

FERROCARRIL TRASANDINO



Antecedentes publicados de orden de la Comisión
de Gobierno de la honorable Cámara de Di-
putados.



*Imp. Barcelona
1897*

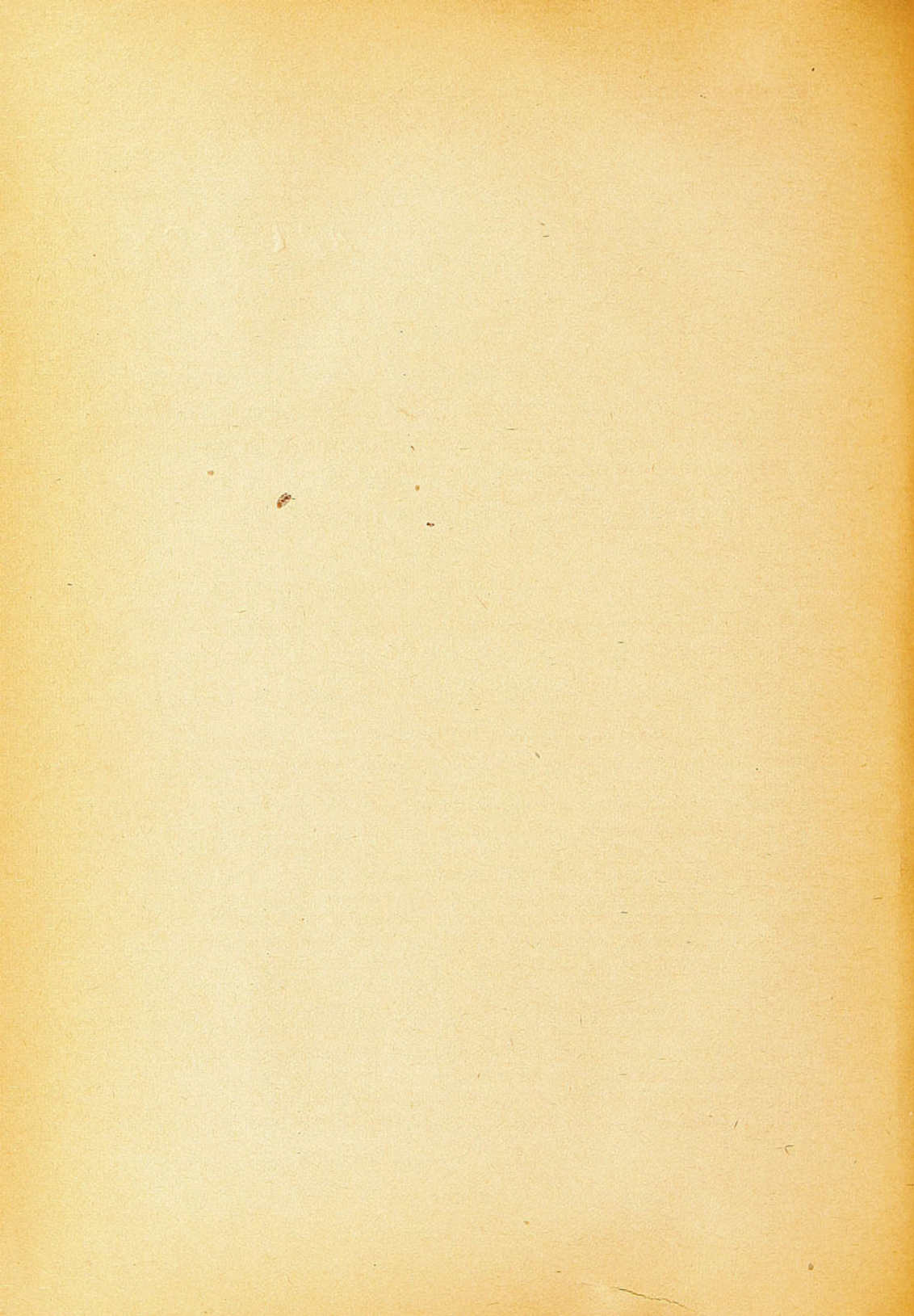
— 11 — AAV 8673

FERROCARRIL TRASANDINO



Antecedentes publicados de orden de la Comisión
de Gobierno de la honorable Cámara de Di-
putados.







LEY

que autoriza á don Juan Clark para construir y explotar un ferrocarril al través de la cordillera de los Andes, desde la ciudad de este nombre hasta Mendoza en la República Argentina.

(*Boletín Oficial*, pág. 577)

Santiago, 14 de mayo de 1887.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEY

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

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

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

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

El Presidente de la República podrá prorrogar este plazo de

cinco años, á solicitud de los empresarios, no pudiendo exceder de dos años la prórroga que se conceda.

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

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

Si la Empresa obtuviere de las líneas de ferrocarriles argentinos, ó de las que se liguén con éstos, algunos favores relativos al transporte de correspondencia, carga ó pasajeros, esos favores se harán extensivos á los mismos objetos y personas que se transporten por el Ferrocarril Trasandino.

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

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

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

Art. 6.º El Gobierno garantiza á la Empresa del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua el interés de cinco por ciento al cambio fijo de 36 peniques por peso, sobre el costo efectivo y comprobado de la línea, no pudiendo éste exceder de cinco millones de pesos, estimados también al tipo de cambio expresado anteriormente.

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

El término de la garantía será de 20 años contados desde el día en que se entregue al tráfico la línea en toda su extensión.

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

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

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

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

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

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

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

J. M. BALMACEDA

Carlos Antúnez

DECRETO

que aprueba los planos de detalle que expresa de la línea férrea de Los Andes á Úspallata

(*Boletín del Ministerio de Industria y Obras Públicas*, pág. 112)

Santiago, 11 de enero de 1889.

Núm. 37.—Vista la nota que precede, lo informado acerca de ella por la Dirección General de Obras Públicas y lo dispuesto en el decreto de fecha 26 de julio de 1887,

Decreto:

Apruébanse los planos de detalle que á continuación se expresan, correspondientes á la primera parte de la línea férrea de «Andes á Úspallata» ó sea desde la estación de los Andes hasta el kilómetro 10 positivo:

Núm. 1.º—Plano de la traza desde la estación de los Andes hasta el kilómetro 10 positivo.

Núm. 2.º—Perfil longitudinal por una extensión igual á la anterior.

Núm. 3.º—Perfiles transversales por una extensión igual á la anterior.

Núm. 4.º—Plano de riel y accesorios de vía.

Núm. 5.º—Tipo de las secciones transversales para la vía.

Núm. 6.º—Tipo de alcantarillas abiertas de 0 m. 60, 1 m. 00 por 2 de luz.

Núm. 7.º—Tipo de alcantarilla abierta, de 3 y 4 metros de luz.

Núm. 8.º—Tipo de alcantarilla cubierta, de 0 m. 60 de luz.

Núm. 9.º—Tipo de alcantarillas de bóveda, de 1 y 2 metros de luz.

Núm. 10.—Tipo de alcantarilla de bóveda, de 3 metros de luz.

Núm. 11.—Tipo de alcantarillas de id., de 4 metros.

Núm. 12.—Tipo de id. id., de 5 id.

Núm. 13.—Tipo de puentes, de 5 metros de luz.

Núm. 14.—Tipo de id., de 10 id. id.

Núm. 15.—Tipo de id., de 15 por 30 id. id.

Núm. 16.—Tipo de id., de 20 por 35 id. id.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.

BALMAERDA

Prudencio Luzcano

DECRETO

que aprueba varios planos del Ferrocarril Trasandino,
vía de Uspallata

(*Diario Oficial*, pág. 2,018)

Santiago, 16 de noviembre de 1889.

Número 2,575.—Vistos estos antecedentes,

Decreto:

Apruébanse los signientes planos del Ferrocarril Trasandino, vía Uspallata, presentados por don Alberto Riofrío, en representación de don Juan E. Clark:

Plano horizontal de la traza (núm. 20); plano del perfil longitudinal de la traza (núm. 21); y plano tipo del túnel (número 22), que consultan el empleo del sistema Att en rampas de una pendiente máxima de ocho por ciento en una longitud de 8,532 metros del trayecto que dicho Ferrocarril recorre dentro del territorio chileno.

~ Tómese razón y comuníquese.

BALMACEDA

J. M. Valdés Carrera

DECRETO

que aprueba los planos del Ferrocarril Trasandino
Clark entre los kilómetros 13,770 y 19.

(*Diario Oficial*, pág. 505)

Santiago, 2 de abril de 1890.

Núm. 799.—Vista la solicitud que precede, de don Alberto Riofrío, por la Compañía del Ferrocarril Trasandino Clark, limitada, y lo informado por la Dirección de Obras Públicas,

Decreto:

Se aprueban los planos del Ferrocarril Trasandino por Uspallata,

comprendido entre los kilómetros 13.700 y 19, á saber: número 23, plano horizontal, número 24, perfil longitudinal.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.

BALMACEDA

J. M. Valdés Carrera

DECRETO

que aprueba los planos del Ferrocarril Trasandino, vía Uspallata, entre los kilómetros 19 y 33

Santiago, 31 de julio de 1890.

Núm. 1,650.—Vista la solicitud del representante de la Compañía Ferrocarril Trasandino Clark limitada, y lo informado por la Dirección de Obras Públicas,

Decreto:

1.º Apruébanse los planos del Ferrocarril Trasandino, vía Uspallata, entre los kilómetros 19 y 33; y

2.º El concesionario de dicho Ferrocarril queda obligado á hacer los estudios necesarios en la parte restante hasta los túneles de la cumbre, para buscar, si es posible, solución por adherencia, ó para reunir por una sola sección continua la cremallera, poniendo en todo caso la línea fuera del alcance de las avalanchas y á defender la línea con techo ó con parapetos atajamares en todos los lugares que sea necesario á juicio del Gobierno.

Tómese razón y comuníquese.

BALMACEDA

J. M. Valdés Carrera

DECRETO

que aprueba los planos del Ferrocarril Trasandino por Uspallata entre el kilómetro 33 48,6.

(Diario Oficial, pág. 1,560)

Santiago, 18 de octubre de 1890.

Núm. 2,162.—Vista la solicitud del representante de la Compañía del Ferrocarril Trasandino Clark, limitada, y lo informado por el ingeniero don Enrique Budge,

Decreto:

Apruébanse los planos del Ferrocarril Trasandino, vía Uspallata, entre el kilómetro 33 y 48.600.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.

BALMACEDA

Eulogio Allendes

Ferrocarril Trasandino por Aconcagua
Modificaciones de la ley de 14 de mayo de 1887

(Ley promulgada con fecha 4 de febrero de 1893, en el núm. 4,441 del *Diario Oficial*)

LEY NÚMERO 28

Santiago, 4 de febrero de 1893.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo primero. Los incisos 1.º y 2.º del artículo 6.º de la ley de 14 de mayo de 1887, que autorizó la construcción de un ferrocarril trasandino por Aconcagua, se sustituyen por los siguientes:

«El Gobierno garantiza á la Empresa del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua el interés de cuatro por ciento (4%) sobre la suma fija 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 primero y octubre primero 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 línea férrea se considerará terminada y apta para el tráfico después de que sea inspeccionada por una comisión de ingenieros nombrada por el Gobierno, que declare que aquélla puede, sin ningún peligro, ser entregada al servicio público y bastar á las necesidades que está llamada á satisfacer.

«Art. 2.º Los plazos concedidos para la terminación del Ferro-

carril, en ley de 14 de mayo de 1887, regirán desde la fecha de la presente ley.

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

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

JORGE MONTT

R. Barros Luco

Ley núm. 276

Santiago, 11 de febrero de 1895.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo primero. Derógase la ley de 4 de febrero de 1893, reformatoria de la de 4 de mayo de 1887, que autorizó la construcción del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua.

Art. 2.º Sustitúyense los artículos 6.º i 7.º de la referida ley de 14 de mayo de 1887 por los siguientes:

Art. ... El Gobierno garantiza á la Empresa del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua el interés de cuatro y medio por ciento sobre la suma fija de un millón trescientas mil libras esterlinas.

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 sesenta por ciento de sus entradas brutas por gastos de explotación.

El término de la garantía será de veinte años, contados desde el día en que se entregue al tráfico la línea en toda su extensión. Cuando el producto líquido del Ferrocarril, que se estima en cuarenta por ciento de la entrada bruta, fuere mayor que el interés garantido, ese exceso entrará á reemplazar al Erario Nacional todas las sumas que hubiere erogado por la garantía que establece este artículo.

La línea férrea se considerará terminada y apta para el tráfico después que sea inspeccionada por una comisión de ingenieros

nombrada por el Gobierno, que declare que aquélla puede, sin ningún peligro, ser entregada al servicio público y bastar á las necesidades que está llamada á satisfacer.

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

Art. 3.º Los plazos concedidos para la terminación del Ferrocarril en la ley de 14 de mayo de 1887 regirán desde la fecha de la presente ley.

Art. 4.º Las interrupciones del tráfico que duren más de cuarenta días continuos, suspenden el pago de la garantía del Estado por todo el exceso de ese tiempo que ellas durasen.

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

JORGE MONTT.

R. Barros Luco.

T A R I F A S

Valparaíso, 14 de febrero de 1895.

Núm. 582. — Vista la solicitud precedente, y teniendo presente lo dispuesto en el artículo 2.º de la ley de 11 de febrero último,

Decreto:

De acuerdo con la Empresa concesionaria del Ferrocarril Transandino por Aconcagua, fijase el siguiente máximo para las tarifas que podrá cobrar la referida Empresa en los trenes de pasajeros y carga entre la ciudad de los Andes y el deslinde con el territorio argentino:

TRENES DE PASAJEROS

Pasajeros de 1. ^a	£	2
Id. de 2. ^a		1
Inmigrantes.....	sh.	10
Por tonelada de encomienda.....	£	4
Id. id. de id. de carga.....		2

TRENES DE CARGA

Por tonelada £ 1 10

Las tarifas que se formen con arreglo al presente decreto regirán desde el día en que, llenados los requisitos prescritos en el artículo citado, se entregue al tráfico la línea en toda su extensión.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.

MONTT

R. Barros Luco

FERROCARRIL TRASANDINO CLARK

Presupuesto general en \$ de 24d

— 13 —

PRIMERA SECCIÓN	Presupuesto Schatzmann		Presupuesto reformado	Observaciones
1.º Adquisición de terrenos, perjuicios y gastos judiciales.....		\$ 150,000 00	\$ 150,000 00	Bajo.
2.º Limpieza de la vía.....		27,500 00	10,000 00	
3.º Movimiento de tierra:				
<i>a</i> Cortes en tierra.....	\$ 53,000 00			
<i>b</i> » » cascajo.....	582,000 00			
<i>c</i> » » roca.....	324,000 00			
<i>d</i> Terraplenes.....	57,575 00	1,016,575 00	840,000 00	
4.º Alcantarillas y puentes.....		421,100 00	421,100 00	
5.º Murallas de sostenimiento.....		87,000 00	87,000 00	Bajo.
6.º Obras de protección.....		425,000 00	425,000 00	Bajo.
7.º Socavones y medias galerías.....		450,000 00	450,000 00	Bajo.
8.º Obras de protección contra el río				
Aconesagua.....		40,000 00	40,000 00	
<i>a</i> Vía ordinaria.				
Rieles, etc.....	\$ 6,955 00		4,815 00	
Durmientes de madera.....	2,025 00		2,025 00	
Enrielladura.....	1,200 00		1,200 00	
Lastradura.....	2,900 00		2,000 00	
	\$ 12,180 00		10,040 00	
<i>Á la vuelta</i>		\$ 2,617,175 00	\$ 2,423,100 00	

SEGUNDA SECCION	Presupuesto Schatzmann		Presupuesto reformado		Observaciones
<i>De la vuelta.....</i>		\$ 2,617,175 00		\$ 2,423,100 00	
<i>b Vía Abt:</i>					
Rieles, etc.....	\$ 7,800 00		\$ 5,400 00		
Durmientes de acero.....	7,959 00		6,765 00		
Enrioladura.....	2,000 00		1,200 00		
Lastradura.....	3,000 00		3,000 00		
Cremallera.....	11,375 00		9,750 00		
Colocación de id.....	2,000 00		1,500 00		
	\$ 34,134 00		\$ 27,615 00		
Total de vía ordinaria.....	\$ 548,100 00		\$ 451,800 00		
» » Abt.....	512,010 00	\$ 1,060,110 00	414,225 00	866,025 00	
10. Tren rodante.....		587,200 00		587,200 00	Bajo.
11. Cierro de la línea.....		47,500 00		61,750 00	Bajo.
12. Estaciones y edificios.....		401,500 00		401,500 00	Bajo.
13. Telégrafo.....		22,500 00		17,000 00	
14. Planos y estudios preliminares.....		80,000 00		80,000 00	
15. Personal.....		240,000 00		240,000 00	Bajo.
16. Intereses.....		375,000 00		375,000 00	Bajo.
		\$ 5,430,985 00		\$ 5,051,575 00	
17. Imprevistos y beneficios.....		271,549 25		505,157 50	
		\$ 5,702,534 25		\$ 5,556,732 50	

PRIMERA SECCION	Presupuesto Schatzmann		Presupuesto reformado		Observaciones
1.º Adquisición de terrenos y gastos judiciales.....		\$ 20,000 00		\$ 5,000 00	
2.º Construcción de túneles.....		6.337,968 00		6.971,800 00	
3.º Vía permanente:					
Rieles, etc.....	\$ 8,100 00		\$ 5,400 00		
Durmientes de acero.....	8,527 50		6,765 00		
Enrielladura.....	3,500 00		4,200 00		
Lastradura.....	4,000 00		4,400 00		
Cremallera, etc.....	11,700 00		9,750 00		
Colocación de cremallera.....	2,500 00		2,750 00		
	\$ 38,827 50		\$ 33,265 00		
Total en vía permanente.....		440,766 25		382,547 50	
4.º Telégrafo.....		6,000 00		6,000 00	
5.º Estanque.....		10,000 00		10,000 00	
6.º Planos y estudios.....		30,000 00		30,000 00	
7.º Personal.....		360,000 00		360,000 00	
8.º Intereses.....		875,060 00		875,000 00	
		\$ 8,079,734 25		\$ 8,640,347 50	
		403,986 71		864,034 75	
		\$ 8,883,720 96		\$ 9,504,382 25	
9.º Imprevistos y beneficios.....					
RESUMEN					
Primera Sección.—Andes-Juncal.....	\$ 5,702,534 25		\$ 570,253 50	\$ 5,556,732 50	£ 556,732
Segunda » —Túneles de cumbre...	8,483,720 96		848,372	9,504,382 25	950,382
TOTAL.....	\$ 14,186,255 21		\$ 1,418,625 21	\$ 15,061,114 75	£ 1,507,014

Santiago, enero 8 de 1892

ENRIQUE BUDGE

Propuesta presentada al Supremo Gobierno por el señor E. Eyre

Artículo primero. Deróganse los artículos 2.º, 3.º y 4.º de la ley de 11 de febrero de 1895.

Art. 2.º Sustitúyense los artículos 6.º y 7.º de la ley de 14 de mayo de 1887, y que autorizó la construcción y explotación de una vía férrea de un metro de ancho al través de la cordillera de los Andes, por los siguientes:

«Art. 6.º El Gobierno de Chile autoriza á la Clark's Transandine Railway Co. Limited, para emitir, sobre el ferrocarril de Santa Rosa de los Andes á la frontera de la República Argentina, bonos de primera hipoteca, bien sea por la suma de libras un millón trescientas mil con un interés anual de $4\frac{1}{2}\%$, ó por la suma de £ 1.450,000 con un interés del 4% anual, á opción de la Compañía.

«El Gobierno de Chile garantiza el referido interés por semestres vencidos en abril 1.º y octubre 1.º de cada año, bien sea de $4\frac{1}{2}\%$ ó de 4%, según el monto de la emisión fuere de £ 1.300,000 ó de 1.450,000.

«Dicha garantía regirá desde que los bonos sean emitidos, y durará por el término de veinte años, contados desde que se entregue al tráfico la línea en toda su extensión.

«La emisión de estos bonos, que serán llamados «Bonos del Ferrocarril Transandino de Chile», se hará por una casa bancaria, propuesta por la Compañía y aceptada por el Gobierno, quedando á opción de la Compañía determinar el tiempo y cantidades en que los bonos deben ser colocados.

«El Ministro de Chile en la Gran Bretaña intervendrá en la emisión como representante del Gobierno y con ese carácter refrendará los bonos.

«Los banqueros podrán, á solicitud de la Compañía, colocar á mutuo el producto de los bonos sobre valores saneados para evitar pérdida de intereses; pero no podrán disponer de los fondos sino para sufragar los intereses que los bonos mismos devenguen durante la construcción de la línea, y para cubrir el costo del trabajo hecho y del material suministrado por la Compañía, según se expresa en el artículo 5.º de la presente ley.

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

«Art. 7.º Las tarifas serán fijadas con acuerdo del Presidente de la República, reservando á éste el derecho de fijarlas por sí

solo una vez que el producto líquido de la explotación llegue á un 12%.»

Art. 3.º Los plazos concedidos para la terminación del ferrocarril en la ley de 14 de mayo de 1837, regirán desde la fecha en que el Gobierno apruebe el nombramiento de los banqueros propuestos por la Compañía.

Art. 4.º Será necesario el consentimiento del Supremo Gobierno para que los concesionarios puedan introducir cualquiera modificación en los planos aprobados para la obra de que trata la presente ley.

Art. 5.º El Gobierno acordará con la Compañía las condiciones bajo las cuales tendrá ésta derecho de percibir el producto de los bonos; y, en resguardo de los intereses fiscales, comunicará á los banqueros emisores los términos de ese acuerdo para su más estricto cumplimiento.

Art. 6.º Cubiertos que estén por las entradas de la Empresa los gastos de explotación, conservación y administración, todo exceso será destinado, hasta la cantidad necesaria, á pagar el servicio de los bonos autorizados por esta ley, y no se podrá repartir de las entradas de la Empresa beneficio alguno entre los interesados en ella, mientras no se haya reintegrado al Gobierno de Chile todo desembolso que por efecto de la garantía hubiere pagado en cualquier tiempo.

Art. 7.º Mientras la garantía subsista, el Supremo Gobierno tendrá la facultad de inspeccionar las operaciones y la contabilidad de la Empresa.

Art. 8.º Si por algún evento la Compañía no entregare al tráfico la línea completamente concluída dentro de los plazos establecidos, incluso los años de prórroga, el Gobierno podrá hacer suya la parte concluída con todos sus accesorios, y dispondrá libremente del producto de los bonos no invertidos, sin más responsabilidad en tal caso que la de pagar el capital é intereses de los mismos bonos.

El Supremo Gobierno podrá elegir una de las tres siguientes formas para que la Compañía disponga de las obligaciones hipotecaria del Ferrocarril ó de su producto:

Primera.—El costo total de la obra con su equipo completo fué presupuestado por el ingeniero en jefe señor Schatzman el 13 de agosto de 1890 en £ 1.418,625.10.5.

Ese presupuesto fué rectificado después de detenido estudio por el ingeniero del Estado señor Enrique Budge en enero 8 de 1892 y el costo total elevado á £ 1.506.111.9.6.

Para el efecto de este arreglo la Empresa conviene en tomar el presupuesto que arroja menor suma y propone que, una vez comenzada de nuevo la obra, y tanto por el trabajo que la Empresa haga y por el material que suministre en adelante, los ingenieros

inspectores nombrados por el Gobierno emitirán mensualmente los certificados respectivos, y en vista de esos certificados y de acuerdo con los precios fijados en el citado presupuesto, el Gobierno permitirá á la Compañía tomar mensualmente del producto neto de los bonos una suma igual al monto de los certificados.

Para el efecto de este arreglo no se tomará en cuenta el valor de lo que la Compañía ha hecho hasta hoy ni del material y maquinaria existente. Sólo lo que la Empresa haga ó suministre en adelante y al terminar la obra, la Empresa dispondrá del saldo que quede.

Será de cuenta de la Empresa el interés que los bonos devenguen.

Segunda.—Se divide la obra en cuatro distintas secciones, á saber:

1.^a Santa Rosa de los Andes á Salto del Soldado.

2.^a Salto del Soldado á Guardia Vieja.

3.^a Guardia Vieja á la Posada de Juncal.

4.^a Posada de Juncal al término de la línea en la línea divisoria nacional, ó sea la cumbre.

Reparada la primera y concluídas las otras secciones, la Compañía podrá disponer del producto de bonos por las siguientes cantidades:

Valor nominal:

1. ^a Sección.....	£ 200,000
2. ^a »	200,000
3. ^a »	300,000
4. ^a »	600,000
	£ 1.300,000

ó proporcionalmente si la emisión es de £ 1.450,000.

Siendo los intereses que los bonos hubiesen devengado de cuenta de la Empresa.

Tercera.—Concluída la línea hasta la posada de Juncal, inclusive la reparación de la parte construída de los Andes á Salto del Soldado, la Compañía dispondrá de bonos por valor de la mitad de la emisión, y terminada la sección chilena y abierta la línea al tráfico público en toda su extensión, dispondrá de la otra mitad.

Mensaje del Presidente de la República

CONCIUDADANOS DEL SENADO Y DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS:

Dificultades que parecían insuperables se han opuesto á la terminación del Ferrocarril Trasandino, á pesar de los esfuerzos de los concesionarios y de la protección que se ha dispensado á esta obra.

La reconocida importancia de este Ferrocarril y la benéfica influencia que produciría sobre el comercio de nuestro país con la República Argentina, han sido causa de que no se abandone la idea de llevarlo á feliz término.

Traería también consigo inapreciables ventajas para nuestra política exterior, contribuyendo, mediante las relaciones que el comercio crea, á hacer más sólida y duradera la tranquilidad que hoy domina en nuestra situación internacional.

A fin de conseguir estos resultados, se han practicado últimamente estudios que han venido á demostrar que puede realizarse el Ferrocarril, siempre que se acepten algunas condiciones exigidas por capitalistas extranjeros que no imponen mayor gravamen al Erario Nacional, ni modifican en parte sustancial las concesiones anteriormente otorgadas á la Empresa.

Los empresarios han constituido en reemplazo de la «Clark's Trasandine C.^o Ltd.», una compañía constructora denominada «Trasandine Construction Company», que dispone de un capital de quinientas mil libras esterlinas. Dicho capital se invertiría en la cancelación de las obligaciones contraídas por la Empresa primitiva y en la continuación de los trabajos, tan pronto como fuese ley de la República el proyecto que tengo el honor de proponeros.

Las innovaciones que se solicitan no aumentan la responsabilidad del Estado. La concesión actual fija el monto del capital en un millón trescientas mil libras (£ 1.300,000) y la renta que el Gobierno garantiza, en el cuatro y medio por ciento.

La idea de permitir á la Empresa que eleve el capital á un millón cuatrocientas cincuenta mil libras esterlinas, bajando el interés al cuatro por ciento, significa menos desembolso para el Estado, en cuanto al servicio de la garantía, y para la Empresa considerables facilidades comerciales. Concedida esta facultad á la Compañía, y una vez elevado el capital á la suma que se indica, el Estado garantizaría una renta de cincuenta y ocho mil libras esterlinas que asciende al cuatro por ciento sobre un millón cuatrocientas cincuenta mil libras esterlinas, en lugar de cincuenta y ocho mil quinientas libras á que alcanza el cuatro

y medio por ciento sobre un millón trescientas mil libras esterlinas.

Consiste una de las peticiones de la Empresa constructora en que la garantía del Estado rija desde el momento en que se emitan las obligaciones á que la Compañía debe acudir para completar los fondos que demanda la negociación.

Hay razones poderosas que justifican esta petición. El que presta capitales para un negocio cualquiera lo hace á condición de abonársele el interés que estipule desde el día en que los desembolsa.

Los intereses que devengan estas obligaciones se atienden mientras dura la construcción de los trabajos, con el producto de ellas mismas.

Por otra parte, en beneficio del Gobierno y del capitalista el proyecto establece que los bonos que la Compañía emita serán colocados en una casa bancaria de las más acreditadas de Londres y designada por la Empresa de acuerdo con el Gobierno.

El producto de esa emisión deberá dejarse depositado en la misma casa y no se dispondrá de él sino para cubrir el interés correspondiente á las obligaciones durante la construcción del Ferrocarril y para pagar el costo de los trabajos bajo las condiciones que en el proyecto se establecen.

Se suprime en el proyecto que os presento la disposición de concesiones anteriores que aplica una parte fija de los productos brutos de la línea al servicio de la garantía.

No es fácil encontrar capitales extranjeros que invertir en obras de esta naturaleza si no se le garantiza un interés exento de toda eventualidad y por este motivo conceptúo indispensable la supresión que se propone.

Sin embargo, como la cláusula á que me refiero tenía por principal objeto resguardar los intereses fiscales asegurando de esa manera que todos los productos disponibles de la línea se invirtiesen precisamente en el servicio de intereses de bonos que garantiza el Gobierno, he creído conveniente dejar claramente establecido que los empresarios no podrán repartirse ni percibir suma alguna proveniente de los productos del Ferrocarril mientras el fisco no se haya reembolsado totalmente de las sumas que se pagasen en virtud de la garantía.

Para hacer más eficaz todavía la anterior disposición y á fin de que el Gobierno adquiriera un conocimiento perfecto de las entradas de la Empresa, me queda reservado el derecho de nombrar un delegado que intervenga en la contabilidad de dicha Empresa y que podría nombrarse tan pronto como empezara la explotación total de la línea.

La Empresa constructora ha solicitado también que se elimine

la cláusula que suspende la garantía por una interrupción del tráfico que exceda de cuarenta días.

Convencido el Gobierno de la necesidad de asegurar la regularidad del tráfico, cree, sin embargo, que hay otros medios aceptados por la Sociedad Explotadora que podrían ponerse en práctica sin que tengan los inconvenientes de la supresión de la garantía.

En la forma que está actualmente establecida, todo el daño por la suspensión del tráfico recae sobre los capitalistas que son completamente extraños á la explotación de la línea y este daño es, sin duda, causa que influye en el alejamiento de capitales por la menor seguridad.

Siendo la Compañía concesionaria la explotadora del Ferrocarril, es justo que soporte las consecuencias de un tráfico irregular, y á este respecto puede el Gobierno valerse de medios eficaces para compelerle al mantenimiento de un servicio constante y seguro.

Está, desde luego, estipulado que la línea no puede entregarse al servicio sin que reuna las condiciones convenientes de perfección y de seguridad, sin cuyo requisito la Compañía no puede disponer de la totalidad del producto de los bonos.

Por otra parte, nadie está más interesado que la misma Empresa en la mejor explotación de la línea ya que en dicha explotación espera encontrar la remuneración del capital que va á invertir y la recompensa de los esfuerzos que demande la construcción de la línea.

Pero en su interés de asegurarse más todavía, el Gobierno puede imponer á la Empresa fuertes multas por las interrupciones que por su culpa ocurran, y si éstas se repitiesen podría llegar el caso de que el Gobierno ejercitase el derecho de tomar posesión de la línea.

A fin de que la aplicación de estas multas no sea ilusoria, depositarán los concesionarios en Arcas fiscales una considerable suma en letras hipotecarias que garantice su pago.

Por la exposición anterior podéis persuadirlos de que el gravamen para el Fisco es pequeño, si se atiende á los inmensos beneficios que esta obra puede producir. La seriedad de los proponentes y la competencia de las personas que se encargarán de los estudios, son una demostración evidente de que pronto llegará á ser una realidad esta aspiración de dos países.

Creo excusado entrar en otro género de consideraciones. Confío en vuestro celo por el bien del país y espero fundadamente que prestéis vuestra aprobación al siguiente proyecto de ley que, oído el Consejo de Estado, tengo el honor de someter á vuestra consideración.

PROYECTO DE LEY

ARTÍCULO PRIMERO. Sustitúyense los números 1, 2 y 3 del artículo 1.º de la ley de 14 de mayo de 1887, que autorizó la construcción y explotación de una vía férrea de un metro de ancho á través de la cordillera de los Andes, por los siguientes:

1.º La línea arrancará de la estación del ferrocarril del Estado en la ciudad de los Andes y se extenderá hasta la cumbre de la cordillera para conectar con el ferrocarril de Mendoza. La construcción de la línea hasta la Posada de Juncal se hará de acuerdo con los planos aprobados por el supremo Gobierno, y los concesionarios procederán inmediatamente á hacer los planos definitivos de la sección de la cumbre, los que deberán ser sometidos al Gobierno para su aprobación en el plazo de seis meses, contado desde la promulgación de esta ley. Los concesionarios no podrán introducir modificación alguna en los planos aceptados por el supremo Gobierno, sin su consentimiento.

2.º En el plazo de dos meses, contado desde la misma fecha, los concesionarios depositarán en la Dirección de Obras Públicas copias completas de los planos aprobados por los decretos de 16 de noviembre de 1889, 2 de abril, 31 de julio y 18 de octubre de 1890.

3.º La Compañía concesionaria entregará al servicio público enteramente concluída la línea dentro de cinco años contados desde la fecha en que el Gobierno apruebe el nombramiento de los banqueros á que se refiere el artículo 6.º, y proveído de todo el material rodante especificado en el presupuesto formado por el ingeniero señor Schatzmann con fecha 18 de agosto de 1890.

El Presidente de la República podrá prorrogar hasta por dos años más este plazo de cinco años, á solicitud de los empresarios.

Art. 2.º Sustitúyense asimismo los artículos 6.º y 7.º de la misma ley de 14 de mayo de 1887, por los siguientes:

Art. 6.º El Gobierno de Chile autoriza á la «Clark Transandine Raylways Company Limited de Londres» para emitir sobre el ferrocarril de Santa Rosa de los Andes á la frontera de la República Argentina, bonos de primera hipoteca, bien sea por la suma de un millón trescientas mil libras esterlinas con un interés de $4\frac{1}{2}\%$ anual ó por la suma de un millón cuatrocientas cincuenta mil libras esterlinas con un interés de un cuatro por ciento anual, á opción de la Compañía.

El Gobierno de Chile garantiza el referido interés por semestres vencidos, el 1.º de abril y el 1.º de octubre de cada año, bien sea de cuatro y medio por ciento ó de cuatro por ciento, según el monto de la emisión fuere de un millón trescientas mil libras

esterlinas, ó de un millón cuatrocientas cincuenta mil libras.

Dicha garantía regirá desde que los bonos sean emitidos y durarán por el término de veinte años, contados desde que la línea se entregue al tráfico en toda su extensión, sin perjuicio que el servicio de los bonos se haga durante la construcción con el producto de la venta de los mismos bonos.

La emisión de estos bonos, que serán llamados «Bonos del Ferrocarril Trasandino de Chile», se hará por una casa bancaria, propuesta por la Compañía y aceptada por el Gobierno, quedando á opción de la Compañía determinar el tiempo y cantidades en que los bonos deben ser colocados.

El Ministro de Chile en la Gran Bretaña intervendrá en la emisión como representante del Gobierno, y en ese carácter refrendará los bonos á medida que la Compañía lo solicite para enajenarlos.

A solicitud de la Compañía y con aprobación del Gobierno, los banqueros depositarios podrán colocar el producto de los bonos en valores saneados á fin de evitar pérdida de intereses, pero dichos depositarios no podrán disponer de otra manera de los fondos sino para los objetos á que están destinados, á saber:

1.º Para sufragar los intereses que los mismos bonos devenguen durante la construcción de la línea; y

2.º Para cubrir el costo del trabajo hecho y del material suministrado por la Compañía, según se expresa en el inciso... del artículo 7.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 aquélla puede, sin ningún peligro, ser entregada al servicio público y bastar á las necesidades que está llamada á satisfacer.

Art. 7.º Las tarifas no podrán exceder del máximum 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 á un doce por ciento sobre el capital garantizado.

Concluida la línea hasta la Posada del Juncal, inclusive, y la reparación de la parte construída de los Andes al Salto del Soldado y previa su recepción por los ingenieros del Estado, la Compañía tendrá derecho á recibir la mitad de los bonos que se emitan con arreglo á la presente ley ó su producto, y la otra mitad cuando se halle terminada y apta para el tráfico público en toda su extensión la sección chilena del Ferrocarril Trasandino y provista de todo el material rodante especificado en el presupuesto formado por el señor Schatzmam. Este material ó

su equivalente se conservará constantemente como dotación de la línea en la sección chilena.

Cubiertos que estén por las entradas de la Empresa los gastos de explotación, conservación y administración, todo exceso será destinado, hasta la cantidad necesaria, á pagar el servicio de los bonos autorizados por esta ley, y no se podrá repartir de las entradas de la Empresa beneficio alguno entre los interesados en ella mientras no se haya reintegrado el Gobierno de Chile todo desembolso, que, por efecto de la garantía, hubiere pagado en cualquier tiempo.

Mientras la garantía subsiste, el Supremo Gobierno tendrá la facultad de inspeccionar las operaciones y la contabilidad de la Empresa, para cuyo efecto nombrará un delegado que será á la vez inspector y contador en jefe de la explotación de la línea desde que sea entregada al tráfico público. El Gobierno fijará la remuneración que la Empresa debe pagar á este funcionario.

Cualquiera desavenencia que ocurra entre el Gobierno y la Empresa sobre justificación y aplicación de los gastos será sometida á la decisión de árbitros, y en caso de necesitar un tercer dirimente, éste será nombrado por el Presidente de la República.

En 30 de junio y 31 de diciembre deberá hacerse la liquidación del resultado de la explotación, y se entregarán al Estado antes del 31 de enero y 31 de julio las cantidades que resultaren como utilidades del semestre hasta completar el monto del servicio de la garantía y reintegrar los anticipos hechos por este mismo servicio en semestres anteriores. El Estado por su parte deberá poner á disposición de los banqueros, antes del 15 de marzo y 15 de septiembre de cada año, el total de la garantía correspondiente al respectivo semestre.

Hasta que el Ferrocarril sea entregado al tráfico público, el servicio de los bonos hipotecarios que emita la Compañía con arreglo á esta ley se hará por cuenta de dicha Compañía con los fondos que produzca la venta de los expresados bonos; por lo cual, al hacer á los concesionarios los pagos á que se refiere el inciso de este artículo, los banqueros depositarios les rebajarán de cada uno los intereses de los bonos que hubieren servido hasta la fecha de esos pagos. Los intereses que hubiere producido la inversión de los fondos depositados con arreglo á lo dispuesto en el inciso 6.º de la presente ley, corresponderán á los concesionarios y les serán pagados por los banqueros depositarios al hacerles los pagos á que se refiere el inciso 2.º de este artículo.

Art. 3.º Sustitúyese el artículo 9.º de la ley de 14 de mayo de 1887 por el siguiente:

«Si la Compañía no entregare la línea terminada dentro de los plazos establecidos, incluso los dos años de prórroga, el Gobierno podrá hacer suyo el Ferrocarril con todo su equipo, accesorios, y

dispondrá libremente del producto de los bonos no invertidos, sin más responsabilidad que la de pagar el capital é intereses de la totalidad de los bonos emitidos. Se exceptúan de la disposición contenida en este inciso y en el siguiente los casos fortuitos y de fuerza mayor.»

«Si el tráfico á la República Argentina se interrumpiese por culpa de la Compañía, declarada por los mismos árbitros á que se refiere el inciso 7.º, y la interrupción alcanzara á más de 40 días, dentro de un año, la Empresa pagará al Supremo Gobierno una multa de 10,000 pesos; si el tráfico se interrumpiere por segunda vez en el mismo ú otro año por la misma causa y por más de otros 40 días, la Empresa pagará una nueva multa de 20,000 pesos; y si por tercera vez y en el mismo ó en otro año vuelve á interrumpirse por culpa de la Compañía y por mas de 40 días, el Supremo Gobierno tendrá derecho de ocurrir á la justicia ordinaria pidiendo que se pronuncie sumariamente sobre esa culpa, y una vez declarada ésta, tomará el Gobierno *ipso facto* el Ferrocarril bajo su administración hasta restablecer el servicio y pagarse de todos los daños que de la suspensión del tráfico se hubiesen derivado para el Supremo Gobierno como garantizador del servicio de los bonos.

«Para asegurar las estipulaciones de esta cláusula, la compañía mantendrá depositada en la Tesorería Fiscal de Santiago, durante 5 años, contados desde la conclusión de la línea, la suma de 50,000 pesos en cédulas del 8% de la Caja Hipotecaria.

Art. 4.º La Empresa queda obligada á mantener expedito y á su costa el servicio de correos todo el tiempo que pudiere estar interrumpida la línea y en las condiciones que determine el Presidente de la República.

Art. 5.º La Empresa queda sujeta á las leyes del país y renuncia á toda reclamación diplomática con motivo de la aplicación de este contrato.

Art. 6.º Deróganse las leyes de 4 de febrero de 1893 y de 11 de febrero de 1895.

Santiago, enero 4 de 1897

FEDERICO ERRÁZURIZ

Carlos Antúnez

Informe de la Comisión de Gobierno

HONORABLE CÁMARA:

Por la ley de 14 de mayo de 1887 se autorizó á don Juan E. Clark y á las personas ó sociedades á quienes cediera sus derechos, para construir y explotar una vía férrea de un metro de ancho al través de la Cordillera de los Andes, bajo las bases siguientes:

1.^a La línea debería arrancar de la estación de San Felipe ó de la estación de Los Andes, en la línea del Estado, debiendo extenderse hasta Mendoza en la República Argentina;

2.^a Los empresarios tendrán un año y medio de plazo para hacer por su cuenta los estudios y planos de la vía, los que serían aprobados por el Presidente la República; y

3.^a Los concesionarios debían dar principio á la construcción de la vía un año después de la aprobación de los planos, entregándola al público completamente concluída dentro de cinco años, contados desde la iniciación de los trabajos, con las estaciones y el equipo conveniente para satisfacer las necesidades del tráfico.

El Presidente de la República tenía la facultad de prorrogar el plazo de cinco años, á solicitud de los empresarios, hasta por dos años más.

Por el artículo 6.^o de esta ley, el Gobierno garantizó á la Empresa del Ferrocarril el interés de 5 por ciento al cambio fijo de 36 peniques por peso, sobre el costo efectivo y comprobado de la línea, no pudiendo éste exceder de \$ 5.000,000 estimados al mismo tipo de cambio.

Esta garantía se haría efectiva terminada que fuera la línea y entregada al tráfico público, debiendo hacerse al fin de cada año la liquidación de las entradas y abonándose á la Empresa la diferencia que resultare entre el monto del interés garantido y el valor de las entradas, previa deducción de un 55 % por gastos de explotación.

El término de la garantía era de 20 años contados desde el día en que se entregara la línea al tráfico en toda su extensión; y cuando el producto líquido del Ferrocarril, que se estimaba en 45 % de la entrada bruta, fuere mayor que el interés garantido, ese exceso entraría á reembolsar al Tesoro Nacional todas las sumas que hubiere erogado en razón de la garantía.

Por último, el artículo 7.^o disponía que el Gobierno se reservaba el derecho de intervenir en la formación de las tarifas de fletes y pasajes cuando el producto líquido de la explotación excediere de un 12 por ciento anual.

Aprobados los planos generales del Ferrocarril y los detalles de las primeras secciones, se iniciaron los trabajos y prosiguieron hasta el momento en que por falta de capitales suficientes hubieron de paralizarse. A fin de obtener los medios necesarios para continuar los trabajos, los concesionarios solicitaron y obtuvieron que se modificara la concesión en lo referente á la garantía en los términos que se indican en la ley de 4 de febrero de 1893.

El artículo 6.º de la ley de 14 de mayo de 1887 se sustituyó por otro que garantizaba á la Empresa del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua el interés del (4%) cuatro por ciento sobre la suma fija de un millón doscientas mil libras esterlinas. Esta garantía se haría efectiva por semestres vencidos en abril primero y octubre primero de cada año en la forma determinada por aquella ley.

No habiéndose obtenido así los resultados deseados, los concesionarios lo hicieron presente al Congreso, obteniendo como resultado de sus gestiones la ley de 11 de febrero de 1895.

Esta ley derogó la de 4 de febrero y modificó los artículos 6.º y 7.º de la de 14 de mayo de 1887 en los términos siguientes:

La suma fija garantizada por el Estado se elevó de un millón doscientas mil libras esterlinas á un millón trescientas mil y el tipo del interés de cuatro por ciento (4%) á cuatro y medio por ciento ($4\frac{1}{2}\%$).

La garantía se haría efectiva una vez terminada la línea y entregada al tráfico público por semestres vencidos, en abril 1.º y octubre 1.º de cada año. Los gastos de explotación se estimaron en noventa por ciento (90%), en lugar de cincuenta y cinco por ciento (55%) y, en consecuencia, el producto líquido del Ferrocarril se estimó en cuarenta por ciento (40%) de la entrada bruta, para los efectos del abono de la garantía.

El artículo 7.º se modificó en el sentido de que las tarifas é itinerarios serían fijados en todo caso de acuerdo con el Presidente de la República, reservándose á éste el derecho de fijar las tarifas por sí solo desde que el producto líquido de la explotación llegare á un doce por ciento (12%).

Se agregaron además las siguientes disposiciones no establecidas en la ley de 14 de mayo:

1.ª Que la línea férrea se consideraría terminada y apta para el tráfico después que fuera inspeccionada por una comisión de ingenieros, nombrada por el Gobierno, que declarara que podía, sin ningún peligro, ser entregada al servicio público y bastar á las necesidades que estaba llamada á satisfacer.

2.ª Que las interrupciones del tráfico que duraren más de cuarenta dias continuos, suspenderían el pago de la garantía del Estado por todo el exceso de ese tiempo que ellas durasen.

No obstante estas nuevas concesiones, los empresarios primitivos no han podido conseguir los recursos que se necesitan para continuar la obra del Ferrocarril y en esta situación una nueva empresa denominada Compañía Construcción Trasandina toma á su cargo los trabajos. Esta Empresa dispone de un capital de quinientas mil libras esterlinas, el que destinará á la cancelación de las obligaciones contraídas por la antigua Compañía y en la prosecución de los trabajos, siempre que se le den facilidad para conseguir el resto de los capitales que se necesitan.

A este propósito obedece el proyecto de ley presentado por el Ejecutivo que ha sido sometido al estudio de la Comisión de Gobierno.

Tres son las modificaciones principales que se hacen á la ley de concesión vigente.

La garantía de interés se otorga desde luego y no se espera para ello que el Ferrocarril esté terminado. Con este fin se autoriza á la Empresa para emitir sobre el Ferrocarril Trasandino bonos de primera hipoteca, por la suma de un millón trescientas mil libras esterlinas con un interés de cuatro y medio por ciento ($4\frac{1}{2}\%$) ó por la cantidad de un millón cuatrocientas cincuenta mil libras esterlinas con un interés de cuatro por ciento (4%), á opción de la Compañía.

La Comisión estima que sólo la situación excepcional que se ha creado á la construcción de este Ferrocarril por circunstancias especiales y la conveniencia indiscutible de terminarlo cuanto antes pueden autorizar semejante anticipación de la garantía sin que esto se considere en ningún caso como un precedente tratándose de este género de concesiones.

Por lo demás, las medidas que se adoptan en el proyecto tanto en lo que se refiere á la emisión de los bonos como á la manera de invertir su producido, cautelán suficientemente los intereses fiscales.

La fijación de un tanto por ciento del producto bruto para gastos de explotación, cobrándose la garantía sobre la diferencia del producto líquido así prefijado, se ha modificado en el sentido de que el Gobierno tendrá la facultad de inspeccionar las operaciones y la contabilidad de la Empresa, para cuyo efecto nombrará un delegado que será á la vez inspector y contador en jefe de la explotación de la línea, desde que sea entregada al tráfico público. La remuneración de este empleado será fijada por el Gobierno y pagada por la Empresa.

La tercera modificación que el proyecto introduce en la ley de concesión, se refiere al efecto de las interrupciones del tráfico por más de cuarenta días. La primera interrupción impondrá á la Empresa el pago de una multa de diez mil pesos. Si el tráfico se interrumpiere por segunda vez en el mismo ó otro año por

más de cuarenta días, pagará una nueva multa de veinte mil pesos, y si esto ocurriese una tercera vez, el Gobierno tendrá derecho de ocurrir á la justicia ordinaria pidiendo que se pronuncie sumariamente sobre la culpabilidad de la Empresa; y si fuere declarada culpable, tomará el Gobierno *ipso facto* el Ferrocarril bajo su administración hasta restablecer el servicio y pagarse de todos los daños que de la suspensión del tráfico se hubiesen derivado.

Para asegurar el pago de estas multas, la Compañía deberá mantener depositada en la Tesorería Fiscal de Santiago la suma de cincuenta mil pesos, durante cinco años, contados desde la conclusión de la línea.

Reproduciendo, por lo demás, las observaciones aducidas en el mensaje del Ejecutivo, la Comisión estima que podéis prestar vuestra aprobación al proyecto de ley, con las siguientes modificaciones que tienden á garantizar aún más los intereses fiscales y que se explican por sí sola.

Agregar al final del tercer inciso del artículo 7.º de la ley de concesión: «Asegurándose además este reintegro con segunda hipoteca sobre la línea y sus accesorios.»

Intercalar en el segundo inciso del artículo 3.º del proyecto, después de las palabras: «incluso los dos años de prórroga» la siguiente frase:

«O si llegara el caso de que los tenedores de bonos hicieren efectiva su garantía hipotecaria de primer grado», y

Redactar el artículo 5.º del proyecto en esta forma:

«Art. 5.º La Empresa queda sujeta á las leyes del país, constituyéndose su domicilio en él y renuncia á toda reclamación diplomática con motivo de la aplicación de este contrato.»

Por último, en el artículo 6.º debe eliminarse la cita de la ley de 4 de febrero de 1893, que se encuentra ya derogada por la de 11 de febrero de 1895.

Los honorables miembros de la Comisión, señores Barrios y Feliú, informan por separado á la Honorable Cámara por no estar de acuerdo en todas sus partes con las opiniones manifestadas en este informe.

Sala de la Comisión, á 21 de enero de 1897.—*A. Bascuñán S. M.*—*Julio Subercaseaux*, diputado por Caremapu.—*Rafael Errázuriz U.*—*Luis A. Vergara.*—*Luis Jordán Tocornal*, diputado por Caupolicán.—*José I. Valdés C.*—*Carlos Irarrázaval.*

INFORME DE MINORIA

HONORABLE CÁMARA:

En disidencia con los honorables colegas de Comisión que han suscrito el informe de mayoría sobre el Ferrocarril Trasandino, pasamos á fundar nuestra opinión, con la brevedad que el escaso tiempo de que disponemos nos lo permite.

Desde luego, debemos manifestar que aceptamos la utilidad de la continuación de la obra, cuya importancia comercial é internacional es indiscutible.

Tampoco discutiremos la conveniencia ó inconveniencia del otorgamiento de una garantía, porque ésta se encuentra ya consignada en una ley de la República, que sólo se trata de ampliar y modificar en favor de los concesionarios.

Pero no estamos de acuerdo en algunas de las bases contenidas en los artículos del proyecto que á continuación indicamos:

Art. 1.º, núm. 3.º En este número se establece que la Compañía concesionaria entregará al servicio público enteramente concluida la línea dentro de cinco años «contados desde la fecha en que el Gobierno apruebe el nombramiento de los banqueros á que se refiere el artículo 6.º»

No se divisa la razón para subordinar el plazo para la construcción de la línea al nombramiento de los banqueros que han de intervenir en la emisión de los bonos.

Si es efectivo, como lo dice el preámbulo del Mensaje del Ejecutivo, que la Compañía constructora dispone de un capital de quinientas mil libras esterlinas (£ 500,000), no se divisa por qué no habría de emprender desde luego la continuación de la obra con esos fondos, sin necesidad de esperar la emisión de los bonos de un empréstito que sólo puede necesitarse en caso y en la parte que ese capital llegue á ser insuficiente.

El resultado práctico de esta disposición sería que el plazo de construcción, que el Gobierno puede prorrogar por dos años más, según el inciso 2.º de este mismo número, quedaría de hecho prorrogado todavía por un término que no bajaría de seis meses.

Proponemos, por esto, que en lugar de la frase objetada se diga: «contados desde la fecha de la presente ley.»

Art. 7.º Este artículo contiene en su inciso 3.º una modificación capital respecto á la fecha en que debe empezar á regir la garantía, y que nos parece de todo punto inaceptable.

Dice así:

«Dicha garantía regirá desde que los bonos sean emitidos, y durará por el término de 20 años, contados desde que la línea se entregue al tráfico en toda su extensión, sin perjuicio que el ser-

vicio de los bonos se haga durante la construcción con el producto de la venta de los mismos bonos.»

Este inciso afecta al 2.º del mismo artículo 6.º de las leyes de 14 de mayo de 1887 y de 11 de febrero de 1895, según el cual «la garantía se hará efectiva, terminada que sea la línea y entregada al tráfico público, etc.»

Se ve, pues, que el efecto inmediato de esta modificación tiende á gravar al Fisco con una garantía que ascenderá á cincuenta y ocho mil libras esterlinas (£ 58,000) durante los siete años que puede tardar la conclusión de la línea, plazo que puede ser todavía mayor si no se modifica el número 3.º del artículo 1.º en el sentido que ya apuntamos.

Considerando sólo el plazo de 7 años y la garantía de 4%, este gravamen importaría á la hacienda pública un gasto de cuatrocientas seis mil libras esterlinas (£ 406,000), ó sean cinco millones quinientos sesenta y dos mil doscientos pesos (\$ 5.562,200).

En vista de este sencillo cálculo, no se comprende cómo el Mensaje del Ejecutivo pueda aseverar que las condiciones exigidas por los concesionarios «no imponen mayor gravamen al Erario Nacional, ni modifican en parte sustancial las concesiones anteriormente otorgadas á la Empresa.»

Parécenos que un mayor gasto de cinco millones y medio de pesos es un gravamen sustancial y que necesitaría, para ser justificado, una razón igualmente sólida.

No nos parece tal la que se consigna en el Mensaje en los siguientes términos:

«El que presta capitales para un negocio cualquiera, lo hace á condición de abonársele el interés que estipule desde el día en que los desembolsa.»

Esto sería exacto si el Gobierno de Chile hubiera buscado capitales y aceptado un empréstito para la compra y conclusión del Ferrocarril Trasandino.

Pero no lo es cuando se trata de una Compañía constructora que dice tener un capital disponible de quinientas mil libras (£ 500,000) para emprender un negocio que cree lucrativo.

Jamás se ha otorgado en Chile una concesión semejante, y es extraño que esto se solicite cuando hay pendiente otra concesión relativa también á un Ferrocarril Trasandino, y en la cual la garantía sólo empezaría á regir desde que la obra quede terminada á satisfacción del Gobierno.

Si se hubiera de acceder á esta forma de garantía, nadie la solicitaría de otra manera en lo sucesivo, y no habría razón para negar á los nuevos concesionarios, y aun á los antiguos, lo que hoy se acordara á la Compañía constructora trasandina.

El preámbulo del proyecto no expresa, como habría podido

hacerse fácilmente, cuánto capital se necesitaría para concluir el Ferrocarril Trasandino.

Pero, tomando en cuenta lo expuesto en datos suministrados por la Empresa Clark el año 1892, faltaban en esa época 38 kilómetros para concluir la línea entre los Andes y el límite con Mendoza, habiendo ya 27 kilómetros concluídos.

Ahora bien, si según reciente tasación hecha por un ingeniero tan inteligente como honorable, la línea actualmente construída importa ciento ochenta mil libras (£ 180,000), es fácil calcular que, por mucho mayores que sean las dificultades de la parte inconclusa, podrá terminarse con el capital disponible de la compañía constructora ó con poco más.

En todo caso, con mucho menos que el capital garantido anteriormente de un millón trescientas mil libras (£ 1.300,000) y que el de un millón cuatrocientas cincuenta mil libras (£ 1.400,000) que ahora se propone con reducción de garantías, siempre quedaría, pues, en poder de la Compañía constructora un exceso de bonos con cuyo producto podría hacer el servicio definitivo de los bonos mientras durase la construcción.

Creemos, por lo tanto, que el inciso 3.º del artículo 6.º incluído en el 2.º del proyecto, debe desaparecer por completo, quedando en su lugar subsistente el inciso 2.º del artículo 6.º de la ley de 11 de febrero de 1895.

Art. 7.º, incluído también en el 2.º del proyecto.—En este artículo se ha hecho otra modificación importante, cual es la de suprimir la disposición de la ley de febrero de 1895, que establecía que el 40 % del producto bruto se consideraría como utilidad líquida de la Empresa.

Esta disposición, que tendía á salvar dificultades que una experiencia reciente no hace más que confirmar, fué materia de prolongado estudio desde que se discutió la ley de 1887, la cual fijó la utilidad líquida en el 45 %, disminuído al 40 % por la de 1895.

El preámbulo del proyecto dice que no es fácil encontrar capitales extranjeros que invertir en obras de esta naturaleza, si no se les garantiza un interés exento de toda eventualidad; pero menos fácil debiera ser encontrar gobiernos dispuestos á acordar garantías sobre la producción manifestada por empresas que aquéllos jamás podrán vigilar debidamente.

En cambio de esta salvadora medida, se consigna en el inciso 3.º del artículo 7.º una disposición que establece que no se repartirán beneficios á los interesados mientras el Gobierno de Chile no se haya reintegrado de todo desembolso.

Y procurando hacer efectivo este mandato, el inciso siguiente autoriza al Gobierno para nombrar un interventor pagado por la Empresa.

Pero todo esto es nominal.

El establecimiento de inspectores de las Compañías de Gas y Agua Potable, que debían velar por el interés de los consumidores y que sirven á satisfacción completa de las Compañías que están encargados de vigilar, es un buen comprobante de nuestra afirmación.

A nuestro juicio debe, en consecuencia, mantenerse la disposición de la ley de 1895, según la cual el 40% del producto bruto debe considerarse utilidad líquida.

También estimamos de mucha gravedad la disposición del inciso 2.º de este artículo, según el cual la Compañía tendrá derecho á recibir la mitad de los bonos, una vez reparada la línea actual entre los Andes y el Salto del Soldado, y concluida hasta el Juncal.

A nuestro juicio, la Compañía no debería recibir en esa época sino la cuarta ó la tercera parte á lo sumo de los bonos, distribuyéndose el resto proporcionalmente.

Art. 3.º, inciso 1.º.—Según este inciso, ligado con el 2.º del artículo 7.º (3.º del proyecto) que acabamos de analizar, podría suceder que, reparada la línea actual y terminada hasta el Juncal, y después de expirado el término sin haber la Compañía hecho más trabajo, el Gobierno tendría que hacer suyo el ferrocarril, tomando á su cargo los gastos que demandara la construcción de la línea desde el Juncal hasta el límite con Mendoza, y pagando el capital é intereses de las seiscientas cincuenta mil libras (£ 650,000) ya recibidas por la Compañía por un trabajo que no vale seguramente la mitad de esa suma.

Este defecto se corregiría modificando el inciso 2.º del artículo 7.º (contenido en el 2.º del proyecto) en la forma que dejamos indicada.

Con las modificaciones expuestas y otras de menor importancia que surgirán en el curso de la discusión, opinamos que el proyecto á que nos referimos merece vuestra aprobación.

Con todo, nosotros preferiríamos que el Gobierno adquiriera la obra y la terminara por su cuenta, todo lo cual podría hacer, según los conocedores, con una suma menor que la que va á garantizar.

Aunque reconocemos que los gobiernos no son en general buenos constructores ni administradores, no es menos indudable que la línea que se trata de terminar no puede servir de modelo de economía al Gobierno menos cuidadoso.

Sala de la Comisión, Santiago, 25 de enero de 1897.

DANIEL FELIÚ

ALEJO BARRIOS

Exposición del señor E. Eyre

HONORABLE COMISIÓN DE GOBIERNO DE LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS:

Impuesto del informe de los honorables señores Diputados Feliú y Barrios, en el cual se formulan diversas objeciones al proyecto de ley sometido á la aprobación del Congreso Nacional por S. E. el Presidente de la República, estimo conveniente elevar á la consideración de VV. SS. HH. algunas observaciones con el propósito de establecer de una manera clara y precisa el alcance de las disposiciones del proyecto á que el expresado informe se refiere.

La primera objeción que aquellos señores formulan es que «no se divisa la razón para subordinar el plazo para la construcción de la línea, al nombramiento de los banqueros que han de intervenir en la emisión de los bonos.»

La razón es evidente.

Los nuevos empresarios no quieren reanudar los trabajos de la línea, sin contar con todos los recursos necesarios para cumplir lo que prometan.

Suponen los señores Feliú y Barrios que para ello es suficiente la suma de £ 500,000 efectivas de capital propio que la nueva Empresa tiene disponibles; pero olvidan que de esa suma hay que aplicar inmediatamente £ 300,000 al pago de las deudas que pesan sobre el Ferrocarril Trasandino y las £ 200,000 restantes serán muy pronto absorbidas por la reparación de lo construido, reorganización de los trabajos y acumulación de los elementos para continuarlos, que obligarán á la Empresa á usar no sólo de su capital, sino de su propio crédito.

Los nuevos constructores del Ferrocarril Trasandino no quieren exponerse al fracaso que sus antecesores sufrieron.

No reanudarán los trabajos que se proponen terminar, sin tener desde luego la perfecta seguridad de que no han de faltarles los fondos que ellos requieren.

Para esto es necesario ajustar previamente los arreglos financieros que no sólo aseguren á la Empresa la colocación de las obligaciones que ella emitirá, con la garantía del Estado, sino que le permitan disponer, en todo evento, del capital indispensable para cumplir, dentro del plazo estipulado, el compromiso que se propone adquirir. El Gobierno ha exigido que el nombramiento de la casa bancaria emisora sea por él aprobado; por consiguiente, sólo cuando el Gobierno acepte ése nombramiento podrá la Empresa perfeccionar aquellos arreglos y sólo desde entonces se hallará en aptitud de cumplir las obligaciones

que contraiga. Claro es que sólo desde ese momento ha de contarse el plazo para la terminación de la obra.

Fácil, sin embargo, es complacer á este respecto á los honorables señores Diputados que informaron en minoría y establecer, como proponen, que el plazo se contará desde la fecha de la vigencia de la ley, pero suprimiendo en este caso la cláusula que obliga á la Compañía á que el nombramiento de la casa emisora sea aprobado por el Gobierno. De lo contrario, si esta obligación subsistiera, y á la vez se contase el plazo desde la fecha de la ley, bastaría retardar el decreto de aprobación para colocar á la Empresa en un verdadero conflicto, porque la falta de ese decreto la incapacitaría para emprender sus trabajos, y mientras tanto seguiría acortándose el tiempo fijado para concluirlos.

La segunda objeción que los honorables señores Feliú y Barrios presentan, se disipa con la lectura atenta del importante proyecto de ley elevado por el Supremo Gobierno al Soberano Congreso.

Dicen aquellos dos honorables señores Diputados que al establecer que la garantía del Estado ha de regir desde el día que las obligaciones de la Empresa se emitan, «tiende á gravar al Fisco con una garantía que ascenderá á £ 58,000 durante los 7 años que pueda tardar la conclusión de la línea, y que este gravamen puede elevarse á la enorme cifra de £ 400,000 ó sean \$ 5.752,000.»

Los honorables señores Feliú y Barrios no se han fijado, sin duda, en que la misma cláusula 3.^a que impugnan dice textualmente «*que el servicio de los bonos durante la construcción se hará con el producto de los mismos bonos.*»

También ha pasado desapercibido para los señores Feliú y Barrios que, en otro lugar del proyecto, el Supremo Gobierno exige que el producto de las obligaciones que la Empresa emita quedará depositado en manos de la casa bancaria designada con su aprobación y que «no podrá disponer de esos fondos sino para los objetos á que están destinados, á saber: 1.^o *para sufragar los intereses que los mismos bonos devenguen durante la construcción de la línea,* y 2.^o *para cubrir el costo del trabajo hecho y el material suministrado por la Compañía á medida que el Supremo Gobierno lo ordene.*»

Por consiguiente, si en realidad, cosa que no podrá suceder, hubiese que pagar durante la construcción £ 400,000 de intereses, ese enorme gravamen pesaría sobre la Empresa constructora y no sobre el Fisco.

Y es oportuno advertir ahora que precisamente en esa obligación, impuesta por el Supremo Gobierno á la Empresa constructora, estriba la más firme y segura garantía de que la obra será ejecutada con la mayor rapidez y perfección posibles, porque

cuanto menor sea el tiempo que en terminarla se invierta, menor será el gravamen que el Gobierno impone á la Empresa, proveniente del pago de intereses mientras los trabajos se ejecuten.

La construcción material de la obra no podrá durar cuatro años, salvo que sobrevenga algún caso imprevisto. Para aceptar la cláusula penal que el Gobierno ha impuesto, la Empresa ha fijado un plazo mayor sólo para evitar un peligro posible, pero no probable.

La emisión ó colocación de las obligaciones de la Empresa sólo se hará en el momento preciso, y la Empresa confía que en ningún caso sufrirá, por motivo de los intereses, mayor quebranto que los que corresponderán á un año sobre toda la emisión.

Es, pues, enteramente exacto, como afirma el Supremo Gobierno, que la modificación establecida respecto de la fecha desde la cual debe regir la garantía *«no impone mayor gravamen al Erario Nacional ni modifica en parte sustancial las concesiones anteriores»*, porque cualquier interés que las obligaciones devenguen mientras la obra se ejecute, será cubierto por el producto mismo de los bonos y por cuenta de la Empresa. Es también exacto, como los expresados señores reconocen, que el que presta capitales exige que se le abone el interés desde el día que preste su dinero, bien sea á un Gobierno ó á una empresa, y por eso se estipula que la garantía regirá desde que los bonos se emitan.

Dicen los honorables señores Feliú y Barrios que jamás se ha concedido en Chile una garantía semejante. Es cierto, como lo es que tampoco se ha construido hasta ahora un ferrocarril al través de la cordillera en las condiciones del Trasandino, y no es aceptable la teoría de que si por motivos especiales se concede hoy en tales ó cuales términos la garantía del Estado para este Ferrocarril, ha de ser esa precisamente la norma general que se adopte en adelante.

Pretenden también los honorables señores Feliú y Barrios que no se modifique la cláusula de la ley que primitivamente estableció que se considerarían como productos netos disponibles para el efecto de la garantía el 40% del producto bruto.

Se pretende que por virtud de la ley se conviertan en productos netos los que no pudieran serlo.

Se quiere supeditar la garantía á un hecho ficticio, lo cual anula sin duda alguna su eficacia.

Esa antigua limitación de la garantía del Estado ha sido precisamente lo que la ha privado de todo valor y ha imposibilitado á los señores Clark para obtener los fondos que con el propósito de terminar la línea buscaron.

Si se acude á la garantía del Estado para atraer capitales á obras de esta naturaleza, es precisamente porque así se les ase-

gura el módico interés de $4\frac{1}{2}\%$, única manera de obtenerlos. Hacer depender esa garantía de eventualidades posibles, es desvirtuarla y anularla.

Consideran los honorables señores Feliú y Barrios que colocar la contabilidad del camino bajo la dirección de un funcionario público nombrado por el Supremo Gobierno, no es suficiente garantía para que el Estado tenga la seguridad de que todos los productos netos del Ferrocarril se aplicarán, en todo caso y de toda preferencia, al servicio de las obligaciones que la Empresa emita con la garantía del Estado, y al pago que por este motivo llegare á desembolsar el Gobierno. Lo mismo sería decir que, no obstante de estar la contabilidad de los ferrocarriles nacionales bajo la dirección de los contadores nombrados por el Gobierno, no se puede conocer cuál es el verdadero resultado de la explotación. Sin embargo, no se divisa otro modo de adquirir ese conocimiento.

Se ha estipulado que no se podrá repartir entre los interesados de la Empresa beneficio alguno mientras no se haya reintegrado al Gobierno cualquier desembolso que por motivo de la garantía hubiere hecho.

Ese reparto, tratándose de una compañía anónima, es, según las leyes inglesas, un acto público, y la restricción establecida al efecto es en sí garantía suficiente para el cumplimiento de aquella cláusula; pero no se ha querido omitir medio alguno de seguridad para el Gobierno. La Empresa, lejos de rehuir la fiscalización de sus actos, la solicita; por eso no ha tenido inconveniente en que su contabilidad esté dirigida é inspeccionada por un representante del Gobierno. Manifiestan los honorables señores Feliú y Barrios que si la Compañía recibiera la mitad de los bonos, como está estipulado, cuando se hubiere reparado la línea hasta el Salto del Soldado y estuviere terminada hasta la Posada de Juncal, y hubiese entonces fenecido el plazo estipulado sin haber hecho la Compañía más trabajo, «el Gobierno tendría que tomar el Ferrocarril pagando el capital é intereses de las £ 650 mil ya entregadas á la Compañía, por un trabajo *que no vale la mitad de esa suma*.

Salta á primera vista el grave error en que incurren los honorables Diputados de la minoría de la Comisión, por ligero que sea el análisis que de él se haga.

La mitad del producto de las £ 650,000 sería más ó menos £ 260,000, y sólo la sección hasta la Posada de Juncal está tasada en £ 560,000.

Admitimos que la línea hasta ahora construída sólo valga £ 80,000, como aseveran aquellos honorables señores: falta entonces para completarla, prescindiendo del costo de reparar

la parte hecha y del nuevo gasto de reanudar los trabajos suspendidos, £ 380.000.

A esto hay que agregar la suma de £ 300.000 que la nueva Empresa desembolsará para cancelar los créditos pendientes contra la Compañía primitiva. De modo que la nueva Empresa habrá gastado para llegar á Juncal cerca de £ 700.000, sin tomar en cuenta el valor del trabajo que ejecente en la sección de la cumbre, y sólo entonces tendrá derecho á percibir el producto de la mitad de la emisión, que no podrá ser más de £ 520.000.

Para cumplir el compromiso que la Empresa pretende asumir hoy, es menester que en tiempo determinado, cuando haya agotado los recursos que le proporciona su propio capital y su crédito, tenga el derecho de recibir una parte del producto de las obligaciones. Para la Empresa la consideración cardinal es no encontrarse embarazada por falta de los medios necesarios para cumplir el compromiso que adquiere y no estar expuesta á perder no sólo la propiedad de la línea, sino los nuevos capitales que en ella invierta. Por eso se ha estipulado que dispondrá de la mitad de la emisión cuando esté concluida la línea hasta la Posada de Juncal, no porque Juncal represente la mitad justa de la obra, sino porque no es posible dividir la línea de Juncal á la cumbre en secciones para terminarlas separadamente; y aquel pago debe hacerse con tanta mayor razón cuanto que la suma que la Empresa tenga invertida en la obra, cuando esté terminada hasta Juncal, es muy superior al producto de los bonos que entonces recibirá, como queda demostrado.

Hay aún algunas observaciones ajenas al informe de la minoría que me permitiré tratar aquí muy ligeramente, porque se han mencionado en la discusión que sobre este asunto tuvo lugar en esa honorable Cámara.

Se ha preguntado que cuál es el poder con que me he presentado al Supremo Gobierno. Ese poder, extendido con todos los requisitos que la ley exige, está otorgado por la Compañía titulada «Clark's Transandine Railway Co. Limited», sociedad anónima constituida con sujeción á las leyes inglesas, reorganizada últimamente con un nuevo Directorio, que cuenta con el auxilio de un sindicato formado por la casa á que pertenezco, con un capital efectivo de £ 500.000; sindicato que se denomina «Transandine Railway Construction Company.»

Se ha dicho también que el Gobierno proporciona todo el capital necesario para construir la obra. Esta aseveración carece de todo serio fundamento. *El Gobierno no proporciona capital alguno; sólo garantiza el interés de $4\frac{1}{2}\%$ anual durante 20 años; pero de ningún modo la amortización del capital; y el capital cuyo interés garantiza, apenas representa en efectivo las dos terceras partes del valor total de la obra.*

Se dijo también que no se han hecho planos de esta línea. La Dirección de Obras Públicas puede dar testimonio de que esto es inexacto.

Los planos existen y con arreglo á ellos se ejecutará la obra con sólo algunas modificaciones en el trazo de la cumbre que será conveniente adoptar para que la obra sea más perfecta y la explotación más ventajosa; todo lo cual se hará cuando ese trabajo sea aprobado por los ingenieros del Gobierno, como se establece en el proyecto de ley elevado al Soberano Congreso.

Los que impugnan la garantía del Estado prestada para facilitar la construcción del Ferrocarril Trasandino, con el pretexto de que ha de constituir un gravamen para el Fisco nacional, olvidan los beneficios que ha de producir á Chile una vía férrea que pondrá en constante, fácil y económica comunicación á los puertos de Valparaíso y Buenos Aires.

Sólo el incremento que este ferrocarril proporcionará á los caminos del Estado, le devolverá con creces cualquier sacrificio que le imponga la garantía que prestare; pero, además, han de tomarse en seria consideración las ventajas que indefectiblemente recibirá todo el comercio y la sociedad entera y el mayor rendimiento de las rentas públicas que de ello resultará.

Hay también algunos que se oponen al proyecto del Supremo Gobierno, porque para franquear la cordillera es necesario adoptar el sistema de cremallera, imaginando antojadizamente que ese sistema no ofrece la facilidad y seguridad necesarias para el tráfico, cosa verdaderamente inverosímil, porque la experiencia ha demostrado precisamente lo contrario.

Por desgracia, no es posible cruzar la cordillera de los Andes en territorio chileno por ningún otro paso conocido, sin emplear ese sistema, y afirmo al mismo tiempo que *todos los demás pasos al norte, al centro y al sur de la República han sido detenidamente estudiados y resulta que el de Aconcagua es el más fácil y económico y el único que encuentra al otro lado de los Andes un ferrocarril argentino con que conectar.*

Ruego á los honorables señores Diputados á que tengo el honor de dirigirme, presten atenta consideración á lo que respetuosamente dejo aquí expuesto.

Santiago, 29 de enero de 1897.

E. EYRE

Los poderes que acreditan la personería del señor Eyre se hallan en la Secretaría de la Honorable Cámara.

Santiago, 10 de octubre de 1893.

Núm. 1,443.—Vista la precedente solicitud, los antecedentes que la acompañan y con lo dictaminado por el Fiscal de Hacienda,

He acordado y decreto:

Reconócese por parte del Gobierno, para los efectos á que haya lugar, la transferencia hecha en 3 de abril de 1891 por el concesionario para la construcción del Ferrocarril Trasandino, vía Uspallata, don Juan E. Clark, á la Compañía titulada «Clark's Trasandini Railway Company Limited» de los decretos que le otorga la ley de 14 de mayo de 1887.

Redúzcase el presente decreto á escritura pública, que suscribirá el Director del Tesoro en representación del Fisco, don Juan E. Clark y el representante debidamente autorizado de la «Clark's Trasandine Railway Company Limited».

Tómese razón y comuníquese.

MONTT

V. Dávila Larraín

