

# Documentos

Contratos para la construccion del Ferrocarril Lonjitudinal

(SECCION LAGUNAS A COPIAPÓ)

(Conclusion)

Santiago, 13 de Mayo de 1910.

S. E. decretó hoi lo que sigue:

Seccion 3.<sup>a</sup>, N.º 882.—Vistos los artículos 1 i 2 de la lei núm. 2081, de 23 de Enero de 1908, que dicen «Se autoriza al Presidente de la República por el término de tres años, para contratar a precio alzado en conjunto o por secciones, el estudio, la construccion i el equipo de los ferrocarriles necesarios para unir la ciudad de la Ligua con el puerto de Papudo i el de Arica. La línea entre la Ligua i Copiapó deberá estar terminada ántes de cinco años; i el precio total de las obras no excederá de siete millones quinientas mil libras esterlinas (£ 7 500 000) i se pagará con una amortizacion acumulativa que no baje de un medio por ciento anual. Mientras no se cancele dicho precio, los contratistas explotarán de su cuenta las líneas férreas con tarifas aprobadas por el Gobierno i el Estado les garantiza un interés de 5% al año.

Vista la propuesta presentada por don Alberto Pam, por el «Howard Syndicate Limited» para llevar a cabo la construccion de la seccion de Cabildo a Copiapó, del Ferrocarril Lonjitudinal, por la suma alzada de £ 4 026 000;

Teniendo presente:

Que dicha propuesta se conforma en todas sus partes con los términos de la lei núm. 2081, de 23 de Enero de 1908, i visto el informe de la Direccion de Obras Públicas,

Decreto:

ARTÍCULO 1.º—Acéptase la propuesta presentada por don Alberto Pan, como representante del «Howard Syndicate Limited», para llevar a cabo, segun el trazado

aleman, i las modificaciones ya acordadas i las especificaciones anexas, la construccion de una línea férrea con sus obras complementarias, que una la Estacion de Cabildo, en el departamento de la Ligua, con la ciudad de Copiapó i para suministrar el equipo necesario, por el precio alzado de tres millones novecientas ochenta mil libras esterlinas (£ 3 980 000), mas cuarenta i seis mil libras esterlinas (£ 46 000) en que se estima el mayor costo de la variante de Santa Gracia.

En este precio están incluídas doscientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 250 000) que corresponden al valor del material rodante necesario para la explotacion de la línea.

Las obras cuya construccion se contrata son las siguientes:

1.—Línea de Cabildo a Limahuida, cuyo precio se calcula en novecientas setenta i tres mil ochocientas libras esterlinas (£ 973 800);

2.—Línea de Illapel a San Marcos, cuyo precio se calcula en ochocientas setenta i dos mil quinientas libras esterlinas (£ 872 500);

3.—Línea de Islon (La Serena) a Vallenar, cuyo precio se calcula en un millon quinientas treinta i tres mil setecientas libras esterlinas (£ 1 533 700), mas cuarenta i seis mil libras esterlinas (£ 46 000) calculadas para el mayor costo del trazado de Santa Gracia; i

4.—Línea de Vallenar a Toledo i Copiapó, cuyo costo se calcula en seiscientas mil libras esterlinas (£ 600 000).

El precio de tres millones novecientas ochenta mil libras esterlinas (£ 3 980 000) i el de cuarenta i seis mil libras esterlinas (£ 46 000) para la via de Santa Gracia, constituyen un solo precio alzado de cuatro millones veintiseis mil libras esterlinas (£ 4 026 000), que se pagarán garantizando el Estado a los contratistas una amortizacion acumulativa de 2% anual i un interés de 5%, sobre dicho precio alzado, todo en conformidad a lo establecido en la lei núm. 2081, de 23 de Enero de 1908.

ART. 2.º—El precio que se fija en el artículo precedente no se aumentará por causa alguna, ni aun por motivo de equidad, ni tampoco se modificará cualesquiera que fueren las obras precisas para unir la Estacion de Cabildo con la ciudad de Copiapó; lo cual se entiende sin perjuicio de las multas i de las primas que dispone el artículo doce.

ART. 3.º—La línea será de trocha de un metro i su construccion se ejecutará en conformidad a las reglas del arte, a las normas i especificaciones de la Direccion de Obras Públicas i a los detalles que se espresan en el Anexo A. (Véase Anexo A del contrato con Howard Syndicate Limited).

El Gobierno entregará a los contratistas copia de los planos, presupuestos i documentos que existen en su poder, ya sean ante-proyectos, estudios definitivos de la ruta u otros antecedentes que puedan servir a los contratistas.

ART. 4.º—Los planos definitivos para la construccion de la línea i de las obras de arte, serán sometidos a la aprobacion del Gobierno i se entenderán aprobados si no fueren observados en un plazo de sesenta dias despues de recibidos por la Direccion de Obras Públicas, oficina de Santiago.

ART. 5.º—La suma de doscientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 250 000) que se destina para completar el material rodante, será invertida de acuerdo con el Gobierno.

Dicho material será tasado con arreglo a los precios medios que el Gobierno ha pagado por equipos similares durante los últimos cinco años.

El Gobierno entregará a los contratistas las especificaciones i precios de las locomotoras, coches i carros de diversos tipos que ha adquirido durante ese tiempo.

ART. 6.º—Durante la construcción de las obras los contratistas podrán usar gratuitamente de las secciones ya entregadas i del material rodante que les corresponde, para todos los efectos pertinentes al cumplimiento de este contrato.

ART. 7.º—Desde el día en que los contratistas hayan entregado al tráfico, con aprobación del Gobierno, i con el material rodante correspondiente en proporción a la extensión kilométrica, secciones del ferrocarril cuyo valor no baje de doscientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 250 000) ya sea en un solo trozo o en secciones que estén unidas a líneas en explotación, según el anexo B., el Gobierno empezará a pagar la garantía de 5% de interés anual sobre el importe de dichas secciones. Cuatro años después de esta fecha, o antes si no hubiere terminado totalmente la construcción de la línea contratada, el Gobierno pagará además la amortización acumulativa del 2% anual sobre el mismo precio, es decir, que el interés i la amortización anuales ascenderán entonces a 7% anual hasta la extensión total del precio de la obra. Dicho interés i amortización serán pagados por el Gobierno en la ciudad de Londres, semestralmente los días 30 de Junio i 31 de Diciembre de cada año. El Gobierno depositará los fondos con 15 días de anticipación en el Banco de Chile en Londres u otro Banco que los contratistas designen.

Los contratistas comunicarán a la Dirección de Obras Públicas, con treinta días de anticipación, la conclusión de cada una de las secciones a que se refiere el inciso precedente; i dichas secciones serán recibidas por el Gobierno dentro de los treinta días siguientes a su terminación, siempre que las obras ejecutadas no merezcan reparo.

Para los efectos indicados, el Gobierno, toda vez que se reciba de una sección del ferrocarril espedirán a favor de los contratistas un decreto supremo dando por aceptada la parte de obra concluida i garantizando el pago del interés de 5% anual correspondiente al valor de dicha sección desde la fecha de su recepción, i, además, de la amortización acumulativa del 2% anual después de cuatro años de la referida fecha, o antes si el ferrocarril estuviere totalmente concluido, hasta la cancelación total del precio de la obra.

ART. 8.º—A fin de acelerar la iniciación del tráfico, los contratistas podrán entregar las secciones con puentes provisionales, i en tal caso se deducirá de la situación de pago correspondiente a la sección respectiva el valor de los puentes definitivos.

El valor de estos puentes será pagado después de su construcción definitiva. Si el contratista, por no ser necesario para la explotación inmediata de una o más secciones todo el equipo estipulado, no proveyere desde luego el total de dicho equipo, se deducirá provisoriamente del pago de dicha sección la cantidad de 420 libras esterli-

nas por kilómetro i esta cantidad no se pagará hasta que se complete el equipo estipulado, para lo cual tendrá el contratista un plazo que no exceda de seis meses.

ART. 9.º—Los contratistas explotarán de su cuenta la línea con tarifas aprobadas por el Gobierno, que se fijarán en moneda nacional de oro, i que se regularán sobre la base de que el producto de la línea cubra los gastos de explotación i conservación i de que el servicio satisfaga las necesidades de cada localidad. El Gobierno podrá fiscalizar los gastos de explotación i conservación.

El Gobierno no responde por las pérdidas de la explotación.

Los contratistas llevarán la contabilidad en el país, en castellano i en la forma que el Gobierno determine, i presentarán balances semestrales el 30 de Junio i el 31 de Diciembre de cada año.

Todas las utilidades líquidas de la explotación de la línea se destinarán a reembolsar al Gobierno las sumas que por intereses i amortización de 7% anual pagará a los contratistas.

El exceso que quedare del producto líquido de la explotación, despues de reembolsado el Gobierno del 7% anual referido en el inciso precedente, se distribuirá por mitad entre el Gobierno i los contratistas.

ART. 10.—Los contratistas garantizan el cumplimiento del presente contrato, con un depósito de cincuenta mil libras esterlinas (£ 50 000) que ha constituido a la orden del Gobierno de Chile en la Legación de Chile en Londres. Este depósito ingresará a rentas jenerales de la nación en caso de que los contratistas no dieran cumplimiento al contrato.

El depósito podrá ser sustituido por bonos de la deuda pública esterna de Chile, por consolidad a ingleses o por valores similares que el Gobierno apruebe, i los intereses serán percibidos por los contratistas.

Cumplido el contrato de construcción i explotación, el depósito será restituido a los contratistas.

ART. 11.—Desde cinco años ántes de que se termine el plazo concedido para la explotación de la línea, el Gobierno podrá exigir a los contratistas que tomen las medidas necesarias para que, salvo los daños que provengan de fuerza mayor, les sean entregadas en buen estado de servicio las líneas, el equipo i todos los edificios e instalaciones.

En mero de los contratistas podrá el Gobierno hacer por cuenta de éstos los gastos de reparación i conservación que fueren necesarios.

ART. 12.—El plazo para la terminación total de las líneas será de cuatro años, salvo el caso de fuerza mayor.

El plazo se contará desde la fecha del presente decreto.

Si los contratistas entregaren toda la línea totalmente concluída ántes de terminarse el plazo de cuatro años, el Gobierno les pagará una prima de cuatro mil libras esterlinas (£ 4 000) por cada mes de anticipo; i en caso de mora en la entrega completa

de la línea los contratistas pagarán una multa de ocho mil libras esterlinas (£ 8 000) por cada mes de atraso.

ART. 13.—La locomotora deberá llegar de Cabildo a la Serena dentro del plazo de diez i seis meses i a Copiapó dentro del plazo de tres años.

ART. 14.—En conformidad a la lei núm. 2081, de 23 de Enero de 1908, se declaran de utilidad pública los terrenos particulares o municipales necesarios para la construccion del ferrocarril, i su espropiacion se hará por cuenta del Estado.

En conformidad a la misma lei citada, se declaran libres de derechos de internacion los materiales que se destinan a la construccion de la línea que se contrata i a la explotacion durante cinco años. El Presidente de la República fijará la clase i cantidad de los artículos liberados.

ART. 15.—Los contratistas i las personas o Sociedades que representen sus derechos se considerarán domiciliados en Santiago i sometidos a las leyes chilenas para todo cuanto se relacione con el cumplimiento del contrato, i no podrán ocurrir al amparo diplomático en ninguna dificultad que con motivo de este contrato se suscitare.

ART. 16.—El Gobierno nombrará los Inspectores Técnicos que estime necesarios para vijilar la buena ejecucion de las obras i el cumplimiento del contrato. Los Inspectores tendrán las facultades que les confiere el reglamento para ejecucion de Obras Públicas:

ART. 17.—Los contratistas podrán dar en garantía o traspasar a terceros los créditos que el Gobierno les irá reconociendo separadamente por las diversas secciones del ferrocarril que se entreguen concluidas en conformidad a los artículos 7.º i 8.º del presente contrato.

El pago de los intereses i amortizacion que corresponden a dichos créditos una vez que éstos queden reconocidos por el Gobierno, será independiente en las demas obligaciones que afecten a los contratistas.

ART. 18.—Los contratistas podrán organizar en Inglaterra, con arreglo a las leyes inglesas, una o mas compañías a las cuales trasfieran, con aprobacion del Gobierno, total o parcialmente los derechos que adquieran i las obligaciones que contraen por este contrato; pero queda subsistente la garantía de cincuenta mil libras (£ 50 000) estipulada en el artículo décimo.

ART. 19.—Los contratistas pagarán dentro de siete meses de la fecha i antes de que se liquide la primera situacion de pago, segun el artículo 7.º, la cantidad que segun los libros de la Direccion de Obras Públicas, se haya invertido por cuenta fiscal en las obras hasta el dia en que se les haga entrega de ellas, i la Direccion de Obras Públicas liquidará estos gastos en el término de dos meses que se contarán desde la entrega de dichas obras.

Los contratistas se subrogan al Gobierno en los contratos que éste ha celebrado hasta la fecha para la ejecucion parcial de las obras que contratan i para la provision de materiales destinados a ella. Pero esta subrogacion no perjudicará a las obligaciones que los contratistas contraen en conformidad a los artículos 12 i 13 del presente contrato.

ART. 20.—La entrega de las obras en construcción, referidas en el inciso primero del artículo precedente, se verificará dentro de los cuatro meses siguientes a la fecha de este decreto i los trabajos que se ejecuten en ellas se proseguirán durante este intervalo por el Gobierno con conocimiento de los contratistas.

ART. 21.—Si a juicio del Gobierno fuere conveniente para la pronta ejecución de los trabajos, importar trabajadores extranjeros, el contratista estará obligado a traerlos, i el Gobierno calificará la nacionalidad i buenas condiciones de salud i de conducta de los inmigrantes i pagará el costo de sus pasajes al país.

ART. 22.—El Gobierno podrá, con autorización legislativa, tomar a su cargo, en cualquier tiempo la explotación del ferrocarril cuya construcción contrata, i en tal caso se rebajará el precio de la construcción en la cantidad de cien mil libras esterlinas (£ 100 000) que los contratistas devolverán al Gobierno en dinero efectivo.

Si al realizarse el evento contemplado en el inciso precedente los contratistas ya hubieren experimentado pérdidas de explotación, estas pérdidas se deducirán de las espesadas £ 100 000 i los contratistas devolverán al Gobierno el saldo.

ART. 23.—El Gobierno dá en arrendamiento a los contratistas, mientras dure la construcción i la explotación que son materia de este contrato, los ferrocarriles siguientes: De los Vilos a Illapel i Salamanca; de Tongoi a Ovalle; de San Marcos a Coquimbo; de Coquimbo a la Serena; de la Serena a Rivadavia, i de Huasco a Vallenar.

El cánón del arrendamiento será de cinco mil libras esterlinas (£ 5 000) al año, que se pagará por anualidades vencidas.

La explotación de las líneas que se dan en arrendamiento se sujetará a los mismos términos i condiciones establecidas en el artículo noveno.

El sobrante que dejaren las líneas, que son materia del arrendamiento, despues de cubiertos los gastos ordinarios de explotación i de rebajarse el cánón, se aplicará en la forma que establece el artículo noveno.

La entrega de los ferrocarriles que se dan en arrendamiento se efectuará prévia facción de inventario de sus líneas, estaciones, bodegas, maestranzas, equipo i accesorios.

El equipo se tasará por peritos i los contratistas responderán por el valor de la tasación.

El Gobierno se reserva el derecho de poner término al arrendamiento de una o mas de las líneas trasversales que menciona este artículo i se rebajará en este caso el cánón en proporción al kilometraje de los ramales que se deduzcan del arrendamiento.

ART. 24.—Los contratistas podrán llegar con sus trenes sin gravámen para ellos, hasta Papudo i Calera siempre que no perturben el tráfico lineal.

Redúzcase el presente decreto a escritura pública que firmarán el Director del Tesoro, en representación del Fisco, i el representante autorizado del «Howard Syndicate Limited». Se insertarán en dicha escritura los Anexos A. i B. i el poder en virtud del cual procede el representante del Syndicate.

Tómese razón, rejístrese, comuníquese i publíquese.—MONTT.—*Eduardo Délano.*



## ANEXO.—A

ARTÍCULO PRIMERO.—Servirá de base para la construcción el trazado alcman con las modificaciones ya estudiadas por la Dirección de Obras Públicas.

En la sección de Ison a Vallenar el trazado será llevado por la Quebrada de Santa Gracia i empalmará en el lugar mas conveniente con el trazado alemán, de acuerdo con la Dirección de Obras Públicas.

ART. 2.º—A los contratistas se les permitirá modificar el trazado de acuerdo con la Dirección de Obras Públicas, en la forma que estime conveniente dentro de las normas a que se hace referencia en el artículo siguiente, i siempre que las modificaciones en el trazado no perjudiquen la explotación.

ART. 3.º—Las modificaciones no excederán de las normas jenerales siguientes:

- a) pendiente máxima en la línea de adherencia, tres por ciento;
- b) pendiente máxima en la línea de cremallera, seis por ciento;
- c) radio mínimo en las curvas en la línea de adherencia, ochenta metros;
- d) radio mínimo en las curvas en la línea de cremallera, ciento cuarenta metros;
- e) radio mínimo en las curvas de las estaciones, trescientos metros;
- f) distancia mínima entre curvas i contra-curvas, cincuenta metros;
- g) ancho total de la plataforma en cortes, cinco metros noventa centímetros; i en terraplen, cuatro metros sesenta centímetros;
- h) en los cortes de roca se podrá disminuir el ancho de la plataforma a tres metros, usando muros guarda lastre a ambos lados, de sesenta centímetros de altura por cuarenta de ancho;
- i) a distancia conveniente del pié del chafan se colocarán contra-fosos en el lado aguas arriba de los cortes i terraplenes en jeneral. Cuando estos últimos se construyen en terrenos planos espuestos a inundaciones o ubicados en terrenos regados, los contra-fosos se construirán a ambos lados del terraplen;
- j) tanto los fositos del interior de los cortes como los contra-fosos, tendrán un ancho de setenta i cinco centímetros i una profundidad de veinticinco centímetros, en chafan de 1/1;
- k) El peralte de las curvas se determinará para una velocidad de treinta kilómetros por hora en las secciones por adherencia, i de quince kilómetros en las secciones en cremallera;

l) se establecerán puentes i puentecitos o alcantarillas en todas las corrientes de aguas establecidas i donde sea necesario para el saneamiento de la plataforma;

m) las diversas alineaciones del perfil longitudinal, irán unidas por curvas parabólicas, de un radio mínimo de cuatro mil metros;

n) la línea desde Cabildo hasta San Marcos irá provista de cierros por ambos lados en conformidad al tipo aceptado por la Direccion de Obras Públicas. En lo restante el cierro de la via se ejecutará solo en los poblados i en los terrenos cultivados o susceptibles de cultivo i podrá ser de pirca o de cinco alambres i postes de cipres o roble que tengan entre sí una distancia máxima de 2.50 m.

Los cierros de las estaciones podrán ser de madera o de mampostería segun su importancia, de acuerdo con la Direccion de Obras Públicas.

ART. 4.º La superestructura de la via se hará con riel de tipo normal reformado, de peso de veinticinco kilos por metro lineal, i las amarras con eclisas cantoneras de cuatro pernos

Los durmientes serán de roble chileno o de cipres o de material de igual calidad i de las dimensiones siguientes:  $1.80 \times 0.20 \times 0.125$  metros. El lastre de la línea se hará con materiales de la localidad aprobados por la Direccion de Obras Públicas.

En jeneral los rieles irán clavados directamente a los durmientes, pero llevarán sillas de asiento siempre que la via esté en curva de un radio inferior o igual a doscientos metros o en gradientes iguales o superiores a veinte por mil.

ART. 5.º—Las obras de arte requeridas por el Gobierno serán de carácter definitivo, hechas de albañilería de piedra, ladrillo, concreto, concreto armado, acero u otros materiales aprobados por la Direccion de Obras Públicas. Las pequeñas alcantarillas podrán ser sustituidas por tubos de acero, fierro acanalado galvanizado u otros materiales aprobados.

ART. 6.º—Los edificios para las estaciones se construirán de madera, fierro u otro material, segun se acostumbra en la rejion por donde atraviesa el ferrocarril o la resuelva la Direccion de Obras Públicas. En cada estacion deberá construirse, por lo menos, un medio kilómetro de desvíos de largo útil, con cuatro cambios completos i, ademas, las siguientes obras: Una casa para estacion, una casa para cambiador, una plataforma de embarque, una cancha para metales i bodegas, segun el tráfico lo requiera.

En las estaciones de término o de empalme se ejecutarán nuevas obras o se ensancharán las existentes, segun las exigencias del tráfico. Las construcciones se harán segun los tipos en uso.

El número de estaciones será tal que haya una, a lo menos, en cada veinte kilómetros en la seccion de Serena al Norte, i las que se indican en los planos de la Direccion de Obras Públicas, en la seccion de San Marcos al Sur.

Las casas de cuadrillas irán espaciadas de quince kilómetros en la seccion de Serena al Norte, i de diez kilómetros de San Marcos al Sur.

ARTÍCULO 7.—Para provision de agua se establecerán pozos o barrenos equipados con bombas i resacadoras si fuese necesario, o estanques u otras instalaciones



o depósitos que los contratistas estimen adecuados durante la construcción i explotación de la línea. El número de tales depósitos o instalaciones será de uno por cada veinticinco kilómetros de largo virtual de la línea, o mas si la explotación lo requiere.

ARTÍCULO 8.º—La línea telegráfica será de dos hilos i en todo conforme a lo usado por la Direccion de Obras Públicas en ferrocarriles similares.

ARTÍCULO 9.º—El material rodante se consultará con los últimos adelantos sobre la materia. Si no fuere nuevo se regulará su valor segun su estado en el momento de la entrega.

ARTÍCULO 10.º—Para la reparacion del mateaial rodante se instalarán dos maestranzas i dos talleres con un costo total de cuarenta mil libras esterlinas, i su ubicacion se determinará de comun acuerdo entre el Gobierno i los contratistas.

Fuera de la suma anterior se invertirá la de dos mil libras esterlinas en galpones para guardar el equipo de pasajeros.

ARTÍCULO 11.º—La cremallera será del tipo de la que se usa en el Ferrocarril de Arica a La Paz, con dos barras de 27 mm. de espesor i colocadas sobre durmientes de acero.

ARTÍCULO 12.º—Los túneles serán de las dimensiones fijadas por la Direccion de Obras Públicas e irán revestidos de mamposteria o concreto, sea en la bóveda o en las paredes. El espesor mínimo del revestimiento será de 30 mm. La cuneta de desagüe podrá colocarse en el centro de la via, con la autorizacion de la Direccion de Obras Públicas.

ARTÍCULO 13.º—*Puentes i Viaductos.*—Las gradientes pueden continuarse a través de los puentes i viaductos para evitar violentos i frecuentes cambios de inclinacion de la línea, pero cuando haya mas de un tramo habrá que tomar medidas especiales para asegurar la estabilidad de los machones,

En todo caso los rolletes o correderas para la dilatacion serán horizontales. Los tramos metálicos que excedan de veinte metros tendrán rolletes; los tramos de mas de quince metros pueden construirse con arcos de mamposteria, concreto sencillo o concreto armado.

Santiago, Mayo 13 de 1910.—(Firmado) EDUARDO DELANO.—por Howard Syndicate Ltd. (Firmado) *Alberto Pam.*

## ANEXO B.

ARTÍCULO 1.º—Para los efectos del artículo 7.º del contrato, se considerarán como secciones terminadas aquellas que pueden ser entregadas a la explotación aunque no sean continuas, siempre que su valor total, llegue a doscientas cincuenta mil libras esterlinas i siempre que establezcan la continuacion del servicio ferroviario con línea en explotación.

ARTÍCULO 2.º—El avalúo de las cantidades que serán de abono a los contratistas

por la entrega al tráfico de cada seccion, en conformidad a lo dispuesto en el artículo anterior, se hará segun la siguiente serie de precios:

- a) Por cada metro de túnel terminado, setenta libras esterlinas;
- b) Por cada kilómetro de línea terminada i equipada en el tramo de Cabildo a San Márcos, siete mil doscientas libras esterlinas;
- c) Por cada kilómetro de línea terminada i equipada en el tramo de Islon a Vallenar, siete mil cien libras esterlinas; i
- d) Por cada kilómetro de línea terminada i equipada en el tramo de Vallenar a Toledo, cuatro mil libras esterlinas.

ARTÍCULO 3.º—Una vez entregada al tráfico cada una de las cuatro secciones de la línea, se hará la liquidacion de su precio total respectivo, reconociéndose a favor del contratista el saldo que resulte despues de descontar las cantidades pagadas a cuenta segun lo espresado anteriormente en este anexo.

Las secciones en que se divide la línea para los efectos de este artículo son las siguientes:

de Cabildo a Limáhuida  
de Illapel a San Márcos  
de Serena a Vallenar  
de Vallenar a Toledo i Copiapó

La union de Toledo i Copiapó se hará por un tercer riel que colocarán los contratistas en el actual Ferricarril.

Santiago, 13 de Mayo de 1910.—(Firmado) EDUARDO DELANO.—por Howard Syndicate Ltd. (Firmado) *Alberto Pam.*

## Anexo N.º 1

Solicitud de don Guillermo Wheelwright al Gobierno de Chile en Noviembre de 1869.

Excmo. Señor:

Al llamar la atencion de V. E. en favor del proyecto de comunicacion interoceánica entre Caldera, en la costa de Chile, i el litoral del rio de la Plata, me voi a permitir señalar las circunstancias que me han inducido a proponerla i los pasos que he dado para tratar de llevarla a cabo.

La importancia i practicabilidad de esta empresa ocupó mi imaginacion durante todo el año de 1850 i despues de estudios e investigaciones, resolví, en 1854, emprender una esploracion del paso de San Francisco *como el menos espuesto a ser obstruído por las nieves habiéndose demostrado satisfactoriamente, que durante nueve años consecutivos habia permanecido sin interrupcion el tráfico entre Copiapó i las provincias argentinas.*

Yo por mi parte puedo asegurar que durante las persecuciones de los caudillos en las provincias argentinas del norte, cuando sus habitantes se veían obligados a huir hácia Chile en busca de un asilo, siempre se aventuraban a pasar por San Francisco durante el rigor del invierno en la seguridad de la ausencia de las nieves.

Mi primer paso fué asegurarme los servicios de don Nicolas Naranjo, ingeniero de minas mui conocido i de alta intelijencia, quien no vaciló en prestarse desinteresadamente a mi empresa i a quien proveí de todo lo necesario para el objeto con instrucciones relativas a la esploracion i encargo de visitar al mismo tiempo los distritos mineros e informar sobre ellos.

El señor Naranjo cumplió su cometido presentándome su informe que ha visto ya la luz pública i que habla mui en alto en favor de la intelijencia i buen sentido de su autor.

Con este resultado, emprendí la organizacion de un cuerpo de ingenieros bajo la direccion de Mr. Allan Campbell resolviendo ir yo mismo en compañía de la espedicion hasta el otro lado de la cordillera. Pero, por aquel mismo tiempo, habia Mr. Campbell entrando en negociaciones con el Gobierno de la Confederacion Argentina para trazar la línea del F. C. del Rosario a Córdova i no pudiendo resistir a las vivas instancias con que se solicitaban los servicios del señor Campbell i demas injenieros, tuve que resolverme a acceder, suspendiendo la espedicion.

*En 1858 organicé i dispuse otra espedicion bajo la direccion de los señores Flint i Rolph con instrucciones para explorar la misma via, lo que dió por resultado, segun lo demuestran sus informes i planos, que la obra es perfectamente practicable.*

Las observaciones i cálculos del señor Naranjo i de los señores Flint i Rolph fueron sometidos por mí a la consideracion del finado almirante Sir Robert Fitz-Boy, Jefe del Almirantazgo Británico en Londres, quien dió público testimonio de su exactitud, i en un meeting de la Real Sociedad Jeográfica de Londres, celebrado el 3 de Enero de 1860 el mismo almirante Fitz-Boy hizo mencion del proyecto, patrocinándolo decididamente con su autorizada opinion.

En Agosto de 1863, sometí el proyecto de F. C. Trasandino a la discusion pública en un meeting de la Asociacion Británica de New Castle en el Tyne para fomento de las ciencias, i despertando gran interes la cuestion se dispuso por la Sociedad que se publicaran todos los antecedentes relativos al proyecto.

*El resultado de las esploraciones comenzadas en Caldera i terminadas en Fiambalá arroja una distancia de 322 millas, siendo la altura del último punto 5164 pies sobre el nivel del mar.*

En 1868 organicé una espedicion encomendada al ingeniero civil Mr. Edwin A. Hudson para trazar una línea de F. C. desde Fiambalá hasta la Punta de la Horqueta donde empalmaria con el F. C. Gran Central Argentino a 166 millas N. O. de Córdova. El informe espedido demuestra su perfecta practicabilidad siendo la estension de la via de  $200\frac{743}{1000}$  millas i la elevacion de la Punta sobre el mar 255 metros, resultando como distancia total entre Caldera i el punto de empalme 521 millas.

Desde este punto hasta el Rosario hai 413 millas lo que señala una distancia total de 934 millas desde Caldera, en el Pacifico, hasta Rosario, en el Paraná.

Asi dejo referido a V. E. el orijen de este proyecto i espuestos los esfuerzos que he hecho para llevarlo a cabo a mis propias espensas; i ahora espero que mui pronto pondré a disposicion de V. E. todos los planos, informes i documentos relativos a la empresa, empresa del mas grande interes para Chile i cuya realizacion es solo obra del tiempo. Cada año que pase hará mas i mas apremiante la necesidad i esta conviccion ha de estimular a la opinion pública mientras que se lleve a cabo la grande obra.

Entre las ventajas que resultarían de un F. C. Trasandino puede señalarse la de conduccion de ganado desde las provincias del Plata para el consumo de Chile i el Perú, cuyas florecientes poblaciones exigen ya el servicio de los ferrocarriles i podrán entonces proveerse de ganado a la mitad del precio actual, pudiendo éste ser conducido en 30 horas con un gasto probable de \$ 10 por cabeza, lo que dará por otra parte lugar a nuevos ramos de tráfico i comercio.

Las provincias arjentinas del norte de la Confederacion están destinadas a proveer a todos los estados sud-americanos de toda clase de productos tropicales, desde el punto de reunion de la via interoceánica con el Gran Central van a ser enviados a los grandes mercados del Pacifico i del Atlántico; i los vastos distritos mineros de Chile i de la Falda oriental de Los Andes llegaran a tener un considerable desarrollo.

El almirante Robert Fitz-Boy, quizás la mas alta autoridad de Europa, declaró ante la Sociedad Jeográfica de Lóndres que tal F. C. interoceánico abriría la mas corta via entre Australia (destinada a ser un gran imperio anglo-sajon) i Europa.—Habiendo tenido ya el honor de una entrevista con V. E. i dado algunas esplicaciones relativas al F. C. me permito solicitar el auxilio del Supremo Gobierno para hacer inspeccionar por ingenieros competentes los diferentes pasos de la cordillera, donde no hai probabilidad ninguna de descubrir otro que ofrezca mayores facilidades i ventajas de realizacion para el objeto, que el de San Francisco.

Espero que V. E. estará de acuerdo conmigo en creer que, tratándose de empresa de tan vasta importancia i grandes proporciones, hai mérito para poner el mayor empeño en la eleccion del mejor paso de cordillera bajo el doble punto de vista de la economia i de los beneficios que en jeneral van a recibir del F. C. las varias repúblicas interesadas en su realizacion.

Conozco, Excmo señor, que jeneralmente se considera este proyecto como una utopia i como tal se le trata. Es comun que asi suceda con muchas grandes empresas. I así sucedió con la Compañía de Navegacion a vapor en el Pacifico, que fué considerada un sueño, una quimera, hasta que en 1840 despues de siete años de esfuerzos conseguí llevarla a cabo.

Asi pasó también con el F. C. de Santiago a Valparaiso, que propuse a la consideracion del Presidente Búlnes i sus Ministros en 1842, mereciendo ser desdeñado como indigno de tenerse en cuenta; i no fué sino despues que hube mandado practicar un reconocimiento costeado casi en su totalidad a mis propias espensas que conseguí obtener \$ 25 000 para proseguir el estudio que confié Allan Campell.

Así ocurrió todavía con el carbon de piedra chileno, origen de tanta riqueza. Nadie creyó en la existencia de carbon en Chile siendo calificado de simple lignita inservible para aplicaciones prácticas, i fué solo por la circunstancia de encontrarse en la mas crítica situacion en Londres a causa del descrédito i mala administracion en que habia caído la Compañía, de su ineptitud para proveerse del carbon necesario para los vapores i de haberse autorizado para vender los buques o llevarlos a Australia que me ví inducido a hacer viaje al sur en busca de carbon, el cual fué descubierto i reconocido de ventajosa aplicacion en la práctica i a las máquinas de vapor, comprobando con esto el error en que habian incurrido el Dr. Darwin i los grandes jeólogos del siglo.

La cuestion de combustible es de mui trascendental importancia en tales empresas i creo por esto necesario esponer que las faldas orientales de la cordillera estan cubiertas de estensos bosque que lo ofrecen en abundancia, miéntras que en las occidentales se ha encontrado carbon de mui buena clase i hai probabilidad que se descubran mas. Muestras de este carbon que remití a Inglaterra fueron sometidas a esperimentos prácticos que demostraron su conveniente aplicacion para el uso de las locomotivas.

Muchos objetarán la innecesidad de una comunicacion interoceanica i yo no dudo de la honrada conviccion de los que así piensen, pero ello proviene de falta de reflexion.

Que las relaciones sociales i comerciales de las Repúblicas del Pacifico recibirán un gran impulso con semejantes medios de comunicacion, ha quedado plenamente demostrado con el resultado de la Compañía de Navegacion a vapor, i la reciente guerra con España ha venido a manifestar la necesidad de que las Repúblicas sud-americanas se unan estrechamente entre si contra un enemigo comun.

Ruego a V. E. se digne disculparme por haberlo distraído de numerosas atenciones; he creído que el objeto merece la pena de lo que he dicho i de mucho mas de lo que podría agregar, i pronto llegará el tiempo en que todos quedarán convencidos de su necesidad e importancia.

WILLIAM WHEELWRIGHT

## Anexo N.º 2

Excmo. Señor:

Juan E. Clark, concesionario primitivo del F. C. Trasandino por Uspallata, en la provincia de Aconcagua, a V. E. respetuosamente espongo:

En sesion de Enero 18 del año próximo a espirar, la H. Cámara de Diputados aprobó, por unanimidad en jeneral el informe de la Comision de Gobierno recomendando se acuerde a la empresa la garantía del 5% de interés anual, durante 20 años, sobre un capital de £ 1 300 000.

Este informe cuya preparacion demandó un trabajo de cerca de seis meses, ha

sido el mas prolijo i estenso de cuantos hasta la fecha habian sido presentados, porque estudió el asunto bajo los diferentes aspectos tratados anteriormente.

En sesion de Enero 20, fué tambien aprobado el proyecto de lei que autoriza al P. E. para adquirir, prévia tasacion por peritos, el F. C. Trasandino por Uspallata, con sus materiales de construccion, etc., etc.

Mientras tanto, el recorte que acompaño del diario «El Ferrocarril» publica un aviso anunciando para el 1.º de Diciembre próximo, a las 2 P. M. la subasta judicial del F. C. con sus materiales, edificios, maquinarias, privilejios, derechos i concesiones, incluso las propiedades raíces de la empresa i tambien las mias.

Los cinco meses trascurridos para que pudieran concurrir a la licitacion capitalistas del estranjero han trascurrido en discusiones ajitadas i en preparativos de guerra i recién hoi se presenta la ocasion mas favorable que hasta ahora se habia tenido para poder asegurar la prosecucion i autorizacion de la obra.

Como lo indica el aviso, el remate se lleva a cabo con motivo de la ejecucion que me siguen los Bancos de A. Edwards, de Chile, Comercial de Chile i de Santiago.

El orijen de los créditos a favor de los Bancos, fueron jiros hechos por mí apoderado en Valparaiso por un valor total de treinta i ocho mil quinientas libras esterlinas, que apenas representa el diez por ciento de las sumas desembolsadas en la construccion del ferrocarril i en la adquisicion de los materiales existentes. I es del caso advertir que la empresa del F. C. Trasandino, entidad aparte con estatutos aprobados por el Gobierno i rejistrados en el Conservador, no podia ser ejecutada porque no tenia deudas. El deudor era yo, i habrian bastado las sumas que he invertido en llevar los rieles hasta Salto del Soldado, i la venta de unos pocos materiales sobrantes, para haber cubierto el importe total de los jiros pero quisimos, con mi hermano, dar a los acreedores la mayor garantía posible i para garantizarlos con el F. C. fué menester que la empresa estendiese primero una escritura hipotecaria a mi favor para que yo, a mi vez, se la entregara en prenda.

Como abrigo la conviccion que solo por falta de informacion oportuna ha podido crearse a esta empresa, tan resistida durante mas de un cuarto de siglo, la situacion crítica porque está atravesando, i no dudando que el S. Congreso de mi pais, aunque a veces tardio, procura ser siempre justo, acompaño una Memoranda con antecedentes que pueden servir para formar juicio i solicito de V. E. el despacho de uno o del otro de los proyectos de que he hecho referencia, con la esperanza que, a pesar del corto tiempo disponible i de las multiplicadas atenciones de V. E. ha de ser todavia posible conciliar todos los intereses que hoi se encuentran comprometidos en esta empresa, para poder abreviar el tiempo de la terminacion de este ferrocarril.

JUAN E. CLARK.