

---

ANALES  
DEL  
INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE

---

Ferrocarril de Lebu a los Sauces

---

La construcción de este ferrocarril viene preocupando con insistencia la atención pública como lo atestiguan los artículos de prensa que frecuentemente se le dedican.

La nueva vía reviste especial importancia para el desarrollo industrial y comercial del país. En efecto, ella será beneficiosa para la industria carbonífera, facilitando los trasportes de la región ya explotada y abriendo a la explotación una zona nueva y abundante en ese producto; favorecerá también a la agricultura dentro de su zona de atracción, y, finalmente, formará parte del futuro trasandado por Lonquimay que vendrá a ligar el Ferrocarril Sur Argentino con nuestra Red Central y el puerto de Lebu, en el Pacífico.

La redacción de los Anales ha creído de interés dar a conocer a los socios del Instituto la ley de concesión, ya caducada, y un Memorándum de la Sección de Ferrocarriles Particulares del Ministerio del ramo, que da a conocer la marcha de la Empresa concesionaria desde su origen hasta su quebrantamiento financiero.

---

A

**Ley de concesión del Ferrocarril de Lebu a Los Sauces**

Ley núm. 2 137.

Por cuanto el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEY:

ARTÍCULO PRIMERO. Concédese al señor don Jervasio Alarcón o a las personas o sociedades a quienes transfiera sus derechos, permiso para construir y explotar un ferrocarril a vapor de trocha de 1,68 metros, cuya línea se extienda

desde el puerto de Lebu hasta empalmar con los Ferrocarriles del Estado en la estación de Los Sauces, pasando por Cañete.

Los planos de la obra serán sometidos a la aprobación del Presidente de la República.

ART. 2.º Cóncedese igualmente:

A) El uso de los terrenos fiscales necesarios para la construcción de la vía, estaciones, muelles y edificios anexos; y

B) El uso de la parte de los caminos públicos que atraviase la línea, siempre que este uso no perjudique el tráfico.

ART. 3.º Se declaran de utilidad pública los terrenos municipales o particulares que hubieren de adquirirse, durante el tiempo de la construcción de la línea, para la línea férrea, sus estaciones y anexo.

ART. 4.º El Empresario queda obligado:

1.º A presentar los planos de la línea dentro de un año, contado desde la promulgación de la presente ley.

2.º A iniciar los trabajos dentro del año siguiente a la aprobación de los planos. Se entenderá que los trabajos han sido seriamente iniciados si se hubiere invertido en ellos más de cien mil pesos; y

3.º A entregar la línea totalmente concluída al tráfico público cinco años después de aprobados los planos.

ART. 5.º La línea se dividirá en dos secciones que se extenderán: la primera desde el puerto de Lebu hasta el puerto de Peleco en la laguna de Lanahue; y la segunda desde el puerto de Peleco hasta la estación de Los Sauces. La primera sección deberá quedar concluída y entregada al tráfico público en el término de tres años, contados desde la fecha de la aprobación de los planos y la segunda en dos años más.

ART. 6.º Si el concesionario no iniciare los trabajos o no los terminare en los plazos estipulados, caducará la concesión.

ART. 7.º Las tarifas de fletes y pasajes se fijarán de acuerdo con el Presidente de la República.

ART. 8.º Las personas y cargas que se conduzcan por cuenta del Estado, así como el carbón que se remita por la línea férrea para el servicio de los Ferrocarriles del Estado y de la Armada Nacional, será transportado con un 10% menos que la tarifa fijada para el público.

ART. 9.º El Estado garantiza al empresario durante 20 años el interés del 5% sobre el costo de obra, no excediendo para la 1.ª Sección de \$ 4 000 000,00 y para la 2.ª de \$ 7 100 000,00 estimados a razón de 18d. por peso.

La garantía se hará efectiva para cada sección desde que sea terminada y entregada al tráfico público, debiendo hacerse a fin de cada año la liquidación de sus entradas y abonándose a la empresa la diferencia que resultare entre el monto del interés garantido y la entrada líquida de la sección respectiva.

Cuando el producto líquido de cada sección fuere mayor que el interés garantido, el exceso entrará a reembolsar al Tesoro Nacional todas las sumas que hubiere erogado por la garantía que establece esta ley hasta su completo pago.

El derecho del concesionario para cobrar la garantía prescribirá en un año contado desde la fecha de cada liquidación.

ART. 10. El Presidente de la República nombrará un Interventor autorizado plenamente para tomar conocimiento de los trabajos, examinar los libros y cuen-

tas de la Empresa y concurrir a la formación de los balances.

El sueldo del interventor no podrá exceder de \$ 10 000 al año, y será de cargo de la Empresa.

ART. 11. Después de ocho años de explotación, el Estado podrá adquirir este ferrocarril, con un aviso previo de 2 años, pagando un diez por ciento más que el precio fijado por peritos, los cuales se nombrarán en la forma ordinaria y harán la tasación del costo material de la obra.

ART. 12. El Estado podrá, en caso de guerra exterior o de conmoción interna, tomar desde luego a su cargo el ferrocarril en la forma que establece el artículo anterior.

Y por cuanto oído el Consejo de Estado, he tenido a bien de aprobarlo y sancionarlo, por tanto promúlguese y llévase a efecto como Ley de la República.

Santiago, 26 de Octubre de 1908.

PEDRO MONTT.

*Guillermo Echavarría.*

## B

### MEMORANDUM DEL INGENIERO JEFE DE FERROCARRILES PARTICULARES

DON FRANCISCO MARDONES.

**Zona servida e importancia futura del ferrocarril.**—Desde hace más de 30 años ha existido el proyecto de unir las poblaciones de Lebu y Cañete con Lota, Coronel y Concepción por medio de un ferrocarril destinado especialmente al servicio de la importante región carbonífera de la provincia de Arauco.

Restringida la realización de este propósito al trozo de Concepción a Curanilahue mediante la concesión otorgada en 1884 y que explota la Compañía de Arauco Ltd., se presentó poco después otro interesado, el señor Jorge Halle, solicitando la concesión para prolongar el ferrocarril entre Curanilahue y las ciudades de Cañete y Lebu.

La Comisión de Gobierno del Honorable Senado llegó a presentar en Diciembre de 1889 un proyecto de ley de concesión a dicho señor Halle, en términos muy semejantes a la otorgada para la sección de Curanilahue a Concepción.

Posteriormente el Estado dió la concesión de un ferrocarril entre Lebu, Cañete y los Sauces, materia del presente Memorandum, al señor don Jervasio Alarcón.

Esta línea, que atraviesa ricas regiones agrícolas y carboníferas de las provincias de Malleco y Arauco, de escasa actividad industrial, por ahora, a causa de la falta de medios adecuados de transporte, arranca de la Estación Los Sauces del ferrocarril de Renaico a Traiguén, y pasando por las ciudades de Purén, Contulmo y Cañete, llega al puerto de Lebu.

La próxima construcción del ferrocarril de Traiguén a Púa, (1) de donde parte la nueva línea a Curacautín que, en un futuro no remoto, habrá de prolongarse a través de la cordillera hasta empalmar con la prolongación del ramal de Bahía Blanca al Neuquén, del ferrocarril del Sur Argentino, imprime al ferrocarril de Saucés a Lebu el carácter de una línea transversal de primer orden.

El complemento indispensable de esta línea es un ramal que partiendo de un punto próximo a Los Alamos, llegue a empalmar con la línea de Concepción a Curanilahue en este último punto. Consideraciones de orden comercial y estratégico aconsejan sobradamente la construcción de este ramal.

**Ley de concesión.** —La concesión para la construcción y explotación del Ferrocarril de Lebu a Los Saucés fué otorgada por ley N.º 2137, del 26 de Octubre de 1908, a don Jervasio Alarcón.

El Estado concedió el uso de los terrenos fiscales necesarios para la construcción del ferrocarril y sus anexos, y el de los caminos públicos que atravesase la vía; declaró de utilidad pública los terrenos municipales o particulares que se necesitare adquirir para la construcción de la línea y sus dependencias, y finalmente, garantizó durante los primeros 20 años de la explotación el interés de 5% sobre el costo de la obra, no excediendo de 4 000 000 de pesos oro de 18 d. (£ 300 000) para la primera sección, de Lebu a Peleco, y de 7 100 000 pesos oro de 18 d. (£ 532 500) para la sección comprendida entre Peleco y Los Saucés.

El concesionario, por su parte, se obligó: a presentar los planos de la línea en el plazo de un año contado desde la promulgación de la ley; a iniciar los trabajos dentro del año siguiente a la aprobación de los planos y a entregar la línea al tráfico público, totalmente concluída, dentro de los cinco años siguientes a la aprobación de los planos.

Se estableció, además, que las tarifas se fijarían de acuerdo con el Presidente de la República y que se aplicarían con un descuento del 10 % al transporte de personas y cargas que se condujeran por cuenta del Estado y al carbón que se remitiera para el servicio de los ferrocarriles del Estado y de la Armada Nacional.

La ley consultó como causal de caducidad de la concesión el hecho de que el concesionario no iniciara los trabajos o no los terminara en los plazos estipulados; pero no reservó al Estado ninguna facultad sobre la utilización de los trabajos ya ejecutados al tiempo de producirse la caducidad.

Sobre la garantía de intereses estipuló la mencionada ley que «se hará efectiva para cada sección desde que sea terminada y entregada al tráfico público, debiendo hacerse al fin de cada año la liquidación y abonarse a la Empresa la diferencia entre el interés garantido y la entrada líquida de la sección respec-

---

(1) En la actualidad esta línea se encuentra en construcción y debe ser entregada al servicio en los comienzos del año 1919. N. de la R.

tiva». Agregó que «cuando el producto líquido de cada sección fuese mayor que el interés garantido, el exceso se aplicaría a reembolsar al Estado las sumas que hubiese erogado por la garantía hasta su completo pago».

De estas condiciones se desprenden para la Empresa otras dos obligaciones: 1.ª la de llevar contabilidad por separado para ambas secciones, distribuyendo, naturalmente, entre ellas los gastos generales, en proporciones que habría que discutir y resolver más tarde; 2.ª la de no establecer sino tarifas kilométricas proporcionales y sin cargo terminal a fin de hacer posible la distribución de las entradas de explotación entre ambas secciones, eliminando así la posibilidad de aprovechar de las ventajas de las tarifas diferenciales.

La ley no previó ninguna formalidad sobre la constitución de la Sociedad que construiría y explotaría el ferrocarril, ni sobre la manera como se formaría el capital necesario para la Empresa.

Implicitamente el artículo 1.º de la ley autorizó al concesionario para transferir la concesión: o mejor dicho, aquel artículo otorgó la concesión al señor Alarcón o a quienes transfiriera sus derechos.

Hasta la fecha, la ley de concesión no ha experimentado modificaciones sino en los plazos fijados para la presentación de los planos y ejecución de las obras.

Dos leyes posteriores, las Números 2177 y 2286, de fecha 19 de Febrero de 1909 y 5 de Marzo de 1910, respectivamente, ampliaron en 200 días cada una, todos los plazos estipulados en la concesión.

Los planos definitivos del ferrocarril fueron presentados antes del 5 de Septiembre de 1910, fecha en que vencía el plazo de presentación de dichos planos según las condiciones de la concesión modificadas por las dos leyes de prórroga.

Estos planos se aprobaron por decreto N.º 418 de 20 de Febrero de 1911, con algunas salvedades, lo que dió origen a diversos otros decretos de aprobación de planos definitivos de secciones del ferrocarril, de obras de arte, estaciones y edificios. El último decreto de esta naturaleza fué el N.º 834, del 12 de Octubre de 1912.

Comprobada esta circunstancia y previo el informe del Consejo de Defensa Fiscal, el Supremo Gobierno fijó esa última fecha como la inicial del plazo de construcción por decreto N.º 268, del 22 de Abril de 1914, y declaró que el plazo de construcción de la 1.ª sección—Lebu a Peleco—terminaba el 12 de Octubre de 1915 y el de la 2.ª sección—Peleco a Sauces—el 12 de Octubre de 1917.

La aplicación de las dos leyes de prórrogas de plazos anteriormente citadas quedó restringida por este decreto al solo plazo de presentación de los planos.

A solicitud de la Compañía, la cuestión fué nuevamente estudiada, y el Gobierno, con los informes favorables de la Sección de mi cargo y del Consejo de Defensa Fiscal, dictó el decreto N.º 343, de 25 de Agosto de 1915, que fijó definitivamente como término del plazo de construcción las siguientes fechas:

Para la 1.ª sección: 19 de Noviembre de 1916.

Para la 2.ª sección: 19 de Noviembre de 1918.

**Transferencias de la concesión.**—El concesionario, don Jervasio Alarcón R., transfirió la concesión del ferrocarril, por escritura de 24 de Octubre de 1908 (dos días antes de la fecha de promulgación de la ley) ratificada el 2 de Febrero de 1909, a don Manuel Jervasio Alarcón Ulloa, y esta transferencia fué aprobada por decreto N.º 1893, de 20 de Octubre de 1909.

Posteriormente este último convino en vender dicha concesión y sus beneficios a The Chilian Syndicate Limited por la suma de £ 150 000; a su vez este Sindicato convino en traspasar dicha concesión y sus beneficios a The Chilian Eastern Central Railway Company Limited en la suma de £ 200 000.

Por escritura pública de fecha de 29 de Noviembre de 1910, suscrita en Londres por el señor Alarcón, The Chilian Syndicate y The Chilian Eastern, y protocolizada en Lebu el 4 de Febrero de 1911, se deja constancia de esta doble transferencia según la cual el primero, de acuerdo con el segundo, cede y transfiere al tercero la expresada concesión.

No consta de dicha escritura la forma en que se efectuó el pago; pero de un memorándum entregado en Noviembre de 1913 al señor Ministro de Chile en Bélgica por los señores Grabeels y G. Declereg, representantes de la «Association pour la Défense de Detenteurs de Fonds Publiques», resulta que The Chilian Eastern Central Railway pagó a The Chilian Syndicate £ 200 000 en acciones liberadas y £ 43 000 en dinero, y que este último cedió a Alarcón £ 30 000 en acciones liberadas y £ 30 000 en dinero.

El 20 de Febrero de 1911 y por decreto N.º 409 el Gobierno prestó su aprobación a esta última transferencia, después de haber obtenido de nuestro Ministro en Londres la información de que los Directores de la Compañía eran personas conocidas y honorables.

**Concesionario actual.—Constitución de la Sociedad.—Formación del capital.**—The Chilian Eastern Central Railway Company Limited se organizó en Marzo de 1910 por siete personas que firmaron los Estatutos, suscribiendo a la vez una acción de £ 1 cada uno en la nueva Sociedad, de acuerdo con las leyes inglesas.

Según el artículo 5.º de los Estatutos el capital de la Compañía es de libras 240 000 en acciones de £ 1, de las cuales 200 000 son liberadas y quedaron en manos de The Chilian Syndicate (170 000) y de Alarcón (30 000). De las 40 000 acciones restantes 7 fueron suscritas por los firmantes del acta de constitución de la Sociedad; pero nada sabemos de las otras 39 993 acciones.

Según el artículo 82 de los Estatutos cualquiera persona que posea 250 o más acciones liberadas, queda en aptitud de ser Director. Sobre el particular el Memorándum de los señores Grabeels y Declereg, antes citado, expresa que The Chilian Syndicate obsequió 250 acciones a cada uno de los señores Mossly, Haunaford, Fry, y de Oliveira que fueron los primeros administradores.

Los Estatutos no fijaron el plazo para el entero del capital social; dejaron facultad al Consejo de Administración para distribuir a cualquier precio las acciones del capital original, para atribuir comisión de 50% a toda persona que suscriba acciones o que consiga suscritores, para acordar la disminución del capital, etc., etc.

Por el artículo 10. de los Estatutos la Compañía puede pagar un interés de 4% sobre las acciones que emita para procurarse fondos para los gastos de construcción y atribuir este interés a la cuenta capital, como parte del costo de los trabajos, edificios o maquinarias.

Mientras tanto, la garantía del Estado se concedió sobre el *costo de construcción* limitado a una cifra alzada por cada sección.

The Chilian Eastern decidió emitir £ 832 500 en obligaciones de £ 20 c/u. y según el citado Memorándum, el Sindicato se reservó el derecho de tomarlas a 78,50%, o sea a razón de 15 £ 14. s. Al parecer de los autores de dicho Memorándum, ejercitó este derecho tomando 34 107 títulos que vendió al Banquero de París señor Alex Martin, al precio de 425 fr. = 17 £ cada obligación, quien las emitió al público a razón de 475 fr. = 19 £.

Según esto, la Compañía habría colocado en aquella operación obligaciones por valor de £ 682 140 que le produjeron 535 479 £ 9 s. y como el público o los tomadores de bonos invirtieron £ 648 023, el saldo de 112 563 £ 11 s constituye la utilidad percibida en la operación por el Sindicato y el Banquero, en la proporción de 4/9 para el primero y 5/9 para el segundo.

Pero la Compañía debe haber colocado, además, otras obligaciones al mismo tipo, pues el señor W. Murphy, contratista, que, de acuerdo con el depositario nombrado por la justicia por quiebra de la Chilian Eastern se ha interesado por la prosecución de los trabajos, dice en comunicación del mes de Diciembre de 1913 a nuestro Ministro en Londres, que la Compañía ha emitido bonos del 5% hasta la concurrencia de £ 690 140 que produjeron £ 541 760 en efectivo.

**Estudios definitivos.—Decretos que aprueban los planos.**—Los estudios definitivos y ejecución de los trabajos fueron encomendados al señor H. Walter Battle; pero en Junio de 1911 el apoderado de la Compañía don H. C. Colvin Smith, tomó en sus manos la obra, según consta de escritura pública firmada en aquella fecha ante el notario público de Lebu.

Los estudios y planos definitivos del ferrocarril fueron aprobados por los siguientes decretos:

a) Decreto N.º 418, de 20 de Febrero de 1911, que aprueba los planos de la obra, indicando sólo el eje de la línea y estaciones previstas y ordenando efectuar algunas variantes;

b) Decreto N.º 2014, de 6 de Julio de 1911, que aprueba los planos de estaciones y edificios, quedando autorizado el Interventor para introducir mejoras de detalle;

c) Decreto N.º 3321, de 13 de Diciembre de 1911, que aprueba los planos definitivos de la primera sección de la línea Lebu a Peleco, reservándose el Gobierno la facultad de determinar si la zona de expropiaciones guarda o no relación con las necesidades del ferrocarril;

d) Decreto N.º 151, de 16 de Marzo de 1912, que aprueba los planos definitivos de la sección comprendida entre Los Sauces y Purén.

e) Decreto N.º 200, de 27 de Mayo de 1912, que aprueba los planos definitivos de 10 km. de la segunda sección;

f) Decreto N.º 753, de 11 de Septiembre de 1912, que aprueba los planos de los puentes Trancalco, Leiva y Tucapel;

g) Decreto N.º 834, de 12 de Octubre de 1912, que aprueba en general los planos definitivos del resto de la vía en la segunda sección, indicándose a la Empresa constructora el estudio y ejecución de nuevas variantes.

**Expropiación de terrenos.**—La expropiación de los terrenos de propiedad particular para el ferrocarril y sus anexos, dió origen a serias dificultades. Como la ley de concesión nada dispuso acerca del procedimiento que debía seguirse para la expropiación, surgió la duda de si debía aplicarse la ley de 18 de Junio de 1857 o el Código de Procedimiento Civil.

En un principio la cuestión no ofreció dificultades, pues la Compañía efectuó la expropiación de gran parte de los terrenos, siguiendo los procedimientos de la ley de 1857: pero, habiéndose opuesto uno de los interesados (Cía. Carbonífera Victoria de Lebu) a la entrega de los terrenos, se produjo la dificultad, que llegó hasta una contienda de competencia entre el Juez de Letras de Lebu y el Intendente de la Providencia. Dicha contienda de competencia fué fallada por el Consejo de Estado quien declaró que las gestiones de expropiación debían hacerse en conformidad con lo establecido en el Código de Procedimiento Civil.

Conocida esta resolución, diversos propietarios a quienes se habían expropiado los terrenos en conformidad con las disposiciones de la ley de 1857, entablaron los recursos del caso y aunque estas gestiones se encuentran hoy paralizadas, la situación de la Compañía ha quedado en condiciones inciertas y sometida a todas las contingencias de nuevas tramitaciones para la expropiación de terrenos ya en su poder y que pagó, siguiendo de buena fe, procedimientos que creyó ajustados a derecho.

Para salvar estas dificultades, el Ejecutivo presentó al Congreso Nacional un proyecto de ley que declara que las expropiaciones deben efectuarse de acuerdo con la ley de 1857.

Desde cualquier punto de vista que se considere la cuestión es conveniente el despacho de la citada ley.

**Presupuesto.**—El presupuesto de la construcción del ferrocarril no ha sido presentado a la consideración del Gobierno, a pesar de que el Decreto N.º



418, de 20 de Febrero de 1911 dispuso, en su artículo 2.º, que el concesionario debería someter a la aprobación suprema el presupuesto detallado de la línea.

Ahora bien, como la ley de concesión estableció una garantía de intereses sobre el costo de la obra con un máximo de \$ 4 000 000 oro de 18 d. para la primera sección y de \$ 7 100 000 de la misma moneda para la segunda sección, y como ese costo no ha sido aún aprobado por el Supremo Gobierno, resulta que, en realidad, hasta la fecha permanece indefinida la suma cuyos intereses garantiza el Estado. Dicha suma deberá fijarse entonces, a la fecha de practicar la recepción de cada una de las secciones del ferrocarril.

**Construcción.**—La construcción de la línea ha sido emprendida siguiendo más o menos de cerca las normas de las líneas del Estado, y realizada sólo en parte.

La Compañía fué autorizada para instalar, provisoriamente, vía de adherencia para explotar con locomotoras Shay una sección de cerca de 4 Km. vecina a la estación Lebu, comprometiéndose a efectuar más tarde la instalación de la cremallera, en la forma y condiciones estipuladas en el decreto número 1234, del 26 de Abril de 1911.

La ejecución misma de las obras no ha estado exenta de observaciones y seguramente va a ser necesario imponer a la Compañía algunos mejoramientos antes de que el Gobierno resuelva dar por terminada la construcción del ferrocarril para los efectos de empezar a pagar la garantía, sin perjuicio de que pueda autorizar la explotación provisoria durante el plazo que prudencialmente fije para llevar a cabo aquellos mejoramientos.

**Paralización de los trabajos.—Fracaso de la Compañía concesionaria.**—El 27 de Mayo de 1913, el Directorio de la Chilian Eastern ordenó a su representante en Chile la paralización de los trabajos por carecer de los fondos necesarios para atender a los pagos.

Por otra parte, como la Compañía no dispuso de fondos para pagar los intereses de los bonos, en el mes de Mayo anterior, Brazilian Railway Trust Ltd., por sí y por los demás tenedores de bonos, obtuvo de la Alta Corte de Justicia el nombramiento de un interventor y gerente que se hiciera cargo de todos los bienes de la Compañía. En tal carácter fué designado el Sr. William Barclay Peat.

La cesación de pagos había producido una baja considerable en la cotización de los bonos en la Bolsa de Bruselas y la alarma consiguiente en los tenedores de esos bonos. Los interesados recurrieron ante nuestro Ministro en Bélgica solicitando informaciones sobre la situación de la Sociedad y marcha de los trabajos. El propio Ministro de Relaciones Exteriores de aquel país se acercó a la Legación de Chile para solicitar de nuestro Ministro que recibiera confidencialmente la visita de los representantes de la «Association pour la Défense de Detenteurs de Fonds Publiques».

Por otra parte nuestro Ministro en Londres por oficio 2288, número 49 de fecha 28 de Julio de 1913, comunicó al Ministerio la correspondencia cambiada con los señores Mortimer Harley y Cia., que se ocuparon de la cuestión en nombre de capitalistas interesados.

El resumen de esta correspondencia es el siguiente: El 9 de Julio, los señores Mortimer escribieron a nuestro Ministro manifestándole que la Chilian Eastern Central Railway C.º Ltd. se encontraba en vísperas de ser ejecutada en Chile por deudas a los contratistas de obras, y que existía el temor de que la línea fuera puesta en remate y entregada por el monto de la deuda. Agregaron que la Sociedad había emitido bonos de primera hipoteca por valor de £ 832 500, que en el Reino Unido había un gran número de tenedores de esos bonos, y que allí nadie habría comprado uno sólo de estos bonos sino hubiera sido que llevaban la garantía del Gobierno de Chile. Terminaban proponiendo la idea de que el Gobierno comprara el F. C. en las condiciones estipuladas en el contrato, fórmula que salvaría el perjuicio que, según ellos, traería para el crédito de Chile el fracaso de la Compañía de un ferrocarril chileno.

El Ministro de Chile en Londres contestó a los señores Mortimer haciéndoles notar cual era la verdadera situación del Estado de Chile al frente de la Cia. y manifestándoles que «en este caso, como en todos, el Gobierno cumplirá su compromiso cuando llegue el momento, y que mientras tanto corresponde a los concesionarios cumplir con los de ellos».

El día 16 del mismo mes, los señores Mortimer insistieron en sus observaciones anteriores llegando a manifestar que no les cabía la menor duda de que la prensa comentaría el fracaso de la Compañía de un ferrocarril chileno y que los capitalistas ingleses se abstendrían en el futuro de invertir sus dineros en ningún bono que lleve la garantía directa o indirecta del Gobierno de Chile.

En esta carta los señores Mortimer dicen, textualmente: «creo que si yo doy una concesión a alguna firma para un objeto cualquiera, con la promesa de que a la terminación de determinados trabajos yo garantizo el interés, teniendo conocimiento de que gracias a mi garantía otros se inducirían a interesarse en la obra, consideraría una obligación moral de mi parte cerciorarme de que la firma a quien di la concesión estaba en condiciones de cumplir sus compromisos».

El Ministro de Chile replicó haciendo expresa referencia a su explícita carta anterior, y llamándoles especialmente la atención a que el mismo prospecto de emisión de los bonos explica que la garantía ofrecida por el Gobierno de Chile comenzará a la fecha en que cada sección del ferrocarril esté terminada.

Al transcribir al Ministerio esta correspondencia, el señor Ministro en Londres envió también copia de un aviso publicado en el *Dal y Mail* del 9 de Julio, en que se inserta el fallo de la Alta Corte de Justicia por el cual se ordenó se tomaran los siguientes datos y averiguaciones:

1.º Cuánto se debe a los demandantes y todos los demás tenedores (si existen) de los Bonos oro de 5%, Primera Hipoteca, emitidos por la Compañía de-

mandada, por y a virtud de tales bonos en oro.

2.º Que se averigüe en que consiste la propiedad que gravaban los dichos bonos en oro, y a quien está dada en garantía.

3.º Que otros gravámenes afectan la propiedad gravada por los dichos bonos en oro y a que parte de ella y por qué cantidad:

En ese aviso se notificó, además, a los tenedores de bonos, que debían enviar sus nombres y direcciones, y los números de sus títulos a señor Williams B. Peat.

El 5 de Septiembre del mismo año 1913 y con oficio N.º 884/163, nuestro Ministro en Francia envió recortes de «La Vie Financiere» del 20 de Agosto de 1913 en que se daba cuenta de haber nombrado la Corte de Londres al señor Peat como Síndico, y del aviso publicado por éste invitando a los tenedores de bonos a enviarles sus nombres, direcciones y números de sus títulos.

Según estas mismas noticias, el Síndico había informado a la Oficina Nacional de Valores Mobiliarios que la Chilian Eastern había invertido en la Empresa £ 411 402, que no se podía fijar la suma necesaria para terminar la línea, que sería necesario invertir unas £ 50 000 para terminar la primera sección y que era indispensable encontrar antes del fin del mes unas £ 7 000 a £ 10 000 para pagar créditos urgentes. Se agregaba que la Corte había autorizado al Síndico para tomar un préstamo al 7% con garantía de primera hipoteca; pero que no habiéndose logrado realizar esta operación se había dirigido a los tenedores de bonos a quienes había convocado para reunirse el día 30 de Julio a cuya asamblea habían concurrido muy pocos interesados.

**Primeras tentativas de reorganización de la Sociedad.**—El 9 de Septiembre de 1913 nuestro Ministro en Londres transmitió al Ministerio noticias obtenidas de fuentes particulares acerca del proyecto de formación de un Sindicato que tomaría a su cargo la reorganización de la Compañía concesionaria del ferrocarril. En la circular remitida a algunas personas que pudieran interesarse en el nuevo Sindicato se expresaba que éste se asociaría con varios Bancos franceses, con el Banco de Roma, con el Banco de Alex Martín y otros; que estos Bancos habían convenido en cooperar y proporcionar parte de las £ 10 000 para constituir el Sindicato, con lo cual éste tendría completa intervención en la obra, pues, además de contar con el nuevo directorio tendría la mayoría de las acciones. «Este proyecto, agrega la circular, que ha sido discutido con Mr. John Crips de la firma Ashurst, Morris Crisp, es el siguiente: emitir y colocar bonos de primera hipoteca para pagar en primer lugar las £ 10 000 que se habrían anticipado y procurar el dinero necesario para terminar la primera sección. Después se estudiaría la conveniencia de terminar la 2.ª sección, una vez que se hubieran gestionado nuevos plazos y garantías con el Gobierno de Chile que, según se dice, estaría dispuesto a conceder».

El Memorándum presentado al Ministro de Chile en Bélgica por los repre

sentantes de la «Association pour la Défense de Detenteurs de Fonds Publiques»; que he mencionado antes; se expresa sobre el particular en estos términos:

«Existe una proposición que emana de un grupo representado por el banco Martin, de París, que en realidad representa a los Administradores-Fundadores de la Chilian Eastern». «Este grupo quiere:

1.º Atribuíse todas las acciones de la Sociedad;

2.º Transformar las obligaciones actuales en bonos de renta (Incomebonds).

«Si se realizara el proyecto en cuestión, el Sindicato proporcionaría £ 8 000 para desinteresar a los acreedores privilegiados y emitiría £ 70 000 en obligaciones preferidas para terminar la primera sección». Si esta hipótesis se realizara los fundadores de la Sociedad y el Consejo de Administración actual se harían completamente dueños del negocio». «El valor de las obligaciones actuales se reduciría a cero por esta combinación». «Ellas no tocarían jamás ningún dividendo, pues la garantía de interés dada por el Gobierno sería casi totalmente absorbida por los intereses que habría que pagar a las obligaciones privilegiadas que se emitan para terminar la primera sección».

El Oficio del 9 de Septiembre a que me he referido contiene, también, la transcripción de una carta dirigida por el señor W. B. Peat a The Eviana Syndicate Ltd. En esa carta dice el señor Peat que, impuesto de la situación de la Compañía, se ha encontrado con que según los libros de ésta, se ha gastado, excluyendo las remuneraciones de los Directores, intereses de capital y gastos de la Oficina de Londres, £ 411 402—13 s.—9d. que se descomponen como sigue:

Rieles. . . . .	55 235—15— 4
Contratistas. . . . .	21 586 — 2— 7
Instrumentos. . . . .	3 368—13—10
Locomotoras. . . . .	19 004— 2— 1
Carros y coches. . . . .	34 440—10— 2
Puentes. . . . .	2 585 — 1 — 2
Remitido a Mr. Colvin Smith. . . . .	275 402—13— 8
Total. . . . .	411 402—13— 8

Como se vé hay aquí un error de suma de 220 £—5—2.

«No tengo antecedentes fidedignos, agregá la carta, que me permitan estimar la cantidad que será necesario invertir para terminar toda la línea»; pero enseguida informa que según los telegramas recibidos del señor Colvin en Junio se requerirían unas £ 530 000». Continúa la carta dando algunas otras informaciones y haciendo notar la situación angustiada de la Compañía.

En Noviembre del año 1913, The Chilian Northern Railway Co. Ltd., constructora de la sección Norte del Ferrocarril Longitudinal se presentó al Gobierno manifestándole que el señor W. B. Peat les había preguntado si estarían dispuestos a adquirir la concesión y terminar la obra.

Expuso el representante de aquella Compañía, señor John S. P. Samboon, que dentro de los términos de la primitiva concesión era imposible terminar la obra, 1.º) Porque el capital garantido por el Estado era solo de £ 832 500 a cuenta de cuya suma se había emitido bonos por £ 690 000 quedando un saldo insignificante para dar término al trabajo, y 2.º) Porque no había posibilidad de obtener capitales con la garantía de intereses solamente. Agregó que la Compañía estaría dispuesta a estudiar el negocio sobre las siguientes nuevas bases:

«1.º Que se garantice por una ley especial el interés de cinco por ciento (5%) anual y una amortización acumulativa de dos por ciento (2%) también anual sobre una suma máxima de dos millones quinientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 2 550 000) para llevar a cabo las siguientes obras:»

«Ferrocarril de Lebu a Los Sauces.....	£ 1 300 000
Ramal a Curanilahue vía Pilpilco.....	400 000
Obras del puerto de Lebu.....	850 000
	<hr/>
	£ 2 550 000»

«Reitero lo que tuve el honor de manifestar a US. de que ninguno de nuestros ingenieros ha podido estudiar las obras y formar un presupuesto definitivo, de modo que la estimación anterior se ha hecho solo aproximadamente; pero tan pronto se terminen los estudios correspondientes, presentaría los presupuestos exactos y propondría el precio definitivo.»

«Si pudiera parecer excesivo el precio autorizado por la ley, hay que advertir que se trata de una suma máxima y que el justo precio lo vendría a establecer el contrato definitivo.»

«2.º Que en el caso de no llegar a un acuerdo para la celebración del contrato definitivo con la Compañía, esta deberá ser reembolsada del costo de los estudios que le imponga la confección de los planos y presupuestos definitivos.»

«Dado caso de que se creyera más conveniente preparar dos contratos, uno para el ferrocarril de Lebu a los Sauces con los ramales a Pilpilco y Curanilahue, y otro para el puerto de Lebu, sería indispensable que ambos se celebren con una sola empresa para evitar la posibilidad de conflicto de intereses.»

Esta presentación fué informada favorablemente por el Interventor del Ferrocarril de Lebu señor Claro Lastarria, fundándose muy especialmente en la importancia del ferrocarril desde el punto de vista de la riqueza de la zona atravesada, en la circunstancia de formar parte de una línea transversal que podría convertirse en el futuro en una vía trasandina, en sus condiciones extratécnicas que adquieren un valor considerable con la construcción del ramal a Curanilahue, en la economía que se obtendrá en los trasportes de carbón para la zona situada al Sur de la estación Victoria, y en la influencia que el ferrocarril ejercerá en la economía nacional facilitando la explotación de los centros carboníferos de la provincia de Arauco.

El informe se pronuncia también favorablemente sobre la construcción del puerto de Lebu y objeta el trazado de Pilpilco del ramal a Curanilahue, señalando otro más económico.

Sobre la mencionada solicitud y su informe respectivo no se adoptó resolución.

Mientras tanto, el 31 de Diciembre de 1913 el señor W. H. Murphy escribió a nuestro Ministro en Londres manifestándole que había tenido conocimiento de que The Chilian Northern Railway Co. había encargado a sus agentes en Chile formular una proposición a nuestro Gobierno destinada a obtener una modificación de los términos de la concesión del ferrocarril de Lebu; que se había tratado el punto con aquella Compañía en vista de que él había hecho arreglos con Sir William Peat y que la Compañía había teleografiado a sus agentes ordenándoles no diesen paso alguno más en el asunto.

En comunicación anterior el señor Murphy, había escrito al señor Ministro haciendo una exposición de las negociaciones emprendidas por él para llevar a cabo la Empresa, las condiciones a que su propuesta quedaba sometida y las referencias sobre su labor como contratista de ferrocarriles.

Las condiciones citadas eran:

1.º Que se prorrogaran hasta Febrero de 1916 y Febrero de 1918 los plazos de construcción de la 1.ª y de la 2.ª sección respectivamente.

2.º Que la garantía de 5 0/0 sobre \$ 4 000 000 oro de 18 d. por la 1.ª sección rija por 20 años desde que se entregue al tráfico aún cuando no esté terminada la totalidad del ferrocarril.

3.º Se emitirían bonos preferidos que el señor Murphy recibiría en pago por los trabajos que tomaría a su cargo para terminar la primera sección. Respecto de la 2.ª sección, se procedería en la misma forma, siempre que la garantía del Estado fuese suficiente para el servicio de los bonos preferidos que habrían de emitirse con tal objeto.

El señor Murphy se comprometía a proporcionar £ 5 000 a fin de pagar a los acreedores si es que el grupo francés proporciona las otras £ 5 000.

Este compromiso sólo regía en caso que la mayoría de las acciones le fueran transpasadas a Murphy y que los actuales directores de la Compañía renunciaran a su favor. Dichas sumas se devolverían en bonos preferidos, así como cualquiera otra que fuera necesario avanzar por iguales partes entre Murphy y el grupo francés, para pago de deudas existentes.

Los bonos actuales se convertirían en bonos de renta sobre los cuales se pagaría el interés acumulativo, después de servir los bonos preferidos, y con prioridad sobre las acciones ordinarias.

En carta del 12 de Enero de 1914 el señor Murphy declaró a nuestro Ministro en Londres, que si su solicitud para modificar la ley de concesión, era aprobada no tenía la menor intención de abandonar la conclusión de la 2.ª sección, pues, había deruasiado dinero de la Compañía invertido en ella para que se per-

diera sin hacer todo esfuerzo para completar la línea, si hay probabilidades de hacerlo.

El día 6 de Enero, el señor Ministro en Londres había comunicado al Gobierno la proposición del señor Murphy en cuanto a las dos primeras condiciones enunciadas. El Ministerio contestó que no tendría inconveniente en presentar al Congreso un proyecto de prórroga de los plazos de construcción del ferrocarril siempre que los concesionarios lo solicitaran oportunamente y que ellos o las personas en quienes transfirieran sus derechos, comprobasen ante el Gobierno que cuentan con los capitales y elementos necesarios para llevar a cabo la Empresa.

El representante legal de la Compañía en Chile, señor H. C. Colvin Smith, en comunicación del 30 de Marzo de 1914 dirigida al señor Sub-Secretario del Ministerio le manifestó haber recibido un cablegrama concebido en los siguientes términos:

«Los tenedores de bonos han aprobado una resolución al efecto de que se hará una nueva emisión de bonos «prior lien» suficiente para cancelar las deudas de la Compañía y para terminar la construcción del ferrocarril. Le avisaré por telégrafo al firmar el contrato entre la Compañía y los contratistas».

Agregó el señor Colvin que esto significaba que se habían hecho los arreglos necesarios para continuar y terminar la construcción de la línea.

Desgraciadamente tales expectativas no resultaron confirmadas.

En efecto, el día 16 de Abril el Ministro de Chile cablegrafió al Ministerio, diciendo que The British Construction Co., interesada en continuar la construcción del F. C. de Lebu a Los Sauces, deseaba saber:

- 1.º La fecha en que expira la concesión actual;
- 2.º Si la garantía sobre la primera sección empieza a regir junto con entregarla al tráfico, aunque la 2.ª esté inconclusa;
- 3.º Si por no terminar la 2.ª sección la garantía sobre la primera queda anulada.

El Ministerio, contestó, que el plazo terminaba el 12 de Octubre de 1915, para la primera sección y el 12 de Octubre de 1917, para la 2.ª; que la garantía rige para cada sección entregada al tráfico, aunque la otra esté inconclusa; y que la no terminación de cualquiera sección dentro de los plazos fijados, produce caducidad de la concesión total, cesando el pago de la garantía.

Por oficio N.º 46, del 29 de Octubre, el señor Ministro de Chile en Londres, comunicó al Ministerio que la British Construction Co., le había manifestado que la solución de las dificultades en que se encontraba el concesionario del F. C., sería que el Gobierno acordara que *la garantía sobre la primera sección fuese irrevocable*.—La carta de la British Construction, se ocupa también de la intervención oficiosa, solicitada al Gobierno Belga, por parte de los tenedores de bonos, y de las instrucciones impartidas por el Departamento de Relaciones al señor

Ministro en Chile, para solicitar del Gobierno la modificación de la ley. Expresa los mismos conceptos emitidos antes por Mr. Murphy, respecto a la conclusión de la 2.ª sección y termina haciendo presente que «la Compañía será formada sobre una base enteramente nueva, con un Directorio responsable, en que los intereses de los accionistas estarán debidamente representados y resguardados».

El Ministerio, contestó, por cablegrama de 20 de Agosto que: «Aprobaría » modificación ley a favor Compañía con capital suficiente terminación completa » ferrocarril. Chilian Eastern debería transpasar concesión a nueva Compañía, la » que respondería con £ 50 000 a sus obligaciones con el Estado. Garantía sería » irrevocable primera sección, por £ 300 000 y podría ampliarse por la línea com- » pleta hasta £ 900 000. Plazos serían prorrogados. Todo sometido resolución » Congreso.

Al confirmar este cablegrama por oficio del 5 de Septiembre, el Ministerio agregó que «sería de desear que si una fórmula satisfactoria se presentase para dar término a la construcción del ferrocarril de Sauces a Lebu, ella abarcase la construcción del ramal de Los Alamos a Curanilahue».

Se explica este deseo expresado por el Ministerio, si se considera que dicho ramal, cuya importancia puede apreciarse a la simple inspección del mapa de la zona, constituye un afluente de primer orden que contribuiría a aminorar considerablemente la carga asumida por el Estado al garantizar la explotación del F. C. de Lebu a Los Sauces.

Por su parte, el Ministro de Bélgica en Chile, se había dirigido al Departamento de Relaciones Exteriores, transmitiendo la petición de los accionistas de la Chilian Eastern en orden a obtener las mismas modificaciones solicitadas por la British Construction al señor Ministro en Londres.

**Negociaciones de compra.**—El 2 de Septiembre de 1914, el señor Ministro de Ferrocarriles, dirigió al señor Ministro de Chile en Londres un cablegrama concebido en estos términos:

«Infórmanme Chilian Eastern Central Railway Co., vendería derechos ferrocarril Sauces Lebu £ 100 000. Sirvase indagarlo y conocer condiciones podría obtenerse cesión todos derechos y activo al Gobierno».

El día 14 del mismo mes de Septiembre, se recibió del Ministro de Chile la siguiente respuesta:

«Situación Chilian Eastern Central Railway muy enredada. Me ocupo aclararla para ver si puede efectuarse sin peligro compra que se refiere telegrama Septiembre 2. Estimaré decirme si Gobierno persiste en transacción».

Y con fecha 21, este otro cablegrama:

«Creo que dificultades legales pueden subsanarse completamente, y que tendría mucha probabilidad ser aceptada una oferta a firme no mayor £ 50 000. Línea será abandonada el 1.º de Octubre. Como hay otros interesados, convendría autorización inmediata si Gobierno persiste comprar».



La respuesta dada por el señor Ministro de Ferrocarriles el 25 de Septiembre fué:

«Gobierno insiste adquisición ferrocarril Lebu. Diga si precio £ 50 000 comprendería todas las obras hechas y materiales almacén. Ultimo balance Compañía los estima en £ 400 000. Agradeceré ampliar informaciones y decir cual sería situación bonos emitidos Cia. y qué garantía tienen».

El 2 de Octubre, nuestro Ministro en Gran Bretaña cablegrafió lo siguiente:

«Sir William B. Peat, que representa a todos los tenedores de bonos que a su vez son los únicos dueños de la línea del F. C. de Lebu a Los Sauces y de todo el activo de la Chilian Eastern Central Railway Co., vendería por una suma alzada los de dichos tenedores de bonos, la propiedad de la línea y en general todo el activo de la Compañía que incluye los materiales almacenados.

«Como antes de la guerra Peat estaba dispuesto a aceptar 70 mil libras, infiero que ahora una oferta de £ 50 000 tuviera muchas probabilidades de éxito. La compra sería libre de toda responsabilidad para Gobierno, salvo los compromisos que la Compañía tenga en Chile mismo que infrascripto no conoce. Me informan que existen algunos y que la Compañía ha vendido últimamente mucho material acumulado. Espero autorización de U.S. para el caso que entable negociación formal con Peat».

El señor Ministro de Ferrocarriles confirmó los propósitos del Gobierno sobre el particular, con el siguiente cablegrama, de fecha 13 de Octubre;

«Autorizado V. E. para celebrar contrato ad-referendum Peat por cincuenta mil libras esterlinas, sin responsabilidad Fisco, debiendo constituir mandatario Chile para tratar detalles».

**Nuevas tentativas de prosecución de las obras y reconstitución de la Sociedad.**—Después de iniciada por el Gobierno la negociación de compra a que me he referido anteriormente, se recibió en el Ministerio, el día 9 de Septiembre de 1914, una comunicación de fecha 1.º del mismo mes, firmada por el señor Colvin Smith, representante legal en Chile de la Chilian Eastern Central Railway Co. En esa comunicación se manifestaba al Gobierno que la Compañía tenía invertidas 404 971 £ 5 s 9 d. en obras, materiales y equipo aparte de lo invertido en los gastos de la concesión, formación de la Sociedad, emisión y descuento de bonos, servicio de cupones, administración en Londres, etc., etc. Agregaba que la primera sección y el trozo Los Sauces a Purén, podrían quedar terminados en unos ocho meses, mediante la inversión de \$ 2 000 000 moneda corriente y solicitaba la ayuda del Gobierno.

La solución permitía, según el firmante, dar ocupación a unos 1 000 a 1 200 operarios desocupados de las faenas del Norte. Ofrecía pagar por el préstamo de aquella cantidad 5 % de interés y 2 % de amortización acumulativa, manifestaba que el Gobierno quedaba salvaguardado con la garantía hipotecaria de todos los

bienes de la Empresa, e insinuaba que una vez entregada al tráfico la 1.ª sección el Gobierno podría descontar del pago de la garantía estipulada en la ley, el dicho 7% de los dos millones de pesos en referencia.

Recordaba que se encuentra pendiente de la consideración del Congreso un proyecto de ley por el que se autoriza la devolución a la Compañía de las sumas pagadas por derecho de internación que pasan de \$ 300 000 oro de 18 d. y que despachada esta ley se descontaría esta suma del préstamo que se solicitaba.

Sobre esta solicitud no recayó resolución del Gobierno.

En Diciembre de 1914—fecha 31 The British Construction Co. cablegrafió directamente al señor Ministro de Ferrocarriles manifestándole estar dispuestos a continuar los trabajos sobre las bases indicadas en el cablegrama dirigido el 20 de Agosto al señor Ministro de Chile en Londres. Agregaba que el poder que tenía de los accionistas vencía en Junio y que si su representante partía a Chile el 5 de Enero y la modificación de la ley se despachaba en las sesiones extraordinarias dicho representante podría tratar aquí la cuestión.

El 7 de Enero la misma Compañía manifestó estar esperando respuesta.

El Ministerio le contestó indicándole tratar el asunto con el señor Ministro de Chile en Londres a quien advirtió de esta nueva gestión de la citada Compañía.

Con fecha 5 de Junio de 1915 el señor Ministro de Chile en Londres envió al Ministerio algunos documentos relativos a la gestión de la British Construction para terminar a su cargo la ejecución de los trabajos.

En carta del 3 de Junio, dice la Compañía que con motivo de la guerra y la anormalidad de los mercados financieros y, en particular, del Memorándum del Tesoro de su Magestad que excluye la emisión de obligaciones para una empresa extranjera, es imposible completar los arreglos financieros que habían hecho provisoriamente para proveerse de los fondos necesarios.

En carta de 2 de Junio, la Compañía se extiende en consideraciones sobre este mismo tópico y propone celebrar desde luego un convenio ad referendum en el que se estipularían las modificaciones a la ley de concesión. Agrega algunos comentarios para justificar las cláusulas del proyecto de contrato que acompaña, junto con el acta de la reunión celebrada el 13 de Marzo de 1914 por los tenedores de bonos y en la cual se autorizó en síntesis:

- a).—Convertir los actuales bonos de 1.ª hipoteca en bonos de renta;
- b).—Autorizar la emisión de bonos preferidos;
- c).—Cancelar las providencias tomadas respecto a la redención de los bonos actuales, postergando esta redención hasta después de amortizados los bonos preferidos. Todas estas resoluciones fueron aprobadas en la inteligencia de que la Chilian Eastern Central Railway aceptara el contrato con la British Construction Co.

Nos ocuparemos más adelante del proyecto de contrato ad-referendum presentado por aquella Compañía, a fin de no interrumpir la relación general de la cuestión.

**Gestiones para la liquidación forzosa de la Chilian Eastern Central Railway Co. En suspenso.**—Con posterioridad a este proyecto el señor Ministro de Chile en Londres, en oficio del 28 de Junio de 1915, manifestó al Ministerio que del estudio practicado por los abogados señores Vizard, Oldham, Crower y Cash, sobre la situación de la Chilian Eastern Central Railway Co. resultaba:

Que la Compañía estaba en liquidación; que tenía un interventor a cargo de sus negocios y un gran número de acreedores; y que las dificultades legales que de todo esto pudieran derivarse podrían subsanarse completamente para el efecto de la compra.

Agregó el señor Ministro en dicho oficio que el día 15 de Junio se había ventilado en la Corte de liquidación de Sociedades Anónimas una solicitud del señor A. Delimeli en que se pedía la liquidación forzosa de la Chilian Eastern Central Railway Co. Ltd.; y que en representación de la Compañía el señor Hodge había hecho presente: que ésta tenía por objeto la construcción de un ferrocarril en Chile, que había fracasado por falta de fondos, que la línea había sido concluída sólo en parte y que estaba actualmente entregada a un Sindico; que se habían presentado proyectos para reconstituír la Compañía, habiéndose llegado a obtener en la última ocasión (Enero de 1915) que los tenedores de bonos asintieran condicionalmente para que una compañía constructora (The British Construction Co) completara la línea dentro de un plazo de seis meses, con derecho a emitir bonos hipotecarios preferidos; pero que habiéndose opuesto a tal emisión el Ministerio de Hacienda, los tenedores de bonos actuales habrían convenido en dar un plazo hasta de tres meses después de terminada la guerra para que la Compañía tratara de arreglar su situación financiera.

Agrega el señor Ministro, que en vista de aquellas consideraciones la Corte acordó dejar en suspenso la petición de Mr. Delimeli, quien podrá pedir nuevamente su consideración.

**El proyecto de la British Construction Co.**—Al recibirse en el Ministerio el proyecto de contrato ad-referendum presentado por The British Construction Company, cuyo único socio es el señor Percy Westacot, el señor Ministro de Ferrocarriles dirigió a nuestro Ministro en Londres el Oficio N.º 668 de 28 de Agosto de 1915 en el cual le manifestaba:

Que habiéndose declarado por decreto N.º 343 de fecha 25 de Agosto, que el plazo de construcción termina el 19 de Noviembre de 1916 para la 1.ª sección, y el 19 de Noviembre de 1918 para la 2.ª sección, la Compañía dispondría de mayor tiempo para estudiar y provocar los arreglos necesarios para solucionar sus asun-

tos en la forma más satisfactoria posible; que el Gobierno no podía entrar en negociaciones sino con la Compañía concesionaria o con sus representantes legalmente autorizados; que de los documentos acompañados no se desprendía que The British Construction Co. procediera en representación de The Chilian Eastern o como sucesora de sus derechos y obligaciones, y que, en consecuencia, el estudio del proyecto de contrato ad referendum debería quedar en suspenso hasta que el Gobierno tuviera motivos para reconocer la personería de la Sociedad proponente; que no sería posible aceptar algunas de las ideas contempladas en dicho proyecto y, sobre todo, que el Gobierno persistía en sus deseos de que cualquier fórmula de arreglo incluyera entre las obligaciones de la Compañía la construcción del ramal de Los Alamos a Curanilahue.

Agregaba que a fin de facilitar las negociaciones futuras enviaría un pliego de observaciones al contrato ad referendum.

Dicho proyecto de contrato ad referendum preve las siguientes modificaciones:

1.ª La sustitución del artículo 6.º de la ley de concesión por otro según el cual sería irrevocable la garantía otorgada sobre la primera sección, siempre que ella fuere terminada y entregada al tráfico público antes del 12 de Octubre de 1916. La concesión de la 2.ª sección y la garantía sobre el capital invertido en ella caducaría si no fuese entregada al tráfico antes del 12 de Octubre de 1918.

Pero estos plazos no son fijos en realidad, porque el proyecto declara que todas las obligaciones impuestas a la Compañía se entenderán estar en suspenso mientras dura la guerra europea y preve una autorización al Ministerio de Ferrocarriles para prorrogar dichos plazos si la Compañía lo solicitara por cualquier motivo razonable, etc.

En síntesis, el proyecto de contrato consulta como irrevocable la garantía sobre la primera sección, aun cuando jamás se diera término a la 2.ª

Aun cuando el Ministerio haya manifestado ya su adquiescencia a esta fórmula, creo indispensable manifestar que, a mi juicio, ella no es completamente satisfactoria ni para el Estado ni para la Compañía. En efecto, el interés público no puede quedar satisfecho con la sola construcción de este primer trozo del Ferrocarril, Peleco-Lebu, que está lejos de satisfacer las expectativas de la región, que tuvo en cuenta el Estado al conceder la línea de Sauces a Lebu otorgando una garantía de intereses durante los 20 primeros años de su explotación.

Según todas las probalidades es de temer que la Compañía se desinteresase de la 2.ª sección por las dificultades que se le presentaran para emitir obligaciones que le proporcionen los fondos que falta invertir en ella, que alcanzan a £ 440 000; es decir unas 4 veces tanto cuanto en ella se ha invertido.

Para la primera sección le basta emitir en cambio unas £ 60 000, pues las obras por ejecutar están avaluadas en unas £ 40 000. Terminada esta primera sección el Estado pagará £ 15 000 anuales, durante 20 años, para sostener la

explotación de un F. C. de beneficio público muy limitado, que no constituye una vía afluente o derivada de otro F. C. de interés general.

Al Estado interesa la construcción total del F. C. Saucos-Lebu y junto con éste la del ramal de Los Alamos a Curanilahue, que viene a constituir, más que un afluente importantísimo de la nueva vía, un complemento indispensable para la red ferroviaria de la zona Sur; tanto desde el punto de vista comercial, como desde el punto de vista de las medidas previsoras de índole militar que deben tomarse en cuenta en resguardo de los intereses nacionales.

En consecuencia, si el Estado resolviera adoptar modificaciones en la ley de concesión y otorgar a título de irrevocable la garantía sobre la 1.<sup>a</sup> sección, debería tomar a su vez serias garantías de que la 2.<sup>a</sup> se habrá de llevar a cabo.

La subdivisión de la línea en dos secciones para los efectos de la garantía tiene todavía el inconveniente que he señalado al principio, en la hipótesis de que la Compañía llevara a cabo totalmente la obra: necesidad de llevar la contabilidad aparte para ambas secciones; dificultad de repartir entre ellas las entradas y gastos comunes, imposibilidad de implantar otras tarifas que las simplemente proporcionales, etc., etc.

Si, en consecuencia, el Estado resolviera modificar la concesión y la Compañía tuviese el serio propósito de dar término a todo el ferrocarril, lo más acertado sería poner término a esta división de la garantía.

—El artículo 2.<sup>o</sup> del proyecto de contrato deja indefinida por ahora la suma total cuyos intereses garantiza el Estado. «Si el costo de toda la Empresa», dice el proyecto, «se demostrara mediante examen posterior hecho por el Ministerio de Ferrocarriles que excede de la suma total de \$ 11 100 000 oro de 18 d., la cantidad anual garantizada por el Estado puede, por decreto de dicho Ministerio, ser aumentada en un 5% de la suma en la cual la estimación del costo de toda la Empresa exceda a la suma expresada de \$ 11 100 000».

Esto quiere decir que la suma total cuyos intereses del 5% garantizaría el Estado sería la que posteriormente se comprobare como costo de toda la Empresa y no la que se comprobare haberse invertido en la construcción de las obras del ferrocarril y adquisición de los elementos necesarios para su explotación.

Por mi parte estimo inaceptable tal modificación de la ley primitiva y por esto mismo discurro en lo futuro sobre la base de que se pudiera aceptar como capital garantido el de \$ 12 000 000 oro de 18 d. (£ 900 000) en lugar del de \$ 11 100 000 establecido en la ley de concesión.

El mismo artículo 2.<sup>o</sup> da por aceptada la cifra de \$ 4 000 000 oro de 18 d. como valor de la 1.<sup>a</sup> sección y preve que el Gobierno otorgaría un crédito estableciendo que la Compañía tiene derecho a recibir del Estado durante los 20 años siguientes a la fecha de entrar en servicio la mencionada 1.<sup>a</sup> sección, la suma de \$ 200 000 oro de 18 d. al año y que tal pago será hecho a la Compañía de modo que constituya un derecho irrevocable.

Esta cláusula sustituye a la del inciso 2.<sup>o</sup> del artículo 9.<sup>o</sup> de la ley de conce-

sión, según la cual el Estado paga sólo la insuficiencia de entradas hasta completar la suma garantida, o sea, para la 1.ª sección, la cantidad de \$ 200 000 menos la utilidad que pudiera obtener la Compañía en la explotación de esta sección. En otros términos, según la modificación propuesta el Estado pagaría \$ 200 000 anuales por la 1.ª sección y durante 20 años, mientras que según la ley paga sólo:  $200\,000 - (E - G)$  y esta cantidad es tanto menor mientras mayor sea la diferencia entre la entrada E y el gasto G. Altera, pues, sustancialmente el principio de la garantía de intereses transformando el auxilio del Estado en una subvención anual, eventualmente reembolsable, pues queda vigente la prescripción del inciso 3.º del citado artículo 9.º, según el cual, en el caso en que el producto líquido de cada sección fuera mayor que el interés garantido, el exceso entraría a reembolsar al Tesoro Nacional las sumas erogadas por la garantía.

Ahora bien, ninguna probabilidad hay de que el F. C. dé una utilidad superior al 5 % del capital garantido, tanto menos cuanto que no habiendo definido la ley la naturaleza de los gastos que deben considerarse para los efectos de determinar las utilidades, está en manos de la Compañía restringir éstas al límite indicado.

Establece, además, el mencionado artículo 2.º el derecho de la Compañía de percibir del Estado anticipadamente la garantía correspondiente a la 2.ª sección, en la misma forma establecida para la 1.ª. Es decir que «el Estado emitiría un crédito estableciendo que la Compañía tiene derecho desde ese momento a percibir anualmente \$ 400 000 oro de 18 d. (en la inteligencia de que se fijara el total garantido en £ 900 000), y *que tal pago será hecho a la Compañía de modo que constituya un derecho irrevocable y le será pagado no obstante cualquier cuestión que pueda al tiempo respectivo existir entre la Compañía y el Estado*». Al mismo tiempo de emitir ese crédito la Compañía depositará en el Banco de Chile una suma de dinero igual al valor del capital que produzca la emisión de bonos, con deducción de 7 puntos, y estimándose dicho capital por la cotización en el Stock Exchange de Londres de los primeros debentures del F. C. Longitudinal Norte en el día en que ese crédito sea entregado a la Compañía.»

Según las informaciones particulares recogidas por el infrascrito, la cotización actual de tales debentures es superior a 75 %, pero inferior a 80 %.

No parece probable que en los primeros tiempos después de la guerra, haya capitales disponibles interesados en adquirir esta clase de papeles y, por consiguiente, no es de prever que la cotización suba apreciablemente.

Así, pues, si tal cotización fuese del 77 % del valor nominal y el Estado garantizara una cantidad igual a C la Compañía depositaría en el Banco de Chile en representación del Estado una suma igual a  $0,77 C - 0,07 C = 0,70 C$ .

Con esta suma y sus intereses se atendería al pago de los trabajos a medida que fueran completándose.

En síntesis, la operación equivale a que el Estado emita un capital nominal

igual C, que coloca al 70<sup>o</sup>%, y deposite el producido en el Banco de Chile para atender al pago de los trabajos.

A esto, debe agregarse que, según el proyecto de contrato, la Compañía puede girar sobre estos fondos para el pago de intereses de los bonos emitidos; pero creemos que este sea un error del proyecto; no de otra manera puede concebirse esta estipulación, sobre todo a la luz del derecho irrevocable estipulado para el pago de la subvención anual.

—El mismo artículo dispone que el reconocimiento de la suma que el Estado le pagaría anualmente, durante 20 años, por la 2.<sup>a</sup> sección se efectuaría también en los mismos términos y condiciones que para la 1.<sup>a</sup> sección, en el caso en que la Compañía no gozara del crédito anticipado, o sea en el caso en que ella no hiciera uso del derecho que desea reservarse. No damos importancia alguna a esta fórmula eventual, porque creemos que la Compañía preferiría, sin duda alguna, hacer uso del derecho a la garantía anticipada que le facilita la obtención del capital para dicha 2.<sup>a</sup> sección. En todo caso, creo que debemos partir de esta base, ya que el Estado contraería el compromiso de otorgar la expresada garantía anticipada.

En la hipótesis de suponer aceptable y aceptada la fórmula financiera propuesta por la Compañía, (British Construction Co.), que el Estado llegara a fijar en £ 900 000 el capital, cuyos intereses garantiza al 5%, que sea realmente exacta la cifra de £ 515 000 en que se estima el valor de los trabajos que faltan para completar el ferrocarril, se necesitaría emitir unas £ 736 000 al 70<sup>o</sup>% para obtener en efectivo dichas £ 515 000. Se debe advertir que esta cotización de 70<sup>o</sup>% es la que resulta de la oferta en estudio, y que las primeras obligaciones las colocó la Compañía concesionaria al 78,5<sup>o</sup>%, aún cuando el público las tomó a 95<sup>o</sup>%.

La situación sería, pues, la siguiente:

	Capital emitido	Capital realizado	Capital invertido en el F. C.
1.—Acciones pagadas,	£ 7... ..	£ 7	
2.—Acciones liberadas,	£ 239 993.....		
3.—Obligaciones diferidas,	£ 690 140.....	541 760	404 972
4.—Obligaciones preferidas,	£ 736 000.....	515 000	515 000
Total .....		£ 1 056 767	£ 912 972

La diferencia de £ 143 795 entre el capital realizado y el que se invierte en el ferrocarril, corresponde en su mayor parte a pago de honorarios al Directorio en Londres, servicio de los bonos primitivos y otros gastos. Nótese, además, que suponemos que el producido total de las obligaciones preferidas se invierta en la construcción del ferrocarril, o sea que ninguna porción de él se distraiga en el servicio de intereses intercalarios o en otros gastos.

Por otra parte, las £ 912 972 no representan el costo real del ferrocarril, pues en esa suma están incluidos los desembolsos originados por la reconstrucción de obras y los gastos de mantenimiento y superintendencia en Chile, durante todo el tiempo en que los trabajos han estado paralizados.

A la expresada situación, se llega mediante la fórmula financiera propuesta que, como antes lo he dicho, importa una disimulada intervención del Estado en la emisión de los bonos, que no tiene ventajas para el Fisco, y que, por el contrario, importa reconocer un decaimiento del crédito del Estado de Chile.

—El artículo 3.º del proyecto de contrato modifica el artículo 11 de la ley de concesión en el sentido de que el precio de adquisición del F. C. no podrá ser inferior a 1,1 del valor asignado a dicho F. C. para los efectos de fijar el capital garantido, sin que se exprese si debe o no deducirse del valor así fijado, el monto de las sumas abonadas por el Estado por la garantía de intereses.

De modo que si el Estado resolviera adquirir el F. C., 10 años después de iniciada su explotación, es decir cuando ya se habría pagado por garantía una suma equivalente al 50% de su valor, abonaría además, como mínimo, 1,10 de ese mismo valor; y si lo comprara 20 años después de la fecha inicial, después de haber pagado en anualidades una suma igual al valor primitivo del ferrocarril debería pagar, además, 1,10 de ese mismo valor, por lo menos.

—El artículo 4.º del proyecto preve la autorización a la Compañía para transferir sus derechos a otra Compañía que organizaría la British Construction Co., en conformidad a las leyes de Inglaterra.

—El artículo 5.º establece que la Compañía garantiza sus obligaciones para con el Estado de Chile, hasta por £ 25 000 por cada una de las dos secciones, independientemente.

—El artículo 6.º consulta la liberación de los derechos de aduana para todos los materiales y maquinarias empleadas en la construcción y para el equipo, considerándose esta franquicia incorporada a la ley de concesión y teniendo efecto desde la iniciación de la obra.

Libera de impuestos fiscales y municipales el F. C. hasta que cada sección sea entregada al tráfico.

La liberación de derechos puede importar, talvez, unos \$ 450 000 oro de 18 d, o sea, cerca de £ 35 000 de las cuales unas 30 000 habría que reintegrar desde luego a la Compañía.

—El artículo 7.º declara subsistentes las disposiciones de la ley de concesión en cuanto no se modifiquen por el proyecto de contrato, y el 8.º establece que este último queda sometido a la condición de ser aprobado por el Congreso.

**El régimen de la garantía de intereses y el F. C. de Los Sauces a Lebu.**—La relación de los antecedentes acumulados hasta la fecha sobre la concesión del F. C. de Los Sauces a Lebu, conduce a calificar esta concesión como un caso más entre aquellos en que la fórmula de la garantía de intereses ha



tenido por efecto principal favorecer negociaciones financieras inmediatas en provecho del concesionario o de terceros y en desmedro de los intereses del F. C.

Sin duda que no carece de utilidad poner de manifiesto cómo se han producido en este caso los inconvenientes que para los intereses nacionales presenta, casi siempre, la ejecución de obras de interés público por medio de concesiones otorgadas a particulares, en sustitución del sistema de la construcción y explotación por el Estado; y cómo el régimen de la garantía de intereses, que en muchos casos no logra aminorar esos inconvenientes, puede, por el contrario, agravarlos si no se establece con las precauciones debidas.

—La concesión de un F. C. es un contrato por medio del cual el concesionario se compromete a construir y conservar la línea a sus espensas y a efectuar por ella el servicio regular de transporte en condiciones regladas por el Gobierno, mediante el derecho que el Estado le otorga de percibir ciertas tasas. Delega el Estado en el concesionario su poder soberano de establecer una vía de comunicación artificial; le confiere, de hecho, el privilegio de efectuar por ella los transportes que terceras personas quieran encomendarle y le otorga el derecho de cobrar por estos transportes tasas determinadas para cubrir los gastos que le ocasiona el servicio y para remunerar los capitales empleados.

Cuando el Estado preve que durante los primeros años el F. C. no proporcionará entradas suficientes para la remuneración del capital, suele contraer el compromiso de suplir la insuficiencia de entradas hasta un límite fijado en la concesión misma; o sea que garantiza un cierto interés para todo o parte del capital empleado en la construcción.

— Un contrato de concesión de ferrocarril, con o sin garantía de intereses, presenta dos aspectos diversos: el de la construcción y el de la explotación, siendo, naturalmente, este último de una importancia considerablemente superior al primero, puesto que con la explotación se relacionan los beneficios que el Estado espera obtener para la economía nacional, mediante la concesión otorgada al particular y a veces mediante el sacrificio pecuniario que importa para el Erario la garantía de intereses. Por otra parte, como las condiciones en que se lleva a cabo la construcción ejercen una gran influencia en la futura explotación, necesario es contemplar este aspecto del contrato con el mismo interés y cuidado con que debe considerarse la explotación.

Desde luego, ninguna razón hay para sostener que la construcción de obras públicas por concesionarios sea más perfecta ni más económica que la emprendida directamente por el Estado. Tanto el uno como los otros disponen o pueden disponer de los medios de acción necesarios para realizar obras racionalmente concluidas.

Pero si el contrato de concesión se presta para que el concesionario realice su negocio principal en la ejecución misma de las obras, la cuestión cambia de aspecto.

— Si la concesión no se basa en planos definitivos con presupuesto detallado y normas perfectamente definidas, sino que fija una suma cuyos intereses garantiza el Estado y que, con buenas o malas razones, se ha estimado como el costo probable de la obra, se puede estar seguro de que el concesionario se verá solicitado por el poderoso incentivo de realizarla al menor costo, aun cuando sus condiciones de establecimiento hagan onerosa su explotación; él obtendrá su utilidad en la construcción y entregará, valiéndose de uno o de otro medio, la explotación a un tercero. Un F. C. construido en tales condiciones, no tomará para nada en cuenta las peculiaridades de la explotación futura: sus pendientes serán fuertes, los radios de las curvas muy cortos, la calidad misma de las obras dejará mucho que desear desde el punto de vista de los futuros gastos de conservación, etc, etc.

Este inconveniente se ha puesto de manifiesto en la construcción del F. C. de Lebu, en donde todas las tentativas de la Empresa se han dirigido a establecer la vía según las normas límites más estrechas para ferrocarriles de 2.º orden, en donde se ha tratado de reducir a los límites más estrictos las expropiaciones de terrenos para estaciones, en donde las dimensiones transversales de la formación del camino se han reducido a cifras inferiores a las adoptadas según las normas del Estado, en donde las obras de arte han sido ejecutadas en condiciones de tal deficiencia que ha sido necesario reconstruir algunas; en donde se ha llevado la economía de la construcción hasta incurrir en el error de importar durmientes en la creencia de obtenerlos a precio inferior a los que se podían adquirir en el país, pero de calidad también inferior y que, seguramente, hoy no se encontrarán ya en satisfactorio estado de servicio.

Dejan además, constancia de tales tendencias tanto las cartas de observaciones formuladas por el Interventor como los decretos aprobatorios de planos, que han tenido que imponer modificaciones en las pendientes y en los radios de curvas a fin de obtener condiciones más favorables para la futura explotación.

— Un inconveniente parecido al señalado se presenta en el caso en que se garantice el interés sobre el costo comprobado de la obra con un máximo determinado, pues el particular tiene siempre medios expeditos para abultar el costo de construcción, que escapan a la vigilancia de los agentes del Estado.

De este modo la obra emprendida por concesión, resulta considerablemente recargada por varios capítulos, empezando desde la constitución misma de la Sociedad hasta terminar en el suministro de materiales, maquinarias, equipo, etc., proporcionados a precios elevadísimos muchas veces por los directores mismos de la Compañía que son dueños o agentes de fábricas.

La precedente no es una simple apreciación. No. El hecho se verifica corrientemente y en el caso del ferrocarril de Lebu está consagrado por los propios Estatutos de la Sociedad. En efecto, según el artículo 96, ningún administrador está impedido para contratar con la Sociedad, sea en calidad de vendedor, de comprador o de cualquier otro modo; y ningún administrador que haya contra-

tado con la Sociedad o que esté interesado en un contrato celebrado con ella, está obligado a dar cuenta a la Compañía del beneficio obtenido en tal contrato, por el hecho de sus funciones de administrador. Sólo le está prohibido emitir su voto sobre tales contratos en que él esté interesado.

— Un aspecto seductor de la cuestión, pero engañoso, es aquel que hace creer, *prima face*, que el sistema de concesión con garantía de intereses permite la realización de la obra sin que el Fisco tenga que gastar dinero, porque al final acaba por reembolsarse de lo invertido cuando el tráfico se desarrolla y permite a la Empresa obtener utilidades superiores a la garantía.

Puede ser que así suceda en casos muy especiales, en que se trata de ferrocarriles que sirven zonas muy pobladas, de intensa producción o de gran potencia industrial, y en los cuales no hay que esperar mucho tiempo para que nazcan o se desarrollen los elementos de tráfico que el ferrocarril requiere para subsistir. Pero aún en estos casos favorables, que constituyen la excepción y que rara vez se presentan en los países nuevos, la fórmula no es beneficiosa para los intereses públicos, aún cuando no constituya un gravamen para el Erario.

La garantía de intereses es incapaz por sí sola para inducir a los capitalistas a suscribir acciones, puesto que la tasa de interés garantida es siempre inferior a la que se obtiene con la inversión en títulos de la deuda pública, cédulas hipotecarias; etc., etc. Resulta, pues, que si las condiciones de la concesión no lo impiden, el concesionario constituirá todo o casi todo el capital que requiera para llevar a cabo la empresa por medio de obligaciones que emitirá bajo la expresa condición de asegurar el pago de los intereses con las sumas provenientes de la garantía del Estado.

La fórmula adoptada por la Chilian Eastern Central Railway fué la siguiente: «La Compañía declara por la presente que grava con estos pagos como primer gravamen la garantía del 5% del Gobierno por 20 años, desde la fecha en que cada sección del F. C. esté entregada al tráfico público y hasta por una suma que no exceda de £ 41 625 por año».

La cesión de la garantía del Estado en favor de las obligaciones por emitir, permite colocar los bonos en el público a un precio tan alto como el que corresponde al crédito del Estado; pero no es, ciertamente, el concesionario quien aprovecha tal beneficio, sino los banqueros que realizan la operación. Así en el caso en estudio, mientras el público tomó los bonos al 95%, a la Sociedad no le produjeron sino el 78,5%.

La primera consecuencia de la operación es que la Compañía se ve obligada a emitir obligaciones por un valor superior a lo menos en 20% del necesario, para realizar el capital que requiere la Empresa. Por otra parte, al fijar el capital necesario, la Compañía tendrá siempre muy en cuenta que durante la ejecución de los trabajos deberá pagar los intereses intercalarios, sueldos de sus directores y otros gastos; de modo que, en definitiva, en raras ocasiones el monto del capital

emitido es inferior a una y media vez el que realmente se invierte en la construcción del ferrocarril y en dotarlo de los elementos necesarios para su explotación en los primeros tiempos.

—Muchas veces, aún, diversas causas influyen en que el capital efectivamente empleado en la construcción sea superior al que debió invertirse, de donde resulta que no son raros los casos en que la Compañía tenga que emitir un capital nominal que alcanza hasta el doble del que realmente se [invierte en las obras.

Un un informe de fecha 31 de Diciembre de 1913, el ingeniero don Lorenzo Claro Lastarria, Interventor del F. C. de Lebu, dice que «es completamente imposible precisar el valor de los trabajos ejecutados, pues no sería posible tomar como base la inversión de fondos hecha por The Chilian Eastern Central Railway Co. Ltd., ya que hay antecedentes para estimar que los fondos invertidos superan al valor efectivo de las obras ejecutadas»; «desde luego, la inversión de fondos en los primitivos estudios y trabajos iniciales, resultó un fracaso tal que originó que los concesionarios se sustituyeron al contratista de la obra, señor Batle».

—Del hecho de que el concesionario tenga que contraer tan fuertes compromisos para el servicio de las obligaciones emitidas se desprende la obligación de explotar con tarifas tan elevadas como le sea posible, restringiendo así la utilidad de la nueva vía de comunicación a los transportes nobles, e imposibilitando los de artículos de escaso valor, que son los que, en la mayoría de los casos, constituyen la fuente de riquezas que la zona servida tenía expectativas de poner en actividad.

En otros términos, obligada la Compañía a perseguir fuertes entradas, tendrá especial cuidado en no estimular los transportes que sólo le aseguren un pequeño beneficio y que podrían llegar a absorber sus elementos de trabajo. Su norma será transportar poco con gran provecho en cada transporte, fórmula diametralmente opuesta a los intereses del público a los cuales convendría que la Empresa transportara mucho, con pequeño beneficio en cada operación.

Cualquier aumento de gasto o cualquier reducción de precio que una Compañía que no tuviese tan fuertes compromisos podría implantar, persiguiendo un aumento de entradas, le está virtualmente impedido por el temor de no conseguir el éxito deseado.

Por otra parte, cuando el capital acciones no representa sino una parte mínima del gasto de establecimiento, la casi totalidad del beneficio neto de la explotación queda afecta al servicio del capital y en tal caso cualquier perturbación que reduzca las entradas implica la imposibilidad de pagar los cupones, lo que origina el fracaso de la Empresa. Mientras que, por el contrario, cuando gran parte del capital está constituido por acciones, un caso de insuficiencia de entradas líquidas sólo tiene por efecto disminuir el dividendo, sin poner en peligro la empresa.

—Otra circunstancia que debe ser tomada en cuenta es la que sigue: si todo o gran parte del capital ha sido obtenido por medio de obligaciones, el F. C. queda realmente hipotecado por una suma muy superior a su verdadero valor. Ahora bien, antes de que haya sido posible amortizar una fracción apreciable de esa deuda, la vía férrea requerirá aumentar sus instalaciones y su material rodante, puesto que no es de suponer que al construirla e iniciar su explotación el concesionario la haya dotado con mayor amplitud que la indispensable para atender con cierta holgura el servicio durante los primeros años. Pero la Empresa se encontrará imposibilitada para recurrir al crédito; no podrá encontrar los dineros necesarios para obtener los beneficios que son susceptibles de proporcionarle los mayores acarreos, los ensanches de instalaciones que permiten reducir los gastos, etc., etc.; imposibilitada, en suma, para colocar la Empresa en un sólido pié comercial. La consecuencia inevitable es un perjuicio cierto para los intereses nacionales ligados al buen servicio del F. C.

No tenemos sino que dirigir nuestras miradas al Trasandino por Juncal para contemplar un ejemplo palpable de estos hechos. Con un capital obligaciones garantido por el Estado, pero que alcanza a cerca de cinco veces el capital acciones, no ha podido disponer de fondos para asegurar el tráfico permanente del ferrocarril.

—Si la construcción y explotación de los ferrocarriles de interés general puede ser entregada a concesionarios, es sólo a condición de que el Estado pueda intervenir de una manera efectiva en la constitución del capital, que el contrato de concesión le reserve todas aquellas facultades que le permitan salvaguardar los intereses que al Estado corresponde manejar. De otro modo, estas vías férreas no producen a la economía nacional todos los beneficios que legítimamente debería esperarse de ellas, pudiendo aún verificarse que los beneficios que reportan quedan inferiores a los sacrificios que cuesta producirlos.

No han faltado en nuestro país ejemplos claros del entorpecimiento causado al progreso nacional a causa de concesiones en las cuales no se ha logrado contemplar aquellos principios, ejemplos bastante conocidos y que, por lo mismo, no es indispensable relatar aquí.

—A los inconvenientes que hemos señalado se agregan los que provienen del régimen de la garantía de intereses por la dificultad de encontrar el medio adecuado de asociar de un modo racional los intereses públicos con los del concesionario.

La experiencia adquirida sobre este particular es abundante y decisiva en el sentido de que, tratándose de ferrocarriles de interés general, la concesión a particulares sobre la base de la garantía de intereses no debe otorgarse sino en aquellos casos en que la proyectada vía ofrezca expectativas tales de beneficio

que induzcan a los capitalistas a suscribir en acciones una parte considerable del capital necesario.

Esto explica porqué en otros países el legislador fija una cierta proporción del capital que debe ser suscrito en acciones realmente pagadas, generalmente el 50 %, y no permite la emisión de obligaciones sino cuando una parte considerable del capital acciones, a lo menos  $\frac{2}{3}$  y más frecuentemente  $\frac{3}{4}$ , ha sido ya invertido en la construcción del F. C. Sólo de esta manera el Poder Público queda en actitud controlar la creación de valores que puedan ejercer una poderosa influencia sobre el crédito y la fortuna pública, y de impedir que se lance al mercado obligaciones cuyos intereses pudieran no ser oportunamente cancelados, lo que en todo caso compromete el crédito del país,

Pero aún en el caso de que la Administración tome todas las precauciones posibles para evitar los inconvenientes de la formación del capital en condiciones onerosas para el F. C. concedido, ellos no dejan de subsistir. Es interesante sobre el particular reproducir un párrafo del curso de Economía Política profesado en la Escuela de Puentes y Calzadas de París por Mr. Colson, Ingeniero y Consejero de Estado:

«Desgraciadamente, dice, estas sabias prescripciones son fáciles de burlar cuando la Compañía está fundada por banqueros que se hacen ceder en block los títulos por emitir, a un precio tal que la anualidad sea justamente absorbida por la realización del capital necesario para los primeros trabajos. Es difícil al control subordinar la autorización de emisión a un aumento del precio de venta de los títulos cuando una Compañía declara que le es imposible encontrar quienes lo tomen a un precio superior. Si en seguida es posible colocar los títulos en el público a un precio más elevado, son los banqueros y no la Compañía los que se benefician. Su beneficio es legítimo si el precio era tal que él implicaba algunos riesgos de pérdidas, en compensación de las probabilidades de ganancias; pero se ha visto compañías fundadas únicamente en vista de procurar a los fundadores sobre las emisiones, beneficios ciertos que resultan de la tasa demasiado elevada de la garantía obtenida de una administración poco perpicaz. Cuando esta exageración de la garantía aprovecha así, no a la Compañía sino a sus fundadores, la autoridad concedente no tiene siquiera el consuelo de ver que la carga excesiva asumida por ella consolide la situación de su concesionario».

Estas observaciones de Mr. Colson han tenido su confirmación en el caso del F. C. de Lebu. Según hemos visto antes, The Chilian Syndicate, organizador de la Chilian Eastern Central Railway, hizo el papel de primer banquero tomando los bonos emitidos de £ 20 de valor nominal a sólo 15£.14 s. y vendiéndolos a Alex Martín a 17 £, quien las colocó en el público a £ 19. Es decir, que mientras el público desembolsó el 95 % de la suma nominal emitida, la Compañía concesionaria sólo percibió el 78,5 % y como del dinero percibido tuvo que pagar al Chilian Syndicate £ 43 000 en dinero, además de cederle 200 000 en acciones libera-

das, resulta que en definitivas cuentas sólo obtuvo poco más de 72% del valor emitido en obligaciones.

Por las diversas causas señaladas, los compromisos contraídos por el concesionario llegan a cifras tan altas que por bueno que sea el negocio las entradas de explotación, aún con tarifas exageradas, son insuficientes para cubrir los intereses y amortización a los tipos corrientes del mercado.

—Llega, a veces, el caso en que la emisión primera no es suficiente para realizar la obra, sea porque no haya tenido éxito completo en la colocación de los bonos, sea porque el capital realizado ha tenido una inversión poco cuidada, porque los trabajos se han llevado a cabo con lentitud tal que una parte considerable del dinero recolectado se debe invertir en el servicio del capital, en gastos de superintendencia, etc., o porque todos estos factores se reúnen, obrando cada uno en grado más o menos importante, como ha sido el caso en el F. C. de Lebu a Los Sauces.

En efecto: de las £ 832 500 que decidió emitir la Compañía, sólo pudo colocar bonos por valor nominal de £ 690 140; de las £ 541 760 obtenidas en efectivo, sólo £ 404 972 se han invertido en el ferrocarril de una manera bien poco cuidada y ordenada. Todavía, una parte de dicha suma se ha gastado en conservar o en reconstruir obras primitivamente ejecutadas en forma deficiente.

Todas aquellas circunstancias determinan el fracaso de la Compañía y las consiguientes tentativas de ésta para sostenerse a expensas de los que *bona fide* han invertido sus economías en una negociación desgraciada y mediante la obtención de nuevas franquicias de parte del Estado, que no significan otra cosa que sacrificios pecuniarios superiores a los que le hubiera importado acometer la obra por sí mismo.

«Los concesionarios saben bien», dice Mr. Noblemaire, Director del P. L. M., en un estudio sobre los ferrocarriles Departamentales de Francia, «que desde luego es preciso marchar y, para salir bien, solicitar negocios nuevos y que mientras se pueda llenar un déficit, creando otros, todo terminará por arreglarse, y que el Departamento, autoridad que ha concedido el F. C., no dejará perecer el negocio, tanto menos cuanto mayores sacrificios le haya costado».

La situación de la Chilian Eastern Central Railway, desde este último punto de vista, ha quedado diseñada en el curso del presente Memorándum. Después de tentativas numerosas, ha encontrado la única solución posible para llevar a término la obra: posponer las obligaciones actuales a una nueva emisión virtualmente hecha por el Estado.

—La solución permitiría, talvez, llevar a término el ferrocarril; pero la vida de éste no podría jamás ser próspera. Durante los 20 primeros años la garantía del Estado y las utilidades que pudiera dejar la explotación se invertirían en servir los intereses de la segunda y preferida emisión y en redimir los títulos. Como la garantía del Estado de 5% sobre £ 900 000 no le proporcionaría durante

los 20 años más que lo necesario para servir el interés al 6%, que es el tipo fijado en el acuerdo del 13 Marzo de 1914, y amortizar bonos preferidos por valor nominal de £ 515 700 aproximadamente, sería necesario que el F. C. diera utilidades para el servicio y amortización de £ 220 300 que con las £ 515 700 forman la totalidad de las £ 736 000 que a lo menos debe emitir la Compañía para terminar la obra. Es decir, que las utilidades netas del F. C. no podrían ser inferiores a £ 19 223 anuales.

Es claro que esta utilidad no podrá obtenerse en los primeros años y que, por lo mismo, cuanto más tarden los beneficios en producirse, mayores tendrán que ser en los años que siguen, para lograr la amortización y el pago de los intereses acumulados de la expresada suma de £ 220 300 aumentada con la deuda proveniente de las posibles pérdidas que deje la explotación en los primeros años. Y es claro, también, que esta utilidad debe obtenerse después de separar los fondos necesarios para el capital de reserva con que atender los gastos de reparaciones extraordinarias y con qué ponerse a cubierto de las grandes eventualidades inherentes al negocio mismo.

Mientras tanto, irían acumulándose los intereses de los bonos actuales y si, como es probable, el F. C. no proporciona durante esos 20 primeros años utilidades suficientes para pagar siquiera una parte de dichos intereses, después de haber atendido a todos los gastos enumerados en la letra a del acuerdo tomado en la citada reunión del 13 de Marzo de 1914, resultará que al final de ese período la Compañía deberá a los tenedores de bonos primitivos, por el sólo capítulo de intereses acumulados desde el año 1913, cerca de 2,5 veces el monto de dicha emisión primitiva.

Al final de este período la Compañía se encontrará, pues, con una deuda de £ 2 337 160 a los tenedores de bonos primitivos; es decir que una vía férrea que a duras penas valdrá £ 900 000, habrá acumulado una deuda colosal que la Compañía se propone servir al 5% y redimir con las tres cuartas partes de las sumas de que pueda disponer para dividendos...

Ahora bien, como toda utilidad que exceda de £ 45 000 anuales debe ingresar al Erario a título de reembolso, se desprende que sólo podría destinar aquella cifra, como máximo, al servicio de la mencionada deuda, y como ésta exige £ 120 000 anuales en interés, resulta que lejos de disminuir irá en aumento progresivo. Aún, suponiendo que el Estado aceptara el reintegro por cuotas anuales de £ 45 000 durante los 20 años siguientes a los del primer período, sería necesario que el F. C. proporcionara una utilidad líquida de £ 165 000 al año para que fuera posible atender al pago de la cuota y de los intereses de la deuda, sin que el monto de ésta aumentara y sin que se pudiera dar el más mínimo dividendo a los accionistas.

Para juzgar de si será posible obtener tales beneficios, basta recordar que la utilidad proporcionada por el F. C. de Arauco en los 5 años comprendidos entre 1909 y 1913 excede muy poco de £ 50 000 por año, en término medio, de



la cual debe deducirse la cuota para el fondo de reserva y para el fondo de renovación.

Así pues, en el caso de la solución propuesta para el F. C. de Lebu, en que el Estado pudo haber construido el F. C., sin contraer obligaciones por más de unas £ 800 000 al 5% de interés y 2% de amortización, las tarifas hubieran racionalmente debido establecerse en forma de obtener entradas para saldar los gastos de explotación, constituir el fondo de renovación y de reserva y un exceso líquido de £ 56 000, en los primeros 25 años, para el servicio y amortización del capital. El concesionario, como hemos visto, necesita entradas para aquellos mismos gastos y objetivos, para pagar su Directorio en Londres, cubrir el Income tax, etc., etc., y un exceso, no ya de £ 56 000 para intereses y amortización del capital invertido, sino que de £ 19 223 para reunir, durante los 20 primeros años, con las £ 45 000 de subvención del Estado, un total de £ 64 223 con qué servir los intereses al 6% y amortizar las £ 736 000 que emitiría como mínimo.

Durante cada uno de los 20 años siguientes, necesitará £ 165 000 para destinar £ 45 000 al reembolso de la suma erogada por el Estado y £ 120 000 para servir los solos intereses de la deuda formada por los bonos diferidos y sus intereses acumulados.

Todo esto en el mejor de los casos ya que la Compañía es libre para fijar la forma de la amortización de los bonos preferidos. En efecto, según el acuerdo de la reunión del 13 de Marzo de 1914, «tales bonos preferentes, serán emitidos a un precio, ya sea a la par, o bajo o sobre la par y en los términos y condiciones, con respecto a su redención, fondo de amortización y demás, que los directores de la Compañía consideran necesario, y ganando interés a razón que no exceda de 6% al año.»

Esta necesidad en que se encontraría el concesionario de obtener de las entradas del ferrocarril fuertes sumas para el servicio del capital, gravitaría de un modo desastroso sobre la zona en que ejerce su influencia dicha vía férrea; y es tanto más necesario tener a la vista esta consideración cuanto que la región servida por este nuevo ferrocarril forma parte de una zona que ha experimentado ya consecuencias análogas.

En efecto, el F. C. de Concepción a Curanilahue, que da salida por el Norte a diversos establecimientos carboníferos de Arauco, fué concedido a un particular el año 1884 y ha sido explotado durante los primeros tiempos en interés casi exclusivo de la Sociedad propietaria, que al mismo tiempo explota yacimientos carboníferos de su dominio. Las consecuencias de esta circunstancia han recaído directamente sobre los usuarios del F. C. y en especial sobre el Fisco mismo que es el principal consumidor del carbón que se transporta por esta vía férrea. Haciendo cuentas, se vé que la construcción de esta línea por el Estado se habría pagado ya más de dos veces con la sola economía en el precio del combustible para su consumo y seguramente habría permitido que se desarrollara la industria carbonífera y que la producción pudiera competir más holgadamente con

el combustible extranjero. Durante los 20 primeros años de la concesión, este F. C. ha mantenido bajo su arbitrio la producción del carbón nacional, por imposibilidad o deficiencia para servir satisfactoriamente su clientela particular. Una Compañía poderosa—Los Ríos de Curanilahue—ha tenido que adquirir el F. C. de Penco para tener el derecho de hacer circular trenes propios por las líneas de aquel ferrocarril de Arauco pagando peaje. Puede decirse que sólo en los últimos tiempos el F. C. de Arauco ha podido servir a la región en las condiciones satisfactorias en que hoy día lo hace.

Pareciera, pues, conveniente a la economía nacional que el F. C. de Saucos a Lebu con su futura ramal a Curanilahue, que dará salida por el Sur y una nueva salida por el Poniente a la región carbonífera de Arauco, no quede establecido en condiciones que entorpezcan el desarrollo de esa industria de tan grande interés nacional.

**Comparación entre las dos soluciones que se encuentran pendientes.**—De los antecedentes recordados en este Memorándum resulta que, en la actualidad, el Gobierno se encuentra en presencia de dos soluciones para el problema en estudio:

- 1.ª—Compra del F. C. por el Estado; y
- 2.ª—Modificación de la ley de concesión.

La nota de presentación del proyecto de contrato ad-referendum que contemplaría las modificaciones de que antes me he ocupado, establece que la estipulación relativa a la forma de emisión de bonos con garantía anticipada hace más fácil financiar la 2.ª sección y, por lo tanto, es menos costosa y más beneficiosa. Esto hace suponer que cualquiera otra solución que pudiéramos indicar sería más onerosa y dificultaría la terminación completa de la obra. Por consiguiente, haremos el estudio comparativo de aquellas dos soluciones del problema, tomando la segunda en la misma forma propuesta por The British Construction Co., y en la hipótesis de que el valor definitivo del F. C. se fije sólo en £ 900 000.

Esta segunda solución exige, una vez aprobada por el Congreso, y después de terminada la actual guerra europea:

a).—Desembolso inmediato por parte del Estado de unas £ 30 000 por devolución de derechos de aduana;

b).—Desembolso anual de £ 45 000 durante un periodo de 20 años, a contar desde el segundo año, puesto que la 1.ª sección puede terminarse en unos 4 meses y, después de esa fecha, la Compañía puede pedir, en cualquier momento, la garantía anticipada por la 2.ª sección.

c).—Exoneración de derechos de aduana por las internaciones futuras de materiales, lo que podrá representar unas £ 5 000.

La anualidad de £ 45 000, en 20 años, capitalizada al 5%, da la deuda contraída por el Estado o su real sacrificio en obsequio del F. C.: £ 1 488 156. A esto hay que agregar las £ 35 000 provenientes de derechos de aduana que con sus

intereses compuestos al 5 % en los 20 años se transforman en £ 92 872. En suma, la cantidad de £ 1 581 028 es la deuda contraída por el Gobierno de Chile en los 20 años para favorecer el establecimiento de esta vía férrea.

Hemos visto antes que, al fin de este período, la Compañía se encuentra con una deuda hacia sus tenedores de bonos actuales que ascenderá a £ 2 337 160, contando con 25 años a partir del 1.º de Mayo de 1913. De este modo el sacrificio del Estado no podrá tener expectativas de ser provechoso a la región, desde que la Compañía tendría que mantener tarifas que le dieran entradas suficientes para servir aquella enorme deuda; y si los transportes que pueda efectuar son incapaces de pagar dichas tarifas, arbitraría oportunamente los medios para desprenderse de la carga que para ella significaría continuar con la explotación del ferrocarril.

Por otro lado la primera solución, después de aprobada por el Congreso, exigiría al Estado:

a).—Desembolso inmediato del precio de compra. Hemos visto antes que nuestro Ministro de Chile en Londres ha comunicado al Gobierno que sería fácil adquirir el F. C. con todo su activo por la cantidad de £ 50 000.

b).—Inversión de £ 515 000 en la terminación del ferrocarril.

La suma total de £ 565 000 que tendría que invertir el Estado en este segundo caso, deberíamos amortizarla, en parte, con las utilidades del ferrocarril. Hemos visto antes que para el caso de la explotación por la Compañía estas utilidades netas debían ser suficientes para servir el interés y la amortización de £ 220 300, parte de la emisión de obligaciones preferidas que no alcanza a servirse con la garantía del Estado.

Pero colocándonos en las condiciones más desfavorables para los intereses fiscales, imaginemos que las tarifas del F. C. se establezcan de manera que no produzcan entradas para servir el capital. Al fin de los 20 años las £ 565 000, capitalizadas al 5 %, como en los demás casos, se convierten en £ 1 499 230, inferior en más de £ 80 000 al sacrificio que le importaba la solución segunda.

Esto es sólo desde el punto de vista de los dineros fiscales. Pero la renuncia que hemos supuesto que hiciera el Estado de obtener de las tarifas fondos suficientes para el servicio del capital, no queda perdida para la economía nacional y obra en sentido de facilitar el desarrollo de la zona servida por el ferrocarril.

Al fin de dichos 20 años el Estado permanece dueño de la línea y sin otra sujeción que obtener de él, si lo desea, el servicio del capital acumulado de £ 1 499 230. En cambio con la solución 2.ª el F. C. continúa de propiedad particular y con la sujeción de proporcionar entradas para el servicio de la deuda de £ 2 237 200, después de haber entorpecido o dificultado durante el primer período de 20 años el desarrollo industrial de la región con tarifas tan altas como las necesarias para saldar gastos superiores a los de la explotación por el Estado, y para obtener una utilidad líquida suficiente para el servicio de los intereses y

amortización de las £ 220 300 en bonos preferidos que no se alcanzan a amortizar con la subvención del Estado.

La comparación anterior conduce a considerar como preferible la adquisición del F. C. por el Estado.

Para resolver la cuestión, teniendo en cuenta la época anormal porque atravesamos, debemos considerar que es comparable el desembolso de dinero fiscal en los primeros años, adoptando una u otra solución.

En efecto:

1.º—El primer año, o se paga £ 50 000 como valor del F. C. o se devuelve £ 30 000 por derechos de aduana percibidos;

2.º—El segundo año, o se invierte £ 40 000 en terminar y poner en explotación el trozo de Lebu a Peleco (64 km.) o se paga £ 45 000 como primera cuota por garantía de intereses.

3.º—El tercer año, o se invierte £ 35 000 en terminar el trozo de Sauces a Purén (27 km.) o se paga £ 45 000 como 2.ª cuota por garantía de intereses.

4.º—En los años siguientes o se continúa la construcción entre Purén y Peleco (55 km.), invirtiendo anualmente la suma que los recursos fiscales permitan hasta unir los dos trozos anteriores, o se continúa pagando £ 45 000 cada año hasta completar en el período estipulado un total de £ 900 000.

**Caducidad de la concesión.**—El plazo para entregar al servicio la primera sección del ferrocarril vence el día 19 del mes de Noviembre del año en curso, y como es de suponer que antes de esa fecha no se habrá realizado aquella entrega, la concesión caducará.

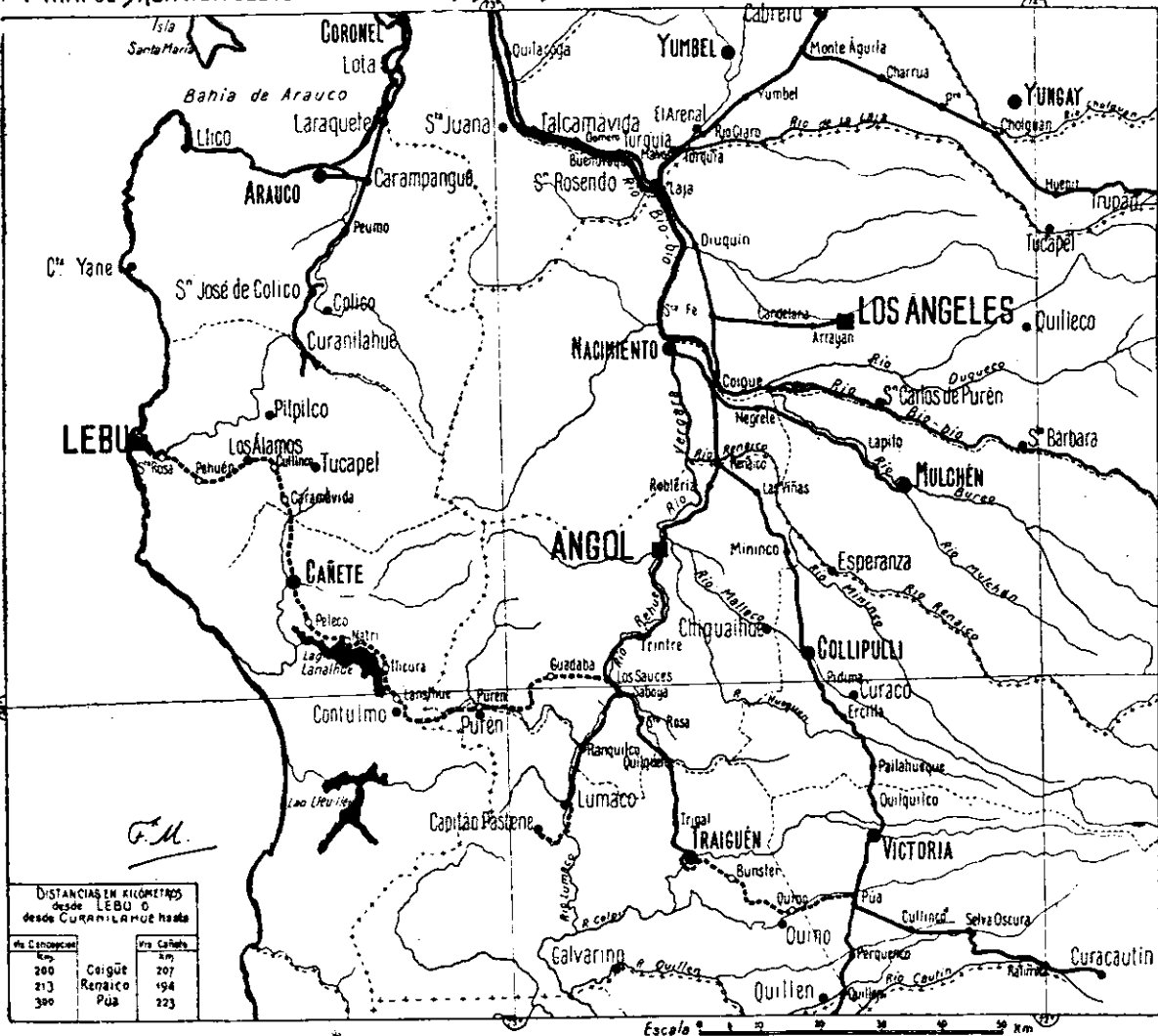
Pudiera suceder que la Compañía lograra arbitrar los recursos necesarios para terminar dicha sección dentro del plazo, en parte vendiendo materiales y equipo, en parte por medio de préstamos en dinero. En tal caso le quedarían dos años más para terminar la 2.ª sección, al término de los cuales se produciría la caducidad de la concesión si aquella segunda sección no hubiese sido entregada al servicio.

Los efectos de la caducidad serían que el Estado quedaría eximido del pago de la garantía, que terminaría la concesión de uso de los terrenos fiscales ocupados por el ferrocarril, y que la Compañía no podría mantener en servicio la 1.ª sección, a partir desde la fecha de caducar la concesión, si esto se verifica por incumplimiento del plazo de construcción de la 2.ª sección.

**Conclusión.**—Del estudio precedente deduce esta Oficina que debe someter a la consideración del Gobierno, como idea más acertada, la de impartir instrucciones a nuestro Ministro en Londres para desechar la proposición de la British Construction Co. y proseguir en cambio las negociaciones de compra.

En el caso en que tales negociaciones no tuvieren un resultado satisfactorio desde luego, procedería, a mi juicio, quedarse a la expectativa, en espera de que se produzca la caducidad de la concesión, lo que tendrá lugar el 19 de Noviembre

# MAPA DE SITUACIÓN DEL FERROCARRIL DE LOS SAUCES A LEBU



F.M.

DISTANCIAS EN KILOMETROS desde LEBU o desde CURANILAHUE hasta		
Via Concepción Km.		Via Cañete Km.
200	Caigút	207
213	Renaico	194
300	Púa	223

Escala 1 5 10 20 30 40 50 Km

del año en curso. Si, entre tanto, se formularsen nuevas proposiciones, podría estudiárselas sin abandonar la idea de completar este F. C. con el ramal del km. 29 a Curanilahue. Pero debe tenerse presente que según se desprende de lo expuesto en el presente estudio, no es fácil llegar a una solución más ventajosa para los intereses públicos que la compra del F. C. por el Estado.

En este segundo caso, si el Estado no deseara tomar a su cargo la prosecución de los trabajos y explotación de la nueva línea, podría otorgar la concesión nuevamente a una Sociedad Chilena, elegida en licitación pública, y sobre bases que establezcan entre el Estado y la Sociedad una asociación financiera conveniente para los intereses nacionales.

FRANCISCO MARDONES.  
Ingeniero Jefe de  
Ferrocarriles Particulares.

Santiago, 27 de Enero de 1916.