosotros tenemos ya realizados.

En las nuevas modificaciones sometidas á la consideracion de la Comision de Hacienda de la Cámara de Diputados se han limitado aun notablemente las concesiones del Senado, por lo que confiamos merecer el apoyo de ambas Cámaras.

Aguardamos únicamente el despacho favorable de nuestra solicitud para trasladarnos á Lóndres y dedicarnos con todo empeño á practicar los arreglos necesarios para llevar adelante nuestra empresa en conformidad con las bases en ella contenidas.

CLARK Y C^{ta}.

Exmo. Sr. D. Anibal Pinto, Presidente de la Republica.

VALPARAISO, Abril 23 de 1877.

Señor:

A fines del mes de Marzo próximo pasado, tuve el honor de ser recibido en audiencia por V. E. con el objeto de conferenciar sobre el proyecto del ferro-carril trasandino. Despues de mostrar los planos y suministrar verbalmente los datos en que fundaba mi peticion de apoyo por parte del Supremo Gobierno, V. E. me permitió desarrollar por escrito mis ideas para su conocimiento particular, sin perjuicio de dirijirme á la autoridad respectiva, formulando las solicitudes del caso.

Es esto lo que paso á hacer, tan brevemente como pueda, conciliando la importancia del asunto con el deseo de no molestar demasiado la atencion de V. E.

La idea del ferro-carril trasandino, como V. E. lo sabe, no es una novedad; ántes que nosotros, Wheelwright, al terminar el ferro-carril de Caldera á Copiapó, propuso en 1854 el proyecto de unir este con el ferro-carril de Córdoba, tambien en proyecto á la sazón. Situados el ferro-carril de Córdoba y el proyectado, mas ó menos en una misma latitud, lo lójico era buscar el camino mas corto para su union y de ahí que los primeros estudios de Wheelwright se dirijieran á buscar la comunicacion por la provincia de Atacama. Próximo á terminar el ferro-carril de Córdoba, construido mediante la garantia del 7^o/_o, acordada por el Go-

bierno argentino, volvió nuevamente á Chile en 1869, siempre con la idea del ferro-carril trasandino. Por ese tiempo el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires estaba haciendo reconocer el paso del Planchon en la Provincia de Curicó; el ferro-carril de Copiapó no era ya el único en Chile, y Wheelwright que durante su ausencia habia observado que los ferro-carriles en el centro del país y en su parte mas poblada estaban mas próximos á la Cordillera que el de Copiapó, creyó del caso estudiar cuál era el camino que reuniese todas las ventajas y condiciones que lo hiciesen preferible. Esta consideracion hizo que en su memorial presentado al Presidente de la República en Noviembre de 1869 dijese con mucha razon, "tratándose de una materia de tan vasta importancia y proporciones, habia mérito para poner el mayor empeño en la eleccion del MEJOR PASO de la Cordillera, y que para llegar á este fin, solicitaba el apoyo del Gobierno de Chile para hacer inspeccionar, por ingenieros competentes, los diferentes pasos de la Cordillera donde hubiese alguna *posibilidad de encontrar algun otro camino preferible*".

En Junio de ese mismo año, la casa de Clark y C^a. que represento, se ocupaba en realizar el proyecto de telégrafo trasandino, cuyo buen éxito es notorio, y aprovechando mas tarde los estudios hechos para esa obra, vieron la posibilidad de un ferro-carril por el paso de Uspallata, que la opinion jeneral lo daba como irrealizable. Antes de terminar la construccion del telégrafo ya hacíamos reconocer el paso de Uspallata y al presentar en Agosto de 1872 nuestro primer proyecto de ferro-carril trasandino al H. Congreso Arjentino (1) teníamos ya explorados personalmente los boquetes de cordillera de la rejion comprendida entre los Patos en la provincia de Aconcagua y el de Antuco en la de Concepcion.

(1) Folleto No. 7, página 63.

Nuestro proyecto mereció una acogida favorable en el H. Congreso Argentino, siendo incluido en la ley sancionada con fecha 5 de Noviembre de ese mismo año (1) para la construcción de cinco ferro-carriles. Abiertas las propuestas el 9 de Julio de 1873, fueron aceptadas las que presentamos, siéndonos adjudicadas en 24 de Noviembre de 1873 y el contrato para su realización firmado el 26 Enero de 1874.

Igual buena acogida obtuvo en el H. Congreso de Chile, quedando sancionada la ley de concesión con fecha de Noviembre de 1874, mas habiéndole disputado preferencia el proyecto por Copiapó, la suma garantida quedó reducida á tres millones de pesos en lugar de serlo sobre los cinco millones quinientos mil pesos que solicitábamos en nuestra petición.

Mientras tanto, hacíamos practicar los estudios definitivos en las cordilleras de los Patos y de Uspallata, trabajos que desde el 1º de Diciembre de 1873, habíamos confiado á la inteligencia y actividad de los ingenieros señores José Manuel Figueroa, F. Waring Davis, y Victor Pretot Freire, auxiliados por los señores Oliver Barker, Leslee Duvall y L. Galloway, también ingenieros.

Tenemos el honor de informar á V. E. que en la ejecución de estos trabajos, hemos puesto todo el empeño posible para elegir el paso que á la vez que reuniese las mayores ventajas y facilidad de construcción y conservación de la línea, ofreciese la debida seguridad y garantía para la circulación de los trenes. Para conseguir este fin, hemos tenido que practicar numerosos reconocimientos de los diversos puntos de acceso en cada uno de los boquetes de las cordilleras indicadas; tenemos en nuestro poder los informes detallados de los respectivos ingenieros, sobre los siguientes valles: del *Paso de los Patos*: Rio de Valle Hermoso, Alicahue, So-

(1) Folleto No. 3.

brante, Valle de los Patos, Yaretas, Piuquenes, rio Leiva y rio de Choapa; del *Paso de Uspallata*: rio Juncal, Paso de Navarro, Laguna de Inca, Bermejo, rio de Mendoza, junta del Rio y Yaguaras; y sin limitarnos á los pasos de Patos y Uspallata estipulados en el contrato con el Excmo. Gobierno Argentino, hicimos tambien explorar, en la provincia de Coquimbo, en Mayo de 1875, los pasos de Mostazal y Rapel, y en la de Santiago el paso del Portillo por la Cruz de Piedra y Tunuyan, reservándonos todavia dirigir mas tarde un reconocimiento mas prolijo en estos dos últimos con el fin de cerciorarnos si es posible combinar esa vía con la proyectada por Melipilla á Valparaiso.

De todos estos pasos citados, el que presenta mayores facilidades á juicio de los ingenieros que los han reconocido, es el de Úspallata; de fácil construccion, de un costo relativamente moderado, de menor distancia que los otros conocidos (90½ kilómetros entre Santa Rosa y la cumbre y 288 kilómetros entre Santa Rosa y Mendoza), de menor base para la perforacion de un túnel (3,250 metros de lonjitud) y de una elevacion sobre el nivel del mar que no escede de 3,500 metros. A estas ventajas se agrega la circunstancia de contar actualmente con un tráfico de carga y pasajeros ya establecido, y con elementos que le aseguran su mantenimiento y vida propia en el porvenir, y puesto que atraviesa las comarcas mas pobladas y susceptibles de mayor cultivo, tanto en Chile como en la República Argentina, da fundamento para esperar que el desarrollo que ese mismo tráfico va á recibir con las facilidades y nuevas necesidades que el ferro-carril ha de crear, darán en pocos años suficientes entradas á la empresa para que le permita cubrir los intereses de su capital, haciendo nominal las garantías que le acuerden los Gobiernos Argentino y Chileno.

Los planos completos de esta via los exhibimos en la Exposicion Internacional de Santiago, mereciendo de

los jurados de la seccion respectiva, un premio de primera clase y recomendacion especial. En cumplimiento de la obligacion que nos impone el art. 3° de la concesion del Congreso de Chile, sancionada el 13 de Noviembre de 1874, tuvimos el honor de dar aviso al Ministerio del Interior, en nota fecha 12 de Noviembre de 1875, de encontrarse terminados estos planos, dentro del plazo indicado, y solicitábamos su permiso para que continuasen en exhibicion miéntras llegaba el momento de presentarlos á la aprobacion de S. E. el Presidente de la República.

Acompañamos copias fotográficas de estos planos. Los originales están á disposicion de los ingenieros que V. E. nombre para su exámen. Los de la seccion entre Mendoza y Buenos Aires, están ya en poder del Gobierno argentino.

Para la mejor disposicion de los trabajos, dividimos los estudios en tres secciones, que podrán subdividirse aún mas, en cuanto llegue el momento de la construccion de la línea; la primera desde Santa Rosa al Juncal, cincuenta y dos kilómetros, cuatrocientos cincuenta metros (52.450 metros) sube á orillas del rio Aconcagua; la segunda del Juncal en territorio chileno, al Puente del Inca en territorio argentino, setenta kilómetros, cien metros (70.100 metros,) pasando sobre la cumbre de los Andes; la tercera, del Puente del Inca á Mendoza, ciento sesenta y cuatro kilómetros, quinientos setenta y cinco metros (164,575 metros), sigue el curso del rio de Mendoza.

La segunda seccion, que es la que comprende la parte mas difícil de toda la línea, ha sido objeto de nuestro mas decidido interés, porque estamos persuadidos que la configuracion del terreno, con dos valles laterales al pié del cordón divisorio, se presta á infinitas soluciones que podrian resolver los ingenieros que V. E. nombre para elegir el trazado que preste mayor garantía de seguridad, ó mayor economia y rapidez para el tráfico en ge-

neral. Recientemente hemos practicado en esta seccion un nuevo reconocimiento que confiamos en Marzo último al celo é intelijencia del señor ingeniero Emilio Olivieri, y este señor nos ha informado que adoptando un plano inclinado en sustitucion del desarrollo de pendiente, se dará mayor seguridad á la via, reduciendo tambien á 244 kilómetros la distancia entre Santa Rosa y Mendoza, esto es una disminucion de 44 kilómetros de la parte mas difícil de la línea.

Aparte de las consideraciones espuestas, hay otras que hacen dar la preferencia á la via por Uspallata y nos permitirá V. E. esponerlas.

"Segun la concesion argentina, art. 1.º, la línea deberá „tener su arranque de la ciudad de Mendoza ó de la de „San Juan, con direccion á San Felipe ó los Andes, ya „esa por el paso de Uspallata ó por el de los Patos, se- „gun el que resulte mas económico y practicable de los „estudios que se hagan."

Para dar fiel cumplimiento á esta obligacion, no hemos omitido gastos, emprendiendo una despues de otra, cuatro expediciones que exploraron minuciosamente los distintos valles y portezuelos que se bifurcan en el valle de los Patos. El resultado de estos estudios fué: que el paso de los Patos, si bien presentaba algunas facilidades notables por el lado arjentino, no prestaba solucion favorable para entrar á Chile por el rio de Putaendo, punto obligado para el empalme en San Felipe, con el ferrocarril de Valparaiso á Santiago. El ferrocarril podrá construirse por esta via venciendo gradientes de 5 á $5 \frac{1}{2} \frac{0}{0}$ y otras muy sérias dificultades, pero en condiciones tales para su esplotacion que no será posible realizarlo.

Los otros valles accesibles como el del Cajon del Sobrante que conduce á Petora y atravesando hácia al valle de la Ligua por el portezuelo de Hierro Viejo, para venir á terminar en Quinteros; y el del rio Leiva que baja de las Yaretas para seguir despues el curso del rio Choapa, hácia el mar, presenta el mismo sério inconve-

niente de prolongar la línea considerablemente requiriendo muy fuertes capitales para realizarlas ó alejando por esta circunstancia la posibilidad de construirlas en breve tiempo.

La parte argentina de los Patos á pesar de las facilidades que ofrece el suave declive del rio San Juan, presenta tambien inconvenientes muy sérios á nuestro juicio, no solamente tratándose de los capitales para construir la línea, sinó tambien por el recargo que necesariamente deberán sufrir las tarifas, puesto que estas tienen que estar en relacion con el costo y estension de la línea y gastos de traccion.

La distancia de San Juan á San Felipe por el rio de los Patos es de trescientos ochenta y nueve kilómetros, pasando el alto de Valle Hermoso, por un túnel de cinco mil cuatrocientos (5,400) metros, á una altura sobre el nivel del mar de tres mil cuatrocientos sesenta y cinco (3,465) metros, con gradientes en la parte chilena de 5 á $5\frac{1}{2}\%$. San Juan se encuentra á ciento cincuenta y tres (153) kilómetros al Norte de Mendoza, y el paso de los Patos á noventa (90) kilómetros al Norte de San Felipe, de manera que los cuatro puntos nombrados forman un cuadrilátero irregular. Estando San Juan en el ángulo opuesto, San Felipe queda de esta última próximamente á igual distancia, ya sea por la via de Mendoza—Uspallata, trescientos noventa y siete (397) kilómetros ó por los Patos trescientos ochenta y nueve (389) kilómetros; mientras que Mendoza y Santa Rosa, que estan en la misma latitud una y otra y solo á doscientos cuarenta y cuatro (244) kilómetros de distancia, se verian obligados, si tuviesen que comunicarse por los Patos, á recorrer una distancia de *quinientos cuarenta y dos* (542) kilómetros, con recargo considerable en su tráfico respectivo, por consiguiente tambien en el tráfico interoceánico que seguramente tendrá que servirse de esta via.

La via por Mendoza y Uspallata, apesar de medir

ocho (8) kilómetros mas que por los Patos, para la comunicacion con San Juan ofrece á este pueblo un flete menor para su tráfico con Chile, por el menor costo que importarán los 153 kilómetros entre San Juan y Mendoza, la que por su trabajo fácil, su terreno plano, costaria próximamente dos millones de pesos ménos de lo que costaria igual distancia en los valles de la Cordillera, y aquí haremos notar que siendo el trayecto entre San Juan y San Felipe casi en su totalidad de Cordillera estrecha al paso que por la vía de de Mendoza y Uspallata, puede recorrer unos noventa (90) kilómetros por terreno plano, el costo de transporte de San Juan á San Felipe por esta via será mucho mas bajo por tonelada y por kilómetro.

De lo espuesto resulta, que el Paso de los Patos no ofrece las facilidades que se le suponía; que la Provincia de San Juan no reportaría ventajas en comunicarse con Chile por esta boquete y que la construccion de un ferrocarril por esa vía solo beneficiaría á los contratistas que ejecutasen el trabajo, aun cuando este quedase en condiciones desfavorables para su explotacion, pero no puede convenir ni á los accionistas que suscriban el capital, ni al público que tendría que pagar transportes excesivos, ni á los Gobiernos que garantizan el interés sobre el capital que se invierta en su realizacion. A esto podremos agregar que si se tratase mas tarde de comunicar á San Juan con San Felipe, aun asi mismo seria preferible el Paso de Uspallata, sacando la via por el rio de San Juan hasta el valle de Calingasta, y descendiendo por los Barriales y Yaguaras al valle de Uspallata para ligarse frente al rio Picheuta, con la via Mendoza á Chile. Este trazo creemos que convendría á San Juan, tanto para sus relaciones futuras con Chile cuanto por el interés mas inmediato de su localidad, puesto que, pasando la via ferrea próxima á los establecimientos de Hilario y Sorocayence, vendría á dar vida y movimiento á los abundantes minerales del

Tontal y del Castaño y á desarrollar la industria agrícola en el fértil valle de Calingasta, actualmente abandonado, y que está llamado á ser uno de los mas importantes de la provincia. La distancia entre San Juan y San Felipe por esta via es de trescientos cincuenta y dos (352) kilómetros, esto es treinta y siete (37) kilómetros menos que por los Patos, y por las menores dificultades que tendría que vencer, le asegura tambien un transporte mas reducido, á la vez que se aseguraría tráfico productivo en cada kilómetro que recorriese.

La construccion del ferro-carril entre San Juan y Mendoza, es materia de una ley distinta y esto se hará mas ó menos pronto, independientemente del ferro-carril trasandino. Es muy posible que ántes de cuatro años quede la ciudad de Mendoza en comunicacion con el puerto del Rosario, proporcionando á Chile, ántes de terminar el ferro-carril trasandino, la mas corta comunicacion con Europa, permitiendo el envío de las baliijas del correo en cinco dias á Montevideo, para seguir desde ese puerto en los vapores del Estrecho, de la Compañía del Pacífico, que salen de Valparaiso por la via de Magallanes.

Simultáneamente con los reconocimientos y estudios definitivos que hacíamos levantar sobre el terreno, practicábamos las negociaciones para organizar la empresa y levantar el capital de Inglaterra por el intermedio de la casa bancaria de los señores Baring hermanos & C^a que, como es notorio, es una de las mas respetables de Lóndres. Las concesiones en la forma que habian sido sancionadas por los Congresos arjentino y chileno, tenian que modificarse para ajustarlas al sistema establecido en el mercado de Lóndres, para concesiones análogas de ferro-carriles garantidos por otros Gobiernos como los de Rusia, Italia, Austria, Brasil, Béljica, Estados-Unidos y Colonias de la India, Canadá, Australia, etc., en los cuales, empresas particulares han cons-

truido millares de kilómetros de ferro-carriles, mediante la garantía efectiva y oficial por un término que varía entre 25 á 75 y aun hasta 90 años de duracion en muchos casos.

Con fecha 5 de Julio de 1875, presentamos al H. Congreso Argentino la solicitud de modificacion que acompañamos para conocimiento de V. E. (1).

Estas modificaciones fueron aprobadas por el Senado argentino, quedando sancionadas con fecha 21 de Setiembre de ese mismo año, y nos cabe la satisfaccion de haber merecido de la Comision mista del Interior y de Hacienda de esa H. Cámara, el honroso informe que registran las páginas 10 á 16 del mismo folleto N.º 8. En la H. Cámara de Diputados mereció tambien nuestra solicitud aprobacion general; en la discusion particular estando ya aprobado los dos primeros artículos y el inciso 1º del 3º ocurrió la clausura del Congreso el 1º de Octubre, quedando en esa fecha aplazado para ocuparse de ella en ocasion mas favorable.

Desgraciadamente la crisis financiera que ha perturbado los negocios en general en el mundo entero y cuya influencia se ha hecho sentir y se siente todavía con notable intensidad en los Estados sud-americanos, ha aplazado hasta ahora la resolucion de este asunto. Estas mismas causas nos han obligado á postergar la presentacion al H. Congreso de Chile de la solicitud de modificaciones á que hicimos referencia en la citada nota fecha 13 de Noviembre de 1875, que tuvimos el honor de dirigir al Ministerio del Interior, y abrigamos la esperanza que V. E. y el H. Congreso estarán de acuerdo con nosotros en la conviccion que no es posible precipitar la ejecucion de obras de la magnitud é importancia de la presente, y que no importa tanto principiar su construccion, como preparar los medios y elementos suficientes para terminarlos en breve tiempo, sin verse

(1) En el folleto N. 8, página 3, Memoria 4, página 17.

obligado á paralizar los trabajos. Empresas de esta naturaleza, han tenido siempre que sujetarse para su realizacion, á condiciones diversas, financieras y políticas, pero venciendo parcialmente una despues de otra las dificultades que las han detenido en su marcha han logrado por fin llevarse á término.

Podemos decir que sin escepcion alguna esto ha ocurrido á toda empresa de alguna importancia, no solo en la América del Sud, sinó tambien en Europa mismo, en que obras, cuya utilidad ha sido reconocida despues de realizadas, habian sido retardadas dejando transcurrir períodos largos desde su iniciacion.

Este ejemplo se ha repetido en Chile en cada uno de los ferro-carriles construidos desde el de Copiapó hasta la fecha. Ahí está la memoria que el Sr. Altamirano presentó al Congreso en 1873 demostrando el desarrollo extraordinario que ha recibido el tráfico de carga de pasajeros con la construccion de los ferro-carriles en el pais, especialmente en el de Valparaiso á Santiago cuyo costo, segun el informe del señor superintendente, alcanzó á la enorme suma de ps. fts. 14.406,940. Igual cosa sucedió en la República Argentina, desde la construccion de los ferro-carriles Central Argentino, Sud y Oeste de Buenos Aires, el primero iniciado en 1853 sufrió varios contratiempos aun despues de principiadlos trabajos en 1864 y solo pudieron terminarse hasta Córdoba en Marzo 17 de 1870; el segundo no anduvo mas feliz en sus primeros pasos siendo necesarias diversas modificaciones, nuevas concesiones y prórogas de plazos ántes de poder poner el primer riel en la via. El buen éxito de los ferro-carriles argentinos ha sido sin embargo análogo, aún ha escedido al obtenido en Chile (1). El Central Argentino del Rosario á Córdoba, que recorre 246 millas en su mayor parte de pampa despoblada, cuyo costo ha escedido de nueve millones de pesos fuer-

(1) Páginas 5 á 27 del folleto N. 6.

tes, ha principiado desde 1875 á reintegrar al Gobierno argentino, á cuenta de las sumas recibidas en los primeros años, para completar la garantía del 7^o segun Memoria del Ministerio del Interior al Congreso Nacional.

El ferro-carril del Sud de Buenos Aires, no solo ha cubierto el interés del 7^o anual sobre su costo, sinó que ha prolongado tambien la via desde Chascomus en dos direcciones, hasta llegar próximo á la frontera Sud de la Provincia. La prolongacion del Central, realizada por cuenta del Gobierno Argentino, alcanza ya por el Norte hasta Tucuman y por el Sud á Villa de Mercedes en el centro de la pampa entre los Andes y el Atlántico.

No nos detendremos á examinar la ventajas que Chile y la República Argentina reportarán en el ferro-carril trasandino, porque estas han sido ya reconocidas por los Gobiernos y Congresos de los dos países que les han acordado su proteccion, y han sido admitidas por la inmensa mayoría de sus habitantes y su importancia bajo el punto de vista político, social y comercial ha sido tambien aceptada y aplaudida por la opinion unánime de la prensa entera. Las pocas resistencias que este como todo otro proyecto nuevo encuentra al iniciarse y que se referian á que la comunicacion trasandina podria causar al comercio de Valparaiso, creemos habrán sido removidos con la declaracion de este mismo comercio publicada en los diarios de este puerto y de Santiago.

Algunos temores se habian abrigado respecto á la emigracion, que las facilidades del transporte pudieran estimular entre la poblacion obrera del país y á la falta de tráfico suficiente para cubrir los intereses del capital y gastos de explotacion de la via.

A los primeros observaremos que si el ferro-carril ofrece posibilidades para salir del país, tambien las presenta para regresar á él, es indudable que Chile con sus doscientas mil millas cuadradas de territorio; su cli-

ma templado y variedad de producciones de su suelo, está en aptitud de admitir por centenares de miles anualmente á los obreros que vengan á establecer su industria y su trabajo en el país. Creemos que la inmigracion de extranjeros escojidos y laboriosos, desarrollaría considerablemente la produccion y el consumo daria mayor valor á la propiedad subdividiéndola en proporciones convenientes; las industrias mineras y agrícolas recibirian todo el impulso de que son susceptibles, dando ocupacion á un sin número de brazos, y las rentas de Aduanas triplicarían de lo que son en la actualidad. Tenemos el ejemplo de lo que sucede en Buenos Aires y en California: citaremos este último por tener mucha analogía con nuestro propio país, por su clima, y producciones. Allí, con el jornal de un peso á uno cincuenta al trabajador, la produccion del trigo en 1876 alcanzó á veinte y siete millones de quintales, que á un precio de un peso cuarenta y ocho centavos representa un valor de cuarenta millones de pesos. La produccion de sus minerales se elevó á veinte y cinco millones y la de sus manufacturas á setenta y seis millones.

En cuanto á los temores de falta de tráfico, recordaremos que estos mismos se suscitaron cuando emprendimos la construccion del telégrafo trasandino; pocos tenían fé en sus resultados, se creia que las relaciones entre Valparaiso y Buenos Aires no eran de bastante importancia para justificar el crecido costo de la línea. Sin embargo, ahí está nuestro prospecto enteramente confirmado por los hechos que anticipábamos: no contábamos solo con Valparaiso y Buenos Aires sino que teniamos en vista tambien las necesidades de las poblaciones intermedias y las comunicaciones de tránsito con Europa, que vendria cada una á contribuir con su parte al movimiento de la línea. Contra los malos pronósticos, la empresa del telégrafo se sostiene, produciendo una renta regular á los accionistas y sirviendo á los intereses del país.

Antes de formular nuestro proyecto al Congreso en 1872, habíamos ya recopilado de fuentes oficiales y de otras que nos inspiraban igual confianza, un caudal de datos é informes que demostraban la posibilidad de augurar para el ferro-carril trasandino un tráfico de carga y pasajeros que le proporciona una entrada suficiente para costear su mantencion. Resuelta así la cuestion bajo el punto de vista económico, nos decidimos á emprender los reconocimientos de los diferentes pasos de cordillera de que ya hemos hecho mencion. Sin estos antecedentes no quedarian justificadas las peticiones á los Congresos ni los fuertes desembolsos que hemos hecho posteriormente en los estudios definitivos de la línea.

La cuestion principal, era, pues, á nuestro juicio, la de presentar el proyecto en una forma tal, que á la vez que hiciese evidente la practicabilidad y utilidad de la empresa, la recomendase como inversion segura y lucrativa para los capitales que se emplearan en su construccion, y así lo espusimos en el prospecto del tráfico que publicamos en Diciembre de 1873, inmediatamente despues de habernos sido adjudicada la concesion argentina. Tenemos el honor de acompañar bajo el número 6 un ejemplar de este prospecto que informes posteriores y recientes nos hacen confirmar en todas sus partes.

En efecto, el tráfico de ganado en pié para la provision de las ciudades de Valparaiso y Santiago y para el embarque á la costa Norte hasta el Perú, excederá, segun los últimos datos en nuestro poder, de cien mil cabezas anuales. Y si se adopta el sistema que con tan buen éxito acaba de inagurarse en los Estados-Unidos é Inglaterra, de trasportar las carnes muertas conservadas con hielo ó nieve, es posible que resultase mas conveniente á la empresa, por cuanto podria conducir en cada viage cuatro veces mayor cantidad de carga útil; las ventajas para el público consumidor y especialmente para las clases ménos acomodadas serian indudables, porque desde San Juan y Mendoza podrian proveerse

los mercados de Santiago y Valparaiso con notable reduccion en el precio de venta, sin disminuir las entradas de los respectivos municipios.

El tráfico de minerales recibiría un impulso extraordinario en todo su trayecto, tanto en la seccion chilena como en la argentina, permitiendo la esplotacion de minas que en el dia están abandonadas por la imposibilidad de conducir la maquinaria necesaria á causa de los fletes tan elevados que hacen muy oneroso su transporte.

Las relaciones comerciales en general entre Chile y las provincias de San Juan y Mendoza que son de las mas pobladas é industriales de la vecina República, tomarán mayor actividad, pues siendo la distancia de Mendoza al Rosario de ochocientos cinco (805) kilómetros, á Buenos Aires, un mil y veintiocho (1028) y á Valparaiso solo de trescientos ochenta (380) kilómetros, el ferrocarril trasandino vendria á restablecer y aun á exceder el antiguo movimiento de carga, porque, reducido el costo de acarreo por lo ménos á la mitad de lo que se paga en la actualidad y economizando los gastos de reembalaje que en algunos casos llega al 25 % y aún al 50 % del valor de las mercaderias, no solo se facilitaría el transporte de los artículos que los actuales medios de conduccion han permitido llevar hasta ahora, sinó que sería tambien posible el transporte de fierro en barras, maderas de construccion, maquinaria para la agricultura y minería, objetos de fierro de mucho volúmen é infinidad de otros artículos de comercio general.

El comercio de tránsito con esas provincias triplicaria en importancia y los beneficios alcanzarian tambien á la industria manufacturera de Chile, en sus diversas ramificaciones con los nuevos mercados que se le abririan para el consumo de sus productos. Como observará V. E. contamos solo con el tráfico probable con las Provincias de Cuyo y no tomamos en cuenta el tráfico de carga en Chile y Europa, porque estamos convencidos que este, salvo determinados artículos, continuará siem-

pre con mayores ventajas por la via de Magallanes.

La navegacion á vapor por la via del Estrecho, lejos de minorar su carga, la aumentará con las mercaderías europeas destinadas á las provincias trasandinas, con los retornos de minerales y otros que estas tengan que trasportar á Europa. Hoy estas provincias se ven obligadas á limitar sus consumos al monto que importan sus producciones. Es indudable que aumentarán estas últimas y con las facilidades que el mismo ferrocarril les proporcionará quedarán en aptitud, al cabo de pocos años, de aumentar tambien en igual proporcion sus consumos.

Respecto al tráfico de pasajeros, podemos asegurar que, además del movimiento internacional con la República Argentina se establecerá por esta via el de tránsito para Europa con un ahorro de diez dias de navegacion y una economía, próximamente, de la mitad del valor del pasaje.

El costo de un pasaje de primera clase de Valparaiso á un puerto de Francia ó Inglaterra es en el dia ps. 375; de Buenos Aires á los mismos es de ps. 175, y como el ferrocarril podria trasportar de Santiago ó Valparaiso por ps. 40 ó 50, resultará que con poco mas de lo que se paga para un solo viaje se obtendria pasaje de ida y vuelta, disminuyendo los peligros y eventualidades del viaje. El ferrocarril trasandino está, pues, llamado á establecer una corriente de tráfico entre el Atlántico y el Pacífico que beneficiará tambien á la compañía de vapores del Estrecho, porque la disminucion del número de viajeros por la vía de Magallanes quedaria compensado en el aumento que resultaria entre Montevideo y Europa.

Reduciendo á 21 ó 22 dias el viaje de Chile á Lisboa, seria esta la via mas espedita para el envío de la correspondencia, y como hemos espuesto anteriormente, creemos que aun ántes de terminado el ferrocarril, una vez que haya llegado á Mendoza la línea del Rosario, habrá

conveniencia en despachar las baliijas del correo por la via de Buenos Aires á Europa, habilitando mientras tanto el camino de Cordillera hasta donde sea posible llegar en carruaje.

Para la comunicacion entre Australia é Inglaterra, el tránsito entre Valparaiso, Buenos Aires y Montevideo ofrece el camino mas rápido y económico de todos los conocidos. La comunicacion á vapor entre Melbourne y Falmouth por las difesentes rutas que en el dia se emplean, es como sigue:

Por el Canal de Suez ó Brindisi.....	49 dias
" Cabo de Hornos.....	60 "
" Cabo de Buena Esperanza.....	60 "
" San Francisco de California.....	45 "

Por Valparaiso y Montevideo podrá hacerse en 42 dias de la manera siguiente:

Melbourne á Valparaiso.....	18 dias
Valparaiso á Montevideo.....	2 "
Montevideo á Lisboa.....	19 "
Lisboa, via Paris, á Lóndres.....	3 "

Pero suponiendo que no hubiese ventaja de tiempo, la ofrece y muy considerable respecto á la economia en la navegacion, por los recursos de combustible que encontrarian los vapores en la costa de Chile para seguir viaje con su propia carga por la via de Magallanes, recursos de que carecen en la costa norte del Pacífico. Las producciones de Australia son mas ó menos las mismas que las de California, de manera que el intercambio que tiene entre sí es muy limitado. Las esportaciones de Australia para Inglaterra, consisten principalmente en lanas y en cobre, y las primeras no pudiendo soportar el recargo del trasporte de tres mil trescientos millas (3300) del ferro-carril entre San Francisco y New-York,

tienen que ocurrir á la via mas barata del Cabo de Hornos. Los vapores que salen de Sydney para San Francisco y vice-versa, tienen por consiguiente que llenar sus bodegas con combustible para una larga travesia, y aun cuando hacen escala en Honolulo, para aumentar su tráfico, tienen que limitarse al transporte de pasajeros, metálico y mercaderias de valor. Estas circunstancias hacen muy dispendiosa la comunicacion á vapor por la via de California y para sostenerla el Gobierno inglés se ha visto obligado á pagar fuertes subvenciones para la conduccion periódica y regular de la mala real. El Gobierno de Australia y Nueva Zelanda, tenia desde mucho tiempo ofrecida una prima anual de sesenta mil libras esterlinas (60,000) á la empresa de vapores que trasportase las balijas de la correspondencia, en ménos de cuarenta y cinco dias, entre Melbourne é Inglaterra, y recientemente han elevado esa prima á (90,000) noventa mil libras esterlinas.

El *Times* de Londres del 20 de Enero de 1876, dá cuenta del contrato celebrado el 19 de Noviembre de 1875, con la "Colonia line of Australian Packets" para el transporte de la correspondencia de Londres á Sydney y Auckland en 40 dias, mediante una subvencion anual de noventa mil libras esterlinas (90,000), durante ocho años, por trece viajes anuales, despachando un vapor cada 28 dias, y agrega: que para trasportar las balijas en 40 dias ha sido menester celebrar convenios para atravesar de Nueva York á San Francisco en trenes especiales en cinco dias, en lugar de siete que emplean en la actualidad. Melbourne está á seiscientas (600) millas al sur de Sydney, ó sean dos dias mas de navegacion, de manera que la correspondencia le llegará en 42 dias. Por la via de Valparaiso y Montevideo la trasmision de la correspondencia de Australia á Inglaterra se haria en el mismo número de dias que por San Francisco á Nueva York, pero con mucha mas economia por los siguientes motivos:

1° Posibilidad de acelerar la marcha de los vapores entre Melbourne y Valparaiso por los vientos reinantes del Oeste, en el hemisferio Sur;

2° Abundancia de combustibles en los puertos de Chile á precios reducidos;

3° *Ventaja de conducir su propia carga desde Australia hasta el término del viaje, que seria Inglaterra;*

4° Posibilidad que la anterior ventaja le permitiria establecer dos vapores mensuales ó sean 24 al año, en lugar de 13 que tienen por la via del Norte.

Para Nueva Zelanda es todavia de mayor importancia por hallarse mucho mas próxima á Valparaiso.

Los vapores de Australia vendrian cargados con los productos de esa colonia para Inglaterra, desembarcarian en Valparaiso los *pasajeros, balijas y tesoro*, que se trasladarian á Montevideo en 48 horas, renovarían el combustible y seguirían *con la carga* por el estrecho de Magallanes á Montevideo, dando tiempo para recibir allí los pasajeros del *vapor siguiente* que hubiese salido de Australia con el mismo itinerario. La operacion inversa harian en su viaje de regreso de Inglaterra con cargamento general. El tiempo del viaje de los vapores entre Montevideo y Lisboa lo hemos calculado en 19 dias, pero puede esto sin esfuerzo alguno, reducirse á 17 dias aun tocando en Rio Janeiro y San Vicente: este tiempo y aun menos han empleado los vapores *Aconagua* y *Corcovado* de la compañía del Pacífico y recientemente los vapores *Senegal* y *Niger* de la compañía de paquetes franceses del Rio de la Plata.

Con vapores del poder de los de las compañías ya nombradas, ó de otras de igual importancia que hacen la navegacion entre Buenos Aires y Europa, no nos cabe duda que el viaje de Melbourne á Lóndres podrá realizarse en 40 dias.

Hemos entrado en los anteriores detalles, únicamente para demostrar la posibilidad de agregar este tráfico en un tiempo mas ó ménos remoto, como una de las

fuentes de entrada que tendrá el ferro-carril trasandino en el porvenir, pero podemos asegurar á V. E. que en el prospecto del tráfico no hemos contado con él al calcular las entradas probables, y nos permitimos hacer referencia al resúmen anotado en la página 23 del folleto número 6.

Creemos firmemente que el ferro-carril podrá contar desde los primeros años con suficiente movimiento de carga y pasajeros para asegurarse vida propia, sin tener que depender de la garantía solicitada á los Gobiernos de Chile y República Argentina.

Hemos considerado esta como puramente nominal pero indispensable; porque no siendo posible obtener en el país mismo los capitales para la realizacion de esta empresa, se hace necesario ocurrir al extranjero donde el interés y amortizacion son siempre mucho mas bajos, y para adquirirlos es que necesitamos, como un complemento del prospecto del tráfico, la garantía oficial que asegure un puntual pago en épocas fijas, con el fin de remover toda eventualidad á los que inviertan sus capitales en una empresa á tan larga distancia de sus domicilios.

La garantía no podrá en ningun caso recaer en su totalidad sobre el tesoro nacional, ni afectar la responsabilidad del Gobierno en una suma considerable, puesto que la línea deberá naturalmente tener entradas, y el 45 % de estas, ha sido fijado en las concesiones como utilidad líquida que deberá por consiguiente deducirse del 7 % garantido. De manera que al hacerse efectiva esta se tendria primero que considerar como ya recibido á cuenta una suma igual al 45 % de las entradas brutas de la línea, sean cuales fueren los gastos de explotacion de ella, y como las cantidades que pague el Gobierno le son reembolsables por la empresa con la mitad del excedente una vez que las utilidades pasen del 7 %, resultará que, en resúmen la contribucion del Estado se reduce á la pérdida de los intereses, durante el tiempo

que haya trascurrido para reintegrarse de las sumas pagadas.

Este sistema de garantías oficiales que tan buen éxito ha dado en Estados-Unidos, en Europa, India, Brasil, ha permitido la construcción de millares de líneas férreas en diferentes partes del mundo.

El folleto número 4 que acompañamos, contiene la opinión á este respecto, del eminente financista Mr. Michel Chevalier. En la India según el informe de 1874, del señor Juland Danvers, director general de los ferrocarriles de esas colonias inglesas, se habían invertido en la construcción de ferrocarriles desde 1850 á 1873 £ 97,806,029 de las cuales £ 92,407,739 corresponden á empresas particulares, garantidas por el Gobierno, y el resto, £ 5,398,552, representa el importe de las construidas directamente por cuenta del Gobierno. Mediante la garantía del 7 % del Gobierno del Brasil, se han podido construir tres grandes ferrocarriles, el de Bahía, el de Recife y el de San Pablo, todos los cuales penetran al interior del país llevando la inmigración á lugares que ántes eran de difícil acceso; habilitando al cultivo departamentos productivos y desarrollando la agricultura, el comercio y la minería: todos ellos cubren sus gastos é intereses sobre su capital, y contribuyen al aumento de la renta del Imperio.

El ferrocarril "Central Pacific" de California debe su existencia á la protección liberal que recibió del Congreso de los Estados-Unidos; en este caso, el Congreso norte-americano, apartándose del sistema de la garantía, adoptó otro que le aseguró igual ó mejor resultados, acordándole, en calidad de préstamo, la suma de cincuenta y dos millones quinientos ochenta y cuatro mil pesos (\$ 52.584,000) en bonos del tesoro público, obligando á la empresa á hacer el servicio de los intereses y amortización y á redimirlos en treinta años. De esta manera el Congreso cooperaba con el *Préstamo de su crédito* á la realización de una de las mas grandes

obras del presente siglo, que estaria todavia en proyecto á no haber sido por las concesiones liberales que le fueron acordadas.

En el acta del Congreso que aprueba la concesion, se espresa que, „esta suma era para *ausiliar* á las construcciones de la via que debia asegurar la comunicacion con el Pacífico“. Como única compensacion al Gobierno, se estipulaba que solo pagaría á la empresa media tarifa por el servicio que el Gobierno necesitase del ferro-carril y el telégrafo, debiendo la otra mitad aplicarse al pago de los intereses de los bonos emitidos.

Iguales concesiones fueron hechas al ferro-carril „Union Pacific“ que con el Central ligan á Nueva-York con San Francisco. Y no fueron estas las únicas, porque además le fueron cedidas á cada una de estas empresas quince millones de acres de tierras públicas en el trayecto de la via, que las empresas realizan á razon de 2 \$ á 10 \$ el acre, á medida que van fundando colonias á ambos lados de la línea. Terminado el Central Pacific en Marzo de 1869, su entrada en el primer año fué de \$ 5.716,715 y ántes de finalizar el séptimo año, exeden ya de \$ 18.000,000 anuales, de los cuales deduciendo los gastos de esplotacion, y cubriendo los intereses de los bonos emitidos en préstamo del Gobierno, deja á los capitalistas un producto líquido de siete á ocho millones de pesos. El colosal desarrollo material de aquel país, esplica los resultados obtenidos, pero estos no fueron tampoco previstos.

No pretendemos equipáramos nuestro proyecto con aquel, pero las proporciones infinitamente mas reducidas del que proponemos, y la naturaleza del territorio que el ferro-carril trasandino está llamado á recorrer, que no es un prolongado desierto como las praderas de Norte-América, le aseguran un tráfico activo en la comunicacion de dos pueblos vecinos, laboriosos y productores.

Esperando pronto tener ocasion de presentar los planos al exámen de los ingenieros que V. E. tenga á bien

nombrar, y confiando encontrar en el ilustrado Gobierno de V. E. y en el Honorable Congreso la proteccion necesaria para llevar á feliz término el ferro-carril trasandino interoceánico, tenemos el honor de suscribirnos de V. E. muy obedientes y respetuosos servidores.

Exmo. Señor.

(Firmado) CLARK & C^a

INFORME DE LA COMISION DEL SENADO

HONORABLE SEÑOR:

Vuestra Comision mista del interior y de hacienda encargada de dictaminar sobre las modificaciones propuestas por D. Juan E. Clark en el contrato para la construccion de dos vias férreas, una de esta ciudad á la de San Juan y otra de la de San Juan ó de Mendoza con direccion á San Felipe de los Andes hasta el límite de esta República con la de Chile, despues de haber estudiado detenidamente el asunto y de haber tenido repetidas conferencias con el interesado, al objeto de obtener todas las esplicaciones del caso, tiene el honor de presentaros el adjunto proyecto de ley aceptando algunas de dichas modificaciones, porque ha creido que, si bien son ventajosas para el empresario, no imponen á la Nacion mayores obligaciones que las contenidas en el contrato aludido.

En efecto; la primera se reduce á dar principio á la construccion de la línea en Villa Mercedes y no en esta ciudad como dice el artículo 1° del contrato; y esta variacion no solo es ventajosa para el concesionario sino tambien para la Nacion, porque abrevia considerablemente el tiempo en que las provincias de Cuyo han de estar ligadas con el litoral por medio del ferro-carril. La 2ª varía la forma de la garantía del 7 $\frac{0}{100}$ estipulada en

el artículo 3º, facilitando al concesionario las operaciones que tendrá que hacer en el mercado de Lóndres, para levantar los capitales necesarios, pero no aumenta las obligaciones de la Nacion, puesto que la garantía que pesa sobre ella es la misma del contrato y no se hace efectiva sinó en los mismos términos establecidos en el artículo 4º. La 3ª es reglamentando el modo como ha de pagarse el servicio de la garantía, sobre lo cual no es bien esplicito el artículo 5º. La 4ª no importa otra cosa que un aumento de tiempo para que el Tesoro Nacional se reembolse de la garantía, variando por consiguiente lo establecido en el artículo 7º. La 5ª limita la facultad del Poder Ejecutivo, segun el artículo 8º, á intervenir en las tarifas dos años despues de terminado el ferro-carril y puesto en ejercicio. La 6ª permite al empresario seguir la traza del ingeniero Sr. Elia en cuanto lo permitan los nuevos estudios, tocando precisamente en San Luis, Villa de la Paz, Mendoza y San Juan, y lo exonera de reembolsar á la Nacion la cantidad que ella ha pagado por dichos estudios como se espresa en el artículo 9º. La 7ª es una reglamentacion del artículo 14 que fija el domicilio legal del concesionario en esta República, sin variar en el fondo sus disposiciones. La 8ª sujeta al concesionario á las multas establecidas por la ley general de ferro-carriles en vez de la suspension de la garantía á que se refiere el artículo 18. La 9ª es una disposicion comun á todos los contratos de esa clase: ella se reduce á sujetar á la decision de árbitros las diferencias que pudieran ocurrir entre el Gobierno y el concesionario, lo cual no estaba determinado en el contrato.

Como se vé, de las modificaciones propuestas por el Sr. Clark, solo ha aceptado la Comision aquellas que sin afectar ninguno de los puntos sustanciales del contrato, facilitan al concesionario la adquisicion de los caiptales para dar principio á los trabajos; y para esto ha tenido presente que esta clase de negociaciones está sujeta en

el mercado de Lóndres, á ciertas reglas tendentes á dar mayor seguridad á los capitalistas, y que si se prescindiese de ellas no es posible tener ferro-carriles. En los contratos que ha tenido á la vista, celebrados por distintas empresas de Gobiernos de Europa y América, para construir ferro-carriles con capitales levantados en Lóndres, están consignadas mas ó menos las mismas condiciones contenidas en las modificaciones anteriores.

Además, cuando se celebró el contrato con el señor Clark, (*quien ha cumplido hasta aquí religiosamente con las obligaciones que él le impone*), las condiciones del país eran completamente distintas de lo que son ahora. Su crédito se encontraba perfectamente bien cimentado en el mercado de Lóndres, porque se tenia entera fé en su estabilidad; pero los últimos acontecimientos políticos que tuvieron lugar al terminar el año 1874, han despertado desconfianzas que han dificultado las operaciones del señor Clark, y es menester disiparlas mostrando que la rebelion de Setiembre fué un accidente transitorio que, si bien impuso enormes sacrificios á la Nacion, esto no obsta á que ella atienda sus compromisos con la misma regularidad con que lo ha hecho hasta aquí.

Por todas estas consideraciones, la Comision tiene el honor de aconsejaros la adopcion del adjunto proyecto de ley.

Sala de Comisiones, Buenos Aires, Setiembre 10 de 1875.

P. S. BUSTAMANTE—JOSE B. BARCENA—
U. FRIAS—S. LINARES—GERONIMO
CORTES—(*en disidencia*)—SAMUEL
MOLINA—(*en disidencia*).



PROYECTO APROBADO POR EL SENADO

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de—

LEY.

Art. 1º Se autoriza al Poder Ejecutivo para que de acuerdo con Don Juan E. Clark, concesionario del ferrocarril de esta ciudad á San Juan y de allí ó de Mendoza con direccion á San Felipe de los Andes (Chile) hasta el límite de la República, se introduzcan en el contrato celebrado para su construccion, en 26 de Enero de 1874, las modificaciones siguientes.

1ª Al artículo 1º del contrato: Que el punto de arranque de la línea de esta ciudad á Villa de Mercedes (Provincia de San Luis) pueda ser de alguna estacion del ferrocarril del Oeste de esta capital, ó de alguno de los ferrocarriles que se liguén con ella á eleccion del Poder Ejecutivo, debiendo el empresario Clark dar principio á los trabajos de construccion desde Villa de Mercedes á San Juan, para continuarlos á la Cordillera de los Andes, dejando la línea de Buenos Aires á Villa de Mercedes para empezar á construirse, cuando las otras dos estén terminadas y en servicio público.

2ª. Al artículo 2º: Que el ancho de la vía en las líneas de Buenos Aires á Villa Mercedes, y de esta á San Juan, sea de un metro y sesenta y ocho centímetros.

3^a—Al artículo 3^o:—1^o. Que para los efectos de la garantía el Poder Ejecutivo fijará previo informe de peritos, el costo de las líneas de Buenos Aires á Villa Mercedes y de este punto á San Juan, no debiendo esceder en ningun caso de diez y ocho mil quinientos pesos fuertes por kilómetro.—2^o. Que la Nacion garante por el término de veinte años á las acciones y títulos que la empresa emita para levantar el capital necesario, el interés del siete por ciento anual sobre el costo resultante, segun el inciso anterior, por kilómetro en las líneas antedichas; y sobre el de veintinueve mil setecientos pesos fuertes por kilómetro en la de Mendoza ó San Juan hasta el límite de la República en la Cordillera de los Andes—3^o. Que para que las acciones y títulos garantidos no escedan del monto total que estas dos líneas representan en razon de su estension kilométrica, dichas acciones ó títulos serán visados por un agente del Poder Ejecutivo en Lóndres.—4^o. Que el dinero que con ellos se obtenga será depositado en alguna casa bancaria á satisfaccion del Poder Ejecutivo ó de su agente, y que los libramientos que contra esos fondos se hagan, serán tambien intervenidos por el mismo agente, á efecto de que solo puedan ser aplicados á objetos del contrato de construccion.—5^o. Que las cantidades que sea necesario trasladar á esta República para los desembolsos que en ella se hagan serán depositados á prémio en el Banco Nacional ó en el de la Provincia de Buenos Aires, y para su inversion se procederá con la intervencion del Poder Ejecutivo.

4.^a Al artículo 4^o: Que la construccion de la línea de Villa de Mercedes á San Juan y de allí ó de Mendoza á la Cordillera de los Andes se hará por secciones; debiendo ser la primera de Mercedes á San Luis, la segunda de San Luis á Villa de la Paz, la tercera de Villa de la Paz á Mendoza, la cuarta de Mendoza á San Juan y la quinta de Mendoza ó San Juan á los Andes sinó hubiese un punto intermedio conveniente para hacer dos sec-

ciones de esta línea; y la garantía acordada en los términos de la modificación anterior, se pagará sobre el capital que cada una de estas secciones represente, desde que estén concluidas y entregadas al servicio público, y no ántes, siendo de cuenta de la empresa abonar los intereses de los títulos que haya emitido, para lo cual durante la construcción los depositará en un Banco en Lóndres, con intervención del Agente del Poder Ejecutivo, para responder y ser aplicados al servicio de los mencionados títulos. Se declara que la Nación no garantiza su amortización ni responde de ella.

5^a.—Artículo 5^o.: Que las cantidades que el Poder Ejecutivo pague por la garantía, cuando esta hubiese de hacerse efectiva, se liquidarán y entregarán semestralmente en Lóndres, si el pago se hiciese en fondos públicos, y en esta ciudad si el pago fuese hecho en dinero efectivo.

6^a.—Artículo 7^o.: Que cuando el producto líquido de cada línea exceda del 7 $\frac{9}{10}$ el concesionario entregará á la Nación semestralmente la mitad del excedente en dinero efectivo ó en fondos públicos, hasta reembolsar por completo las cantidades que por garantía hubiese recibido, debiendo ser la otra mitad destinada á formar un fondo de reserva á objeto de necesidades imprevistas del ferro-carril, en cuya conservación é inversión intervendrá el Poder Ejecutivo.

7^a.—Al art. 8^o: Que durante los dos primeros años siguientes á la conclusión completa de cada línea férrea, la Empresa fijará las tarifas que creyese conveniente, y en lo sucesivo lo hará de acuerdo con el Poder Ejecutivo.

8^a.—Al art. 9^o.: Que la línea de Villa Mercedes á San Juan pueda desviarse del trazado hecho por D. Angel Elia, segun los nuevos estudios lo aconsejen, la que deberá ser sometida á la aprobación del Poder Ejecutivo, pero debiendo tocar siempre en San Luis, La Paz y Men-

doza. Los planos y estudios del señor Elia serán cedidos gratuitamente al señor Clark.

9^a—Al art. 14: Que sin perjuicio de ser en esta República el domicilio legal de la Empresa, pueda ella tener Directorio en Lóndres, debiendo tener un representante legal y autorizado en esta República para los objetos del contrato.

10^a—Al art. 18: Que la suspension del pago de la garantia como compulsion á la Empresa para llenar deficiencias en el cumplimiento del contrato, sea reemplazada con las multas señaladas en la ley general de los ferro-carriles.

11^a—Al artículo 21.: Que las herramientas y artículos necesarios para la construccion gocen solo durante ella la rebaja de trasporte acordada á los materiales en el ferro-carril de Villa Maria á Mercedes.

12^a—Agregar como un artículo del contrato, que las cuestiones que se susciten entre el Poder Ejecutivo y la Empresa serán sometidas á la decision de árbitros nombrados por una y otra parte, conforme á las leyes del pais.

Art. 2^o—Las modificaciones anteriores no alteran ninguno de los otros artículos y cláusulas del contrato celebrado por el Poder Ejecutivo y el concesionario.

Art. 3^o—Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Senado Argentino, en Buenos Aires, á 21 de Setiembre de 1875.

MARIANO ACOSTA.

Cárlos M. Saravia,

Secretario.



CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION

Órden del dia N° 35.

Buenos Aires, Setiembre 23 de 1875.

A la Honorable Cámara de Diputados.

La Comision de Hacienda ha estudiado el proyecto sancionado por el Honorable Senado autorizando al Poder Ejecutivo para que de acuerdo con D. Juan E. Clark introduzca modificaciones al contrato de construccion de ferro-carriles á la Provincia de San Juan y de allí á Chile, y os aconseja su adopcion por las razones que dará el miembro informante.

Dios guarde á V. H.

VICENTE F. LOPEZ—S. ALCORTA—
ISAAC M. CHAVARRIA—CARLOS SALAS.



ARTICULOS SANCIONADOS POR LA CAMARA DE DIPUTADOS

Art. 1º.—Se autoriza al Poder Ejecutivo para que de acuerdo con Don Juan E. Clark, concesionario del ferrocarril de esta ciudad á San Juan, y de allí ó de Mendoza con direccion á San Felipe de los Andes (Chile) hasta el límite de la República, se introduzcan en el contrato celebrado para su construccion, en 26 de Enero de 1874, las modificaciones siguientes:

1ª—Al artículo 1º del contrato: Que el punto de arranque de la línea de esta ciudad á Villa Mercedes (Provincia de San Luis) pueda ser de alguna estacion del ferrocarril del Oeste de esta capital, ó de alguno de los ferrocarriles que se liguén con ella á eleccion del Poder Ejecutivo, debiendo el empresario Clark dar principio á los trabajos de construccion desde Villa de Mercedes á San Juan.

Una vez terminada esta seccion y abierta al servicio público, se construirá la seccion de Buenos Aires á Villa de Mercedes, ó la de Mendoza ó San Juan hasta el límite de la República en los Andes, ó ambas á la vez segun lo acuerde la empresa con el Poder Ejecutivo.

2ª—Al artículo 2º: Que el ancho de la via en la línea de Buenos Aires á Villa de Mercedes y de esta á San Juan sea de un metro y sesenta y ocho centímetros.

3ª—Al artículo 3º: Que para los efectos de la garantía el Poder Ejecutivo fijará, previo informe de pe-

ritos, el aumento que corresponde sobre el costo á que fué contratada la via angosta; no pudiendo esceder en ningun caso de una tercera parte mas del precio contratado.

Segun consta del acta de la sesion de la Cámara de Diputados celebrada el dia 4 de Octubre de 1875, se aplazó la discusion de este asunto por indicacion del señor Ministro de Hacienda, fundándose en que seria perjudicial para el crédito del pais que en las circunstancias difíciles por que se atravesaba, fuese á negociarse al mercado de Lóndres una nueva empresa basada en el crédito de la Nacion.

Haciéndonos cargo de la nueva situacion, presentamos en la sesion del año siguiente la solicitud que agregamos á continuacion.

ULTIMA PRESENTACION DE LOS CONCESIONARIOS

Buenos Aires, Agosto 29 de 1876.

Exmo. Señor.

Don Francisco B. Madero por Don Juan E. Clark, concesionario del ferro-carril de esta ciudad á Mendoza y San Juan, y del Trasandino á Chile, ánte V. E. con el respeto debido me presento y espongo: Que habiendo quedado pendiente la discusion de la solicitud de modificaciones al contrato, que mi poderdante presentó en Julio 5 del año próximo pasado, vengo por la presente á solicitar de V. H. se digne tomarla en cuenta en las presentes sesiones, resolviendo lo que estime de justicia, con el fin de realizar á la brevedad posible, tan importantes obras.

La resolucion que solicito de V. H. se hace tanto mas indispensable y premiosa, cuanto que la tramitacion del proyecto de ley que modifica el contrato se encuentra bastante avanzada, habiendo el Honorable Senado sancionado las modificaciones, y ellas fueron aceptadas en una parte por V. H., no habiendo podido serlo totalmente por haber sobrevenido la clausura de las sesiones del Congreso.

Por otra parte, Exmo. Señor, el contrato de 26 de Enero de 1874, continua en todo su vigor, y él contiene cláusulas que ya han sido alteradas por ámbas Cámaras,

y que las circunstancias han impedido que se convirtan en ley.

Juzgando, sin embargo, que la crisis financiera que affije actualmente al mundo entero, pueda considerarse por V. H. como un grave inconveniente para el despacho de las modificaciones solicitadas, por el perjuicio que la presentacion de esta concesion pudiera ocasionar al crédito de la República en el mercado monetario, mi representado se obliga desde luego á no proceder á levantar los capitales necesarios, sinó obrando de acuerdo y con la autorizacion del Poder Ejecutivo ó de su representante en Lóndres, y ofrece agregar esta condicion como una cláusula del contrato que tiene firmado.

Al proponer á V. H. esta agregacion que á juicio de mi representado, da toda garantía de que no irá á arriesgar el éxito de la empresa, lo hace animado de la mas profunda conviccion, como la ha tenido desde el primer dia, de que el crédito de la República Argentina, que fué la base sobre la cual fundó sus cálculos al presentarse en licitacion, volverá en breve tiempo á ocupar en el mercado monetario el puesto que le corresponde por la notoria responsabilidad y solvencia del pais, como así mismo por la probada honorabilidad y rectitud de su ilustrado Gobierno.

Deseando mi representado, al mismo tiempo, ofrecer á V. H. una prueba de la formalidad con que procede y deseo que abriga de ver pronto iniciados los trabajos, se permite igualmente proponer á V. H. que si el Exmo. Gobierno Nacional pudiese ántes emprender la construccion de algunas de las secciones de las vías férreas que tiene contratadas, no sean el contrato y las modificaciones solicitadas un obstáculo para que esas secciones se construyan por cuenta de la Nacion, prévio abono, como es natural, de los gastos de estudios y reconocimientos que se justificasen.

Al teminar la presente peticion, ruego á V. H. se digne tener presente que toda obra de la magnitud é im-

portancia de la que nos ocupa, ha requerido, tanto en América como en otras partes del mundo, algunos años de estudios y trabajos para organizarse, necesitando pasar por modificaciones ó enmiendas á medida que la experiencia ó circunstancias especiales los exigian como necesarios, y con tanta mayor razon debe V. H. tenerlas presente cuanto que la situacion ha variado tanto desde que se formularon las propuestas, situacion entonces feliz y ahora escepcional y crítica.

Exmo. Señor

(Firmado) F. B. MADERO.



CONCESION CHILENA

Santiago, Noviembre 13 de 1874.

POR CUANTO *el Congreso Nacional ha discutido y aprobado el siguiente*

PROYECTO DE LEY.

ARTICULO I

Se autoriza á Clark y Compañía ó á las personas ó sociedades á quienes ellos cedan sus derechos, para construir y explotar una via férrea de un metro de ancho al través de la Cordillera de los Andes, bajo las bases siguientes:

1^a. La línea arrancará de un punto de la costa de Chile ó de alguna línea comunicada con ella y se extenderá hasta las capitales de la provincia de Mendoza y San Juan, en la República Argentina.

2^a. Los empresarios tendrán un año de plazo para hacer por su cuenta los estudios y planos de la via, cuyos planos presentarán para su aprobacion al Presidente de la República. Si en seis meses no fueren observados los planos, se considerarán aprobados.

3^a. Los empresarios darán principio á la construccion de la vía un año despues de la aprobacion del plano y la entregarán al público enteramente concluida dentro de cinco años contados desde la iniciacion de los trabajos, con las estaciones y el equipo conveniente para satisfacer las necesidades del tráfico.

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

ARTICULO II

La empresa, además de las obligaciones que le imponen los artículos 53, 54 y 55 de la ley 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 comision del servicio público y por la mitad del precio de tarifa toda carga que se le entregue por cuenta del fisco.

Si la empresa obtuviere de las líneas de ferro-carri-les arjentinos ó de las que se ligan con estos, algunos favores relativos al transporte de correspondencias, carga ó pasajeros, esos favores se harán estensivos á los mismos objetos y personas que se trasporten por el ferro-carril trasandino.

ARTICULO III

Se declaran libres de derechos de importacion, de portazgo, de consulado y en general de todo derecho fiscal ó municipal, las máquinas, carros, herramientas y demás materiales necesarios para la construccion del camino, sus estaciones y oficinas; como así mismo se declaran libres de derechos de esportacion las pastas metálicas que se remitan al estrangero para la adquisicion de esos objetos, con tal que su valor no esceda de un millon de pesos, debiendo justificarse ante el Gobierno que el valor de dichas pastas se ha invertido en las especies indicadas.

ARTICULO IV

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 espropiación en conformidad á la ley de 18 de Junio de 1857.

ARTICULO V

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

ARTICULO VI

El Gobierno de Chile garantiza á la empresa del ferrocarril trasandino por Aconcagua el siete por ciento de interés anual sobre un capital fijo de tres millones de pesos.

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 camino, 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 extensión.

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

ARTICULO VII

El Gobierno se reserva el derecho de intervenir en la formacion de las tarifas de fletes y pasajes, cuando el producto líquido de la explotacion esceda de doce por ciento anual.

ARTICULO VIII

Si la direccion ó administracion de la sociedad explotadora del ferro-carril se estableciere fuera de la República, tendrá siempre asiento y residencia efectiva 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.

Sea cual fuere la sociedad explotadora, establecerá su contabilidad en Chile, á fin de que aquí sean pagados los dividendos activos y pasivos de las acciones poseidas por habitantes de Chile, sin que por ello se imponga gravámen alguno á dichos accionistas y sin que tales gastos se consideren como hechos por el ferro-carril.

ARTICULO IX

La empresa de los Sres. Clark y Cia., se obliga á dar al Gobierno una garantía á su satisfacion por la suma de cincuenta mil pesos, para responder á la ejecucion de las obligaciones que contraerá en virtud de la presente ley.

ARTICULO X

Todas las cuestiones y diferencias que pudieran surjir entre el Gobierno de Chile y los empresarios acerca de la manera de cumplir las obligaciones que respectivamente les impone esta ley, serán falladas con arreglo á las leyes de Chile, por árbitros nombrados de una y otra

parte, con facultad de nombrar estos un tercero en discordia que, formando tribunal, la dirima en caso de haberla. Si los árbitros no se avinieren en la eleccion del tercero, será nombrado por la Corte Suprema de Justicia de Chile. De las resoluciones de estos árbitros no podrá interponerse reclamacion alguna.

Y POR CUANTO, oido el Consejo de Estado, he tenido á bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto, promúlguese y llévase á efecto en todas sus partes como ley de la República.

FEDERICO ERRAZURIZ.
Eulójio Altamirano.

(Hay un sello.)

Es copia conforme.—Santiago, noviembre 21 de 1874.
—(Firmado)—*Eulójio Altamirano.*

(Hay un sello.)

Legalizada en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile.—Santiago, noviembre 21 de 1874.—(Firmado)—*Adolfo Ibañez.*

(Hay un sello.)

Seen at Her Britannic Majesty's Legation for the Legalization of the above signature of the Minister of Foreign affairs.—Santiago, November 21, 1874.

(Signed)—HORACE RUMBOLD.
Her Majesty's Minister Resident.

INFORME DE LA COMISION DE LA CAMARA DE DIPUTADOS

A la Honorable Cámara de Diputados.

Vuestra Comision de Hacienda ha continuado el estudio del proyecto venido en revision del Honorable Senado por el cual se autoriza al Poder Ejecutivo para introducir determinadas reformas al contrato celebrado con D. Juan Clark para la construccion del ferro-carril de Buenos Aires á San Juan y de la via trasandina, y tiene el honor de presentaros, en reemplazo de aquel, otro que adjunta.

Vuestra Honorabilidad tuvo á bien sancionar los tres primeros artículos del proyecto del Senado con algunas modificaciones, por lo que la Comision ha debido limitarse á considerar solo la parte del proyecto cuya sancion quedó suspendida.

El miembro informante dará las razones de este despacho y esplicaciones necesarias.

Honorable Señor.

Sala de Comisiones, Agosto 18 de 1877.

*Vicente F. Lopez—Isaac M. Chavaría—
Santiago Alcorta—Marcelino Gacitúa—
E. Basarilbaso.*



PROYECTO DE LEY

ARTICULOS SANCIONADOS YA POR LA CAMARA DE DIPUTADOS

El Senado y Cámara de Diputados sancionan §.

LEY.

Art. 1°.—Se autoriza al Poder Ejecutivo para que de acuerdo con D. Juan E. Clark concesionario del ferrocarril de esta ciudad á San Juan y de allí ó de Mendoza con direccion á San Felipe ó los Andes (Chile) hasta el límite de la República, se introduzcan en el contrato celebrado para su construccion en 26 de Enero de 1874 las modificaciones siguientes:

1ª.—Al art. 1° del contrato:—Que el punto de arranque de la línea de esta ciudad á villa de Mercedes (Provincia de San Luis), pueda ser de alguna estacion del ferrocarril del Oeste de esta capital ó de alguno de los ferrocarriles que se ligue con ella, á eleccion del Poder Ejecutivo, debiendo el empresario Clark dar principio á los trabajos de construccion desde Villa de Mercedes á San Juan. Una vez terminada esta seccion y abierta al servicio público, se construirá la seccion de Buenos Aires hasta Villa Mercedes ó la de Mendoza ó San Juan hasta el límite de la República en los Andes ó ambas á la vez, segun lo acuerde la empresa con el Poder Ejecutivo.

2ª.—Al art. 2°:—Que el ancho de la via en la línea de Buenos Aires á Villa de Mercedes y de esta á San Juan sea de un metro sesenta y ocho centímetros.

3ª.—Al art. 3°, inciso 1°:—Que para los efectos de la garantia, el Poder Ejecutivo fijará prévio informe de peritos el aumento que corresponde sobre el costo á que fué contratada la via angosta, no pudiendo esceder en ningun caso de una tercera parte mas del precio contratado.

PROYECTO DE LEY.

MODIFICACIONES QUE PROPONE LA COMISION EN LOS DEMAS

ARTICULOS.

4^a. al Art. 3^o, inciso 2^o.—Que la Nacion garante por el término de veinte años, el interés de siete por ciento anual á las acciones ó títulos que representen el valor kilométrico de cada seccion entregada al servicio público, desde el dia en que esto tenga lugar y no antes; siendo entendido que la Nacion no garante en manera alguna la amortizacion de dichos títulos ó acciones.

5^a. al Art. 4^o.—Que el Poder Ejecutivo de acuerdo con los concesionarios fijará la estension de cada seccion que deba librarse al tráfico público—la que será determinada en el pliego de condiciones que dicte el Gobierno para la construccion.

5^a. al Art. 5^o.—Que el pago de la garantia se hará semestralmente.

7^a. al Art. 7^o.—Que cuando el producto líquido de cada línea esceda del 7 p^o el concesionario entregará á la Nacion semestralmente, además del 7 p^o la mitad del escedente, hasta reembolsar por completo las cantidades que por garantia hubiese esta pagado, debiendo ser destinada la otra mitad á formar un fondo de reserva para atender necesidades imprevistas y en cuya conservacion é inversion intervendrá el Poder Ejecutivo.— Cuando las sumas destinadas á reserva hayan alcanzado á la cifra de 500,000 pesos fuertes, percibirá la Nacion el escedente íntegro.

8^a al art. 8^o.—Que durante el año siguiente á la conclusion de cada seccion, la empresa fijará las tarifas que crea convenientes y en lo sucesivo y sin limitacion de tiempo lo hará de acuerdo con el Poder Ejecutivo, sin que puedan las tarifas máximas esceder de las siguientes:

Pasajeros	de 1 ^a clase	\$fs.	0 3	por kilómetro		
"	de 2 ^a	"	0 2	"	"	"
Carga	de 1 ^a	"	0 4	"	"	"
"	de 2 ^a	"	0 3	"	"	"
"	de 3 ^a	"	0 2	"	"	"
"	de 4 ^a	"	0 1	"	"	"

9^a Al art. 9^o:—Que la línea de Mercedes á San Juan pueda desviarse del trazado hecho por D. A. G. de Elia, segun los nuevos estudios lo aconsejen, los que deberán ser sometidos á la aprobacion del Poder Ejecutivo: pero debiendo tocar siempre en San Luis, la Paz y Mendoza.—Los planos y estudios del Sr. Elía serán cedidos gratuitamente al Sr. Clark.

10^a al Art. 11:—Que la época en que debe darse principio á los trabajos de construccion se fijará por el Poder Ejecutivo, de acuerdo con el concesionario dentro del año siguiente á la suscripcion del contrato modificado; pero si la Nacion resolviese construir por su cuenta ó de otro modo el todo ó parte de la línea de Villa Mercedes á San Juan, el Poder Ejecutivo lo hará saber al concesionario quien tendrá tres meses para informar al Poder Ejecutivo si está ó no en aptitud de emprender los trabajos. Terminada la parte de línea que haga construir el Gobierno, el concesionario quedará obligado á continuar la construccion del resto hasta San Juan inmediatamente, y concluida la línea hasta allí, emprenderá dentro de los seis meses siguientes la construccion de la línea trasandina.

11^a—Al artículo 14:—Que sin perjuicio de que sea en la República el domicilio legal del concesionario, ó empresa que se forme, si la direccion ó administracion de la sociedad constructora ó explotadora del ferro-carri, se estableciere fuera de la República tendrá en esta asiento y residencia efectiva, un Directorio con plenas facultades, para tratar directa y definitivamente y arreglar todas las dificultades que pudieran suscitarse con el Gobierno ó con los particulares. En todo caso la con-

tabilidad se llevará en la República y en idioma Nacional.

12^a.—A los artículos 16 y 17:—Que el peso de los rieles para la via ancha, como así mismo la dotacion del tren rodante, su clase, peso y fuerza, y en general, los edificios y accesorios que constituyen la línea para el

servicio de las secciones que se libren al tráfico como el que corresponda á la línea total, serán determinados de acuerdo con el Poder Ejecutivo, y especificados en el pliego de condiciones que en conformidad á los planos aprobados dicte el Gobierno.

13^a.—Al art. 18:—Que las deficiencias ó falta de ejecucion al contrato por parte del concesionario ó empresas serán penadas con la multa que señala la ley general de ferro-carriles.

14^a.—Al art. 21:—Que los materiales y útiles necesarios para la construccion gocen solo durante ella de la rebaja de trasporte en el ferro-carril andino.

Art. 2^o.—Si en el término de cuatro meses despues de firmado el contrato modificado, conviene el concesionario en hacerse cargo de la construccion de la parte de la línea comprendida entre Villa Mercedes y la Paz, sin garantía alguna de la Nacion, comprometiéndose á dar principio á los trabajos, á mas tardar, dentro de los seis meses siguientes, y á terminarla dentro de 4 años, la Nacion cede á favor del concesionario por el término de noventa años, el uso del ferro-carril andino con su material fijo y rodante, con la condicion de que vencido dicho término se entregará á la Nacion, no solo la parte cedida, sinó la propiedad de lo construido hasta Villa de la Paz con todo el tren rodante correspondiente en buen estado de servicio, con mas los útiles empleados en su conservacion. Es entendido que la dotacion del tren rodante, estension de las estaciones y sus accesorios, de los talleres y máquinas, útiles y en general de los edificios, obras de arte, via, servicio de agua y to-

dos los accesorios que constituyen la línea, en la seccion de Villa Mercedes á Villa de la Paz, serán por lo menos iguales en calidad, clase y número, en proporcion á la lonjitud kilométrica de la seccion, á la dotacion del ferrocarril Andino, segun conste del inventario que se haga, lo que deberá indicarse en el pliego de condiciones. Durante todo el término de la explotacion, la empresa no podrá exeder las tarifas que se espresan en el artículo 8°, debiendo fijar para la prolongacion á la Paz una tarifa proporcional á la estension kilométrica en relacion con aquellas. El Gobierno gozará en ambas líneas del beneficio que le acuerda el contrato primitivo.

Art. 3°.—Todos los actos y contratos celebrados por las empresas que deben ejecutar el contrato del concesionario, serán sometidos á las leyes de la República, así como á la jurisdiccion de los tribunales correspondientes, sin que puedan sustraerse á ellos por razones tomadas de sus estatutos.

Art. 4°.—Las cuestiones y diferencias que surjan entre el concesionario ó empresas y el Poder Ejecutivo acerca de la manera de cumplir las obligaciones que las leyes de concesion respectivamente les imponen, serán sometidas al juicio de arbitradores nombrados de una y otra parte, con facultad de nombrar estos un tercero que formando tribunal las resuelvan. Si los arbitradores no se acordasen en la eleccion del tercero, será nombrado por el Presidente de la Córte Suprema de Justicia Nacional.

Art. 5°.—Queda subsistentes las demas cláusulas del contrato, en cuanto no se opusieren á las modificaciones consignadas en esta ley.

Art. 6°.—Comuníquese.

Vicente F. Lopez—Isaac M. Chavarria—Santiago Alcorta—E. Basavilbaso—M. Gacitúa.

DATOS

Costo y estension exacta de cada una de las distintas secciones entre Buenos Aires y Chile, segun los planos levantados por los concesionarios.

Buenos Aires á Villa de Mercedes

681 kil., 416 m. á \$f. 19,590..... \$f. 13.348,039

Esta seccion deberá dar un producto liquido de \$f. 934,425 anuales, para exonerar al Gobierno enteramente del pago de la garantía.

Villa de Mercedes á Villa de la Paz

220 kil. á \$f. 19,590..... \$f. 4.309,800

Deberá dar un producto líquido de \$f. 301,686 anuales.

Villa de la Paz á Mendoza

125 kil. á \$f. 19,590..... \$f. 2.448,750

Deberá dar un producto líquido de \$f. 171,391.

Mendoza á San Juan

153 kil., 700 m. á \$f. 19,590..... \$f. 3.010,983

Deberá dar un producto líquido de \$f. 210,768
anuales.

LÍNEA TRASANDINA

Mendoza á la Cordillera

178 kil., 505 m. á \$f. 29,700... .. \$f. **5.301,450**

Deberá dar un producto líquido de \$f. 371,011
anuales.

SECCION CHILENA de la—

Cordillera á Santa Rosa de los Andes

64 kil. avaluados en..... \$f. **3.750,000**



DIFERENCIAS

Entre el costo de la via angosta de 1 metro y la ancha de 1 metro 676 milímetros, segun los presupuestos de D. Angel G. de Elia, para el ferro-carril de Villa de Mercedes á San Juan.

	VIA ANGOSTA 1 metro	VIA ANCHA 1.676	AUMENTO
Movimiento de tierra	\$f. 1.551.045	\$f. 2.092,560	34. ⁹¹ o/o
Obras de arte.....	267,085	319,560	19. ⁶⁷ "
Rieles (peso por met)	20 ^{kos}	28 ^{kos}	40. "
Via permanente.....	4.390,278	6.150,568	40. ⁰⁹ "
Estaciones y talleres	583,825	611,400	3. ⁸³ "
Casas para camineros	60.800	60,800	
Telégrafo	99.000	99,000	
Tren rodante.....	557.217	827,403	48. ⁴⁹ "
Costo por kilómetro.	20.831 13	27.572 08	} 32 ³⁵⁹ o/o
Costo total de la via	10,394.735	13.758,465	

Habiéndose fijado en licitacion el costo por kilómetro de via angosta en \$f. 14,800, que segun los presupuestos del Sr. Elia ascendian á \$f. 20,831.13, la diferencia equivale á una rebaja de..... 28 ⁹⁵ o/o

Aplicando esta rebaja á los presupuestos del mismo Sr. Elia para la via ancha calculados á \$f. 27,572.08 por kilómetro, resultará para la via ancha un costo de..... \$f. 19,589.97

Siendo el costo total de la via ancha... \$f. 13.758,465
y de la angosta... " 10.394,755

la diferencia de... \$f. 3.363,730 24 ⁴⁵ o/o menos

Siendo el costo de
la via angosta..... \$f. 10.394,735
y el mayor costo de
la ancha..... “ 3.363,730

el aumento equivale
á un.....

32 ³⁵⁹/₀ mæs

Aplicando este aumento al costo
\$f. 14.800 por kilómetro fijado en la
licitacion para la via angosta, resul-
tará para la via ancha un costo de... \$f. 19.589,13

Calculando el costo de la seccion
de Rio 4° á Villa de Mercedes, cons-
truida por cuenta del Estado por \$f.
16.123,46 el kilómetro..... \$f. 16.123,46

Aumentando el costo del tren ro-
dante que no se incluye en el contra-
to presupuestado, en... \$f. 199.094
de los que solo se em-
plearon..... “ 52.600
falta que invertir..... “ 146.494
por 120 kilómetros..... \$f. 1.220,78

Aumento de postes para telégrafo. “ 250

Agréguese diferencia, comisiones
por la negociacion del empréstito,
siendo la mitad del valor de la obra
pagada en dinero, y el resto en bo-
nos al 95 ⁰/₀—proximamente 9 ⁰/₀ so-
bre \$f. 17.594,24..... \$f. 1.583,48

Intereses durante la construccion
al 7 ⁰/₀ anual por 2 años—1 año al 7 ⁰/₀ \$f. 1.231,59

Costo total de la seccion de Rio 4°
á Mercedes, sin incluir inspeccion
en Inglaterra y otros gastos..... \$f. 20.409,3

Debiendo fijarse el precio justo por kilómetro para la via de 1,676, y con el fin de evitar nuevos tropiezos, ¿podrian aceptarse estos apuntes, con la condicion de rectificarlos y aprobarlos el P. E. si resultáran conformes?

Buenos Aires, 21 de Setiembre de 1875.

