

- 2 -

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y OBRAS PÚBLICAS

EL
PUERTO DE CONSTITUCIÓN

VENTAJAS QUE SE OBTENDRIAN CON SU MEJORA

POR

A. CAPDEVILLE

Oficial 1.º del Ministerio de Industria y Obras Públicas



PUBLICADO EN EL "BOLETÍN DEL MINISTERIO DE INDUSTRIA Y OBRAS PÚBLICAS"

NOVIEMBRE DE 1893



SANTIAGO DE CHILE
IMPRENTA CERVANTES
BANDERA, 73
1894

— 2 —
MINISTERIO DE INDUSTRIA Y OBRAS PÚBLICAS

EL PUERTO DE CONSTITUCIÓN

VENTAJAS QUE SE OBTENDRÍAN CON SU MEJORA

POR

A. CAPDEVILLE

Oficial 1.º del Ministerio de Industria y Obras Públicas



PUBLICADO EN EL "BOLETÍN DEL MINISTERIO DE INDUSTRIA Y OBRAS PÚBLICAS"

NOVIEMBRE DE 1893



SANTIAGO DE CHILE
IMPRENTA CERVANTES
BANDERA, 73
—
1894

EL PUERTO DE CONSTITUCIÓN

VENTAJAS QUE SE OBTENDRÍAN CON SU MEJORA, POR A. CAPDEVILLE, OFICIAL 1.º
DEL MINISTERIO DE INDUSTRIA Y OBRAS PÚBLICAS

Con oportunidad del libro que con la firma del distinguido ingeniero de trabajos marítimos é ingeniero consultor técnico del Gobierno de Chile, don Camilo J. de Cordemoy, acaba de darse á luz, acerca de las mejoras de los puertos de Constitución y Corral, y de los rios Maule y Valdivia, dada la importancia que tiene, nos hemos propuesto escribir un artículo referente á Constitución y á las provincias á que podría servir como puerto de comercio.

No está demás manifestar que dicha publicación consta de 224 páginas y que se halla ilustrada con 18 láminas y 5 planos. El Ministerio de Industria y Obras Públicas, por decreto supremo, ordenó la realización de esos estudios. Igualmente acordó los fondos necesarios para la completa impresion del referido libro.

Los párrafos de esa obra suministran interesantes datos relativos á Constitución, que lo dan á conocer, para el porvenir, como uno de los primeros puertos de la República.

Chile, por su configuración geográfica, ha sido dotado por la naturaleza de una de las más espléndidas vías de comunicación que se pueda desear para el desenvolvimiento de su comercio y de su industria con las naciones extranjeras y de sus diversas provincias entre sí: el mar.

Chile, por la extensión de su costa, que tiene más de 4,000 kilómetros de longitud, está llamado á ser principalmente una gran potencia marítima, tanto comercial como militar.

Sin embargo, Valparaiso, el primer puerto de la República, está expuesto á los temporales de invierno y no proporciona las facilidades

necesarias á la carga y descarga de las naves. Talcahuano, el segundo puerto, llamado á un gran porvenir, á pesar de encontrarse situado en una magnífica bahía presenta los mismos inconvenientes que Valparaíso.

Fácil es, en seguida, imaginarse las condiciones en que se hallan los demás puertos de la nación, por el estado en que se encuentran los dos mencionados.

Constitución, con los trabajos de mejora que propone en su libro el ingeniero señor Cordemoy, queda en condiciones superiores á los puertos nombrados, por la seguridad de abrigo que ofrecería en todo tiempo á los buques que lo frecuentaran y por el más rápido servicio de embarque y desembarque que procuraría á los mismos.

Dicho ingeniero, con un presupuesto de 4.000,000 de pesos al cambio de 24 peniques por peso, invertidos en cuatro años, proyecta la ejecución de dos molos, uno en cada orilla, á la desembocadura del río Maule, del largo suficiente para dar á la entrada la profundidad de 8 metros. En dicha cantidad están comprendidos los trabajos indispensables para establecer una dársena á un kilómetro del mar, de 150 metros de ancho por 1,200 metros de largo, entre la isla y la ribera izquierda del Maule. Esa dársena tendría la especial ventaja de que sería muy fácil darle la longitud que se deseara con sólo prolongar la isla, cabiendo á la vez en ella, cuando menos, 70 barcos de 2,500 toneladas, donde se encontrarían completamente libres de las violentas tempestades del norte, de las avenidas del Maule, y si llegara el caso, de escuadras enemigas.

Con el proyecto del señor Cordemoy no es posible temer peligro alguno para la seguridad del puerto de Constitución, pues no se trata de que se establezca en el mar, sino en el río Maule. Basta con que se haga desaparecer la barra y que se realicen en la parte marítima del río los dragados necesarios para que quede expedita para siempre la entrada, de toda clase de naves á la dársena de la ría de Constitución. Además, ese ingeniero ha estudiado la cuestión bajo todas sus fases, armonizándola por completo á los últimos adelantos de la ciencia marítima y respondiendo, de la manera más categórica, de que se tendrá para siempre un puerto seguro, en donde los elementos caprichosos del Grande Océano nada podrán contra su estabilidad á firme.

Con las anteriores transformaciones que se hicieran en Constitución, sin duda alguna sería uno de los primeros puertos de la República.

El proyecto del señor Cordemoy es, por lo menos, el noveno que se presenta para hacer de Constitución un excelente puerto. Se comprende entonces con facilidad que ha llamado constantemente la atención por sus ventajas naturales y su situación geográfica, por su numerosa población y el creciente progreso de su comercio marítimo, que ha ad-

quirido un desenvolvimiento considerable, y por la necesidad de dar al valle central otra salida por mar más ventajosa á sus productos, y mayores facilidades á sus transacciones comerciales. Se ve, pues, que hay estudios suficientes y bastante serios para que no se abrigue el temor de un fracaso en la realización de un puerto cerrado en la ría de Constitución.

Si el Gobierno tiene el decidido propósito de contribuir al progreso material del país, ninguna obra en via de ejecución, es más adecuada á dicho objeto que la mejora del mencionado puerto, siendo además superior á cualquiera otra por el reducido precio de su construcción y los beneficios incalculables que reportaría al comercio general de la República.

El poco costo que demandarán las obras de mejora del puerto de Constitución, se ve claramente por la simple comparación de los presupuestos de proyectos análogos, que á continuación se expresan:

Presupuesto para el puerto de <i>Llico</i> : proyecto de G. Prowe, Diciembre de 1888, al cambio de un marco por peso.....	\$ 27.700,000
Presupuesto para el puerto de <i>Valparaiso</i> : proyecto de A. Lévêque, Agosto de 1892, al cambio de 24 peniques por peso.....	» 26.879,864
Presupuesto para el puerto de <i>Pichilemu</i> : proyecto de A. F. Guillemard, Diciembre de 1889, al cambio de 24 peniques por peso.....	» 6.241,117
Presupuesto para el puerto de <i>Constitución</i> : proyecto de C. J. de Cordemoy, Mayo de 1892, al cambio de 24 peniques por peso.....	» 4.000,000

Como se ve por la comparación de las cantidades anteriores, la diferencia que se nota es por demás concluyente á favor de Constitución, por lo reducido de su presupuesto.

*
*
*

Constitución es una ciudad de más de 7,000 habitantes. Fué fundada por don Ambrosio O'Higgins el 18 de Junio de 1794, con el nombre de *Villa y Puerto de la Nueva Bilbao de Garidoqui*. Se apoderaron de ella los patriotas en 1812, habilitándola para todo comercio, como puerto mayor, el 8 de Agosto de 1828, con el nombre de *Constitución*, en recuerdo de la constitución política promulgada ese año, la más liberal de cuantas hemos tenido. Pero el 20 de Enero de 1883 se la declaró, por decreto supremo, puerto menor. Se halla si-

tuada en un pequeño valle de 87 cuadras cuadradas, á la orilla izquierda del río Maule, á un kilómetro del mar, cuyo valle se encuentra atravesado por dos esteros que van á vaciarse al Maule. Está defendida del Océano Pacífico por el cerro Mutrún, de 90 metros de elevación; y del sur por un cordón de pequeñas colinas. Sus calles son anchas, derechas y parejas; corren unas de SE. á NO., paralelas casi á la orilla del río, y se cruzan las otras en ángulos rectos. Se compone de 67 manzanas edificadas en la parte baja de la ciudad. Hacia los cerros que circundan el pueblo por el sur y oriente, hay barrios populosos y calles ó manzanas en vías de formación.

La ciudad comprende dos plazas, un mercado de abasto, dos paseos públicos, un teatro y hermosos edificios públicos y particulares, pudiendo citarse entre los públicos la Escuela Modelo y la Cárcel, y entre los particulares varios que con justicia llaman la atención.

Hay una sociedad de beneficencia, dos iglesias católicas y una evangélica; un hospital con capacidad para 40 enfermos, con una asistencia media diaria de 20; en el año de 1891 se atendieron 335 enfermos.

Posee un dique para la carena de los buques, varios astilleros, un bonito muelle fiscal para pasajeros y algunos de propiedad particular para el servicio de bodegas de granos.

Tiene dos periódicos semanales: *La Idea* y *El Maule*. Está servida por tres líneas telegráficas que la ponen en comunicación con Parral, Talca y Vichuquén pasando por Curepto. Hay teléfono de propiedad particular. Se despacha diariamente para Talca un correo por San Antonio y tres veces cada semana por Curepto. El correo que trafica entre Constitución y Cauquenes hace sus viajes también tres veces por semana. Un vapor de la Compañía Sud-Americana de Vapores hace semanalmente un viaje para Valparaíso.

Posee un liceo de segunda clase, en el que se cursan los tres primeros años de humanidades, según el sistema concéntrico, con un total de 152 alumnos, siendo su asistencia media diaria de 130.

Existen dos escuelas superiores: una de hombres y otra de niñas; cuatro escuelas elementales: dos de hombres y dos de niñas; una mixta y una nocturna para adultos. Cada uno de estos establecimientos cuenta con más de 80 alumnos matriculados y tiene una asistencia media diaria de 60 alumnos.

Además, hay varios colegios particulares: el que regentan las monjas de la Inmaculada Concepción, para señoritas, con una sección gratuita para niñas pobres, y el Colegio Internacional para niños de corta edad, de ambos sexos. Son los principales.

Posee una fábrica de jabón y velas, dos de cerveza, cuatro de tejas y ladrillos, y una curtiduría que diariamente emplea, por término medio, 20 trabajadores. Hay varios molinos.

La industria vitícola ha tomado un gran desarrollo en estos últimos años. Infinidad de viñedos se han alzado por todo el departamento de Constitución, principalmente en las subdelegaciones de Purapel, Empedrado, Nirivilo y Morro. A orillas del río Maule, el suelo es muy aparente para plantaciones de esta naturaleza. También se recoje quillay y maqui en cantidades considerables.

La subdelegación de Nirivilo es rica en lavaderos de oro. Últimamente se han descubierto algunas vetas importantes. La jente pobre se ocupa comunmente en recojer de las quebradas pepitas de ese metal. Faltan capitales é iniciativa en el sentido de hacer serios trabajos para obtener una explotación regular. Además, en las comarcas vecinas, como por ejemplo, en el departamento de Talca, se encuentran las famosas minas de oro del *Chivato*. Tanto el color como la composición geológica de los cerros de esas regiones, dan á conocer la presencia de ese preciado metal.

La costa, al sur de la ciudad de Constitución, en una extensión como de 50 kilómetros, hasta Chanco, contiene grandes depósitos vírgenes de carbón de piedra, fáciles de explotar y que constituyen una inmensa riqueza. Varias personas han hecho exploraciones y experimentos con este objeto, con resultados satisfactorios. La mayor dificultad hallada para su explotación ha consistido en que esa comarca carece de un puerto adecuado para el embarque de dicho producto. En verdad, mientras Constitución no adquiera fáciles vías de comunicación por tierra y mar, nunca alcanzará á ocupar el rango que le corresponde: ser uno de los primeros puertos de la República.

Lo más notable que posee la ciudad de Constitución son sus grandes talleres de construcción de toda clase de embarcaciones, que en la actualidad pasan de diez. Desde la época de su fundación, es decir, desde el año de 1794, ha sido un lugar donde anualmente se han construido centenares de botes, lanchas y muchas naves.

En los Documentos Parlamentarios, tomo 3.º, página 394, Memoria del Ministerio de Marina del año de 1849, se manifiesta que desde 1794 hasta el 1.º de Julio de 1849 se habian construido en Constitución las siguientes embarcaciones:

3 fragatas	} 14,933 toneladas
1 barca	
18 bergantines	
61 goletas	
14 balandras	
577 lanchas	

De este número resultan construídos desde 1845 hasta el 1.º de Julio de 1849:

2 bergantines	} 2,475 toneladas
4 goletas	
6 balandras	
161 lanchas	

Debe notarse que las noticias de las construcciones en la ría de Constitución, desde 1794 hasta 1842, se han sacado de datos que no expresan el nombre de los buques ni el número completo de embarcaciones menores construídas en ese período de tiempo.

En 1849 se construyeron:

1 fragata	con 500 toneladas
3 bergantines	» 630 »
4 goletas	» 404 »
1 pailebot	» 60 »
1 balandra	» 70 »

En 1850 se construyeron 15 buques de todos tamaños, con un total de 2,213 toneladas.

Damos á continuación un cuadro, únicos datos que, desde 1850 hasta la fecha, nos ha podido suministrar el gobernador marítimo del Maule, en el que se expresa el número de embarcaciones menores y mayores, con el total de tonelaje respectivo, construídas en la ría de Constitución en los años que se indican:

AÑOS	Número de embarcaciones menores	Toneladas	Número de embarcaciones mayores	Toneladas	OBSERVACIONES
1886	39	702	7	300	
1887	39	741	11	440	
1888	110	1980	9	270	
1889	134	2952	
1890	92	1656	
1891	70	1260	3	208	
1892	121	2178	2	60	
1893	62	1116	5	340	Hasta Diciembre 19.

Nos es muy sensible no conocer el nombre de las embarcaciones mayores más importantes construídas en ese puerto para la escuadra nacional. Sabemos que en esos astilleros se han hecho para ella muchas

naves, entre otras el escampavía *Gaviota*. En la lista oficial de los buques de la marina mercante nacional, que publica la Memoria del Ministerio de Marina correspondiente á 1893, se registran las siguientes naves, construidas en los astilleros de Constitución: pailebotes, *Águila* y *Eusmelia*; vapores, *Estrella de Valparaíso* y *Salvadora*; balandras, *Gaviota Zapallar* y *Tigre*; fragata, *Pescador*; barca, *Estela* (467 toneladas); goletas, *Polly* y *Teresa*; y barca goleta, *Unión* (147 toneladas).

En 1877 el número de lanchas matriculadas y destinadas para el servicio del río Maule era de 160 con 2,000 toneladas y ocupaban 523 hombres. Había, además, 15 botes para el servicio del puerto y 13 que se dedicaban á la pesca. En la actualidad el movimiento de lanchas es más ó ménos el mismo.

* * *

Como paseo de verano, Constitución es un lugar delicioso. El clima es de los más suaves: es casi parejo durante todo el año; es una primavera continua. La temperatura media del verano es de 17° centígrados, la media del invierno 11° y la media anual 14°, alcanzando la máxima media en estío á 19°. En verano, á la sombra, no se experimentan las consecuencias del calor, porque siempre sopla viento fresco del mar. Los alrededores son admirables por sus bellas perspectivas, como por ejemplo, *Piedra de la Iglesia*, *Calabocillos*, *Quebrada Honda*, etc. En bote es fácil acercarse á la barra, remontar el río hasta donde se quiera y contemplar sorprendentes panoramas. Los puntos destinados á baños de mar, no tienen rival por sus aguas claras y mansas. La falta de fácil transporte impide que se conozca á Constitución bajo esta faz, aunque, sin disputa alguna, es superior á Penco, Viña del Mar, Valparaíso, etc.

* * *

Á pesar de ser considerado Constitución como puerto menor, en toda la extensión de la costa, desde Valparaíso hasta Ancud, ninguno le supera en población.

Desde este punto de vista, comparado con los demás puertos de la República, ocupa el cuarto lugar, según el *Censo Estadístico* de 1885:

Valparaíso	tiene	105,000	habitantes
Iquique	»	16,000	»
Antofagasta	»	8,000	»
Constitución	»	6,500	»
Coquimbo	»	6,000	»
Valdivia	»	5,690	»
Talcahuano	»	5,312	»
Ancud	»	4,000	»

Con justicia, entonces, el departamento de Constitución lleva el nombre de su capital.

* * *

La distancia que hay entre Valparaíso y Talcahuano por ferrocarril, es de 770 kilómetros, y la que hay por mar entre los lugares referidos es de 413 kilómetros.

La distancia que hay por ferrocarril de Valparaíso á Constitución es de 529 kilómetros, y de Talcahuano á Constitución de 425 kilómetros.

La que hay por mar de Valparaíso á Constitución es de 250 kilómetros, y de Talcahuano á Constitución es de 163 kilómetros.

Se ve que ocupa casi el punto medio entre Valparaíso y Talcahuano.

En consecuencia, cualesquiera de las provincias de Colchagua, Curicó, Talca, Linares y Maule, pueden enviarle sus producciones, una vez terminado el ferrocarril de Talca á Constitución y mejorado el puerto, con más economía en su transporte, recibiendo ellas, á su vez, con más ventajas por Constitución cuanto necesiten del exterior.

Claramente se desprende que su situación geográfica es admirable y sin igual entre los paralelos 33 y 37 sur, para servir como poderoso puerto comercial.

* * *

Las ventajas naturales que ofrece Constitución son de bastante importancia para formar un puerto de primer orden.

Las que llaman más principalmente la atención son tres:

1.º Estar construída la ciudad á un kilómetro del mar, á orillas de un gran río navegable;

2.ª Poseer una isla de tierra firme en el río, frente á la ciudad; y

3.ª Estar defendida del Océano Pacífico por cerros de alguna elevación.

En Chile es muy costoso y bastante difícil hacer un puerto en el mar; el número de bahías adecuadas para el objeto, es muy reducido; las costas son generalmente escarpadas; las tempestades del invierno son temibles.

El Maule es un soberbio río que recorre como unos 200 kilómetros; su hoya hidrográfica es la mayor de los ríos de Chile, según Pissis; como río navegable para embarcaciones menores, es considerado como el primero del país: no sólo se puede llegar en ellas hasta Perales, á 70 kilómetros de la desembocadura, sino también seguir el Loncomilla en una extensión bastante considerable. El caudal de agua que vierte en el mar es de 250 metros cúbicos por segundo, en la estación más seca del año. Es un río de un ancho inmenso. En su parte marítima tiene,

término medio, 700 metros, con profundidad de 7 á 8 metros en casi toda la extensión comprendida entre la ciudad y la desembocadura, exceptuando principalmente la línea de la barra, que sólo tiene de hondura 1.60 metro. Si más tarde, por una circunstancia imprevista, se necesitase aumentar el volumen de agua del río, fácil es agregarle el caudal de aguas de los ríos Lontué y Ñuble, por la proximidad á que se encuentran, en ciertos lugares, de la hoya del Maule. Con lo expuesto se deduce que en todo tiempo pueden entrar en el Maule toda clase de naves á la ría de Constitución, que está á un kilómetro del mar. Se subentiende que esto sucederá una vez que se haya hecho desaparecer la barra y mejorado el puerto.

La isla, situada en el río Maule, frente á la ciudad, de una longitud de 1,200 metros y de un ancho de 250 metros, deja entre ella y la orilla izquierda del río un canal de 120 á 150 metros de ancho. Con cerrar dicho canal en su parte superior y dragarlo, se completa la dársena que la naturaleza, casi por sí misma, ha formado. Además, en cualquier punto de la ciudad, á orillas del Maule, se pueden establecer muelles para la más rápida expedición, en casos determinados, de la carga y descarga de las embarcaciones. Fácil es, en consecuencia, en la parte marítima del Maule, ejecutar todas aquellas obras que se estimen necesarias para facilitar el desenvolvimiento futuro del comercio del puerto.

Por la distancia que se encuentra del mar y defendida como se halla la ría de Constitución por los cerros que la separan del Grande Océano, constituye una posición marítima militar de verdadera importancia. Bastaría artillar los cerros de la costa para que esa parte quedase convertida en una posición formidable, libre de todo ataque por el lado del mar. Los buques de la armada nacional encontrarían en cualquier circunstancia y en todo momento un asilo seguro.

Queremos dejar constancia de que los datos que damos desde 1881 hasta 1888 se deben al gobernador marítimo del Maule, pedidos por el Ministerio de Marina, y que son los mismos que nos ha pedido dar desde 1888 hasta la fecha. Cambiamos que no nos haya suministrado el mismo tiempo las relativas al valor de la exportación é importación de los

* * *

El comercio de cabotaje que lleva á cabo el puerto de Constitución es verdaderamente importante, á pesar de las malas condiciones en que se efectúa, principalmente por las dificultades que presenta la barra para la entrada ó salida de las naves, ocasionando á muchas de ellas, por esta circunstancia, una pérdida de tiempo considerable, inconveniente que constituye un grave perjuicio para el desarrollo comercial del puerto.

Por las cifras y datos que apuntamos á continuación, se puede formar fácilmente una idea de la alta importancia que siempre ha tenido:

NÚMERO Y TONELAJE DE LAS NAVES ENTRADAS Y SALIDAS, CONJUNTAMENTE CON LOS VALORES EXPORTADOS É IMPORTADOS, POR EL PUERTO DE CONSTITUCIÓN EN LOS AÑOS QUE SE EXPRESAN.

AÑOS	ENTRADAS		SALIDAS		EXPORTACIÓN	IMPORTACIÓN
	Número de naves	Toneladas	Número de naves	Toneladas	\$	\$
1852	152	18,153	178	19,116	98,723	574,886
1853	185	20,493	172	18,688	44,038	924,722
1854	262	32,442	242	28,743	22,580	1.781,096
1855	206	29,692	199	26,543	1.706,288	2.214,029
1856	206	35,110	212	36,092	2.454,529	1.900,412
1857	162	27,446	171	30,687	1.849,158	1.203,369
1858	223	32,261	224	32,835	2.671,370	1.864,862
1859	233	34,491	232	33,920	1.079,387	1.202,352
1860	171	17,368	169	17,014	1.694,630	1.248,049
1861	161	16,492	158	15,670	1.485,544	1.231,168
1862	193	26,883	185	25,992	1.490,083	2.293,493
1873	294	52,221	290	51,742	3.809,999	2.751,815
1886	107	23,370	153	24,372		
1887	115	25,198	165	26,379		
1888	90	19,980	209	23,230		
1889	77	17,094	241	20,046		
1890	80	17,760	172	19,410		
1891	61	13,542	134	15,010		
1892	94	20,868	217	23,106		
1893	91	20,008	158	22,844		

Queremos dejar constancia de que los datos que figuran desde 1886 hasta 1893, se deben al gobernador marítimo del Maule, pedidos por el Ministerio de Marina, y que son los únicos que nos ha podido dar desde 1828 hasta la fecha. Lamentamos que no nos haya subministrado al mismo tiempo los relativos al valor de la exportación é importación del puerto de Constitución en esos años. Por lo demas, publicamos estos datos bajo la responsabilidad del gobernador mencionado.

*
* *

La línea férrea que debe unir la ría de Constitución con la ciudad de Talca, es de una longitud de 92 kilómetros y su trocha es de un metro. Está enriellada y en explotación provisional hasta el kilómetro 47, partiendo de la última población referida.

Creemos de utilidad dar una lijera idea del trazado de dicho ferrocarril. El punto de partida es la estación de los Ferrocarriles del Estado, de la ciudad de Talca, desde donde se dirige al sur, hasta el kilómetro 5, por la línea central, que en esa parte tiene un tercer riel; desde ahí arranca en dirección al poniente hasta Constitución. El primer paradero que se halla en ese sentido es Colín, kilómetro 12; en el kilómetro 17 × 400 metros, se atraviesa el río Claro; el segundo paradero es Rauquén, kilómetro 18, donde existen los molinos y canteras de ese nombre; el tercer paradero es Corinto, kilómetro 27, donde se encuentran los famosos molinos de cilindro, los primeros que se hayan construido en el país y los mejores montados que existan actualmente; en el kilómetro 28 se cruza el estero de los Puercos; el cuarto paradero es el Morro, kilómetro 30, frente á la población de Perales, en la confluencia de los ríos Maule y Claro; desde este lugar ya se va por la orilla norte del Maule; el quinto paradero es Curtiduría, kilómetro 33; el sexto paradero es San Antonio, kilómetro 47; desde este punto hasta Quebrada Honda, kilómetro 63, es la parte más fácil del trabajo que queda por hacerse; en los kilómetros 78 ú 86, equivalente á los puntos denominados Piedra del Lobo y Banco de Arena, por no estar fijado aún, se debe atravesar el Maule para tomar la orilla sur de ese río y llegar á Constitución, kilómetro 92.

Una vez que esté concluido ese ferrocarril, en tres horas, cuando más, se establecerá comunicación entre Talca y Constitución. Un comerciante podrá ir, realizar sus negocios y volver en un día, entre esas dos poblaciones.

En la actualidad se prosiguen los trabajos de terminación de esa línea férrea con suma lentitud; pero, á pesar de todo, no pasará mucho tiempo sin que estén terminados completamente.

Ese ferrocarril llevará una vida lánguida si no se mejora el puerto, porque poco importa que lleguen á él las producciones del distrito que sirve, si la expedición por mar es lenta, á veces peligrosa y da resultados poco halagüeños, á causa de las dificultades que presenta la barra del río Maule para la entrada ó salida de los buques; si los particulares tienen que emplear fuertes sumas en el pago de bodegaje por sus mercaderías, y si los armadores tienen que gastar más por la más larga estadía de sus naves en esa localidad. De esta manera pierde el comercio, porque no saca todas las utilidades que debiera, teniendo que vender más barato y pagar más almacenaje por sus artículos; pierde el armador, porque el beneficio que pensaba obtener se lo arrebatan los gastos de la larga estadía de los buques.

Sin la mejora del puerto, la explotación de ese ferrocarril será poco productiva.

La población de la República de Chile, según el *Censo Estadístico* de 1885, es de 2.956,412 habitantes, y la de las cinco provincias de Colchagua, Curicó, Talca, Linares y Maule, según ese mismo *Censo*, es de 716,402 habitantes, es decir, que esas provincias constituyen la cuarta parte de la población del país, el 25 por ciento.

Creemos oportuno y útil establecer algunas comparaciones que den á conocer el área y población de los distritos llamados á servir por los puertos de Valparaíso, Constitución y Talcahuano.

Valparaíso atraería los productos de cuatro provincias: Aconcagua, Valparaíso, Santiago y O'Higgins.

Constitución los de cinco provincias: Colchagua, Curicó, Talca, Linares y Maule.

Talcahuano los de seis provincias: Ñuble, Concepción, Arauco, Biobío, Malleco y Cautín.

Por consiguiente, se tiene:

PUERTOS	ÁREA DE LAS PROVINCIAS	POBLACIÓN
	Kilómetros cuadrados	Número total
Valparaíso.....	40,487	879,565
Constitución.....	44,530	716,402
Talcahuano.....	55,634	690,620

Mientras que lo que acontece ahora es asombroso: Valparaíso y Talcahuano sirven á las quince provincias más florecientes de la nación, provincias que tienen una población de 2.286,587 habitantes, faltando tan sólo 669,825 habitantes para formar el total de la población de Chile. En estas condiciones ¿puede existir un comercio regular? Sin embargo, la República prospera; pero á pasos muy lentos, si se la compara con el desenvolvimiento que han adquirido la Argentina, el Uruguay y el Brasil. Si no poseyéramos el salitre y el guano de las provincias del norte, se palparía con evidencia nuestro escaso desarrollo comercial. Hay además que tener presente que la distancia de Valparaíso á Talcahuano por ferrocarril, es de 770 kilómetros. No tomamos en cuenta el límite sur de la provincia de Cautín ni el límite norte de la de Aconcagua, ni damos la distancia que les corresponde por ferrocarril á esos puntos extremos. Sabemos que es inmensa, y que es un verdadero obstáculo para el progreso comercial del país. Valparaíso y Talcahuano

son las únicas salidas por mar que tienen los productos de esas quince provincias. El área que estos dos puertos se ven precisados á servir llega á 140,651 kilómetros cuadrados.

Los 44,530 kilómetros cuadrados de terreno que pertenecen al distrito del puerto de Constitución, comprenden los más ricos terrenos de la República, tanto por el valor como por la extensión cultivada. Producen la mejor clase y en mayor abundancia que cualesquiera otros, toda especie de cereales, de frutos del país, principalmente licores. Contienen una población numerosa, habituada á toda clase de comercio y de industria. Se hallan cruzados en todo sentido por diversas y numerosas vías de comunicación terrestres. En ellos se crían y obtienen mayor número y de calidad superior toda especie de ganadería y derivados, en la proporción de más del 25 por ciento del contenido total del territorio. Son los más aparentes para la implantación de distintas fábricas, por sus corrientes de aguas con su gran declive, por sus materias primas indispensables para las manufacturas y talleres, que naturales y abundantes se encuentran por todas partes.

Según el *Anuario Estadístico* correspondiente á 1885, de los veinticinco artículos que únicamente menciona para designar la producción agrícola total del país, con referencia á las cinco provincias nombradas, seis exceden el 50 por ciento de esa producción, que son el trigo blanco, el maíz, los frejoles, los garbanzos, la linaza (71 %), y el charqui (67 %); y nueve superan el 25 por ciento de la producción total: lentejas, arvejas, nueces, lana, chicha, chacolí (41 %), vino y mosto, aguardiente y coñac, sin contar el ganado vacuno, caballar, ovejuno, cabrio y cerdos, que excede igualmente el 25 por ciento de la existencia total de la nación. Esa *Estadística* no enumera multitud de otras producciones. No es exajerado decir que desde 1885 hasta 1893 ha aumentado, por lo menos, en un 10 por ciento la producción anual de esas provincias.

No cabe duda que, disminuyendo el precio del transporte, se abaratarán los granos, la población misma toma marcado interés por el desarrollo del comercio, que es su propia conveniencia, surgiendo, por consiguiente, toda clase de empresas y de fábricas que, dando impulso á la industria, arrebatarían poco á poco su predominio á los artículos alimenticios y á los productos de la industria textil que se importan del extranjero por valor de 20.000,000 de pesos anuales.

De los veinticinco artículos de producción que considera la *Estadística Agrícola*, resulta que en 1885 las cinco provincias de Colchagua, Curicó, Talca, Linares y Maule, han producido 263,358 toneladas entre cereales y frutos del país; más un 10 por ciento sobre esos artículos que

aconseja la misma estadística que se agregue, por deficiencia de datos, suma 289,693 toneladas.

Pero como es fácil suponer que las producciones de la agricultura y de la industria de la nación no se reduzcan á 25 artículos, no juzgamos que sea exagerado si las elevamos en un 10 por ciento sobre la cantidad anterior, siendo entonces 318,662 toneladas el rendimiento anual probable de esas provincias en 1885.

Más aún, hay que agregar todavía un 10 por ciento á la cantidad última, por el desenvolvimiento que han adquirido esas provincias desde 1885 hasta 1893. Se obtiene, en consecuencia, un total de 350,528 toneladas de producción anual de esas comarcas en lo que se refiere á la agricultura y á la industria.

Suponiendo que 150,000 toneladas se consuman anualmente en esas regiones y que el resto se exporte, tenemos, por consiguiente, 200,000 toneladas que podrían remitirse fuera de esas provincias.

Más ó menos la importación con la exportación se equilibran en lo que se refiere al tonelaje, como hemos visto en los cuadros anteriores y como se puede ver en los cuadros que da la Estadística Comercial cuando trata del movimiento de navegación de la República. Serian, pues, 200,000 toneladas que se importarían por el puerto de Constitución para servir al comercio de las cinco provincias referidas.

En vista de los datos precedentes vamos á calcular el interés que puede producir el capital que se invierta en las mejoras del puerto de Constitución, capital que ascendería á 4.000,000 de pesos al cambio de 24 peniques por peso.

En 1892, á Valparaíso se importaron mercaderías que pesaban 1.429,000 toneladas; á Talcahuano, 820,000 toneladas; y á Coquimbo, 685,000 toneladas, produciendo ese tonelaje, como entradas de aduana en Valparaíso, 15.196,000 pesos; en Talcahuano 2.481,000 pesos, y en Coquimbo 768,000 pesos. La proporción que hay, en consecuencia, entre cada tonelada que ha entrado y el valor de los derechos de aduana percibidos, es como sigue: para Valparaíso, una tonelada ha pagado derechos de aduana por valor de 10 pesos 66 centavos; para Talcahuano, ha pagado 3 pesos 2 centavos; y para Coquimbo, 1 peso 12 centavos.

Como hemos enunciado que la importación de Constitución ascendería, una vez mejorado el puerto, á 200,000 toneladas anuales, y como es muy natural asignar á este puerto la misma relación que hay entre las toneladas y los pesos referentes á Talcahuano, por servir á provincias de casi igual población y área, de casi igual riqueza y producción, deducimos que las 200,000 toneladas importadas producirían, á razón de 3 pesos por tonelada, derechos de aduana por valor de 600,000 pesos anuales, suma que equivale al 15 por ciento del capital de 4.000,000 de pesos invertido en la mejora del puerto. Suma que, acumulada du-

rante siete años sucesivos, pagaría de sobra el dinero acordado para la transformación de Constitución. Estos datos son preciosos y elocuentes en favor de cualesquiera empresa comercial que ejecutara los trabajos del mencionado puerto.

Acabamos de ver que con sólo los derechos de aduana, Constitución produciría una entrada anual considerable, que sería un ventajoso interés con respecto del capital empleado y que cancelaría en poco tiempo la deuda invertida en su mejora.

No hemos tomado en cuenta ninguna otra circunstancia que elevara esas entradas, ni hemos agregado ninguna otra consideración. Fácil nos hubiera sido añadir la contribución de hospital, que consiste en el pago una vez al año, de 10 centavos por tonelada, de registro, siempre que en ese transcurso de tiempo la nave procedente de cualesquiera parte que sea, éntre á un puerto mayor de la República. Fácil hubiera sido también agregar el derecho de rol, impuesto que se paga á razón de 2 pesos por buque, á cada salida de puerto, siempre que no sea vapor de carrera fija, el que sólo abona un peso cada vez. Y tantos otros gastos que surgen por la estadía de un buque en un puerto.

Toda nave que penetrara en la ría de Constitución, nada tendría que temer de los fuertes vientos y de las recias tempestades que acontecen de vez en cuando en el Océano Pacífico. Con mayor razón si se estacionara en la dársena, donde la tranquilidad de las aguas sería admirable en todo momento.

Sin más, Constitución aventajaría á Valparaíso y á Talcahuano, por la facilidad que habría en introducir las mejoras y los nuevos aparatos que poseen las grandes naciones para hacer más expedita y económica la carga y descarga de las naves.

Exponemos á continuación, en un cuadro, la relación que existe entre el tonelaje de las naves llegadas y las entradas de aduana de los puertos siguientes, en el año de 1892, señalando al final la proporción pagada en pesos por derechos de aduana por cada tonelada que ha entrado á esos puertos:

1892

PUERTOS	ENTRADAS		SALIDAS		Entradas de aduana \$	Proporción T = \$ \$
	Número de naves	Toneladas	Número de naves	Toneladas		
Coquimbo...	572	685,538	566	684,874	768,333	1.12
Talcahuano .	751	820,504	753	819,900	2.481,644	3.02
Valparaíso . .	1,295	1.429,224	1,301	1.434,806	15.196,690	10.66

Resumiendo se tiene:

CONSTITUCIÓN

PRESUPUESTO	INTERÉS	ÁREA	POBLACIÓN	PRODUCCIÓN AGRÍCOLA	EXPORTACIÓN	IMPORTACIÓN	ENTRADAS DE ADUANA
\$	%	K. cuadrados	Habitantes	Toneladas	Toneladas	Toneladas	\$
4.000,000	15	44,530	616,402	350,528	200,000	200,000	600,000

Dada el área de terreno y el número de habitantes que tiene el distrito de Constitución, dada la producción agrícola que actualmente rinden las cinco provincias referidas, no es exagerado deducir que el número de toneladas introducidas á ese puerto por toda clase de naves, llegaría á 200,000, constituyendo como entradas de aduana la cantidad de 600,000 pesos anuales.

Á continuación insertamos el cuadro del comercio exterior de los puertos que se expresan, en 1892, por vía ilustrativa.

COMERCIO EXTERIOR

PUERTOS	1892		
	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	TOTAL
	\$	\$	\$
Valparaíso	53.525,404	8.299,560	61.824,964
Talcahuano	8.578,271	5.641,583	14.219,854
Coquimbo	2.837,336	3.712,762	6.550,098
Coronel	1.121,536	3.560,379	4.681,915
Valdivia	1.365,501	720,433	2.085,934

Debe tenerse presente que la importación total por los puertos mayores de la República en 1892, alcanzó a 78.003,104 pesos y la exportación á 64.205,038 pesos, resultando la primera superior a la segunda en 13.798,066 pesos.

* * *

Por la considerable distancia que hay entre Valparaíso y Talcahuano, que por ferrocarril es de 770 kilómetros, los productos de las regiones intermedias tienen un recargo muy subido en el flete que pagan por su conducción, perjudicando así notablemente al comercio.

Constitución atraería los productos de cinco provincias: Colchagua, Curicó, Talca, Linares y Maule; formaría una zona de atracción comprendida entre los pueblos de Gultro y Parral, equivalente a una distancia de 252 kilómetros.

Siendo Constitución el punto de partida, se tiene que de Constitución á Gultro hay, por ferrocarril, 255 kilómetros, y de Gultro á Valparaíso 274 kilómetros, habiendo, por consiguiente, una diferencia de 19 kilómetros á favor de Constitución. Es decir, que los artículos que se enviaran de Gultro con destino á Constitución, desde ese punto solamente, ahorrarían de pagar el aumento de flete correspondiente á 19 kilómetros, es decir, que por cada tonelada remitida desde Gultro á Constitución, y no á Valparaíso, se economizaría un peso.

La distancia que hay por ferrocarril, de Constitución á Parral es de 181 kilómetros y la de Parral á Talcahuano de 244 kilómetros, habiendo, por consiguiente, 63 kilómetros de menor distancia á favor de Constitución, de los productos que vayan con destino á este punto; lo que equivale á una economía de dos pesos por tonelada de los artícu-

los que se remitan desde Parral á Constitución en vez de enviarlos de Parral á Talcahuano.

No hay necesidad de indicar la diferencia que resultaría de comparar el promedio de la distancia entre Valparaíso y Talcahuano con el de Constitución entre sus puntos extremos, Gultro y Parral. Es demasiado evidente y notable para que se comprenda al instante el gran beneficio que obtendrían las cinco provincias mencionadas, no teniendo ya sus productos el recargo de flete tan excesivo por causa de la mayor distancia á Valparaíso ó Talcahuano.

A la zona de atracción comprendida entre Gultro y Parral, que tiene al río Cachapoal por límite norte y el curso más austral del río Perqui-lauquén por límite sur, afluirían también todos los artículos que se movilizaran por los ferrocarriles de Pelequén á Peumo, de Palmilla á Alcones, de Parral á Cauquenes é Itata y de todos los ramales de ferrocarriles que se construyan en lo sucesivo entre los ríos nombrados y que vayan á unirse á la línea férrea central.

El movimiento de carga probable que se efectuaría en Constitución, puede deducirse del acarreo hecho por los Ferrocarriles del Estado, entre los límites y en la forma que indicamos á continuación, sin contar los ramales de vías férreas futuras y el desenvolvimiento posterior de la zona referida.

Examinando la *Estadística de los Ferrocarriles del Estado* correspondiente al año de 1892, se ve que la carga que se moviliza en la zona comprendida entre Gultro y Parral á Valparaíso y Talcahuano y la que fluye de estos dos puntos á la mencionada zona, llega á 122,064 toneladas, carga que tendría su fácil y económico transporte por Constitución.

Para obtener la cifra anterior hemos agregado también la carga que se movilizó en ese año de Concepción á la zona de Gultro y Parral y la que se transportó de esta zona á Concepción, porque una buena parte de la mercadería que llega á Talcahuano, se conduce en carreta á Concepción en 3 horas, por la corta distancia á que se hallan uno de otro estos lugares y el inmenso tiempo que ahorran por ese medio, en vez de esperar cerca de cinco días para que el ferrocarril las transporte de Talcahuano á Concepción; porque los demás puertos de la provincia de Concepción envían el total de su numerosa carga á la ciudad del mismo nombre.

Para que se juzgue que la carga obtenida de 122,064 toneladas no es excesiva, damos en seguida el total de la carga movilizada el mismo año de 1892 por los Ferrocarriles del Estado, que asciende á 1.849,000 toneladas; es decir, que la primera cantidad es, con respecto de la segunda, el 15 por ciento, cifra que es insignificante.

Calculando sobre el total de 122.064 toneladas, teniendo presente

que la distancia que hay entre Valparaíso y Talcahuano por ferrocarril es de 770 kilómetros, y suponiendo la carga acumulada en la estación de Molina, que es el punto intermedio, el ahorro de flete para transportar la carga á Constitución sería de 610,329 pesos anuales, lo que da *cinco pesos* de ahorro por tonelada.

Para llegar á la cifra de 610,329 pesos, hemos supuesto que las 122,064 toneladas transportadas desde Molina á Constitución, pertenecían á la carga de segunda clase, denominada de cereales y productos y que constituye casi la totalidad del comercio de las cinco provincias ya aludidas.

Hay que tener presente que desde el 1.º de Enero de 1893, las tarifas de los Ferrocarriles del Estado han sido aumentadas en 25 por ciento. Así es que en buena lójica para estimar más exactamente la economía total realizada cada año, hay que elevar en un 25 por ciento la cantidad de 610,329 pesos, lo que daría 762,912 pesos.

El movimiento marítimo del puerto de Constitución alcanzó en 1892 á 60,000 toneladas, según la Memoria del Ministerio de Marina, del año de 1893, página 414, efectuado por naves que han entrado y salido á ese puerto.

Ahora bien, 122,064 toneladas que se conducirán por ferrocarril, más 60,000 toneladas que se movilizan en Constitución, dan un total de 182,064 toneladas, que tendrían que transportarse por ese puerto.

Nadie podrá objetarnos que la última cifra obtenida es elevada; porque en los racionios precedentes no hemos tomado en consideración numerosos é importantes factores, como, por ejemplo, la carga que va de Santiago á la zona de Gultro y Parral y la que va de esta zona á Santiago.

Por consiguiente, si decimos que el movimiento del puerto de Constitución, obtenido de la estadística de los Ferrocarriles del Estado, ascendería á 200,000 toneladas, una vez mejorado el puerto, aseguramos una cosa que dista aún, por lo reducido, mucho de la verdad.

Hemos demostrado que el ahorro de flete de la carga que se transportaría por la línea de Constitución, en vez de hacerse por la de Talcahuano ó de Valparaíso, de la zona ya mencionada de Gultro á Parral, es de cinco pesos por tonelada. El total de economía obtenida para los particulares de esas rejiones, suponiendo el movimiento de carga anual de 200,000 toneladas, es de 1.000,000 de pesos por año, suma que iría incrementando la riqueza pública y que haría dar más vastas proporciones al comercio jeneral de esos territorios. En esta última cantidad no está comprendido el aumento del 25 por ciento ya expresado.

Todo esto manifiesta la necesidad que existe de proceder cuanto antes á la ejecución de un puerto artificial, intermedio entre Valparaíso y Talcahuano. Sin la apertura de una vía de comunicación por

mar, esas provincias, que se desenvuelven lentamente, nunca podrán alcanzar un desarrollo en armonía con el progreso moderno, ni aun con el adelanto jeneral del país.

Sabemos ya que la economía en el transporte por la vía férrea de Constitución alcanzaría á lo menos á 1.000,000 de pesos anuales. Sabemos también que las entradas de aduana en Constitución, por año, llegarían á 600,000 pesos.

Bien examinada la cuestión, no sólo presenta dicho puerto las anteriores ventajas, sino también muchas otras de bastante importancia:

1.^a Ganan considerablemente las cinco provincias nombradas, porque les permite tener ahorro en el flete de sus artículos, porque venden más baratas sus producciones, porque consiguen más rapidez en la expedición de sus negocios, es decir, que obtienen economía de dinero y de tiempo;

2.^a Gana el país, porque prosperan cinco de sus mejores provincias, porque se alza un puerto de primer orden, á donde acudirían con preferencia las naves extranjeras, ya que la carga y descarga de las mercaderías puede efectuarse en condiciones superiores á Valparaíso y Talcahuano, por la facilidad de instalar aparatos más perfectos sobre el particular y por las seguridades que ofrecería su fondeadero; y en cuyo puerto también la escuadra nacional encontraría un abrigo y refugio seguro contra cualquiera eventualidad funesta;

3.^a Ganan los armadores, que de muy lejos envían sus embarcaciones para establecer una corriente poderosa de comercio, de intercambio de productos, porque ya el obstáculo principal que impedía el rápido desarrollo de sus transacciones, con la creación del puerto de Constitución ha desaparecido. Ya no tendrían esas naves las largas demoras acontecidas por el lento desembarque y embarque de la carga respectiva, demoras que suben á más del doble del tiempo fijado para la estadía en los puertos de Chile, ocasionándoles, por este motivo, naturalmente la pérdida de las utilidades que juzgaban obtener. Toda nave cuesta caro en su sostenimiento diario. No hay necesidad de dar el detalle de sus gastos para probarlo.

Ni Río Janeiro, ni San Francisco de California, ni Buenos Aires, ni Montevideo, ni aun el Callao, presentan el atraso de Valparaíso y Talcahuano á este respecto.

Por cada día de trabajo, término medio, se descarga de los buques el siguiente número de toneladas en los puertos que se expresan:

En Río Janeiro, de.....	100 á 140 toneladas
En San Francisco de California, de...	100 » 120 »
En Buenos Aires y Montevideo, de....	80 » 100 »
En el Callao, de.....	80 » 90 »
En Valparaíso y Talcahuano, de.....	40 » 50 »

En cuanto al carguo de retorno, se encuentra en las mismas relaciones anteriores. El servicio de lanchas también deja mucho que desear por el escaso número de ellas y por su mala calidad. Se hace indispensable llevar á cabo una reforma completa en la estructura y en el tipo de las lanchas. La deficiencia de muelles también es otro obstáculo para el libre desenvolvimiento del comercio.

Á pesar de las ventajas que á Chile proporciona la configuración de su territorio y la extensión de sus costas; á pesar de que la naturaleza lo señala como una gran potencia marítima; á pesar de las comodidades que encuentran las naves que visitan nuestros puertos y de los módicos precios que ellas pagan en nuestras aguas; á pesar de tantos privilegios, nuestros puertos se hallan en condiciones de inferioridad con respecto de los del Brasil, la Argentina, el Uruguay y el Perú, en lo que se refiere á la expedición del comercio y á las seguridades de la estadia de los buques.

*
*
*

Todas las naciones de la tierra gastan millones de pesos en mejorar sus puertos. En Chile, los tales puertos se pueden considerar en su mayor parte como radas abiertas, que se hallan en el mismo estado en que las dejó la naturaleza.

Las naciones europeas han empleado muchos millones de dinero en perfeccionar sus puertos, lo que demuestra la capital importancia que atribuyen á esos factores del comercio.

Para dar una idea de la suma gastada, en los últimos años, en el viejo continente, en docks y puertos, damos á continuación una lista que sobre el particular expone el *Diccionario Estadístico* de Mulhall, página 226:

Alejandro.....	£ 2.550,000	Glasgow.....	£ 7.600,000
Amsterdam.....	2.600,000	Hamburgo.....	5.500,000
Amberes.....	6.800,000	Havre.....	6.400,000
Burdeos.....	1.700,000	Holyhead.....	2.000,000
Boulogne.....	1.200,000	Huil.....	1.200,000
Bremen.....	1.800,000	Liverpool.....	18.200,000
Bristol.....	900,000	Londres.....	20.100,000
Calais.....	1.500,000	Marsella.....	3.400,000
Cette.....	1.800,000	Plymouth.....	1.550,000
Cherbourg.....	3.500,000	Rotterdam.....	2.400,000
Dieppe.....	1.200,000	Saint Nazaire.....	1.800,000
Dundee.....	800,000	Trieste.....	1.100,000
Dunquerque.....	4.600,000		

Ahora bien dados los datos anteriores ¿qué serían 400,000 libras esterlinas invertidas en mejorar el puerto de Constitución, cuando sus ventajas serían inapreciables, hasta colocarlo en condición de ser considerado como uno de los primeros puertos de la República?

Cardiff, por ejemplo, el tercer puerto de la Gran Bretaña, por el tonelaje total que despacha, cuya exportación en 1891 alcanzó á 11.261,374 toneladas, debe su importancia á dos causas: 1.^a, á su excelente posición geográfica, porque sus docks están en la desembocadura de dos ríos y se hallan bien abrigados, y porque posee sitios aparentes donde pueden con toda comodidad anclar las naves; y 2.^a, al ingenio desplegado por los constructores del magnífico sistema de docks, por medio del cual se ha desarrollado el comercio de ese distrito.

Cardiff, en 1831, tenía 1,298 casas y 6,187 habitantes. Sesenta años después, en 1891, poseía 20,476 casas y 128,849 habitantes.

Constitución se encuentra en las mismas condiciones que Cardiff, puesto que las dos causas que constituyeron el engrandecimiento de este último, son aplicables al primero y pueden dar el mismo resultado.

En el río Maule se pueden establecer los docks, lugares de embarque y muelles que sean necesarios para el servicio del puerto de Constitución, con economía y perfectamente abrigados.

Cardiff, para atender á su movimiento comercial, posee 5 docks, numerosos sitios de embarque y muelles.

Para facilitar el despacho de su enorme comercio de exportación, se han construido drops y grúas movidas por fuerza hidráulica que pueden embarcar *más de 300 toneladas por hora cada una*, en número suficiente para asegurar el pronto carguío.

En el río Maule también se pueden establecer drops y grúas, análogas si es preciso, movidas igualmente por fuerza hidráulica, que de baldé y poderosa lleva ese soberbio río, con el objeto de satisfacer al comercio futuro de Constitución.

Para que Constitución sea un inmenso puerto comercial, capaz de sacar de su infancia y de su letargo á nuestra agricultura y á nuestra industria, es menester que el Supremo Gobierno invierta en su mejora las 400,000 libras esterlinas mencionadas, si es que estima como nosotros la conveniencia y la necesidad que hay de realizar dichos trabajos marítimos.

*
* *

La preocupación constante por que trabajan las naciones, el objetivo principal á que tienden sus esfuerzos, es mejorar su comercio. No cabe duda de que es el primer pensamiento, el gran propósito, las sabias combinaciones y medidas á que obedecen los actos de todo funcionario que desea el engrandecimiento de su patria.

Hasta ahora no se ha hecho lo suficiente en el sentido de ensanchar el comercio de la nación de una manera completa. Si es verdad que se invierten anualmente algunos cientos de miles de pesos en la apertura y conservación de caminos y ejecución y reparaciones de puentes; que se han gastado muchos millones de pesos en la prolongación de la línea central de los Ferrocarriles del Estado y construcción de ramales hacia la costa; también es cierto que la deficiencia de sus muelles, que muchos puertos no los tienen y que otros los poseen en reducidas y malas condiciones, los primitivos y escasos elementos de carga y descarga de naves de que se dispone, el escaso abrigo que encuentran los buques en día de temporal, la gran distancia que hay entre los dos principales puertos á que fluyen las producciones del país y las embarcaciones extranjeras, han sido causa bastante para que el comercio se haya efectuado hasta el presente en condiciones restringidas y muy desfavorables.

Chile, más que ningún otro pueblo, necesita mejorar sus vías de comunicación por mar. Es sensible que en este sentido no se haya adelantado gran cosa desde el tiempo de la colonia hasta la época presente. Entonces, como ahora, Valparaíso y Talcahuano han sido los puertos obligados del comercio de la zona central de la República, poseyendo casi los mismos defectos y ventajas. La agricultura y la industria de esas regiones, por este motivo, sufren las más serias consecuencias.

Sin ir más lejos y sin traer acopio de numerosos datos, que desgraciadamente existen, vamos á citar un hecho que por sí solo nos explicará muchas cosas. Á fines de Febrero del presente año, 1893, de Estados Unidos de Norte-América han llegado naves con cargamento de cebada, harina y afrecho para nuestras provincias del norte. No se crea que nos referimos exclusivamente á Tacna ó Tarapacá; es á la provincia de Coquimbo.

Sabemos, además, que antes de ahora los productos de nuestra agricultura abastecían al Perú, al Ecuador y aun á Colombia, es decir, que á este respecto poseíamos el dominio del Pacífico hasta Centro América.

Hoy no sucede lo mismo: esa gran potencia nos ha arrebatado casi por completo el comercio que ejercíamos antes con dichas naciones, y lo que es más serio todavía, á nuestras mismas provincias surte con sus cereales.

Con el objeto de reforzar nuestras observaciones y probar que estamos en la verdad, vamos á hacer referencia á un informe del Cónsul General de Chile en el Ecuador, que se publica en el número 4,456, de 24 de Febrero de 1893, del *Diario Oficial*. La importación de harina al Ecuador en años anteriores á 1891 era exclusivamente chilena. Pero, en ese año, 1891, la importación de ese artículo al referido país alcanzó á 3.010,807 kilogramos, perteneciendo de esta cantidad á Chile 408,000 kilogramos, y el resto 2.602,807 kilogramos, á Estados Unidos.

¿Quiere decir esto que el clima y el suelo del pueblo yankee son más propicios que el de Chile para esas producciones, ya que vienen de tan lejos casi al centro mismo de nuestro territorio á ofrecerlas á más bajo precio? ¿O significa, acaso, que ese país ha admitido en todas las faces del trabajo y del transporté las mejoras que el progreso moderno señala como necesarias?

Es cierto, repetimos, que por toda la República se esparcen las nuevas máquinas imprescindibles para la agricultura y para la industria, se crean y mejoran caminos y puentes, se construyen numerosas líneas férreas; pero, como todo esto no es suficiente, conviene que se tienda á realizar el corolario indispensable de todos esos anteriores esfuerzos: primeramente que se haga, como hemos dicho, un puerto artificial intermedio entre Valparaíso y Talcahuano, para que las fértiles comarcas del valle central puedan luchar más ventajosamente con la concurrencia extranjera.

Ahora bien, ¿qué lugar de la costa comprendido entre Valparaíso y Talcahuano, que sirva al comercio de las cinco provincias ya expresadas, es más á propósito que Constitución para construir un excelente puerto?

En toda esa larga extensión del litoral no hay uno solo que presente reunidas las ventajas siguientes:

- 1.^a Que dentro del poco costo de las obras esté comprendido el establecimiento de una gran dársena;
- 2.^a Que al par de la fácil realización de las mismas, se unan las garantías suficientes con respecto á la estabilidad de la construcción y á las buenas condiciones del puerto en el porvenir;
- 3.^a Que sirva á más habitantes y á mayor número de provincias;
- 4.^a Que en poco tiempo más tenga un ferrocarril que lo ligue á la línea central;
- 5.^a Que en cualquiera época del año dé facilidades y completo abrigo á las naves mercantes y de guerra; y
- 6.^a Que como ciudad tenga más población y un comercio marítimo más floreciente.

Nos asiste la confianza de que, si se tiene el propósito de efectuar serios trabajos marítimos en alguna localidad de la costa, Constitución ha de merecer la preferencia.

Allí no se ven las grandes reventazones que produce la mar en todo tiempo en otros puntos del litoral. Tampoco se contempla ese juego colosal y sorprendente de inmensas cantidades de arena que cambian de lugar constantemente en la misma rada. Circunstancias que por sí solas bastan para condenar toda obra que se trate de realizar en esos puntos, como en Pichilemu, por ejemplo.

Todo concurre para designar á la ría de Constitución como un puerto de primer orden.

La naturaleza, por una parte, se muestra pródiga con esa ría para tal objeto: le ha dado una mar relativamente tranquila, en comparación de otros puntos de la costa; el arrastre de los materiales en su litoral obedece á leyes sencillas y conocidas, y está reducido á proporciones muy simples; tiene un río caudaloso y profundo; cerros que la defienden del mar y de naves enemigas; una isla de tierra firme en el río, frente á la ciudad; y es casi la distancia media entre Valparaiso y Talcahuano.

El esfuerzo y la inteligencia del hombre, por otra parte, completan la obra de la naturaleza. Dos murallas de piedra, del largo, del alto y del ancho necesarios, dispuestas convenientemente á ambos lados de la desembocadura del río Maule, bastan para hacer desaparecer la barra. La isla, si se la une por su costado oriente á tierra firme, y si se draga el sitio que hay entre ambas, constituye una dársena magnífica.

Y todo esto y mucho más importaría 4.000,000 de pesos, cantidad con la cual se obtendría un puerto de primer orden, superior á Valparaiso y á Talcahuano, como lo hemos demostrado anteriormente.

Al Supremo Gobierno le corresponde estimar la importancia de estos trabajos marítimos, desde el punto de vista comercial y militar, como igualmente le incumbe considerar la necesidad de su ejecución.

Nunca como ahora, en términos más justos y previsores, se podrán apreciar las ventajas de esa construcción.

Nunca como ahora confiamos en ver convertidas en hermosa realidad tan fundadas esperanzas.

Santiago, Noviembre de 1893.

Se acompaña un plano de la ría de Constitución, levantado el 15 de Marzo de 1892, por la comisión á cargo del ingeniero de trabajos marítimos, don Camilo J. de Cordemoy. La playa de Quivolgo afecta la forma que en ese plano se indica, porque el 3 de Octubre de 1891 hubo una grande avenida del río Maule que se llevó la barra y la punta de Quivolgo, y porque en Marzo de 1892, aún se encontraban estas últimas en vía de formación.

PLANO DE LA RIA DE CONSTITUCIÓN

levantado en Marzo de 1892 por el Ingeniero Don Camilo J. de Cordemoy.

