

CRÓNICA

La construccion del puente Maule.—**LA EJECUCION DE LOS TRABAJOS.**—Completando la informacion que dimos en el número anterior respecto a los trabajos del puente sobre el Maule, i en la cual omitimos dejar constancia que los denuncios sobre desperfectos en las obras, a que dicha informacion se refiere, fueron hechos a la Inspeccion de Ferrocarriles por uno de los ingenieros que estuvo algun tiempo a cargo de ellos, insertamos a continuacion un extracto del informe que sobre el particular han evacuado los inspectores visitadores, ingenieros señores Alberto Decombe i Carlos Herrmann.

Los señores Herrmann i Decombe fueron designados especialmente por la Direccion de Obras Públicas a fin de que inspeccionaran las obras citadas e informaran respecto de la veracidad de dichos denuncios.

En el informe referido se estudian los cargos hechos a la obra por el ingeniero denunciante, i se restablece la verdad de las cosas.

Comienza dicho informe refiriéndose al tiempo que duran los turnos de los trabajadores dentro del aire comprimido: no se hacen ahora cada 6 horas—como indica el denuncia—sino cada 5 horas, condicion de trabajo que hace poco ha establecido el contratista a pedido de la Inspeccion.

En cuanto al cargo referente a que deben dejarse sin escavar ciertos trozos de terrenos a fin de evitar que al quitar el aire comprimido en la cámara de trabajo puedan producirse movimientos bruscos que acarrearían al contratista gastos de tiempo i de dinero, estiman los señores Herrmann i Decombe que el contratista tiene derecho para establecer su trabajo en cualquiera forma por dispendiosa que sea para sus intereses particulares, siempre que no se perjudique de ningun modo la estabilidad de la obra, cosa que ha sucedido en el presente caso, ya que el hundimiento producido el 27 de Abril último no ha acarreado ni producido desnivelacion en el machon 1-2, ni otros perjuicios.

Por lo que hace a la paralización de las obras en Junio del año pasado, ella fué ordenada por la Inspeccion en vista del informe del ingeniero denunciante, quien te-

niendo en cuenta las experiencias que hizo el 1.º de ese mes en el fondo del cajón, aconsejaba una solución que diera una mayor seguridad que la que se obtendría llevando adelante el proyecto contratado. Esta solución i este acuerdo se hizo posteriormente, pasado el invierno i fué aprobado por decreto supremo del Gobierno; i al contrario de lo que espresa el ingeniero denunciante, los contratistas no querían paralizar la faena ni ensanchar el machón sino continuar con el proyecto tal como estaba contratado.

Además, debido a que el Inspector de Materiales en Europa no tuvo conocimiento a tiempo del segundo contrato, en el mes de Setiembre no había visado aun los planos de los tramos de 81 m para que la fábrica del Creuzot procediera a su construcción.

Las razones espuestas indican que hubo otras causas de retardo en los trabajos i que por consiguiente no le interesaba al contratista darles mayor actividad que la desarrollada para quedar siempre dentro de límites razonables para su terminación.

Otro de los denuncios se refiere a la calidad de los materiales usados para fabricar los bloques i el estribo Talca (nuevo). A este respecto, el informe dice que la arena estraida hasta hace poco de Banco Arena para los bloques i albañilería es demasiado fina, sobre todo por tratarse de dosificaciones pobres. En vista de esto, los señores Herrmann i Decombe estiman que no se debe permitir el uso de esta clase de arenas, sino el maicillo lavado que es el que en la actualidad se está usando, el cual proporciona una arena cuarzosa de grano grueso i desigual, que satisface las condiciones exigidas para obras como las albañilerías i bloques del puente.

El cemento que se emplea es de la marca «Elevator» usado ya con buen éxito en el puente Cholchol, i cuyo análisis ha dado buenos resultados.

La Comisión constató que no había en las faenas ningún barril de este cemento inutilizado, i que en la Oficina de la Inspección Técnica tampoco existía ninguna orden de servicio escrita en que el ingeniero denunciante hubiera pedido el rechazo de algún barril o partida de barriles.

Con todo, i en vista de que existen contradicciones respecto a la calidad del cemento usado en las obras entre el ingeniero denunciante, el inspector de las obras i el representante del contratista, estima la Comisión que a fin de formarse juicio al respecto, es conveniente efectuar sondajes en el estribo del lado de Talca, para sacar pequeños bloques que deben ensayarse.

Este sondaje no se efectuó en vista de que el Ingeniero denunciante no pudo constatar en qué parte de la obra se habían utilizado los supuestos barriles de cemento en mal estado.

Otro punto a que se refiere el informe de la Comisión es el relativo a la confección de los bloques. La Inspección Jeneral, en vista del denuncia hecho sobre su mala colocación, hizo contratar en Valparaíso los servicios de un buzo de profesión, quien en 22 de Octubre hizo los reconocimientos de los bloques lanzados para defender el machón 1-2, i se llegó al resultado de que ellos están en buenas condiciones i que solo acusan deterioros sin importancia en sus cantos.

En cuanto a los demas bloques en cancha, fueron examinados peronalmentes por la Comision i se consideró favorable su empleo.

La Comision tambien se ocupó de la atencion médica que los contratistas proporcionan a los operarios i que se creia deficiente. Hai un practicante enfermero que tiene un botiquin médico con los elementos necesarios para los casos de accidentes en esta clase de obras.

La ferreteria de los tramos de 53 metros de los cajones que no se emplearán en los trabajos i que han sido adquiridos por el Fisco se hallan a la intemperie en Banco Arena i han perdido la capa protectora de minio, por lo que estima la Comision que se debe exigir al contratista que la renueve.

En jeneral, segun se desprende del informe de la Comision compuesta de los señores Decombe i Herrmann, la obra no presenta ningun signo aparente de haberse ejecutado en las condiciones que el Ingeniero denunciante sostenia haberse construido.

Obras del puerto de Valparaiso.—AVANCE DE LOS TRABAJOS.—El Director Fiscal de las obras del puerto de Valparaiso ha pasado al Ministerio de Hacienda un extenso informe respecto de la marcha que siguen los trabajos contratados por el Fisco con la casa Pearson i C.^a De dicho documento oficial estractamos las siguientes informaciones.

Los trabajos en Las Salinas continuan con bastante actividad. El material llega constantemente en grandes partidas i se distribuye i se arma en las diferentes secciones en que están distribuidas las faenas.

Hai ya una locomotora en servicio i se arman tres mas.

El muelle en construccion avanza rápidamente. Hay ya como sesenta metros terminados. Se ha dado comienzo a la superestructura de fierro i luego se principiarán a clavar los pilotes de hormigon armado, para lo cual se ha instalado recientemente un martinete a vapor.

Se preparan los andamios para armar una poderosa grua portátil de sesenta toneladas, que servirá para movilizar los sillares de hormigon hidráulico.

El ganquil, que se termina en los talleres de Caleta Abarca, se entregará dentro de poco, i como ya la Empresa tiene dos remolcadoras en la bahia, mui en breve se comenzarán los trabajos de dragaje o de reconocimiento del fondo de ella.

Se terminó ya en el terreno la formacion del cánevas de toda la orilla de la rada, desde «La Baja» al «Fuerte Andes».

El plano topográfico que se hará con estos datos se estenderá desde la calle Blanco hasta la ribera.

Se da esta amplitud al levantamiento dentro de la ciudad, con el objeto de tener los datos necesarios para la prolongacion de los cauces, cuando la Empresa dé comienzo a los trabajos frente al desagüe de cada colector.

Asimismo este plano servirá para estudiar el ensanche i reedificacion de la Ave-

nida Errázuriz, en su enlace con la nueva esplanada que se ganará al mar con las obras contratadas.

El estudio de la prolongacion i ensanche de esta Avenida es de absoluta necesidad, tanto para servir a la higiene de la poblacion como para proveer al futuro desarrollo del tráfico.

Terminadas las obras del puerto, la Avenida Errázuriz se unirá por el oriente con la via carretera a Viña del Mar, i por el poniente a la Avenida Altamirano.

Se prosiguen con actividad los estudios de las obras que se ubicarán en el tramo de costa comprendido entre la Punta Duprat i La Baja, tomándose de base los que efectuó la comision Kraus en 1901 i los realizados en 1910 por el ingeniero ingles señor Adam Scott, que han proporcionado datos mui interesantes i que desde luego han permitido a la Direccion Fiscal formular un ante-proyecto de las obras que seria viable i conveniente ejecutar en esta parte de la rada. Estas obras tendrian por objeto colocar allí instalaciones modernas i completas de carena, de que actualmente carece nuestro puerto principal. Ademas ellas servirian para preparar el terreno i abrigo necesarios a fin de construir uno o mas astilleros, i proveer a la marina de un recinto que le sea enteramente reservado, fuera del tráfico ordinario de la bahia.

El estudio preliminar hecho hasta ahora, permite augurar desde luego que, dentro de un presupuesto relativamente bajo, se puede tener en el sector indicado lo siguiente:

1.º Una estension de veinte hectáreas de aguas perfectamente abrigadas de los vientos del tercer i cuarto cuadrante.

2.º Un malecon o atracadero de 800 metros de largo, i de un calado máximo de 12 metros.

3.º Una zona de estension i profundidad suficiente para dos diques flotantes de carena, uno hasta de 20 mil toneladas i otro de ocho mil, mas o ménos.

En esta dársena se pueden hacer grandes acopios de combustible i del cual podrán proveerse las naves que lo necesiten, aunque domine mal tiempo en el resto de la bahia.

Los cerros vecinos que habrá necesidad de espropiar darán el material suficiente para las obras i se obtendrá de este modo vastas estensiones de terrenos planos que se destinarán ya a satisfacer las necesidades del nuevo ante-puerto, ya para dar a la marina de guerra los espacios que necesita para arsenales, cuarteles, etc., y, por fin, para dotar esa zona de vias fáciles i espeditas de comunicacion.

Como se ve, los estudios practicados son de una importancia indiscutible i es de esperar que el Ministerio de Hacienda, accediendo a lo solicitado por la Direccion Fiscal, conceda a dicha oficina la autorizacion necesaria para continuarlos hasta llegar a la confeccion de un proyecto definitivo.

La pavimentacion de Santiago.—ESTADO EN QUE SE ENCUENTRAN LOS TRABAJOS.—Las obras de pavimentacion de Santiago, contratadas en licitacion pública por el Fisco en virtud de lo dispuesto en la lei número 2,324, de 18 de Julio de 1910, se

hallan a la fecha bastante adelantadas. Cada uno de los miembros de la Junta Directiva que corre con estos trabajos, i especialmente el director técnico, ingeniero señor Jorge Calvo Mackenna, han desplegado un celo i actividad dignos del mayor encomio. Es cierto que al principio la Junta tuvo que vencer numerosas dificultades para poder realizar en forma el plan de trabajos que se habia trazado, pero felizmente esos inconvenientes i tropiezos, inherentes a las obras que se trataba de ejecutar, desaparecieron poco a poco i hoy por hoy los trabajos marchan con toda celeridad. Las cifras numéricas de la superficie pavimentada hasta el 31 de Diciembre último, tomando el conjunto de las diversas calles de la ciudad en que se han instalado faenas, sobrepasa a toda expectativa i hace presumir que, dentro de breve tiempo, el aspecto de la capital habrá experimentado una notable transformacion.

El estado de los trabajos de pavimentacion, segun datos tomados de la Memoria de 1912 que la Junta Directiva ha elevado al Ministerio del Interior, era el siguiente en 31 de Diciembre pasado:

CALLE	Superficie pavimentada	Valor total
Esposicion.....	13,403.55	\$ 363,062.39
Matucana.....	16,985.33	371,895.00
Recoleta.....	16,535.63	303,913.51
Santa Rosa.....	7,431.57	90,820.54
Avenida Brasil.....	11,340.93	288,709.11
San Diego.....	3,944.34	107,046.61
Las Rosas.....	5,902.22	70,319.12
Vicuña Mackenna.....	11,804.74	297,921.07
Estacion Mapocho, lado sur.....	4,491.29	108,849.28
Almirante Barroso.....	5,337.45	127,931.71
Moneda.....	4,197.64	75,335.90
Huérfanos.....	7,391.41	166,555.71
Teatinos.....	4,038.31	116,594.50
Santo Domingo.....	1,843.68	61,649.85
San Martin.....	3,932.24	54,652.55
Amunátegui.....	1,436.37	49,299.85
Maestranza.....	3,581.15	51,145.00
TOTALES.....	122,597.98	\$ 2,715,701 70

Se continúan los trabajos en las siguientes calles: Vicuña Mackenna, en toda su estension, Maestranza, San Diego pasado de la calle Eyzaguirre, Delicias frente a San Francisco i entre Carmen i Serrano, Matucana, Brasil, Almirante Barroso, San Martín, Amunátegui, Moneda, Santo Domingo, Rosas i Recoleta; i próximamente se iniciarán en la calzada norte de la Alameda, entre Brasil i Manuel Rodríguez, Morandé, Rosas a Estacion Mapocho, Teatinos entre esta misma estacion i Agustinas.

La suma consultada para la totalidad de los trabajos de pavimentacion de Santiago es de £ 500,000.