Las Obras Marítimas de Valparaíso

Por

DOMINGO CASANOVA O.

Las obras marítimas, que debían convertir la bahía de Valparaíso en "un puerto de primer orden en el sentido completo de la palabra", están nuevamente a la orden del día tanto en la prensa diaria, como en el Senado de la República.

Se ha cumplido, mucho antes del plazo calculado, nuestra previsión del año 1911, según la cual el comercio, al puerto de Valparaíso, habría de preferir el de San Antonio. ("Ceci tuera cela").

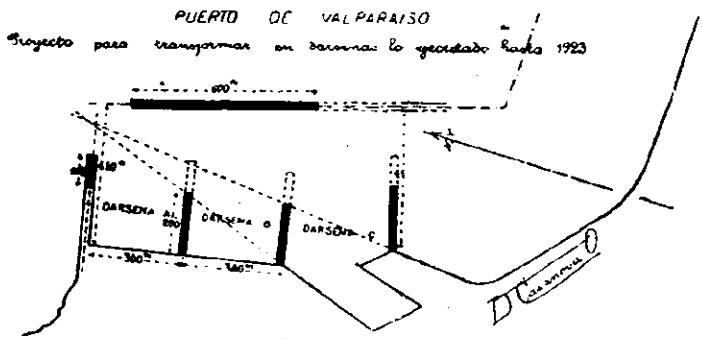

Fig. 1

Según parece, han fracasado los ensayos hechos con los vapores que se ha tratado de mantener atracados a los muros construídos en Valparaíso en la creencia de que podrían servir con cualquier tiempo. En consecuencia, no hay para que insistir ni sobre la política portuaria seguida hasta hoy, ni sobre los planos que se ejecutan en Valparaíso, por ser manifiestamente defectuosos.

A los colegas que deseen refrescar las ideas en virtud de las cuales se había previsto tan lamentable resultado, les recordamos lo dicho en los números corres-

pondientes a Abril y Mayo de 1924, de estos mismos ANALES, en un resumen de nuestros esfuerzos para impedir que se siguiese arrojando el dinero al mar.

Ahora sólo nos proponemos hacer ver en qué sentido sería necesario modificar, a nuestro juicio, lo ya construído en Valparaíso para conseguir, al fin, el puerto moderno tan deseado.

Partiremos de la base de que nadie va a deplorar la gruesa suma de millones de pesos abismados en el extremo del gran rompeolas actual, que será necesario abandonar como inútil. También daremos por admitido que el país está dispuesto a soportar la carga financiera que resultará como valor de las obras que vamos a proponer para transformar la rada actual en un verdadero puerto moderno, a pe-

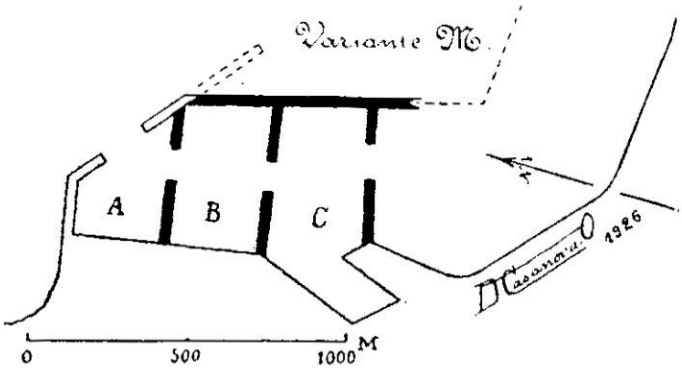

Fig. 2

sar de que ya se han diseñado en la Cámara Alta las resistencias que encontrarán los nuevos gastos.

Suponemos, además, que nuestro proyecto del año 1923 (página 288, Mayo de 1924 de estos ANALES) u otro muy análogo (figura 1), satisface las condiciones de un verdadero puerto. Si sobre ese proyecto se dibuja el trozo de 700 metros de rompeolas del último contrato con la firma S. Pearson & Son Ltd., se ve que cerraría la boca Norte del puerto, con lo cual se abrigaría en todo sentido la dársena A. Este resultado es muy digno de ser tomado en cuenta. Se consigue así una primera variante que, según nuestro criterio, tiene el defecto de suprimir la principal entrada al puerto.

Para no perder las ventajas de la boca Norte, se podría demoler en parte el ya mencionado rompeolas para convertir la dársena A en un antepuerto. Llegamos a la variante M de la figura 2.

Si la demolición se hiciese enfrentando a la dársena B se obtendría la variante N de la figura 3.

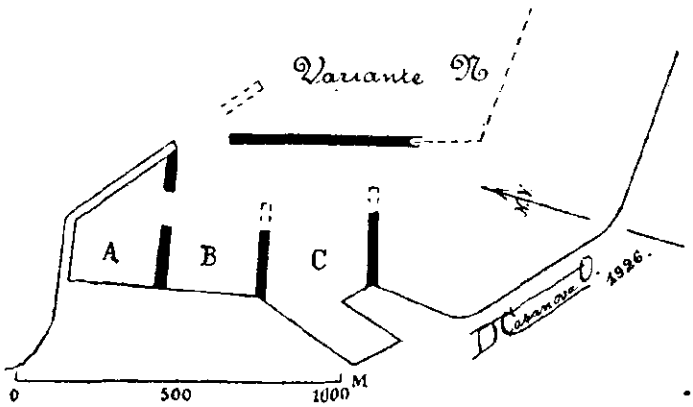

Fig. 3

Estos son detalles secundarios. Lo principal es conseguir de una manera u otra una serie de dársenas de dimensiones restringidas y abrigadas en todo sentido, sin las cuales no habrá jamás en Valparaíso un puerto moderno verdadero.