El Mercurio, un centinela de dos siglos de historia portuaria

Patricio Winckler Grez
Escuela de Ingeniería Oceánica, Universidad de Valparaíso
Asociación Chilena de Ingeniería de Puertos y Costas (ACHIPYC)
Centro de Investigación para la Gestión Integrada del Riesgo de Desastres (CIGIDEN)

La vida de esta ciudad se urde al son de los siglos, entrelazándose con la de El Mercurio, fiel centinela de sus desastres y proezas. Hace 198 años nació este diario en un Valparaíso floreciente. Era una ciudad que, desde su descubrimiento por Juan de Saavedra en 1536, había avanzado lentamente sobre terrenos de mar y recién se encaramaba a los cerros. Aun no eran necesarios los 30 ascensores que se construirían en su época de esplendor, seis de los cuales aún operan como testigos del ingenio frente a una geografía desconcertante. Desde lo que hoy es el Paseo Yugoeslavo, se oteaba una intensa actividad marítima al abrigo de Punta Ángeles, presagiando el rol que tendría a la postre como uno de los puertos más importantes del Pacífico Sur.

Valparaíso fue un enclave estratégico en las rutas que conectaban Europa y la costa oeste de América, a través del Estrecho de Magallanes. Un óleo de Thomas Somerscales retrata a más de 100 navíos de madera cobijados en la bahía hacia la segunda mitad del siglo XIX, en tiempos en que el cerro Concepción separaba El Almendral del Barrio Puerto. A sus pies, la Cueva del Chivato era un buen sitio para contemplar los temporales que arribaban proyectando con cierta regularidad naves a los roqueríos. Ahí se erigiría, entre 1899 y 1901, el señorial edificio de El Mercurio, que hoy hiberna junto

a sus preciados archivos de antaño. Algunos entendidos cuentan en torno a 500 naufragios en la bahía, más de una decena de los cuales yacen bajo calles y edificios como consecuencia de la expansión de la ciudad. Y es que Valparaíso fue dándole mordiscos al mar tempestuoso, hasta ganar más de 70 hectáreas de terrenos urbanos. Hacia fines del siglo XIX, sus faldeos atraían a navegantes, industriales y comerciantes ávidos de prosperidad.

Hay dos hitos que explican un quiebre de esta promesa, a comienzos del siglo XX: La construcción del canal de Panamá, que desviaría la ruta de navegación interoceánica hacia Centroamérica, y el terremoto del 16 de agosto de 1906, uno más de una secuencia de eventos ocurridos en 1575, 1647, 1730 y 1985. Buceando en la biblioteca familiar, mi viejo encuentra dos archivadores con todo tipo de recortes relacionados con Valparaíso. De la lectura aprendo que el terremoto de 1906 destruyó mercados, teatros y edificios en el barrio El Almendral, lo que llevó a que se aprobara una ley de reconstrucción en 1909. Parte del plan implicaba abrir nuevas calles, ensanchar las existentes y rellenar el terreno, delineando lo que hasta hoy es el pretil costero de dicho tramo.

Hacia la zona protegida, se construyó la más colosal obra del siglo XX, el molo de abrigo, que con sus casi 1000 metros consolidó a Valparaíso como el puerto principal en las décadas venideras. En los archivos de la Empresa Portuaria tuve la fortuna de hojear algunas propuestas de ampliación, entre las que destaca la de la Comisión Krauss, cuyos planos, de tonos rosáceos y trazo elegante, constituyen una verdadera obra de arte. Así como El Mercurio fue un pionero en Chile, el molo se materializó con lo que, en su momento, fueron los bloques más grandes jamás construidos en la faz de la tierra. Dicha osadía fue producto del trabajo conjunto de la Comisión de Puerto y la compañía S. Pearson & Son Ltd.

Desde el término de las obras en 1931, la fisonomía del puerto no ha cambiado mucho, salvo por la reposición de los muelles que sucumbieron con el sismo de 1985, la ampliación del sitio 3 y la defensa que albergará el paseo Barón, pronto a abrirse. Las economías de escala, la estandarización de la carga, y el desarrollo de motores eficientes revolucionaron la logística marítima, cambiando la fisionomía de los navíos que arriban a puerto. Hoy la bahía recibe esporádicamente buques que pueden albergar más de 15000 contenedores en sus potentes 350 metros de eslora. Estos se desplazan en grúas de más de 1300 toneladas, y se distribuyen luego en una explanada algo congestionada y cercana a su máxima capacidad. Las escasas hectáreas de terreno útil han obligado a los concesionarios a mover carga raudamente, desde y hacia la zona extraportuaria de actividad logística. Ocasionalmente arriba un crucero cuyo contingente visita un par de miradores quirúrgicamente seleccionados, muy a diferencia de aquellos marineros que se mezclaban en las inmediaciones de la Plaza Echaurren cuando la ciudad le hacía honor a su mote de Joya del Pacífico.

A diferencia del óleo de Somerscales, hoy resulta inusual ver más de una decena de buques en la bahía. Frente a una nueva generación de concesiones, la automatización de los procesos logísticos, la migración de empresas y la resistencia de iniciativas que luchan por mantenerla viva, Valparaíso navega entre la memoria, la incertidumbre, la resistencia y la esperanza. A futuro vendrán nuevos terremotos, temporales y naufragios, y espero que El Mercurio de Valparaíso sea el diario donde las hijas de mis hijos encuentren la noticia y su contexto.