



EDUARDO PARRA BARTET  
VALPARAISO 618 - A (2°. PISO)  
FONOS 684140-684142-VIÑA DEL MAR  
ABOGADO INSC. N.º 959

ARCHIVO

Viña del Mar, 17 de Mayo de 1991

REPUBLICA DE CHILE  
PRESIDENCIA  
REGISTRO Y ARCHIVO  
NR. 91 / 9589  
A: 20 MAY 91  
P.A.A.  R.C.A.  C.B.E.  M.L.P.  M.T.O.  E.D.E.C.  J.H.A.

AL : EXCELENTISIMO SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, DON PATRICIO AYLWIN AZOCAR.

DE : PRESIDENTE DEL COMANDO DE DEFENSA DE VALPARAISO Y PRESIDENTE DEL CENTRO PARA EL PROGRESO Y DESARROLLO DE VIÑA DEL MAR, EDUARDO PARRA BARTET.

El Señor Director Nacional de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, ingeniero, Ignacio Echavarría, expresó el martes 14 del presente en el transcurso de una charla que dictó a los estudiantes de la Escuela de Ingeniería y Transportes de la Universidad Católica de Valparaíso, algunos conceptos sobre los cuales estimo imperativo referirme.

UNO. " No entiendo el afán de los porteños por contar con un servicio ferroviario, que sólo contribuiría a cambiar de mala forma el aspecto urbano de la región como consecuencia del potencial traslado de santiaguinos, ya sea para residir o por motivos de trabajo o esparcimiento. La Empresa no estima necesaria tal gestión."

Los motivos del afán son muchos, pero indicaré sólo algunos:

a) Que cada día crece más el número de personas y cargas que movilizar entre Valparaíso y Santiago, por el aumento vegetativo de la población y de los volúmenes de mercancías transables del comercio exterior;

b) Que debe atenuarse la dependencia del petróleo extranjero para el largo plazo, porque nos resta importantes sumas de divisas que podríamos emplear con mejores producidos en otras áreas;

c) Porque facilitaría el uso pleno de más de 26.000 viviendas de óptima calidad, que están vacantes más de nueve meses anualmente;

10204



**EDUARDO PARRA BARTET**

VALPARAISO 618 - A (2º. PISO)

FONOS 684140-684142-VIÑA DEL MAR

ABOGADO INSC. N.º 959

d) Porque sacaría de Santiago, para vivir y tonificar nuestra zona, a más de 200.000 personas en el mediano plazo, precisamente las con más recursos e iniciativas;

e) porque reduciría a menos de la tercera parte la duración del viaje entre ambas ciudades.

DOS. " Las ofertas de inversionistas extranjeros para construir el trazado no han sido nunca concretas. Ofrecen construirlo todo gratis, pero después señalan que si el flujo de pasajeros presupuestado no es el que se observa en la realidad, el Estado debe hacerse cargo de la diferencia."

Esta argumentación hecha con espíritu negativo, es, a mi juicio, una situación que debe aprovecharse positivamente y con realismo.

Me explico: Se pacta con una inversora extranjera que construya el trazado y lo explote en concesión por 25 años, toda vez que ella y el Estado pensaban que tendría un flujo diario de 30.000 pasajeros y unos volúmenes de carga en que también hay acuerdo para apreciarlos. También hay coincidencia en los volúmenes de pasajes, costos de mantención, reparación y explotación para establecer, en definitiva, la rentabilidad anual.

Si ocurre que establecida la media hay un resultado económico anual negativo, el Estado asume la diferencia, pero controla que ella se origine en causas reales, serias y comprobadas antes de pagarla.

En el mismo caso, pero en sentido inverso, si este medio de transporte puede atender más que la media, el Estado puede exigir se aumente el número de vagones, frecuencia de viajes y costos de



**EDUARDO PARRA BARTET**

VALPARAISO 618 - A (2°. PISO)

FONOS 684140-684142-VIÑA DEL MAR

ABOGADO INSC. N.º 959

pasajes, para rescatar las diferencias negativas que pagó en los primeros años, porque este sistema requiere de un rodaje para alcanzar su máxima eficiencia, pasado el cual mejora sus niveles operacionales y utilidades a recibir.

En todo caso, supuesto un resultado global negativo acumulado de un 30% al término del período de concesión, ese sería el costo para el Estado y cambio del cual el país tendría en su patrimonio un ferrocarril con equipo y trazado completo.

No hay que olvidar que una vez vencida la concesión las utilidades, que alcanzan al 70% de la media, quedarían íntegramente para el país, de modo que recuperaría cada año más del doble del aporte anual que hizo.

Tengo la impresión que el Señor Director prefiere un cien por ciento de cero, lo que además de ser nulo en rentabilidad privada a las dos ciudades más importantes de Chile de un medio de comunicación rápido, moderno, eficiente y seguro.

TRES. " Se considera la creación de una inmobiliaria para vender la Estación Central de Santiago, la maestranza de San Bernardo y otros terrenos."

Lo anterior, más el destino que piensa darse a la estación Mapocho, es un error inaceptable. Un crimen de lesa Patria.

Hay que evitar esas monstruosidades contra el interes nacional, Excelentísimo Señor, y de allí que le dirijo esta nota para que ponga pronto y eficaz remedio a estas ideas que prefiero, por respeto, no calificar.



**EDUARDO PARRA BARTET**  
VALPARAISO 618 - A (2°. PISO)  
FONOS 684140-684142-VIÑA DEL MAR  
ABOGADO INSC. N.º 959

Lo que hay que hacer, Señor Presidente, es estudiar y pronto, con técnicas realmente entendidas, un plan con inversiones extranjeras para construir y explotar un trazado ferroviario, que no sea el de la Dormida que ya era anticuado en 1956.

Saluda Atte. a V.E.

**EDUARDO PARRA BARTET**  
**PRESIDENTE DEL COMANDO**  
**DE DEFENSA DE VALPARAISO**

EPB/pcm.-



Valparaíso, miércoles 15 de mayo de 1991



**DIRECTOR DE FF.CC.** — Una charla sobre la situación actual y las perspectivas futuras de FF. CC., realizó en la tarde de ayer, en la Escuela de Ingeniería de la UCV, el director nacional de esa empresa, Ignacio Echavarría. En la fotografía, el ejecutivo durante su concurrida exposición.

Señaló director nacional de FF.CC del Estado.-

## Definitivo: no habrá tren de Valparaíso a Santiago

Ingeniero Ignacio Echavarría manifestó que no existe proyecto alguno para rehabilitar el servicio de pasajeros, acotando que no entendía la insistencia de los porteños por contar con nuevo enlace ferroviario a la capital.

La Empresa de Ferrocarriles del Estado no contempla la rehabilitación del servicio de pasajeros entre Valparaíso y Santiago, ya que requiere de inversiones que ni la empresa ni el Gobierno pueden solventar en la actualidad, manifestó el director nacional de FF.CC del Estado, Ignacio Echavarría.

Enfatizó que por la "catastrófica" situación de los ferrocarriles resultaba demasiado oneroso y existían otras prioridades para el futuro cercano. No obstante, aseguró que sí se considera la reparación del trazado, pensando en el transporte de carga, que quedará en manos de una empresa mixta, con mayoría privada, de acuerdo con lo que postula el proyecto de desarrollo elaborado por su dirección.

Asimismo, respecto a un tren rápido entre el puerto y la capital, indicó que personalmente encontraba viable el proyecto de La Dormida que, a pesar de ser más largo que otros, presentaba costos menores y con buena tecnología podía salvarse el inconveniente de la mayor distancia. Sin embargo, en charla informal con estudiantes de la Escuela de Ingeniería de Transportes de la UCV,

donde ofreció una exposición, señaló que no entendía el afán de los porteños por contar con un servicio de tal naturaleza, que sólo contribuiría a cambiar de mala forma el aspecto urbano de la región como consecuencia del potencial traslado de santiaguinos, ya sea para residir o por motivos de trabajo o esparcimiento.

Dejó entrever que la empresa no estimaba necesaria tal gestión. Respecto a las ofertas de inversionistas extranjeros para construir el trazado, explicó que nunca habían sido muy concretas, y que siempre traían aparejada la necesidad de subsidios estatales. "Ofrecen construirlo todo gratis, pero después señalan que si el flujo de pasajeros presupuestado no es el que se observa en la realidad, el Estado debe hacerse cargo de la diferencia."

Informó que se están barajando numerosas fórmulas para sacar a

FF.CC de su mala situación, que se grafica a través de su deuda de 100 millones de dólares y a la necesidad de otros 100 millones para poder servir en forma decorosa la parte fundamental de sus líneas, que va de Santiago a Temuco, amén de aquellas insertas en sectores forestales y portuarios de la Octava Región.

Haciendo un resumen histórico de la "tragedia ferroviaria", señaló que este año se pagaba el último millón de dólares adeudado por concepto del Plan de Modernización fracasado, puesto en práctica hace 20 años. Indicó también que en la actualidad el nivel de transporte de pasajeros al año equivalía al de 1936: dos millones de personas, contra los 22 transportados a inicios de los 70. En cuanto a la carga, esta equivale a los volúmenes de 1946.

### FF.CC SE DESHACE DE CARGA

Para enfrentar la catástrofe, la dirección nacional de FF.CC elaboró un plan que, en líneas gruesas, implica el abandono del transporte de carga por parte de la empresa. Este quedaría a cargo del sector privado, principalmente de las empresas que utilizan mayoritariamente los servicios. FF.CC se quedaría con la infraestructura actual, que se mejorará pero sin realizar nuevas adquisiciones, y con el servicio de pasajeros.

Se considera la creación de una inmobiliaria para vender la Estación Central de Santiago, la maestranza de San Bernardo y otros terrenos.



ARCHIVO

19 JUN. 1991

Ant. 91/9589

CBE 91/9589

Santiago, Junio 17 de 1991

Señor

Eduardo Parra Bartet

Valparaíso 618 A, 2º Piso

Viña del Mar

Estimado Señor:

Por encargo de S.E. el Presidente de la República, don Patricio Aylwin Azócar, hago saber a Ud. que su reciente carta ha sido remitida a la Empresa de Ferrocarriles del Estado, mediante Of. GAB. PRES. (O) 91/2051.

Saluda atentamente a Ud.

  
pp Carlos Bascuñán Edwards  
Jefe de Gabinete Presidencial

JRA/esr

c.c.: Archivo Presidencial

Corr. Correspondencia