

2192.10/MB

PROYECTO

DE

Canal de La Plata á Buenos Aires

Y DE

Ensanche del Puerto de la Capital

SEGUNDA PARTE

CANAL DE LA PLATA A BUENOS AIRES

MEMORIA JUSTIFICATIVA

CONSIDERACIONES GENERALES

El presente proyecto ha sido establecido de acuerdo con las bases indicadas en el proyecto de ley presentado al H. Congreso de la Nación, el 26 de Agosto de 1905 y cuyo texto extraído del Boletín Oficial de la República Argentina, se encuentra en copia adjunto

Exchange

218106

en la carpeta de la primera parte del estudio que me fué encomendado, concerniente al ensanche del Puerto de Buenos Aires.

Según esas bases se tiene:

Art. 2.º—El canal deberá tener una profundidad uniforme de 7.92 m. (26 pies) en toda su extensión, referida al cero del Riachuelo. En el fondo tendrá un ancho de cuarenta metros (40 m.) en la 1ª sección de La Plata á Buenos Aires, debiendo quedar espacio suficiente dentro de las defensas del canal para duplicar el ancho en cualquier época, sin perturbar la navegación.

Art. 4.º—En los terrenos ganados al río y en aquellos que se expropie para regularizar la zona necesaria para las obras que han de llevarse á cabo de acuerdo con la presente ley, se construirán dársenas para el servicio de establecimientos y depósitos fiscales. A lo largo de estos y separándose del territorio de la provincia de Buenos Aires, correrán dos fajas de terrenos de treinta metros (30 m.) de ancho cada una, destinadas á vías férreas neutrales y á calle de tránsito público respectivamente.

Arts. 5º y 6º.—Se refieren á la utilización de esos terrenos.

No es necesario reproducir en la presente memoria los motivos que han guiado las administraciones anteriores á reconocer la utilidad de un canal costanero y que las resolvieron á solicitar su ejecución.

El mensaje del 26 de Agosto de 1905, acompañando el proyecto de ley, dice en su primer párrafo: "En el mensaje con que acompañaba el proyecto de nacionalización del puerto de la Plata, al finalizar la administración anterior, hacía presente al P. E., y á las Cámaras, la necesidad de resolver la importante cuestión de la comunicación directa entre las aguas hondas del Río de la Plata y las del Paraná de las Palmas, por medio de un canal costanero, que arrancando de la entrada al puerto de la Plata y pasando por frente al de la Capital, fuera á terminar en aquel brazo del Río Paraná".

"Se examinaba la cuestión, en ese mensaje, del doble punto de vista técnico y económico, demostrando la posibilidad de llegar á una solución satisfactoria".

Diversos estudios de ese canal han sido ya efectuados, siendo el más completo y principal el del Ingeniero Offermann, quien los ofreció en venta al Gobierno con los planos, cálculos, perforaciones etc., en momentos en que esta comisión ensayaba los primeros trabajos y exploraciones.

Esos estudios y planos, sobre cuyos méritos fui consultado por el Ministerio, han sido examinados detenidamente por mí para informar al señor Ministro y he tomado de ellos, algunos de sus detalles y conclusiones que he considerado buenos.

Además, el presente proyecto se ha elaborado utilizando los informes y datos tomados en obras de la misma naturaleza y que se han ejecutado en el extranjero, particularmente en los canales de Suez, Manchester, Kiel, y principalmente en el de Königsberg que encuéntrase en condiciones más ó menos idénticas á las del canal proyectado de La Plata á Buenos Aires. También se han tenido presente los resultados obtenidos en esos diferentes canales después de contruidos y de varios años de explotación.

La discusión y crítica pública que se ha hecho en los últimos tiempos sobre el proyecto de construcción de este canal, me han permitido estudiar con detenimiento todas las objeciones que se han hecho, aprovechándolas y utilizándolas para mis estudios, cuyas conclusiones, como lo demuestran los cálculos, basados sobre las observaciones mareográficas precisas que se han hecho años atrás y consignados más adelante, indican por el contrario condiciones favorables para la construcción y conservación del referido canal, una vez puesto en explotación.

DESCRIPCIONES DE LAS OBRAS Á EJECUTAR

Trazado.—El trazado del canal costanero es definido por la dirección de la margen, la naturaleza de los terrenos que limitan el río y la naturaleza del subsuelo.

El canal parte de Buenos Aires en la intersección del canal Sur y de la Dársena principal proyectado en el ensanche del Puerto, sigue la costa hasta más allá de Quilmes cruzando en línea recta la cancha de Beraza-

cargado es de 112 m². La relación entre la sección del canal y esta sección será

$$\frac{990}{112} = 8,8.$$

Para el canal ensanchado á 80 m. en el fondo, esta proporción sería de:

$$\frac{1340}{112} = 11,9.$$

Si se compara esta proporción á las existentes en otros grandes canales se encuentra que es de mucho superior. La del canal de Suez es de 1:3,7; la del canal de Manchester 1:4.

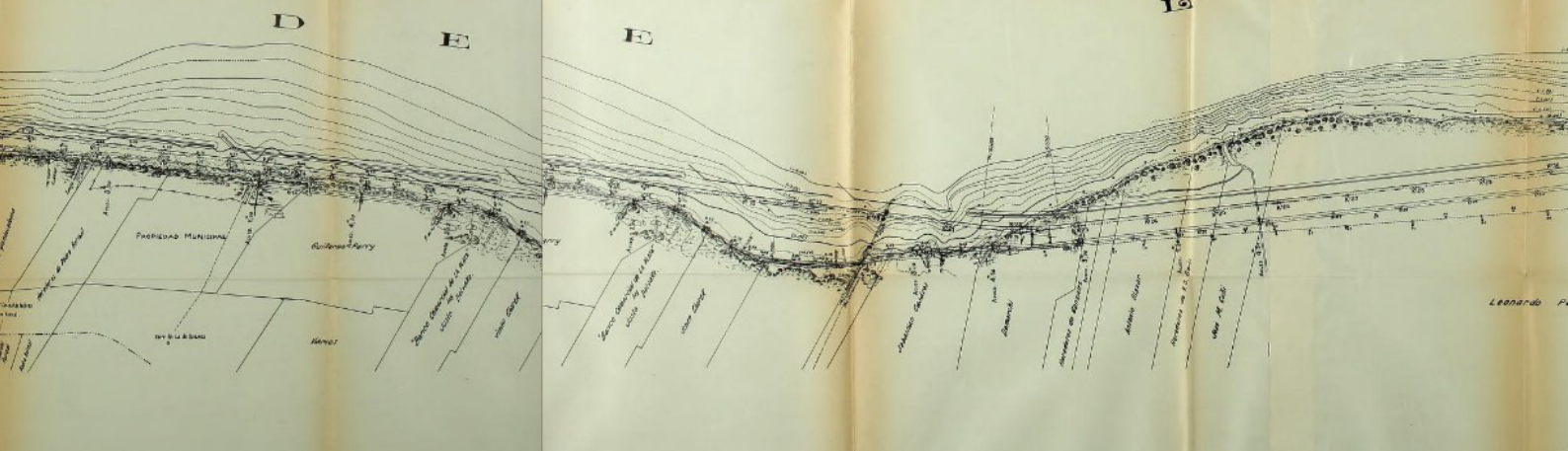
En el Congreso de navegación de Viena, se había determinado como límite extremo inferior de esta proporción, para los canales marítimos, 1 á 6.

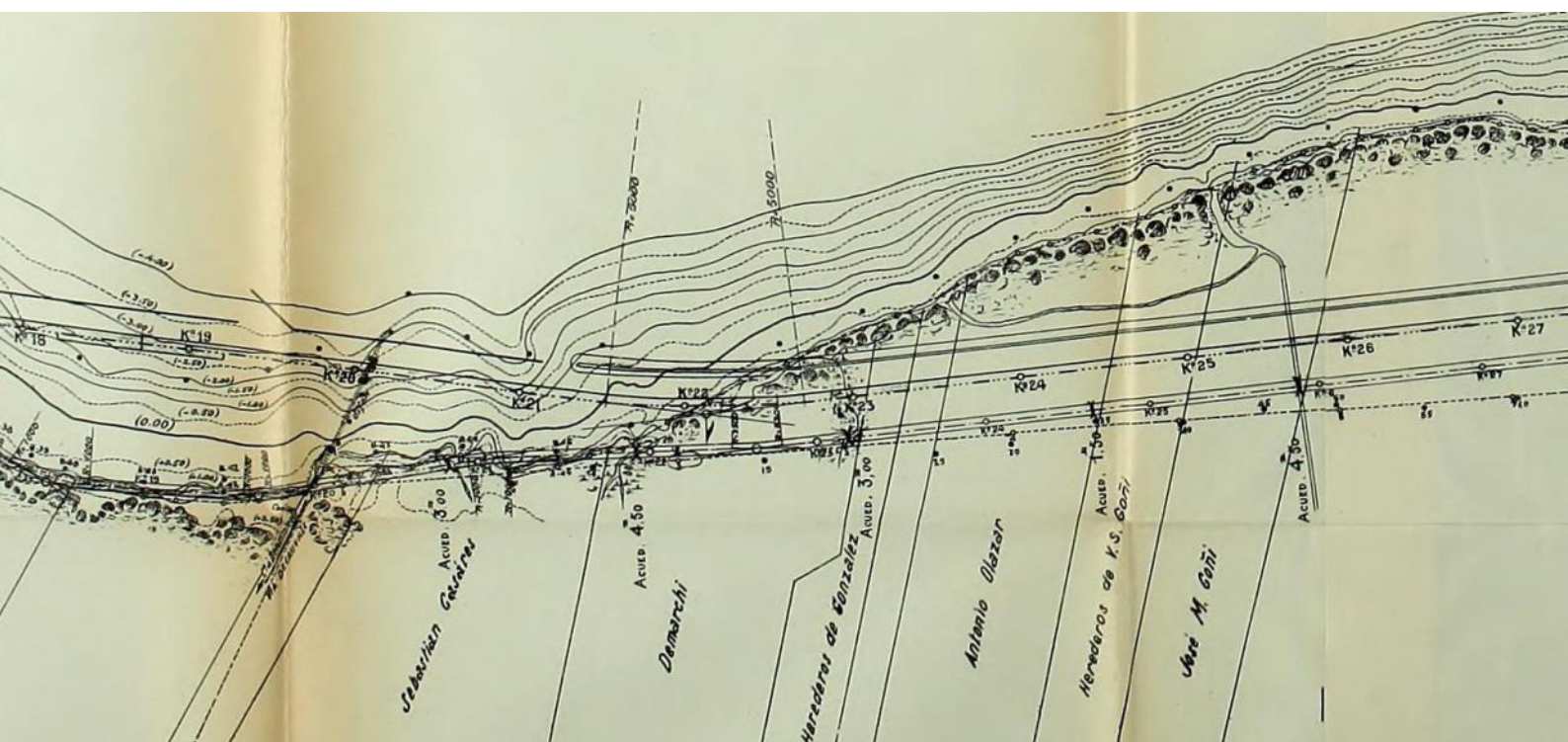
Parece pues admisible que los vapores podrán alcanzar una velocidad de 12 á 14 kilómetros por hora en el canal de La Plata á Buenos Aires, sin peligro para su conservación.

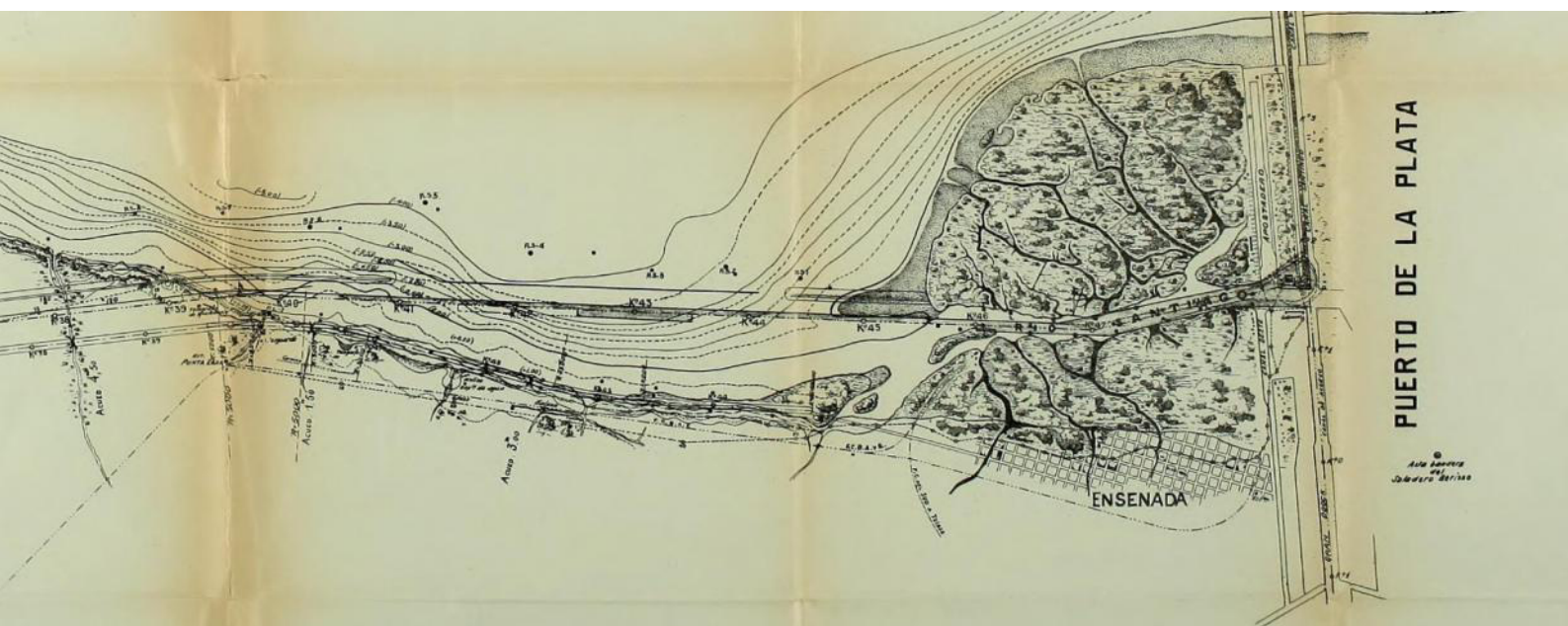
Buenos Aires, Diciembre 20 de 1906.

A. J. PAGNARD,

Jefe de la Comisión de Estudios.







BUENOS AIRES 20 DICIEMBRE DE 1906

H. Pagnani