

Bicentenario Memorable

*S*e está celebrando en estos días el bicentenario de la ciudad de Constitución, puerto de nuestra zona central fundado con el nombre de Villa Nueva Bilbao de Bardoqui, el 18 de Junio de 1794.

Más que el mérito de cumplir tantos años, admira la pujanza de una comunidad local como la maulina, que ha vivido estos doscientos años sorteando con indesmayable voluntad numerosos e ingentes obstáculos de orden natural y no pocos administrativos, frente a los cuales no siempre recibió un apropiado y oportuno apoyo de la comunidad nacional.

Ubicada la ciudad-puerto en la desembocadura del río Maule, surgió a la vera de ese legendario curso de agua que en los tiempos precolombinos sirvió de límite al poderoso expansionismo incaico y en la época colonial se convirtió en frontera de los inicialmente poco avenidos obispados - luego provincias - de Santiago y Concepción, quedando inserta en esta última, si bien en términos periféricos que poco o nada ayudaron a su desarrollo.

Situada así, a horcajadas de las divisiones administrativas del país, estuvo siempre alejada de los centros de poder político, lo que, aunque fue un freno para su crecimiento, le impuso un cierto estilo autónómico y una relativa capacidad autártica, aumentada en mucho por su condición de puerto fluvial y marítimo.

El eje de sus actividades siempre fue la navegación y el ajetreo portuario. A lo largo del río se podía llegar con naves de importante capacidad de carga hasta Puerto Perales, a 77 kilómetros al interior; por otra parte, en lo marítimo, se vinculaba con cualquier punto del litoral chileno y peruano, e incluso con puertos de ultramar. Esta circunstancia permitió el desarrollo agrícola, artesanal y pre-industrial de toda la llamada región del Maule, cuyo centro urbano, económico y político era la ciudad de Talca. Los caprichos administrativos, no obstante, hicieron depender a Constitución de Cauquenes, ciudad a la que difícilmente se podía acceder luego de traspasar las abruptas serranías de la cordillera de la costa.

Sin embargo, el desarrollo del comercio, que se sustentaba fundamentalmente en las actividades de navegación fluvial y de cabotaje, unido a la emergente industria de astilleros del Maule, conformaron una palanca económica que dió un poderoso empuje a Constitución, el que se empujó por sobre su aislamiento político-administrativo, adquiriendo un merecido prestigio y una fundada perspectiva de futuro que atrajo importantes inversiones de capital y un flujo constante de recursos humanos de calidad, nacionales y extranjeros.

Declarado Puerto Mayor en 1828, año en que cambia su nombre, surge como un polo de desarrollo al que no arredran ni el devastador terremoto y maremoto de 1835 ni el paulatino embancamiento del río y la barra formada en su desembocadura. Su desarrollo naviero lo lleva a constituir en 1864 la Compañía Nacional de Vapores, con naves como el Paquete del Maule y el Huanay, cuyos nombres certifican, sin lugar a dudas, la vinculación de esta empresa con el puerto de Constitución. Posteriormente, en 1872, esta Compañía Nacional de Vapores se fusiona con La Compañía Chilena de Vapores creada en 1870, para constituir la Compañía Sudamericana de Vapores, principal naviera chilena hasta hoy día. Es en esta época de gran auge cuando el conocido publicista don Recaredo Santos Tornero, en una guía de Chile editada en Valparaíso en 1872, llega a decir: "El Maule es como la gran arteria por donde circulan los gérmenes del progreso que harán un día de ese puerto el digno rival de San Francisco de California".

El fenómeno persistente de la barra, cuyo oportuno tratamiento correctivo se dilató en gran medida por un enervante trabamiento burocrático fundado mayoritariamente en la sorda lucha de intereses creados, terminaría siendo para ese terminal marítimo, la dolencia crónica que lo llevó con el tiempo a perder su condición de puerto mayor y luego a su paralización, arrastrando con ello a la ciudad surgida con él y para la cual su nexa con el mundo marítimo era un factor directamente unido a su progreso. Lo anterior no sólo afectó a la ciudad de Constitución sino a toda la región del Maule, que devino en la provincia de menor desarrollo relativo en todo el país.

La evidencia de que un puerto en esa área geográfica es una ventaja económica que trasciende a toda la zona central, impulsó desde fines del siglo pasado la idea de construir un puerto marítimo artificial inmediatamente al sur de la boca del Maule, proyecto que sólo se materializó en los años 20 del presente siglo. Graves deficiencias de orden técnico, debidas en gran parte a la falta de estudios hidráulicos avanzados, permitieron el embancamiento de la dársena construida y echaron por tierra las brillantes expectativas que esa ingente obra había generado en la localidad y en la comarca, provocando con ello una desmoralización cívica generalizada y, ante la pérdida de oportunidades para su juventud, en un debilitante éxodo poblacional.

Luego de años de letargo económico, al calor de las energías remanentes en los núcleos más perseverantes de la estirpe maulina, empieza a cobrar fuerza la utilización forestal de las tierras, lo que da base a la gestación y posterior construcción de una planta de celulosa que se convierte en el detonante para una promisoría actividad económica sustentable; como consecuencia de ello se renueva el flujo de recursos humanos calificados, similar al que otrora vitalizara a la ciudad en su primer auge, el que se integra positivamente con la comunidad residente, forjando ambos un fecundo haz de voluntades que augura un sólido renacer maulino.

Por otra parte, Constitución ha mantenido una moderada actividad pesquera de alta mar, cuyas embarcaciones utilizan de preferencia, como fondeadero y sitio de atraque, las aguas y ribera sur del río; también, ocasionalmente, emplean para su descarga el muelle de Maguillines, un par de millas al sur, construido hace unos años como facilidad portuaria para el embarque de la celulosa, pero que, por las difíciles condiciones de mar en el área, no ha podido tener tal utilización.

Esta nueva versión de un puerto inseguro para el tráfico marítimo de carga, producto, una vez más, de un proyecto insuficientemente elaborado, no ha logrado

abatir la esperanza maulina de lograr, tarde o temprano, la disponibilidad efectiva de instalaciones portuarias adecuadas para las condiciones marítimas y fluviales locales. Tal aspiración se funda en que las condiciones geoeconómicas y geopolíticas del área son, para esos efectos, de tal envergadura, que los obstáculos de orden natural - más bien adversos por su desconocimiento que por su entidad - así como las limitaciones financieras y de construcción - que se entienden superables tanto por los altos volúmenes económicos que se verán envueltos como por los acelerados avances tecnológicos cada vez más disponibles en el país -son meros contratiempos que no podrán permanecer indefinidamente en el tiempo.

Por ello, la visión predominante es marcadamente optimista, toda vez que esa renovada actividad portuaria abriría las puertas para la proyección ultramarina de toda una vigorosa región cuyo dinamismo exportador - adormecido por años de volcamiento económico nacional hacia el interior - se acrecienta día a día en los más variados campos de la producción pesquera, agrícola y agroindustrial, incluyendo por cierto al poderoso sector forestal. Por sobre lo anterior, se vislumbra la importante demanda de transporte marítimo de las feraces tierras transandinas, vinculadas con relativa facilidad a la cuenca del Maule por el paso Pehuenche, las que avizoran expectantes, desde hace ya dos siglos, la posibilidad de materializar esa salida comercial al Pacífico, que tanto necesitan para su más expedita inserción en la economía mundial.

Si a lo anterior se agrega la inevitable saturación de las instalaciones portuarias de los históricamente dominantes y excluyentes polos marítimos de Valparaíso y Talcahuano y de las carreteras nacionales que los interconectan, y se tiene en cuenta el incremento explosivo de las producciones madereras y frutícolas de la zona central, así como el importante desarrollo que efectivamente han tenido las vinculaciones físicas y económicas con Argentina, se acumulan una serie importante de factores que ningún criterio objetivo de evaluación de la realidad que se nos viene encima puede dejar de considerar.

Tales circunstancias ameritan con creces que a este anhelo insatisfecho se le responda con especial atención a través del más cuidadoso análisis de aquellos factores que lo hacen conveniente y necesario, abandonando la cómoda actitud de mantener cerrado el caso, simplemente porque históricamente han fracasado proyectos fluviales tardíamente implementados y obras marítimas mal concebidas. Ahora, precisamente cuando el relativo nivel de progreso alcanzado por la bicentenaria ciudad requiere un renovado impulso para extender sus campos de acción, su latente y vigoroso espíritu náutico es un capital disponible para reeditar todo el señorío marino que fuera el más señalado timbre de distinción en su azaroso palmarés, esa mezcla de historia y de leyenda que ha llegado a conformar toda una verdadera saga cuya impresionante trama no sólo refunde y resume la aventura maulina, sino que, trascendiéndola, refleja y encarna a la propia realidad nacional.

Por otra parte, si tenemos presente que vivimos en una era de globalización mundial, en que la apertura hacia el exterior es una realidad generalizada muy favorable para Chile, país que en la región ha sido pionero en adoptar tal actitud como política de Estado, el aprovechar al máximo la libre disposición de un litoral abierto al océano del futuro, más que una ventaja comparativa es una exigencia histórica que nadie puede posponer por causas menores; en este contexto, la costa del Maule es un área en que la habilitación de facilidades portuarias eficientes se

hace imperiosa, tanto desde el punto de vista de la inserción mundial de su hinterland como desde la perspectiva de un desarrollo nacional equilibrado.

Por último, cabe tener presente que, en estos tiempos en que con encomiable celo se analiza en los ámbitos académicos y políticos el tema de las ciudades-puerto, buscando atenuar el trauma urbanístico que genera la estrecha vinculación de ambos términos, la ciudad-puerto de Constitución - en cuya trama esa imbricación ha sido de tal entidad que los fracasos de uno han puesto en vilo hasta la pervivencia de la otra - se alza, por eso mismo, como un arquetipo ciertamente emblemático. En tal condición, bien merece que su devenir histórico, que hoy alcanza tan elevado hito de digna antigüedad, sea conmemorado como lo que es, un bicentenario memorable.

La ARMADA DE CHILE, ha acompañado siempre a este singular puerto; ya el Capitán Tortel, el 4 de Noviembre de 1820, zarpó desde Nueva Bilbao, en una balandra, para llevar a Talcahuano comunicaciones de carácter militar; posteriormente, la prolongada presencia de Don Leoncio Señoret como Gobernador Marítimo y, a la vez, Comandante del buque estación de la Armada en el área, significó un macizo aporte al quehacer marítimo local, ante el cual la ciudad, reconocida, designó con su nombre una importante plaza de la localidad, homenaje que aún subsiste como testimonio de su vigente consideración.

En el siglo XX, la Armada pudo recibir, satisfecha, algo que tal vez haya sido una retribución espontánea del pueblo maulino a sus muchos desvelos por esa ciudad: numerosos y entusiastas hijos de esa tierra han tenido descollante presencia en los escalafones de oficiales y gente de mar; entre ellos, el Comandante Don Santiago Barruel Schepeler, cuya reconocida maestría en hidrografía, a la que dedicara sus mejores esfuerzos, pudo tal vez fundarse en sus juveniles experiencias en la barra maulina, que marcaron para siempre su preferencia profesional. También la especial concurrencia, en 1953, de una fuerza de Infantería de Marina en auxilio de la ciudad atribulada por la riada devastadora de ese año, reafirmó la espontánea buena disposición naval para apoyar a esa ciudad, la que se renueva cada día a través del dinámico accionar de su Capitanía de Puerto.

REVISTA DE MARINA, que exalta a cuantos se asocian a un apostolado del mar, destaca en esta ocasión el valioso aporte cultural de numerosos e ilustres hijos de esa hoya hidrográfica que en su calidad de escritores, pintores, periodistas, legisladores, magistrados, armadores, empresarios pesqueros y de la construcción naval, deportistas e historiadores, han mantenido por lustros, rediviva y sin mengua, la elevada alcurnia de sus viejas tradiciones marineras.

Digna de encomio es, pues, la persistente manifestación de su característica identidad espiritual, nutrida de vivencias y experiencias logradas junto al amplio caudal maulino que se vuelca poderoso al mar, cuyo multidisciplinario acervo, transformado en rico legado, proyecta fecundas derivaciones que fortalecen la sostenida y vital empresa en que tantos estamos empeñados, de hacer evidente a todos los chilenos uno de los más grandes atributos patrios: Nuestra condición marítima esencial.