

EL PUERTO I LOS FERROCARRILES

de esportacion de las Provincias Centrales

PRESENTACION AL MINISTERIO DE INDUSTRIA I OBRAS PÚBLICAS

Santiago, Junio 21 de 1895

SEÑOR MINISTRO:

En cumplimiento de un contrato, he entregado a la Direccion de Obras Públicas los planos, informes i presupuestos que forman el estudio preliminar de los ferrocarriles de Peumo a Melipilla i de Tunca a Peralillo, el que, sin duda, ha sido mandado efectuar con el objeto de definir la red de ferrocarriles de esportacion que deben servir a las provincias centrales de O'Higgins, Colchagua i Curicó.

Esta presuncion me ha llevado tambien a estudiar este asunto i creo un deber esponer a US. las conclusiones a que he llegado para que, si US. lo tiene a bien, haga completar los estudios que son necesarios para juzgar de la conveniencia de las ideas que propongo.

Hasta hoi se ha hablado de los puertos de Llico i Pichilemu para termino de los ferrocarriles de esportacion de estas pro-

vincias, apoyando su adopcion en razones de diversos órdenes que son conocidas del público.

Mis estudios me llevan a proponer para este objeto el puerto de San Antonio.

Como puerto, presenta mas o ménos, los mismos inconvenientes que los anteriores, con la diferencia de que al hacer los trabajos de defensa, pide éste abrigos contra la corriente, la barra del Maipo i las marejadas del sur, todo lo que se consigue con la construccion de un molo al sur del puerto, obra que han ido, día a día, facilitando el rio Maipo i la corriente.

El cuadro comparativo que pongo a continuacion demuestra las ventajas que presenta San Antonio como puerto de esportacion para las provincias de Santiago, O'Higgins, Colchagua i Curicó. Tomadas en conjunto, por la posicion equidistante que ocupa de los centros principales en que supongo concentrada la carga.

Centro del movimiento	Distancia en kilómetros a los puertos			
	Llico	Pichilemu	San Antonio	Valparaiso
Peralillo	92 km.	63 km.	116 km.	222 km.
Tunca	129 »	100 »	124 »	226 »
Rancagua	203 »	174 »	144 »	222 »
Santiago	270 »	218 »	107 »	184 »

En Peralillo, estacion del ferrocarril de Palmilla a Alcones, supongo reunida la carga de San Fernando i Curicó.

En Tunca, entre San Vicente de Tagua-Tagua i Peumo, la del departamento de Caupolicán i parte de los departamentos de Rancagua i Cachapoal.

Para que el puerto de San Antonio prestara los servicios que se puede esperar, seria necesario construir los siguientes ferrocarriles:

De Quinta a Cunaco con	22 $\frac{1}{2}$	kms.
De Melipilla a San Antonio con.....:	47	»
De Hospital a Talagante con.....	35	»
De Peralillo a Puangue (Estacion supuesta del ferrocarril de Melipilla a San Antonio.)	90	»
Prolongacion de la línea de Pelequen hasta empalmar con la anterior en Llallauquen...	28 $\frac{1}{2}$	»
Total.....	223	km.

En esta red de ferrocarriles habria que ejecutar un solo túnel de 1,000 metros en el portezuelo de San Vicente, o de Alhué, i los siguientes puentes: Rio Maipo, en Talagante; Rio Maipo, en la confluencia con el Estero de Puangue; Rio Rapel, en Llallauquen; Estero de Alhué, en el Manzano; Estero de las Cadenas i de San Miguel, en San José de Colchagua; Estero de Popeta; i Estero de Puangue.

La mayor altura a que tendria que llegar el ferrocarril para atravesar la cordillera de la costa seria en el portezuelo de San Vicente a 180 metros sobre el nivel del mar.

Los terrenos que recorrerian estos ferrocarriles son planos en su gran parte i la gradiente máxima que se obtiene es la de $1\frac{1}{2}\%$, siendo solo ésta en reducidos trechos.

Conociendo lo difícil que es la formacion del puerto de Llico, lo costoso e inconveniente de la atravesada de la cordillera de la costa para ir a Pichilemu i las dificultades de consideracion que se presentan para unir a Melipilla con Valparaiso, i teniendo en vista que San Antonio dista de Tunca o Peumo tanto como Llico, 59 kilómetros ménos de Rancagua que él mismo i 77 kilómetros ménos de Santiago que Valparaiso, i, por último, pudiendo atravesar la cordillera de la costa los ferrocarriles a San Antonio a alturas mucho menores que las mayores de los ferrocarriles a Llico, Pichilemu i Valparaiso, creo un

deber de manifestar a US. como al principio lo espresé, la conveniencia de estudiar el puerto de San Antonio i los ferrocarriles de la Quinta a Cunaco, de Peralillo a Llallauquen, del Portezuelo de la Rinconada a Puangue, i de Melipilla a San Antonio (que unidos a los de Peumo a Melipilla, cuyo estudio he entregado a la Direccion de Obras Públicas, i de Hospital a Talagante, que supongo en estudio o estudiados, completarian la red), i con esto formar criterio sobre las ventajas que presentaria para el servicio de esportacion de las provincias de Santiago, O'Higgins, Colchagua i Curicó.

Es escusado, señor Ministro, que no entre a disertar sobre la necesidad que hai de dar facilidades para que la industria saque hasta el mar sus productos con el menor recargo posible, desde que US. está penetrado de ella i desde que es solo la oscuridad del problema lo que hasta hoi retarda la ejecucion de esta obra de tanta conveniencia.

La solucion que propongo, bien meditada, es la que impondría ménos sacrificios al pais, por lo que la someto a la consideracion de US. convencido de que si aun contribuyo a que sea mayor la oscuridad, es con la esperanza de que mui pronto se haga la luz.

Dios guarde a US.

ENRIQUE VERGARA MONTT

Al señor Ministro de Industria i Obras Públicas.
