

Memoria presentada por el Administrador del Puerto de Valparaíso correspondiente a 1929

LA explotación del Puerto se ha realizado normalmente durante el año 1929, desarrollando el personal toda su acción para cumplir debidamente las obligaciones que se le ha impuesto, con lo que se ha podido efectuar sin tropiezos y sin reclamos de ninguna especie de parte del comercio de Valparaíso, la movilización de mercaderías cuyo tonelaje en el año, como más adelante se verá, fué bastante superior al de 1928.

El resultado económico también ha sido halagador, pues la explotación ha dado una utilidad líquida de DOS MILLONES QUINIENTOS TREINTA Y TRES MIL QUINIENTOS CUARENTA Y NUEVE PESOS OCHENTA Y CINCO CENTAVOS (\$ 2.533.549.85).

Si a esta cifra pudiéramos agregar las rentas que produce el almacenaje de la mercadería que hasta ahora se considera como entrada aduanera, llegaríamos a valores que constituirían la amortización de las instalaciones de la explotación.

LAS TARIFAS

Las tarifas de movilización de mercadería en la Sección Aduana, se han mantenido sensiblemente iguales desde la creación de la Administración del Puerto.

Según se demuestra en el gráfico N.º 1

que se acompaña, las tarifas fueron reducidas en aquella época en 50 % y su aplicación dió en el presente año una utilidad de \$ 565.808.26.

Otro tanto se puede decir de nuestras tarifas de cabotaje, que, salvo las que se refieren a bodegaje, se han mantenido sensiblemente iguales desde su implantación. La aplicación de estas tarifas dió una utilidad líquida en el Espigón de \$ 740.959.65, y en el Muelle del Barón de \$ 262.793.49.

En el cuadro «Ganancias y Pérdidas» puede verse en detalle el resultado de la explotación en cada una de nuestras tres Secciones.

En cuanto a nuestras tarifas de bodegaje, han sufrido año a año una notable rebaja.

Habiéndose observado el poco interés del comercio por nuestras bodegas, debido en gran parte al valor subido del bodegaje, y en vista de haber terminado ya la construcción de las bodegas del Espigón, hemos implantado las nuevas tarifas que esperamos han de constituir una nueva fuente de entradas para el Puerto durante el año que comienza.

El gráfico N.º 2 muestra la forma como se han ido reduciendo año a año esas tarifas.

RENTAS DEL PUERTO

El cuadro adjunto «Resumen General de las Rentas del Puerto», permite la comparación de las entradas del Puerto en sus diferentes Secciones durante los últimos CINCO AÑOS de explotación.

Este cuadro, además de demostrar el crecimiento constante de las rentas en cada Sección, indica también que la Sección Aduana produjo este año, comparado con el anterior, una mayor renta de \$ 703.220.14, y que las demás ramas tuvieron un aumento de \$ 1.094.486.66, o sea que la mayor renta del Puerto en el año 1929 fué de \$ 1.797.709.80.

Es digno de llamar la atención en ese cuadro el desarrollo que ha experimentado la explotación del Espigón y Muelle del Barón, que da el siguiente resultado comparativo:

	1925	1929
Espigón...	\$ 40.381.17	\$ 1.383.620.50
Muelle Barón.....	13.368.95	431.530.12

El gráfico N.º 7 muestra en forma clara el rápido desarrollo que ha experimentado la explotación del Espigón.

TONELAJE MOVILIZADO

Desde el año 1925 en que el tonelaje movilizado, según los antecedentes que hemos encontrado, alcanzó más o menos a 800.000 toneladas, el movimiento portuario ha ido creciendo regularmente hasta alcanzar en el año 1929 la cifra máxima en los cinco años, o sea UN MILLÓN DIECINUEVE MIL OCHOCIENTAS NOVENTA Y NUEVE TONELADAS (1.019.899 toneladas).

El gráfico N.º 3 que acompaño muestra el crecimiento del Puerto. Cada ordenada de él indica el promedio de la

movilización en 12 meses, y en consecuencia indica claramente la regularidad del aumento del tonelaje.

El total del tonelaje movilizado en 1929 se descompone en:

426.491 tons. de cabotaje y
593.408 tons. de comercio exterior.

Comparando el tonelaje de los dos últimos años, se comprueba un aumento en el cabotaje de 35.453 tons. y un aumento del comercio exterior de 109.039 tons.

El total del aumento es de 144.492 toneladas, o sea 16,5 % mayor que el tonelaje movilizado en 1928.

La explotación fiscal va aumentando paulatinamente y llega ya al 48 % de la movilización total del Puerto.

Este porcentaje irá en aumento aprovechando la ampliación de los galpones del Espigón y las bajas tarifas de bodegaje que se han implantado recientemente; también con la construcción de la carbonera y de los patios de depósitos.

Por otra parte, si se acepta la proposición que hemos estudiado con la Aduana de fijar anualmente de común acuerdo las mercaderías cuya descarga puede permitirse por almacenes o sitios particulares, podremos limitar el tonelaje que va a esos sitios y la explotación fiscal irá absorbiendo con seguridad y sin producir trastornos, todo el tonelaje que crea conveniente.

De las 530.000 tons. que molizan los particulares, van 240.000 al maldón y enrocado, tonelaje que en su mayor parte lo tomará la explotación fiscal con las medidas que indico anteriormente. El resto del tonelaje que movilizan los particulares corresponde a petróleo por Salinas y azúcar que se descarga para las industrias que usan el muelle de la Población Vergara.

La Administración del Puerto no tendrá interés por esas mercaderías que no podría movilizar sin perjudicar al comercio.

El gráfico N.º 5 demuestra como ha ido aumentando la explotación fiscal desde 1926 y demuestra que con las medidas ya tomadas, con la política que se ha adoptado y desarrollando todo el interés posible por hacer un buen servicio al comercio, éste se vendrá a la explotación fiscal por su propio interés.

Los gráficos 6, 7 y 8 muestran el aumento del tonelaje en las tres Secciones de explotación fiscal del Puerto desde el año 1925, es decir, Sección Aduana, Espigón y Muelle del Barón.

BALANCE

El Balance que se acompaña demuestra que ha habido una utilidad líquida de \$ 2.533.549.85.

Debo recordar que la utilidad del año anterior alcanzó a \$ 1.215.023.14; de manera que el año 1929 se han duplicado las utilidades del Puerto de Valparaíso.

El producto de la explotación, arriendos, etc.,

fué de \$ 6.152.117.97
Los gastos ascendieron a 3.618.568.12

DE LOS SERVICIOS

Atraque de vapores.—La Sección Aduana del Puerto tiene sólo tres locales para atraque de vapores que corresponden a otros tantos almacenes para la recepción de la mercadería de internación.

El local N.º 1 recibió la descarga de 243 vapores y sólo pudieron atracar 76 vapores.

El local N.º 2 recibió la descarga de 233 vapores y atracaron 83 vapores.

El local N.º 3 recibió la descarga de 243 y atracaron 103 vapores.

Los itinerarios de los vapores de carga son completamente irregulares, razón por la cual es imposible contar con una distribución uniforme de las llegadas que permita un mejor aprovechamiento de los malecones y sitios de descarga.

A esto se debe que es común que descarguen simultáneamente tres o más vapores en un mismo sitio; uno atracado y dos o más envían su mercadería por lanchas.

Esto produce una demora en la recepción de la mercadería de los vapores que descargan por lanchas, se encarece su movilización y se expone a los robos, deterioros, etc.

Esta situación hace ya necesario aumentar los sitios de atraque para el comercio de internación, y en consecuencia será necesario sacrificar el cabotaje quitándole los sitios 4 y 5 y concentrar en todo el malecón llamado de Aduana el comercio de internación.

Tal medida no redundará en beneficio económico para la explotación pero se impone por las necesidades comerciales y porque el Puerto debe prestar esas comodidades al comercio.

A los sitios del cabotaje, que son por ahora cinco, atracaron 506 vapores distribuidos más o menos uniformemente en dichos locales a razón de 102 vapores.

Si los itinerarios de los vapores estuvieran distribuidos uniformemente tendrían más o menos tres días para cada vapor, pero por razones que no necesito explicar, esto no sucede ni se puede pensar en conseguir.

Por esto es que se producen verdaderas congestiones de vapores y ya no se repiten muy a menudo los casos en que para poder despachar un vapor en el número restringido de horas que se le

dan para su atraque tengamos que trabajar las 24 horas del día sin parar.

Ahora bien, si como digo anteriormente nos veremos pronto en la necesidad de quitarle sitios de descarga al cabotaje, tendremos que los malecones habilitados serán escasos dentro de muy poco tiempo para atender las necesidades del Puerto.

Es cierto que aun nos queda el Malecón Prat, que podremos habilitar con el tiempo para el atraque de naves pequeñas y también al sitio que ocupan los señores Pearson.

La habilitación de estos sitios postergará el problema que se presentará en unos pocos años más, pero si se piensa que nuestro comercio sigue una curva ascendente, se verá la necesidad de prevenirmos para un futuro muy próximo.

Estas rápidas observaciones justifican la preparación de nuevos sitios adecuados para el atraque de naves y movilización de mercaderías y justifican la construcción de un nuevo Espigón que evite con tiempo la congestión que ya se está experimentando.

NUEVOS ELEMENTOS DE TRABAJO

Muelle.—Con motivo de las reparaciones que hubo que efectuar en las vigas de concreto armado del Muelle del Barón, sólo se pudo hacer la explotación durante todo el año por medio muelle.

Esas reparaciones han sido ya terminadas, de manera que desde los últimos días del año se ha podido entregar el muelle en su totalidad a la explotación.

En el muelle trabajan 6 hombres de planta, y cuando las necesidades del servicio lo requieren se toman jornaleros auxiliares.

La descarga se hace con siete donkys a vapor que se encuentran en buenas condiciones y hacen un trabajo eficiente.

Espigón.—En el Espigón se ha terminado la construcción de los segundos pisos de los almacenes «A» y «C» y se ha comenzado su explotación sólo provisoriamente debido a que aún no se han instalado las grúas de pared contratadas con los señores Guttman Maurer. Esta maquinaria se encuentra ya en nuestro poder y sólo faltan los rodamientos de los descansos del eje, que llegarán próximamente.

Estos Almacenes darán gran capacidad de almacenaje al Espigón y serán de mucha utilidad para el Comercio.

También se ha instalado en el Patio más amplio del Espigón un Puente-Grúa que permite el total aprovechamiento de ese sitio y que durante el año ha prestado grande utilidad.

Las operaciones de carga y descarga se efectúan en el Espigón con 7 Grúas Eléctricas y dos donkys a vapor que sólo pueden trabajar para lanchas. El número de grúas es insuficiente, pues habiendo cuatro vapores atracados se hace imposible atender en debida forma el trabajo por todas las escotillas que se presentan. Esta deficiencia se subsanará con las nuevas grúas contratadas que prestarán servicio en el próximo año.

Trabajan en esta Sección 41 hombres de planta, y por ser el trabajo muy variado se toman auxiliares cuando es necesario.

Aduana.—En la Sección Aduana se terminó la construcción del 2.º piso del Galpón N.º 3, que se encuentra ya en plena explotación.

Este Galpón ha venido a llenar una verdadera necesidad de la Sección Aduana, pues con él hemos logrado reducir en forma apreciable el arrastre y movilización de mercadería a los Almacenes antiguos, se almacena la mercadería más rápidamente, se ahorran operaciones de movilización y se ha logrado introducir

una rebaja de tarifa de pago a los jornaleros que en esa Sección llega a 20%, lo que se traducirá en una mayor utilidad de la Explotación, que llegará alrededor de \$ 70,000.

El Patio para Depósito de Mercaderías está también en servicio y con su empleo lograremos en poco tiempo despejar en gran parte los frentes de los Galpones de Aduana que se hacían estrechos para recibir tanta carga pesada que no puede guardarse en Galpones y que la carencia de espacios libres en la Aduana obligaba a ocupar esos únicos sitios disponibles.

Esto mismo va a permitir también dar más facilidades a la recepción de pasajeros que llegan en los vapores que atracan a los malecones frente a esos Galpones.

Actualmente se hace toda la movilización de la mercadería de Aduana con sus múltiples operaciones aduaneras con 191 hombres de planta. Este personal que hace siete años llegó a más de 500 hombres se ha ido reduciendo poco a poco hasta llegar al número actual.

Entre éstos figuran una docena de hombres ancianos, inútiles para el servicio, que con sus treinta y más años servidos nos obliga a mantenerlos todavía en actividad.

Hasta ahora han sido inútiles todas las gestiones que se han hecho para obtener para ellos alguna jubilación, como la obtuvieron los que con más suerte se retiraron hace pocos años. La Oficina de Pensiones y la Contraloría han dictaminado que no tienen derecho a jubilación y hemos tenido que mantenerlos por humanidad en el servicio activo.

SERVICIOS ELÉCTRICOS

En el mes de Noviembre de 1929 venció el contrato que para el suministro

de energía eléctrica había firmado la Administración del Puerto con la Compañía de Electricidad.

Desde principios de dicho año se discutieron las bases de un nuevo contrato, pero en vista que la Compañía quería mantener los mismos precios antiguos para el suministro de corriente, solicitamos a ese Departamento autorización para pedir propuestas privadas para el suministro de dos Grupos Motor Diesel-Generador con una potencia total de 150 Kw.

Se presentaron cinco interesados y se aceptó la propuesta de los Srs. Vorwerk y Co., por la suma alzada de \$ 123,360 por la maquinaria funcionando.

Durante los tres meses que la Planta ha funcionado hemos podido apreciar los beneficios que ella nos reporta, como ser mayor seguridad en el servicio, economía en el costo de la energía de más de \$ 30,000 al año, economía de personal, etc.

Esta planta se proyectó sólo para funcionar durante el día en las horas de máximo consumo; durante la noche y para el alumbrado se toma corriente a la Compañía, pues con este objeto se renovó el contrato de suministro de energía por cinco años más, pero con tarifas un 25% más baratas que las establecidas en el contrato vencido.

La experiencia de estos cinco años con la planta propia nos indicará la conveniencia de independizarnos completamente de la Compañía de Electricidad.

Como dato ilustrativo indicaremos en detalle los gastos que nos demanda la producción de un kilowatt-hora en forma de corriente continua con la nueva planta Diesel.

Consumo de Petróleo.— 315 gr.
por kwh. a \$ 167 la tonelada \$ 0.053
Consumo de lubricante.— 0.008
litros por kwh. a \$ 2 litro... 0.016

<i>Personal.</i> — Un operador con \$ 450 mensuales (15,000 kwh. mensuales).....	0.030
<i>Reparaciones y otros consumos.</i>	0.016
	<hr/>
Total gastos directos....	\$ 0.115

Agregando a esto el interés del capital invertido, 6% y amortizando la maquinaria en 15 años, es decir, con un 4.29% tendremos con una producción anual de 180,000 kwh. un mayor costo por hora de.....

	\$ 0.0705
	<hr/>
TOTAL.....	\$ 0.1855

Es decir, el costo del kilowatt-hora de corriente continua producido con la nueva planta de Motores-Diesel es de diecinueve centavos.

En cambio, con el antiguo contrato con la Compañía de Electricidad el costo del kilowatt-hora de corriente continua nos costaba:

$$\frac{180,000 \times 0.15 \times 1.25 + 60 \times 30 \times 12}{180,000} \quad \$ 0.307$$

<i>Personal.</i> —Dos operadores para dos turnos con \$ 300 mensua- les cada uno.....	\$ 0.040
<i>Reparaciones y otros consumos.</i>	0.012
	<hr/>
Total gastos directos....	\$ 0.359

Agregando a esto el interés del capital invertido, 6% sobre \$ 50,000 y amortización de la maquinaria en 20 años, es decir, con un 2,72% tenemos con una producción anual de 180 mil kilowatt-horas un mayor costo por kwh. de.....

	\$ 0.024
	<hr/>
Total.....	\$ 0.383

Es decir, el costo del kilowatt-hora de corriente continua comprado a la Compañía en forma de corriente alterna nos resultaba de treinta y nueve centavos, o sea más del doble del costo actual.

SECRETARÍA

El aumento general de las actividades del Puerto y el crecimiento de todos sus servicios se han reflejado naturalmente en esta Sección que está íntimamente ligada a la Administración.

Movimiento de papeles.—De correspondencia entrada y salida, Oficios, Informes, Cartas, Avisos de Atraques, Solicitudes, Permisos, Bases y Especificaciones de Propuestas, etc., etc. ha producido un total de 6,000 piezas.

Propuestas públicas.—Durante el año 1929 se han abierto Propuestas públicas por un valor de \$ 3,958,253.10.

Contratos.—Se han redactado contratos reducidos a escritura pública por un valor de \$ 1,426,721.15.

Cancelaciones.—Se han redactado escrituras públicas de cancelaciones de contratos ya cumplidos por un valor de \$ 213,734.90.

Accidentes del trabajo.—Se han producido en el año 67 accidentes del trabajo, de los cuales 43 han sido leves y 24 de mayor gravedad sin ocasionar la muerte. Todo esto en un año y con un personal de 500 hombres, tomando en cuenta los jornaleros de planta y auxiliares.

Atención del público.—La Secretaría ha atendido en la mejor forma posible al numeroso público que acude de todas partes a la Administración, sin descuidar sus obligaciones a pesar del escaso personal con que cuenta.

OBRAS NUEVAS EJECUTADAS

1) Durante el año se construyó y terminó el Galpón N.º 3 de la Aduana,

que es un edificio de dos pisos de 120 metros de largo por 25 m. de ancho. Esta obra se ejecutó parte por administración, como ser la armadura de fierro y el resto por contratos, para lo cual se pidieron las propuestas públicas del caso.

2) Se construyó por administración una Carbonera elevada para el abastecimiento de las Locomotoras de Patio de nuestro servicio.

3) Se construyó un patio para Depósito de Mercaderías, que es servido por un Puente-Grúa de 30 metros de luz y de tres toneladas de poder.

4) Se terminó la construcción de dos nuevos galpones de dos pisos en el Espigón de Atraque ubicados en los Sitios «A» y «C».

5) Se instaló en uno de los patios del Espigón un Puente rodante de 25 metros de luz sobre pilares de fierro.

6) Se adquirieron por propuestas públicas dos locomotoras para el servicio de Patio.

7) Se terminó la instalación de once Ascensores Eléctricos, para reemplazar otros tantos hidráulicos. La recepción definitiva de estos ascensores contratados con los Srs. Reiser, Petitbon y Co. debe verificarse en pocos días más.

8) Se adquirieron por intermedio de los señores Guttman, Maurer y Cía. catorce Grúas de Pared para el servicio de los segundos pisos de los Almacenes «A» y «C» y N.º 3. De estos elementos ya hay seis en trabajo, el resto destinado a los Almacenes A y C quedarán instalados en poco tiempo más.

9) Se adquirieron dos grupos de Motores Diesel generador, por propuestas privadas con los señores Vorwerk y Cía. Estos grupos quedaron instalados en el mes de Noviembre y se encuentran en servicio.

10) Además se hizo la reparación completa del Talud de Enrocados desde la

altura de la calle Las Heras hasta el muelle del Barón.

11) La Dirección Fiscal de las Obras del Puerto se encargó de vigilar la construcción de las obras contratadas para la prolongación del Cauce de Jaime, la cubierta del de Merced y la reparación del Muelle del Barón; pero todas estas obras fueron pagadas con los fondos puestos a disposición de esta Administración.

El valor total invertido en todas las obras durante el año 1929 ascendió a la suma de \$ 2.097,579.27.

Me permito acompañar a esta Memoria los siguientes Cuadros:

1) Balance general en 31 de Diciembre de 1929.

2) Cuenta de Ganancias y Pérdidas del Puerto en 1929.

3) Resumen de las Rentas del Puerto durante los años 1925-1929.

4) Resumen de las Autorizaciones de Fondos para la Explotación y de los Gastos del año 1929.

5) Resumen del Tonelaje correspondiente a 1929 comparado con el año 1928.

Se acompañan también los siguientes Gráficos:

1) Tarifas del servicio fiscal de Movilización de Aduana desde su fundación hasta la fecha.

2) Tarifas de bodegajes en Espigón y Muelle del Barón.

3) Movimiento total mensual del Puerto.

5) Explotación Fiscal. Movimiento mensual

6) Movimiento en la Aduana de Valparaíso.

7) Movimiento mensual en el Espigón.

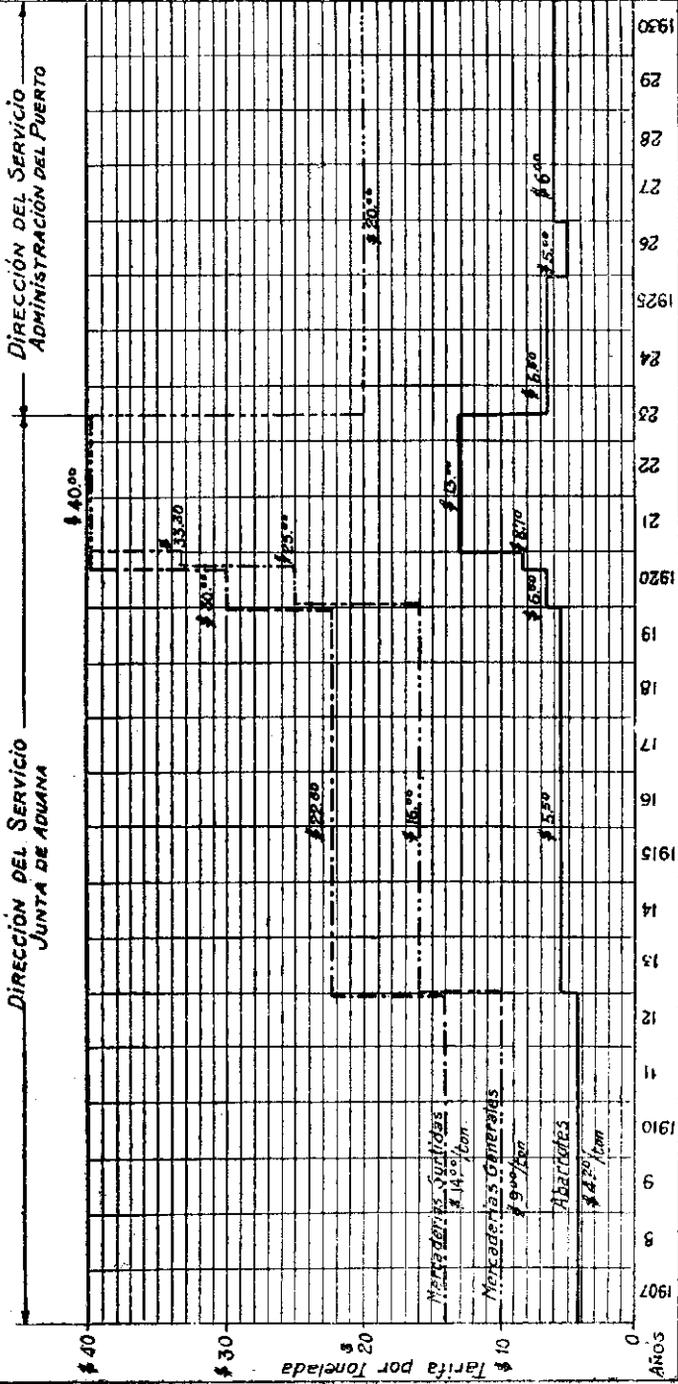
8) Movimiento mensual en el Muelle del Barón.

Nº 1

ADMINISTRACION DEL PUERTO

TARIFAS DEL SERVICIO FISCAL DE MOVILIZACION DE ADUANA

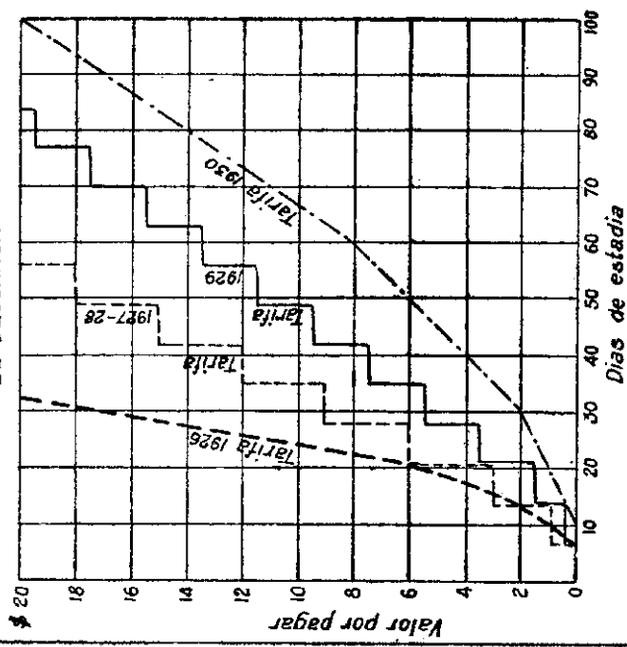
DESDE SU FUNDACION HASTA LA FECHA



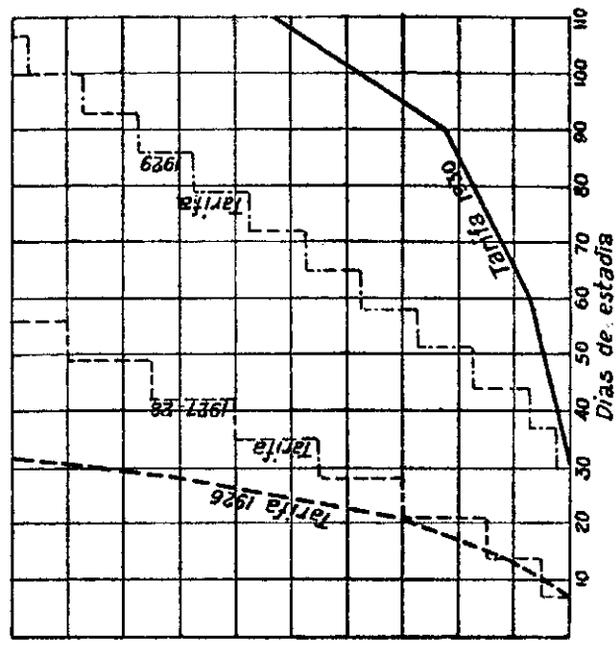
ADMINISTRACION DEL PUERTO

Nº 2

TARIFA DE MERCADERIA PROVENIENTE DE DESCARGA



TARIFA DE MERCADERIA DESTINADA A EMBARQUES



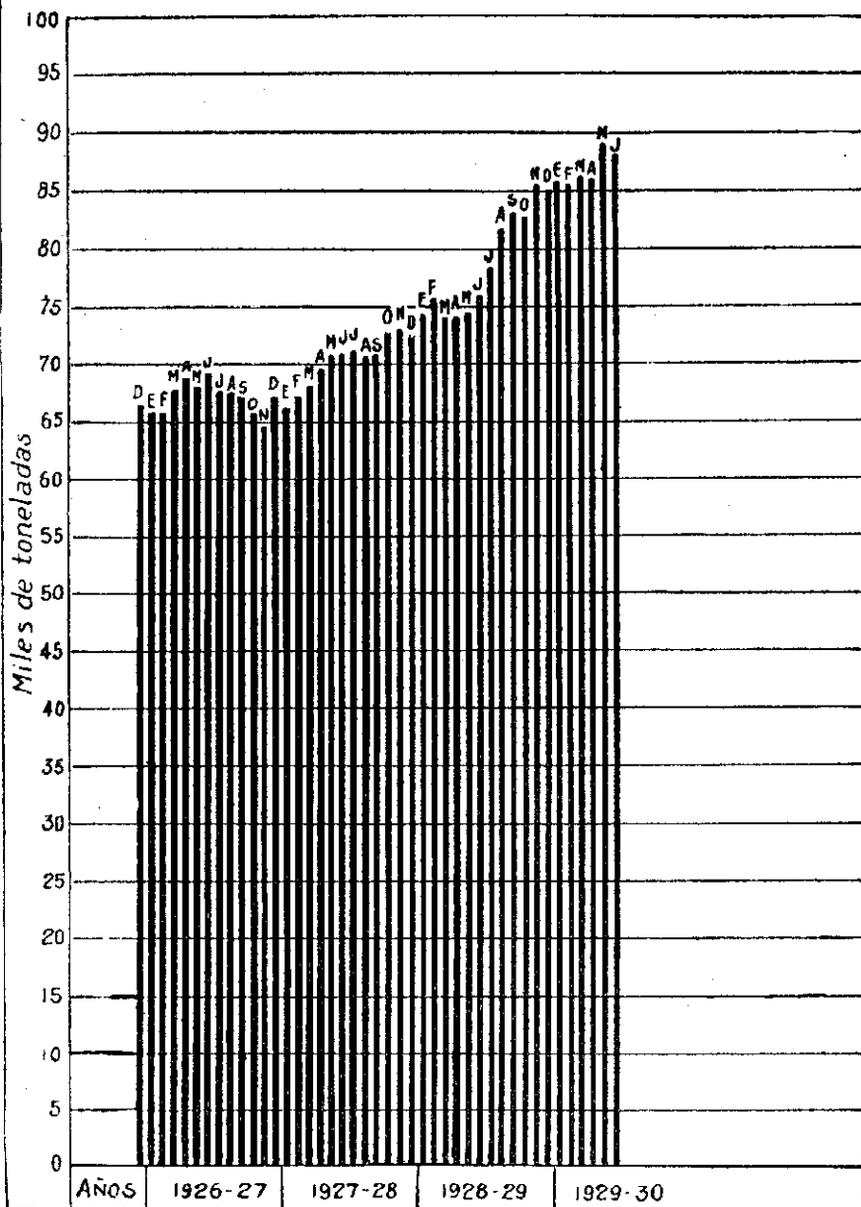
TARIFAS DE BODEGAJE EN EL ESPIGON Y MUELLE DEL BARON

DESDE 1926 A 1930

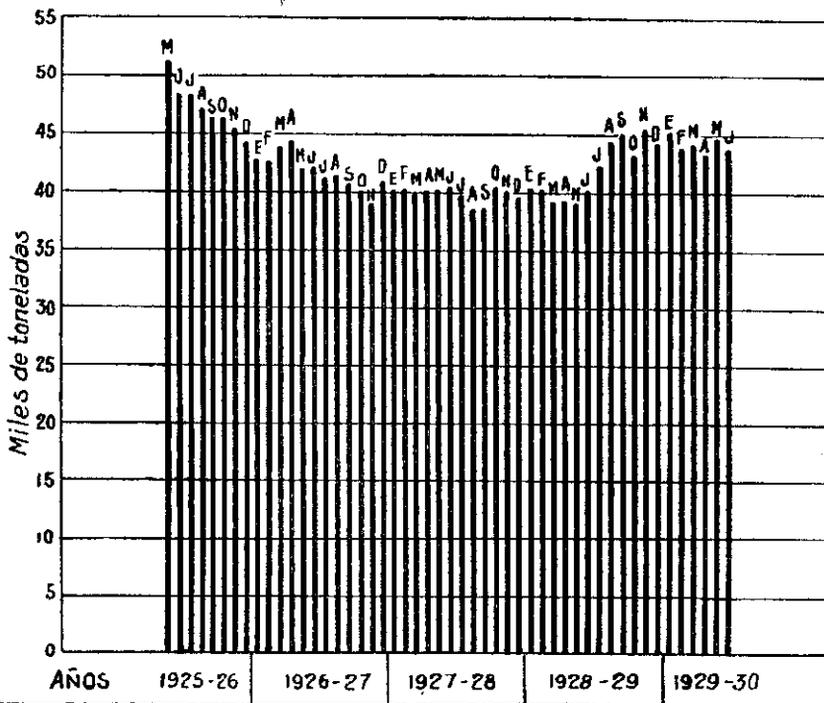
ADMINISTRACION DEL PUERTO

Nº3

MOVIMIENTO TOTAL MENSUAL DEL PUERTO DE VALPARAISO EN TONELADAS PROMEDIO DE 12 MESES



ADMINISTRACION DEL PUERTO
 ESLOTACION PARTICULAR
 MOVIMIENTO MENSUAL EN TONELADAS
 PROMEDIOS 12 MESES



Nº 6

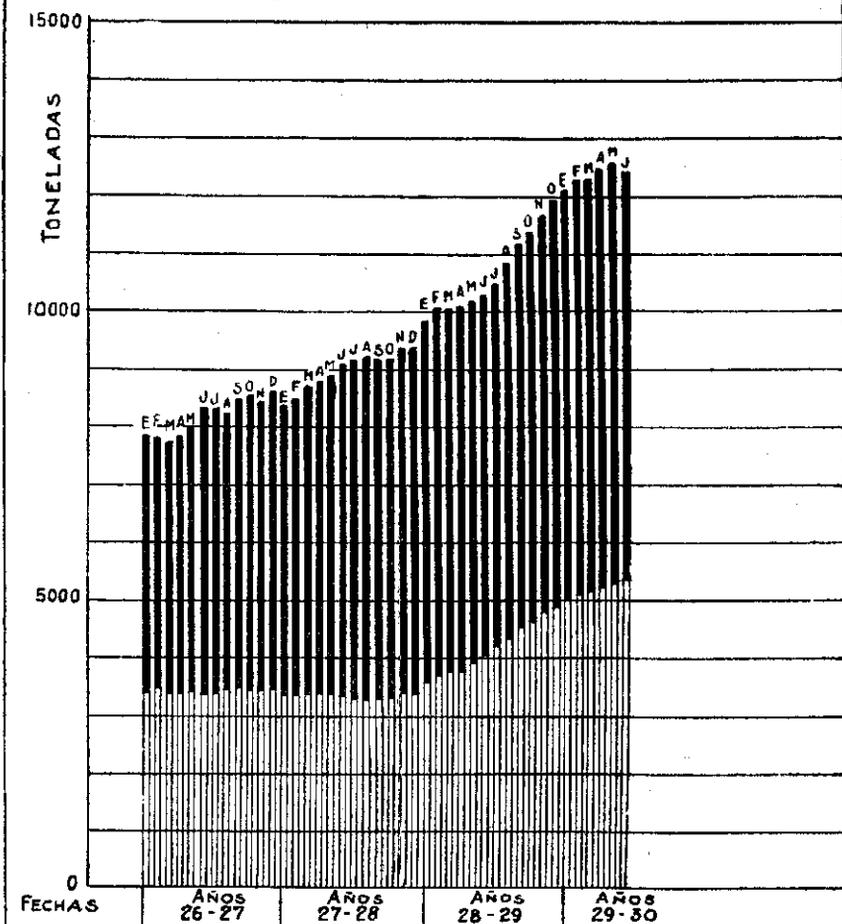
ADMINISTRACION DEL PUERTO

MOVIMIENTO EN LA ADUANA DE VALPARAISO

EN TONELADAS

PROMEDIOS DE 12 MESES

MERCADERIAS DE DESPACHO FORZOSO
 MERCADERIAS DE ALMACEN



ADMINISTRACION DEL PUERTO
 MOVIMIENTO MENSUAL EN EL ESPIGON DE ATRAQUE
 EN TONELADAS
 PROMEDIO DE 12 MESES

