

DOCUMENTOS

En la sesion de de la Cámara de, se dió cuenta de la siguiente solicitud:

Santiago, 8 de Octubre de 1908.

Soberano Congreso:

El Poder Ejecutivo ha sometido a la consideracion de V. E. un proyecto de lei relativo a las obras de mejoramiento del puerto de Valparaíso, con un costo de cuatro millones de libras esterlinas (£ 4 000 000).

El ingeniero que suscribe, sin entrar a hacer la crítica del proyecto de obras preferido por el Ejecutivo, considera como técnico i como chileno, que el costo mencionado está fuera de proporcion con las pocas ventajas que se obtendrian con su ejecucion i, en consecuencia, con todo respeto se permite llamar la atencion de V. E. hácia un proyecto que ha publicado hace diez años en los ANALES DEL INSTITUTO DE INGENIEROS, segun se puede ver en los ejemplares adjuntos, correspondientes al 15 de Mayo de 1898 i al 15 de Noviembre de 1899, proyecto que satisface ampliamente las necesidades actuales i satisfará las necesidades futuras del puerto de Valparaíso.

Este proyecto, que figura entre los que el señor Kraus ha reunido en una lámina de sus estudios sobre Valparaíso, constará una vez que se le ejecute totalmente, de un tajamar Norte que parte de la Punta Anjeles para llegar hasta la roca de La Baja, calculado para resistir el asalto de las olas de los temporales mas recios, que en Valparaíso provienen del Norte al Noroeste; de otro tajamar situado al Este, separado del anterior por la boca de entrada, que servirá de proteccion contra las olas directas del Norte i las reflejadas por la costa oriental de la bahia, que irá desde las cercanías de La Baja a juntarse al malecon en un punto próximo i al Oriente del muelle Prat, despues de hacer dos ángulos para amoldarse a las profundidades medias que permitan hacer su construccion en condiciones ordinarias para esa clase de trabajos i a un precio razonable para la capacidad financiera de Chile.

En el recinto así constituido, donde las aguas estarían tranquilas en todo tiempo, gracias a la distancia relativamente corta entre la tierra firme i los tajamares, se

separará junto a la entrada, un antepuerto mediante dos espigones oblicuos que asegurarán una mayor tranquilidad de las aguas en las dársenas interiores i que obligarán a los aluviones que penetren a cumularse en los ángulos agudos que forman en sus nacimientos, de donde se podrán estraer, cuando el buen tiempo lo permitta, o sea casi en toda época.

Las dársenas interiores quedarán separadas por muelles oblicuos tambien, inclinacion que facilita tanto las maniobras de entrada i de salida de las naves, como la colocacion de las curvas de enlace de las vías férreas, al mismo tiempo que ofrece una mayor lonjitud para atracar naves.

El conjunto de estas obras, que compone la lámina N.º 25 del anexo ejemplar de los ANALES DEL INSTITUTO DE INJENIEROS, correspondiente al 15 de Mayo de 1898, es mucho mas de lo que se necesita en la actualidad en Valparaíso para dar paso a las novecientas mil toneladas de mercaderías que anualmente se movilizan en dicho puerto.

Los especialistas estiman que en un puerto suficientemente provisto de maquinarias, las mercaderías pueden movilizarse a razon de quinientas toneladas por metro corrido de muelle al año. Si partimos de esta base, se ve que, para las necesidades del momento, bastaría con obtener dos mil metros de muelles i malecones para dar paso a un millon de toneladas por año. Del conjunto de mi proyecto solo seria necesario construir en la actualidad la porcion que he marcado con tinta roja tanto en la lámina N.º 4 del ejemplar de los ANALES DEL INSTITUTO DE INJENIEROS correspondiente al 15 de Noviembre de 1899, como en la lámina que se acompaña en hoja separada.

Mi proyecto así reducido, consta de una parte del tajamar oriental i de un espigon que nace de la punta que está inmediatamente al Norte del muelle de los Arsenales de Marina. Ambas obras por reunirse a la tierra firme, podrán construirse con trenes lastreiros, sin ocupar material naval, que ya no hai donde fondear en la bahia, cuyas proporciones mas abrigadas están totalmente ocupadas por el comercio.

Dentro del recinto así formado, coloco un nuevo muelle paralelamente al actual muelle fiscal de la Aduana, a partir del ángulo que la tierra firme hace frente al extremo del mencionado muelle fiscal; suprimo el puente que hoy une este muelle a tierra i prolongo el brazo largo hácia el Sur hasta unirlo al malecon, haciendo los dragados necesarios en la poza para que las naves puedan atracar tanto a tierra como al costado Poniente del brazo largo del muelle fiscal prolongado. Así se obtienen mas o ménos dos mil cuatrocientos metros de muelles i malecones, segun se puede ver en la lámina N.º 4. Como ya hemos establecido que bastan por el momento dos mil metros, resulta que esta reduccion de mi proyecto es mas que suficiente para las necesidades actuales de Valparaíso.

Completando la idea, he indicado que es necesario terraplenar el Oriente del nacimiento del tajamar del Este, lo que sea menester para instalar una estacion de ferrocarril para el servicio inmediato del puerto.

Por lo demas, en el resto de la bahía proyecto detener las arenas, que son arrastradas hácia la playa de la Poblacion Vergara, por medio de pequeños espigones, hasta que se forme una playa continua donde las olas se matarán a sí mismas reventando, quedando así protegidas por la naturaleza las construcciones mas próximas al mar.

¿Cuánto costaría la ejecucion de este proyecto?

Este cálculo en realidad no se ha hecho; pero tomando como punto de comparacion los monumentales proyectos formulados no ha mucho tiempo, basta solo contemplar un plano, donde se hayan dibujado todos a la misma escala, para que mi proyecto casi no se note. Puedo entonces aseverar que si dichos proyectos monumentales se pueden construir con cuatro millones de libras esterlinas (£ 4 000 000), el mio no alcanzará a costar un millon de libras (£ 1 000 000), sobre todo si se piensa por una parte, que propongo aprovechar los actuales almacenes fiscales tales como están, con las actuales instalaciones hidráulicas, haciendo los ensanches indispensables, i, por otra parte, que la estraccion de tierras bajo el fuerte Bueraa dejará disponible para la venta una superficie bastante estensa de terrenos planos, en magnífica situacion con respecto a las dársenas en proyecto.

Estaría fuera de lugar el entrar aquí en las esplicaciones técnicas que justifican cada uno de los detalles de mi proyecto; pero me pongo a la disposicion de V. E. para dar todas las aclaraciones que se estimen necesarias.

Al traer ante la consideracion de V. E. un proyecto publicado hace diez años, no es mi propósito solicitar una concesion, ni pedir un tanto por ciento sobre tales o cuales cantidades. Mi propósito se reduce a recordar a V. E. la existencia de ese proyecto que las comisiones que han asesorado al Poder Ejecutivo no han tomado en consideracion, sea porque sus miembros no han estado al corriente de todas las ideas emitidas con respecto al mejoramiento del puerto de Valparaíso, sea porque el Ejecutivo les ha pedido informes sobre determinados proyectos que han venido aparejados con una oferta de construccion.

Con respecto a ofertas de construccion por casas, especialistas de reconocida competencia, me permito hacer presente a V. E. que si se desecha el mensaje del Ejecutivo i se le hace presente la necesidad de pedir propuestas sobre la base de un proyecto oficial que uniforme las condiciones para todos los proponentes, se recibirán numerosas propuestas, pues un contrato de un millon o mas de libras esterlinas no lo dejarán pasar sin exámen las mencionadas casas. Se me objetará que tal fué el caso tratándose del proyecto Kraus. Efectivamente fué así; pero el fracaso se debió a la circunstancia de que el Ejecutivo no se contentó con pedir propuestas para las obras del puerto, en conformidad a un proyecto determinado, sino que quiso imponer a los contratistas los medios o sistemas que debian emplear en la construccion (el concreto armado). Este procedimiento insólito obligó a los proponentes a dejar a salvo su responsabilidad, pues casi todos temieron quedar arruinados, porque los nuevos sistemas que se le señalaban como obligatorios no han recibido aun la sancion de una larga prueba en los trabajos maritimos.

Para terminar, insisto, con todo respeto, ante V. E., para que, antes de tomar una resolucíon que puede acarrear fatales consecuencias para el puerto de Valparaíso, haga consultar a los especialistas que estime conveniente, los puntos capitales que siguen:

1.º Si mi proyecto reducido, es o nó capaz de dar paso a mas de un millon de toneladas de mercaderías por año;

2.º Si el costo de construccion, con la maquinaria para la explotacion, es o nó enormemente inferior al costo del proyecto que patrocina el Ejecutivo;

3.º Si el plazo necesario para terminar mi proyecto, es o nó algunos años mas corto que el que se necesitaría para terminar el proyecto recomendado en el mensaje del Ejecutivo; i

4.º Si la estabilidad de los tajamares que proyecto, es o nó mucho mas fácil de obtener que la de los tajamares ubicados en grandes profundidades i sobre gruesas capas de fango.

Si los especialistas reconocen la efectividad de estas buenas cualidades i ventajas, habria llegado el momento de hacer presente al Ejecutivo la conveniencia de confeccionar los planos i especificaciones de mi proyecto reducido, para pedir propuestas con arreglo a ellos, dejando a los contratistas la eleccion de los medios i sistemas de ejecucion que estimen apropiados.

Es justicia, Excmo. Señor.

D. CASANOVA O.