

SOLICITUD PRESENTADA AL CONGRESO

PIDIENDO EL AMPARO DEL ESTADO

PARA LLEVAR Á CABO EL TRANVÍA DEL CAMINO DE SANTA ROSA

Soberano Congreso:

Santiago A. Ossa, á V. S. con el debido respeto digo: que anteriormente presenté á la consideración de V. S. una solicitud en que pedía ciertas concesiones y el amparo del Estado para llevar á cabo un tranvía eléctrico que, partiendo del Mercado Central de Santiago, atravesase la ciudad, salga por el Camino de Santa Rosa y tenga su término en la proximidad del caserío de los Bajos de Mena.

Adjunto acompaño las concesiones de las Ilustres Municipalidades de Santiago y la Victoria por las que tengo el permiso por el mayor tiempo que les permite la ley para tender rieles por las calles y caminos públicos pedidos al efecto.

Por los planos que acompañan esta solicitud podrá ver V. S. los servicios que el tranvía está llamado á prestar.

Llega al Mercado Central, pasa por la estación de los Ferrocarriles del Estado á orillas del Mapocho, une dos barrios de la población y recorre 20 kilómetros de camino que sirven á una zona agrícola y productiva.

Por su ubicación va á servir al abastecimiento de Santiago y al movimiento de pasajeros en el sentido de su dirección.

La riqueza de los terrenos y la densidad de la población hacen considerar este tranvía como de una evidente utilidad y de un porvenir seguro, á lo que llegan también los cálculos que sobre su situación económica han sido hechos y que adjunto acompaño.

Estas consideraciones no son las que me han movido á buscar la protección del Estado para realizar el tranvía.

Comprenderá fácilmente V. S. que una obra de esta naturaleza y que tiene una longitud de más de 25 kilómetros, no puede llevarse á cabo en buenas condiciones si no se hace uso de sistemas de tracción perfeccionados que permitan dar al movimiento de vehículos velocidades superiores á las ordinarias.

El buen resultado obtenido en los Estados Unidos y en Suiza con el sistema eléctrico de tracción me movieron á tratar de implantarlo en este tranvía.

Los estudios hechos han permitido felizmente llegar á creer que Chile es un país que por sus condiciones naturales está llamado á beneficiarse notablemente con la tracción eléctrica y en general con la adopción de la electricidad á sus necesidades industriales.

Elementos principales de la tracción eléctrica son la fuerza motriz y el alambre de cobre que la conduce; la primera está repartida en todo Chile y el segundo lo producimos y no lo elaboramos.

El canal de Maipo, por ejemplo, por sus continuas caídas en el llano que riega, representa algo más de 100,000 caballos de fuerza, que en su mayor parte son pérdidas porque no se conoce modo de aprovecharlas donde se podrían emplear.

Evidenciada la conveniencia de la transmisión de la fuerza por medio de la electricidad y dadas á conocer las aplicaciones industriales que en esta forma puede tener, se habría abierto una nueva fuente de riquezas al país.

De manera que el tranvía eléctrico que me he propuesto realizar, dando los buenos resultados que los estudios efectuados permiten esperar, vendría á ser una demostración práctica de una aplicación industrial de la fuerza eléctrica transmitida á la distancia, que generalizada en el país, representaría economías y ventajas inapreciables para él.

La implantación de la tracción eléctrica es por hoy más costosa que la de sangre, pero sus resultados económicos son muy superiores, por cuanto con un mismo número de carros se puede hacer un servicio doble. Mas, conviene observar que entrando en los presupuestos de estas obras por fuerte cantidad el cobre elaborado en alambre, es de esperar que su costo disminuya cuando este material sea trabajado en el país. Hoy día se vende el cobre en barra á 60 centavos el kilogramo para la exportación, y el elaborado é importado fluctúa en el comercio entre 2 y 3 pesos el kilogramo.

Las consideraciones expuestas espero harán ver á V. S. que en la construcción del tranvía de Santa Rosa no hay sólo una cuestión de interés personal ó local, sino que encierra en sí una cuestión de verdadero interés público, que en otras circunstancias habría bastado para apoyar sencillamente la solicitud de la protección del Estado.

Si hoy busca su amparo para llevar á término este tranvía, es sólo porque la situación financiera obliga al Estado á no recargarse con obligaciones que pudieran hacer fracasar el cumplimiento de los solemnes compromisos que ha contraído de pagar en fecha dada el papel moneda.

Esta circunstancia es la que me ha obligado á presentarme á V. S. pidiendo la garantía para los capitales y ofreciendo una contra-garantía que permita al Estado el no tener que tomar en cuenta el tranvía para el estudio de los problemas financieros y de los presupuestos.

La ventaja evidente que hay en obtener la garantía del Esta-

do, es el encontrar hoy día los capitales oro á bajo interés y á largo plazo, que de otro modo es difícil, sino imposible, encontrar en la actual situación del país.

Por cierto que si no se obtiene este apoyo, difícilmente se realizaría la obra, perdiéndose una oportunidad de demostrar prácticamente una aplicación de las fuerzas hidráulicas y un uso que puede generalizarse del metal que producimos en cantidad, el cobre.

Para ofrecer la contra-garantía á V. S. inicié la formación de la Sociedad denominada «Tranvía del Camino de Santa Rosa,» cuyos Estatutos, aprobados por decreto supremo del 3 de Noviembre, adjunto acompaño.

Como podrá imponerse V. S., el capital nominal es la suma de 500,000 pesos, siendo pagados el 20 por ciento ó sea 100,000 pesos y constituyendo el resto de 400,000 pesos una responsabilidad, por la que se puede cobrar anualmente la cantidad de 40,000 pesos, dado caso de que el tranvía no produjese para el pago de intereses y amortizaciones de los capitales contratados para su construcción. El capital pagado de 100,000 pesos debe invertirse en letras hipotecarias y puede ser dado como garantía.

En cinco cuadros adjuntos presento á V. S. los estudios financieros del tranvía: ellos permiten juzgar de su importancia y porvenir.

El costo calculado de la obra es la suma de \$ 845,732.95 de 16 peniques; las entradas probables se elevan á 227,434 pesos 69 centavos y los gastos á 129,700 pesos, quedando de este modo una entrada líquida anual de 97,734 pesos 69 centavos.

Por el presupuesto podrá ver V. S. que el monto de 250,000 pesos oro de la garantía pedida en mi anterior solicitud no basta para cubrirlo, por lo que es necesario aumentar esa cantidad.

Por otra parte, la depreciación que tendría la garantía del 5 por ciento, disminuiría también esa cantidad, por lo que pido á V. S. suba á 6 por ciento el tipo de la garantía.

El presupuesto de \$ 845,732.95 de 16 peniques representa 281,910.98 pesos oro ó 56,382 libras esterlinas, que con pérdidas y comisiones para su colocación é imprevistos que pueden escapar, puede subir á la suma redonda de 300,000 pesos oro ó 60,000 libras esterlinas.

Contraída una deuda por esta suma con el interés del 6% y una amortización acumulativa del 2% vendría á representar un servicio anual de 4,800 libras esterlinas ó 24,000 pesos oro ó 72,000 pesos de dieziseis peniques.

Para este objeto, y dado caso de que el tranvía no produgese la Sociedad contaría durante los diez primeros años con las siguientes entradas propias:

770 de 100,000 pesos bonos hipotecarios..	\$ 7,000
8% de cuotas sobre 500,000 pesos.	40,000
	47,000
Total.....	\$ 47,000

De modo que sólo necesita obtener del tranvía una utilidad anual de 25,000 pesos para completar el servicio anual de la deuda.

De este modo la diferencia entre las entradas líquidas calculadas y lo que necesita producir el tranvía para completar el servicio de la deuda, ó sea \$ 72,734.69, vendría á ser un coeficiente de seguridad para bajas del cambio, disminución de las entradas y aumento del costo de explotación que difícilmente llegaría á esa cantidad.

Por otra parte, debo hacer notar á V. S. que cualquiera alza en el cambio disminuye en proporción el servicio anual de la deuda y así con 24 peniques por peso vendría á ser solo 48,000 pesos anuales, cantidad casi igual á los recursos propios de la Sociedad.

Solo me resta llamar la atención de V. S. sobre una circuns-

tancia que entorpecería la marcha de la negociación del tranvía y que está en mano de V. S. de salvarlo.

Por el monto del presupuesto es difícil encontrar en el país todo el capital necesario para construir el tranvía y poderlo ofrecer en explotación al Estado como garantía, por lo que se hace necesario dividir ésta por secciones.

Para ofrecer á V. S. completa confianza en las disposiciones que me inducen, pido á V. S. me permita hacer uso de la garantía por la suma de 180,000 pesos oro cuando haya entregado al tráfico la línea entre el Matadero y el Mercado y emitiendo el resto cuando haya terminado totalmente el tranvía.

Haré presente á V. S. que para entregar al servicio la línea de Santiago es necesario tener las instalaciones eléctricas, que estarán á orillas del Maipo, y los conductores aéreos hasta Santiago.

Y por último, S. S., solicito para esta obra se permita á las Ilustres Municipalidades de Santiago y la Victoria ampliar los plazos por los que puede contratar, que la ley de municipalidades vigentes reduce á sólo diez años.

Ferrocarriles como el que motiva esta solicitud necesitan mayor tiempo para entrar en su completo desarrollo, i bien podría suceder que á la vuelta de diez años, cuando terminara la concesión de las Municipalidades, entrara él á un verdadero negocio quedando entonces el empresario de la obra en un simple preparador de negocios que vendrían á usufructuar dichas corporaciones.

Fuera de esto, las concesiones obtenidas, volcando en apariencias estas dificultades, establecen que al terminar los diez años porque han sido dadas, pueden las Ilustres Municipalidades adquirir por justo precio el tranvía.

Esta declaración envuelve una dificultad que es necesario prever para no verse más tarde perjudicado.

La tasación que del tranvía se haga tendrá que tasarse ne-

cesariamente en sus entradas líquidas y su valor, no puede ser determinado en relación con el interés corriente del capital, sino en relación con cierto interés industrial que variará sensiblemente con las apreciaciones personales de los llamados á valorizar el tranvía. Deja, pues, esta determinación un vacío que puede ser perjudicial como ser beneficioso, colocando de este modo el negocio en condiciones de especulación que no puede aceptar un industrial.

La importancia de esta falsa situación es mayor mientras menor es el plazo de la concesión, por cuanto hay menos tiempo para consolidar el negocio del tranvía.

Y para un ferrocarril que va á servir al abastecimiento de una ciudad como Santiago, en que para ella existe sólo un servicio rudimentario, es esto de más importancia que para cualquiera otro, puesto que el tranvía debe propender por sí mismo al desarrollo de las industrias y cultivos que á ese fin tienden. Sólo la observación de los pasajeros y propietarios de un constante movimiento y servicio en el tranvía, establecido sin contratiempos durante años, puede alentar el planteamiento de industrias que contribuyan con el movimiento de pasajeros y carga á hacerle producir lo que es natural esperar de él.

Y si sólo pudieran los empresarios de hoy obtener entradas lucrativas al décimo año de su establecimiento, y en esa época vinieran las Municipalidades á apropiárselas, sería evidentemente una situación anormal é injusta, que dentro de los principios de equidad es inaceptable.

Con un aumento en el plazo por que rige la concesión desaparecería esa desfavorable situación y habría posibilidad de obtener del tranvía los beneficios naturales.

Por estas consideraciones solicito de V. S. eleve á 30 años el plazo por que pueden ampliar las concesiones para el tranvía del Camino de Santa Rosa las Ilustres Municipalidades de Santiago y La Victoria.

Adjunto acompaño los siguientes documentos:

Concesiones de las Ilustres Municipalidades de Santiago y La Victoria;

Planos de la línea entre los Bajos de Mena y el Mercado;

Perfil de la línea entre el Matadero y los Bajos de Mena;

Plano y perfil de la línea de San Bernardo;

Plano de ubicación de las instalaciones hidráulicas;

Perfil de la línea de Santiago;

Estatutos de la Sociedad «Tranvía del Camino de Santa Rosa;»

Memoria y presupuestos del proyecto primitivo;

Cuadro del movimiento de pasajeros y precio medio de transporte del Ferrocarril Urbano de Santiago;

Cuadro del costo de explotación por carro y por día del Ferrocarril Urbano de Santiago, especificado y detallado;

Cuadro de comparación de la explotación de los sistemas de tracción eléctrica y de sangre aplicados al tranvía de Santa Rosa en la sección urbana;

Cuadro de las entradas líquidas probables del tranvía;

Revisión de los presupuestos;

Cuadro de la determinación de la fuerza necesaria para el servicio de la línea urbana.

El ingeniero señor Enrique Vergara Montt dará á vuestras comisiones las explicaciones y detalles que se juzguen necesarios.

Resumiendo lo expuesto á V. S., pido se digne concederme una garantía de 6 por ciento sobre 300,000 pesos oro ó 60,000 libras esterlinas para llevar á cabo, con los capitales que ella represente, la construcción de los tranvías que, por concesiones de las Ilustres Municipalidades de Santiago y La Victoria de Agosto último, puedo ubicar en la ciudad de Santiago y Camino de Santa Rosa, Mariscal y Bajos de Mena; que se digne declarar de utilidad pública los terrenos necesarios para estaciones

instalaciones hidráulicas y eléctricas y rasgos de la línea donde fuere necesario. Solicito que se me faculte para hacer efectiva la garantía por la suma de 180,000 pesos oro cuando haya entregado al tráfico público la línea dentro de la ciudad.

Me comprometo á hacer una amortización acumulativa del 2 por ciento y á entregar con dos meses de anticipación y en buenas letras sobre Londres el valor de los intereses, amortizaciones y comisiones que deba pagarse por el servicio de la deuda.

En garantía del cumplimiento de estas obligaciones me obligo á depositar en arcas fiscales la suma de 72,000 pesos en letras hipotecarias, de cuya suma podrá hacer uso el Supremo Gobierno siempre que no se hubiere puesto á su orden las sumas indicadas y en el tiempo debido; y ofrezco la fianza de la Sociedad del «Tranvía del Camino de Santa Rosa» y la hipoteca del Tranvía.

Pido asimismo á V. S. permita á las Ilustres Municipalidades de Santiago y La Victoria ampliar hasta 30 años el plazo por que rigen las concesiones aludidas.

Es gracia.

SANTIAGO A. OSSA
