

DOCUMENTOS

FERROCARRIL TRASANDINO

POR EL PORTEZUELO DE SAN FRANCISCO

(Conclusion)

No obstante estas consideraciones, la oficina de mi cargo aprecia debidamente las dificultades del sistema de garantía, que no puede funcionar eficazmente sin una vijilancia celosa de parte del Estado en la administracion del ferrocarril i los peligros que este sistema tiene para el crédito del Estado.

Pero, observando los resultados que su aplicacion ha producido en nuestro pais i teniendo en vista, sobre todo, que en la actualidad el Estado no tiene mas compromiso relacionado con garantías de ferrocarriles que el del Ferrocarril Trasandino por Juncal no vé los inconvenientes que podría tener la concesion de una garantía a una línea análoga por Copiapó.

En efecto, las únicas líneas con garantía que existen en el pais son las de Antofagasta a Bolivia i de Concepcion a los rios de Curanilahue. La primera no ha exijido al Estado desembolso alguno por garantía, ni lo exijirá probablemente en lo sucesivo; i la segunda sólo ha cobrado la suma de £ 15 000 que se encuentra actualmente en el caso de devolver en conformidad al decreto de concesion. Puede afirmarse por consiguiente que el Estado no ha tenido gravámen hasta la fecha por garantías de ferrocarriles.

En cuanto al control de la administracion del Ferrocarril de Arauco ha podido hacerse en forma conveniente por los delegados del Gobierno.

Tampoco ha sido afectado en nada el crédito del Estado con estas garantías, i es natural que así suceda en todos los paises que no hacen de la concesion de garantías un sistema para la construccion de sus líneas férreas, como ha ocurrido en la Arjentina, pais que tuvo que desembolsar en 1899 la suma de \$ 3 000 000, i en 1892 cerca de \$ 5 000 000 para completar la garantía de sus líneas en explotacion.

En consecuencia, esta oficina considera que en el presente caso el interes del Esta-

do i el interes de la obra están mejor consultados con una garantía que con una subvencion.

Dentro de este criterio, paso a examinar las condiciones en que ella podría acordarse.

Asimismo, i para el evento de que el Supremo Gobierno, crea preferible el sistema de subvencion, estudiaré someramente las bases de la concesion en esta última forma.

GARANTÍA

Dentro del sistema de garantía es de primordial importancia fijar el costo de la línea para los efectos del capital garantido.

En el presente caso, no habiendo estudios por parte del Estado, *es imposible determinar este dato con alguna aproximacion.*

Los estudios particulares son solo exploraciones o estudios preliminares de modo que no pueden servir de antecedente preciso al respecto.

Basta anotar las cifras que arrojan los presupuestos respectivos para ver que no guardan relacion unos con otros.

En efecto, los señores Pizarro, Coo i Prado, estiman en £ 7 317 el kilómetro de vía = \$ 109 755 oro de 18d. o sea para el total, £ 1 499 985 = \$ 19 999 800 oro de 18d.

Por su parte el señor don Benjamin Vivanco, que acaba de hacer estudios de la misma vía, me ha manifestado que estima en \$ 17 000 000 de pesos oro de 18d. el costo total de línea, cuya lonjitud sería, a su juicio, de 210 kilómetros en lugar de 205 que fijan los señores Pizarro, Coo i Prado.

Los otros ingenieros que han estudiado este ferrocarril no han llegado a formular presupuestos. Pero en vista de los estudios hechos hasta 1874, la lei de 13 de Noviembre de ese año concedió una garantía de 7% sobre \$ 3 000 000, que estimados al cambio medio de ese año (44 ½d.) dan la cantidad de \$ 7,437.500 oro de 18d.

Conviene hacer presente sin embargo, que en la solicitud de 19 de Junio de 1874 que sirvió de base a aquella lei, la Compañía del Ferrocarril de Copiapó pidió garantía sobre un capital de \$ 3 600 000, suma que consideraba como costo máximo de la obra, a razon de \$24 000 el kilómetro, pero sobre un largo calculado de 150 kilómetros únicamente. De modo que aplicando el costo kilométrico calculado en 1874 al largo que señalan los señores Pizarro, Coo i Prado, se tiene la suma de \$ 5 400 000 oro de 44½ d. o sea \$ 13 337 500 de 18d. como máximo de costo de la línea. Actualmente esta cantidad debería aumentarse considerablemente por el alza de jornales.

En consecuencia, se tendrian los siguientes datos comparativos:

Costo segun solicitud.....	\$ 19 999 800	oro de 18d.	larg.	205 km.
» » Inj. Vivanco	17 000 000	» »	» »	210 »
» » C. ^a del Ferrocarril de Copiapó...	8 925 000	» »	» »	150 »

Costo a razon de \$ 24 000
 oro de 44 $\frac{3}{4}$ el kilómetro
 i largo segun solicitud.. 13 387 500 oro de 18d. larg. 205 km.

Como se vé hai una diferencia de \$ 3 000 000 en el costo calculado por los solicitantes i los datos del señor Vivanco; i de mas de \$ 6 600 000 entre ese mismo costo i el calculado como máximun por la Empresa del Ferrocarril de Copiapó en 1874, prescindiendo del alza de jornales.

Es de advertir, ademas, que el artículo 2.º de las bases que la Compañía del Ferrocarril de Copiapó propuso al Supremo Cobierno para la consecion del ferrocarril por Puquios, establecia que el Gobierno de Chile no reconoceria al ferrocarril, para los efectos en la garantía, una estension mayor de 150 km., de modo que en realidad la comparacion debiera hacerse tambien con la suma de \$ 8 925 000 oro de 18d., lo que daría una diferencia de mas \$ 11 000 000 entre la suma cuya garantía se solicitó en 1874 i la que ahora se solicita.

De lo anterior se desprende que no es posible entrar a conceder garantía sobre ninguna de las sumas indicadas, i que sólo puede concederse ésta *sobre el costo efectivo que resulte para la línea una vez terminada, i prévio control del Estado.*

Ademas, a fin de referir a una suma determinada el compromiso del Estado, con respecto a la garantía, se fijaria para este efecto que, *cualquiera que fuese el costo efectivo de la línea, el Estado no reconoceria en ningun caso al ferrocarril, con sus estaciones i el equipo correspondiente, un costo mayor de \$ 17 000 000.*

Plazo de garantía.— La garantía seria por el término de veinte de años lo mismo que en el Ferrocarril Trasandino por el Juncal i comenzaria a rejir desde la fecha en que se entregara al tráfico toda la línea.

Interes.— El interes seria de 5% anual.

Las demas concesiones se detallarán en las bases del contrato de condiciones.

Subvencion.— Considero inaceptable cualquiera subvencion de una suma determinada por kilómetro de vía, por cuanto ésta no guardaria relacion alguna con el costo kilométrico parcial de la de la línea i si, en muchos casos, pudiera no alcanzar a un 20 o 30 % del importe, en otros puede ser mayor aun que el costo efectivo.

En teoría, i para una línea de cordillera cuyas dificultades i costo fueran aumentando hasta la cumbre, a medida que se asciende, no seria lójica una subvencion igual por kilómetro sino una que fuera aumentando proporcionalmente al costo i dificultades.

Ahora tratándose de una obra como el Ferrocarril Trasandino por Puquios, que tiene condiciones de absoluta desigualdad desde su arranque al punto término, creo que *no cabe otra subvencion que la de una suma total pagadera en proporcion a las obras hechas i siempre que los concesionarios justifiquen el empleo en la línea, en adquisicion de terrenos, en trabajos, o en materiales al pie de obra, de una suma doble o triple a lo ménos de la que corresponda a la subvencion acordada.*

Habría que considerar entónces la subvencion que solicitan los señores Pizarro, Coe i Prado, no como subvencion por kilómetro de vía, sino como auxilio total que el Gobierno de Chile acordaría a la Empresa Constructora del ferrocarril.

En tal caso este auxilio se pagaría por secciones mas o ménos en la forma siguiente: por los primeros 105 km (hasta Maricunga) se pagarían £ 105 000, siempre que en los trabajos se hubiera invertido por lo ménos £ 315 000.

Desde el kilómetro 105 hasta San Francisco se pagarían £ 75 000 000 por los primeros 50 km i £ 100 000 por los 50 restantes hasta la cumbre. El pago se haría prévia comprobacion de haberse invertido en los trabajos lo ménos la mitad de la subvencion.

Una vez unido el ferrocarril con una línea análoga en la República Arjentina se daría a los empresarios una prima a fondo perdido de £ 100 000.

Se tendría en total una subvencion de £ 380 000 o sea \$ oro 1 900 000 de 48d., por la construccion del ferrocarril, cantidad doble de la que, por anualidades de \$ 100 000, durante diez años, se propuso en 1874 para esta línea i para el Ferrocarril Trasandino por el Juncal.

La subvencion indicada, aun cuando es inferior en £ 102 500 a la que solicitan los señores Pizarro, Coe i Prado, la considero como el máximum que podría concederse aun cuando *esta oficina mantiene su opinion desfavorable, en jeneral, al sistema de subvenciones, especialmente respecto de obras cuyo costo no se conoce ni aun con alguna aproximacion.*

RESÚMEN

Importancia de la línea.—La línea trasandina por Puquios tendría una importancia considerable tanto para Chile como para la República Arjentina. Con tarifas i condiciones económicas de explotacion, podría desviar hácia Chile la corriente comercial que las provincias arjentinas del Norte mantienen con el puerto del Rosario.

Es de esperar, sin embargo, que los ferrocarriles arjentinos hagan todos los esfuerzos posibles para mantener la situacion actual que ellos han creado i de la cual depende su prosperidad.

Estudios.—Los estudios hechos por la Compañía del Ferrocarril de Copiapó demuestran la posibilidad del trazado por Puquios i San Francisco, pero manifiestan al mismo tiempo que la construccion de la línea presenta serias dificultades, bien difíciles de salvar. No existen estudios por parte del Estado.

Del trazado por San Antonio hai sólo reconocimientos hechos por particulares. De ellos se desprende que la línea tendrá condiciones mucho mas favorables que por Puquios.

El largo sería de 158 km por San Antonio i de 210 por Puquios.

Comparacion.—No puede hacerse comparacion de los trazados porque no hai estudios completos. Invirtiendo los \$ 50 000 que consulta el presupuesto vijente para estudios del ferrocarril por Puquios i efectúando un reconocimiento prolijo por San Antonio, sería posible hacer una comparacion aproximada.

Exámen de la solicitud.—La oficina estima preferible el sistema de garantía al de subvencion, tanto para el Estado como para los concesionarios.

Garantía.—Considera inaceptable la garantía sobre sumas determinadas de antemano. Acepta que ésta se acuerde sobre el costo efectivo de la obra constatado por el Estado, siempre que éste no exceda de \$ 17 000 000.

Plazo de garantía: veinte años.

Interes. 5%.

Subvencion.—No estima conveniente las subvenciones de una suma determinada por kilómetro. Caso de concederse, debería ser de una suma total pagadera a medida que se ejecutan las obras i previa constancia de haberse invertido en los trabajos dos o cuatro veces el valor de la subvencion correspondiente.

En jeneral no es aceptable el sistema de subvencion sobre todo respecto de obras cuyo costo no se conocen ni aun aproximadamente.

Tan pronto como V. S. resuelva acerca de la forma en que se haría la concesion, es decir con garantía o con subvencion, en licitacion pública o por un contrato particular, me será grato formular en detalle las bases de concesion del Ferrocarril Trasandino por Copiapó.

Santiago, Junio 14 de 1907.

Dios guarde a V. S.

(Firmado).—LUIS SCHMIDT

A N E X O

ANTECEDENTES QUE SE HAN TENIDO EN VISTA PARA EL INFORME SOBRE EL FERROCARRIL TRASANDINO POR COPIAPÓ

Solicitud de concesion presentada por don Cuillermo Whelwright al Gobierno de Chile en Noviembre de 1869.

Informe a la Compañía del Ferrocarril de Copiapó por don Francisco Sayago en Marzo 19 de 1873.

Solicitud de don Francisco J. San Roman presentada al Congreso el 19 de Junio de 1874.

Lei de concesion del Ferrocarril Trasandino por San Francisco, de 13 de Noviembre de 1874, i su discusion en el Congreso Nacional.

Lei de concesion del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia de 22 de Enero de 1884 i su discusion en el Congreso.

Informe presentado a la I. Municipalidad de Copiapó el 10 de Noviembre de 1884 sobre la necesidad e importancia de la adquisicion por el Estado del Ferrocarril de Copiapó.

Estudio del Ferrocarril Trasandino por la cordillera de Pulido por el doctor don J. V. Vadillo. Folleto i planos. Edicion hecha en Buenos Aires en 1889.

Estudio i valorizacion del ferrocarril de Caldera a Copiapó i San Antonio i sus ramales por el ingeniero don Domingo Víctor Santa María, 1895.

Estudio sobre el trasandino por Copiapó publicado en «La Tribuna» de Copiapó por el Almirante don Pedro N. Martínez, Junio 25 de 1905.

Informe sobre los proyectos de ferrocarriles trasandinos presentado al Ministerio de Relaciones Exteriores por la Comision de Límites el 18 de Agosto de 1905.

Datos sobre el trazado del Ferrocarril Trasandino por San Francisco según los últimos estudios practicados por el ingeniero don Benjamin Vivanco en Febrero i Marzo del presente año.

