

MEMORIA

496691

Y

DOCUMENTOS

REFERENTES AL

FERRO-CARRIL INTEROCÉANICO



EMPRESA

FRANCISCO BUSTAMANTE Y CA<sup>A</sup>



BUENOS AIRES

Imprenta y Litografía de J. H. Kidd y Ca., San Martín 155

1886

# MEMORIA

## SOBRE EL FERRO-CARRIL INTEROCÉANICO

DE

### Yumbel (Chile) á Pigüé (R. A.)

---

La utilidad y la conveniencia de los ferro-carriles, sobre todo en países como la República Argentina, no se discute ya. La experiencia adquirida y la práctica diaria, han venido á demostrar hasta la evidencia, que los sacrificios impuestos á la Nacion para llevarlos á cabo, han sido ampliamente compensados con los incalculables beneficios que el país ha cosechado por el ensanche y desarrollo de sus vias de comunicacion. Podría establecerse como un axioma que los ferro-carriles han devuelto al país un valor tres ó cuatro veces mayor que su costo, en el mayor valor adquirido por la propiedad territorial, en el aumento de sus fuerzas productivas, en el desarrollo de su poblacion, en el incremento de los cambios. Si en tésis general todo ferro-carril simboliza progreso económico por el desarrollo de la riqueza, no es menos cierto que simboliza á la vez progreso social, por el bienestar y el adelanto que hace estensivos á todos los territorios y á todas las clases sociales; y progreso político también, porque estiende la accion inmediata del poder público, que asegura el afianzamiento del orden y permite la práctica regular de las instituciones, siendo á la vez vínculo de union entre todos los pueblos.

Los grandes progresos adquiridos por la República Argentina, los debe en primer término á sus ferro-carriles; y sus hombres de estado revelan un conocimiento perfecto de las necesidades del presente y las aspiraciones del porvenir, al dedicar una atencion preferente al estudio de las vias férreas que son reclamadas en tan estenso territorio.

Estas breves consideraciones, nos hacen esperar que será estudiado con interés el importante proyecto de ferro-carril interoceánico que á mas de recorrer dilatados y valiosos territorios, unirá á Chile con la República Argentina, salvando la distancia que media entre el Atlántico y el Pacífico.

### DESCRIPCION DEL TRAZADO

El punto de arranque de la línea es el Ferro-Carril del Sud, en la estacion Pigüé ó Arroyo Corto, con direccion al Oeste, pasando por *Puan*, *Salinas Grandes* y *General Acha*, hasta llegar á *Traru Lauquen* que es el término de lo que podria llamarse la primera seccion. En todo este trayecto que mide unos 250 kilómetros mas ó menos, la proyectada via recorre la tercera seccion de la Provincia de Buenos Aires, y la tercera y novena de territorios nacionales, totalmente poblados y entregados á la ganadería y á la agricultura. La gobernacion de la pampa central quedaria así ligada á la Capital de la República, y su agricultura y ganadería adquiririan un vuelo inmenso detenido hoy por las dificultades que ofrece la distancia para el transporte de los productos. Las lanas, cueros, pieles, cerda, maderas, y sal

que existen de excelente calidad y en gran abundancia en toda aquella region, tendrían una fácil salida, siendo entónces nuevas fuentes de produccion y alimento poderoso para la via que se trata de construir.

De *Traru Lauquen* la línea sigue siempre al Oeste, pero algo mas al Norte hasta el *Río Colorado*, pasando antes por el *Chadi Leufú* ó *Río Salado*, y por una zona de territorios nacionales no vendidas aun, y donde si bien hay algunas travesias, hay tambien considerables extensiones de tierras apropiada á la agricultura y llamadas sin duda alguna á ser centros de colonias agrícolas.

Del *Río Colorado* sigue la línea hasta el *Río Neuquen* cruzando un territorio rico en depósitos de yeso de primera calidad, que hoy no pueden ser explotados por la distancia á que se encuentran. Construida la via esas yeseras están llamadas á satisfacer las necesidades de Chile y de la República Argentina que consumen anualmente unos 80.000 qq. de este artículo ó sean cuatro mil toneladas por que son de la mejor calidad hasta ahora conocida, y porque su precio las hará siempre preferibles á todo producto similar.

Del *Río Neuquen* hasta la *Cordillera de los Andes*, la via cruza una region minera de incalculable riqueza, porque apenas sí está reconocida.

Conocidos son los minerales de plata, cobre, plomo, &c., que existen en la region andina: los de Cerro Payen, las Choicas, Chachaluen &c., son de riqueza tal, que su explotacion, casi podría hacerse hoy mismo con éxito, á pesar de la distancia que los separa de los centros de poblacion y de comercio. Leyes de plata que fluctuan al rededor de 120 marcos; bronce morados de 50 y 60 % de cobre, leyes de plomo de 35 y 40 %, pero las minas mas importantes de toda esa vasta region son las de carbon existente en Palado, cerca del Curi-Leuvú cuya riqueza y extension no pueden calcularse hasta no efectuar un prolijo estudio geológico de la region; pero puede formarse una idea de la clase de combustible que suministrarán por el excelente resultado obtenido en las fraguas del Ñorquin con carbon recojido en la superficie, el cual por su larga exposicion al aire, debia haber perdido todos los principios volátiles, y por consiguiente una gran parte de su poder calorífico.

Tales son las riquezas analizadas y conocidas ya en ese vastísimo campo, todavia inesplorado sin embargo, por la distancia, y por el convencimiento de las dificultades con que tiene que luchar toda explotacion en vasta escala, por la falta de medios de comunicacion y de transporte.

El aislamiento, en efecto, representa no solo un mayor costo de extraccion, por lo elevados que tienen forzosamente que ser los salarios en el desierto y por el alto precio de los viveres, materiales y artículos indispensables para la explotacion de las minas, sino que el valor del producto adquirido, disminuye en razon del costo de transporte.

Así mismo, y venciendo todos estos inconvenientes se han llevado á cabo importantes trabajos en las ricas minas de plata de *Campana Mahuida*; y se han hecho sérios reconocimientos en *Mayal Mahuida* y en la extensa y aun inesplorada cordillera de *Choloi Mahuida*.

La via férrea suprimiendo el desierto, abrirá á la industria minera en la region andina, dilatados horizontes, abaratando el costo de produccion, y reduciendo á un precio infimo el costo de transporte, ya sea que el mineral sea transportado como sale de la mina, ya que se lleve el combustible y salga el producto elaborado en barras como lo reclaman los mercados consumidores.

Y no son solo los minerales cuya riqueza proverbial los ha hecho conocer, á favor de lo apartado de la region en que se encuentran, los que serán explotados. Inmensos criaderos de leyes relativamente bajas que hoy á penas si el viajero se detiene á examinarlos, serían tambien facilmente explotables, haciendo de la mineria en la República Argentina, lo que debe ser, una verdadera industria, de produccion permanente, en la que el producto del suelo no constituya en si solo la riqueza, sino que sea la materia prima que *transformada y transportada* por los medios mas económicos é inteligentes que posee hoy la industria, retribuya y premie los esfuerzos del trabajo.

Y por esa armonía de las leyes económicas, la locomotora que lleve á los Andes la vida para la industria minera, encontrará en esa misma industria que ella crea, puede decirse, alimento sobrado para sustentarse y desarrollar su accion.

Así, el ferro-carril, ensanchando los dominios de la industria, fomentando una producción muerta hoy consiguiendo riquezas inagotables y pérdidas en las escabrosidades de los Andes, asegura para sí mismo la vida fácil en el presente y pingües resultados para el porvenir.

Es un hecho comprobado, y de que dan ejemplo todos los pueblos mineros; al rededor de cada mineral de alguna importancia surge siempre un centro de población, que se forma, crece y se desarrolla con una rapidéz hermosa y sorprendente.

Y la población, la vida, la industria, los consumos, de esos centros que se improvisan, son otras tantas fuentes de riqueza para las empresas de transporte que los incrementan y recorren.

De la *Cordillera de los Andes*, hasta el empalme con el ferro-carril del Sud de Chile, en la estación de Yumbel, la vía recorre un territorio bastante poblado, productor de trigo y otros cereales, con extensas y productivas viñas y abundantísimo en maderas de construcción de excelente calidad.

Serviría las poblaciones chilenas de Yungay, Tucapel, Trupan y Antuco, y el tráfico, importante hoy mismo, con la frontera Argentina de Ñorquin.

Tal es el trazado de esta vía y la naturaleza de los territorios que recorre; pero no debe olvidarse que al ligar los territorios del Neuquén con el resto de la República, nos pondrá a un paso de los ricos y fértiles territorios del Limay, permitiendo entónces, su fácil ocupación y cultivo. Quizas en un porvenir no lejano, el desarrollo de la población y de la riqueza en esa zona privilegiada de la República, exija la construcción de un Ramal que la cruce de Sud a Norte, partiendo desde esta vía y yendo a terminar en el lago de Nahuel Huapi.

## CONSTRUCCION

Las facilidades que ofrece el paso de Antuco para la construcción de la vía férrea trasandina son tan considerables, que puede asegurarse no existe obstáculo serio. Todos los proyectos de ferro-carriles trasandinos, hasta hoy concebidos y estudiados, se han estrellado en las dificultades que ofrece el pasaje de la cordillera.

Y en efecto, no puede dejar de presentar serias dificultades un obstáculo que mide 4.500 metros de altitud sobre el nivel del mar, que es la altura de los pasos hasta ahora reconocidos y estudiados. Entre tanto, el paso de Pichachen a penas mide una altitud de 2000 metros. Esta diferencia tan notable de altura, explica las facilidades que ofrece esta vía para su construcción.

Mientras que al norte se ha proyectado un túnel de una longitud considerable, a una altura de 3.400 metros, y con gradientes de 40 por mil, esta línea está trazada por el Sud, con un túnel de 2000 metros, a una altura de 1.600 metros y con gradientes que no excedan de 19 por mil. Agreguese a esto, que, mientras en el norte la región nevada a uno y a otro lado del túnel es de una extensión tan considerable que hará por demás costosa la conservación de la vía, en el Sud, la misma región nevada es casi insignificante, por la altitud, y existen en la localidad, maderas en considerable abundancia, lo que permiten cubrir la vía con galerías que la resguarden de las nieves, a poco costo y de facilísima construcción y reparación.

En la sección chilena, que es el lado más empinado de la cordillera, la vía recorre el valle del Laja, que sube gradualmente hasta la Laguna del mismo nombre, y de ahí a la meseta de la cordillera, con una gradiente máxima de 19 por mil y esto explica como del lado argentino, en el cual la depresión de la cordillera es más suave, las pendientes sean aun algo más favorable.

Para que pueda estimarse debidamente la cláusula de nuestra propuesta fijando como pendiente máxima 19 por mil en la parte de Chile, y curvas de un radio no menor de 300 metros, recordaremos que en el contrato de construcción del ferro-carril interoceánico de la América del Norte, que tiene con el nuestro profunda analogía por la naturaleza del terreno que cruza y por los fines que persigue, se acordaron pendientes de 22 mil y curvas de 122 metros.

La ejecución de esta línea podrá hacerse en condiciones mucho más favorables todavía que las fijadas por el espíritu eminentemente práctico de los Americanos, y que los fijados en la propuesta de la misma empresa como máximo, pues es

posible no tener necesidad de curvas menores de 300 metros ni pendiente, que excedan de 15 por mil en la República Argentina.

Para mayores detalles sobre todo lo concerniente á la construccion de la línea, nos referimos al informe técnico del ingeniero Señor Ricardo Duffy.

Tiene esta línea, pues, la inmensa ventaja de que tanto su construccion como su conservacion y su explotacion, pueden hacerse facilmente y en condiciones de economia extraordinarias.

El tiempo necesario para la construccion está en relacion de las dificultades que hay que vencer. Las secciones á uno y otro lodo de la Cordillera no pueden ofrecer otra dificultad que su extension, que reclama un período de tiempo mas ó menos largo, segun sea la actividad con que se lleven los trabajos. Son planicies que no presentan ninguna dificultad técnica. La Cordillera, ademas de algunos movimientos de tierra de consideracion, de las galerias que resguardan la via de las nieves, y de algunos pequeños túneles, tiene un gran túnel de dos kilómetros, en region en que es posible trabajar casi todo el año y que muy bien puede terminarse en *doce meses*.

Las perforadoras Dubois, empleadas en el túnel colosal del San Gotardo (14.920 metros de extension) que superaron considerablemente á las perforadoras Sommelier empleadas en el Monte Cenis, alcanzaron á adelantar las galerias de avance á razon de *cuatro metros* en 24 horas en el granito y hasta *seis metros* en el gneis.

Del estudio prévio de la naturaleza del terreno en las Cordilleras de *Pichachen* y *Copulhue*, que son las elejidas para el trazado, estudiando las dos para aceptar en definitiva la mas conveniente, teniendo en cuenta la formacion geológica de las capas que es necesario perforar, resulta que puede asegurarse un avance mínimum de *cinco metros* en cada día hábil de trabajo, iniciando la perforacion por las dos bocas del túnel á la vez, porque nada hace temer la existencia de obstáculos sérios que vencer: ni filtraciones, ni desmuro, desmorronamientos &c.,

Se ha calculado tambien la temperatura probable del subterráneo, por la altura de la Cordillera; el grado de humedad en la atmósfera, por la naturaleza del suelo, y las facilidades para la provision de aire, por las mismas perforadoras; y de todo ello resulta, no solo la completa seguridad para la salud de los trabajadores, sino que pueden realizar sus trabajos con el esfuerzo máximo del hombre por las condiciones inmejorables del ambiente.

El obstáculo sério en toda la via, la Cordillera de los Andes, está pues bien estudiada, y no ofrece relativamente dificultad alguna. Las obras de arte que exige, para salvarla, son hacederas fácil y economicamente.

Salvada la Cordillera, no hay, puede decirse, obras de arte de mayor consideracion. En la seccion chilena habria que construir como obras de alguna importancia, el puente del Laja, el viaducto sobre la Laguna, y dos túneles de 80 metros uno, y 150 el otro; y esto mismo, sujeto á considerables economias, segun sea el trazado definitivo que se adopte.

Los movimientos de tierra, son relativamente insignificantes en los 180 kilómetros que la via tiene de extension desde la estacion del Yumbel hasta el cordón divisorio de los Andes, porque la naturaleza del terreno en toda la extension del valle del Laja, ofrece ventajas y facilidades extraordinarias para la construccion de la via férrea.

En la seccion Argentina, la parte mas difícil de la línea es la comprendida entre la Cordillera y el Rio Neuquen. Además de varios pequeños puentes, y algunos movimientos de tierra importantes, hay los dos grandes puentes sobre el Neuquen y el Colorado.

Desde el Rio Colorado á General Acha; y desde General Acha hasta empalmar con el ferro-carril del Sud, no hay dificultad alguna que vencer; es una extensa planicie en donde los trabajos pueden llevarse acabo con gran rapidez y economia.

La empresa solicita un plazo de *cinco años* para dar la via terminada; pero este plazo es para ponerse á cubierto de toda contingencia, porque es fuera de duda que la via puede ser entregada al servicio público, en toda su extension, antes de los tres años siguientes al comienzo de las trabajos.

## COSTO DE LA LINEA

La bondad y conveniencia de una obra depende en gran parte de su costo y del gravamen que con él se impone.

En cuanto al gravamen será materia de otro acápite, despues de estudiar el tráfico probable de la via.

El costo, solo puede apreciarse haciendo un estudio comparativo con obras análogas, de manera que en las cifras que esponemos á continuacion no es nuestra mente deprimir ningun proyecto, y solo si demostrar que el costo de esta linea es en extremo bajo.

La Seccion Argentina está presupuestada en todos sus detalles, con tren rodante, estaciones, telégrafo &c., &c., en £ 3.600,000 ó sean *diez y ocho millones de pesos oro*. Esta sumia dá por término medio como costo kilométrico :

£ 3,400	ó sean \$17,000 m/n. para los primeros 600 kilómetros de Pigüe al Rio Colorado.....	£ 2,040,000
£ 4,200	ó sean \$21,000 m/n. para los cien kilómetros del Rio Colorado al Rio Neuquen.....	£ 420,000
£ 11,400	Por los cien kilómetros de Rio Neuquen al paso Pichachen.....	£ 1140,000
	Total.....	<u>£ 3,600,000</u>

La seccion chilena está presupuestada en £ 600,000, lo que dá un total de £ 4,200,000 ó sean \$21,000,000 para toda la obra.

Estas cifras comparadas con los costos de las otras lineas construidas en el territorio de la República, arrojan una diferencia favorable á la línea interoceánica pero esta diferencia es tanto mas notable si se compara con el presupuesto de la línea tambien trasandina por el paso de Uspallata. Damos enseguida nota de las cantidades presupuestada para cada seccion de esta línea construida ya en mayor parte.

De Buenos Aires á Villa Mercedes (San Luis) ... ..	\$13,348,039
De Villa Mercedes á Villa de la Paz. ... ..	4,309,800
De Villa de la Paz á Mendoza. ... ..	2,448,750
De Mendoza á San Juan ... ..	3,010,983
De Mendoza ó San Juan á la Cordillera ... ..	5,301,450
De la Cordillera á Santa Rosa de los Andes... ..	<u>3,750,000</u>

Total pesos fuertes, oro. \$32,169,022

Hay que notar que este presupuesto está calculado sobre la base de construir la via de la seccion andina propiamente dicha (de Mendoza á Los Andes, Chile) de trocha angosta, lo que impondrá trasbordo para la carga y pasajeros que serán una traba para el tráfico, y lo que importa tambien una seria economia en la construccion.

Ahora bien, si un presupuesto de mas de *treinta y dos millones de pesos* no fué bastante para detener á los gobiernos de ambos pueblos en su propósito de facilitar la comunicacion interoceánica, acordando las garantias y franquicias que la Empresa solicitaba, ¿podrán detenerse ahora, tratandose de una obra idéntica, en un presupuesto infinitamente menor? ¿Si se creyó que la obra era suficientemente reproductiva para retribuir un capital de *treinta y dos millones*, se dudará acaso que lo sea para retribuir un capital de *veinte millones*?

Y notese que el tráfico interoceánico por el Sud, ademas de la ventaja de la uniformidad de la trocha en toda su extension, tendrá la no menos importante de ofrecer un *recorrido* menor de casi 200 kilómetros.

Así por ejemplo, la distancia entre Valparaiso y Buenos Aires *no bajaría* de 1410 kilómetros mientras que la que existe entre Talcahuano y Bahía Blanca, *no excedería*

de 1230 kilómetros. En comprobacion de este hecho damos en seguida las distancias kilométricas entre las secciones construidas y proyectadas de una y otra via :

Buenos Aires á Mercedes (P. de B. A.) ... ..	103	kilómetros.
Mercedes (P. de B. A.) á Villa Mercedes (S. L.) ... ..	576	"
Villa Mercedes á Mendoza ... ..	356	"
Mendoza á la Cordillera (mínimum) .. ..	178	"
Cordillera á Santa Rosa de los Andes .. ..	64	"
Los Andes á las Vegas ... ..	45	"
Las Vegas á Valparaiso... ..	88	"
<b>Total.</b>	<u>1410</u>	<u>kilómetros.</u>

Bahia Blanca á Pigüé ... ..	142	kilómetros.
Pigüé á General Acha ... ..	200	"
General Acha á la Cordillera (máximo) ... ..	600	"
Cordillera á Yumbel (máximo) ... ..	180	"
Yumbel á Talcahuano ... ..	108	"

1,230 kilómetros.

Una distancia menor á recorrer, agregando á esto pendientes mas suaves y curvas menores, significa mayores facilidades para el tráfico y mayor productibilidad. Si se ha creído que una línea interoceánica produciria lo suficiente para cubrir el interes de 7 % sobre un capital de mas de 32 millones, ó lo que es lo mismo un producto líquido de \$2,251,830; ¿ se dudará por ventura que una línea idéntica, en condiciones de explotacion muy superiores, produzca el 6 % sobre un capital de 21 millones, es decir \$1,200,000, ó lo que es lo mismo, casi un millon de pesos menos cada año ?

Estas breves consideraciones bastan para evidenciar cuan bajo es el presupuesto de esta importante línea ; pero no podemos resistir al deseo de compararlo con el presupuesto que sirvió de base para las facilidades y franquicias que el Gobierno Americano acordó á la línea interoceánica de Nueva-York á San Francisco.

Se concedió á la Empresa el uso del crédito del Estado emitiendo obligaciones con 6 % de interés, garantidas por la Nacion ; y para este efecto se establecieron tres tramas kilométricas fijando para las partes fáciles de la línea la suma de 16,000 dollars por milla ; 32,000 dollars ó sea el doble para los terrenos ligeramente accidentados, y el triple ó sea 48,000 dollars sobre una extension de 483 kilómetros que comprenden las cadenas de montañas de Wasatch á Sierra Nevada. La Empresa estaba ademas facultada para emitir sus propias obligaciones por una suma igual á las emitidas con garantia de la Nacion ; de manera que el presupuesto representaba el doble de aquellas cantidades, ó lo que es lo mismo una trasa kilométrica \$ 19,200 por kilómetro de parte fácil, \$ 38,400 para el kilómetro de la parte lijaramente accidentada y 76,800 dollars para el kilómetro de una seccion de 483 kilómetros, idéntica á la Andina, pues sus altitudes son en las montañas ya citadas, de 2,300 metros en la estacion de Aspen y 2,148 metros en la estacion de Summit.

Además de estas y otras concesiones se donó á la Empresa una extension considerable de tierras, equivalente á 3,219 hectáreas por cada kilómetro de via, que estimadas á 2½ dollars el ácre, ó sean \$ 6.20 cent. por hectarea importaba una subvencion de veinte mil dollars por kilómetro.

Estas cifras son bien elocuentes. Ellas atestiguan como realizan sus grandes obras los grandes pueblos, y evidencian cuan exigua es la garantia solicitada por la Empresa del Ferro-Carril Interoceánico del Sud. Seis por ciento sobre \$ 22,500 por kilómetro; es decir, una garantía de interés sobre una suma casi igual á la que el Gobierno Americano daba solo de subvencion, fuera de otras muchas concesiones y favores.

Terminamos este analisis comparativo del costo de construccion de la via, citando el presupuesto del proyecto de ferro-carril de Bahia Blanca á Antuco,

del señor Christophersen, que aún cuando está concebido sin base alguna seria, revelando su autor hasta ignorancia sobre las mas elementales nociones de geografía del trayecto elegido, conviene tener aquí presente.

El señor Christophersen presupuesta la seccion Argentina en	\$	21.493.679
mientras que nosotros la presupuestamos en...	"	17.000.000

lo que dá una diferencia de...	\$	3.493.679
--------------------------------	----	-----------

sobre el total de la línea.

El mismo proyecto fija el término medio del costo por kilómetro en...	\$	24.286.64
Mientras que nosotros lo fijamos en ...	"	22.000.00

lo que dá una diferencia de...	"	2.286.64
--------------------------------	---	----------

por kilómetro para los efectos de la garantía. Además de esta diferencia, de suyo considerable, la Empresa Christophersen solicita la cesion de una legua cuadrada de tierra á cada lado de la via, lo que aumenta el gravamen para la Nacion de mas de un 25 %.

Quédanos ahora por demostrar que este costo de \$ 18.000.000 en estremo reducido, solo impone un gravámen nominal al garantir la Nacion un rendimiento de 6 % ó sea un producto líquido de \$ 1.080.000 al año.

## TRÁFICO

Dividiremos en tres categorias los elementos que han de alimentar el tráfico de la via, ó los analizaremos separadamente. Ellos son: 1º Pasajeros: 2º Carga general, comprendiendo en ella á los metales; y 3º Ganados en pié.

*Pasajeros.* — Los Pasajeros tienen que ser indudablemente una fuente considerable de entradas, no solo por el tráfico interoceánico, sinó por el movimiento interno en las diversas secciones de la línea.

La comunicacion marítima actual entre los puertos de Chile y el Rio de la Plata, le impone al viajero una navegacion penosa de *doce dias* por los mares del Sud y cuesta *cuarenta libras esterlinas* por pasaje de primera clase.

Este costo es no solo para la simple comunicacion entre Chile y el Plata, sinó que pesa igualmente en la misma proporcion para el viajero del Pacífico porque una diferencia existe en las tarifas de pasajes del Pacífico ó del Plata á Europa.

La línea férrea reduce desde luego el término del viaje á 48 horas si se elije el puerto de Buenos Aires; y á 24 horas si se opta por el de Bahia Blanca.

A esta diferencia de tiempo, se agrega que el costo del pasaje no excederá £ 10 ó sea la cuarta parte del costo actual.

La comunicacion terrestre, por la via de la Cordillera en los meses del año que permite el tránsito, demanda actualmente una travesía de *cuatro dias* á lomo de mulas, con todo género de molestias y privaciones, antes de llegar á la cabecera del ferro-carril, de donde todavia son necesarios dos dias mas de viaje para llegar al Atlántico. Por esta ruta el costo del pasaje de *primera clase* puede estimarse en  *cien pesos oro*, de Santiago á Buenos Aires.

Es fuera de duda, pues, que la nueva via férrea está llamada á absorver estas dos corrientes de viajeros, no solo por la economía de tiempo, sinó tambien por la reduccion considerable en el costo de transporte; y es tambien fuera de duda, que con las nuevas facilidades para el viaje, aumentará extraordinariamente el número de viajeros.

Un dato estadístico, aunque deficiente, estima el número de viajeros que cruzan actualmente el Estrecho de Magellanes, en una y otra direccion, en los 52 vapores de la Compañía Inglesa, como sigue :

De primera clase .. .. .	1.872 Pasajeros
De segunda " .. .. .	1.404 "
De tercera " .. .. .	2.392 "
<hr/>	
Lo que dá un total de .. .. .	5.668 " al año.

No tenemos datos de los 35 vapores de la Compañía Alemana Kosmos, que cruzan todos los años el Estrecho; pero no sería exagerado, computar en 1.000 viajeros al año los transportados por aquella Compañía.

Apreciaciones nada exageradas, estiman en 800 pasajeros, sin contar los arrieros los que cruzan al año la Cordillera de los Andes por Uspallata.

De manera que hoy mismo, puede estimarse, á pesar de los medios costosos ó tardios de transporte, el movimiento internacional de viajeros, de Océano á Océano, no baja de 7 á 8.000 por año.

Partiendo de estos antecedentes y comparando el aumento natural que ha de nacer con las facilidades para el transporte, así como el movimiento de inmigración estimulado por Chile, no creemos exagerado calcular para la vía trasandina del Sud el siguientes tráfico internacional de pasajeros:

Primera Clase .. .. .	4,000 pasajero al año.
Segunda Clase .. .. .	8,000 " " "
Tercera Clase—Inmigrantes .. .. .	15,000 " " "

No tomamos para nada en cuenta al hacer este computo un movimiento de pasajeros que, indudablemente, tendrá que hacerse por la vía trasandina del Sud. Nos referimos á la corriente de viajeros de Europa á Nueva Zelanda y Australia.

Actualmente la vía preferida para este viaje es la del Canal de Suez, que impone una navegación de 52 días, con un costo de £75 por pasaje de primera clase. La nueva ruta podrá reducir el término del viaje á 38 días y con un costo que no excederá de £70. Atraída la corriente de viajeros de las citadas Colonias, lo que fácilmente se concibe al pensar que el trayecto entre Talcahuano y Bahía Blanca, podrá recorrerse en 24 horas, el computo de pasajeros podrá muy bien triplicarse en las cifras que antes dejamos apuntadas.

Pero si prescindimos del movimiento probable de pasajeros para Australia, no podemos prescindir del tráfico parcial entre las diversas secciones de la vía. El tráfico desde General Acha á Bahía Blanca; el de los territorios del Neuquen y del Limay, con el resto de la República y con Chile; el de la sección chilena; y por último el tráfico de estas secciones entre sí.

Teniendo en cuenta el tráfico alcanzado por otros ferro-carriles, la extensión de esta vía, los centros de población que sirve, y el comercio que está llamado á fomentar, estimamos el movimiento probable de pasajeros, para un recorrido medio de 200 kilómetros, lo siguiente:

Primera Clase... .. .	2,000 pasajeros al año.
Segunda Clase. . . . .	5,000 " " "
Tercera Clase—Inmigrantes .. .. .	20,000 " " "

Es decir, 27.000 pasajeros, ó sea una cantidad igual al tráfico internacional, aumentando en esta el número de inmigrantes, por ser notorio el desarrollo progresivo de la inmigración en la República Argentina.

*Carga general.* Dificil sería hacer una apreciación exacta del movimiento probable de carga, porque él variará á medida que varíe la fisonomía de los territorios que recorre la línea. La producción de lana por ejemplo, en las secciones 3ª y 9ª aumentará en una proporción enorme, porque es sabido, si está detenida la crianza del ganado lanar en esos campos, solo es debido á la falta de medios de transporte que encarecen los fletes y recargan extraordinariamente el producto. Construida la vía férrea, esos campos serán inmediatamente poblados de ovejas, para lo que son en extremo aparentes, porque las lanas tendrían entonces una fácil salida. Lo propio sucedería con los demás productos nacionales, y con los productos de consumo; pero un cálculo prudencial

sería estimar en 35,950 toneladas, como resultado de los siguientes productos *lanas, cueros, cerda, pieles, astas, maderas, carbon, leña, sal, yeso, trigo, maiz, metales, nueces, frijoles, vinos, etc., etc.* y un cincuenta por ciento, ó sean 17,975 toneladas para los artículos de importacion y consumo de los diversos centros de poblacion que recorre la línea. Esto daría por resultado un total de 53,925 toneladas y guardaría proporcion con las cifras que registran las estadísticas, computando una tonelada por cada pasajero, mas ó menos.

*Ganados en pié*—Notoria es la importancia del comercio de ganado en pié con Chile; comercio que lucha hoy con las dificultades que presenta el tránsito por la Cordillera y que se traducen en fuertes costos de transporte y en pérdidas y mortalidad nada insignificantes. Así mismo, el año anterior la exportacion de ganado en pié para Chile, ha excedido de  *cien mil cabezas* ; y todo hace creer que el año actual exceda todavia al año anterior, notándose que la corriente de este comercio, se dirige al sud de la Provincia de Buenos Aires como mercado mas conveniente y ofrece ventajas inmejorables.

La diferencia de precios, en efecto, entre el sud de Buenos Aires y Chile es considerable, y dá márgen para un vasto comercio, que habrá de ensancharse considerablemente, el día que una línea férrea, venga á reemplazar los medios costosos del trasporte actual.

Damos en seguida un cuadro de los precios corrientes del ganado lanar y vacuno en uno y otro mercado:

ESPECIES	COSTO	EQUIVALENTE	PRECIO MINIMUM
	En el Sud Moneda Nacional	A Moneda Chilena	De Venta EN CHILE
Novillos 2 $\frac{1}{2}$ años.....	\$ 11	\$ 14	\$ 32
Vaca de vientre.....	7.50 cts.	10	28
Ovejas al corte.....	0.45 “	0.60 cts.	2.50 cts.

Esta diferencia de precios responde más que á beneficios de la operacion, á los enormes gastos para el transporte, y á las fuertes pérdidas y excesiva mortalidad, inherente á acarreos hechos á tan larga distancia y por territorios escabrosos y de escasos recursos.

Es evidente, pues, que la via férrea está llamada á ser la conductora obligada de los ganados á Chile. Aunque el flete fuése elevado, habría siempre positivas ventajas tanto para el mercado productor, como para el mercado consumidor, en el transporte por la via férrea. La salida seria mas fácil y el consumo aumentaría en razon de la baratura y de las facilidades para el intercambio. Pero, un flete relativamente bajo y que fácilmente permiten las diferencias de precios, compensará ampliamente el servicio de la línea férrea.

Teniendo en cuenta el monto del comercio actual de ganados con Chile, créemos exceder los límites de la prudencia calculando para la via férrea, un tráfico de 60,000 cabezas de ganado vacuno, 100,000 de ganado lanar, y 2,000 yeguarizo ó caballar.

Con estos elementos, como tráfico probable de la línea, trataremos ahora de analizar cual será el rendimiento que es lógico esperar de su entrega al servicio público.

### PRODUCTO PROBABLE

Antes de proceder al exámen del producto directo de la via, séanos permitido observar el rendimiento por razon del mayor valor que la via férrea vá á dar á los territorios que recorre.

Desde Pigüe hasta Trarú Lauquen, en una extensión de 50 leguas, puede estimarse que una superficie como de *dos mil* leguas cuadradas, vendidas y entregadas ya al dominio particular, adquirirán un mayor valor; desde Trarú Lauquen, hasta el Rio Neuquen y hasta la misma Cordillera, en una extensión de mas de cien leguas, puede considerarse beneficiada una superficie no menor de *tres mil* leguas cuadradas, que no han salido aun del dominio fiscal; así como tampoco han salido del dominio de la Nación, los territorios del Limay, en una extensión de más de *mil leguas*, y que tambien serían directamente beneficiadas.

Es notorio que en toda la República, el mayor valor adquirido por las tierras por la construcción de vias férreas, ha excedido de *seis, ocho y aún diez mil nacionales* la legua; pero nadie dudará de que en estas regiones, tanto las tierras publicas como particulares, adquirirán con las facilidades para la comunicacion, un mayor valor medio de *tres mil* nacionales la legua. Si esto fuese así; la superficie beneficiada de *seis mil* leguas cuadradas, representaría un mayor valor de *diez y ocho millones* de pesos que es el costo de toda la obra en la seccion argentina.

Quedaría aun por estimar el mayor valor dado á las propiedades mineras en la region andina, las que por su caracter aleatorio escapan á todo cálculo.

Tenemos, pues, que la construcción de la via férrea, retribuye en el acto en riqueza creada, el monto de su costo. Veamos ahora cual seria el rendimiento, bajo la base del tráfico que hemos calculado:

### PASAJEROS

#### Movimiento Internacional—

De Primera clase... ..	4000	á	\$50	...	...	...	...	...	\$200,000
“ Segunda “ ... ..	8,000	“	30	...	...	...	...	...	240,000
“ Tercera: Inmigrantes	15,000	“	20	...	...	...	...	...	300,000

#### Movimiento Seccional—

De Primera clase... ..	2,000	“	15	...	...	...	...	...	30,000
“ Segunda “ ... ..	5,000	“	10	...	...	...	...	...	50,000
“ Tercera: Inmigrantes	20,000	“	7	...	...	...	...	...	140,000

Total. \$ 960,000

### EXESO DE EQUIPAGES Y ENCOMIENDAS

Segun cálculo habitual el 10%. ... .. 96 000

### CARGA GENERAL

53,925 toneladas á *un centavo* por tonelada y por kilómetro, segun tarifa media sobre 892 kilos. ... .. 528,643

### GANADO EN PIE

60,000 cabezas vacuno á \$5	...	...	...	...	...	...	...	...	300,000
100,000 “ lanar “ 0,80 cts...	...	...	...	...	...	...	...	...	80,000
2,000 “ caballar “ 5	...	...	...	...	...	...	...	...	10,000

Producto bruto al año. \$ 1,974,643

Calculando un 40 por ciento por gastos de explotacion de la via, ó sean \$ 789.857, quedaría un producto líquido de ... .. \$ 1184.706 —

De manera que bastaría que la línea telegráfica anexa á la via férrea, diera al año un producto líquido de ... .. “ 15.214 —  
para dejar á un rendimiento de ... .. \$ 1.200.000 —  
ó sea el 6 % sobre veinte millones de pesos.

Una línea que puede comenzar su tráfico en estas condiciones, sin ser gravosa en sus primeros pasos, está llamada á obtener grandes rendimientos en el futuro.

Es sabido, que una línea férrea de alguna extension, por mala que sea, despues de algunos años, ha creado ella misma, tantos intereses á sus inmediaciones, que concluye por obtener grandes beneficios. ¿Como dudar entonces del resultado de una via con cerca de mil kilómetros de extension, cruzando territorios vírgenes, puede decirse, y ligando dos pueblos ricos, industriosos y llamados ambos á un gran porvenir? ¿Como dudar del éxito de una línea, que comienza dando vida á capitales mayores que los que demanda su construccion, á la vez que comienza cosechando beneficios como los que dejamos apuntados?

La línea férrea interoceánica del sud es ya hoy una necesidad inaplazable; no solo porque su construccion es fácil, rápida y económica; no solo porque está llamada á incrementar fuentes inagotables de produccion y de comercio, sino tambien porque la reclama ya con urgencia el territorio austral de los dos paises.

Basta en efecto, echar una lijera ojeada sobre el mapa de la República para ver que la red de ferro-carriles que llevan consigo, la civilizacion, la riqueza y la vida, se estienden hasta el norte obedeciendo á una ley que bien podría llamarse de atraccion; pero esa red no sería completa si no se iniciara ya el trazo de la línea que llega hasta los Andes por la region austral, cerrando el vasto perímetro de territorios nacionales y llevando los beneficios del progreso á los campos en que hasta hace poco se enseñoraba el salvaje.

Esta grande obra podrá verse detenida ó entorpecida; pero tendrá al fin que realizarse como una consecuencia lógica é inevitable del ensanche de las fronteras. No basta barrer al salvaje y poner término á sus depredaciones es necesario transformar las vastas soledades del desierto en centros de poblacion, de comercio, de industria, de riqueza, de civilizacion, en una palabra. Solo asi se habrá completado la gran conquista de los territorios australes.

FRANCISCO BUSTAMANTE & CIA.

---

---

SOLICITUD

AL

CONGRESO DE CHILE

---

Santiago de Chile, Setiembre 25 1883

« HONORABLE SENADO :

El espíritu de empresa para grandes trabajos internacionales, caracteriza la época actual. Obras que se estimaban, poco há, como simples idealizaciones de cerebros anticipados á su tiempo, reciben repentinamente la sancion de los hechos, convirtiéndose en una realidad bendecida para la humanidad entera.

La apertura del itsmo de Suez, que se reputaba utópica, los trabajos del itsmo de Panamá, ya en ejecucion y marchando á un éxito feliz; la perforacion de los Alpes; la concepcion y realizacion casi simultáneas del gran ferrocarril interoceánico que atravesando la América Setentrional, ligó con sus brazos de acero el Atlántico con el Pacífico, y las mil empresas en fin, que enorgullecen nuestro siglo, son un testimonio bien elocuente de esta verdad.

El propósito comun de todas esas grandes concepciones, es suprimir las distancias que separan la humanidad; distancias que significan pérdida de tiempo y de fuerza, es decir, pérdida de la vida misma. El hombre sometido por la naturaleza á esa fatal lentitud impresa á sus movimientos, lucha por independizarse de tan pesada traba, utilizando el vapor que devora los espacios, y enviando su pensamiento de un extremo al otro del mundo en alas de la electricidad.

La tendencia jeneral á que obedecen todos los pueblos de la tierra es á aproximarse y multiplicar sus relaciones entre sí; y esa ley de carácter universal no puede ser indiferente á ninguno de los pueblos civilizados, porque violarla, sería alejarse de las grandes arterias de la civilizacion y renunciar á sus beneficios.

Naciones secularmente aisladas como la China y el Japon, renuncian hoy á sus tradiciones, buscando en la comunicacion fácil con otros pueblos, los elementos de progreso que su civilizacion estagnada no podia desarrollar.

En este mismo continente los esfuerzos de Bolivia y del Perú para abrirse paso á traves de las selvas vírjenes que los separan del Atlántico, obedece á la necesidad que sienten esos pueblos de acercarse á los grandes centros de la actividad humana, para atraer hácia sus vastos territorios, parte al menos, de esa actividad que es vida, que es progreso, que es riqueza y bienestar.

Irradiar por lo ménos comercialmente, es condicion esencial para el progreso de una nacion; y todo estadista previsor debe acojer los medios de poner á su país en rápida y constante comunicacion con los otros pueblos que han alcanzado un mayor grado de desarrollo en sus progresos y en su civilizacion.

La Europa busca en la multiplicidad de las relaciones universales una solucion á su problema social; el gran problema de la plétora de poblacion y de industria que la aqueja. La América necesita dar vida á sus riquezas naturales que todavía duermen esperando la mano creadora del trábajo. Una y otra deben unirse para solucionar estos grandes problemas, por el medio más eficaz y más rápido que es la creacion de vias fáciles y baratas que pueden trasportar económicamente las personas y los productos.

---

SOLICITUD

PRESENTADA AL

Exmo. GOBIERNO NACIONAL

---

Buenos Aires, Enero 22 de 1886.

EXMO. SEÑOR :

Francisco Bustamante y Ca., ante. V. E., por sí y en nombre de una compañía constituida para la construccion y explotacion del ferro-carril que vengo á solicitar, me presento y espongo :

Las conveniencias en todo órden que entraña la idea de construir una via férrea que partiendo de un puerto Atlántico venga á ligarse con el de Talcahuano en el Pacífico está fuera de toda discusion y me escusan Exmo. Señor en demostraciones que no escaparán á la alta ilustracion de V. E.

La línea férrea cuya concesion se solicita tendrá una estension de 950 kilómetros, de los cuales ochocientos corresponden á la seccion Argentina y ciento cincuenta á la Chilena. Muy fundados motivos, Exmo. Señor, tengo de que el Congreso Chileno me acordará la concesion para ligar esta línea á uno de sus dos caminos de fierro, y no puede escapar tampoco á la ilustracion de V. E. las ventajas que reportará á la República Argentina de ligar una de sus líneas férreas para el trasporte de sus ganados é importacion de los cereales de aquella República á nuestro puerto; ademas las facilidades que tendrá nuestro país, por este medio para colonizar los inmensos territorios hoy desiertos que este ferro-carril atraviesa.

El costo de esta línea lo calculo en cuatro mil quinientas libras esterlinas el kilómetro en la seccion Argentina, ó sean diez y ocho millones de pesos fuertes oro el costo de toda la línea. Sobre este capital, Exmo. Señor, solicito la garantía del 6% anual.

Es fuera de toda duda, Exmo. Señor, que esta línea que va á ligar dos Repúblicas ricas y populosas tendrá que cubrir el interés del capital; pero si así no fuese, y en los primeros años exijieran algun sacrificio de la Nacion, él seria doblemente compensado con las valorizaciones de los inmensos territorios que esta línea recorre, aparte de la devolucion á que la Empresa se obliga en lo sucesivo.

Por los fundamentos que preceden mas estensamente estudiados en las bases ó Proyecto de Decreto de Concesion adjunto, me permito solicitar de V. E. quiera celebrar un contrato *ad referendum* para que en oportunidad pueda ser elevado al Congreso con los planos y estudios definitivos que haré despues de la celebracion del contrato.

Por estas consideraciones á V. E. suplico que en vista de los planos y bases adjuntos quiera resolver como lo solicito, por ser justicia, etc. etc.

Exmo. Señor

FRANCISCO BUSTAMANTE Y CIA.

---

## PROYECTO DE DECRETO DE CONCESION

Buenos Aires, 22 de Enero de 1886.

ART. 1º Concédese al Sr. Don Francisco Bustamante y Cia ó la persona ó sociedad á quien él transfiera sus derechos, permiso para construir y explotar una via férrea, que partiendo de un puerto del Atlántico, vaya á terminar pasando la Cordillera de los Andes por el paso de Antuco en un puerto del Pacífico, ó empalme en un ferro-carril que llegue á un puerto del Pacífico.

ART. 2º Concédese igualmente al Sr. Bustamante:

- 1º El uso gratuito y en plena y perpétua propiedad de los terrenos nacionales necesarios para la construccion de la via estaciones, talleres, depósitos y demas dependencias del Ferro-Carril, de conformidad á los planos que fueren aprobados.
- 2º Libracion del pago de derechos de importacion sobre los rieles, coches, carros, máquinas y demas materiales que se internaren para la construccion de la via y sus dependencias, durante el tiempo de la concesion.
- 3º Exoneracion del pago de todo impuesto nacional ó provincial por todo el término de la concesion, sobre los capitales suscritos para este ferro-carril.
- 4º Facultad para construir al costado de la via una línea telegráfica con dos alambres por lo menos para el servicio del ferro-carril y del público.
- 5º Declaracion de utilidad pública de los terrenos de propiedad particular, que fuesen necesarios á los efectos espresados en el inciso 1º debiendo expropiarse por cuenta de la Empresa.

ART. 3º El concesionario se obliga presentar dentro de noventa dias el resultado de los estudios preliminares, á fin de acompañarlos para recabar la aprobacion del Soberano Congreso de la Nacion el presente contrato.

Estos trabajos consistirán en un plano general del trazado en escala de uno por cincuenta mil, un plano de la seccion de la Cordillera y perfil longitudinal de la misma en escala de uno por diez mil.

ART. 4º Los materiales á emplearse en la construccion de la via y en tren rodante serán de primera clase, la trocha será de un metro y seis cientos setenta y seis milímetros; la gradiente máxima no excederá de diez y nueve por mil; las curvas no podrán ser trazadas con un radio menor de doscientos veinte y cinco metros y á uno y otro lado del tren en la region nevada de la Cordillera de los Andes, la via será cubierta con galerias de fábrica.

ART. 5º El concesionario deberá presentar los planos definitivos de la línea en toda su extension y en la forma que lo exija el Departamento de Ingenieros, dentro de los diez y ocho meses siguientes á la fecha en que el Soberano Congreso apruebe este contrato.

ART. 6º Una vez aprobados los planos definitivos por el Poder Ejecutivo el concesionario deberá dar comienzo á los trabajos dentro de un plazo improrrogable de cinco años,

ART. 7º La Empresa conducirá gratis la correspondencia oficial y pública en wagon especial y cobrará la mitad del precio fijado en las tarifas por el transporte de tropas, municiones, armamentos, vestuarios y víveres para las fuerzas de la Nación, como igualmente el pasaje de colonos y sus equipajes enviados por la Oficina de inmigracion.

ART. 8º El Gobierno de la Nación garante al concesionario un interés anual de seis por ciento, por el término de veinte años, sobre un capital de cuatro mil quinientas libras esterlinas por cada kilómetro de via que se construya ó entregue al servicio público no debiendo exceder de ochocientos kilómetros la extension total de la via.

ART. 9º Para la liquidacion de la garantia se deducirá del producto bruto del camino, los gastos legitimos é indispensables de la Administracion, consumos y reparaciones de la via y todos sus dependencias.

ART. 10º La Empresa durante el término de la garantia y una vez entregada al servicio público la primera seccion, pasará al Gobierno trimestralmente un balance general del producido y gastos del Ferro-Carril que podrá ser verificado en los libros de la Empresa por un agente del Gobierno.

ART. 11º Cuando el producto líquido del Ferro-Carril exceda de seis por ciento la Empresa entregará al Gobierno de la Nación el exedente íntegro en dinero efectivo hasta reembolsar por completo las cantidades recibidas en razon de la garantia.

ART. 12º El Gobierno durante el término de la garantia, fijará de acuerdo con la Empresa las tarifas que deban regir para el tráfico público del Ferro-Carril, é intervin-drá en ellas despues de su vencimiento cuando las utilidades líquidas excedan en doce por ciento.

ART. 13º El Poder Ejecutivo podrá mandar inspeccionar por sus Ingenieros la construccion de la via, estaciones y demas obras, asi como el tren rodante para cerciorarse del cumplimiento de las obligaciones de la Empresa.

ART. 14º El domicilio legal de la Empresa será la Capital de la República.

ART. 15º Los plazos estipulados en los Art. 5º y 6º, asi como las obligaciones contraidas por la Nación, solo empezarán á regir, una vez que el Gobierno de Chile haya otorgado el permiso correspondiente para la construccion de la via en territorio Chileno.

ART. 16º Las cuestiones que se susciten entre el Gobierno y la Empresa serán sometidas á la decision de Jueces arbitros nombrados de una y otra parte con arreglo á las leyes del país.

ART. 17º El concesionario al firmar el presente contrato otorgará una fianza á satisfaccion del Gobierno por valor de *cien mil pesos m/n.* y en garantia del cumplimiento de las obligaciones que contrae.

FRANCISCO BUSTAMANTE Y C<sup>ia</sup>.

---

# INFORME DEL ASESOR LETRADO

---

Habiendo el Sr. Asesor letrado del Departamento de Ingenieros Nacionales, hecho algunas observaciones en su informe, respecto al Proyecto de Decreto de Concesion que presentamos al Exmo. Gobierno Nacional con fecha 22 de Enero del corriente año, hemos creido oportuno adjuntar el informe de dicho Señor á fin de que puedan apreciarse las modificaciones que propone.

---

SEÑOR DIRECTOR :

Para mi es evidente la conveniencia de construir un ferrocarril que ligue los principales Puertos del Atlántico con la vecina República de Chile y especialmente con algun puerto de esta sobre el Pacífico para echar por esta via de comunicacion la corriente comercial que ahora se vé forzada á dar la gran vuelta del Estrecho de Magallanes.

Por eso, encuentro oportuno estudiar con atencion cualquier proyecto que, como el de D. Francisco Bustamante, y Cia. se propone llevar á cabo esa obra.

No creo justo, por otra parte, exigir al proponente, como condicion prévia para aceptar en general la idea, la presentacion de estudios completos sobre el terreno, que demandan gastos considerables, que solo se hacen cuando hay gran probabilidad de que ellos no serán infructuosos.

Cuando el Congreso declara la necesidad de construir un ferrocarril de tal á tal parte, no lo hace en presencia de estudios definitivos, le basta considerar las conveniencias de órden económico, estratéjico, administrativo, etc., que solo determinan la apertura de esa via de comunicacion. Los estudios técnicos vienen despues.

En esta virtud, he examinado esta propuesta, oyendo las explicaciones verbales del interesado y viendo los planos preliminares que el mismo conserva en su poder.

Me parece indudable que esta propuesta es mas ventajosa que la anterior del Sr. Christophersen, quien pedia garantia sobre un capital mayor, una zona de tierra á lo largo de la via, que los Srs. Bustamante y Cia. no solicitan.

Nada obsta, á que el Poder Ejecutivo formule con el proponente un contrato *ad referendum*, que seria sometido á la aprobacion del Congreso.

Las bases propuestas, son á mi juicio aceptables, con las modificaciones que indico en seguida.

En el artículo 1º debe determinarse mas concretamente el objeto de la concesion diciendo que la línea saldrá como está en el plano, de la estacion Pigüé sobre el Ferrocarril del Sud, pasará por Puan, General Acha, Trauquelauquén y Fortin 4ª Division y traspondrá la cordillera por el paso de Pichachen.

Los incisos 2º y 3º del artículo 2º están demas en presencia de los artículos 54 y 55 de la Ley General de 18 de Setiembre de 1872.—Podría sustituirse ventajosamente por un nuevo artículo en estos términos: "La Empresa queda sujeta á todos los gravámenes y goza de todos los privilejios establecidos en la ley vigente sobre ferrocarriles nacionales y en las disposiciones de órden público que en lo sucesivo se dictaren sobre la materia".

El artículo 9º debería quedar así: "Sin perjuicio de lo que disponen los artículos 58 y 59 de la Ley General sobre Ferrocarriles Nacionales, la Empresa cobrará la mitad del precio de la tarifa ordinaria por el pasaje de los empleados nacionales en comision y de los colonos y sus equipajes enviados por la oficina de inmigracion".

Los artículos 8 y 9, despues de la experiencia que hemos adquirido en materia de ferrocarriles garantidos, tendrian que ser modificados, poco mas ó menos como sigue:

Art. 8º.—"El Gobierno de la Nacion garante al concesionario un interés anual de seis por ciento durante el término de veinte años sobre el capital

que se fije al aprobar los presupuestos definitivos, pero en ningun caso se reconocerá un costo mayor de cuatro mil quinientas libras esterlinas por kilómetro de via, no debiendo exceder de ochocientos kilómetros la extension total de la línea, para los efectos de la garantia.

La garantia por cada seccion entregada al servicio público, comprendiendo la primera seccion el trayecto de Pigüé á General Acha debiendo determinarse las demas de comun acuerdo entre el P. E. y la Empresa.

ART. 9º Para la liquidacion de esta garantia se deducirá como gasto de explotacion el 60 por ciento los cinco primeros años y el 50 por ciento los restantes.

El balance á que se refiere el artículo 10, tiene que ser mensual á los efectos de la Ley General de Ferro-Carriles.

Hay que aclarar el artículo 11 para que no quede duda de que las cantidades que la Empresa devuelva al Gobierno en razon de la garantia serán en oro sellado ó su equivalente.

En el artículo 12 habrá que intercalar la palabra *anualmente* despues de *fixará*, para que la intervencion del Gobierno sea realmente eficaz.

Al artículo 14 podría agregarse que si la Empresa no tuviese en cualquier tiempo domicilio constituido en esta Capital, se reputará por tal la Inspeccion General de Ferro-Carriles Nacionales.

Conviene agregar al final del artículo 15 "para lo que se concede al empresario cinco años prorogables por justas causas á juicio del P. E."

Deberia estipularse tambien que la concesion no pueda ser transferida en todo ó en parte sin consentimiento del P. E.

Con estas modificaciones, creo que el Consejo de Obras Públicas podría aconsejar al Ministerio la aceptacion de la propuesta de que se trata.

FIRMADO: J. N. MATIENZO.



---

CONTRATO

CON EL

FERRO-CARRIL DEL SUD

---

## FERRO-CARRIL DEL SUD

---

COMISION LOCAL.

Buenos Aires, Marzo 6 de 1886.

*Sr. D. J. J. de Beláustegui.*

Presente.

Muy estimado Señor:

En contestacion á la apreciable carta de Vd. del 22 del p. p. transcribo á continuacion las condiciones de precio en que la Compañia del Ferro-Carril del Sud de Buenos Aires, propone efectuar el transporte de materiales para la construccion de la nueva línea Trasandina, proyectada por Vd. para el montaje de su tren rodante así como para el tráfico recíproco de ambas empresas convenidas en la entrevista que tuvimos ayer con asistencia del Sr. Secretario de la Compañia Don C. O. Barker y del Sr. Gerente de la misma, Sam. Abbot.

La Empresa del Sud se encargará del desembarco en el puerto de Bahia Blanca de los materiales destinados á la construccion del Ferro-Carril Trasandino y de su transporte á la Estacion Pigüé, al precio de Un peso veinte centavos oro sellado por tonelada de 1000 kilógramos.

En el caso en que el transporte se efectuase en wagoes del Ferro-Carril Trasandino el precio será de Un peso oro sellado por 1000 kilógramos. Siendo entendido que en ninguno de ambos casos el Ferro-Carril del Sud incurrirá en responsabilidad por roturas y estadiás, y que el Ferro-Carril Trasandino se encargará de revisar la descarga y la carga de los materiales referidos.

La Empresa del Ferro-Carril del Sud facilitará al Trasandino para el montaje de sus locomotoras y tren rodante durante la construccion de su línea, los talleres y maquinarias de su propiedad situados en la estacion Puerto de Bahia-Blanca, pagando el Ferro-Carril Trasandino para este servicio un alquiler anual de *tres mil* pesos oro sellado sin perjuicio de que la Empresa del Ferro-Carril del Sud ejecute sus propios trabajos en los referidos talleres conjuntamente con los practicados por el Trasandino.

Habilitado que sea para el tráfico el Ferro-Carril Trasandino, la Empresa del Ferro-Carril del Sud emprenderá el transporte de sus pasajeros, mercancias y carga en general desde el empalme de las dos vias hasta Buenos Aires, Bahia Blanca ó estaciones intermedias, cobrando el mismo precio por kilómetros que esté en vigencia para la línea Trasandina con la condicion de que ese peage no sea menos de ochenta por ciento de tarifa por el F. C. del Sud.

El arreglo de la tarifa especificada en el artículo anterior, se aplicará únicamente á los transportes desde estaciones del Trasandino doscientos ó mas kilómetros del empalme. Para las que quedan adentro de este radio regirá la tarifa kilométrica ordinaria del Ferro-Carril del Sud.

La manera de apreciar la retribucion por el uso recíproco del tren rodante de ambas Empresas ó del remolque y de estadías, será arreglada en conformidad con el reglamento de la oficina de ajustes de los Ferro-Carriles.

Es entendido que en caso de no haberse formado una Compañía con personalidad jurídica oficialmente reconocida declarada para la construccion y explotacion de la línea Trasandina en el término de tres años contados desde la fecha quedaria sin efecto esta propuesta.

Esperando haber dejado satisfechos los deseos de Vd. me repito

Su attº y S. S.

*firmado:* J. M. COGLAN.

