

8
FERRO-CARRIL TRASANDINO

AAN 8668

ESPOSICION

DE

JUAN E. CLARK

A SUS ACREEDORES



VALPARAISO

IMPRENTA Y LITOGRAFIA CENTRAL DE ANTONIO J. ESCOBAR

—
1896.

4890

— 8 —

EXPOSICION

DE

JUAN E. CLARK

A SUS ACREEDORES



AAV 8663



VALPARAISO

IMPRESA Y LITOGRAFIA CENTRAL DE ANTONIO J. ESCOBAR

—
1896.

SEÑORES ACREEDORES:

Es notorio que la concesion primitiva que me fué acordada por el Honorable Congreso de Chile no podia permitir levantar en Europa los capitales necesarios para terminar el Ferrocarril Trasandino.

Es notorio tambien que a consecuencia de esto y de la perturbacion profunda que sufrieron todos los negocios sud-americanos con la crisis arjentina de 1890, nos dirijimos de nuevo al Congreso de Chile en demanda de una concesion que fuera viable para el mercado Europeo y suficiente para llevar a término la obra empezada.

Es notorio asimismo que, aunque no pudimos obtener del Congreso todo lo que deseábamos, obtuvimos una concesion que se hizo mas favorable con unos decretos complementarios del Supremo Gobierno por los cuales se autorizó el máximo de las tarifas con las que se proponia demostrar que con un tráfico reducido se obtendrá un producto líquido de cinco por ciento anual quedando así la garantia del Estado puramente nominal.

Pero tanto la concesion lejislativa como los referidos decretos no fueron despachados sino hace poco mas de un año.

Y es finalmente notorio que todo este año de 1895 ha sido enteramente perdido para negocios de esta especie en Europa, habiendo retraimiento de los capitales europeos para entrar en colocaciones estranjeras y habiéndose visto el mismo Gobierno de Chile obligado a postergar la colocacion de su último empréstito de £ 4,000,000 hasta que la situacion del mercado mejore y permita lanzar estos negocios con una cotizacion que no sea ruinosa.

La parte de ferrocarril ya ejecutado en territorio chileno fué construido con fondos propios de la firma de J. E. y M. Clark y C.^a de Londres; el importe de los trabajos realizados y de los materiales existentes alcanzó próximamente a £ 400,000 sin contar intereses del capital, comisiones por levantar el mismo ni ganancias de empresarios.

Los certificados de los injenieros encargados de los trabajos, actualmente en poder de la firma de Lóndres, alcan-

zan a la suma de £ **550,000** como importe que, segun precios unitarios, representan los mismos trabajos y materiales.

Se sabe, que producir esta suma, con una emision al 80% que es la que corresponderia a la garantia del 4½ acordada por el Congreso, importaria un capital de £ **687.500**.

Al suspender pagos la firma de Lóndres, en Enero de 1891, quedaron sin cubrir, en poder de catorce acreedores, libramientos por valor de £ **45,275.18.11** importe de jiros hechos por mi casa de Valparaiso a cargo de la firma de J. E. y M. Clark y C.^a de Lóndres; los créditos de Chile eran por consiguiente contra la firma de Juan E. Clark de Valparaiso.

El ferrocarril, que era entidad por separado, tenia por único acreedor la firma de J. E. y M. Clark y C.^a de Lóndres, que era la que habia suministrado los fondos para su construccion y los acreedores de la firma de Lóndres tenian por lo menos los mismos derechos que los de Chile sobre el valor de esta empresa.

Sin embargo, para corresponder a la confianza que en la firma de Valparaiso habian tenido los tomadores de sus jiros, obtuvo mi hermano Mateo la autorizacion para reservar la *preferencia* de hipoteca en favor de los acreedores chilenos con la via férrea en construccion con todos sus materiales. Mas, como esto no se podia hacer directamente, puesto que la empresa del ferrocarril no era la deudora, se dispuso que la hipoteca se efectuase a favor de Juan E. Clark quien a su vez la dió en prenda a sus acreedores de Chile, segun consta de la escritura de hipoteca estendida el 3 de Julio de 1891.

Con fecha 28 de Noviembre del mismo año se estendió segunda hipoteca a favor de los señores A. Edwards y C.^a por £ **25,000** importe de un préstamo hecho por el señor Agustin Ross a mi hermano Mateo en Paris, con garantia de obligaciones hipotecarias y que no fué incluido en la primera hipoteca por haberse opuesto a ello el señor Francisco Valdes Vergara, a la sazón Director-gerente del Banco de Valparaiso, por cuanto el objeto del arreglo era garantir el pago de las letras jiradas desde Valparaiso, para los gastos de construccion del ferro-carril; pero dada la importancia de las obras y de los materiales acopiados, esta segunda hipoteca está tan garantida como la primera.

Suman las dos hipotecas £ **70.275.18.11** y agregando la prima de 20% ofrecida a la primera e intereses sobre las dos hasta el 31 de Diciembre de 1895 ascienden a £ **101.979.6.1**.

Al Banco de A. Edwards y C.^a se debe además \$ **90.605.52** m/c por adelantos en cuenta corriente, e intereses hasta el 31 de Diciembre de 1895.

Al Banco de Chile se debe también, con hipoteca otorgada en Diciembre 1890 de una casa de mi propiedad, por dinero entregado para el ajuste de las cuadrillas de obreros licenciados al suspender las obras del ferrocarril, la suma de \$ **145.688.35** incluso intereses hasta Diciembre de 1895.

Cuando ocurrió la suspensión de los trabajos, los rieles se encontraban en el lugar denominado Los Loros, a este lado del túnel del Salto que estaba a medio perforar y no habría sido posible librar al tráfico público la sección de Andes al Salto del Soldado si mi casa de Valparaíso no hubiese continuado suministrando fondos para la prosecución de las obras y para su explotación hasta alcanzar la suma de \$ **247.512.11** por la que hoy es acreedora, y mediante cuyos desembolsos, que a los acreedores de Chile debería haber tocado efectuar, se ha conseguido valorizar los trabajos ejecutados anteriormente y poner la línea en estado de producir.

Las entradas del ferrocarril entre Andes y Salto del Soldado, funcionando solo los meses de verano, han sido:

En 1893	\$	22,273.33
En 1894	„	24,680.07
En 1895	„	28,255.10

En Enero y Febrero del año en curso alcanza a \$ **8,046.95** contra \$ **7,773.25** en los mismos meses del año anterior.

En los diez primeros días de Marzo han sido \$ **1,496.75** contra \$ **1,155.10** en igual período de 1895.

Los gastos en los tres años mencionados, han sido:

En 1892	\$	81,465.14
En 1894	„	70,393.58
En 1895	„	60,098.72

Figuran en los gastos la suma de \$ **15,000** anuales por intereses a los Bancos que se abonan en los libros sin efectuarse el desembolso, como asimismo gastos de vijilancia

y conservacion de materiales que no corresponden a gastos del tráfico. Los gastos propiamente de explotacion son próximamente \$ **3,500** mensuales, y si, como es probable se establece pronto el tráfico de cordillera durante el invierno, los gastos totales del año alcanzarán a ser cubiertos por las entradas.

La diferencia entre las entradas y los gastos hasta el año de 1894 inclusive, fué cubierta por mi casa de Valparaiso la que habria continuado cubriéndola como hasta entónces, a no haber cesado mi intervencion desde el 1.º de Marzo de 1895 en que el señor don Enrique Baggallay, llegado de Lóndres con poderes de la Compañia, canceló los que me habian sido estendidos para representar a la misma.

La diferencia entre las entradas y los gastos durante el año de 1895 fué cubierta con el producto de materiales vendidos por órden del nuevo apoderado de la Compañia, quien, debo reconocer, procedió con entera buena fé y sin conocimiento de lo prescrito en la escritura de hipoteca. Pero el valor de los materiales vendidos, \$ **22.691.49** representa, segun lista adjunta, apenas $2/64\%$ de \$ **859.432.21** que importa la existencia en almacenes en Andes y en los campamentos y a mi juicio habria ahora mismo conveniencia en autorizar la venta de determinados artículos que pueden desmerecer o deteriorarse con el tiempo y que podrán ser reemplazados, quizas con ventaja, cuando llegue el momento de recomenzar la construccion. En gelatina y dinamita, por ejemplo, queda todavia existencia por un valor de próximamente cuarenta mil pesos que convendria realizar desde luego porque aparte del gasto que importa su conservacion y vijilancia, hai que agregar el peligro inherente al depósito de un esplosivo tan enérxico y la circunstancia que su fuerza disminuye con la accion del tiempo.

Existen tambien herramientas y útiles en cantidades considerables, superiores a las necesidades inmediatas de la construccion y podria, con la intervencion de los acreedores, procederse a la venta de todo lo que no sea absolutamente necesario para los primeros doce meses de trabajos, depositando su importe en el Banco de Chile para ser distribuido a los acreedores a cuenta de sus créditos.

Mi hermano no ha cesado en sus esfuerzos por levantar los capitales para asegurar a la brevedad posible la terminacion de la obra, y los hubiese obtenido con facilidad si

la época hubiera sido mas oportuna para esta clase de negocios. Así mismo, en la forma en que quedó modificada en el Senado, consiguió con el auxilio de las tarifas aprobadas, arreglar con respetables capitalistas de Bruselas la transferencia de la actual empresa por £ 250,000 en dinero y £ 300,000 en acciones diferidas, con las que se enteraban las £ 550,000, importe de los trabajos ya certificados por los ingenieros de la Compañía.

Al aceptar, mi hermano, en cambio de trabajos ejecutados y de materiales adquiridos con nuestro dinero, acciones diferidas, que es notorio solo tienen derecho a dividendo despues que las de preferencia lo reciban, daba una nueva prueba de la confianza que tenemos en el porvenir de este ferrocarril. No hemos solicitado una libra esterlina como privilegio de la concesion, como habria sido justo en otras circunstancias, considerando los fuertes desembolsos hechos en estudios de los diferentes pasos de la cordillera y dando por perdidos los 25 años de trabajos dedicados desde su iniciacion a la realizacion de esta empresa.

Desgraciadamente, la situacion del mercado monetario europeo no permitió formar el sindicato que deberia garantizar la emision del capital y diversos acontecimientos de todos conocidos, prolongaron esa situacion alejando las esperanzas de abrir nuevas negociaciones.

Desde mi llegada de Buenos Aires, el 1.º de Febrero, me apersoné a cada uno de mis acreedores y tuve el gusto de encontrarlos a todos bien dispuestos para proceder de acuerdo en proteccion de los intereses recíprocos de acreedores y deudor. El dia 5 del mismo, despues de una conferencia con el señor Ricardo H. de Ferrari, socio del Banco de A. Edwards y Ca., transmití a mi hermano, a Lóndres, el siguiente cablegrama, que reflejaba la disposicion de ánimo de los acreedores de la casa:

“Hai esperanzas de obtener prórroga, dado caso de contar con probabilidades de éxito.”

El 11 recibí la siguiente contestacion:

“Las negociaciones se mantienen pendientes. Demora es causada por dudas respecto terminacion de la seccion arjentina.”

Estas dudas deben haber desaparecido despues de la fecha del cablegrama con la llegada a Lóndres de la copia autenticada de la lei sancionada por el honorable Congreso

argentino, autorizando la emision de cincuenta millones de pesos oro para la terminacion de todos los ferrocarriles inconclusos, entre los cuales figura en lugar preferente la seccion argentina del trasandino.

Posteriormente, con fecha 27 próximo pasado, recibí este otro cablegrama:

“Negociaciones reanudadas y en actividad.—El mercado manifiesta tendencias a mejorar.”

Mucho tiempo hacia que no recibia tan buenas noticias, y si se agrega que ya tiene mi hermano formada en Lóndres la empresa que deberá encargarse de ejecutar las obras por la suma fijada en los presupuestos, puede considerarse mui satisfactorio el estado actual de las negociaciones.

Considero escusado demostrar a Uds. la exactitud de todos los datos, pues son del dominio público los informes técnicos y oficiales que, a requisicion del Gobierno de Chile y previo estudio de la obra y de los libros, han autenticado la inversion de las sumas referidas, y ademas estan a la disposicion de todos los señores acreedores los documentos y libros de la empresa, en los cuales constan tambien aquellas inversiones.

En consideracion a que la demora sufrida hasta hoi no me es imputable, como tambien a que la situacion actual de mis negocios es debida única y esclusivamente a la circunstancia de haber invertido, por conservar el valor de la prenda que os estaba dada en garantia, tan fuertes sumas sobre las ya gastadas por la firma de Londres en la construccion de la parte chilena del Ferro-Carril Trasandino y mui especialmente a que continuando, ahora con la cooperacion de los acreedores, muchos de los cuales cuentan acá y en Europa con elementos para ayudar a terminar las negociaciones reanudadas por mi hermano en Lóndres, se obtendrá en menos tiempo los fondos para levantar la hipoteca a la vez que se asegurará la conclusion mas inmediata del ferrocarril, solicito de Uds. que, si lo tienen a bien, se sirvan acordarme:

1.º Una última prórroga hasta el 1.º de Noviembre del año en curso, para terminar en Lóndres las negociaciones pendientes.

2.º Autorizacion para proceder, de acuerdo con un apoderado de los acreedores, a la venta de los materiales y útiles que no sean indispensables en los primeros doce

meses de trabajo, depositando su producto en el Banco de Chile.

3.º Dado caso de no terminar las negociaciones en el plazo indicado, proceder de acuerdo con los acreedores a ofrecer las obras ejecutadas y los materiales sobrantes, en venta a una empresa extranjera o al Gobierno de Chile, que ya en 1894 se manifestó inclinado a preferir la compra de este ferro-carril, para terminarlo por cuenta del Estado y creo que ahora no ha de mostrar menos interes por la terminacion de esta importante obra internacional que el que acaba de probar el Gobierno Arjentino.

4.º O bien, proceder a la entrega, en adjudicacion a los acreedores, del ferrocarril y de los materiales a justa tasacion de peritos.

Valparaiso, 14 de Marzo de 1896.

JUAN E. CLARK.

