



LOS MARTES DE DON DEMETRIO

Valparaíso siempre puerto (I)

POR DEMETRIO INFANTE FIGUEROA, ABOGADO Y EXDIPLOMÁTICO

Al comienzos de 1957, procedente de Lota, llegué a Viña del Mar con el objeto de estudiar Derecho en la Universidad Católica de Valparaíso. No era mi primera experiencia en la Ciudad Jardín, pues parte de mi infancia la había vivido con mis abuelos en una preciosa casa de Uno Poniente, entre Siete y Ocho Norte, lugar donde hoy se levanta una gran construcción. Era el Viña de dos pisos, sin edificios, con una calle Valparaíso que era un placer transitar y donde se distinguía la elegancia de las viñamarinas y un comercio moderno, pero tranquilo. Era la época en que los que vivíamos cerca de la avenida Libertad nos movilizábamos diariamente al puerto en el micro N° 1 de la Empresa Central Bus y los que habitaban en Miraflores y Chorrillos lo hacían en unas azules que se diferenciaban por un número ubicado al frente del vehículo.

Alrededor de 1959 llegaron unos grandes, cómodos y modernos buses japoneses Mitsubishi, que nos hicieron olvidar las un tanto destaraladas micros mencionadas. Dicho sea de paso, nos causaba admiración que un país que sólo hacía 14 años había sido totalmente destruido por la guerra y que había tenido el triste privilegio de ser único en la historia que había recibido dos bombas atómicas, fuera en ese instante capaz de construir y exportar vehículos de ese tamaño y de esa calidad. Claro que en el "país del sol naciente" no existían jornadas de trabajo de 40 horas semanales, pero sí había una gran disciplina laboral, un tremendo respeto por la sociedad misma y los padres eran los verdaderos guías de sus hijos. Pero esa es harina de otro costal.

Un pequeño número de alumnos de los ingresados hacía un lustro terminamos nuestra carrera en 1961. Abandoné esas aulas con el título de egresado de Derecho después de haber tenido la experiencia maravillosa de haber sido formado por grandes maestros, quienes no sólo

eran unos distinguidos abogados de la plaza, sino que, al mismo tiempo, eran hombres de bien que nos trataron de inculcar la decencia y el apego a la justicia en el ejercicio de la profesión. Al mismo tiempo, durante aquel lapso tuve el privilegio de cimentar una sólida amistad con distinguidos compañeros que luego dieron brillo a la profesión, entre ellos, Enrique Vicente Molina, quien por más de 40 años fue el abogado procurador fiscal de Valparaíso, siendo el único funcionario en la historia del Consejo de Defensa del Estado que ha ocupado ese alto cargo por tan larga data.

En los años mencionados Valparaíso gozaba con el esplendor de ser sede de importantes empresas nacionales. Carozzi, Sudamericana de Vapores, Hücke, Compañía Naviera Interoceánica, Cemento Melón, Ambrosoli, Perlina, etc. Tenía su propia Bolsa de Comercio, que funcionaba absolutamente independiente de la de Santiago. Lógicamente, el puerto mismo era la base de la actividad de la zona y el que le otorgaba progreso y grandeza.

Era la época en que el activo movimiento marítimo era realizado especialmente por la Compañía Sudamericana de Vapores y la Naviera Interoceánica, por el lado chileno, y entre las empresas extranjeras destacaba Grace Line, la norteamericana que hacía el tráfico a Estados Unidos con sus preciosos y modernos buques que llevaban el nombre de alguna Santa. Luego se levantó la nacional Martínez Pereira, que también entró a dar mayor movimiento al puerto. En esa época no sólo se miraba a las exportaciones, sino que también había un intenso tráfico marítimo de cabotaje, el que era especialmente servido por la Empresa Marítima del Estado, una especie de empresa estatal hecha al modelo de los Ferrocarriles del Estado. Llegaban al puerto, además, dos compañías extranjeras que ponían a disposición de los chilenos hermosos y cómodos buques de



ARCHIVO EL MERCURIO

pasajeros, que hacían el tráfico entre Valparaíso y Europa, tocando los intermedios del Pacífico y de Centroamérica. Una era la italiana, que con naves como el Marco Polo o el Donicetti ofrecía una placentera navegación entre Valparaíso y Génova; y la otra una inglesa, la PSNC, que con sus dos barcos, el Reina del Pacífico y luego el Reina del Mar, daba la alternativa de viajar elegantemente entre Valparaíso y Liverpool.

El puerto en sí funcionaba de una manera artesanal que en parte obedecía al desarrollo propio de la industria naviera de la época y en parte a intereses de un minúsculo pero poderoso grupo que como una verdadera mafia poseía un poder inimaginable sobre la actividad. Conocí bien a uno de los "capos" de esa especie de mafia cuando él se desempeñó como agregado laboral en la Embajada de Chile en Washington, Wenceslao Moreno (don Wenche), hombre grato en lo personal, pero incommovible al momento de ejercer el poder del cual se sabía poseedor. A una sola orden suya se podían parar todos los

puertos en Chile y contaba con contactos en el extranjero para boicotear a las exportaciones nacionales. Era una época en que no existían los contenedores y las operaciones de carga y descarga de las mercaderías se hacía por medio de grandes cajones que en el puerto eran movidos por añejas grúas y cuya actividad dependía de las decisiones de esa mafia, a cuya directiva eran todos sus miembros absolutamente fieles.

Eran los llamados estibadores. Aquella otorgaba una especie de carnet a sus socios y nadie que no fuera portador de aquel podía trabajar en el movimiento de carga o descarga de los buques. Los dueños de esos carnets, a su vez, podían arrendarlos y así permitir que otros trabajaran por ellos con el compromiso de pagarles una suma sustantiva por ese arriendo. Así nacieron los pollos y los medios pollos. Pero pese a esa realidad doméstica, el puerto era capaz de ser el motor principal de la vida de la zona, una prestancia que hoy no tiene.

Si hacemos una comparación con la realidad actual, es

efectivo que los pollos y los medios pollos han desaparecido y que las grúas son las más modernas del mundo, pero el resultado para la zona de Valparaíso no puede ser más triste y, por ende, lo que fue y es la base de la región ha caído en una pendiente lamentable. Por otra parte, Viña del Mar dejó de ser la ciudad tranquila y grata de vivir que fue antes y Valparaíso mismo, pese a que es hoy la sede del Congreso Nacional, se encuentra en un estado de deterioro que produce una tristeza inmensa en todos aquellos que vivimos la otra época y, lo que es peor, ello se traduce en una pobreza humana que aprieta el alma.

De todo lo que hubo y que fue brevemente señalado precedentemente, lo único que queda como esperanzas de futuro sigue siendo el puerto, que por lo demás fue la razón de la creación de la ciudad. El puerto mismo es la salvación de toda la zona y el motor que podría llevarla de nuevo a un bienestar ya ido. Pero la mayoría de los que viven aquí, especialmente los sesudos burocratas y las autoridades regiona-

les, no se percatan de aquello.

Existe una verdadera competencia entre los intereses privados envueltos en proyectos específicos a construirse en la zona portuaria que impide levantar la cabeza para pensar en grande. Por otra parte, los organismos pertinentes del Estado no se quedan a la zaga en esa desidia. Ningún puerto del mundo se daría el lujo de tener botadas las hectáreas de la zona de Barón y no aprovecharlas en la ampliación y modernización de la zona portuaria.

Basta ver a Hong Kong, Singapur o Wellington para comprobar el pecado que se comete con ese pedazo de terreno que yace inútil por años y años a metros del mar. Los privados interesados y el Estado buscan crear proyectos que aparecen como muy hermosos ante la opinión pública sin importarles la verdadera "farra" que conlleva olvidarse del puerto mismo. La realidad que se vivirá cuando los grandes barcos portadores de contenedores tengan por su tamaño problemas en el Canal de Panamá, lo que significa que deberán hacer uso del Estrecho de Magallanes y, por ende, Valparaíso sea el primer puerto que tendrán al frente tan pronto como entren al Pacífico, por sí misma debería llamar la atención. Si a lo anterior agregamos que Perú, previendo lo que viene, ha construido un amplio y moderno puerto en Chancay, cercano al balneario de Ancón, a inaugurarse los próximos meses, y la urgencia de tener en mente que la construcción del túnel a nivel entre Chile y Argentina permitirá que toda la producción exportable del centro de ese país pueda salir al Asia por Valparaíso, son consideraciones que se pasan absolutamente por alto.

Mientras tanto, se siguen mostrando proyectos donde en toda esa área cercana al mar se construirían algunos edificios, restaurantes o paseos peatonales que significarían la nada misma para realidad y para el futuro que vive la ciudad, pero que son populares. ☞