

**El Ferrocarril de Lebu a Los Sauces**  
**y su adquisición por el Estado**

POR

**REMIJO MEDINA NEIRA**



IMPRESA EL GLOBO  
SAN ISIDRO 59-SANTIAGO

1924

# El Ferrocarril de Lebu a Los Sauces y su adquisición por el Estado

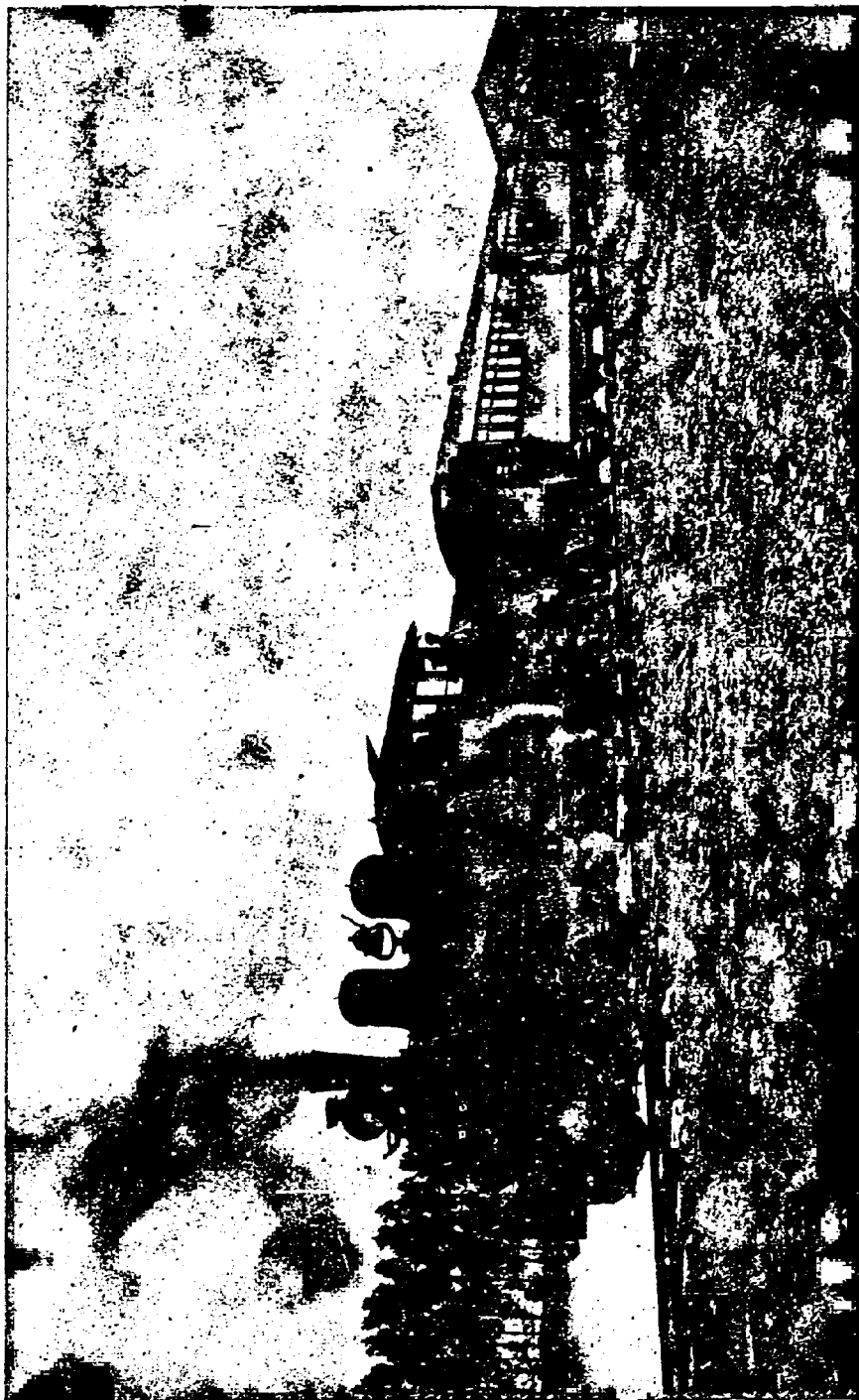
POR

REMIJIO MEDINA NEIRA



IMPRESA EL GLOBO  
SAN ISIDRO 59-SANTIAGO

1924



Locomotora y carros del Ferrocarril



# El Ferrocarril de Lebu a Los Sauces

## y su adquisición por el Estado



**1. Necesidad del ferrocarril.**—Basta examinar a la ligera el mapa de Chile para darse cuenta exacta de la situación en que se encuentra colocada la extensa zona que comprende la provincia de Arauco, la rejión occidental de la provincia de Malleco y parte de las provincias de Cautín y Bío-Bío.

La provincia de Arauco está limitada al poniente por el mar y, en toda su extensa zona, no posee una sola bahía abrigada: tan sólo en Lebu dispone de una pequeña rada abierta a los temporales y que se hace del todo inprovechable durante largos meses del invierno. Al norte, la provincia de Arauco se encuentra aislada del ferrocarril de Curanilahue por los altos contrafuertes que van desde la Cordillera de Nahuelbuta hasta el mar. Al oriente, esta misma cordillera de Nahuelbuta la incomunica de la provincia de Malleco, del valle central y de la red de los Ferrocarriles del Estado. Al sur, la limita también la cordillera de Nahuelbuta y altos contrafuertes la separan en su extremo suroeste de la pro-

vincia de Cautín. Estas condiciones naturales han creado a Arauco una situación de aislamiento que la coloca en un lugar único entre todas las regiones del país. Basté decir que a Lebu, capital de la provincia, sólo se puede llegar directamente por mar y eso, en ciertas épocas, cuando los temporales del invierno no impiden en absoluto el acceso al puerto: para llegar a Lebu por tierra, hay necesidad de tomar el camino carretero que principia en la estación de Curanilahue del ferrocarril de Concepción a Curanilahue y, atravesando altos macizos de cerros, conduce a Los Alamos, estación de la primera sección del ferrocarril de Lebu, o bien hay que tomar el camino carretero que parte de Purén, a veinticinco kilómetros de la línea central de los Ferrocarriles del Estado, y se dirige hacia Lebu, atravesando parte de la provincia de Malleco, la cordillera de Nahuelbuta y la totalidad de la provincia de Arauco; excusado es decir que ambos caminos son absolutamente intransitables en invierno. En esta forma, Lebu se encuentra aislado del resto del país.

La provincia de Malleco y las demás regiones antes referidas ven levantarse entre ellas y el mar la cordillera de Nahuelbuta; no existiendo ferrocarril alguno transversal que las ponga en comunicación con la costa, se ven obligadas a enviar sus productos al puerto de Talcahuano, sufriendo así un enorme recargo en el costo de sus transportes. Esta situación afecta con especial gravedad a la provincia de Malleco, que es llamada, a justo título, el graneró de Chile.

La situación que queda diseñada adquiere caracteres de especial gravedad si se considera que la

provincia de Arauco encierra en su interior los más ricos yacimientos de carbón de Chile, yacimientos en que los mantos se presentan con gran potencia y en condiciones de trabajo que permiten obtener un costo mínimo por tonelada de combustible extraído. La solución de todo el problema que para el país significa su abastecimiento en combustible se encuentra allí: con la explotación en grande escala de estos yacimientos carboníferos, la producción nacional podría abastecer ampliamente a la totalidad de las exigencias del consumo de combustible, introduciendo en los precios del mercado considerable rebaja. Evitar tan solo que salgan anualmente del país, para pagar combustibles importados, ciento cincuenta millones de pesos, sería por sí sólo un resultado de consecuencias inapreciables para la economía nacional y para la estabilización del valor de nuestra moneda.

Ahora bien, para poner en explotación los yacimientos mediterráneos, el capital exige la seguridad de su inversión: es necesario contar en absoluto con transportes eficientes y a bajo precio, que permitan llevar el carbón a la costa por un lado y a la red central de los Ferrocarriles por el otro lado. En una palabra, se exige la existencia de una vía férrea que, partiendo de Lebu, atraviere la extensa zona carbonífera de Los Alamos, Pilpilco, Cullinco, Antihuala, Termuco, etc., y llegue a unirse con la vía central de los Ferrocarriles del Estado.

El conjunto de estas necesidades ha sido causa de que, desde hace muchos años, se haya impuesto como un objetivo inmediato la construcción de la referida vía férrea. Ya, a fines del siglo pasado, desde 1891, se agitaba esta idea y se habían realizado es-

tudios con tal objeto. La primera tentativa sería de construir este ferrocarril fué iniciada posteriormente por don Gervasio Alarcón y dió origen a una ley de concesión y garantía para un ferrocarril que, partiendo de Lebu, empalmara con la red central de los Ferrocarriles del Estado en la estación de Los Sauces sobre el ramal de Renaico a Traiguén. El señor Alarcón organizó una sociedad constructora, The Central and Eastern Railway Company Limited; esta Compañía emprendió la ejecución de la obra con escaso criterio, poniendo desde un primer momento trabajo en todo el largo de su desarrollo; habiéndole faltado los capitales suficientes para terminar el ferrocarril, la Sociedad cayó en falencia y el ferrocarril fué adquirido por la Compañía Carbonífera de Lebu.

Esta última Compañía, después de obtener una nueva ley de concesión y garantía, emprendió resueltamente la prosecución de la obra.

**2. Situación actual.**—El ferrocarril tiene un desarrollo total de 142 kilómetros, y la ley lo divide en cuatro secciones: primera sección, Lebu-Peleco (67 kilómetros); segunda sección, Peleco-Contulmo (25 kilómetros); tercera sección, Contulmo-Purén (25 kilómetros); cuarta sección, Purén-Los Sauces (25 kilómetros). La tercera sección atraviesa la cordillera de Nahuelbuta.

La Compañía de Lebu puso trabajo inmediatamente en las secciones primera y cuarta, las que quedaron entregadas al tráfico público en Mayo de 1923. Del total de 142 kilómetros, quedaron así en servicio 92 kilómetros.

Para terminar las secciones segunda y tercera,

cuyo costo es de \$ 14.000.000 en números redondos, el concesionario intentó la contratación de un empréstito sobre la base de la ley de garantía; pero sus gestiones no tuvieron éxito, por deficiencias de la ley. Aún cuando la ley fué modificada más tarde y aún cuando la Compañía tenía contratada ad referendum la terminación de las secciones segunda y tercera por la expresada suma de 14 millones de pesos, el empréstito no pudo colocarse por estimar los capitalistas que la garantía era insuficiente.

La Compañía pensó entonces en solicitar una nueva modificación de la Ley; pero, en ese mismo momento, el clamor de las provincias afectadas hizo que el Gobierno considerara previamente la idea de adquirir el ferrocarril, y esta circunstancia interrumpió las referidas gestiones de la Compañía.

**3. Adquisición del Ferrocarril por el Estado.**—La idea de que esta línea férrea sea de propiedad fiscal no ha dejado de ser contemplada por los poderes públicos en ningún momento. Ya, al otorgarse la concesión a don Gervasio Alarcón, la ley respectiva reservó para el Estado el derecho de adquirir el ferrocarril. Esta misma reserva se encuentra formulada en la ley actual de concesión y garantía.

Se han alegado diversas razones en apoyo de esta idea. Se ha dicho que, siendo la compañía concesionaria dueño de los yacimientos carboníferos de Lebu, ha de tener interés en que no se desarrollen las explotaciones de carbón del interior, cuyos productos le harían competencia; ha de tener interés, en consecuencia, en no dar facilidades de transpor-



te a los carbones de la región mediterránea de Arauco: que el ferrocarril quedara en manos del concesionario significaría entonces la no obtención del propósito de fomento de la industria carbonífera, que se ha tenido en vista. Se ha agregado que, en manos del Fisco, esta vía férrea podrá aplicar tarifas proteccionistas, mientras que la ley de concesión y garantía ha fijado las tarifas que el concesionario puede cobrar en un 20% más que las que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado tiene fijadas en la línea de Valparaíso a Santiago. Se insiste además en que el Estado puede terminar la obra con mucho mayor rapidez y economía que la Compañía concesionaria por cuanto puede destinar a este objeto el personal especializado del Ejército. La necesidad de obtener un rendimiento satisfactorio del puerto de Lebu, para cuya construcción se han pedido ya propuestas públicas, es otra razón más invocada en favor de la terminación y de la adquisición por el Estado del Ferrocarril de Lebu a Los Sauces.

- No es posible pensar en que, para el fomento de la industria carbonífera, bastaría con dejar en explotación la primera sección, de Lebu a Peleco. Esta sección, en manos del Estado, permitiría, es cierto, bajar el carbón del interior de Lebu. Pero no podría realizarse el objetivo de llevar el carbón de Arauco hasta la red central de los Ferrocarriles, única manera de beneficiar a los ferrocarriles y a las industrias de Concepción al sur. Por otra parte, si no se termina el ferrocarril entre Lebu y Los Sauces, las provincias de Malleco y Bío-Bío no podrán sacar a Lebu sus productos. Consecuencia de todo ello se-

ría además que el puerto de Lebu no produciría el rendimiento esperado.

Aparte de estas consideraciones, la Superioridad Militar considera esta línea fundamentalmente de carácter estratégico. Hoy día, el abastecimiento de carbón del país se hace sólo por la línea de Curanilahue a Concepción, que corre a lo largo de la costa y salva el Bío-Bío por un puente de 2,000 metros de largo. Nada más sencillo desde el mar que la destrucción de esta vía; destruida la línea férrea, el país quedaría sin combustible, ya que el carbón extranjero no podría llegar a sus puertos, ni tampoco el petróleo, por ser contrabandos de guerra. El ferrocarril de Lebu a Los Sauces viene a salvar esta situación, ya que permitiría en todo caso llevar el carbón de Arauco a la línea central. Dado su carácter estratégico, la Superioridad Militar estima que este ferrocarril debe incorporarse a la red de los Ferrocarriles del Estado, y que su terminación es de carácter urgente.

La gestión iniciada por el Gobierno a mediados del año pasado ha sido, en consecuencia, la prosecución de una idea que nunca se ha abandonado y a cuya realización se ha previsto cuidadosamente en las diversas leyes de concesión y garantía.

**4. Aspecto económico de la adquisición del Ferrocarril por el Estado.**—Las gestiones del Gobierno se iniciaron con el nombramiento de una comisión tasadora, formada por los ingenieros, don Raul Claro Solar, don Ascanio Bascañán Santa María y don Teodoro Schmidt. El señor Claro Solar tasó el ferrocarril en \$ 24.000,000, en números redondos; los señores Bascañán y Schmidt lo tasa-

ron en \$ 19.000.000. El resultado de la gestión fiscal ha sido adquirir el ferrocarril en \$ 18.000,000 pagaderos en bonos, que el concesionario toma a la par: en realidad, no son \$ 18.000,000 pues habrá que rebajar la mitad de la garantía ya corrida, lo que reduce ese precio a \$ 17.500,000 en números redondos.

Esta operación no significa para el Estado la salida de dinero de las arcas fiscales por cuanto el pago se hace en bonos. Por otra parte, el hecho de que el concesionario reciba los bonos a la par significa un descuento, talvez de 10%, en el precio, el cual queda así reducido a menos de \$ 16.000,000.

Para apreciar la ventaja que para el Estado tiene esta operación, no basta recordar que la menor de las dos tasaciones del ferrocarril fijó su valor en \$ 19.000,000. Es necesario también considerar las diversas situaciones que, para la adquisición de la obra, contempla la ley de concesión y garantía.

Esta ley establece que, hasta fines de 1928, el Estado puede adquirir el ferrocarril mediante el pago de su valor de tasación, aumentado en 10%. Con posterioridad al año 1928, si el concesionario hubiera incurrido en atraso en la terminación de la obra, podrá adquirir el ferrocarril en su valor de tasación disminuido en 25%.

Dispone además la ley que, por cada mes de atraso en la terminación del ferrocarril, la concesión disminuirá en un año. Como la concesión es por 99 años, en el caso contemplado, se agotaría en 99 meses, esto es, en ocho años y tres meses. a contar desde fines de 1928; la concesión vendría a estar agotada a principios de 1937.

Conviene considerar con detalle esta eventuali-

dad de que el concesionario se atrase en la terminación de la obra o no la termine, para cuyo efecto supondremos por un momento que el Estado no adquiriera el ferrocarril.

Producida esta situación, el concesionario tendrá interés en terminar la vía férrea. Para llevar a efecto este propósito, tratará de obtener una modificación de la ley de concesión y garantía en el sentido de aumentar la tasa de interés garantizado y de alargar el plazo de construcción. Esta última modificación tendrá, sin duda, que producirse por cuanto es el Estado mismo quien, con sus gestiones de compra del ferrocarril, ha perturbado las gestiones de la Compañía para construir la obra. Habrá, en consecuencia, que contar siempre con una prórroga de plazo que alejará la fecha de 1937, antes calculada. En cuanto a la elevación de la tasa de garantía, consideremos las dos situaciones que se producirían, si fuera otorgada o si no fuera otorgada.

Otorgada la elevación de garantía, el concesionario encontraría los capitales necesarios, terminaría los trabajos, la concesión quedaría a firme por 99 años y el Estado no podría adquirir el ferrocarril sino pagando 10% en exceso sobre su valor de tasación.

Denegada la elevación de garantía, el concesionario trataría de continuar la obra, contratando un empréstito parcial sobre la base de la ley actual. En tales condiciones, podría terminar la segunda sección, que corre por terreno despejado a orillas del lago Lanalhue e iniciar los trabajos de la tercera sección. Sería difícil denegar en seguida a un concesionario, que así procediera, las modificaciones

de la ley necesarias para terminar la tercera sección.

Pero queremos suponer que el concesionario no pueda obtener fondos ni siquiera para la segunda sección. Se verá entonces en la situación siguiente: o deja impasible trascurar el plazo, (1937) y que el Estado se quede con el ferrocarril o recurre a otro género de recursos. Parece probable que adopte este último temperamento.

Quebrando entonces el precio de las secciones primera y cuarta, es evidente que llegará un momento en que pueda formar con otros capitalistas una sociedad para terminar el ferrocarril. Estos capitalistas aportarían el dinero necesario para terminar la obra. El concesionario actual aportaría a la sociedad las secciones primera y cuarta y la parte ya hecha de las secciones segunda y tercera por un precio reducido en forma suficiente para que aquellos estimaran buena su inversión. Antes que permitir que el Fisco se quede con el ferrocarril en 1937, es evidente que convendría al concesionario reducir el precio de la parte ya construída a la mitad, por ejemplo, para incorporarla en una sociedad en que otros capitalistas aportaran el dinero necesario para terminar la obra.

Hemos hecho este estudio para demostrar que es absurdo pensar en que el Fisco pueda quedarse gratuitamente con el ferrocarril en un período de tiempo más o menos corto.

Para tratar la cuestión con seriedad, se debe considerar tan solo la situación anterior a 1929 y la situación posterior a 1928. En el primer período, el Estado puede adquirir el ferrocarril por su precio de tasación más 10%. En el segundo periodo si el contratista no se ha atrasado en la terminación de

las obras, el Estado solo podrá adquirir el ferrocarril por su valor de tasación más 10%: sólo si el concesionario se atrasa, podrá adquirirlo en su valor de tasación menos 25%.

Partamos de la base de que, en el momento en que se procediera a adquirir el ferrocarril en conformidad a la ley de concesión, la comisión tasadora que entonces se nombrara mantuviera el avalúo de \$ 19.000,000 de los señores Bascuñán Santa María y Schmidt, aun cuando ese avalúo parezca bajo en presencia de la tasación de \$ 24.000.000 del señor Claro Solar, aún cuando la elevación general de los precios de construcción en el transcurso del tiempo tienda a aumentar aquel avalúo y aun cuando la construcción de las obras del puerto de Lebu ha de valorizar necesariamente el ferrocarril.

Consideremos una y otra de las hipótesis esto es de las dos alternativas que la ley contempla en relación con el precio a que el Estado podrá adquirir el ferrocarril.

Antes de 1929, el precio de adquisición que la ley estipula es igual al precio de tasación aumentado en 10%. Se pueden entonces establecer los siguientes resultados:

|   |               |
|---|---------------|
| Valor de tasación.....  | \$ 19.000,000 |
| 10% de aumento .....  | 1.900,000     |
| <hr/>   |               |
| Valor total de la adquisición por el Estado.....                                      | \$ 20.900,000 |
| Suma en que la gestión del Gobierno permite actualmente adquirir el ferrocarril. .... | \$ 17.500,000 |
| <hr/>   |               |

Economía que esta última gestión permite realizar al Estado..... \$ 3.400,000

---

Pero hay que tener presente que esta cifra de \$ 3.400,000 no representa el total de la economía realizada. Hay que considerar, en efecto, que, en conformidad a la ley, el Estado está pagando actualmente \$ 1.000,000 moneda corriente por concepto de garantía. Por cada año en que se retarde la adquisición, el precio de compra se recargará para el Estado en \$ 1.000,000: si la adquisición se hiciera en 1926, por ejemplo, este recargo sería de \$ 3.000,000 y la ventaja a favor del Fisco que resulta de comprar actualmente el ferrocarril en conformidad al referendum celebrado sería de \$ 6.500,000.

Como la garantía se paga en oro (\$ 300,000 oro de 18 d. al año), todo descenso en el cambio internacional aumentará aun la cifra antes indicada.

Puede, pues, concluirse que, si el Estado no adquiere ahora el ferrocarril en virtud del contrato ad referendum celebrado, sería absurdo pensar que lo adquiriera antes de 1929. En otros términos, si se posterga hoy día la operación, debe entenderse postergada hasta después de 1928.

Pero veamos ahora si, después de 1928, habría conveniencia económica para el Estado de comprar el ferrocarril con preferencia a comprarlo mediante la aprobación del contrato ad referendum actual. Desde 1929, si el contratista no se ha atrasado, el Estado solo podrá adquirir la obra por su precio de costo más 10 %; Caeríamos en el caso que se acaba de estudiar, con la agravación de que el precio de

adquisición se habría recargado ya en 1929, por pago de garantía, \$ 6.000,000. Si el concesionario se hubiera atrasado en la terminación de los trabajos, el Estado podría adquirir la obra por su precio de tasación menos 25%: se tendría entonces:

|  |               |
|--|---------------|
| Valor de tasación.....   | \$ 19.000,000 |
| 25% menos.....   | 4.750,000     |
| <hr/>  |               |
| Diferencia.....  | \$ 14.250,000 |
| Pagado por garantía, admitiendo que la compra se hiciera en 1929 (a partir de Mayo de 1923)..... | 6.000,000     |
| <hr/>  |               |
| Valor total de adquisición por el Estado.....  | \$ 20.250,000 |
| Suma en que la gestión del Gobierno permite actualmente adquirir el ferrocarril.....             | 17.500,000    |
| <hr/>  |               |
| Economía que esta última gestión permite realizar al Estado.....                                 | \$ 2.750,000  |
| <hr/>  |               |

En consecuencia, el resultado de haber postergado hasta 1929 la adquisición del ferrocarril por el Estado sería haber recargado su precio de compra en \$ 2.750,000, aparte de los inconvenientes derivados de que la línea hubiera quedado entregada hasta esta fecha a un particular.

Si la adquisición se hiciera con posterioridad a 1929, la operación sería aún más desastrosa por cuanto el mayor precio de costo se recargaría anualmente en \$ 1.000,000 por pago de garantía



**5. Aspecto financiero de la adquisición del Ferrocarril por el Estado.**—Se ha demostrado que, bajo el punto de vista económico, no hay ventaja alguna, y sí desventajas notorias, en postergar la adquisición del Ferrocarril por el Estado. Pero se observa que la situación actual de la Caja fiscal es crítica y que esta circunstancia aconseja no llevar adelante por ahora esta negociación.

Desde luego, la negociación misma no influye, por concepto de capital sobre la Caja fiscal, desde el momento en que el pago se hace en bonos y de que la Compañía recibe estos bonos emitidos a la par: no saldrá suma alguna de la Caja fiscal para realizar esta operación.

Solo hay que considerar la influencia que, sobre la Caja fiscal, tendrá el pago de intereses de los bonos en cuestión. Bonos por valor de \$ 9.000,000 ganarán 9% de interés y tendrán, por este concepto, un servicio anual de \$ 810,000; Bonos por valor de \$ 8.500,000 ganarán 8% de interés y tendrán un servicio anual de intereses de \$ 660,000; en total, el Estado pagará por intereses anualmente \$ 1.490,000. se pueden entonces establecer los siguientes resultados:

|  |                   |
|--|-------------------|
| Servicio anual de intereses.....   | \$ 1.490,000      |
| Economía de la garantía fiscal que el Estado dejaría de pagar anualmente | 1.000,000         |
| Diferencia.....  | <u>\$ 490,000</u> |

Si el cambio internacional descendiera, la garantía fiscal de \$ 300,000 oro al año excedería de

\$ 1.000,000 y la diferencia de \$ 490,000 indicada se reduciría en otro tanto.

Hay conveniencia manifiesta para el Estado en reemplazar un servicio anual en oro por un servicio en moneda corriente. .

Resultado de lo que se deja expuesto es que con un aumento en el servicio de intereses de \$ 490,000 al año, el Estado se hace dueño del ferrocarril. Esto es exacto para 1925, primer año de emisión de los bonos: para los años siguientes, como la amortización de los bonos es acumulativa, parte de ese servicio de intereses entraría a amortizar la emisión, y el resultado sería aún más favorable.

Estas consideraciones demuestran que, de adquirir el Estado el ferrocarril, reemplaza el pago de una garantía anual de \$ 1.000,000 a pura pérdida por el pago de un servicio de intereses de \$ 1.490,000 que va disminuyendo de año en año, y adquiere desde el primer momento la propiedad de una obra de valor muy superior al precio de adquisición.

Es evidente, por lo demás, que una mayor salida de \$ 490,000 en 1925 no representa una suma capaz de desequilibrar la Caja fiscal.

Pero, para poder apreciar en la totalidad de su extensión el aspecto financiero de este negocio, es necesario considerar los resultados que ha de dar la explotación del Ferrocarril de Lebu a Los Sauces.

Las cifras de tráfico y de rendimiento de esta vía férrea, una vez en posesión del Estado, han sido establecidas con minuciosidad en los informes pasados al Gobierno por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, informes que figuran entre los antecedentes del mensaje sometido a la consideración del Senado. Para evacuar este dictámen, la Empre-

sa de los Ferrocarriles del Estado designó previamente una comisión que estudiara en el terreno el ferrocarril mismo y las condiciones de su explotación. Esa comisión, presidida por el Jefe del Departamento de Transporte, don Alfonso López, evacuó el informe el 21 de Mayo de 1923, en que se considera con todo detalle la zona de atracción del ferrocarril, la producción de dicha zona en productos agrícolas e industriales, maderas y carbón, así como las materias de internación por el puerto de Lebu que el ferrocarril trasportará. Sin ánimo de repetir aquí esas consideraciones, solo interesa para nuestro objeto reproducir las conclusiones del citado informe.

El movimiento del ferrocarril será anualmente de cerca de 700,000 toneladas, y sus entradas, incluyendo las que provendrán del transporte de animales, de equipaje y de pasajeros, representarán en total \$ 6.200,000 de 10 d, aplicando la tarifa actual de los Ferrocarriles del Estado; en moneda corriente, con el recargo actual que aplica la Empresa de los Ferrocarriles y que es de 50%, se llega en números redondos a una entrada total bruta anual de \$ 9.300,000.

Los gastos anuales de la explotación del ferrocarril representarán \$ 2.700,000, considerada la renovación del equipo.

El resultado de la explotación queda así caracterizado por una utilidad bruta anual de \$ 6.600,000.

Cabe observar que este estudio contempla el ferrocarril terminado y que esta situación corresponderá al desembolso inmediato de \$ 17.500,000 más un desembolso posterior de \$ 14.000.000 necesario para la terminación de las secciones segunda y

tercera de la obra. El servicio de intereses de los bonos emitidos para cubrir el valor total de \$ 31.500,000 significará una suma de \$ 1.490,000 correspondiente a los \$ 17.500,000 en bonos que se emitirían ahora más \$ 1.120,000 que correspondería a los \$ 14.000,000 en bonos necesarios para terminar el ferrocarril. Esto da un total de \$ 2.610,000 que la utilidad bruta de \$ 6.600,000 anuales antes establecida cubre con fuerte exceso.

Puede pues concluirse que el ferrocarril es, bajo el punto de vista financiero, una inversión que no recargará el ejercicio anual de las finanzas nacionales sino que le aportará un contingente de ayuda considerable.

**6. Conclusiones.**— Las consideraciones formuladas permiten establecer las siguientes conclusiones:

a) Razones de fomento de la industria carbonífera, de desarrollo de las provincias de Arauco y de Malleco y de las regiones vecinas, de carácter estratégico, etc., han impuesto la construcción e imponen la terminación del Ferrocarril de Lebu a Los Sauces;

b) Esas mismas consideraciones y otras derivadas del hecho de que el actual concesionario del ferrocarril sea explotador de yacimientos de carbón en la costa, imponen la necesidad de que esta vía férrea sea adquirida por el Estado;

c) La fórmula de adquisición a que ha llegado actualmente el Gobierno con el contrato ad referendum sometido a la aprobación del Congreso es mucho más satisfactoria, bajo el punto de vista económico, que la que significaría postergar la com-

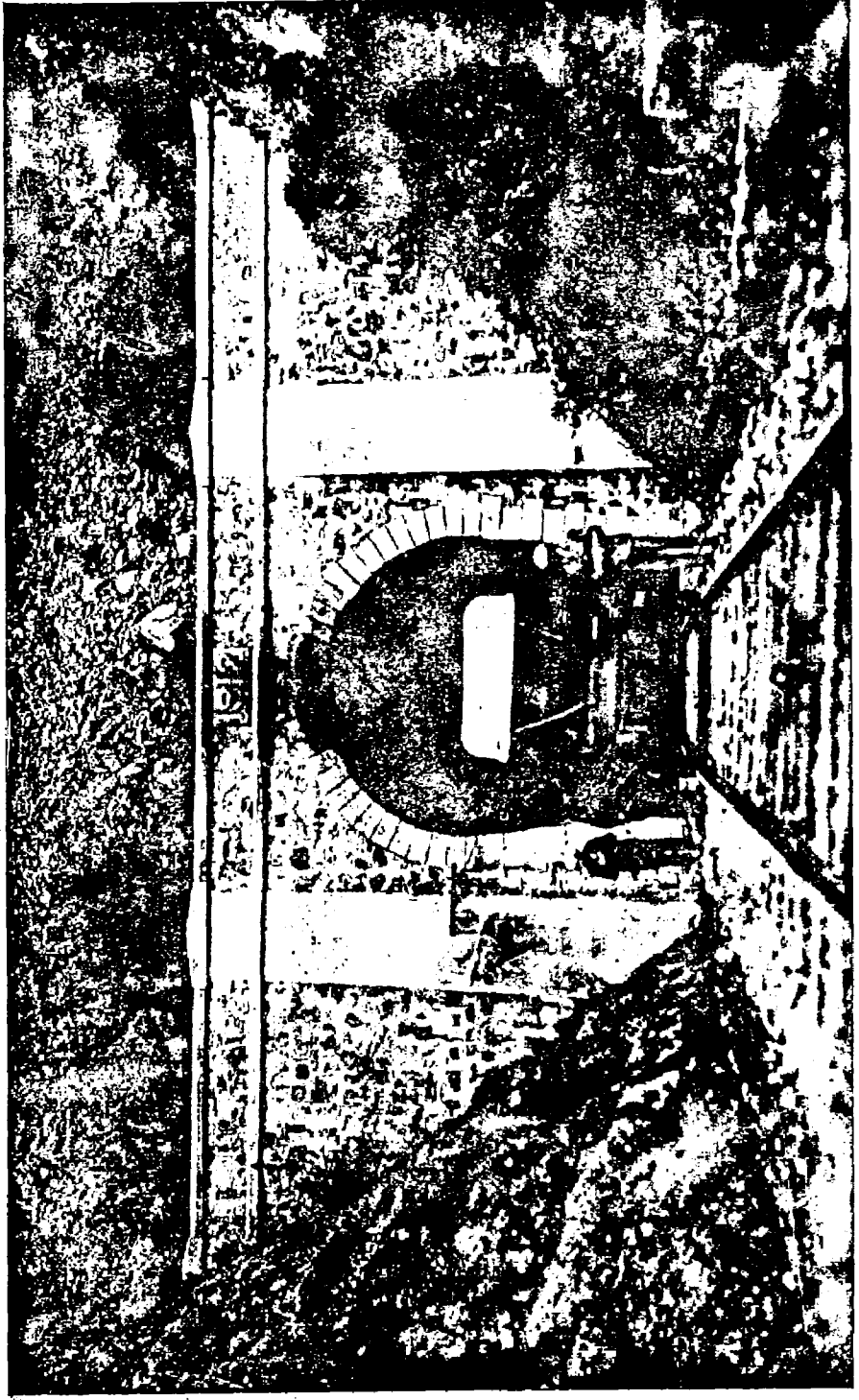
pra del ferrocarril para realizarla más tarde en conformidad a la ley de concesión;

d) Bajo el punto de vista financiero, la aprobación del contrato ad referendum no significa, por concepto de capital, salida alguna de dinero de la Caja fiscal; por concepto de intereses para el servicio de los bonos, sólo representará anualmente como máximo un valor de \$ 490,000, valor que irá reduciéndose y que las entradas propias del ferrocarril superarán muy pronto, llegando éste a producir un superávit de utilidad que excederá considerablemente al servicio total del empréstito.

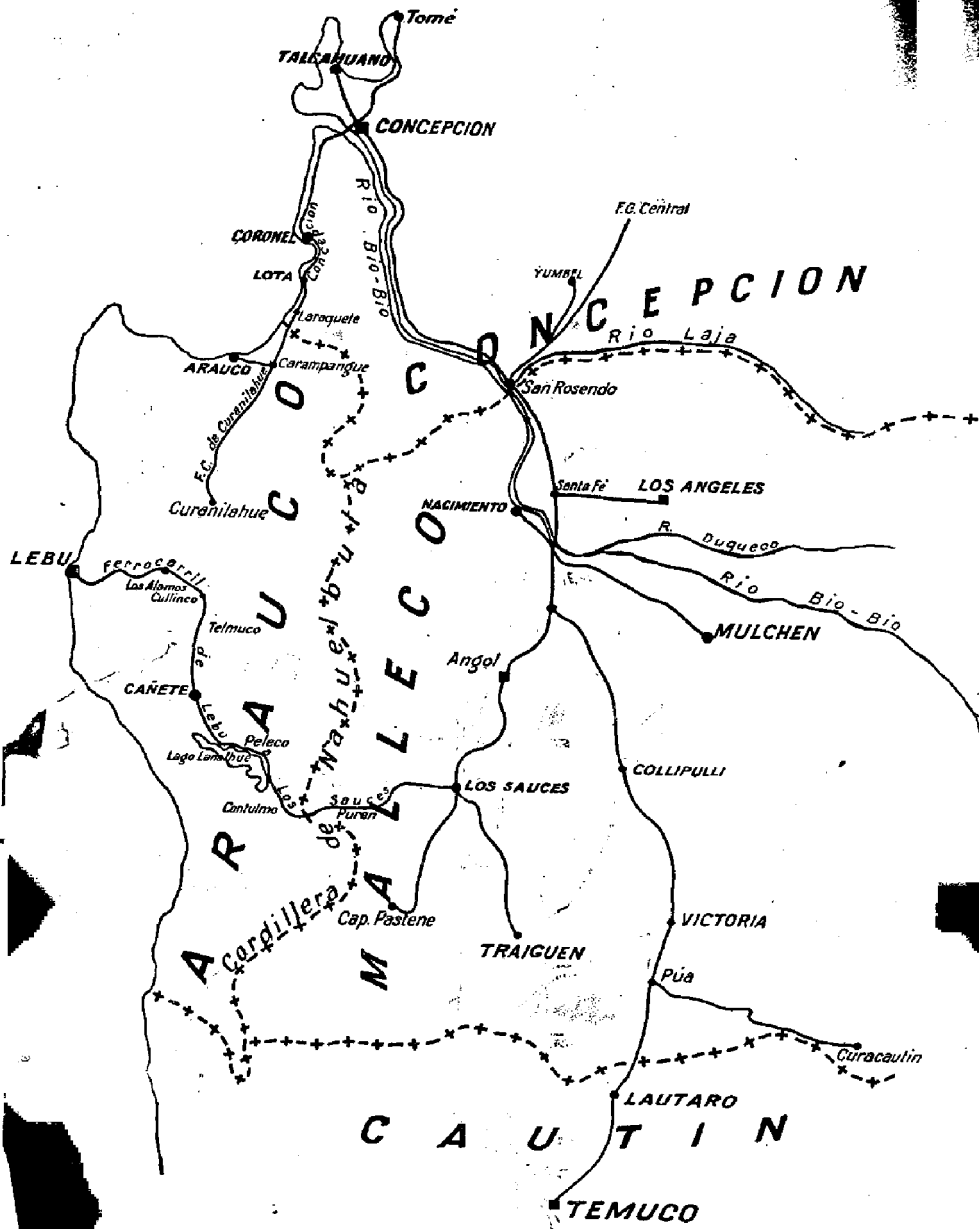
Santiago, a 8 de Agosto de 1924.

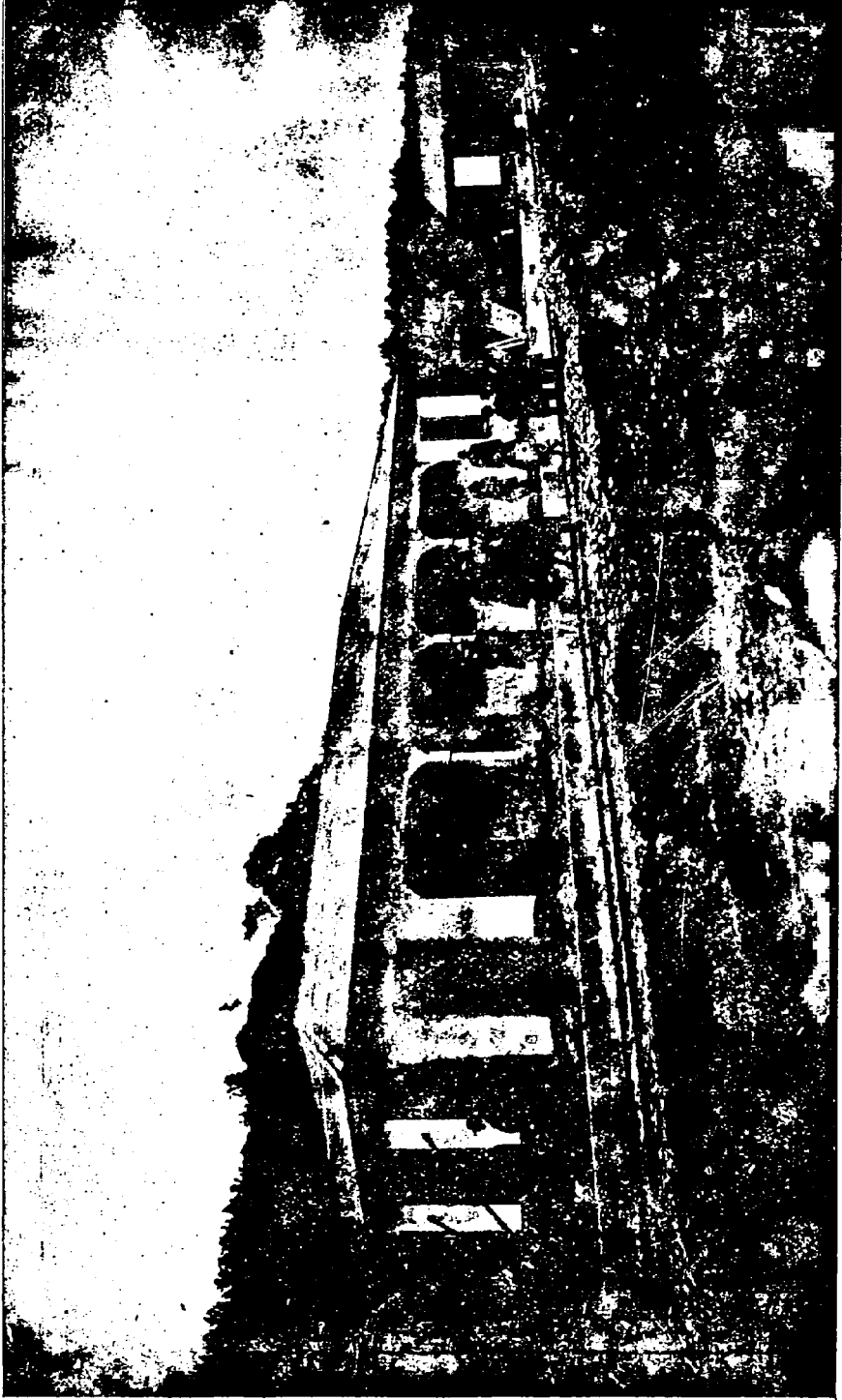
Remijio Medina Neira.

---



Tunel del F. C.



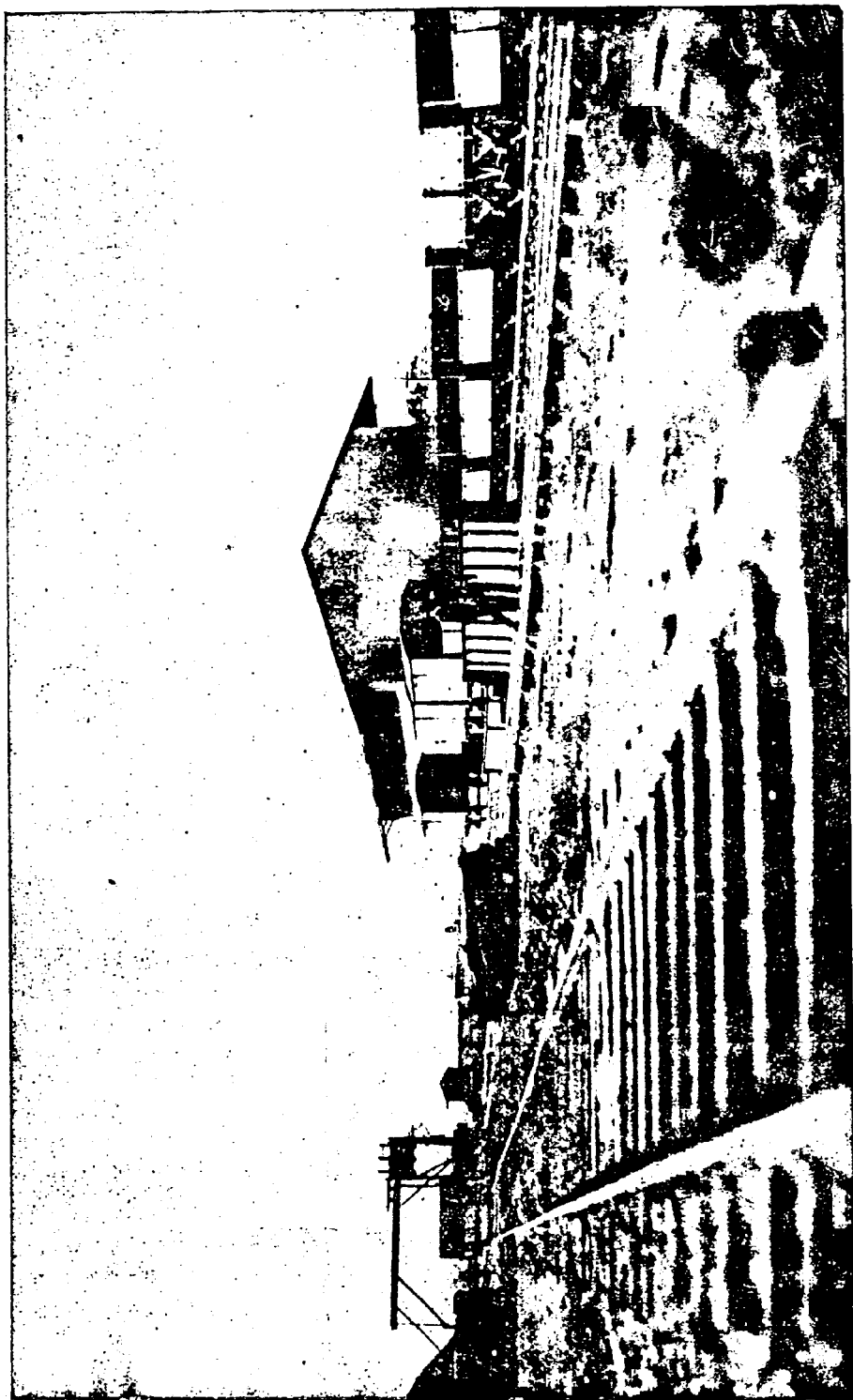


Estación del Ferrocarril

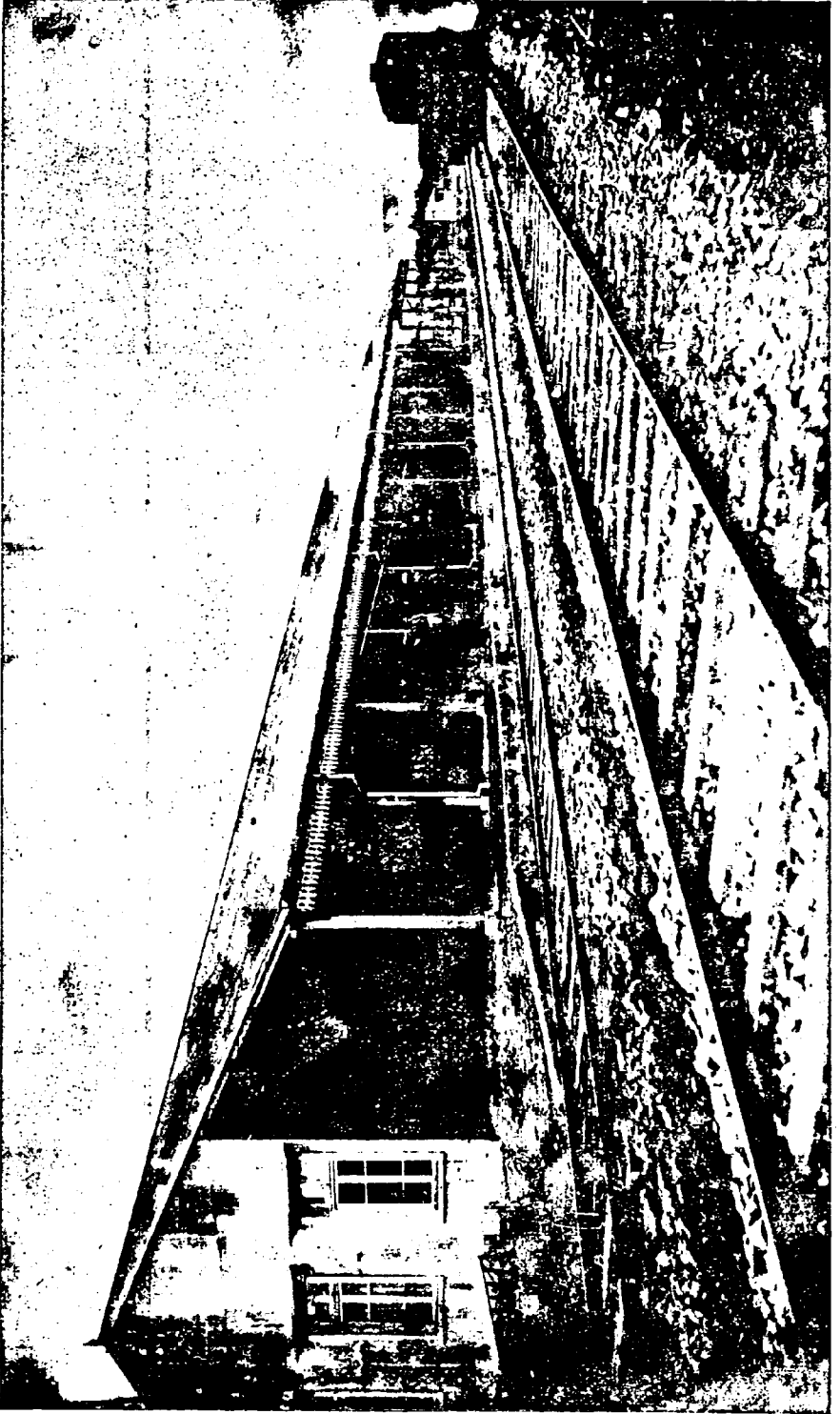




Bodegas del F. C.

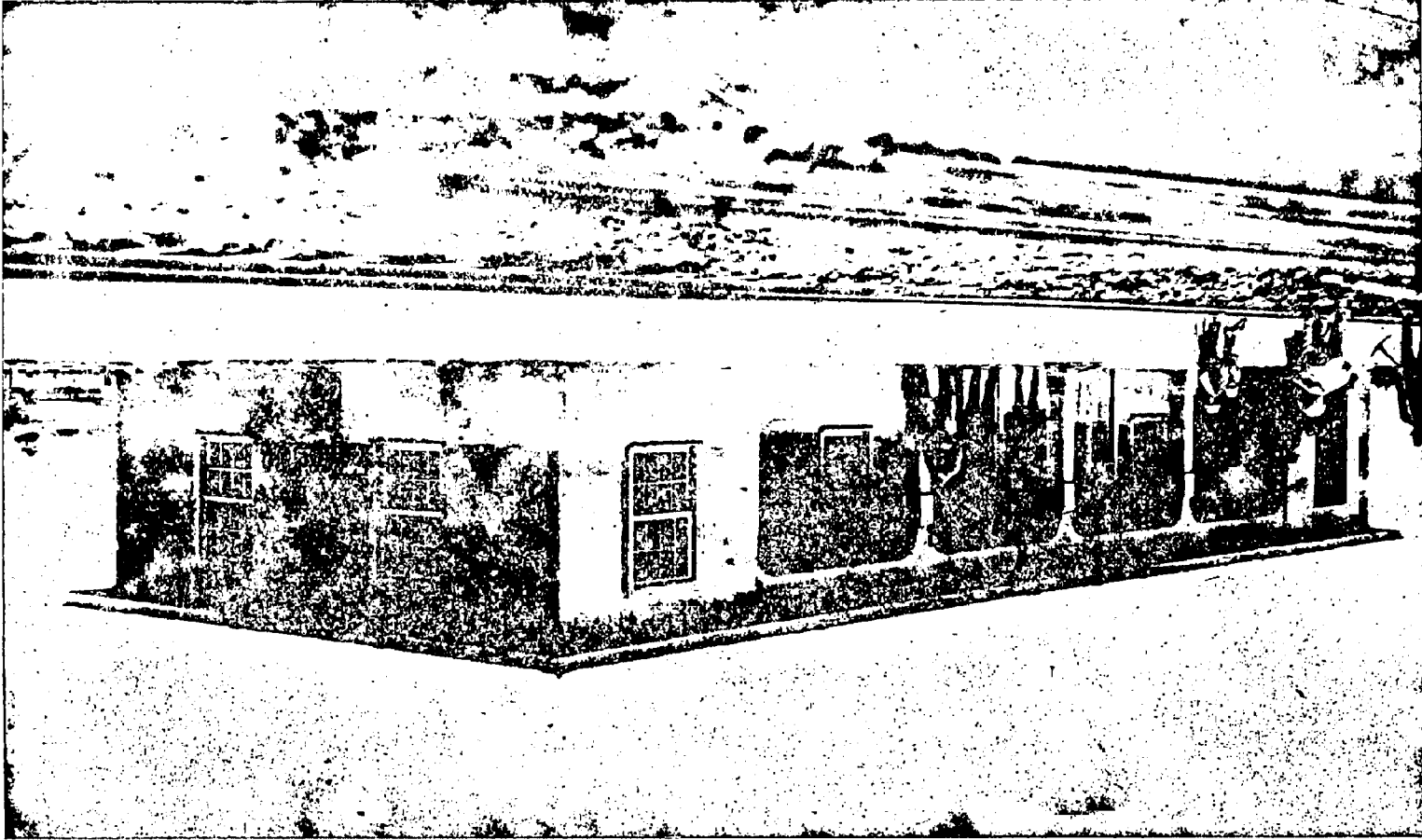


Parte de la línea del F. C.



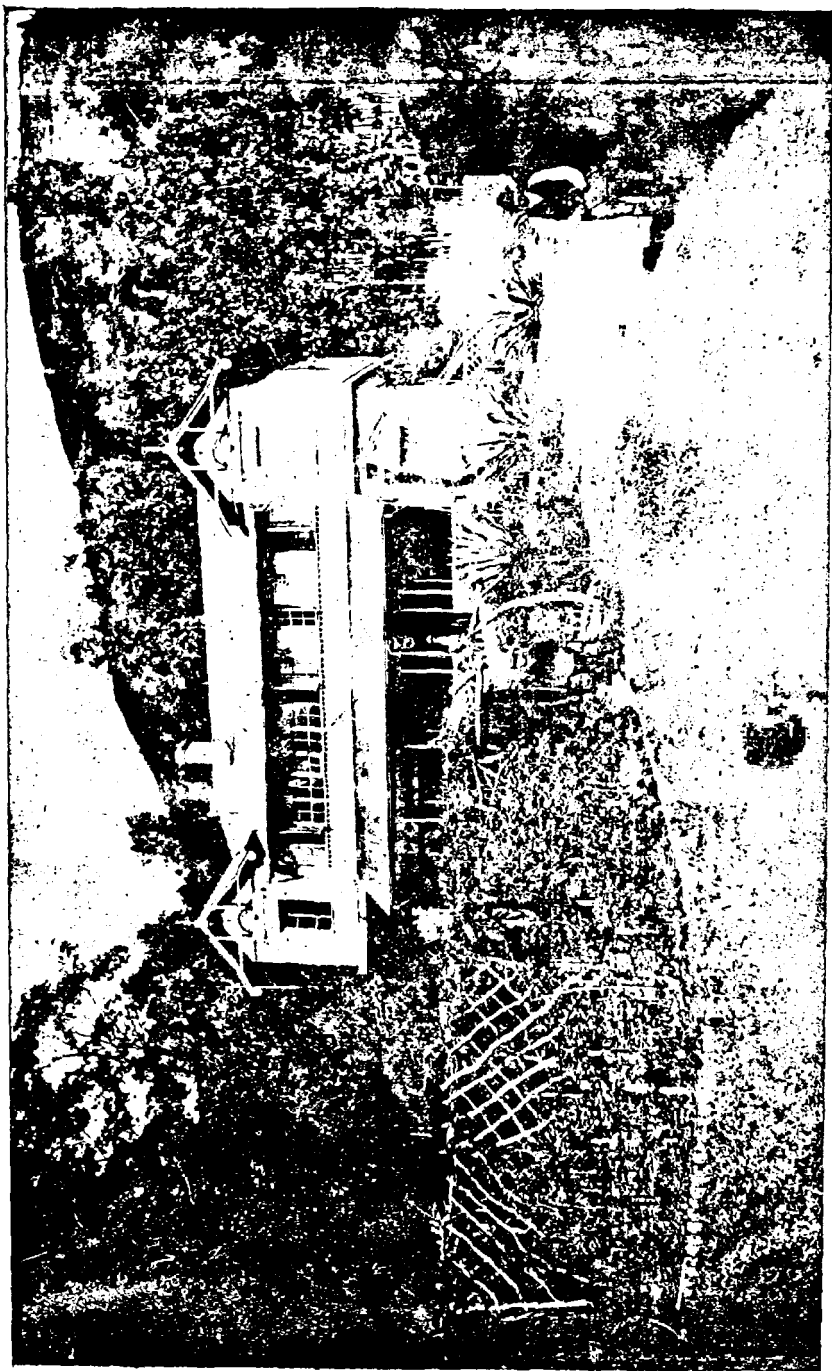
Estación del F. C.

Estacion del Ferrocarril

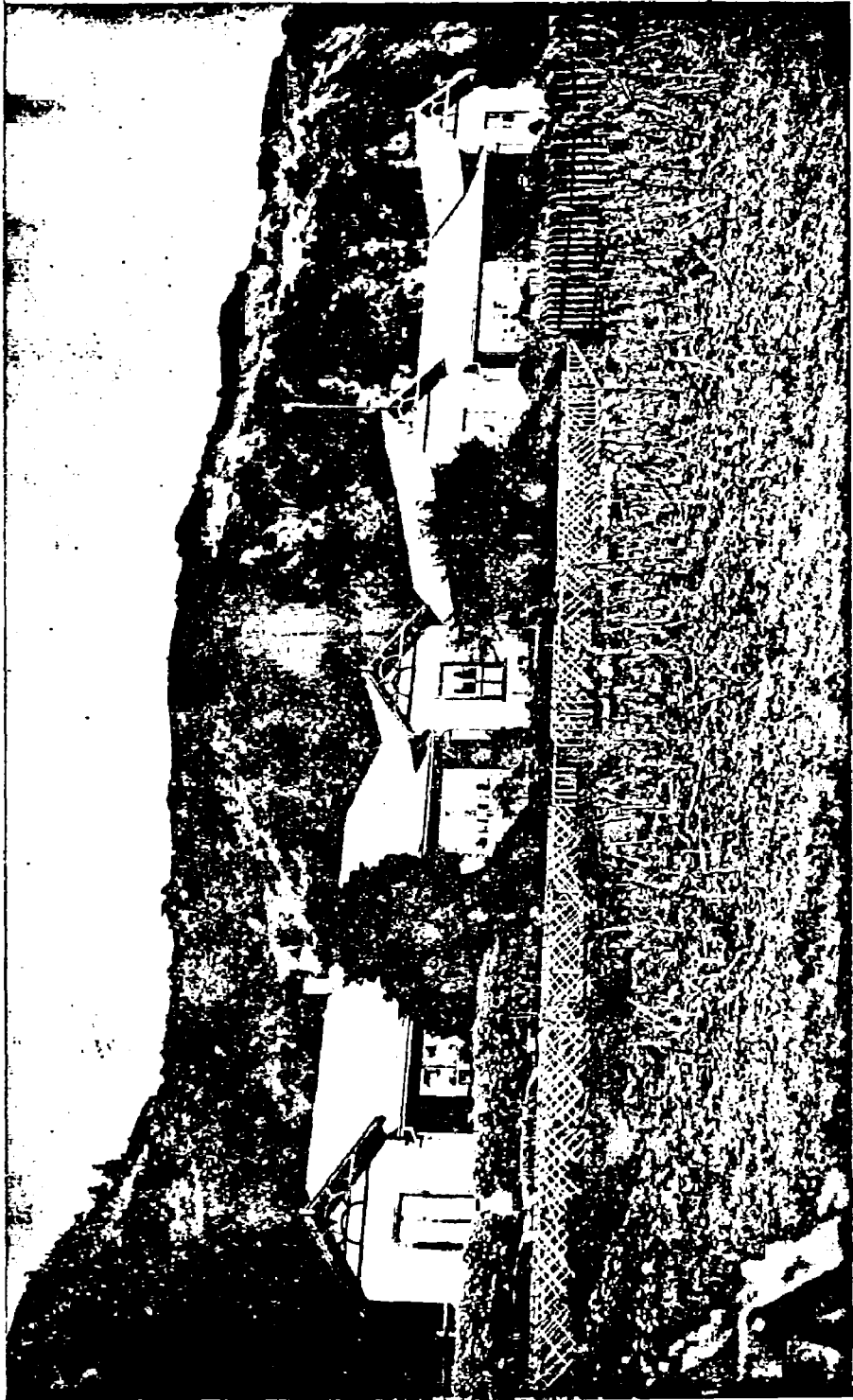




Vista del Ferrocarril



Casa Administración del F. C.



Casas Administración F. C.