

El proyecto aprobado por el Gobierno para el Puerto de Valparaiso.

POR

DOMINGO CASANOVA O.

Ceci tuera cela.

VICTOR HUGO

Diversos órganos de publicidad han dado a conocer al país el proyecto aprobado por el Supremo Gobierno para mejorar el puerto de Valparaiso.

El trazado en planta, que es la parte primordial de todo proyecto de puerto, tal como se ha aprobado i se llevará a la práctica, se puede criticar, i con facilidad se demostraria que no cumple con los requisitos con que los tratadistas definen un puerto comercial moderno (1). Podria repetir lo que he escrito en otras ocasiones a propósito de los grandes rompeolas proyectados por M. Adolfo Guérard (2), por la firma Jackson (3), por Mr. Adam Scott (1), o sea: que un tajamar a lo sumo semi protege una zona de cuatrocientos metros de ancho; que mas allá el viento hará renacer el marullo; que las olas jirarán al rededor de su extremo i que, en consecuencia, despues de gastados muchos millones de pesos, no habrá mas aguas abrigadas i tranquilas que las que existen hoi protegidas por la naturaleza, sin desembolso alguno por parte del Fisco. Los 25 o 28 dias que en cada año no se pueden aprovechar a causa de las bravezas del mar, subsistirán como inaprovechables por el mismo motivo, ya que no se proyectan dársenas protegidas contra todos los vientos, que, ademas, tengan las dimensiones aconsejadas por la esperiencia obtenida en los puertos de Marsella, Trieste, Montevideo etc.

Podria demostrar que la planta del proyecto aprobado para Valparaiso no cumple con las condiciones técnicas que el ingeniero don E. Reyes Cox dió a conocer ante el Congreso Científico celebrado en esta capital en Diciembre de 1908 (4), sin temor de ser contradicho por el citado miembro de la Comision de Puertos.

Probaria asi que la Comision de Puertos, al formular el proyecto que se ha apro-

- | | | | |
|------|--|--------------------|------------------------|
| 1. | Anales del Instituto de Ingenieros de Chile, | Abril de 1908, | páj 161. |
| 2. | id. id. id. id., | Octub. de 1907, | páj. 500. |
| (3). | id. id. id. id., | Abril de 1908, | páj. 155 i siguientes. |
| (4). | id. id. id. id., | Abril i Mayo 1909, | pájs. 165 i 166. |

bado, al mismo tiempo que ha imposibilitado el mejoramiento de Valparaíso, por haber preferido la ejecución de terraplenes en el único sitio que por su abrigo natural i la poca hondura relativa podia aprovecharse para constituir dársenas, se ha suicidado técnicamente.

La Comision de Puertos ha hecho, pues, a Valparaíso un mal enorme i sin remedio.

Pero esas demostraciones técnicas ya no tienen objeto, puesto que se están pidiendo propuestas para la ejecución de las obras en conformidad a dicha planta.

Hasta cierto punto es admisible que los ingenieros extranjeros que han sido llamados por contratistas, induzcan a un país, que se imagina poblado solo por alacalufes, a emprender sin ventajas positivas para él, obras de puertos colosales que contengan infinitos metros cúbicos de materiales, puesto que así obtienen un excelente negocio; pero que los ingenieros nacionales propongan i el Gobierno apruebe para su propia patria la solucion preconizada para alacalufes, es algo que subleva mi patriotismo i me obliga a estampar la presente protesta.

Quede constancia de que por lo ménos, ha habido un ingeniero chileno que no cesó de gritar: lo que Valparaíso necesita no es una rada artificial de refujio (que se constituye por medio de rompeolas), sino un puerto comercial a la moderna (que se forma por medio de dársenas abrigadas en todas direcciones).

La única ventaja que con relacion a hoy tendrá Valparaíso una vez que se haya ejecutado el proyecto aprobado, consistirá en la disponibilidad de las maquinarias modernas para la manutencion de las mercaderías. Esta misma ventaja la tendrá tambien el puerto de San Antonio, ademas de la de encerrar aguas abrigadas i tranquilas, que será imposible obtener artificialmente mas tarde en Valparaíso. Este puerto, desde que se abrió al comercio a raíz de nuestra independencia, tardó pocos años en ser universalmente conocido, por ser el mas próximo a la capital de la nueva Nacion. A pesar de lo que se ha escrito sobre la dificultad que tiene un buen puerto moderno para suplantar a un puerto mediocre, creo que será posible la suplantacion de un mal puerto abierto, cual quedará Valparaíso, por un buen puerto abrigado i mas próximo a la capital de la República, como lo será San Antonio, no obstante que, a mi juicio la planta aprobada para éste tampoco constituye una obra maestra (1).

Doi a lo sumo cincuenta años de plazo para que el puerto de San Antonio haya desviado de Valparaíso toda la carga que recibirá o esportará la zona de atraccion del primero, o sea tanto las mercaderías de gran valor i poco volumen o peso, como la carga pesada i de poco precio.

Como consecuencia del error monumental que se ha aprobado, San Antonio matará a Valparaíso, o en el mejor de los casos, Valparaíso quedará estacionario durante un siglo o mas, a pesar de la apertura del ferrocarril trasandino i del canal de Panamá al tránsito mercantil.—«La Mañana», Marzo 30 de 1911.

(1). Anales del Instituto de Ingenieros de Chile, Noviembre de 1908, páj. 159 i siguientes.