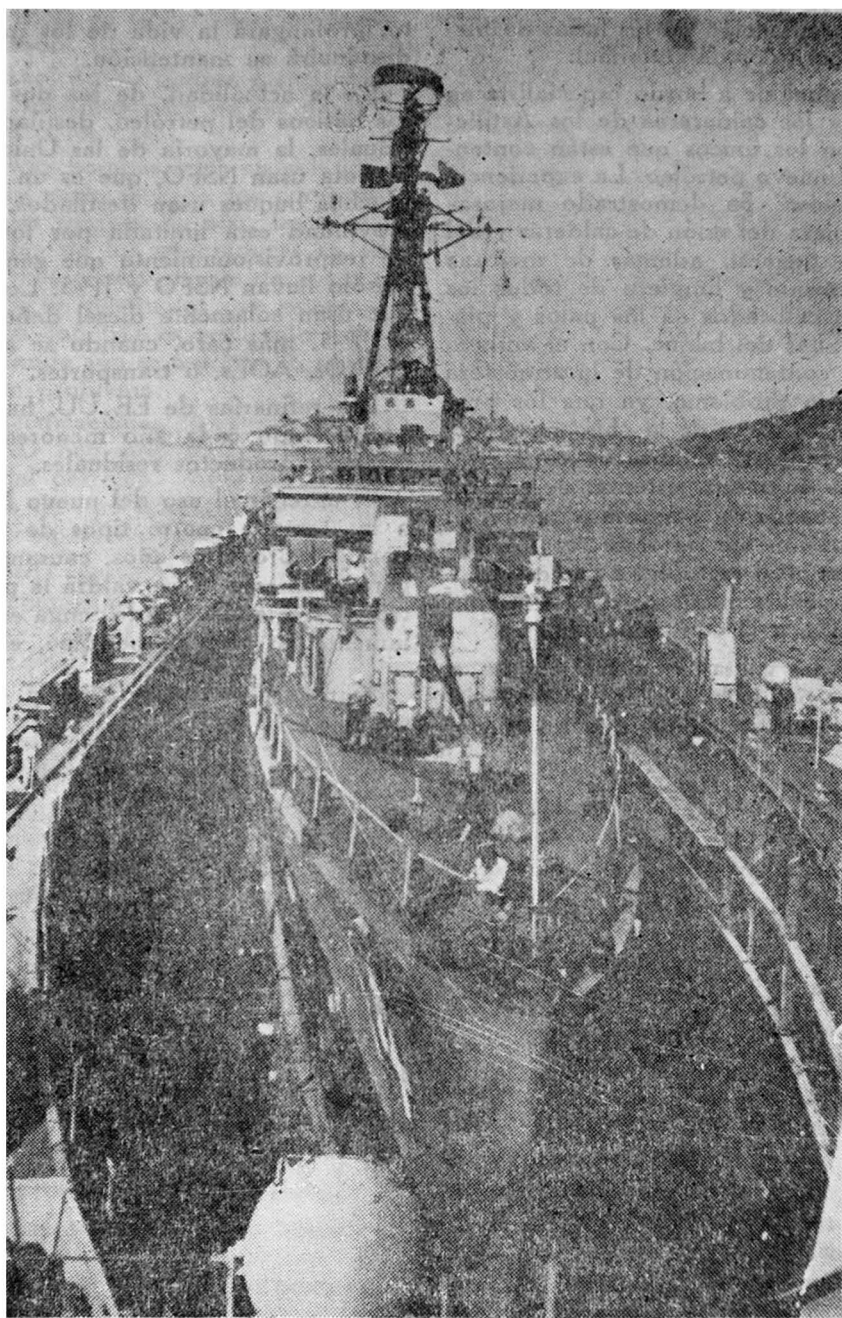




Los diques secos de Talcahuano prestan incalculables servicios a la Flota.

LOS DIQUES SECOS DE TALCAHUANO

Historia de su Construcción

El Dique N° 1

Desde el año 1875, siendo Presidente don Federico Errázuriz y Ministro de Marina don Aníbal Pinto, junto con la construcción de los blindados "Cochrane" y "Blanco Encalada", se trató de dotar a la Marina de un dique donde carenarlos.

El Gobierno de esa época vacilaba entre la compra de un dique flotante y la construcción de uno seco.

La opinión de la Armada era que se necesitaba uno seco y que no debería escatimarse sacrificios para llevar a efecto su construcción. El punto de partida para un proyecto de tan largo aliento era tener un ingeniero hidráulico experimentado que, ayudado por los marinos, eligiese el lugar más adecuado e hiciese los estudios preliminares indispensables para establecer las bases y el costo de la obra. Coincidió con esta idea la circunstancia de haberse contratado en Europa un ingeniero de esta especialidad para los trabajos a desarrollar en la barra del río Maule, y el Gobierno creyó que ésta era la ocasión más propicia para emprenderlos. Este ingeniero hidráulico era el señor Alfredo Levéque, francés.

De los estudios que él hizo en Chile en 1877, nació la idea que el puerto de Talcahuano era el más apropiado para un dique seco y un arsenal marítimo.

Por

Rodrigo FUENZALIDA Bade

Capitán de Navío (R.)
Armada de Chile

En mayo de 1878 pudo presentar el Sr. Levéque un anteproyecto de un costo de \$ 1.550.000 aproximado. La incertidumbre en el precio era la consecuencia de la penuria del erario, que impidió en aquella época hacer los gastos bastante elevados para un reconocimiento en regla del subsuelo marino.

★ ★ ★

Las correrías del Huáscar en las costas de Chile y el mal estado de los fondos de los blindados chilenos demostraron la necesidad de un dique seco, en lo más crudo de la guerra. El Presidente Pinto y su Ministro de Marina, don José Antonio Gandarillas, en un gesto que los honra, propusieron a las Cámaras y obtuvieron la aprobación de un proyecto de ley para su construcción en Talcahuano en conformidad a los planos del señor Levéque, asignando para la obra la suma de \$ 2.000.000.

El 4 de agosto de 1880 se iniciaron en Talcahuano los trabajos preparatorios en oficinas y se recogieron los datos para el proyecto definitivo que no habían podido obtenerse cuando se hizo el anteproyecto. El proyecto del señor Levéque le fue entregado al Ministro de Marina el 17 de marzo de 1881, y en él el presupuesto de la obra alcanzaba a \$ 3.100.000, en base a un cajón de fierro.

Por el mismo tiempo llegaba a Chile un representante de la Compañía de Fivés-Lille, de París, que hizo otra proposición al Gobierno, de construir el dique en cinco años y a un precio más ventajoso.

Sin embargo, surgieron dificultades por las diferencias de precios, por lo que el Gobierno dispuso se hicieran nuevos estudios sobre la naturaleza y permeabilidad del terreno, sondeos ya practicados y costos.

Asimismo, deberían estudiarse los gastos de conservación más grandes en otros diques secos de diferentes países, las dificultades para visitar los cajones o pontones y su duración.

★ ★ ★

En 1882 aún no se resolvía sobre lo más conveniente. El Gobierno prefirió el

sistema de construcción del dique por un empresario que lo realizase de su propia cuenta y riesgo y con sus propios fondos, no obligándose el Estado a otra cosa que a un pago diferido con el consiguiente interés y la amortización.

El 4 de octubre de 1882 se comunicó al Ministro de Marina un cablegrama de París de uno de los contratistas del Canal de Suez que ofrecía tomar el negocio por su cuenta; pero se contestó que no sabiéndose cuál de los proyectos era el que se ejecutaría, se iba a encargar a un ingeniero europeo que decidiera la mejor solución.

Mientras llegaba el técnico pedido a Europa, se comisionó al ingeniero Sr. Valentín Martínez para que estudiase un proyecto de dique seco en Talcahuano en la caleta "El Manzano".

La elección de esta caleta era inapropiada por el roquerío que la circunda y porque se perdía el magnífico rompeolas natural que formaba la meseta formada por la punta Marinao y la roca del mismo nombre.

El ingeniero que vino de Europa era el señor Justo Dirks, holandés, recomendado por el Sr. Fernando de Lesseps, el gran constructor de canales interoceánicos.

El señor Dirks llegó a Chile el 19 de abril de 1883.

El día anterior, el ingeniero Martínez había presentado un proyecto en la caleta "El Manzano", consistente en un dique seco de 141 metros de largo, 28 de ancho y 8 de calado y una especie de dársena cuadrada, poco practicable para los buques, todo con un presupuesto de \$ 2.693.294.

El señor Levéque objetó a su turno este proyecto, diciendo que era impracticable y que la sola dársena costaría más de nueve millones de pesos. Se basaba su afirmación en que la totalidad de la caleta "El Manzano" era de fondo de fango, de un espesor de unos 15 metros. El 28 de septiembre de 1883 el señor Dirks presentó a su vez un proyecto en "El Manzano", el que descansaba sobre pilotes, el que también fue objetado por Levéque.

★ ★ ★

Con todos los antecedentes acumulados, el Gobierno pidió al Congreso el 18 de enero de 1884 la autorización para invertir hasta \$ 3.000.000 en la construcción del dique. Siendo autorizado, pidió propuesta en Europa.

En este estado de cosas, se ordenó la suspensión de lo obrado. Ella fue provocada a pedido del Intendente de Valparaíso y Comandante General de Marina, don Domingo de Toro Herrera, quien había recibido una carta del señor Evans, ex-ingeniero de ferrocarriles en Chile, en que vagamente le anunciaba que se podría construir un dique seco de madera, sistema Simpson, por \$ 700.000, que podría concluirse en dos años.

Esto motivó un nuevo estudio de parte de ingenieros europeos, el que fue contrario al dique de madera y partidario de uno de albañilería.

Así pasó todo el año 1885 sin resolverse sobre un problema vital para la Marina y el país.

Cuando asumió el Presidente Balmaceda en 1886 el mando de la nación, no omitió sacrificios para hacer realidad el dique, hasta que, por fin, el 10 de abril de 1888, se firmaba un Decreto Supremo en que se aceptaba la propuesta de los señores Luis Dusaud y Salvador Chambon, dos competentes y prestigiosos empresarios franceses de obras marítimas, quienes personalmente y con la asistencia del ingeniero Levéque, dirigieron la construcción del hoy dique de carena Nº 1.

El 15 de diciembre de 1890, el Presidente Balmaceda ponía la primera piedra de la obra en una ceremonia que, aunque debió regocijar a todos los chilenos, no tuvo la verdadera significación, por causa de la profunda agitación política que envolvía al país en esa fecha y se convirtió sólo en un acto de mera ostentación oficial. El Presidente se hizo acompañar del Ministro de Guerra y Marina, General don José F. Gana, varias autoridades y los Comandantes del "Cochrane", "Blanco", "O'Higgins" y "Magallanes". En el discurso de Balmaceda se declararon asimismo inaugurados los fuertes que debían construirse en la bahía de Concepción, firmándose las actas del caso.

Sin embargo, el dique, que debía estar terminado en cuatro años, sólo lo estuvo en 1894, especialmente por razones derivadas de la revolución de 1891. En 1892 se reemplazó al ingeniero Levéque por el señor Jacobo Kraus. Fue inaugurado el 8 de febrero de 1895 con la entrada en él del "Cochrane" y el "Huáscar", siendo entonces Presidente de la República el Almirante don Jorge Montt; Ministro de Marina don Carlos Rivera Jofré; Comandante General de Marina, el Contraalmirante don Luis A. Castillo y Jefe del Apostadero de Talcahuano, creado solamente el 29 de enero de ese año, el Contraalmirante don Constantino Bannen. El valor que costó al erario nacional el dique y sus instalaciones, desde la fecha de su iniciación, fue de aproximadamente 15.000.000 de pesos de 18 peniques.

EL DIQUE Nº 2

Con el progreso de las construcciones navales en el mundo, en Chile se había hecho insuficiente el dique Nº 1 y se imponía la necesidad de contar con otro de mayor calado y dimensiones que permitiese la carena de grandes unidades de combate, como eran los acorazados, o para carenas a los transatlánticos que pudieran frecuentar nuestros mares.

Este problema se presentó a la administración del esclarecido ciudadano, eminente servidor público y Presidente de la República, don Pedro Montt, quien lo abordó con la cooperación de la Dirección General de la Armada de la época, servida por el Almirante don Jorge Montt, quien decididamente apoyó esta obra de necesidad nacional.

El estudio del proyecto lo encargó el Jefe del Apostadero Naval de Talcahuano, Contraalmirante don Lindor Pérez Gacitúa, al Jefe de la Sección obras Hidráulicas, ingeniero don Enrique Barraza Ocaranza, experto en diques y que había pertenecido a la inspección del primer dique y acababa de regresar de Europa después de una comisión del Gobierno para el estudio de puertos.

Cooperaron con el señor Barraza los ingenieros don Pedro Martínez van R.,

don Rafael Torreblanca, don Adolfo Doncker, don Hugo Arqueros, don Luis A. González y el arquitecto don Juan Cástex, todos chilenos.

Hechos los estudios, sondeos y pruebas de laboratorio, se pidieron propuestas por Decreto Supremo del 10 de septiembre de 1909 para la ejecución de las obras, sujetándose a un presupuesto calculado de \$ 12.720.301,15 oro de 18 peniques.

Las propuestas fueron estudiadas y adjudicadas a los señores Allard, Dolfus, Sillard y Wiriot, denominada después "Sociedad de Trabajos Públicos", con sede en París, por la suma alzada de \$ 12.647.000,00 oro.

En junio de 1912 tuvo lugar la colocación del primer bloque de cemento del dique, con asistencia del Director General de la Armada, Almirante Montt.

Las obras continuaron con su ritmo normal en todas sus fases, pero la guerra europea vino a perturbar su marcha por la dificultad de adquirir materiales, en especial cemento, quedando paralizados los trabajos, los que se concretaron al malecón y explanada llamada hoy día molo de 500 metros, donde se aceptaba el cemento de normas menos exigentes.

Por ley N° 3667 del 8 de septiembre de 1920 se aprobó un Convenio de revisión del contrato, liquidándose las obras hechas hasta esa fecha con arreglo a los precios primitivos con un valor de \$ 8.882.815,61 oro y con arreglo a los precios modificados y por la suma alzada de \$ 5.038.326,81 oro se convino la terminación por la misma empresa, de las obras generales.

La adquisición e instalación de las bombas de agotamiento y sus motores eléctricos, barco compuerta, grúas y cabrestantes eléctricos y demás maquinarias y equipo de explotación se convino que serían hechas por cuenta del Estado con intervención de la Comisión Naval de Chile en Londres.

En esta forma, el dique N° 2 habría de costar al Fisco la suma de 21 millones de pesos oro de 18 peniques.

La alta dirección y fiscalización de esta obra en el importante período de la reanudación y su terminación estuvo a

cargo del Comandante en Jefe del Apostadero Naval, Contraalmirante don Arturo Acevedo, quien pudo subsanar las dificultades que siempre se presentan en obras de esta naturaleza.

Por fin, doce años después de iniciada, ésta era oficialmente entregada e inaugurada en ceremonia solemne el 15 de julio de 1924, con la entrada al dique N° 2 del acorazado "Almirante Latorre".

Desde temprano comenzaron a llegar al sitio las personas invitadas, deseosas de presenciar la interesante ceremonia. El Presidente de la República, don Arturo Alessandri Palma, y parte de su comitiva se embarcaron a las 9 horas en el "Latorre", el que pocos momentos después abandonaba su fondeadero para ser conducido a remolque por los remolcadores "Piloto Sibbald", "Contramaestre Ortiz" y "Galvarino", en dirección al canal de acceso del dique.

Al cerrarse la compuerta, que llevaba en un extremo la bandera chilena y en el otro la francesa, los fuertes de la plaza rompían el fuego en una salva mayor de 21 cañonazos y las bandas ejecutaban los acordes del Himno Nacional y la Marsellesa.

Miles de hurras y vítores fueron lanzados al espacio junto con la bulliciosa algarabía de las sirenas de los buques de guerra y mercantes, mientras en los rostros se veía la enorme satisfacción producida por el éxito de las maniobras y por el feliz resultado en la enorme construcción.

Acomodado el acorazado, se tendió el puente a tierra y subieron a bordo el Intendente de la Provincia, don Augusto Rivera Parga, el Gobernador de Talcahuano, don Héctor Ceroni y los invitados al acto inaugural, el que tuvo lugar en la toldilla del "Latorre".

Allí hizo entrega oficial de las obras del dique N° 2 el director de la Empresa, por cuenta de la Société National de Travaux Publics, M. Gollá al Sr. Comandante en Jefe del Apostadero, Almirante Acevedo, quienes pronunciaron sendos discursos.

Luego habló el Ministro de Guerra y Marina, General don Luis Brieba, quien dio por recibidas las obras en nombre del Gobierno.

Ocupó después la tribuna en medio de una delirante ovación, el Presidente Alessandri, quien tuvo inspiradas frases para agradecer en nombre de Chile el esfuerzo realizado por los ingenieros franceses, esfuerzo que había sido compartido en honrosa forma por los ingenieros y marinos chilenos, destacando la ímproba labor del Director General de la Armada, Vicealmirante don Francisco Nef y del Almirante Acevedo.

Al terminar, el señor Alessandri, en una brillante figura, expresó: "Al ver pocos momentos antes a esta gran nave dirigida en forma tan feliz por manos tan expertas como las de nuestros marinos, tuve la visión de lo que era nuestro país: podrá vacilar un instante, pero jamás el grito de los pesimistas y de los retrógrados podrá detener su marcha hacia el porvenir grandioso que le espera".

En esta obra inmensa, los accidentes se redujeron a un mínimo, lo que constituyó un éxito para la acertada y previsora dirección de la Empresa constructora; pero, a pesar de las medidas de previsión que se tomaron, no fue posible evitar que algunos obreros quedasen mutilados o afectados en su salud, especialmente entre aquellos que hubieron de trabajar en el peligroso medio submarino dentro de los cajones de aire comprimido. Entre estos abnegados héroes del trabajo y del progreso entregaron sus vidas José M. Molina, Aníbal 2º Martínez, Timoteo Izme y José Mendoza, fallecidos súbitamente los dos primeros a consecuencia de un accidente en la faena de aire comprimido, en marzo de 1922, y los otros dos en febrero de 1923, como resultado de la explosión de la caldera del remolcador "Sirena".

Blanco Encalada en Paucarpata

El año 1837 se llevó a cabo la primera expedición chilena contra la Confederación Perú-Boliviana, creada por el General Santa Cruz. Las tropas de Blanco Encalada desembarcaron en la rada de Quilca y poco más adelante fueron sitiadas en la aldea de Paucarpata por fuerzas doblemente superiores de la Confederación que de atacar, habrían causado un desastre total a los chilenos. Pero Santa Cruz que era político hábil no atacó a Blanco Encalada y prefirió llegar al tratado de paz de Paucarpata que fue rechazado por el Gobierno de Chile, originándose la segunda campaña al mando de Bulnes que puso término a la Confederación. Blanco Encalada fue absuelto de toda culpabilidad.

La Historia de Bolivia explica que la actitud de Santa Cruz de no atacar a Blanco Encalada se debió a que el General boliviano durante su anterior residencia en Chile, formó parte de la "Logia Lautarina" a la cual también perteneció el Almirante chileno y hubo de respetar aquella jurada hermandad. Información curiosa y poco conocida en la cual la Logia habría intervenido una vez más en los destinos de pueblos de la América del Sur, que luchaban por su futuro político.