FERROCARRIL DE ARICA A LA PAZ

Actas de la Comision nombrada por decreto supremo de 11 de Octubre de 1905 para informar sobre las propuestas presentadas para la construccion del Ferrocarril de Arica al Alto de La Paz.

ACTA DE LA PRIMERA SESION

A 3 de Enero de 1906 i presidida por el señor Ministro de Relaciones Esteriores se reunió en la sala de su despacho la Comision nombrada por decreto supremo de 11 de Octubre último para informar sobre las propuestas presentadas para la construccion del Ferrocarril de Arica al Alto de La Paz.

Asistieron los señores Ballesteros don Manuel Ejidio, Blanco don Ventura, Lyon don Jorje, Montt don Pedro, Rivas Vicuña don Francisco, Sotomayor don Rafael, Koning don Cárlos, Director de Obras Públicas, i el Sub-secretario de Relaciones Esteriores.

Se dió cuenta de los siguientes decretos por los cuales se habia nombrado al personal constitutivo de la Comision:

Núm. 1,734.—Santiago, 11 de Octubre de 1905.—He acordado i decreto:

«Nómbrase una Comision compuesta de los señores Manuel Ejidio Ballesteros, Ascanio Bascuñan S. M., Miguel Cruchaga, Jorje Lyon, Rafael Sotomayor e Ismael Valdes Valdes que estudiará las propuestas que se presenten para la construccion del Ferrocarril de Arica a La Paz i resolverá sobre la que mas convenga aceptar.

La Comision será presidida por el Ministro de Relaciones Esteriores, i asesorada por el Director de Obras Públicas.

Antes de la aceptacion de la propuesta la Comision está facultada para introducir en el respectivo contrato todas las obligaciones que crea conveniente en resguardo de los intereses fiscales.»

Tómese razon, comuníquese, publíquese e insértese en el *Boletin de las Leyes i Decretos del Gobierno*.—RIESCO.—*Agustin Edwards*.

Núm. 1,813.—Santiago, 18 de Octubre de 1905.—He acordado i decreto:

La Comision nombrada por decreto supremo número 1,734, de 11 del actual, con el fin de estudiar las propuestas que se presenten para la construccion del ferrocarril de Arica al Alto de la Paz, se compondrá ademas de los señores don Vicente Reyes, don Pedro Montt i don Alejandro Bertrand.

Tómese razon, comuníquese, publíquese e insértese en el *Boletin de las Leyes i Decretos del Gobierno*.—RIESCO.—*Agustin Edwards.*

Núm. 1,945.—Santiago, 14 de Noviembre de 1905.—Vista la comunicacion adjunta, decreto:

Acéptase la renuncia que hace don Miguel Cruchaga Tocornal de miembro de la Comision encargada de estudiar las propuestas que se presenten para la construccion del ferrocarril de Arica al Alto de la Paz i desígnase en su reemplazo al señor Ventura Blanco Viel.

Anótese i comuníquese.—RIESCO.—*F. Puga Borne.*

Núm. 2,195.—Santiago, 30 de Diciembre de 1906.—Estando en la actualidad ausente del pais don Alejandro Bertrand, i por lo tanto, imposibilitado para formar parte de la Comision nombrada con el objeto de estudiar las propuestas para la construccion del ferrocarril de Arica al Alto de La Paz, que deberán abrirse el 2 de Enero entrante, decreto:

Nómbrase en su reemplazo a don Francisco Rivas Vicuña.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.—RIESCO.—*F. Puga Borne.*

El señor Rivas Vicuña indicó la conveniencia de que la Comision se dividiese en dos Sub-comisiones:

La una encargada de estudiar la parte técnica de las propuestas e indicar las bases del contrato de construccion del ferrocarril, i la otra del estudio de la parte económica de las propuestas i de la capacidad legal para contratar de cada uno de los proponentes.

Esta indicacion fué aprobada por asentimiento tácito i quedaron designados para constituir la Sub-comision Técnica los señores Bascuñan Santa María, Lyon i Rivas Vicuña, i para constituir la Sub-comision Económica los demas señores de la Comision; convirtiéndose tambien que ámbas Sub-Comisiones serian asesoradas por el Director de Obras Públicas i que podrian oir a los proponentes si lo estimaban necesario.

Quedó ademas acordado:

1.° Mandar imprimir las propuestas presentadas para la construccion del ferrocarril i los anexos que las acompañan, debiendn distribuirse los cuadernos impresos entre los miembros de la Comision;

2.° Que las sesiones siguientes tengan lugar en la Direccion de Obras Públicas; i

3.° Que se citará para la próxima sesion tan pronto como estuvieran evacuados los informes de la Sub-comisiones.

Con esto se levantó la sesion.

ACTA DE LA SEGUNDA SESION

A 7 de Febrero de 1906 i presidida por el señor Ministro de Relaciones Esteriores, se reunió en la Direccion de Obras Públicas la Comision encargada de dictaminar acerca de las propuestas presentadas para la construccion del ferrocarril de Arica al Alto de la Paz.

Asistieron los señores Sotomayor don Rafael, Blanco don Ventura, Montt don Pedro, Lyon don Jorje, Rivas Vicuña don Francisco, el Director de Obras Públicas i el Sub-Secretario suplente del Ministerio de Relaciones Esteriores, que actuó como Secretario.

Leida i aprobada el acta de la sesion anterior, se procedió a dar lectura al informe, evacuado por la Sub comision que se habia designado anteriormente para estudiar la parte técnica de las propuestas e indicar las bases del contrato de construccion del ferrocarril.

Véase en el anexo al final de esta acta.

A peticion de varios miembros de la Comision, el señor Director de Obras Públicas don Cárlos Koning, dió algunas esplicaciones sobre el informe.

El miembro de la Sub-comision Económica, señor Montt don Pedro, entró en seguida a esponer algunas opiniones que se habian formado sobre los asuntos encomendados al estudio de dicha Sub-comision.

Dijo el señor Montt que el dictámen de la Sub-comision Técnica que acababa de leerse se desprendia que en realidad no presentaban las propuestas base técnica para formarse un criterio suficientemente fundado respecto de ellas ni para relacionarlas entre sí i con las bases establecidas por el Gobierno; que, por lo tanto, la Comision se veria necesariamente en serias dificultades para recomendar al Gobierno la aceptacion de determinada propuesta.

El señor Ministro declaró que en vista de que este hecho habia sido ya admitido por la misma Sub-comision Técnica, el Gobierno pedia, no obstante, que la comision dictaminase, en la forma i dentro de la esfera que le permitiesen las circunstancias, a fin de ponerlo en condiciones de hacer una apreciacion comparativa mas exacta de las propuestas, i que, en consecuencia, esperaba que una vez conocidas i si fuere posible uniformadas las opiniones de los miembros de la Sub-comision Económica, las que se considerarian como el informe verbal da la misma, ya que no se habia presentado uno escrito; la Comision podria emitir su informe jeneral definitivo.

Prosiguiendo el señor Montt en la esposicion de ideas que habia iniciado, manifestó que a nada conduciria, a su juicio, comparar lar sumas por las cuales los proponentes

ofrecian ejecutar la obra, puesto que para efectuar tal comparacion faltaba la base capital, cual era los planos i presupuestos oficiales completos para el arazado i construccion de la línea, que, en esta clase de trabajos públicos, acostumbraba el Gobierno presentar cono base para las propuestas.

En el sentir del señor Montt, la Sub comision de que es miembro debia contemplar principalmente tres factores que militaban para dar solucion acertada al asunto en estudio.

Ellos eran:

1.° El relativo a la parte económica de las propuestas, o sea, la forma de contratacion, pago, construccion i esplotacion del ferrocarril, que fuera mas conveniente para los intereses del Estado;

2.° El relativo a las condiciones de salubridad que para su construccion ofrece el trazado de Tacna o el de Lluta; i

3.° El que atañia a las consideraciones de carácter internacional i de ventajas para los habitantes de Tacna i Arica, que aconsejaban la adopcion de una i otra de dichas vias.

Por lo que respecta al primer punto, creia el señor Montt que obvias razones indicaban la conveniencia de evitar, hasta donde fuera posible, el contratar nuevos i gravosos empréstitos cuyos intereses considerables tenia el Fisco que pagar.

Por este motivo, era preferible, a su juicio, aceptar aquella de las propuestas que, sin obligar al Gobierno a contratar empréstito alguno ofreciese hacer la obra con fondos propios del proponente, exijiendo únicamente la garantía de un mínimum de intereses en la esplotacion del ferrocarril por un número determinado de años, al término de cuyo plazo el Gobierno adquiriria el ferrocarril por un precio alzado fijo que se estableceria en el contrato con arreglo a los términos de la propuesta.

Este sistema, que establece un precio inalterable, tenia la ventaja de que evitaba que, si en el curso de ejecucion se viera la necesidad o conveniencia de alterar parte del trazado, o que daba el concesionario con una puerta abierta para pedir la modificacion de las condiciones del contrato orijinal, i solicitar plazos i sumas complementarias que harian ilusorias las propuestas primitivas.

La segunda cuestion enunciada por el señor Montt, que se referia a las condiciones de salubridad en que se realizaria la construccion por la via de Tacna, o por la de Lluta, era tambien, a su juicio, importante, i debia, por lo tanto, ser tomada en consideracion por el Gobierno al resolver cuál de los dos trazados presentaba mayores ventajas.

Finalmente, el tercer punto enunciado sujirió al señor Montt algunas otras observaciones.

El señor Sotomayor hizo en seguida uso de la palabra para manifestar que se adheria a las opiniones espresadas por el señor Montt, agregando que, por lo mismo que no existian planos i presupuestos oficiales completos, convenia sin duda preferir la forma de contratacion para la construccion i esplotacion del ferrocarril, que el señor Montt habia recomendado.

El señor Blanco dijo que consideraba tambien preferible la forma de contratacion del ferrocarril a que se habian referido sus colegas de la Sub-comision, pero que esta opi-

nion suya no significaba que juzgase del caso recomendar la aceptacion de determinada propuesta.

A su juicio, el Gobierno debia quedar en absoluta libertad para pesar el pro i el contra de los diversos factores, de órdenes diversos, que debian necesariamente tomarse en cuenta para la concesion de esta obra que se relacionaba con importantes cuestiones económicas i políticas.

El señor Rivas Vicuña manifestó, a su vez, que no debia olvidarse que la Comision no podria estralimitar sus facultades aceptando una fórmula de licitacion que no estaba establecida en las bases para las propuestas; que éstas se habian redactado con sujecion a los términos i estipulaciones del Tratado de Paz con Bolivia. El decreto de fecha 14 de Agosto de 1905 no podia modificarse sino por medio de otro decreto pidiendo nuevas propuestas, i como esto no seria posible dado el angustiado plazo en que debian iniciarse los trabajos del ferrocarril, lo que habia que ver era si la forma de contratacion relativa a la construccion i esplotacion de la línea a que se habian referido los señores Montt, Blanco i Sotomayor, estaba o no conforme con las estipulaciones del Tratado de Paz con Bolivia.

A su juicio, el Gobierno de Chile estaba obligado a construir por su cuenta el ferrocarril segun las condiciones espresamente indicadas en dicho pacto.

El señor Ministro espresó que no veia inconveniente para que la Comision recomendase una cualquiera de la forma de contratacion definidas en las propuestas; pero que en tal caso, seria justo, en su opinion, dar a todos los proponentes una oportunidad de modificar sus propuestas con arreglo a dicha forma.

Refiriéndose a lo espresado por el señor Montt, agregó el señor Ministro que para escojer entre la ruta de Tacna i la de Lluta, habria que considerar no sólo los factores ya espresados por dicho señor, sino tambien el peligro de llevar la línea por el lecho de un rio cuyas creces no habian sido suficientemente estudiadas, el ahorro de tiempo en la construccion, la mayor renta que podrá producir el ferrocarril i el interes de favorecer a la poblacion de Tacna.

En cuanto a las consideraciones de carácter internacional, creia que era de todas maneras conveniente que en la adopcion de éste o de aquel trazado se tuvieran mui en cuenta.

En vista de las opiniones emitidas, se acordó que el señor Ministro llamase privadamente a su despacho a los señores proponentes i les participase que, habiéndose en el seno de la Comision emitido opinion favorable acerca de la conveniencia de que la contratacion del ferrocarril se hiciera en una de las formas que ofrecia uno de los proponentes, el Deutchs Bank, i a fin de no perjudicar los intereses de ninguno de los otros, se queria darles a todos oportunidad de amoldarse a dicha fórmula.

El señor Ministro quedó de dar cumplimiento a este acuerdo tan pronto como le fuera posible.

La Comision acordó ademas qne el Director de Obras Públicas pidiese a todos los proponentes los documentos que acreditaban fehacientemente su personería i los que garantizaban su responsabilidad.

Con esto se levantó la sesion.

Núm. 190.—Santiago, 7 de Febrero de 1906.—Señor Ministro:

Tengo el honor de remitir a US. el informe que la Sub-comision Técnica encargada del estudio de las propuestas pedidas para la construccion del Ferrocarril de Arica al Alto de la Paz, presenta a la Comision designada por el Supremo Gobierno para informar sobre dicha materia.

Saluda a US.—*C. Konig.*—Señor Ministro de Relaciones Esteriores:

Informe de la Sub-comision Técnica de la Comision nombrada por decreto número 1,734, de 11 de Octubre de 1905, para dictaminar acerca de las propuestas presentadas para la construccion del Ferrocarril de Arica al Alto de la Paz. (Con dos anexos.)

Las propuestas que la Sub-comision ha tenido a la vista son cuatro, i han sido presentadas respectivamente por:

1. El Sindicato de Obras Públicas de Chile;
2. Don Manuel Ossa;
3. La Deutsche Bank i Philipp Holzmann i C.° de Frankfurt s|m; i
4. La «Chile and Bolivia Railway Construction C.° Ltd.» de Londres.

El Sindicato de Obras Públicas presenta dos propuestas: una por la via de Lluta, i la otra por la via de Tacna; ambas con traccion, ya sea a vapor, ya sea eléctrica.

Acompaña memoria justificativa, cincuenta i ocho planos para la via de Lluta (de los cuales cuarenta i cuatro son relativos a obras tipos) i nueve planos complementarios para el trazado por Tacna.

Don Manuel Ossa adopta el trazado por Tacna, San Francisco, Poluni, Huailillas de La Paz i Ancara para seguir mas allá la misma ruta de los demas proponentes; no presenta planos, agregando que «pedidas las propuestas para este ferrocarril en 14 de Agosto del año próximo pasado, apénas si ha habido el tiempo necesario para formarse concepto cabal de esta vasta empresa, pero no para presentar, dentro de la seriedad de esta clase de contratos planos definitivos del trazado.»

La Deutsche Bank basa su propuesta en el trazado jeneral de Harding hasta Ancara (166 km.)

Entre Ancara i Viacha propone un trazado propio, del cual presenta un plano jeneral i el perfil lonjitudinal correspondiente.

La «Chile and Bolivia Railway Construction C.° Ltd»., de Lóndres, ofrece ejecutar el ferrocarril segun el trazado Harding (via Lluta) que, segun se sabe, abarca sólo 166 kilómetros.

No agrega planos.

La Sub comision, despues de un exámen prolijo de estos antecedentes, ha llegado al convencimiento que ninguna de las propuestas ofrece una base técnica completa de apreciacion, debido al plazo por demas angustiado en el cual—segun el Tratado de Paz con Bolivia—hubieron de formularse dichas propuestas.

Las conclusiones a que ha podido arribar tienen por lo tanto un carácter meramente relativo i sólo pueden referirse a las condiciones jenerales que resulten de analizar los tres puntos siguientes:

I. ¿Conviene mas la via de Lluta o la de Tacna?

II. ¿Conviene mas la traccion a vapor o la traccion eléctrica?

III. ¿Cuál es la propuesta preferible desde el punto de vista administrativo?

I

Con todas las restricciones que impone la prisa con que el Sindicato de Obras Públicas ha debido hacer sus reconocimientos por la via de Tacna, aparece de la comparacion de sus dos propuestas que seria mas ventajosa la que se refiere a la via de Lluta.

Estima, en efecto, para traccion a vapor en £ 2.105,000 el costo del Ferrocarril por Lluta, i en £ 2.220,000 el costo del ferrocarril por Tacna.

Para traccion eléctrica las propuestas correspondientes son:

Dos millones doscientas setenta mil libras esterlinas; i

Dos millones trescientas treinta mil libras esterlinas.

Con los cuadros adjuntos se establece ademas el siguiente paralelo:

El largo de la línea es de 436 a 476 km. por Tacna, i de 438 a 457 por Lluta.

Las gradientes medias son mas fuertes en el trazado por Tacna que en el trazado por Lluta.

La lonjitud de cremallera es de 43 km. 2 m. por Lluta i de 65 km. por Tacna.

La via de Lluta tiene setenta i cinco túneles con un desarrollo de 4.393 m.

La via de Tacna, cuarenta túneles, con un desarrollo de 303 m.

Sin duda no es posible prescindir de la circunstancia que el trazado por Lluta está espuesto a la accion destructora del rio en unos 50 km., inconveniente al cual escapa el trazado por Tacna.

En cambio presenta la ventaja de seguir, por decirlo así, un mismo valle hasta la altiplanicie, aunque tropieza con la dificultad de ser dicho valle mui estrecho i abrupto.

Pero, si se advierte que la via de Lluta es la única para la cual existe una relativa base oficial de apreciacion, cual es el estudio Harding hasta el kilómetro 166, i que, de las cinco propuestas en discusion, tres se basan en el trazado por Lluta i dos en la ruta de Tacna, se llega a la conclusion que, con los datos a la vista, mereceria la preferencia el trazado por Lluta.

II.—¿Traccion a vapor o traccion eléctrica?

De los datos incompletos que suministran los antecedentes en cuanto a los recursos naturales de que se dispondria para la implantacion de la traccion eléctrica por una u otra via, se desprende que semejante medio de esplotacion tropezaria con mayores dificultades por el lado de Tacna que por el de Lluta.

Sin embargo, la Sub-comision no se atreveria a recomendarlo por la via de Lluta sin que mediaran préviamente estudios i observaciones mas completas sobre la estabilidad de la fuente de fuerza motriz hidráulica con que se cuenta.

III.—¿Cuál es la propuesta preferible desde el punto de vista administrativo?

Esta Sub-comision estima que no puede fundarse una opinion decisiva en el cumplimiento mas o ménos estricto, por parte de los proponentes, de las cláusulas de contrato a que se refiere el artículo 1.° del mencionado decreto.

Como lo establecen las observaciones formuladas por escrito por el injeniero don Jorje Lyon, que en copia se acompañan, observaciones que concuerdan con las de la Direccion Jeneral de Obras Públicas i de los demas miembros de la Comision, puede decirse, en efecto, que ninguna de las propuestas cumple completamente con las estipulaciones de las cláusulas de contrato aprobadas por el Supremo Gobierno, segun se desprende del cuadro siguiente cuyo detalle aparece en el anexo I i que permite hacer la comparacion de las diferentes propuestas bajo este punto de vista:

Proponentes	Cláusulas de contrato no cumplidas (Númeracion del anexo I.)
Sindicato de Obras Públicas.....	13, 14, 17.
Manuel Ossa.....	13, 14, 15, 16, 17, 19.
Deutsche Bank.....	3, 16.
Chile and Bolivia Construction C.° Ltd..	5, 6, 7, 8, 9, 11, 15, 19.

Como, en cambio, se han formulado por parte de los proponentes cláusulas cuya aceptacion esta Sub-comision estima peligrosa o inaceptable (véase así mismo el anexo 1), ha acordado completar su informe con las recomendaciones de órden administrativo que se detallan mas adelante.

En resúmen estima la Sub-comision:

1.° Que en vista de la inevitable i constatada deficiencia de las bases técnicas sometidas a su exámen, seria improcedente fundar en ellas un dictámen que recomendara a la aceptacion del Supremo Gobierno una de las soluciones propuestas mas bien que otra, debiéndose hallar lójicamente la base de la resolucion gubernativa en el análisis de las

condiciones económicas de cada una de las propuestas, en conformidad a lo estipulado en los artículos 12 i 13 del decreto de peticion de propuestas del 14 de agosto de 1905;

2.° Que parece preferible al trazado de Lluta al de Tacna;

3.° Que, si bien se inclina a recomendar la adopcion de la traccion eléctrica por esa ruta—no cree prudente resolver ese punto en absoluto sin mayores estudios i observaciones locales; cualquiera que sea la propuesta que se adopte en definitiva. Estima, pues, conveniente que el Supremo Gobierno se reserve el derecho de imponer la adopcion de la traccion eléctrica, debiendo el concesionario presentar los estudios correspondientes en un plazo prudencial; i

4.° Estima indispensable que en el contrato definitivo se tengan presentes las siguientes observaciones de órden administrativo:

1.ª El contrato definitivo deberá tener, en forma absoluta e indiscutible, el carácter de contrato por precio alzado, sin lugar a aumentos de dicho precio alzado por causas cualesquiera;

2.ª No debe ni puede rejir en definitiva para este contrato el reglamento para contratos de Obras Públicas de la Direccion Jeneral de Obras Públicas, por cuanto faltan en el presente caso los planos completos que sólo podrian definir netamente la base de dicho contrato.

Se dictará un reglamento especial por el cual se rejirá el contrato definitivo; solamente miéntras se aprueba éste, rejirá el reglamento para contratos ántes nombrado, salvo en lo relativo a precio alzado, cuyo principio se mantendrá invariablemente.

3.ª Conviene a los intereses fiscales estipular que no se harán adelantos sobre materiales al pié de la obra i mucho ménos sobre materiales simplemente recibidos en Europa;

4.ª En vista de los pagos trimestrales previstos en las cláusulas de contrato, el Supremo Gobierno fijará, de comun acuerdo con el contratista, una lista de precios unitarios por seccion, los cuales no podrán tener otro valor—a juicio de la Sub-comision—que el de facilitar la liquidacion de las planillas trimestrales;

5.ª En materia de planos solamente podrán «formar parte integrante del contrato» los planos *definitivos* que sean aprobados por el Supremo Gobierno, en conformidad a lo estipulado en el párrafo titulado «Proyecto definitivo» de las cláusulas de contrato.

La propuesta del Sindicato está en desacuerdo con esta condicion (véase pájina 13 de la propuesta del Sindicato, párrafo «Propuestas»).

Debe entenderse, a juicio de esta Sub-comision, que los planos presentados por dicho Sindicato solamente pueden tener el carácter de indicacion jeneral destinados a dar una idea de la naturaleza de las obras que el Sindicato se propone ejecutar, sin que esto signifique que las obras que se realicen en definitiva hayan de quedar dentro de los tipos presentados, ni que pueda significar «modificacion» o «mayor precio» la sustitucion de un tipo de obra por otro que la Direccion Jeneral de Obras Públicas juzgue mas apropiado en vista del estudio definitivo; i

6.ª A fin de asegurar mas eficazmente la terminacion del Ferrocarril dentro de los plazos estipulados, convendria fijar por cada seccion en 1 % del valor de las obras que falte hacer a la espiracion del plazo correspondiente, la multa que el contratista deberá pagar mensualmente, multa que podria deducirse del depósito de garantía del contrato.

En cambio, estima esta Sub-comision Técnica que seria equitativo i útil conceder primas por cada dia de adelanto en la entrega al tráfico de la obra total, primas que podrian fijarse en 1% del valor del contrato por cada mes de adelanto en la entrega con un máximo de 5% del monto del contrato.

Santiago, 6 de Febrero de 1906.— *Francisco Rivas Vicuña.— C. Koning.— A. Bascuñan S. M —Jorje S. Lyon.*

(Continuará)