

EL PUERTO I LOS FERROCARRILES DE SAN ANTONIO

En el número de los ANALES correspondiente al 15 de junio de 1895 se ha publicado la presentacion que hice al Ministerio de Industrias i Obras Públicas sobre la conveniencia de estudiar el puerto i los ferrocarriles posibles a San Antonio, obras que en conjunto presentan, a mi modo de ver, un cuadro completo para mejorar las condiciones de trasporte de la zona del pais comprendida entre la cadena de Chacabuco i los llanos de Teno, en relacion con el comercio marítimo; i estudiada mas i mas esta cuestion he tenido por la fuerza de las cosas que continuar en mi accion llevado necesariamente por la conviccion profunda que tengo de que la solución del problema que presento es de evidente conveniencia para el pais.

Comprendo perfectamente que la realizacion de ideales en la forma que los presento han de encontrar en el pais resistencias considerables, emanadas de intereses encontrados i arraigados por años i siglos, pero que, al fin i al cabo, han de ser vencidas por la irresistible accion del progreso que todo lo atrasa si se le combate, i que todo levanta si se le acepta.

Esta conviccion i la confianza de que el proyecto que he formado años atras corresponde a un mejoramiento sólido i positivo en el poder productivo del pais, me han dado ánimos para continuar mi accion, en la conviccion de que dia llegará en que el puerto de San Antonio será el puerto de reunion de los productos de las provincias de Santiago, O'Higgins i Colchagua i de una parte de la de Curicó.

Entrego a la consideracion de los socios del Instituto i a los lectores de los ANALES los estudios i documentos que obran en mi poder

para que se formen conciencia de lo que en sí representa la realizacion de los ferrocarriles a San Antonio i la formacion del puerto artificial en este lugar.

Con sentimiento veria que el Estado gastara sumas considerables de dinero en obras que, si bien tienden a mejorar la industria no podrán nunca obtener el desarrollo que requieren; me refiero al costosísimo ferrocarril de Alcones a Pichilemu i el de Tunca a Peralillo.

Difficilmente puede llegar a tener la provincia de Colchaga por sí sola la produccion suficiente para justificar el ferrocarril de vía ancha a Pichilemu, ni mucho ménos para la construccion de un puerto artificial en este lugar, i si se cree que la carga de Rancagua puede ir a este puerto, se sufre un profundo error, pues el menor kilometraje llevará sus productos a San Antonio, con evidentes ventajas para el Estado desde que la explotacion de esta línea será mucho mas fácil que la otra.

Yo comprendo que intereses influyentes lleven un ferrocarril a Pichilemu, pero no comprendo que los sacrificios que se imponen al país sean excesivos para satisfacer estas influencias.

Mientras tanto, es fácil construir un ferrocarril *de vía de un metro*, que salga de la Quinta, siga el curso del rio Chimbarongo, pase por Palmilla o Peralillo, atraviase Calleuque i Almahue, salve el Cachapoal en Las Pataguas, pase por los portezuelos del Manzano i Alhué, en el que habrá que hacer un túnel de 1000 metros, atraviase San Vicente, Longuilo i Las Arañas para ir a pasar el Maipo en Cuncumen i llegar a San Antonio siguiendo el curso de este rio.

Agregando a esta línea otra de Rancagua a Peumo i a Llallauquen, a juntarse con la anterior en este mismo punto, queda perfectamente servida por ferrocarriles la zona comprendida entre Rancagua i Curicó.

Peralillo quedaria a 116 kilómetros de San Antonio i por la línea a Alcones distaria 63 del mar. ¿Cuánto representaria para la industria local esta diferencia de flete?

La carga probable para el ferrocarril de Pichilemu ha sido estimada por el señor Santa María, en su informe de 1887, en 66,000

toneladas para el movimiento de tránsito. Aceptado que este número llegue a cien hoy día, habría una diferencia máxima de \$ 160.000 en los fletes, sobre la base de 3 centavos la tonelada kilométrica.

Pero de estas 100,000 toneladas buena parte será atraída por San Antonio, puesto que, desde Requínoa al norte, quedan las estaciones mas cerca de este puerto que de Pichilemu, i suma esta carga 40,000 toneladas, i de Tunca haisólo una diferencia de 24 kilómetros desfavorable a San Antonio, siendo que la carga concentrada en este punto no bajará de 20 000 toneladas; quedaria entónces segura para Pichilemu la carga por 40,000 toneladas. La diferencia de flete llegaría así a \$ 64,000.

Mientras tanto, un movimiento de 40,000 toneladas no justificaria jamas la construccion de un puerto abrigado i siempre quedará recargado el flete con el embarque i desembarque en lanchas, con los fuertes seguros en los buques i con sus sobre estadías, que valen tanto como la diferencia de fletes a San Antonio, supuesto construido en él un puerto abrigado i malecones de desembarco.

En contraposicion a esta situacion se presenta este puerto en condiciones jeográficas i marítimas adecuadas para habilitar un buen puerto abrigado, distante sólo 107 kilómetros de Santiago, con facilidades para construir a él un ferrocarril de poco costo i explotacion cómoda, reconcentrar un movimiento que llegara a 500,000 toneladas, justificando así cuanta obra de defensa i embarque se ejecute en él.

Yo no dudo que estos proyectos, tarde o temprano, se han de realizar i de que día llegará en que se ha de confesar el enorme error cometido si se llegara a construir de vía ancha, el costosísimo ferrocarril de Alcones a Pichilemu, lo que espero no sucederá, pues es posible esperar mayor cordura en los que están llamados a resolver este asunto.

Santiago, mayo 21 de 1900.

ENRIQUE VERGARA MONTT.

(Continuará)