



## CANAL ENTRE SAN VICENTE Y TALCAHUANO

Adolfo Cruz Labarthe\*

En 1959, único año que la “Esmeralda” no efectuó su tradicional viaje al extranjero con los guardiamarinas y grumetes, a su paso por Talcahuano escribí en el cuaderno de memorias, una idea personal relacionada con las Bahías de Concepción, San Vicente y la Península de Tumbes. El motivo de aquella idea fue mi joven apreciación de una carencia de muelles para las naves en esa vasta e importante zona litoral.

En síntesis, consistía en construir un canal como un gran dique que comunique ambas bahías entre Rocuant en Talcahuano y San Vicente. Su longitud y sentido lineal estarían dados por los estudios del suelo a cavar. Se estimaba, tendría unos 2300 metros.

La profundidad estaría asociada con las existentes en ambas bahías, previos canalizos para permitir los accesos o salidas. Se estimaba de unos 15 metros y unos 180 metros de ancho.

El trabajo se efectuaría totalmente en seco, tal cual como se cavaron las vías y estaciones del Metro de Santiago y se comunicaría al mar finalmente en igual forma como se inunda un dique.

El resultado sería la obtención de más de 4 kilómetros de sitios de atraque de concreto, por ambos lados del canal o dique y un volumen sobrante de tierra y piedras de unos 6 millones de metros cúbicos.

A continuación, se puntualizan brevemente algunos detalles:

- Los trabajos de dragado de los canalizos de acceso, que quedarían señalizados con boyas y la construcción en seco del canal o dique, pueden hacerse simultáneamente.
- El destino de los 6 millones de metros cúbicos de tierra y piedras, sería para rellenar y compactar la superficie del sector de Rocuant, continuando por la costa en dirección al aeropuerto, sector que es pantanoso y por tal motivo de poco valor urbano inmobiliario, donde se podrían construir edificaciones de calidad con una envidiable vista al mar. El material de relleno podría cubrir un área superior a 600 hectáreas con un metro de espesor, sin considerar el capital de arena y fango del dragado de los accesos, que pueden ser tratados y aprovechados en parte.
- Aunque fuere poca la diferencia entre las bajas y las pleas en ambas bahías, se deberían producir flujos y reflujos de corrientes pequeñas por el canal, que ayuden a evacuar en forma natural por el movimiento de las aguas, aquellos estancos líquidos en descomposición permanente, que caracteriza al sector de Rocuant y adyacentes.
- Los caminos para el tráfico vehicular, a lo menos 2 en cantidad, deberían ser subterráneos por debajo del canal. Se podría aplicar en escala

\* Capitán de Navío.

menor, el método espiral empleado por los ingleses en el Tyne-Tunnel en los años setenta.

- Las naves dentro del canal sólo podrán desplazarse remolcadas y con prácticos, para tomar sus sitios o zarpar.
- Se deberá considerar una franja explanada muy acotada para la carga y descarga a ambos lados del canal.
- Los materiales considerados como más importantes para la construcción de las obras, se fabrican y pueden proveerse en el mismo lugar del proyecto: fierro y cemento.
- El rol social de los proyectos involucrados favorecerían a la masa laboral disponible por paralizaciones pesqueras y del carbón.
- Se podrían analizar varias opciones de financiamiento. Se vislumbra como posible, aunque complejo por las expropiaciones, un sistema de concesiones a privados nacionales y/o internacionales con la participación y el apoyo estratégico estatal.

Informaciones misceláneas:

- Talcahuano se encuentra prácticamente en la latitud central del país y de Argentina. En 1959, la situación bilateral era muy diferente a la actual, por lo cual esta idea tuvo detractores que postulaban que ella favorecería mayormente a

Argentina, por encontrarse el proyecto cercano a buenos pasos fronterizos, ayudar al país vecino en su proyección comercial al Pacífico y no contar esa nación con buenos puertos en esa latitud, amén de ser siempre mandatoria en tiempo y espacio, la navegación austral para proyectarse comercialmente al Pacífico, lo cual sería conveniente en la exportación de graneles, pero no siempre de productos con valor agregado.

- En 1980 aproximadamente, tuve la oportunidad de tratar esta idea con el Sr. Alcalde de Talcahuano de la época y más tarde Senador don Eugenio Cantuarias Larrondo, quién aunque muy entusiasta, estaba consciente que se trataba de un oneroso emprendimiento para la realidad y prioridades económicas nacionales. Manifestó sin embargo, que la Municipalidad debiera estar siempre informada de todo proyecto o idea realizable o no, que toque su jurisdicción, para estudiar bien, futuros Planes Reguladores. Por tal motivo, le entregué algunas informaciones.
- Años más tarde y en pleno ejercicio de las gestiones bilaterales de la Mediación Papal, tuve la oportunidad de conversar el tema con don Mario Arnelo Romo, destacado Profesor, Escritor, Embajador Especial, ex Parlamentario y Coordinador del Proyecto Nacional "Chile Futuro", quién se mostró muy



San Vicente - Talcahuano.

entusiasta en promover la idea, pero al parecer, encontró a muchos pragmáticos opinantes que tal vez, con justa razón, mantenían cierta desconfianza hacia las autoridades de nuestros vecinos.

- Finalmente, debo hacer un breve relato del motivo que me ha impulsado a revivir estos hechos. Recibí una carta amiga del Capitán de Navío Eduardo Barison Roberts, distinguido navegante, quien fuera director del entonces Instituto Hidrográfico de la Armada. Experto conocedor de nuestro litoral que conocía esta idea desde muchos años.

En dicha carta me comunica que encontró en la Revista de Marina N°508 de mayo/junio de 1942, un artículo del Almirante don Juan Agustín Rodríguez, titulado: "Apertura del Canal San Vicente". En dicho artículo el autor dice que aunque no duda de lo caro que significaría la apertura de un canal navegable que comunique la Bahía San Vicente con Talcahuano, éste se debió hacer muchos años antes, como parte del Puerto Militar.

Su estudio está orientado totalmente a analizar la economía que se produciría por el menor consumo de carbón con la navegación entre ambas bahías a través de un canal, demostrando con cifras, según los precios de la época, que el proyecto era "amortizable".

Este estudio del recordado Almirante J.A. Rodríguez, aunque su claro objetivo era totalmente diferente a mi lejana idea, me produjo gran satisfacción, pero actualmente, construir un canal que sea adecuado para la



*Vista satelital.*

navegación segura y por sus propios medios, de naves con dimensiones muy comunes a los Handymax actuales, con el solo fin de ahorrar combustible, me parece poco justificable.

Los tiempos han cambiado totalmente las realidades, y Chile se está quedando con pocos puertos, y cada vez menos sitios de muelle para las naves con relación al crecimiento marítimo. Argentina tiene, y sin duda aumentará su presencia y potencial en el comercio del Pacífico, al cual Chile puede vender servicios. Hoy la fantasía es más posible hacerla realidad.

Más de 4 kilómetros de sitios seguros de muelle para naves en una zona litoral tan importante, es una implementación muy potente y propia de países marítimos desarrollados.

\* \* \*