

FERROCARRIL TRASANDINO

POR USPALLATA

INFORME

DE LA

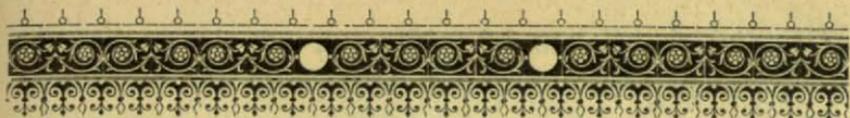
Comisión de Gobierno de la Honorable Cámara de Diputados



SANTIAGO DE CHILE
IMPRESA Y ENCUADERNACIÓN BARCELONA

Moneda, entre Estado y San Antonio

1897



HONORABLE CÁMARA:

La Compañía Anónima Inglesa titulada *Clark's Trans-andine Railway Company Limited*, reconocida por decreto del Gobierno de Chile de 30 de abril de 1889, es actualmente cesionaria de los derechos que á don Juan Clark otorgó la ley de 14 de mayo de 1887, ampliados por leyes de 4 de febrero de 1893 y 11 de febrero de 1895, para la construcción y explotación del ferrocarril trasandino por la vía de Uspallata.

Esa transferencia fué hecha por el señor Clark en 3 de abril de 1891, y aprobada por decreto de 10 de octubre de 1893.

Las leyes, aún vigentes, á que se ha hecho referencia, conceden á la Empresa, entre otros favores, la garantía por el término de 20 años del interés del $4\frac{1}{2}$ por ciento sobre un capital de 1.300,000 libras esterlinas, terminada que sea la línea y entregada al tráfico público, abonándose á la Empresa la diferencia que resulte entre el monto del interés garantido y el valor de las entradas del camino, previa deducción del 60 por ciento de sus entradas brutas por gastos de explotación.

Las interrupciones del tráfico por más de 40 días continuos suspenden el pago de la garantía del Estado por todo el exceso del tiempo que ellas duren.

Con estas concesiones no ha podido la expresada Compañía obtener los fondos necesarios para la continuación de los trabajos de la línea, empezados en 1887 é interrumpidos hace ya mucho tiempo.

A nombre de la misma Compañía *Clark's Transandine Railway Company Limited*, los señores W. R. Grace & C.^o, de Valparaíso, con poder suficiente de ella, han solicitado modificación de las condiciones; con arreglo á las cuales fué otorgada en 1895 la garantía del 4½ por ciento sobre 1.300,000 libras esterlinas.

Acogida favorablemente esta solicitud por parte del Supremo Gobierno en mérito de los fundamentos consignados en el mensaje pasado al Soberano Congreso en 4 de enero del corriente año, la Honorable Cámara, previo informe de la respectiva Comisión de Gobierno, tomó en consideración este asunto en sesiones de 22, 25 y 26 de enero, acordándose en esta última que el proyecto volviera nuevamente á Comisión.

Observaciones generales

Para informar sobre este proyecto, vuestra Comisión ha creído necesario solicitar informaciones de diversos funcionarios públicos que tienen á su cargo servicios relacionados con esta obra; ha tratado de conocer la opinión del Gobierno consultando á los señores ministros del Interior y de Obras Públicas; sin haber conseguido pro-

nunciamento definitivo sobre la materia; ha recogido datos sobre la situación y recursos de la Empresa concesionaria y sobre el estado en que se encuentran los trabajos; ha oído á los interesados, y ha examinado los antecedentes y documentos que le han sido presentados.

Al mismo tiempo, ha dedicado su atención al estudio preliminar del proyecto de ferrocarril trasandino por Tinguiririca, que ha remitido el Honorable Senado, y al que, desde 1892, tiene presentado á la Honorable Cámara don Bonifacio Correa Albano para construir un ferrocarril trasandino por el Planchón, como también al que ha solicitado don Ricardo Wedeles, á nombre de los señores Fould y C.^ª, á quienes ha otorgado ya la concesión para un ferrocarril que, partiendo de Curicó en dirección hacia la cordillera, llegue hasta el lugar denominado *Los Queñes*.

No ha necesitado discutir la necesidad é importancia de un ferrocarril trasandino: ella se impone. Es un anhelo general del país; un factor poderoso de nuestro progreso y desarrollo, y de inapreciables ventajas para nuestra política exterior.

Sobre ella se han pronunciado ya Congresos anteriores, no sólo con relación al ferrocarril de Uspallata, sino también á otros ferrocarriles que se han proyectado en distintas regiones del país, y que siempre han merecido especial consideración.

Entre éstos, el más favorecido, sin duda alguna, ha sido el de Uspallata, objeto ya de diversas leyes, y cuyos trabajos se hallan bastantes adelantados.

Esa preferencia está abonada por poderosas razones que consignaremos á la ligera.

1.^a El ferrocarril de Uspallata une directamente y por la vía más corta los centros más importantes de población en una y otra República, como Santiago, Valparaíso, Mendoza, San Juan, Mercedes y Buenos Aires.

2.^a La región que atraviesa no sólo es muy conocida, sino también la de mayor tráfico, y se encuentra perfectamente estudiada, tanto por ingenieros particulares como por los del Estado.

3.^a Este ferrocarril establecerá una corriente muy activa de pasajeros y de tráfico comercial entre ambos países; y es el único que puede atraer la corriente de pasajeros y de carga valiosa de Australia ó Nueva Zelanda al continente europeo por esta ruta, que ofrecerá mayores ventajas que las que hoy se usan.

4.^a Es el único ferrocarril que en el día encuentra, al llegar al deslinde con la República Argentina, otra línea á la cual unirse, y cuyos trabajos se proseguirán en común para hacer más tarde en la misma forma su explotación.

5.^a En la región de Uspallata podrán establecerse, con mayor facilidad tanto del lado argentino como del chileno, las aduanas que el buen servicio requiera, y ejercerse sobre ellas la vigilancia que exija el régimen aduanero que se adopte por los Gobiernos de las dos Repúblicas en conformidad á convención ajustada en 17 de octubre de 1887.

6.^a Los planos del ferrocarril han sido debidamente levantados y sometidos á la aprobación del Supremo Gobierno, y en su mayor parte están ya definitivamente

aceptados. De los 65 kilómetros, que debe recorrer en la sección chilena, han sido aprobados, previo informe de la Dirección de Obras Públicas, los correspondientes hasta el kilómetro 48.600 levantados por el ingeniero Schatzmann; y están presentados á la misma oficina los de los 16.400 restantes, respecto de los cuales se hacen actualmente otros estudios que tienden á modificarlos de una manera ventajosa.

7.ª En este ferrocarril los trabajos de construcción se encuentran bastante avanzados.

«Desde la estación de los Andes, dice á este respecto el informe oficial del ingeniero don Enrique Budge, comisionado especialmente para este estudio por el Supremo Gobierno, hasta el Salto del Soldado ó sea kilómetro 87, 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 iniciados 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 trabajos de tierra concluídos 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 del Juncal, en una extensión de tres ó cuatro kilómetros, cuyo trayecto debe recorrerse dentro de la quebrada del mismo nombre, no está ni aun el trazado hecho.

«En este punto principia la sección de túneles, la cual va á concluirse 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 de 660 metros.»

8.^a El mismo informe del señor Budge dice con relación á los gastos ya hechos en la línea:

«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 246,085 libras esterlinas, á lo que «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, agrega el mismo informe, 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.»

9.^a La sección argentina del ferrocarril de Uspallata comprende 175 kilómetros, de los cuales hay ya construídos, y actualmente en explotación hasta Punta de Vacas,

140 kilómetros, y se siguen los trabajos para continuar la línea hasta la boca misma del túnel de la cumbre.

10. En estos trabajos se han invertido, según informaciones recogidas, cerca de 1.000,000 de libras esterlinas; y el Gobierno Argentino ha aprobado, por decreto de 19 de noviembre último, el contrato *ad referendum* celebrado el 25 de octubre entre el señor Ministro del Interior y los representantes de la Compañía del ferrocarril trasandino de Buenos Aires á Valparaíso. Según ese contrato queda rescindida la garantía de 7 por ciento acordada á esta empresa, y cancelados los respectivos cargos, abonándole el Estado la cantidad de 1,300,000 libras esterlinas, que le serán entregadas inmediatamente en bonos del 4 por ciento de interés y $\frac{1}{2}$ por ciento de amortización; y se obliga ésta por su parte á concluir la línea en el plazo de cuatro años, y á reconocer al Gobierno una participación de 200,000 libras esterlinas en acciones diferidas.

11. El representante de la Compañía Trasandina Clark tiene celebrados arreglos con los del a Empresa del Trasandino de Mendoza á la cumbre, que aseguran para sus trabajos recíproca ayuda y mutuas facilidades para la explotación de la línea en toda su extensión, de Santa Rosa á Mendoza, una vez que sea entregada al tráfico.

Todas estas circunstancias, que obran exclusivamente en favor del ferrocarril de Uspallata, lo colocan en una situación excepcional, y justifican favores también de carácter excepcional.

III A

La obra es difícil y costosa, requiere ingentes capitales y considerables esfuerzos.

No se trata de una empresa nueva ó en proyecto. Es mucho lo que hay ya hecho. No es posible prescindir del pasado, que es ya largo, ni de lo realizado que no es poco.

Jamás una obra nacional de tanta importancia y en la situación en que ésta se encuentra ha sido abandonada por los poderes públicos de una nación.

Deben éstos ir en auxilio de ella, y de una manera eficaz, para que no se esterilicen para siempre los esfuerzos de dinero, de trabajo, de constancia y de abnegación que representa.

En la ejecución de esos trabajos no se ha procedido de una manera ligera ó inconsulta; por el contrario, se han hecho con arreglo á los planos y presupuestos formados por ingenieros competentes, y aprobados por el Supremo Gobierno. Así lo establece el señor Budge en su informe, y la explotación de la parte ya construída de esa línea, que hoy presta positivos servicios, está demostrando con el hecho que los trabajos han sido bien ejecutados y que en ellos se ha procedido con competencia.

Pero, es preciso que el concurso del Estado sea práctico, en condiciones de que pueda obtenerse con él los resultados que se persiguen, aun cuando impongan mayores gravámenes, pero que encontrarán su compensación en la importancia de la obra y en la necesidad de *asegurar* su realización; y que, por otra parte, guarden relación con el valor de ella.

Costo del ferrocarril

Hay dos presupuestos: uno del ingeniero señor Alfredo Schatzmann, de reconocida competencia; y el otro, formado sobre el anterior, por el ingeniero del Estado don Enrique Budge.

El del señor Schatzmann fija á la línea un costo de 1.418,625 libras esterlinas, asignando á la primera sección, de Andes á Juncal, 570,253 libras esterlinas y á la segunda, de Juncal á la Cumbre, 848,372 libras esterlinas.

El señor Budge reforma el presupuesto anterior dando á toda la línea un valor de 1.507,014 libras esterlinas, ó sea 88,389 libras esterlinas más que el indicado por el señor Schatzmann. De esa suma asigna á la sección de Andes á Juncal 556,732 libras esterlinas, ó sea 13,521 libras esterlinas menos que el proyecto primitivo; pero, en cambio la sección de Juncal á la Cumbre aparece aumentada en 102,010 libras esterlinas.

El costo del ferrocarril debe, pues, calcularse á lo menos en 1.500,000 libras esterlinas; y de ellas corresponde á la sección de Andes á Juncal más de una tercera parte.

No es fácil encontrar en el país, ni en el extranjero, una empresa ó capitalista bastante poderoso para acometer con sus propios recursos obra tan considerable.

Podrá haberlos que destinen de sus propios elementos parte de esa suma; pero por el resto, que será siempre la mayor parte, habrá que acudir al crédito.

No faltan en Europa capitales para esta clase de trabajos; pero no vienen espontáneamente. Es preciso solicitarlos, y ofrecerles ante todo el aliciente, no tanto de una crecida renta, como de la seguridad en el pago, seguridad que no se encuentra sólo en el valor de la obra, sino en el crédito que le abre la garantía del Estado, porque así tienen los prestamistas absoluta certeza del pago de interés, y de que el ferrocarril, que es la única garantía del capital, se ejecutará; pues entonces, el Estado se interesa directamente en su realización, no sólo para reintegrarse de lo que tuviere que pagar, sino también para alcanzar los beneficios que ha tenido en mira al dispensarle su protección.

Teniendo ese carácter la garantía del Estado, el prestamista exige que aquella sea pura y absoluta, sin que se la subordine en su ejercicio á ninguna restricción, mucho menos por hechos á que ellos son ajenos.

Ineficacia de las concesiones anteriores

Data desde el 13 de noviembre de 1874 el primer favor dispensado por el Estado al ferrocarril de Uspallata, en ley suscrita por los señores Federico Errázuriz y Eulogio Altamirano, que otorgó una garantía de 7 por ciento sobre el capital de 600,000 libras esterlinas; pero de ella no se hizo uso.

Trece años más tarde, se dictó en 14 de mayo de

1887 nueva ley que garantizó el interés del 5 por ciento sobre un costo de 750,000 libras esterlinas, que en 4 de febrero de 1893 fue ampliado á 1.200,000 libras esterlinas, reduciéndose á 4 por ciento el interés; y que, dos años después, el 11 de febrero de 1895, se aumentó á 4½ por ciento y á 1.300,000 libras esterlinas el capital garantido.

Han sido enteramente infructuosos los esfuerzos hechos por los empresarios para obtener con estas leyes los fondos que necesitaban, ni aun en circunstancias bastante propicias para esta clase de empresas, y cuando la situación personal de ellos les permitía halagarse con la esperanza de un buen resultado: todo lo han comprometido; han tocado todo recurso; han agotado el último arbitrio; y no han sido afortunados.

Insuficiente resultó el capital garantido en 1887, bajo el interés asegurado en 1893, bajo todavía el tipo garantizado en 1895.

Los señores Clark pedían entonces el 5 por ciento y se ilusionaron con la expectativa de que el 4½ por ciento les daría los capitales que en vano venían buscando desde diez años atrás.

Objetábase además á esa garantía dos defectos capitales. Es el primero que ella sólo se haría efectiva una vez concluída la línea en toda su extensión. Los prestamistas no facilitan así su dinero; esperarán á su vez que la línea se concluya. Se obliga con esta exigencia á la empresa constructora á atender con sus propios recursos todos los gastos de la construcción de la línea, es decir, emplear 1.500,000 libras esterlinas en el presente caso; y no será por cierto fácil encontrar una empresa dis-

puesta á hacer esa inversión. Si, durante la construcción de la línea, ha de pedirse capital prestado, natural es que el prestamista exija que el interés le sea garantido y pagado desde que lo desembolse.

El segundo defecto se hace consistir en que se subordina la garantía á la condición de que una cuota fija de las entradas del ferrocarril debe considerarse como utilidades, aunque en realidad no lo sean, y en que determinadas interrupciones del tráfico suspendan el servicio de la garantía.

Los prestamistas son completamente extraños al ferrocarril y á su administración; y por actos que de ésta dependen, como son los contemplados en las dos anteriores condiciones, no es justo hacer recaer sobre ellos la pena de la limitación ó suspensión de su garantía.

La distribución de las entradas de este ferrocarril asignando el 60 por ciento á gastos de explotación y el 40 á utilidades, es ficticia; no está conforme con la verdad de los hechos, y es enteramente inaplicable, aun en empresas constituídas desde cuarenta años atrás, y en condiciones ventajosas, como la de los ferrocarriles del Estado. Menos podrá aún aplicarse desde el primer día á un ferrocarril que comienza.

Igualmente inaceptable, para los que prestan su dinero para la construcción de un ferrocarril en vista de la garantía, es que ésta se suspenda á consecuencia de interrupciones del tráfico: se desvanece en tal caso la base de la confianza que los resolvió á dar sus capitales por la seguridad de que el Estado jamás dejaría de acudir al pago puntual de sus intereses.

Nuevas modificaciones

El actual representante de la compañía ha estimado, después de detenido estudio del negocio, según lo ha hecho saber á vuestra comisión, que hay imposibilidad de obtener los capitales necesarios, mientras se mantengan las exigencias relativas á que la garantía sólo rija una vez concluída toda la línea, á la imputación de gastos y á la suspensión de aquélla por interrupciones en el tráfico.

Solicitó entonces del Supremo Gobierno la modificación de esas tres condiciones; y después de prolongadas gestiones, se arribó al acuerdo de que da razón el mensaje de 4 de enero.

Con arreglo á ese acuerdo, la emisión de 1.300,000 libras esterlinas debería hacerse inmediatamente; y la garantía principiaría desde el momento de la emisión; y por 20 años más contados desde que la línea se entregara al tráfico en toda su extensión. Del producto de esos bonos, que sería depositado en un Banco designado por el Presidente de la República, sólo se podría disponer para sufragar los intereses que los mismos bonos devengaren durante la construcción de la línea, y para entregar á la Empresa la mitad de ellos, ó su valor, una vez terminada la línea hasta Juncal, y la otra mitad, concluída que estuviere toda la línea.

Mediante esta forma de emisión, los empresarios quedaban completamente seguros, desde el instante que iniciaran la prosecución de sus trabajos, de que contarían, al terminar cada sección, con los recursos necesa-

rios para satisfacer los compromisos contraídos y los gastos hechos en su ejecución.

Así aceptaron la obligación de concluir la línea en el término de siete años; y en caso de faltar á ella, el Gobierno haría suyo el ferrocarril con todo su equipo y accesorios sin más responsabilidad que la de pagar capital é intereses de los bonos emitidos.

Sometido á discusión este proyecto, fué objeto de muy vivas impugnaciones; la emisión anticipada de los bonos y la división por mitad de su valor entre las dos secciones de la línea; y se acordó que el proyecto volviera á Comisión.

Reconociéndose por todos la importancia de este ferrocarril y la necesidad de continuar sus trabajos, se formuló la idea de que el Gobierno se hiciera cargo de su construcción, adquiriendo la parte ya construída.

Al presente, el Estado no podría acometer por su cuenta la ejecución de una obra, que le obligaría á levantar un empréstito por una fuerte suma. Por otra parte, para la explotación y administración de una línea que debe hacerse en consorcio con otra empresa particular, radicada en territorio extraño, tropezaría con dificultades muy serias, que vendrían á empeorar su situación, y á agravar los inconvenientes que de ordinario trae consigo la construcción ó administración fiscal de un ferrocarril.

Debe, pues, limitarse el Estado á prestar concurso positivo y eficaz á la obra.

Desde el primer momento creyó la Comisión que no debía insistirse en la forma de emisión anticipada que se había presentado; y adoptó como base de examen una

nueva propuesta del representante de la Compañía Transandina.

En ésta, la línea quedaba dividida en dos secciones; la una de Andes á Juncal; y de este punto á la Cumbre, la otra. Terminada la primera, se autorizaría á la Empresa para emitir en bonos la suma de 500,000 libras esterlinas, y una vez concluída toda la línea, se emitirían las 800,000 libras esterlinas restantes. Pero, no se comprometía á terminar la línea en plazo fijo, ni aceptaba responsabilidad penal para el caso de no cumplir con las obligaciones que contraía.

Fundaba su resistencia á estas naturales exigencias en que entregada á sus propios esfuerzos hasta Juncal, y pudiendo después disponer sólo del producto de 500,000 libras esterlinas, que sería absorbido por los trabajos ya hechos, no podía contar con la seguridad de concluir en un plazo fijo, pues podían presentarse circunstancias adversas que le atrasaran sus trabajos por falta de recursos.

La Comisión, por su parte, juzgó que era inadmisibile una propuesta sin un plazo fijo y su correspondiente sanción para el caso de no cumplirse.

A esta exigencia ineludible, el representante de la Empresa manifestó, á su vez, que no podía contraer ese compromiso sino á condición de que se elevara la tasa de interés al 5 por ciento, pedido anteriormente por el señor Clark; que se le asegurase que, en el momento de hacer sus emisiones, no se vería expuesto á pérdidas imprevistas por contingencias del mercado; y por último, que el Gobierno se hiciera cargo de servir el interés de los bonos durante la construcción de la línea,

porque la Empresa tendría que dedicar en tal caso todos sus recursos á la construcción de la línea, y no le sería posible distraerlos en servicio de intereses.

Apoyaba además su petición, relativa al aumento de interés, en que una concesión en el día al 5 por ciento, dada la situación del mercado, equivalía, en cuanto al resultado que de una emisión pudiera obtenerse, á la de $4\frac{1}{2}$ por ciento hace uno ó dos años, en que la cotización de nuestros bonos era más favorable.

La Comisión, atendidas las consideraciones expuestas por el representante de la Empresa, ha creído encontrar la solución justa en un acuerdo sobre las siguientes bases:

a) Dividir la línea en tres secciones entre las cuales se repartirá proporcionalmente la suma de 1.300,000 libras esterlinas. 1.^a de Andes á Juncal; 2.^a Una vez hecha la mitad de los trabajos de la sección de Juncal á la Cumbre y 3.^a Una vez concluída toda la línea.

b) El interés garantido será de 5 por ciento.

c) La garantía durará por el término de 20 años contados desde que la línea esté entregada al tráfico, haciéndose el Estado cargo del servicio de intereses de la primera y segunda emisión durante la construcción.

d) La suma por la cual se haga la emisión última de 700,000 libras esterlinas será modificada proporcionalmente en caso que los bonos de la deuda externa de Chile hayan tenido por término medio en Londres en el semestre anterior á dicha emisión una cotización superior ó inferior al 90 por ciento.

e) La Empresa se obliga á concluir la línea en el plazo de siete años.

f) Si no cumpliere, el Gobierno podrá hacer suyo el ferrocarril con sus equipos, materiales, obras y accesorios, haciéndose cargo de pagar el capital é intereses de los bonos que hasta ese momento se hubieren emitido.

g) Las cantidades que el Estado pague por garantía durante la construcción del ferrocarril le serán reembolsadas por la Compañía con acciones totalmente liberadas y preferidas del 5 por ciento de interés, estimadas á la par, participación que le da derecho á tener un representante propio en el Directorio de la Empresa.

Si es verdad que estas bases imponen mayores gravámenes al Estado, queda asegurada también de una manera positiva la realización de la obra en el más breve plazo posible; pues ese será en todo caso el verdadero interés del empresario.

Traducido en cifras el máximo del gravamen que el Estado se echa sobre sí con esta garantía, es el siguiente:

Suponiendo la línea al Juncal terminada en dos años, y en dos y medio la mitad de la segunda sección, el servicio de los intereses del 5 por ciento de las dos primeras emisiones durante la construcción, sería de 125,000 libras esterlinas.

Con intereses del $4\frac{1}{2}$ sería sólo de 112,500 libras esterlinas.

Diferencia: 12,500 libras esterlinas.

El servicio de intereses del 5 por ciento por los 20 años, contados desde los siete en que la línea debe quedar concluída, es de 1.300,000 libras esterlinas.

El mismo al $4\frac{1}{2}$ por ciento sería de 1.170,000, libras

esterlinas, lo que da una diferencia de 130,000 libras esterlinas.

La garantía durante la construcción

Mientras dure la construcción del ferrocarril se harán dos emisiones de bonos: la una por 400,000 libras esterlinas, y por 200,000 la otra.

La Empresa tiene que dedicar á sus trabajos de construcción todos los recursos de que disponga; y no los podrá distraer en el pago de intereses de aquéllas dos emisiones.

Deberá, pues, hacerse cargo de ellas íntegramente el Estado, desde que en ese período ninguna utilidad puede dejar la línea, y la que principie á rendir, una vez que esté en explotación, deberá aplicarse preferentemente á contribuir al pago de los intereses del millón 300,000 libras esterlinas, emitido ya en su totalidad, y que el Gobierno se encarga de cubrir por semestres vencidos.

No será posible, por algún tiempo, que con el producto líquido se haga al Estado el reintegro de las cantidades que hubiere pagado durante el período de la construcción.

Por este motivo se ha preferido buscar ese reembolso en otra forma, que liberte á la Compañía del peso que sobre ella gravitaría, si desde el primer día de la explotación abriese sus operaciones con una deuda, á cuya cancelación no podría destinar desde luego ni una parte mínima siquiera de sus entradas.

La remisión de ese reintegro, solicitada con verda-

dera insistencia por parte del empresario, no ha parecido aceptable á vuestra Comisión, que ha procurado conciliar los intereses del Estado y de la Compañía con la exigencia, á que los empresarios han accedido, de que el reintegro de esas sumas se haga con la entrega de acciones de la misma Compañía por un valor equivalente.

El capital de la Compañía en acciones es de 1.500,000 libras esterlinas; de las cuales 1.400,000 es de acciones preferidas para el pago de un dividendo de 5 por ciento. De estas últimas deben entregarse al Estado, totalmente liberadas, y sin ninguna responsabilidad ulterior para él, en número suficiente hasta completar el valor de los desembolsos que hubiere efectuado por garantía mientras se construía el ferrocarril.

Esta participación da al Gobierno derecho de tener un representante propio en el Directorio de la Compañía; y así podrá ejercer de un modo más efectivo todavía, su vigilancia sobre las operaciones de la Empresa, y asegurarse de que se dé á las entradas la debida inversión.

Si por regla general, el Estado debe evitar toda participación en negocios industriales, y sobre todo en compañía con empresas particulares, tratándose de un ferrocarril internacional que el mismo Estado garantiza, esa participación en la forma que ha sido convenida ofrece ventajas, que compensan los inconvenientes que pudieran temerse de su intervención en la Empresa y en la administración de ella.

División de la línea

Siguiendo la práctica generalizada en Europa, y aplicada también entre nosotros en los ferrocarriles de Antofagasta al interior de Bolivia y de Concepción á Curanilahue, que gozan de garantía fiscal, se ha dividido la línea en secciones.

Atendida la extensión de la línea, esas secciones sólo son dos: de Andes á Juncal y de Juncal á la Cumbre.

A la primera se ha asignado la suma de 400,000 libras esterlinas, cuyo producto será menos de la cuarta parte del valor total, teniendo presente que el presupuesto reformado del señor Budge le fija un valor de 566,732 libras esterlinas efectivas.

La segunda sección, aunque corta, es sumamente costosa, y no es susceptible de otra división que la antes indicada, tomando como base la mitad de los trabajos que deban hacerse; y como éstos consisten principalmente en túneles, fácil será determinar cuándo se ha cumplido esta condición. En ese caso, la Empresa podrá hacer una segunda emisión de 200,000 libras esterlinas; y la última de 700,000 libras esterlinas, una vez concluída toda la línea.

Con esta división se hace menos oneroso para el Estado el servicio de intereses durante la construcción.

También se precave el peligro de que la Empresa, una vez llegada la línea á Juncal, se desistiera de continuar los trabajos; lo que importaría para ella la más completa ruina, desde que la cantidad ya invertida sería superior á aquélla cuyo interés se garantizaba, y el Es-

tado podrá tomar el ferrocarril con considerables ventajas.

Distribución de las entradas

Armonizando las conveniencias del Estado y las del empresario, se resguardan los intereses fiscales de un modo más positivo que con la adopción de medidas ficticias, que crean entre ellos antagonismos y recelos, y los obligan, como lo ha probado la experiencia, á una constante lucha, en que se aguza el ingenio para sacar ventajas y se producen divergencias y desconfianzas perturbadoras.

Una distribución arbitraria de las entradas del ferrocarril entre gastos de explotación y utilidades, aparte de la resistencia que le oponen los prestamistas, antes que motivo de buena inteligencia, es muchas veces semillero de dificultades.

En cambio, hacer que en ambos sea común y recíprocamente provechoso el interés en que el costo de la obra se reduzca en cuanto sea posible, que ésta se termine en un breve plazo, que su administración y explotación sean económicas, y que cuanto antes principie á rendir utilidades, es asegurar la marcha próspera del negocio; y, por consiguiente, la satisfacción de las obligaciones que se contraen.

Siguiendo esta norma, se ha establecido en el arreglo con el empresario que las entradas del ferrocarril se destinarán de preferencia.

1.º A cubrir sus gastos de explotación, conservación y administración.

- 2.º A pagar el servicio de los bonos; y
- 3.º A reintegrar al Gobierno todo desembolso que por razón de la garantía hubiere pagado después de iniciada la explotación en todo el trayecto.

Mientras que por alguno de estos motivos existan pagos pendientes, no se podrá repartir beneficio alguno entre los interesados en la Empresa.

Siendo el reparto de utilidades un acto público y de facilísima comprobación, no se podrá burlar esta prohibición; y para evitar las exageraciones en los gastos, debe el Gobierno nombrar con carácter permanente un delegado que inspeccione las operaciones y contabilidad de la Empresa. La autoridad de este delegado es robustecida con la disposición de que cualquiera desavenencia sobre la justificación y aplicación de los gastos será sometida á la decisión de árbitros; y en caso de divergencia, el tercero será nombrado por la Corte Suprema de Justicia.

Así podrá ponerse atajo á cualquier abuso que se intente; y el Estado puede confiar en que la conveniente inversión de las entradas será bien vigilada.

Este régimen le asegura el reintegro á que tiene derecho, y desinteresa por completo á los accionistas de la Empresa en todo acto que tienda á retardar ó excusar ese reintegro, porque entretanto no podrán repartirse dividendos, y las acciones se mantendrán en depreciación.

También se asegura ese reintegro con la segunda hipoteca de todos los bienes de la Empresa, restricción que la obligará á cumplir tan pronto como le sea posible con esta devolución.

Planos de la línea

En el proyecto se establece que la construcción de la línea se hará hasta Juncal con arreglo á los planos del ingeniero señor Schatzmann, que han sido definitivamente aceptados.

No se encuentran en el mismo estado los relativos á la sección de la Cumbre, y se exige á la empresa que en el término de seis meses los presente rectificadas á la aprobación del Gobierno.

La aprobación de esos planos es condición esencial para que rija la garantía; sin ella la ley caducará.

Esta disposición permite al Gobierno asegurarse con toda certeza, no sólo de la practicabilidad de la obra, sino de las condiciones en que va á ser ejecutada, y procurar que se adopten todas las precauciones para que el ferrocarril llene otra de las exigencias del proyecto, según la cual, no se considera terminada una sección de la línea y apta para el tráfico sino después que sea inspeccionada por una comisión de ingenieros nombrada por el Gobierno que declare que aquélla puede sin ningún peligro ser entregada al servicio público y bastar á las necesidades que está llamada á satisfacer.

Una comisión de ingenieros venida de Europa, trabaja actualmente en la sección argentina los planos y obras referentes á la apertura del túnel de la cumbre, y extenderá sus estudios á la parte chilena tan pronto como el empresario obtenga las concesiones que gestiona.

Representación de la Empresa

La Comisión ha investigado con mucho interés la verdadera situación de la Empresa, á cuyo nombre se solicitan estas nuevas concesiones, para formarse concepto sobre si se encuentra en aptitud legal y financiera de llevar adelante la construcción del ferrocarril.

Establecida en Londres el 15 de Febrero de 1888 la Compañía inglesa *Clark's Transandine Railway Company Limited*, con el principal objeto de tomar á su cargo la construcción de este ferrocarril, bien poco ha podido hacer á este respecto. Los trabajos continuaron dirigidos y atendidos por los señores Clark, principales accionistas y acreedores de ella, y para su realización comprometieron ellos por fuertes sumas su crédito, contrayendo deudas considerables tanto en Chile como en Londres.

El mal estado de los negocios de la Empresa, á causa de la paralización de los trabajos, dió origen á ejecuciones que los acreedores de Chile iniciaron, y á gestiones judiciales en Londres de parte de los acreedores residentes allá.

La situación de la Compañía se hacía cada día más difícil y su falta de recursos le colocaba en la imposibilidad de salir de ella.

En este estado de cosas fué requerido el concurso de la casa comercial de W. R. Grace y C.^a, que tiene asiento de negocios en Londres y en Valparaíso, y se comenzó por otorgarle la representación de la Compañía Transandina, según poder en debida forma extendido en Lon-

dres á 3 de septiembre de 1896 como también la personal de los señores Juan E. y Mateo Clark en este negocio.

Al mismo tiempo la casa celebró arreglo con los acreedores de la Compañía en Chile y en Londres que le dan, junto con los actos anteriores, la representación de todos los derechos referentes al ferrocarril de Uspallata.

Algunos de estos arreglos han sido celebrados en Chile, y sus comprobantes presentados á la Comisión; y los otros se han llevado á efecto en Londres y han sido acreditados en forma competente ante nuestra Legación.

Esta serie de arreglos ha traído consigo la reorganización del Directorio en Londres de la Compañía Clark Transandine, con un personal en que figuran muy respetables y acreditados hombres de negocios, y cuyos nombres han sido dados á conocer á la Comisión.

Se ha constituido, por otra parte, en Londres un sindicato, cuyo personal ha sido también dado á conocer, con capital ya suscripto, y comprobado ante nuestra Legación, de 500,000 libras esterlinas que están disponibles, y serán en entregadas una vez que llegue el momento de iniciar los trabajos.

Este sindicato se denomina «Transandine Construction Company», y ha celebrado ya su contrato con la Clark's Transandine para hacerse cargo de la construcción del ferrocarril de Uspallata, empleando en ello desde luego las 500,000 libras esterlinas con que se ha constituido, y en seguida todos los recursos de que disponga ó que su crédito le permita.

Para completar estos arreglos se ha ajustado, además,

con la Empresa del ferrocarril de Mendoza á la Cumbre un convenio que establece relaciones de mancomunidad entre ambas empresas, tanto para los trabajos de construcción, como para la explotación de la línea en común.

Se ha conseguido así unir representaciones é intereses que no sólo estaban repartidos, sino que algunos eran opuestos entre sí, y entrababan la prosecución de los trabajos con notables perjuicios para todos los interesados. Para llegar á este resultado se han hecho sacrificios, que son otra prenda de seguridad de la realización de la obra y de la seriedad de la Empresa.

Esos mismos propósitos se afianzan con la disposición que, de una manera expresa é ineludible, somete á la Compañía á las leyes de la República, constituyendo al mismo tiempo un tribunal arbitral para la decisión de cualquiera divergencia que pueda ocurrir.

La apelación y consulta de sus resoluciones para ante la Excm. Corte Suprema resguarda los intereses del Estado y de la Empresa; y es esa la única autoridad que ambos pueden invocar.

Si la Honorable Cámara tiene á bien aceptar el proyecto que, de acuerdo con el representante de la Empresa, presentamos á su consideración, se verá por fin realizado el anhelo del país entero, que desea vivamente la ejecución de una obra, de la cual espera beneficios que compensarán los gravámenes, de que se hace cargo con el firme propósito de prestar decidido y verdadero

concurso á la construcción del ferrocarril trasandino.

En consecuencia, tenemos el honor de proponeros el siguiente

PROYECTO DE LEY

ARTÍCULO PRIMERO. Se autoriza á la Compañía anónima inglesa titulada *Clark's Transandine Railway Company Limited* para continuar la construcción y explotación de una línea férrea, de un metro de trocha, que partiendo de la estación del ferrocarril del Estado en la ciudad de los Andes, se extenderá hasta la cumbre de la cordillera para unirse con un ferrocarril de la misma trocha que se dirige desde Mendoza hasta ese punto.

ART. 2.º La construcción de la línea hasta la Posada de Juncal se hará en conformidad con los planos aprobados ya por el Gobierno; y para la sección desde ese punto hasta la Cumbre, los concesionarios presentarán los planos respectivos á la aprobación del Presidente de la República. Mientras no haya sido acordada esa aprobación, quedan en suspenso los efectos de la concesión otorgada por esta ley, que caducará si los planos no fueren presentados dentro de los seis meses después de promulgada.

ART. 3.º La línea férrea se considerará terminada en cada una de sus secciones y apta para el tráfico después que sea inspeccionada por una comisión de ingenieros nombrada por el Gobierno que declare que aquella puede, sin peligro alguno, ser entregada al servicio público y bastar á las necesidades que está llamada á satisfacer.

ART. 4.º Las tarifas no podrán exceder del máximo fijado por el decreto supremo de 14 de febrero de 1895, y el Presidente de la República se reserva el derecho de fijarlas por sí solo cuando el producto líquido de la explotación llegue y se mantenga durante un semestre alrededor de 12 por ciento sobre el capital garantizado.

ART. 5.º El Gobierno de Chile autoriza á la *Clark's Transandine Railway Company Limited* para emitir obligaciones del 5 por ciento de interés al año con primera hipoteca de este ferrocarril, en la forma siguiente:

a) Concluída la línea hasta la Posada de Juncal y entregada al tráfico público, por la cantidad de 400,000 libras esterlinas.

b) Cuando esté hecha la mitad de los trabajos de construcción de la seccion, desde la Posada de Juncal hasta la Cumbre, por 200,000 libras esterlinas.

c) Terminada la línea desde la Posada de Juncal hasta la Cumbre, por 700,000 libras esterlinas.

El Ministro de Chile en la Gran Bretaña, como representante del Gobierno, refrendará estas obligaciones, al ser emitidas, las que serán llamadas «Bonos de la Compañía del Ferrocarril Trasandino de Chile», y en ellas se estamparán las disposiciones de la presente ley.

ART. 6.º La Empresa concesionaria podrá, al emitirse las obligaciones autorizadas por esta ley, aumentar proporcionalmente el monto de ellas, fijando un tipo de interés que no baje del 4 por ciento, siempre que por ello no se aumente la responsabilidad que esta ley impone al Gobierno de Chile.

La última emisión de 700,000 libras esterlinas en bonos del 5 por ciento, autorizada por el inciso c) del ar-

título anterior se aumentará ó disminuirá proporcionalmente en caso que los bonos de la deuda externa de Chile, del 5 por ciento, hayan tenido en Londres, durante el semestre anterior á dicha emisión, una cotización media inferior ó superior al tipo de 90 por ciento.

ART. 7.º El Estado garantiza el pago del referido interés del 5 por ciento al año, desde la emisión de los bonos, y por el término de 20 años desde la fecha en que se entregue la línea al servicio público en toda su extensión, siendo la amortización del capital de la exclusiva responsabilidad de la Empresa. El pago se verificará por semestres vencidos en Londres el 1.º de abril y el 1.º de octubre de cada año.

ART. 8.º Establecido el tráfico entre Santa Rosa de los Andes y la Cumbre, se dará á las entradas de la Empresa, hasta la cantidad necesaria, la siguiente aplicación:

1.º Pagar los gastos de administración, conservación y explotación de la línea, los que serán aprobados por el Inspector de contabilidad nombrado por el Presidente de la República, ó aceptados por el Tribunal constituido por el artículo 14. Los gastos de administración en Londres no podrán exceder anualmente, para los efectos de esta ley, del 2½ por mil sobre el capital garantizado.

2.º Reintegrar al Estado semestralmente de las sumas que por razón de la garantía hubiere pagado después que la línea haya sido entregada al servicio en toda su extensión.

La Empresa no podrá repartir beneficio alguno entre

los interesados en ella mientras no se haya reintegrado al Gobierno de Chile de todo pago hecho por él.

La Empresa asegura además el reintegro á que se refiere este artículo con segunda hipoteca de todos sus bienes; pero podrá, de acuerdo con el Gobierno y sin responsabilidad de parte de éste, levantar fondos en segunda hipoteca preferente hasta por la suma de 200 mil libras esterlinas, que será destinada exclusivamente á ensanchar el tráfico de la línea, participando en el establecimiento de líneas de vapores, en construcción de ramales, en aumento de equipo ú otras medidas conducentes á ese objeto.

ART. 9.º En pago de los desembolsos que el Estado haga por razón de la garantía durante la construcción del ferrocarril, la Compañía le entregará, totalmente liberadas, el número de acciones preferidas del 5 por ciento sobre su capital de 1.400,000 libras esterlinas, que á la par corresponda al valor de dichos desembolsos.

Uno de los miembros del Directorio de la Compañía en Londres será nombrado por el Presidente de la República.

ART. 10. El 30 de junio y 31 de diciembre de cada año se hará la liquidación del resultado de la explotación; y la Empresa depositará en la Tesorería Fiscal de Santiago, antes del 31 de enero y 31 de julio, las cantidades que resultaren como utilidades netas del semestre hasta completar el monto del servicio de la garantía, y reintegrar al Fisco los anticipos hechos por este mismo servicio.

El Estado, por su parte, deberá poner á disposición de sus propios banqueros en Londres, antes del 15 de mar-

zo y 15 de septiembre de cada año, el total de la garantía correspondiente al respectivo semestre.

ART. 11. Mientras la garantía subsista ó adeude la Compañía al Estado alguna cantidad por pagos hechos por causa de ella, el Gobierno inspeccionará las operaciones y contabilidad de la Empresa por medio de un delegado que nombrará al efecto.

Cualquiera desavenencia que ocurra entre el Gobierno y la Empresa sobre la justificación y aplicación de los gastos será sometida á la decisión del Tribunal Arbitral.

ART. 12. Si los concesionarios no terminan la construcción de la línea hasta la frontera con la República Argentina dentro de los siete años siguientes á la fecha de la aprobación de los planos de la sección entre Posada de Juncal y la Cumbre, el Gobierno podrá hacer suyo el ferrocarril con sus equipos, materiales, obras y accesorios; y en este caso, el Gobierno asume la responsabilidad de pagar el capital é intereses de los bonos emitidos.

Los casos fortuitos ó de fuerza mayor suspenden la disposición de este artículo.

ART. 13. Terminada la construcción de la línea, la Empresa estará obligada á mantener expedito en todo tiempo el tráfico, y para asegurar el cumplimiento de esta estipulación tendrá depositada en la Tesorería Fiscal, durante cinco años, la cantidad de cincuenta mil pesos (\$ 50,000) en cédulas hipotecarias del 8 por ciento, para responder por los gastos que el restablecimiento del tráfico pueda ocasionar. La Empresa mantendrá en todo tiempo y á su costa expedito el servicio de correos,

sin poder alegar en cuanto á ello el caso fortuito ó la fuerza mayor.

ART. 14. La Empresa se sujeta á las leyes sobre ferrocarriles y demás del país; constituye su domicilio en él, y renuncia á toda reclamación diplomática con motivo de la aplicación de esta ley.

Las dificultades ó contenciones de cualquier naturaleza á que dé origen la interpretación y ejecución de esta ley, serán falladas por jueces árbitros arbitradores nombrados en cada caso uno por el Gobierno, otro por la Empresa y el tercero dirimente por la Corte Suprema de Justicia.

Las resoluciones de este Tribunal Arbitral serán consultadas ó apeladas en la forma ordinaria ante la Corte Suprema.

ART. 15. Deróganse los artículos 1, 6, 7, 8, 9 y 10 de la ley de 14 de mayo de 1887, y las leyes de 4 de febrero de 1893 y 11 de febrero de 1895.

Sala de Comisiones, Santiago, diciembre 24 de 1897.

MANUEL ANTONIO PRIETO

ELEODORO YÁÑEZ

LUIS A. VERGARA

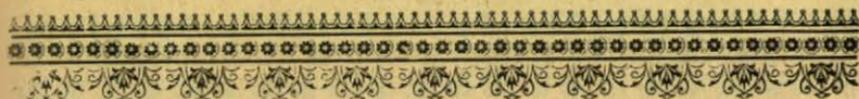
JOSÉ RAMÓN NIETO

JOAQUÍN ECHEÑIQUE

CARLOS T. ROBINET

Diputado por Tarapacá





La Clark's Transandine Railway Company Ltd. que tendrá la explotación del Ferrocarril Trasandino y representa todos los derechos de los primitivos concesionarios, Juan y Mateo Clark, se ha reorganizado.

DIRECCTORIO

Presidente.—E. Barnett, Director del Lloyd's Bank, capital £ 12.000,000.

Vocales.—Edward Norman, Director del Martin's Bank, capital £ 2.000,000.

- » Edwin Waterhouse, de la casa de Prise Waterhouse & Co.
- » John Ball, de la casa de Ball, Baker, Deed, Cornish & Co.
- » Charles H. Parker, de la casa de W. R. Grace & Co.
- » Mateo Clark.
- » John Bell Smyth.

La Transandine Construction Company Ltd. que se hará cargo de la construcción del ferrocarril trasandino, se ha constituido con un capital de

£ 500,000

Oficina 144. Lombard St.—Londres E. C.

DIRECTORIO

Presidente.—M. P. Grace

Vocales.—Clarendon Hyde

» Charles W. Parish

» Charles G. Kekewich

Secretario.—J. E. Aikman

Banqueros.—Martinis Bank Ltd.

Abogados.—Smiles & Co.

OBSERVACIONES.—El señor Clarendon Hyde es el representante de los señores J. Pearson & Sons de Londres, contratista de la mayor importancia en Inglaterra.

Esa casa acaba de construir el último túnel subterráneo bajo el Támesis: ha celebrado en estos días, con el Almi-

rantazgo Inglés, la construcción de un puerto en Dover por 4.500,000 libras esterlinas. Han tomado la explotación del ferrocarril Mejicano de Tehuantepec y se ocupan en construir puertos artificiales en ambos océanos.

Son también fuertes accionistas de la *Transandine Construction Company* los señores Greenwood & Co. de Londres que acaban de proponer al Gobierno del Brasil un empréstito de 5.000,000 de libras esterlinas tomando en arrendamiento el ferrocarril central.

Esa misma casa fué la que consiguió los capitales para la construcción del canal de Manchester.

