

ANALES
DEL
INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE

OFICINA:

Calle de San Martín N.° 352 -- Casilla 487 -- Teléfono 3100

COMISIÓN DE REDACCIÓN

DON RODOLFO JARAMILLO
• RAÚL SIMÓN

DON LUIS MATE DE LUNA
• JUAN WAIDELE

DON WALTER MÜLLER

SECCION EDITORIAL

PROYECTO DE CONSTRUCCION DE OBRAS DE PUERTOS

En sus últimas sesiones el Honorable Senado ha venido ocupándose del estudio de un proyecto de ley que autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la suma de £ 6 290 000 en la construcción de obras de puertos.

A fin de poder formarse un juicio cabal acerca de la distribución de esa suma y de la cantidad que se asigna a cada puerto, es interesante seguir el desarrollo del proyecto de ley, tomándolo desde su origen.

En 1910 la ley que concedió fondos para la construcción de los puertos de Valparaíso y San Antonio ordenó a la Comisión de Puertos que elaborara un programa general de obras portuarias, que fué sometido a la aprobación del Gobierno en Diciembre de 1912 y recomendada la construcción de los puertos que siguen, con los presupuestos que se expresan:

Puerto de Arica	£	900 000
Antofagasta y muelle en Mejillones....		1 700 000

Talcahuano.....	650 000
Lebu.....	600 000
Valdivia.....	550 000

proponía además destinar anualmente la suma de \$ 2 000 000 oro de 18 d. para atender a la construcción de un muelle de embarque en Iquique y a la realización progresiva de las obras fundamentales de los puertos de Constitución, Puerto Saavedra y Llico.

El Gobierno, que había prestado su aprobación a este programa, envió al Congreso, en Enero de 1913, un proyecto de Ley que consultaba la construcción de los puertos siguientes:

Arica.....	£ 900 000
Antofagasta y muelle en Mejillones....	1 700 000
Talcahuano.....	6 0 000
Valdivia.....	550 000
Iquique, muelle.	200 000
Constitución.....	400 000
Llico.....	500 000
Puerto Saavedra.	100 000
<hr/>	
TOTAL	£ 5 000 000

Esta suma se cubriría con una emisión de bonos por £ 4 300 000 y el saldo con el producto de la venta de los terrenos que se ganaran al mar.

Estando en el ánimo general que las más urgentes de estas obras eran las del puerto de Antofagasta el Senado desglosó del Proyecto de ley la parte correspondiente a este puerto y la tramitó por separado autorizando al ejecutivo para invertir en las obras «fundamentales del puerto la suma de £ 1 700 000. Fue necesario reducir el programa de las obras que iban a contratarse, pues al dictarse esta ley, en 1916, ya se había dejado sentir la influencia de la guerra en el alza de precios, y no se podía pensar en que el presupuesto hecho antes de la guerra fuera suficiente para ejecutar el puerto completo.

La Cámara de Diputados en 1919 elaboró un Proyecto de ley que consultaba la autorización para construir las siguientes obras de puertos; invirtiendo en cada una de ellas la cantidad que se indica:

Puerto de Iquique	£ 750 000
Terminación de Valparaíso.....	1 470 000
Constitución	630 000
Talcahuano.....	620 000
Lebu.....	600 000
Puerto Saavedra.....	400 000
Valdivia.....	610 000
Malecón de Puerto Montt	150 000
Ferrocarril de Hualañé a Constitución, Curicó a Los Queñes y Peralillo a Parronal ,.....	200 000

El pago de las obras se haría con las sumas que se consultarán anualmente en la ley de presupuestos, pudiendo emitirse vales del Tesoro hasta por el 50% del valor de las obras contratadas o por medio de la contratación de un empréstito que produjera en dinero efectivo hasta £ 5 430 000 que ganaría un interés de 5% anual con 1% de amortización.

Esta ley, aprobada por la Cámara de Diputados ha sido modificada por una Comisión especial del Senado, quedando en la forma siguiente, que es la que actualmente se discute:

Puerto de Iquique	£ 750 000
Valparaíso.....	1 470 000
Constitución.....	900 000
Talcahuano.....	920 000
Lebu.....	930 000
Valdivia.....	1 090 000
Malecón y muelle de Puerto Montt...	150 000
Muelle y obras complementarias en Tomé	40 000
Muelle en Pichilemu	40 000

	£ 6 290 000

Se consultan además \$ 50 000 para terminar los estudios de Puerto Saavedra.

Si comparamos el proyecto de ley que está en discusión con el mensaje del Gobierno, de Enero de 1913, eliminando de este último a Antofagasta, que fué contratado en virtud de una ley especial, se ve que el proyecto actual ha eliminado las obras de Arica, Llico y Puerto Saavedra, ha agregado en cambio obras en Puerto Montt, Pichilemu y Tomé y ha aumentado mucho la importancia de las que se construirán en Iquique.

Estudiando estas modificaciones con un criterio técnico y sin ocuparnos de los precios de las obras, que necesariamente han debido aumentar en una proporción notable desde 1913 a la fecha, a causa del aumento de precio de los materiales y de la mano de obra, producido por la guerra europea, estimamos que es indudable que la eliminación de las obras de Llico, es conveniente ya que se han resuelto llevar a cabo las de Constitución; en cambio el reemplazo de la suma destinada a Arica por las que se invertiría en Iquique y Puerto Montt no se justifica tan claramente, pues Arica es término de una línea internacional y como parece que la política internacional que el Gobierno sigue actualmente es la de fomentar el desarrollo de la producción de esta provincia, habría sido lógico mantener el criterio primitivo de construir dicho puerto. Por otra parte destina £ 150 000 a Puerto Montt, parece prematuro, pues no existe aun ningún proyecto de obras para dicho puerto y estas obras serán necesariamente muy caras a causa de la enorme amplitud de la marea en ese puerto. En cuanto a Iquique para que se justificara el cambio de criterio primitivo, que era construir sólo un muelle que sirviera de término al ferrocarril de Iquique a Pintados, sería necesario que se consultara la construcción de ferrocarriles de penetración a Bolivia, partiendo de Iquique, y que se viera claramente el renacimiento de la industria salitrera.

En cuanto a destinar la cantidad de £ 100 000 que el mensaje primitivo consultaba para Puerto Saavedra y que era indudablemente insuficiente, a la construcción de muelle en Tomé y Pichilemu, creemos que no se justifica por lo que se refiere a Tomé, que se encuentra muy cerca de Talcabuan y que cuenta con muelles particulares suficientes para el movimiento del puerto, y que por lo que toca al muelle de Pichilemu, bien se podría ejecutar con fondos consultados en el presupuesto anual de la nación.

La Comisión del Senado propone como formas de pago una de las dos siguientes:

a) Pagadas con el producto de la explotación de las obras construidas, que se concedería por un tiempo determinado, debiendo aprobar el Presidente de la República las tarifas y sus modificaciones garantizando hasta un 6% del capital invertido.

b). Con el producto de un empréstito que rinda en dinero efectivo la suma de £ 6 390 000, cuyos bonos ganarían un interés de 5% y una amortización acumulativa de 1%.

Respecto a la primera forma de pago, creemos que sería aplicable con ventaja a los puertos de Lebu, Constitución, Arica y Puerto Saavedra, en caso que los dos últimos fueran incluidos nuevamente en la ley; pero estimamos que su aplicación no sería conveniente en Valparaíso, Talcahuano o Valdivia, que ya tienen corrientes comerciales establecidas y en las cuales un monopolio vendría a herir numerosos intereses.

En cuanto a la segunda forma de pago estimamos que la colocación de un empréstito se haría con un descuento muy fuerte, a causa de lo bajo de la tasa de interés que se ha fijado; y como es la que deberá aplicarse a los más importantes de los puertos nombrados, esperamos que habrá ocasión de modificarla durante el estudio de la ley.