

# INFORME

PASADO AL

## MINISTERIO DE INDUSTRIA Y OBRAS PÚBLICAS

POR

DON ENRIQUE BUDGE

SOBRE LA SOLICITUD PRESENTADA POR LOS SEÑORES  
J. E. Y M. CLARK AL GOBIERNO, PARA QUE SE MODIFIQUE EL  
INTERÉS GARANTIDO Á LA EMPRESA DEL FERROCÁRRIL  
TRASANDINO POR ACONCAGUA



SANTIAGO DE CHILE

IMPRENTA NACIONAL, CALLE DE LA MONEDA 112

1893

REPÚBLICA DE CHILE  
MINISTERIO DE INDUSTRIA  
Y OBRAS PÚBLICAS

Núm. 301.—Santiago, 2 de Octubre de 1893.—Los señores Clark y C.<sup>a</sup>, concesionarios de la construcción del ferrocarril trasandino por Uspallata, han manifestado al Gobierno que, no obstante los activos esfuerzos por ellos empleados, no les ha sido posible obtener los capitales necesarios para llevar adelante la mencionada obra, dentro de las facilidades que le fueron otorgadas, y en esta emergencia pretenden que se consulten algunas modificaciones en la concesión á fin de allanar las dificultades que les impiden dar remate á tan importante empresa.

El Gobierno, con el propósito de poder apreciar con exactitud y lucidez la petición de los señores Clark y C.<sup>a</sup>, ha creído oportuno encargar á Ud. el estudio de los puntos que se enumeran en seguida, para lo cual Ud. se impondrá tanto de los antecedentes que le sean suministrados por dichos señores como de los demás que Ud. juzgue útiles procurarse.

1.º Capital efectivo que se ha calculado invertir en la construcción de la obra, tomando en cuenta las modificaciones del trazado, largo de los túneles proyectados y extensión en que habrá de aplicarse la cremallera del sistema Abt.

2.º Capital invertido en la parte ya ejecutada y valor de los materiales é instalaciones existentes.

3.º Condiciones de explotación de la línea y cálculo del movimiento probable.

4.º Tarifas que podrían tener aplicación, teniendo presente las que hoy rigen en Chile y en la República Argentina.

5.º Resultado económico probable en relación con los factores que quedan expresados.

Se servirá Ud. además sugerir todas aquellas observaciones que le merezca su estudio y que contribuyan á formar juicio cabal sobre la Empresa de que se trata, especialmente en lo tocante al gravamen probable que podrá pesar sobre el Estado con motivo de la garantía.

Dios guarde á Ud.—*Vicente Dávila Larrain*.—Al Director General de los Ferrocarriles del Estado.

## INFORME

PASADO AL MINISTERIO DE INDUSTRIA Y OBRAS PÚBLICAS POR DON ENRIQUE BUDGE, SOBRE LA SÓLICITUD PRESENTADA POR LOS SEÑORES J. E. Y M. CLARK AL GOBIERNO, PARA QUE SE MODIFIQUE EL INTERÉS GARANTIDO Á LA EMPRESA DEL FERROCARRIL TRASANDINO POR ACONCAGUA.

Señor Ministro:

V. S. ha tenido á bien encargar al infrascrito el estudio de varios puntos relacionados con una solicitud de los señores Juan E. y Mateo Clark, en representación de la Compañía del Ferrocarril Trasandino por Uspallata, en la cual dichos señores manifiestan al Gobierno que, no obstante los activos esfuerzos por ellos empleados, no les ha sido posible obtener los capitales necesarios para llevar adelante la mencionada obra dentro de las facilidades que les fueron otorgadas, y en esta emergencia pretenden que se consulten algunas modificaciones en la concesión á fin de allanar las dificultades que les impiden dar remate á tan importante empresa.

Los puntos de estudio indicados son los siguientes:

1.º Capital efectivo que se ha calculado invertir en la construcción de la obra, tomando en cuenta las modificaciones del trazado, largo de los túneles proyectados y

extensión en que habrá de aplicarse la cremallera del sistema Abt;

2.º Capital invertido en la parte ya ejecutada y valor de los materiales e instalaciones existentes;

3.º Condiciones de explotación de la línea y cálculo del movimiento probable;

4.º Tarifas que podrían tener aplicación, teniendo presente las que hoy rigen en Chile y en la República Argentina;

5.º Resultado económico probable en relación con los factores que quedan expresados.

Finalmente, recomienda V. S. al infrascrito que sugiera todas aquellas observaciones que le merezca este estudio y que contribuyan á formar juicio cabal sobre la empresa de que se trata, especialmente en lo tocante al gravamen probable que podrá pesar sobre el Estado con motivo de la garantía.



Paso, pues, á cumplir este cometido, y al hacerlo observaré el mismo orden de los objetos enumerados como materias sobre que debe versar este informe.

PRIMER PUNTO

Conviene ante todo manifestar, aunque sea ligeramente, el estado de las obras del Ferrocarril Trasandino.

Desde la estación de los Andes, la cual se halla ya casi concluída, hasta el Salto del Soldado, ó sea kilómetro 27, la línea puede considerarse concluída estando actualmente en explotación.

Desde allí hasta Río Blanco, 4 kilómetros más adelante, están hechos los trabajos de tierra é iniciado los puentes, de modo que con pocos recursos más esta distancia podría dejarse habilitada como la anterior.

Desde Río Blanco hasta Guardia Vieja, kilómetro 38, hay solamente una corta extensión de línea con los tra-

bajos de tierra concluidos en lo más difícil de este tramo del trayecto.

Entre Guardia Vieja y la Posada de Juncal, ó sea hasta el kilómetro 51, nada hay hecho fuera del trazado de la línea.

Desde allí á la boca sur del túnel de Juncal, en una extensión de tres ó cuatro kilómetros, cuyo trayecto debe recorrerse dentro de la quebrada del mismo nombre, no está ni aún el trazado hecho.

En este punto principia la sección de *túneles*, la cual va á concluir en el lado argentino de la cordillera á una distancia de 13,790 metros, correspondiendo de éstos á Chile 12,190.

En los primeros tres túneles de Juncal, Juncalillo y Portillo, cuya extensión total alcanzaba en el proyecto del señor Schatzmann á 4,264 metros, hay galerías hechas en 660 metros.

Más adelante, según el proyecto antes citado, deberían construirse dos túneles; el de la Calavera, de 3,750 metros de largo y el cual tiene ya hecha una galería de 213 metros, y el de la cumbre, con un largo de 5,065 metros, de los cuales 1,100 se hallarían situados en el lado de Chile.

Las modificaciones al trazado del señor Schatzmann, presentadas por los señores Clark, en conformidad á los estudios del señor H. C. Baggallay, consiste en evitar estos dos últimos túneles largos, supliéndolos con veintidós túneles cortos de los cuales el más largo sería el de la cumbre con una longitud de 2,500 metros, correspondiendo 900 de éstos al lado de Chile.

Para realizar este nuevo trazado se ha hecho necesario prolongar el túnel helicoidal del Portillo con otra vuelta completa que hace ganar como 100 metros de altura, necesarios para obtener que el túnel de la cumbre quede reducido á la dimensión de 2,500 metros.

La ventaja que se persigue con esta modificación es hacer más superficiales los túneles, dejándolos en condición de ser atacados simultáneamente y ventilados por veinte distintos puntos en vez de dos.

La otra y principal ventaja que se busca modificando el trazado en este punto, es disminuir en la mitad el tiempo necesario para construir los túneles, tiempo que antes se calculaba en cuatro y medio á cinco años y de este modo queda reducido á dos y medio ó tres.

Pero las modificaciones anteriores traen por resultado cruzar la cordillera á una mayor elevación sobre el nivel del mar de 107 metros y dar á la línea una mayor extensión de 1,435 metros, correspondiendo en este último aumento 1,285 metros á los túneles.

Además la cremallera queda empleada en una mayor extensión de 1,420 metros.

De estos cambios se desprenden consideraciones que obran en pro y en contra tanto de las modificaciones de que me ocupó como respecto del proyecto del señor Schatzmann. Tocaré las principales.

Si bien es verdad que la obra de mano en túneles cortos es más económica que la mecánica, también es cierto que en el caso actual tal economía no se produciría sino en parte, por cuanto los fuertes gastos de instalación de la maquinaria para aplicar el segundo sistema está ya hecho.

Hay ventaja evidente en los túneles cortos sobre los largos en lo tocante á la ventilación tanto durante los trabajos como para la explotación.

Ahora, la circunstancia de que estos túneles cortos vayan á atravesar una rejión de rocas más superficiales, hace suponer fundadamente que habrá de revestirlos interiormente en mayor escala, lo cual aumentará los gastos.

Igualmente debe tenerse presente, que con el nuevo trazado la longitud en túneles y cremallera va á aumentarse y también que habrán de establecerse á firme con

sus correspondientes defensas y revestimientos las numerosas galerías por donde deben atacarse los diferentes túneles.

A pesar de la mayor altura de 107 metros sobre el nivel del mar que impone el nuevo trazado, es una circunstancia adversa a las modificaciones, puede esta descartarse en atención á que esta cifra es relativamente pequeña en proporción al total de la altura que vence esta línea.

Todavía queda una condicion principal á que ya me he referido, que favorece la modificación propuesta del trazado, relativa al menor tiempo de ejecución de la obra, el cual se reducirá próximamente á la mitad, significando esto una disminucion en el gravamen por intereses i gastos de personal.

En resumen y no obstante lo indefinido de los anteriores objetos de apreciación para traducirlos en cifras exactas, estimo que los gastos que demande la mayor longitud de túneles y de cremallera y el revestimiento probable en aquellos y en sus galerías de ventilación, están más que suficientemente compensados con la economía en los trabajos de perforación, aun sin tomar en cuenta la ventaja del menor tiempo en que se ha de concluir la obra.

El presupuesto del proyecto primitivo del señor Schatzmann, de fecha 13 de Agosto de 1890, ascendía á la suma de 14.186,255 pesos 21 centavos, de 24 peniques. Este presupuesto fué reformado por el que suscribe, á petición de ese Ministerio, en 8 de Enero de 1892, y quedó aumentado á 15.061,114 pesos 75 centavos de 24 peniques.

Pesando las distintas circunstancias que acabo de analizar y que necesariamente influyen para variar el presupuesto reformado á que me he referido, el cual ascendía á la cantidad redonda de 1.500,000 libras esterlinas, soy de opinión de que tomando en cuenta todos los gastos hechos hasta esta fecha por los señores Clak y los que demandaría la conclusión de la obra en las peores condiciones que pue-



dan presentar los túneles, podría estimarse en 1.400,000 libras esterlinas, como máximo, el capital necesario para esta empresa.

SEGUNDO PUNTO

Según los detalles tomados de los libros, aparece que el capital invertido en la parte ya ejecutada de la línea, en materiales y en instalaciones existentes, asciende á 2.379,991 pesos 57 centavos, distribuidos como sigue:

Gastos de personal técnico en estudios, trazados, trabajos, etc.....	\$	224,342	86
Gastos de administración.....		288,610	18
Obras provisionales.....		46,594	33
Construcción de la línea.....		1.163,899	50
Maestranza y talleres.....		35,482	29
Transporte.....		307,766	80
Adquisición de terrenos.....		133,175	15
Inventario de equipo rodante, herramientas, muebles, etc.....		59,186	70
Valor de existencias en almacén en los Andes.....		50,265	44
Existencia en campamentos, principalmente explosivos.....		101,568	56
Materiales y herramientas en uso en los campamentos.....		20,880	35
Partidas en suspenso.....		29,075	32
<b>Total en moneda corriente.....</b>	<b>\$</b>	<b>2.460,847</b>	<b>48</b>

Estando estos trabajos ejecutados casi en su totalidad antes del año 1891, me parece equitativo computar esa cantidad á razón de 24 peniques por peso, dando así en libras esterlinas 246,085.

A esto hay que agregar el valor de las facturas por

materiales enviados directamente de Europa y cuyo valor es de 107,832 libras esterlinas.

Estas dos cifras dan como capital invertido en Chile 353,917 libras esterlinas.

Además, para apreciar debidamente los desembolsos efectuados por los señores Clark en esta Empresa, deberían tomarse en cuenta los gastos hechos en Inglaterra, incluyendo los intereses del capital, los cuales no han sido cargados en los libros de acá. Declaran los señores Clark que estos gastos montan aproximadamente á 53,000 libras esterlinas. Asimismo, debería asignarse un valor á las utilidades que legítimamente tendrían derecho de esperar los empresarios.

### TERCER PUNTO

Las condiciones que ha de presentar la línea del ferrocarril trasandino son perfectamente adaptables para que pueda correr hasta un tren cada hora, ya sea de carga ó de pasajeros, sin necesidad de recurrir á cruzamientos en la región de los túneles.

En cuanto al movimiento probable del tráfico sería aventurada cualquiera afirmación al respecto.

Sin embargo, desde luego hay fundamento para suponer que los pasajeros que en viaje á Buenos Aires ó á Europa toman hoy la vía de Magallanes, prefieran la línea férrea trasandina no solamente para evitar el viaje por mar, tan desagradable á la mayoría de la gente, sino también por el ahorro en los gastos de 25 á 30 libras esterlinas y por acortar el tiempo en ocho días. También debe esperarse que tomen este camino algunos de los pasajeros que prefieren actualmente la vía de Panamá á la de los Estrechos.

El tráfico que haría más efecto, en beneficio de este ferrocarril, sería el de pasajeros de Australia y Nueva Zelanda, el cual es muy considerable, principalmente de Europa á aquellos puntos.

En cuanto á la carga es aun más difícil poder calcular su movimiento, pues es bien sabido que las vías marítimas aunque más lentas son considerablemente más económicas.

Sin embargo, siempre hemos de esperar que el equipaje, la correspondencia y la carga de Europa á Chile y á Australia y vice-versa, sea, por motivos de urgencia ó en consideración al alto valor de la mercadería, un factor más que contribuya en cantidad bien apreciable al incremento del ferrocarril.

Pero la carga que necesariamente ha de transportarse por el ferrocarril y que estimo que alcanzará á cantidades considerables, es la ordinaria que de Europa se envía á las provincias de Cuyo y vice-versa. Entre los años 1869 y 1875, el valor medio de las mercaderías extranjeras que se despachaban anualmente de la Aduana de Valparaíso en tránsito á la República Argentina, alcanzaba á un millón de pesos oro. Gradualmente este tráfico ha ido desapareciendo á medida que avanzaba el ferrocarril que de Buenos Aires se construía hácia Mendoza, hasta llegar á anularse completamente. Además de ese comercio existía también el de la mercadería nacionalizada en Chile, cuyo valor alcanzaba á una suma no despreciable.

Habiendo sólo una corta diferencia entre el transporte marítimo de Europa á Valparaíso y el de Europa á Buenos Aires y siendo notable el mayor costo del transporte por los 1,047 kilómetros que hay de Buenos Aires á Mendoza, con tarifas comparativamente altas y los 375 kilómetros que median entre Valparaíso y Mendoza, es de esperar que el comercio en general prefiera este último camino. Todavía queda para aumentar este tráfico el intercambio de productos entre ambos países, consistiendo éste principalmente en artefactos de Chile á Mendoza y en materias primas de Mendoza á Chile.

El comercio que actualmente existe entre Chile y las provincias de Cuyo está reducido casi exclusivamente al

de animales vivos. En atención á lo más económico de este tráfico hecho en forma de arreos, mejorado con los excelentes caminos que quedarán habilitados á lo largo de este ferrocarril, juzgo prudente que no debe contarse sino con una muy pequeña parte de esta clase de acarreo.

Respecto al monto del tráfico probable por este ferrocarril, los señores Clark, en el folleto que acompañan a su última presentación al Gobierno en la que solicitan la modificación de la concesión de este ferrocarril, basan sus cálculos en el siguiente movimiento diario en ambos sentidos:

Veinticuatro pasajeros de 1.<sup>a</sup> clase;

Cuarenta id de 2.<sup>a</sup> clase;

Treinta id. de 3.<sup>a</sup> clase;

Cuatro toneladas de encomiendas;

Dieziocho id. carga de expreso;

Cuarenta id. carga de ordinario.

Soy de opinión de que las cifras anteriores son muy aceptables, aun para el primer año de establecido el tráfico de trenes directos, y no dudo de que seguirían aumentando en grande escala a medida que trascorra el tiempo y se extienda el conocimiento de las facilidades que presta esta vía.

#### CUARTO PUNTO

No para aconsejar una tarifa determinada en la línea trasandina, lo cual no es obra de un informe de las reducidas condiciones del presente, sino dando una idea de la proporción general que podría asignarse á las tarifas adaptables á esta línea en relación con las de Chile y la República Argentina, diré que la única base que me atrevería á indicar para tal estudio, sería la altura que aquella línea tiene que vencer comparándolas con las de otras.

Para establecer esta relación, tomaré una parte de la línea Argentina del Gran Oeste por ser la más próxima

á Mendoza y que tiene gradientes más fuertes, y de las de Chile tomaré la de Valparaíso á los Andes y algunas secciones de los ferrocarriles del norte.

No he cuidado de inquirir mayores datos respecto de otras líneas férreas en lo tocante á tarifas, por cuanto me ha parecido que esta mayor investigación no tiene por el momento un interés inmediato, bastando para el objeto los puntos de comparación que paso á enumerar.

Pero debo advertir antes que, dada la diversidad de los recargos que las diferentes compañías imponen periódicamente para ponerse á cubierto de las variaciones del cambio internacional, se hace imposible precisar de una manera medianamente exacta la relación entre unas y otras. Sin embargo, los datos que siguen permiten formar una ligera idea de comparación.

El ascenso medio por kilómetro de la línea de:

Villa Mercedes á San Luis es de.....	2.18	metros
Valparaíso á los Andes.....	6.85	"
Cardas á Puntilla (Ovalle).....	7.20	"
Pabellón á Chañarcillo.....	16.57	"
Los Andes á Cumbre.....	35.82	"

Las tarifas de pasajeros de 1.<sup>a</sup> clase en los mencionados trayectos, excepto el de Pabellón á Chañarcillo, cuyo dato no he podido tener á la vista, son las siguientes:

De Villa Mercedes á San Luis (m. c.) 6 centavos por kilómetro.

De Valparaíso á los Andes (por expreso) 4 centavos por kilómetro.

De Cardas á Puntilla (oro) 10 centavos por kilómetro.

La misma tarifa, contemplada por los señores Clark, corresponde á 30 centavos de 24 peniques por kilómetro.

Tomando como base la proporción de altura entre el ferrocarril argentino de Villa Mercedes y el trasandino, resulta que éste tiene una gradiente media diecisiete ve-

es más fuerte, y que la tarifa en que han basado sus cálculos los señores Clark es considerablemente más baja, puesto que ella es solamente cinco veces la de aquella.

Haciendo la misma comparación con la línea de Valparaíso á los Andes, la trasandina aparece con una gradiente cinco veces más fuerte y la tarifa siete y media veces más alta, lo que no es de extrañar si se tiene presente que nuestras tarifas del Estado no han sido calculadas como las de las sociedades anónimas, para obtener beneficios.

Repitiendo igual comparación con la sección del ferrocarril de Las Cardas á Puntilla, se vé que la pendiente de la línea trasandina es también cerca de cinco veces mayor y que su tarifa es solamente un cincuenta por ciento más elevada.

Por lo que respecta á las tarifas de carga, tenemos que se cobra por kilómetro de línea y por tonelada:

De Villa Mercedes á San Luis (m. c.) cinco i medio á veintiún centavos.

De Valparaíso á los Los Andes, de uno tres cuartos á seis centavos.

De Cardas á Puntilla (oro) trece centavos.

De Pabellón á Chañarcillo (m. c.), siete á nueve centavos.

Los señores Clark basan sus entradas para este tráfico en una tarifa de veintidos á treinta centavos de 24 peniques.

Aplicando la misma proporción de alturas respecto de las cifras anteriores correspondientes á las tarifas más altas, se nota que la del ferrocarril trasandino es próximamente igual á una doceava parte de la de Villa Mercedes, á la mitad de la de Las Cardas, dos terceras partes mayor que la de Chañarcillo y casi igual á la del Estado en el ferrocarril de los Andes.

Esta comparación de suyo difícil, se haría más difusa si se extendiese á la relación entre las tarifas de equipaje,

por lo cual me excuso de extenderme sobre este particular.

Las anteriores comparaciones confirman la idea de que las tarifas que sirvieron de base á los señores Clark, para el cálculo de las entradas probables de la línea, están dentro de los límites aceptables.

Ya que en este momento se trata de tarifas, considero oportuno presentar las siguientes aplicaciones de ellas y que pueden servir de apoyo á los conceptos que he emitido al tratar este y el anterior punto.

El transporte por los ferrocarriles argentinos de la madera de pino oregón de Buenos Aires á Mendoza cuesta por tonelada métrica, moneda corriente, 49 pesos 94 centavos. El mismo transporte de Valparaíso á los Andes cuesta dos pesos y aplicándole la tarifa que sirvió de base para calcular las entradas de la línea trasandina y cargando la misma á la sección argentina, ya que Mendoza se encuentra prácticamente á la misma altura que los Andes, resultaría que el costo de acarreo de esa mercadería, desde Valparaíso á Mendoza, sería solamente de 32 pesos (2 pesos m. c. y 30 pesos de 24 peniques). Esto demuestra con toda evidencia que sería fácil asegurarse este tráfico de Chile á las provincias de Cuyo, tanto más cuanto que el valor comercial de esa madera en Buenos Aires es enormemente más subido que en Valparaíso.

El mismo cálculo hecho con cueros salados da por resultado que el flete por tonelada de este artículo de Mendoza á Buenos Aires cuesta (m. c.) 61 pesos 95 centavos y de Mendoza á Valparaíso solo sería de 34 pesos. Es también evidente que la exportación de esta materia prima preferiría esta vía con notables ventajas para la industria chilena.

Con el carbón de piedra no se nota estas mismas diferencias, puesto que el transporte de cada tonelada de Buenos Aires á Mendoza cuesta (m. c.) 35 pesos 60 centavos y

el de Valparaíso á Mendoza, con las mismas bases de tarifas aplicadas á los dos ejemplos anteriores, costaría 31 pesos 80 centavos. Pero no es racional cargarle á este artículo la tarifa de mercaderías valiosas, cuando tanto en Chile como en la República Argentina el carbón de piedra goza de las mayores rebajas.

Por último, la tonelada de mercaderías de primera clase se transporta de Buenos Aires á Mendoza por moneda corriente, 128 pesos 50 centavos y de Valparaíso á Mendoza costaría, aplicando las tarifas ya citadas, solamente 35 pesos.

#### QUINTO PUNTO

Tomando como base el tráfico á que me he referido anteriormente, indicado por los señores Clark, y aplicándole las tarifas señaladas por dichos señores, es decir:

Dos libras por cada pasaje de primera clase;

Una id. por id. id. de segunda;

Media id. por id. id. de tercera;

Cuatro id. por cada tonelada de encomiendas;

Dos id. por id. id. id. de carga de expreso;

Una y media id. por id. id. de trenes de carga, la entrada anual sería próximamente de 95,000 libras.

Los gastos anuales que impondría la línea para mantener este tráfico, también han sido calculados por los señores Clark, estimándolos en 33,000 libras. Pero al examinar el detalle de partida, se ve que todas ellas son demasiado subidas.

El personal que allí se asignan, tanto á la administración como al servicio de la línea, y el valor señalado á los materiales, aparecen igualmente subidos. Pero como esta línea, por sus condiciones especiales, puede sufrir fuertes gastos extraordinarios é imprevistos, juzgo prudente, para salvar toda eventualidad, basar el cálculo de los gastos de



explotación de la línea en la suma aproximada de 35,000 libras.

Debe advertirse que la explotación ordinaria de esta línea habrá de ser muy económica, por cuanto su construcción se presenta en condiciones favorables de solidez por el sistema adoptado de cremallera, la cual, como ya he tenido ocasión de sostenerlo en un informe anterior, se presta más que la de simple adherencia á una explotación fácil y económica.

Comparando estas cifras en que se calculan las entradas y gastos de la Empresa, resultaría una utilidad aproximada de 60,000 libras.

Ahora, siendo la garantía solicitada de cinco por ciento sobre 1.200,000 libras, la cual equivaldría á 60,000 libras anuales, se ve que ésta quedaría completamente cubierta con las utilidades de la Empresa.

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

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

#### SEXTO PUNTO

El artículo 6.º de la ley de concesión de 14 de Mayo de 1887, modificado por la ley de 4 de Febrero de 1893, dice textualmente:

«El Gobierno garantiza á la Empresa del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua el interés de cuatro por ciento (4 %) sobre la suma fijada de un millón doscientas mil libras esterlinas (£ 1.200,000).

La garantía se hará efectiva terminada que sea la línea y entregada al tráfico público por semestres vencidos en

Abril 1.º y Octubre 1.º de cada año, abonándose á la Empresa la diferencia que resulte entre el monto del interés garantido y el valor de las entradas del camino, previa deducción del cincuenta y cinco por ciento (55 %) de sus entradas brutas por gastos de explotación.»

La reforma propuesta por los señores Clark para este artículo, dice:

«El Gobierno garantiza á la Empresa del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua el interés del cinco por ciento sobre un capital fijo de 1.200,000 libras esterlinas.

«La garantía acordada á esta Empresa será pagada íntegramente por el Gobierno á la compañía, semestralmente, en Abril 1.º y en Octubre 1.º de cada año.

«Habiéndose fijado para gastos de explotación el 55 por ciento de la entrada bruta, la Empresa entregará semestralmente al Gobierno, al tiempo de hacerse el servicio de la garantía, el 45 por ciento de sus entradas brutas.

«Si la Empresa, por insuficiencia de sus entradas ó por exceso de sus gastos, no alcanzara a entregar el 45 por ciento de dichas entradas, el Gobierno le encargará en cuenta ese déficit, con más los intereses respectivos.

«Cuando las entradas líquidas del ferrocarril pasen del interés garantido, todo el sobrante se aplicará á devolver al Gobierno las sumas que hubiese adelantado por garantías é intereses.»

Aceptándose la modificación, en la forma propuesta, resultaría que el Gobierno se constituiría en prestamista de la Empresa por la cantidad que, á consecuencia de exceso en los gastos ó insuficiencia en las entradas, fuese necesario para completar el 45 por ciento de las entradas brutas que la Empresa quedaría obligada á enterar en arcas fiscales.

Esta cláusula no puede haber tenido otra razón que la de colocarse la Empresa en situación de poder cumplir la condición de la ley que la obligaba á enterar dicho 45 por

ciento de sus entradas brutas, tuviese ó no fondos para ello, provenientes de la explotación.

El siguiente ejemplo pondrá de manifiesto el alcance de la cláusula á que vengo refiriéndome:

Dado el caso que la Empresa hubiese tenido una entrada bruta de 50,000 libras esterlinas y que los gastos hubiesen sido de 35,000 libras esterlinas, tendríamos que las utilidades líquidas alcanzarían á 15,000 libras esterlinas.

Aplicando la cláusula propuesta, la Empresa debería entregar al Gobierno el 45 por ciento de 50,000 libras esterlinas, ó sean 22,500 libras esterlinas. Habiendo sido las utilidades líquidas de la Empresa únicamente de 15,000 libras esterlinas y correspondiéndole entregar al Estado 22,500 libras esterlinas, éste debiera cargar en cuenta á aquel la diferencia entre esas dos sumas, o sean 7,500 libras esterlinas, a cuyo valor habría de agregar 52,500 libras esterlinas para completar el monto de 60,000 libras esterlinas que el Gobierno tendría que entregar á la Empresa. En otras palabras, el Gobierno pagaría en realidad 37,500 libras esterlinas como garantía, devolvería las 15,000 libras esterlinas de las utilidades recibidas y á la vez daría á la Empresa 7,500 libras como préstamo á interés.

Esta situación algo extraña en que se colocaría el Gobierno respecto de la Empresa se origina de la disposición primitiva de la ley de 14 de Mayo de 1887, que dispone que fijados los gastos de explotación de la línea en un 55 por ciento de la entrada bruta, la Empresa forzosamente tendría que entregar al Estado el 45 por ciento restante, y esto podría suceder en momentos en que la Empresa no contase con fondos extraordinarios, lo cual la colocaría en una situación sumamente precaria.

Por otra parte, esta misma cláusula primitiva puede colocar al Gobierno en una situación más anómala toda-

vía. Así, en el caso contemplado en este informe de que las entradas brutas de la Empresa fuesen de 95,000 libras esterlinas y los gastos de explotación subiesen sólo á 35,000 libras esterlinas, la Empresa se encontraría en condición de cubrir íntegros los intereses por valor de 60,000 libras esterlinas, y no obstante, en vista que la utilidad líquida, según la cláusula recordada, se estimaría en un 45 por ciento de 95,000 libras esterlinas, ó sean 42,750 libras esterlinas, aquélla podría exigir del Gobierno el pago de 17,250 libras esterlinas para enterar las 60,000 libras esterlinas de la garantía.

A mi juicio, convendría más bien eliminar esa fijación proporcional de los gastos y establecer sencillamente que para los efectos de liquidar las utilidades de la Empresa, se consideren como gastos solamente aquellos que requieran la administración, el movimiento del tráfico y la conservación de la línea y su material, no incluyéndose bajo pretesto alguno aquellos que signifiquen un aumento del capital. De este modo se obtendría que todas las utilidades reales de la Empresa sirvieran para llenar el interés, ó sea el valor de la garantía. A este efecto, el Gobierno podría reservarse el derecho de inspeccionar la contabilidad de la Empresa con el fin de asegurar esta separación en la calidad de los gastos.

Para mayor garantía del Estado y de la Empresa, parece justo que se impusiese á la última la obligación de acumular un fondo de reserva, por ejemplo, de 100,000 libras esterlinas formado con el exceso de las utilidades sobre un interés de 7 por ciento del capital de la Compañía, aplicable a los gastos de explotación i conservación en los casos en que éstas excedan á las entradas, ó bien á disminuir la parte que pudiera corresponder al Gobierno en el entero de la garantía.

Para concluir, y en vista de las anteriores consideraciones respecto de los puntos sometidos á informe, expondré,

como la expresión de mi último convencimiento, que es evidente la conveniencia de atender la solicitud de los señores Clark otorgándole una garantía de 5 por ciento sobre la suma de 1.200,000 libras esterlinas.

Además de los beneficios á que me he referido en el curso de este informe, debe tenerse presente que la obra proyectada, la cual probablemente no ocasionará gravamen al Estado, traerá al país provechos incalculables, no solamente por el hecho material de transportar pasajeros y mercaderías, sino también por las ventajas que ofrecerá el movimiento consiguiente de población, dando á conocer nuestro país en sus condiciones tan especialmente favorables para el establecimiento de industrias de todo género, fuera de las utilidades no despreciables que dejará, como sucede en todo país, la corriente de visitantes.

Construída esta línea y conocidos sus resultados, no dudo de que los demás proyectos de ferrocarriles transtinos, como el de Copiapó, Tinguiririca, Antuco, etc., fácilmente se abrirán camino para aprovechar el enorme movimiento de intercambio con la República Argentina que hay en perspectiva y cuyo desarrollo depende en gran parte del establecimiento de estas vías cortas de comunicación entre las provincias mediterráneas de aquella República y nuestra costa.

Santiago 21 de Octubre de 1893.—*Enrique Budge.*—  
Al señor Ministro de Industria y Obras Públicas.