

GASTON OSSA S. M.

CABILLA 3779
VALPARAISO

00 PP
①

Gaston Ossa S. M., Presidente del Centro para el Progreso de Valparaiso, saluda con toda atención y respeto a S.E. el Presidente de la República, don Carlos Ibañez del Campo, y tiene el agrado de poner en sus manos la exposición que hará en el Comicio del Lunes 15 del presente, Comicio que confía verse honrado con la presencia y la palabra de V.E.

Valparaiso, 8 Octubre 1956.

PATRIMONIO UC

Es un principio elemental de política portuaria concentrar el movimiento marítimo internacional en pocos grandes puertos, suficientemente provistos de los elementos necesarios y ubicados a conveniente distancia unos de otros.

Los motivos para proceder así son evidentes. En primer lugar, los puertos requieren costosas obras de abrigo y de atraque, vastas y complejas instalaciones, gran cantidad de utilería especializada y maquinaria general. En torno a ellos se construyen edificios de todo género: almacenes, residencias, escuelas, casas de comercio, industrias, bancos, hoteles y se instalan servicios de agua, desagües, luz y energía. Toda una ciudad se levanta a su alrededor cuyo objetivo es servir al puerto y que tiene en él su única razón de existencia. Esto representa cuantiosas inversiones y el esfuerzo acumulado de muchas generaciones de ciudadanos. Además, la entrada y salida de los puertos y, principalmente, la estadia en ellos de las naves, significa para las empresas navieras, ingentes gastos que no es conveniente multiplicar obligándolas a hacer escala en un mayor número de puertos que el estrictamente necesario.

Por estas razones, todos los países cuidan, protegen y mejoran constantemente sus grandes puertos, dotándolos de los medios que les permitan realizar con eficacia las faenas de carga, descarga, almacenaje y despacho de los productos que pasan por ellos. Tratan de aumentar su importancia, construyendo vías de acceso que les permitan ampliar su zona de atracción. Son estas las principales causas por que el continente europeo, no obstante su gran riqueza y movimiento comercial tiene pocos puertos de importancia internacional; lo mismo vemos en los Estados Unidos, don de se ha concentrado en muy limitado número de puertos, su enorme comercio con el extranjero.

Si estas razones son validas para esas riquisimas naciones ubicadas en el centro del comercio mundial, con cuanto mayor motivo lo serán

para nuestro país, que es pobre, que está situado al extremo del continente fuera de las principales líneas de navegación. Aquí, mas que en parte alguna, nos conviene concentrar, todo lo posible, nuestro comercio internacional, para poder interesar a las empresas importantes de navegación y hacer que vengan hasta nuestras costas naves de alto tonelaje.

Claro está, que estas consideraciones generales, están influenciadas por la forma de cada país. El nuestro muy angosto y alargado, debe necesariamente contar con varios puertos internacionales o mayores, para la atención de las diferentes zonas en que está naturalmente dividido su territorio.

Valparaiso, el primer puerto de Chile y de la America del Sur en el Pacifico, ha sido y es el puerto mayor natural de la zona central del país, principalmente de las provincias de Santiago, Valparáiso y Aconcagua y tambien las del norte del valle central. Era pues clara la conveniencia nacional de reunir en él todo el movimiento de esta importante región, dotándolo de las obras e instalaciones para atender su movimiento en forma expedita y a bajo costo y proporcionándole las vias de acceso, tanto ferroviarias como comineras, que le permitieran comunicarse en forma rápida y económica con toda su zona de atracción.

Nada de eso se ha hecho lamentablemente; muy por el contrario, se han dejado inconclusas sus obras portuarias y se le ha tenido aislado de la region que está llamada a servir. Su comunicación ferroviaria con el interior se hace por medio de una línea, que se construyó hace mas de 100 años y cuyo trazado es tan absurdamente largo e inapropiado que de él se ha dicho, y con verdad, que, en vez de unir, separa al puerto de su zona de atracción. Sus comunicaciones camineras no son mejores. Su camino principal a la Capital, es una vieja huella para carretas, llena de curvas y cuestas, que se pavimentó, pocas o menos, como estaba. Ha costado años de lucha, para conseguir que se construya un pequeño tunel, el de Zapata,

pero las obras de verdadera importancia, como el tunel de Lo Prado y la rectificacion del camino, están todavia en veremos.

Pero esto no es todo, cometiendo uno de los errores mas graves e imperdonables de politica portuaria, el pais gastó, muchas veces lo que habria costado arreglar el ferrocarril y el camino de Valparaiso a Santiago, en construir un puerto artificial, San Antonio, a solo cuarenta millas al sur de nuestro primer puerto, o sea, para atender la misma zona y a ese puerto ^{si} que lo dotó de un ferrocarril directo y una autopista de primera clase para unirlo a la Capital.

Este puerto de San Antonio, creado, segun se dijo, para embarcar el cobre del mineral del Teniente y servir de auxiliar a Valparaiso, ha ido arrebatándole a ese último casi la mitad de su movimiento, valiéndose para ello de subterfugios y concesiones de excepción. De auxiliar, se ha convertido en el competidor insaciable del primer puerto chileno.

Es a este puerto de San Antonio al que se pretende ahora darle categoria de puerto mayor. No es exagerado afirmar que si tal intento prosperara, significaría la decadencia y finalmente la ruina del puerto de Valparaiso con grave detrimento del patrimonio nacional. En efecto, es imposible que puedan vivir dos puertos mayores uno al lado del otro y que tienen, por lo tanto, casi la misma zona de atracción. Esto es mas evidente aún tratándose de un movimiento relativamente pequeño. Ambos puertos - Valparaiso y San Antonio 9 movilizan, en conjunto, solamente 3.400.000 toneladas al año.

Si se hace puerto mayor a San Antonio este se llevaría la mayor parte del movimiento portuario de Valparaiso, porque en Santiago y sus alrededores inmediatos, esta concentrada la principal de la zona de atracción de ambos puertos y porque, en el momento actual, la distancia por ferrocarril y carretara entre San Antonio y Santiago es menor que la distancia a que ha quedado Valparaiso de la Capital por sus pésimos caminos y via férrea actuales. A menor distancia corresponde, menor flete y, logica-

mente, la carga debe buscar el camino mas economico. Es por esta razon, tan sencilla como evidente, que se puede afirmar, en forma irrefutable, que la elevacion de San Antonio a puerto mayor significaria, a corto plazo, la ruina de Valparaiso y no solo de esta hermosa ciudad, sino tambien de su zona circundante, que vive, como ella en función del puerto. Tal medida traería consigo el éxodo de sus habitantes, la paralización de su comercio, la desvalorizacion de su propiedad.

¿Quiere decir lo anterior que el futuro de Valparaiso está perdido por encontrarse este puerto mal ubicado con respecto a su zona de atracción?

De ninguna manera; geográficamente, Valparaiso y San Antonio están prácticamente a la misma distancia de Santiago. La diferencia está en que ^a/San Antonio se le ha construido el ferrocarril y camino de trazado moderno y directo para unirlo con su zona de atracción; camino y ferrocarril cuya construcción se le ha negado al primer puerto de la Republica.

Bastan solo dos obras de ingenieria, obras que debieron hacerse hace ya muchos años, para dejar a Valparaiso a la misma distancia de Santiago, por ferrocarril y carretera, que lo que está San Antonio, suprimiendo asi la única superioridad que este posee momentaneamente sobre nosotros y aprovechando, en beneficio del pais, las múltiples y valiosas ventajas de todo orden de nuestro gran puerto con sus servicios instalados y con las facilidades comerciales, bancarias, profesionales, residenciales y de agrado que pueden ofrecer Valparaiso y Viña del Mar y que representan el fruto de siglos de esfuerzos y de cientos de miles de millones de pesos de inversión.

¿Cuales son esas dos obras que corregirían el aislamiento absurdo e injusto en que se ha mantenido, hasta la fecha, al primer puerto nacional?.

En primer lugar, la variante ferroviaria por La Dormida que uni-

ria Peña Blanca con Tilttil, salvando la absurda vuelta hacia el Norte que hace la línea actual y evitando la cuesta del Tabon, que por su exagerada pendiente produce la saturación de la línea.

El costo de esta variante es de seis mil millones de pesos y su obra principal es un tunel de 16 kilometros de largo. La ingeniería moderna construye hoy dia tuneles a una velocidad de 12 metros diarios por boca, lo que quiere decir que esta obra podría construirse en 22 meses, si se encargara su ejecución a una firma con los elementos y la experiencia necesarias. Tomando en cuenta el estudio de las propuestas, la inslacion de la faena e imprevistos, la variante debería estar en servicio en un plazo máximo de tres años. Con ella la distancia por ferrocarril entre Valparaiso y Santiago bajará de 186 y medio kilometros, que tiene la línea actual, a solo 121 kilometros, en un trazado optimo, y con pendiente constante y muy pocas curvas. El tiempo del viaje para los trenes de pasajeros bajará de 3 horas a 1 hora y media.

La explotacion de la variante le producirá a la Empresa de los Ferrocarriles una economia directa anual de 963 millones de pesos, lo que permitirá pagar la inversiñ en muy pocos años. Ademas de este brillante financiamiento la variante tiene otras ventajas muy importantes. La nueva via, mucho mas corta y de mejor trazado, hará innecesario, durante 16 años, la adquisicion de equipo, especialmente locomotoras e ámplementos de mantenimiento y renovacion. Esto significa un ahorro de \$ 1.915.000.000 que se puede aplicar a mejorar aun mas el financiamiento de la obra y que tiene la importancia especial que es una economia de divisas extranjeras, equivalente a 3.830.000 dolares aproximadamente.

La variante por La Dormida producirá tambien una economia de energia electrica de 19 millones de kilowatts-hora al año, lo que significará un considerable alivio en la situación de abastecimiento de corriente para las ciudades de Santiago y Valparaiso.

Con el actual trazado por el Tabon, le es difícil y oneroso a la Empresa de los Ferrocarriles competir con los camiones en el transporte de carga a Santiago. La variante por La Dormida corregirá esta situación y su construcción será una de los pasos más efectivos hacia el saneamiento económico de la Empresa.

Por último, la variante vendría a resolver el estado de saturación de la línea producido por la cuesta del Tabon y al que ya nos hemos referido, permitiendo aumentar y abaratar la movilización de carga entre el Puerto y la Capital.

La segunda obra que habría que realizar para acortar y mejorar el camino de Valparaíso a Santiago sería el túnel de "Lo Prado" de solo 4.1/2 kilómetros de largo, obra sencilla que cuenta con una Ley que la financia y que podría estar en servicio en el breve plazo de un año y medio, si existiera el propósito de hacerla. Según cálculos del Ministerio de Obras Públicas el costo del túnel de Lo Prado es de dos mil millones de pesos y con las economías que producirá su empleo, la inversión se paga en tres años. Con este túnel la distancia caminera entre Valparaíso y Santiago baja a 115 kilómetros de 146 que es ahora. Contando con el túnel de Lo Prado y con las obras que están en ejecución y las ya contratadas, este camino quedará prácticamente sin cuestas y sin curvas de pequeño radio y podrá recorrerse fácilmente en 1.1/2 horas, con una velocidad de crucero de 80 kilómetros por hora.

Con estas dos obras, la variante ferroviaria por "La Dormida" y el tunel de "Lo Prado", obras cuyo costo se paga rapidamente con las economias que producen y que traen tambien, por otros conceptos, importantes beneficios al pais. Nuestro primer puerto quedará a igual distancia que San Antonio de su zona de atracción y habilitado, por lo tanto, para servir con eficacia y gran economia las necesidades del gran nucleo manufacturero que existe en Santiago y del que se surte todo nuestro territorio.

Como se desprende de lo expuesto, hasta el momento, no se trata de una disputa entre dos ciudades, no se trata de rivalidad entre Valparaiso y San Antonio, es algo mas grave lo que está en juego, es un problema que afecta al pais y que debe encararse y resolverse contemplando, unicamente, los altos intereses nacionales.

¿Que le conviene mas al pais? ¿Mantener aislado a Valparaiso de su zona de atracción y hacer puerto mayor a San Antonio, produciendo la ruina de nuestro primer puerto, que ya no tendria razon de ser? Esta solucion nos obligaria a construir en San Antonio la gran ciudad que aqui quedaria sin objeto y que un primer puerto de la zona central requiere necesariamente para su servicio. Esta nueva ciudad que representaria muchos años de esfuerzo y la inversión de cientos de miles de millones de pesos, no significaria creacion de riqueza, ya que lo que allá se construyera vendria solo a reemplazar lo que aqui en Valparaiso se hubiese abandonado y perdido.

O se contemplaran mejor los intereses nacionales dándole a Valparaiso las vias de acceso que le hacen falta, construyendo la variante por La Dormida y el tunel de Lo Prado, obras que son una espléndida inversión que se pagan en muy pocos años y dejando que el puerto de San Antonio, sin modificar su categoria, continúe, como hasta ahora, su ritmo natural de progreso.

En esta forma se aprovecharian las cuantiosas inversiones que se han hecho en Valparaiso y se pondrian estas, directa e indirectamente, al

servicio de toda nuestra economía.

Dejando de lado el sentimentalismo y los pequeños intereses locales, nos parece evidente, fuera de toda duda, que esta última solución es la mas conveniente para los vitales intereses del pais.

¿Y que le convendría mas a Santiago, ciudad que con sus alrededores alberga la cuarta parte de la población total del pais y cuyos intereses, por lo tanto, es de justicia considerar? Es claro que le será más ventajosa la solución que acerca a Valparaiso y Viña del Mar a la Capital y disponer así de dos puertos y dos balnearios a igual distancia y en su inmediata proximidad.

Si no es beneficioso para el pais ni para Santiago ¿A quién le conviene entónces - nos preguntamos - hacer puerto mayor a San Antonio?

Espero haber expuesto en sus lineas generales el problema que ha motivado esta gran manifestación cívica. Como conclusión de estos estudios, nos permitimos solicitar respetuosamente de V.E. como Presidente de la República;

1°.- Emplear todos los medios que le dá nuestra Carta Fundamental para evitar que se cree otro puerto mayor a pocas millas de distancia del primer puerto del pais.

2°.- Tomar las medidas conducentes a la inmediata construcción de la variante por La Dormida y el tunel de Lo Prado, dando así una solución nacional y definitiva de este problema.

Tenemos conocimiento que es posible obtener en buenas condiciones, como lo han obtenido otros países de Latino America, préstamos del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento para la construcción de este tipo de obras públicas y, además, la ayuda técnica necesaria para su ejecución.

Excelentísimo señor, las provincias de Valparaiso y Aconcagua, que tienen en conjunto el 10% de la población total del pais, ponen en vues-

tras manos la solución de este grave problema del que depende su futuro y tienen confianza que, basándoos en elevadas consideraciones de conveniencia pública, habreis de encontrar el fallo ecuanime, la razón de justicia, que devuelva a estas regiones la esperanza amenazada y que les permita continuar luchando, como hasta ahora lo han hecho, para conquistar el bienestar a que aspira el esfuerzo de sus hijos.



PATRIMONIO UC