

Glosario

Monografía de la ciudad y puerto de Valparaíso

Fundación y primeros tiempos

El 3 de Septiembre de 1544, el gobernador de Chile, don Pedro de Valdivia, designó al capitán genovés don Juan Bautista Pastene como jefe de expedición para explorar todas las costas del país.

Esta designación se hizo en Valparaíso y de ello quedó constancia escrita en un documento que empezaba así: «En el puerto de Valparaíso, que es el valle de Quintil, término y jurisdicción del Santiago de Nuevo Extremo, a tres días del mes de Septiembre de 1544...» y más adelante agrega: «ahora nombro y señalo a este Puerto de Valparaíso para el trato de esta tierra y ciudad de Santiago, etc.».

Por esta razón se ha considerado como fecha de fundación oficial de Valparaíso la que hemos dejado anotada.

El nombre de Valparaíso, formado de la partícula «val» y del vocablo «Paraíso» que le da la significación de Valle del Paraíso, fué consagrado oficialmente en este documento; pero databa desde algunos años antes, o sea, desde el día que llega-

ron a esa costa los primeros conquistadores, en 1536.

Según parece, lo bautizó así uno de los capitanes de don Diego de Almagro, llamado Juan de Saavedra, natural de Valparaíso en España.

Sólo un pequeño grupo de indios habitaba este lugar, los que huyeron a la llegada de los españoles.

Las necesidades de la colonización hacían que algunos buques entrasen en Valparaíso, comenzando así a formarse un pequeño centro de población; pero el progreso era lento, pues 13 años más tarde no existían sino 15 casas, 2 bodegas y 1 capilla.

Poco a poco fué incrementándose la población y el comercio, como así mismo el movimiento portuario.

A principios del siglo pasado contaba unos 3.000 habitantes, 10 bodegas y exportaba hasta 300.000 fanegas de trigo.

He aquí un cuadro estadístico que demuestra el movimiento de aquella época:

<u>AÑOS</u>	<u>BUQUES</u>	<u>TONELAJE</u>
1825	266	41.567
1826	292	50.703
1827	294	48.788

Organización administrativa

Por cédula de 9 de Marzo de 1802 recibió el título de Ciudad, con un escudo de armas consistente en una imagen de la Virgen de Puerto Claro, puesta de pie sobre un castillo, todo coronado por un águila imperial con las alas desplegadas.

Es curioso anotar que este escudo o emblema de la ciudad sólo fué reemplazado el año 1875 por el célebre Intendente de Valparaíso don Francisco Echáurren quien hizo confeccionar uno nuevo.

Por ley de 30 de Agosto de 1826 fué creada la provincia de Aconcagua, a la cual perteneció primitivamente Valparaíso.

Por ley de 27 de Octubre de 1842 fué creada la provincia de Valparaíso, con la ciudad del mismo nombre como capital, y dividida en 4 departamentos: Valparaíso, Limache, Quillota y Casablanca.

Por ley de 30 de Diciembre de 1927 que alteró la división administrativa de la República y que rige actualmente, se creó la provincia de Aconcagua, capital Valparaíso, con los departamentos de Petorca, San Felipe, Los Andes, Quillota y Valparaíso.

En los breves capítulos precedentes hemos conocido algunos detalles de la fundación de Valparaíso por los conquistadores españoles y la organización administrativa que ha tenido durante la República.

Ahora trataremos de describir su desarrollo en los diferentes aspectos dividiendo el estudio en dos partes: Valparaíso como puerto y Valparaíso como ciudad.

El Puerto

Descripción geográfica

La bahía de Valparaíso tiene la forma de media luna, abierta al norte: principia en la punta de Concón por el Norte y termina en la punta de los Angeles por el Sur, teniendo una extensión de $7\frac{1}{2}$ millas.

Se encuentra por los $33^{\circ}, 2', 2''$ de latitud sur y $71^{\circ}, 37' 25''$ de longitud Oeste.

Ha sufrido notables transformaciones, a causa de cambios topográficos y conquista de terrenos que se han hecho al mar, a fin de aprovecharlos en calles y construcciones. Para dar una idea aproximada expondremos que a principios del siglo pasado el desembarcadero se encontraba en el lugar donde hoy se construyen los nuevos Tribunales de Justicia; en 1830 en un

sitio próximo a la Intendencia, y en 1864 en el punto ocupado hoy por el monumento de la Marina.

En el sitio conocido ahora con el nombre de Plaza Aníbal Pinto, en pleno centro comercial de Valparaíso, existía en 1827 un pequeño muelle para embarcaciones menores.

Obras artificiales

La importancia del Puerto impulsó a nuestro gobierno a la ejecución de obras marítimas consistentes en obras de defensa, malecones, muelles, almacenes, bodegas, etc.; por lo tanto, debe clasificarse como puerto artificial.

En 1912 estas obras fueron contratadas con la firma inglesa Pearson and Son Limited y se terminaron en 1930. Su valor ascendió a cerca de 4.000.000 de £, que al cambio actual de \$ 120 por £, da un total de 480.000.000 de pesos, moneda corriente.

Estos trabajos presentaron graves dificultades por la profundidad de 60 mts. a que alcanza el mar en esta bahía, por el fondo fangoso y por la intensidad de los temporales de invierno y temblores.

Las obras de defensa consisten en un rompe-olas que tiene unos 1.000 metros ya construídos, que produce una zona abrigada de 50 hectáreas de agua y defiende malecones de 1.500 metros.

En esta zona abrigada pueden refugiarse en mal tiempo hasta 20 buques mercantes.

La profundidad al costado de los malecones es de 12 metros y va aumentando hacia el centro hasta llegar a 60 metros, lo que permite la entrada de los mayores buques del mundo.

Fuera del puerto artificial hay una gran zona desabrigada, con 15 días por término medio al año de días peligrosos.

La explotación la hace el Fisco por medio de la Administración del Puerto, dividida en 2 ramas: comercio exterior y comercio interior o cabotaje.

Su desarrollo, apogeo y decadencia

Declarada la independencia de las repúblicas sud-americanas, Valparaíso se convirtió en el más importante centro comercial de la costa del Pacífico. Todos los buques que venían de Europa o del Atlántico debían recalar en Valparaíso en su viaje hacia el norte.

En el año 1827 el tonelaje movilizado era de 48.788, que fué subiendo paulatina-

mente hasta llegar al finalizar el siglo, en el año 1900, a 732,000. Este movimiento ha tenido en el siglo actual el siguiente desarrollo:

ANOS	TONELADAS
1900	732.000
1901	987.000
1902	929.000
1903	984.000
1904	1.076.000
1905	1.093.000
1906	1.248.000
1907	1.409.000
1908	1.360.000
1909	1.333.000
1910	1.483.000
1911	1.531.000
1912	1.651.000
1913	1.650.000
1914	1.281.000
1915	1.186.000
1916	1.301.000
1917	1.241.000
1918	1.212.000
1919	1.161.000
1920	1.232.000
1921	1.104.000
1922	999.741
1923	1.083.976
1924	1.148.707
1925	958.607
1926	913.783
1927	808.353
1928	875.407
1929	1.057.950
1930	944.357
1931	713.888
1932	547.601
1933	688.696

Como puede verse en este cuadro estadístico, el tonelaje movilizado en Valparaíso llegó en 1912 al máximo de 1.651,000 para ir decayendo hasta descender en 1933 a 688,696 toneladas.

En el año pasado, 1934, se movilizaron 795,000 toneladas de carga en internación y exportación, y cabotaje entrado y salido.

En cuanto a pasajeros entraron 26.698 y salieron 26.896.

Las naves que visitaron Valparaíso durante el año ascendieron a 1123, siendo el 70% de nacionalidad chilena y el resto en el siguiente orden, por número: norte-americanos, alemanes, ingleses, noruegos, holandeses, italianos, franceses, dinamarqueses, japoneses, suecos y peruanos.

Esta decadencia se debe a dos causas

principales: la apertura del Canal de Panamá y la construcción del Puerto de San Antonio,

La apertura del Canal de Panamá significó un grave golpe para Valparaíso porque desvió todo el movimiento marítimo de Europa a los puertos del Pacífico Norte, que antes se hacía por la ruta del estrecho de Magallanes, quitando a Valparaíso las ventajas comerciales del aprovisionamiento de los vapores en tránsito.

La construcción del puerto artificial de San Antonio ha sido un factor predominante en la decadencia del puerto de Valparaíso y merece un capítulo aparte.

Competencia del puerto de San Antonio

El año 1908 se elaboró el proyecto que sirvió de base para la construcción del puerto de San Antonio, y la idea original fué que ese puerto no sería un rival sino un auxiliar de Valparaíso.

En efecto, en dicho proyecto puede leerse lo siguiente:

«Destino Comercial del Puerto.—El puerto de San Antonio sería la estación marítima terminal del ferrocarril que une a la capital y a la Zona Central del país con ese puerto, y estaría destinado a la importación de cargamentos voluminosos, tales como carbón de piedra y materiales de construcción, y a la exportación de productos agrícolas que consumidos o producidos en las provincias de Santiago, O'Higgins y Colchagua, preferirían esta vía a la actual de Valparaíso, por la economía de fletes; pero no atraería las mercaderías valiosas que dan a Valparaíso su importancia comercial, para las que la economía de fletes es un pequeño tanto por ciento de su valor.

San Antonio no sería un rival de Valparaíso, sino el auxiliar que lo descargaría de los cargamentos de menos valor que lo entorpecen».

Estas ideas se repiten en diversos documentos, porque el pensamiento del Gobierno, al construir el puerto de San Antonio, fué que sólo serviría para internación de carbón y materiales para los ferrocarriles y las obras públicas.

Sin embargo, se ha desnaturalizado la función de San Antonio, con el más grave perjuicio para Valparaíso.

Damos a continuación un cuadro estadístico del tonelaje movilizado por San Antonio desde 1912, primer año de su funcionamiento hasta 1933:

AÑOS	TONELAJE
1912	2.022
1913	4.340
1914	10.993
1915	6.772
1916	62.125
1917	68.859
1918	135.001
1919	124.367
1920	138.793
1921	261.305
1922	342.268
1923	468.884
1924	652.388
1925	702.724
1926	729.106
1927	659.914
1928	627.891
1929	750.529
1930	740.090
1931	540.164
1932	379.774
1933	747.744

Como puede verse, hay años en que el tonelaje de San Antonio se acerca al de Valparaíso.

También queda en claro que sin el puerto de San Antonio, Valparaíso conservaría más o menos su movimiento. Subrayamos esta circunstancia porque se ha dicho por los defensores de San Antonio que ha sido la acumulación de varios factores la que ha determinado la escasez de movimiento portuario en Valparaíso.

Para comprobar la influencia desfavorable para Valparaíso que ha ejercido la explotación del puerto de San Antonio, anotamos los siguientes datos:

El apogeo de Valparaíso fué en 1912 con 1.651,000 toneladas de movilización, justamente el año en que empezó San Antonio con la modestísima cifra de 2.022. Pues bien, en 1929 Valparaíso movió 1.057,950 toneladas y San Antonio 750.529 toneladas lo que arroja un total de 1.808,479 toneladas. Es decir, sin San Antonio, Valparaíso habría tenido en 1929 mayor movimiento que en 1912.

Estos progresos de San Antonio se han alcanzado a pesar de la categoría de puerto menor. Los interesados en el éxito de este puerto hacen una permanente campaña ante los Poderes Públicos para que sea declarado puerto mayor, lo que vendría a legalizar todas las medidas que pudieran tomarse en su favor.

Los habitantes de Valparaíso tratan de contrarrestar estas gestiones con energía y constancia, por medio de su prensa y de un Comité de Defensa, que hace presentaciones a las autoridades, publica folletos de

En el Parlamento se libran periódicamente verdaderas batallas oratorias entre los representantes de Valparaíso y los de las provincias favorecidas con la vecindad de San Antonio. Los unos alegan que los intereses creados en el viejo puerto de Valparaíso no pueden ser desdeñados y los otros sostienen que ya está construído San Antonio y no es posible destruirlo.

Es indudable que en este litigio lo que merece crítica es la falta de una política portuaria, que no permitió ver los inconvenientes de construir dos puertos capaces de hacerse competencia. Así hemos quedado en el centro del país con dos puertos que tienen capacidad para 3.000.000 de toneladas de carga y sólo tenemos carga por 1.000.000 y medio de toneladas.

Los más comerciales e industriales países del mundo concentran su movimiento en pocos puertos principales: Bélgica en Amberes, Holanda en Rotterdam, Inglaterra en Londres y Liverpool, Alemania en Hamburgo y Bremen.

Y lo más extraño en nuestro caso es que existan dos puertos fiscales uno al lado del otro, cuando faltan tantos puertos en el resto del país.

Medidas pro-resurgimiento

Ahora bien, ¿cuáles son los remedios de esta situación?

La defensa de Valparaíso ha señalado dos, como los principales:

- 1.º Que se conserve a San Antonio la categoría de puerto menor, y
- 2.º Que se nivelen los fletes de ferrocarril entre San Antonio y Santiago y entre Valparaíso y Santiago.

La primera medida tiene por objeto restringir el número de mercaderías que puedan movilizarse por San Antonio; y la segunda medida tiene por fin igualar pecuniariamente las distancias de cada uno de los puertos a la capital, la gran consumidora del país. Hoy se alega que no debe perjudicarse a los consumidores de Santiago, obligándolos a pagar el mayor flete a Valparaíso, siendo que se pueden traer las mercaderías desembarcadas en San Antonio y trasladadas con menor flete. La nivelación de fletes haría desaparecer este inconveniente.

La dificultad de esta medida estriba en el perjuicio que recibiría la Empresa de los Ferrocarriles. Para subsanar esta dificultad se han propuesto los medios adecuados.

El distinguido ingeniero, señor Francisco Mardones, ha insinuado lo siguiente, en un informe de fecha 20 de Diciembre

«Lo único aceptable sería la rebaja de fletes a y de Valparaíso sobre la base de compensar a la empresa los valores correspondientes,

La fórmula práctica consistiría en construir un «Fondo de compensación» del cual se tomaría anualmente la suma que, según las estadísticas del transporte ferroviario correspondiera abonar a la Empresa por la reducción del flete en favor de determinadas mercaderías. Es natural pretender que este fondo sea alimentado por quienes tienen interés en favorecer el resurgimiento de Valparaíso.

En primer término, el Fisco, como representante de la Nación, para la cual no puede ser indiferente la cuantiosa pérdida de riqueza privada que es consecuencia del decaimiento de la ciudad. Hemos visto antes que la pérdida para el erario público fiscal y municipal por menor impuesto territorial causado por la desvalorización de la propiedad en la Comuna de Valparaíso es del orden de los cuatro millones de pesos al año. A esta pérdida se agrega la disminución de rentas por menores actividades comerciales de la población, las que dejan de obtenerse en la movilización del puerto, etc. etc.

En segundo lugar, consideramos como interesada a la Empresa de los FF. CC. del Estado; pero no en cuanto signifique un desplazamiento de transportes de la ruta de San Antonio a la de Valparaíso, sino en cuanto signifique un desarrollo de transportes nuevos.

Finalmente, consideramos al terrateniente para el efecto que tiene una reducción del precio del transporte en las condiciones generales de vida en la ciudad y por la expectativa de la recuperación del valor de la propiedad territorial que se crea con las nuevas actividades desarrolladas al amparo de los más bajos precios de transporte. Su aporte al fondo de compensación tiene, en último término, el significado de un seguro destinado a evitar mayor decadencia del valor comercial de sus predios y aun, a provocar el restablecimiento de los valores del avalúo oficial.

Es indudable que el principal interesado es el terrateniente de la ciudad de Valparaíso, pero como el auge de este puerto repercute sobre todo el Departamento del mismo nombre, no estará fuera de lógica considerar a todos los propietarios de este Departamento como posibles contribuyentes al fondo de compensación. Aunque en menor escala, podría extenderse esta conclusión a los demás Departamentos de la provincia.»

La ciudad.—Descripción

La ciudad de Valparaíso tiene una población de 206,000 habitantes; puede dividirse en dos partes muy marcadas: el plan y los cerros.

El plan

La parte plana comprendida entre el mar y los cerros, es larga y angosta. El ancho del plan en algunas partes no pasa de 250 metros y en su mayor extensión alcanza a unos 1300 metros.

A lo largo, se divide en 3 porciones o barrios: el Puerto, el Centro y el Almendral.

El Puerto comprende desde la Aduana hasta el crucero Reyes; el Centro, desde este crucero hasta la Plaza Victoria, y el Almendral desde esta Plaza hasta la Avenida Argentina.

El Puerto es la parte más antigua de Valparaíso y aun existen allí edificios coloniales. No fué afectado por el terremoto de 1906, acaso por estar edificado sobre roca dura, en tiempos en que no se necesitaba hurtar terrenos al mar.

El primer trozo de este barrio está formado por negocios minoristas, hoteles y bares de ínfima categoría, muy concurridos por marineros. La construcción es en su mayor parte antigua y pobre.

Viene, en seguida, la Plaza Sotomayor en la cual se encuentra la Intendencia, y el monumento a los Héroes de Iquique. Después merece mencionarse la calle Prat, con modernos y valiosos edificios, ocupados por Bancos, la Bolsa de Corredores y oficinas comerciales.

En el Centro, principalmente en las calles Esmeralda y Condell, está el comercio mayorista, tiendas elegantes, hoteles de primera clase, etc.

En el Almendral, cuya arteria principal es la hermosa Avenida Pedro Montt, es donde se encuentra el mayor número de habitaciones del plan, existiendo también establecimientos comerciales de diverso giro y volumen. Fué la parte, más afectada por el terremoto de 1906, a lo que debe su modernización. En esta parte Valparaíso ha cambiado casi totalmente, pues muchas calles se trazaron de nuevo después de aquella catástrofe.

Los cerros

Una característica de la ciudad de Valparaíso es la cadena de cerros poblados que, en forma de herradura, circundan la parte plana, desde Playa Ancha hasta el Barón, dándole en el día un aspecto bien

pintoresco y pareciendo en la noche, cuando alumbran los focos de la luz eléctrica «que infinitas luciérnagas estuvieran empuñadas en escalar el cielo», como dijo el célebre literato español, Vicente Blasco Ibáñez, refiriéndose a Valparaíso nocturno.

Los cerros divididos unos de otros por quebradas más o menos profundas, tienen su denominación especial, siendo los principales los de Artillería, Santo Domingo Cordillera, Alegre, Concepción, Las Monjas, Polanco, Barón, etc., etc.

En el de Artillería se encuentra la hermosa y extensa población de Playa Ancha, recorrida por dos líneas de tranvías eléctricos, con un cuartel militar, el Hospital Naval, la Escuela Naval, el Museo Zoológico, dos templos, un cementerio, retén de Carabineros, un Liceo fiscal para hombres y un Colegio de Monjas, el Estadio Municipal, el Parque y el Paseo 21 de Mayo. Tiene 12.000 habitantes.

Los cerros Alegre y Concepción son los favoritos de las colonias inglesa y alemana, las más pudientes del Puerto, y de la alta sociedad porteña, que han edificado en ellos valiosas construcciones para sus habitaciones.

En el cerro Barón, al contrario, con 18.000 habitantes, domina el elemento popular y obrero. En este cerro circula también una línea de tranvías.

La ascensión de los pobladores se hace por medio de caminos o largas escalas y principalmente por ascensores o funiculares, que es otra particularidad de Valparaíso.

El ascensor consiste en un carro de dimensiones variadas según la densidad de la población a que sirve, que corre por una línea de rieles que asciende oblicuamente y con un pronunciado declive. El carro está sujeto por fuertes cables y su tracción es a vapor o eléctrica. Uno de los extremos del carro descansa sobre los rieles y el otro extremo sobre sólidos postes que lo separan de la línea a fin de que marche como en superficie plana.

La tarifa es generalmente de 10 centavos por persona, tanto de subida como de bajada. El cobro se efectúa al trasponer el pasajero un tornio de fierro, que permite el paso de una persona solamente.

Por lo general, un grupo de ascensores pertenece a una sociedad anónima organizada para su explotación.

En la larga historia de estos elementos de transporte se encuentran rarísimos accidentes. Lo que sucede de cuando en cuando, en los eléctricos, es que queden de para por haberse cortado la corriente, tal como pasa en Santiago con los tranvías que circulan por las calles; lo que sí que

es doblemente desagradable quedar 10 minutos colgado en la falda de un cerro sin esperanzas de poder abandonar la jaula que aprisiona.

Cada cerro cuenta con varios ascensores, que sirven los diferentes barrios en que está dividido.

Clima

El clima de Valparaíso es agradable, pues no existen temperaturas extremas de verano o invierno y es recomendado por los médicos para enfermedades del corazón y nervios, siendo contra-indicado para afecciones pulmonares y bronquiales.

La diferencia termométrica es muy pequeña, pues en la época más fría la temperatura media es de 8° y en la de mayor calor de 20°.

La vida en Valparaíso

La vida en Valparaíso es dura y aporreada para las personas de escasos recursos. Sujetos al tranvía y al ascensor, servicios que no siempre están a tono con nuestra impaciencia; trepando varias veces al día por laderas más o menos escarpadas, recibiendo a menudo las caricias de unos vientos que al caminante se le antojan huracanes; y cuando llueve con fuerza no hay arreos invernales que resistan a los chaparrones inverosímiles que se descargan desde muy arriba, formando abajo ríos torrenciales, que reciben como afluentes a las aguas subterráneas procedentes de los cauces que no han soportado su carga de arena y piedras y revientan con increíble fuerza.

Y a pesar de todo esto, el porteño vive contento y feliz, arraigado a su terruño con verdadero amor, con el goce íntimo del que ve alumbrar al sol después de horrosa tempestad.

Alrededores

A causa de la estrechez de la parte plana y de lo incómodo de las viviendas en los cerros, existe un gran número de familias o personas que trabajan en Valparaíso y tienen sus residencias en pueblos vecinos, como Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana y Limache.

Hasta Viña del Mar hay tranvías eléctricos y autobuses y a los otros pueblos trenes locales muy frecuentes y bien servidos, que permiten a los empleados ir a almorzar a sus residencias, con tarifas rebajadas mediante libretos o tarjetas de abono mensual.

Fuera de estos alrededores, que pudiéramos llamar residenciales, o «dormitorios de Valparaíso», como algunos los llaman,

hay otros de distracción y paseos, como, Las Salinas, Concón, Quebrada Verde, etc.

Comercio

El movimiento comercial de Valparaíso ha sufrido naturalmente los efectos de la crisis portuaria. Años atrás era difícil encontrar en el centro comercial locales desocupados; hoy se vé que oficinas, almacenes y bodegas pasan largo tiempo con sus carteles de arrendamiento.

En cuanto al comercio de valores mobiliarios, o sea, el movimiento bursátil, ha tenido un notable descenso, como puede apreciarse por los datos estadísticos que anotamos a continuación:

Operaciones liquidadas por la Bolsa de Corredores de Valparaíso:

(Acciones, bonos y cambios)

AÑOS	\$
1928	1.542.000
1929	1.822.000
1930	956.000
1931	496.000
1932	259.000
1933	472.000

A pesar de la crisis que ha azotado a esta plaza, los organismos que sirven al comercio se han mantenido, en espera del deseado resurgimiento.

Existen cuatro Bancos nacionales que tienen aquí su oficina principal, y son los siguientes, con el capital y reservas acumuladas al 31 de Diciembre de 1934, que se enumeran:

Banco Español.—Chile	\$ 49.100.000
Banco A. Edwards y Cia.	37.551.787.35
Banco Hipotecario de Valparaíso	30.366.852.13
Banco Italiano	11.105.340.42

Además, tienen sucursal el Banco Central, el Banco de Chile y la Caja Nacional de Ahorros.

Los siguientes bancos extranjeros tienen Agencia: Anglo Sud Americano, Londres y América del Sur, Germánico, Alemán, Transatlántico, y National City Bank.

Entre las firmas comerciales mayoristas pueden enumerarse las que siguen: Williamson Balfour, Duncan Fox, Gibbs, Huth, Allardice, Weir Scott, Wessel Duval, Vorwerk, Staudt, Grace, Martínez Velasco, Saavedra Benard, etc., etc.

Como puede verse, está distante de na-

cionalizarse el alto comercio importador y exportador, predominando el capital inglés.

En el ramo de Seguros, Valparaíso conserva la preeminencia sobre Santiago, pues allí existe la sede principal de veinticinco compañías nacionales y veintidos agencias de compañías extranjeras.

Funciona en Valparaíso una Cámara Central de Comercio y además, Cámara Alemana, Cámara Británica, Cámara Española y Cámara de Comerciantes Minoristas, destinadas a procurar el mejor entendimiento entre comerciantes.

Industria

Esta ciudad marítima se ha preocupado con preferencia del comercio de importación y exportación. La crisis que ha afectado tan profundamente a estas actividades, ha motivado que se piense ahora en estimular el movimiento industrial de la región, aprovechando ciertas condiciones favorables.

En estos mismos días, el Comité de Defensa de los intereses de Valparaíso estimula la acción de los representantes de la provincia en el Parlamento para que se apruebe un proyecto de ley que conceda franquicias a las industrias que se establezcan.

Las sociedades anónimas que en la actualidad tienen fines industriales y que poseen sus fábricas en Valparaíso o sus alrededores, son las siguientes: Astilleros Las Habas, Maestranzas y Galvanización, Ascensores Mecánicos, Cervecerías Unidas, Pan y Galletas Hucke, Droguería del Pacífico, Compañía General de Perfumería, Imprenta y Litografía Universo, Compañía Chilena de Tabacos, Fábrica de Envases y Enlozados, Compañía de Gas y otras.

En la vecina población de Viña del Mar se encuentra la Refinería de Azúcar, una de las más antiguas y prósperas industrias del país, que gira con capital y reservas de \$ 117.000.000.

En el pueblo de Quilpué, la Fábrica de Fideos Carozzi y la Fábrica de Oxígeno; y en La Calera, la gran industria de Cemento El Melón, con capital y reservas ascendentes a \$ 32.000.000.

La industria naviera nacional está representada por las siguientes sociedades o firmas que componen la Asociación Nacional de Armadores:

Compañía Sud Americana de Vapores.
Sociedad Anónima Marítima Chilena.
Sociedad Anónima Braun y Blanchard.
Sociedad Anónima Menendez Behety.
Sociedad Marítima R. W. James y Cia.

Compañía Chilena de Navegación Interoceánica.

Sociedad Anónima Torres y Ward.

Haverbeck y Skalweitt.

Tyrer y Landgren.

Fontbona y Cordero.

La Marina Mercante cuenta con 128 naves que tienen 99695 toneladas de registro. De éstas, 23 naves se dedican al comercio con el exterior, 12 al carbón y 12 a la pesca.

Turismo

Valparaíso está llamado a ser un centro de atracción turístico internacional por la importancia de la ciudad y por las bellezas naturales de sus alrededores, especialmente Viña del Mar, el gran balneario del Pacífico.

Su clima benigno y agradable es otro factor importantísimo. El turista puede emprender excursiones interesantísimas.

El Parque de Playa Ancha, hermoso bosque que desciende hasta el mar y en cuyo centro hay una elipse destinada a ejercicios militares y un magnífico estadio con capacidad para 20.000 personas. Desde ahí puede llegarse a los baños populares de «Las Torpederas» con una amplia terraza sobre el mar.

En automóvil o autobús puede visitarse el lago de Peñuelas, que surte de agua potable a la ciudad. Su superficie es de 1900 hectáreas y su capacidad de 95 millones de metros cúbicos.

A 20 kilómetros se encuentra Laguna Verde, hermoso paraje con playa para bañarse.

Viña del Mar, ciudad moderna, con elegante Casino, dos piscinas, un hipódromo cancha para los diversos juegos, teatros magníficos, hoteles confortables, etc.

Viña del Mar es el punto céntrico de las playas cercanas a Valparaíso: El Recreo, La Caleta, Miramar, Las Salinas, Montemar y Concón.

Miles de personas acuden a estas playas en la época de verano. Allí se contempla una cadena de playas, de arenas limpias y brillantes, que se extienden como alfombras, bañadas por las claras aguas de un tranquilo mar.

El Retiro, cerca de Quilpué, a media hora de Valparaíso, es un lujoso establecimiento con una amplia piscina, elegante y renovada. Está formado por numerosos chalets modernos y un confortable hotel.

Si el turista quiere disfrutar de los atractivos del campo, tiene a poca distancia los pueblos de Quilpué, Villa Alemana, Lima-

che, Olmué, Quillota, La Cruz, abundantes de flores y frutas exquisitas.

Si la crisis portuaria y comercial sigue pesando sobre Valparaíso, estimamos que sería oportuno dar un serio impulso al turismo, no sólo de los extranjeros durante el verano, sino de los habitantes del Norte y Sur del país.

Aspectos varios

Descrita ya la topografía de la ciudad; su clima y alrededores, su movimiento comercial e industrial, estimamos conveniente dar una rápida ojeada a algunos aspectos sociales, a lo que pudiéramos llamar fisonomía moral de esta simpática ciudad de Valparaíso.

La enseñanza

La enseñanza ha tenido en Valparaíso un desarrollo considerable, especialmente en los últimos años.

En la rama primaria funciona el número normal de escuelas públicas fiscales. Además, cada convento de religiosos tiene una escuela para los niños del barrio.

La enseñanza secundaria fiscal está servida por dos Liceos de hombres y dos Liceos de niñas. El Seminario de San Rafael y los Padres Franceses mantienen colegios muy frecuentados. Algunas colonias sostienen buenos planteles de educación.

La enseñanza superior consta de un Curso de Leyes fiscal y otro Curso de Leyes en los Padres Franceses.

La enseñanza especial está representada por el Instituto Comercial y la Escuela Técnica Femenina.

Mención especial merece la Fundación Santa María, plantel de enseñanza industrial, legado por el millonario porteño don Federico Santa María, e inaugurado el 20 de Diciembre de 1931. Se compone de una Escuela de Artes y Oficios y del colegio de Ingenieros José Miguel Carrera.

En su testamento, otorgado en París en 1920 decía el señor Santa María:

«La experiencia me demostró que era de importancia capital levantar el proletariado de mi patria, concibiendo un plan por el cual contribuyo primeramente con mi óbolo a la infancia, en segundo a la escuela primaria, de allí a la Escuela de Artes y Oficios y por último al Colegio de Ingenieros, poniendo al alcance del desvalido meritorio llegar al más alto grado del saber humano; es el deber de las clases pudientes contribuir al desarrollo intelectual del proletariado».

Estas frases están hoy esculpidas a cin-

cel en la piedra viva, en el local de la Fundación.

Don Federico Santa María falleció en 1925 y a los seis años justos fué inaugurada la más importante sección de la Escuela.

El establecimiento está concebido como un Instituto Tecnológico de enseñanza Secundaria y Superior y sus diversos planteles están vinculados entre sí y son complementarios. Estos planteles son los siguientes:

- I.—Escuela Preparatoria Superior.
 - II.—Escuelas de Aprendices.
 - III.—Cursos Nocturnos.
 - IV.—Cursos voluntarios.
 - V.—Cursos preparatorios.
 - VI.—Escuela Técnica Elemental.
 - VII.—Escuela Técnica Superior.
 - VIII.—Escuelas Profesionales de Constructores de Obras.
 - IX.—Colegio Superior de Ingenieros.
- Talleres:*
Montaje;
Mecánica;
Templadura;
Electricidad;
Gabinete Metalográfico
Herrería;
Construcciones;
Carpintería;
Tapicería
Fundición.

Benefactores

Valparaíso ostenta con orgullo los nombres de varios de sus hijos que han hecho de la filantropía el objeto primordial de sus existencias, legando a la ciudad después de sus días fortunas cuantiosas.

Descuellan entre estos benefactores la señora Juana Ross de Edwards, don Carlos van Buren y don Federico Santa María.

La señora Ross de Edwards practicaba a un tiempo la caridad y la filantropía. Junto con llevar la protección personal y directa a cientos de hogares, de los llamados de pobreza vergonzante, fundaba asilos, escuelas, iglesias, hospitales para niños, enfermos y ancianos, abarcando así todas las necesidades y miserias humanas. Para ella sólo reservaba un humilde manto, su tenida favorita, como se le veía circular por las calles, preocupada únicamente de sus visitas a los pobres y a las obras que había fundado y sostenía.

El señor van Buren impulsaba o ayudaba en forma espléndida toda obra de bien público o de beneficencia. Entre sus fundaciones merecè especial mención la instalación completa a sus expensas del regío Pensionado que lleva su nombre, ane-

xo al Hospital San Juan de Dios. Su testamento es un modelo de cómo puede reparirse una fortuna, pues no olvidó ni las máquinas de coser para cierto número de pobres mujeres.

El señor Santa María fué toda su vida un económico exagerado, a pesar de su colosal fortuna y no tener descendencia. Nadie pensaba que acumulaba millones, en arriesgadas especulaciones de los grandes centros bursátiles europeos, para distribuirlos más tarde en beneficio de los desamparados de la fortuna. En su testamento dejó planeada la obra genial, de que tratamos en otra parte de este trabajo, y que se conoce con el nombre de Fundación Santa María.

Debemos mencionar también al señor Santiago Severín, que reunió su primer capital peso a peso, con esfuerzos y privaciones inudicibles. Pudo formar una fortuna de consideración y murió joven aún, alcanzando a obsequiar en vida a la ciudad el terreno, el edificio y las instalaciones de la Biblioteca Pública de Valparaíso, que hoy lleva su nombre ubicada en la plaza principal de la ciudad.

Las señoras Teresa Brown de Aristía e Isabel Brown de Brunet costearon asimismo la instalación de la Universidad Católica de Valparaíso, donando terrenos y edificios para ese plantel destinado a formar obreros técnicos.

Los marinos

En la vida social porteña han influido considerablemente los jefes y oficiales de la Armada Nacional. Pertenecientes o entroncados muchos de ellos a distinguidas familias de la localidad, hacen su carrera íntimamente ligados a las cosas de este puerto y con su tradicional cultura y don de gentes se han captado las simpatías generales.

Cada vez que la Escuadra ha actuado en forma activa, Valparaíso ha vibrado de entusiasmo o dolor.

Durante la Guerra del Pacífico las hazañas de Prat y Condell, de Latorre, de Thompson y tantos otros, eran consideradas triunfos locales, a la par que nacionales; en la Revolución del 91, centenares de madres y esposas seguían con angustia las peripecias de la lucha, que comprometió la vida o la carrera del personal de la escuadra, lanzada totalmente en el movimiento; y en los tristes sucesos de 1931, cuando la marinería sublevada se apoderó de los buques de la escuadra, y el Gobierno resolvió presentarles batalla con los aviones, un sentimiento de vergüenza,

pena y estupor embargaba los ánimos de los pobladores.

La colonia británica

Otro factor preponderante en la vida social y comercial de Valparaíso ha sido la colonia británica.

Los ingleses fueron los fundadores del comercio de esta plaza y con la corrección de procedimientos, que es una norma racial, se ganaron pronto el afecto y la consideración de los habitantes.

Han fundado centros sociales, colegios, compañías de bombas, periódicos y pueden considerarse los más activos impulsores del deporte en todas sus manifestaciones.

En la actualidad, numerosos descendientes criollos aparecen como ingleses, con educación europea, cerrados para hablar y con cierta característica indumentaria: son los «ingleses del Cerro Alegre», como se les llama con cariñosa ironía, aludiendo a su nacimiento en uno de los cerros de Valparaíso. Es el mismo caso de los «alemanes de Valdivia».

Inocente y simpática vanidad la de estos compatriotas, que sienten admiración y orgullo por la patria de sus progenitores, lo que en cierto modo se justifica, especialmente cuando las patrias se llaman Inglaterra o Alemania!..

Hechos históricos

En la historia moderna de Valparaíso se registran varios hechos que tuvieron resonancia nacional.

Expedición Libertadora.—El 20 de Agosto de 1820, apenas consolidada la Independencia de Chile, zarpó de este puerto la Escuadra Libertadora formada por el Director Supremo don Bernardo O'Higgins para conducir el ejército que había de consumar la Independencia del Perú.

Cerca de Valparaíso, en las alturas que dominan el mar, existe una pequeña construcción llamada «El Mirador de O'Higgins». Cuentan que desde allí el Padre de la Patria pronunció las palabras que se han inmortalizado. «De estas cuatro tablas penden los destinos de la América».

Asesinato de Portales.—En 1837, cuando el férreo estadista que se llamó Diego Portales, dirigía los preparativos de la guerra que había de llevar contra la Confederación perú-boliviana presidida por el Mariscal Andrés Santa Cruz, hizo el Ministro un viaje de Santiago a Quillota con

el fin de revistar las tropas acantonadas allí, al mando del coronel Vidaurre.

Estas tropas eran las destinadas a partir al Perú y el comando en jefe de la guerra estaría a cargo de Vidaurre, favorito del Ministro.

Por razones que la historia señala contradictoriamente, según sea la ideología política del autor, Vidaurre apresó a Portales en Quillota y lo envió custodiado a Valparaíso. Antes de llegar a su destino en la cuesta del Barón, en un extremo de la ciudad, el omnipotente Ministro fué obligado a descender de la carroza en que viajaba cargado de grillos, y asesinado en forma cruel al amanecer del día 16 de Junio. En el sitio mismo del suceso se ha erigido un busto del Ministro.

Las consecuencias de este hecho son ajenas a nuestro estudio.

Bombardeo.—El 31 de Marzo de 1866, durante la guerra de reivindicación que España intentó contra las repúblicas sud-americanas, la escuadra española al mando de Méndez Núñez bombardeó durante varias horas el Puerto, entonces indefenso, y la ciudad de Valparaíso.

Por estos días ocurrió en la bahía de Valparaíso un hecho que tiene trazas de leyenda y que es rigurosamente verídico:

En previsión de complicaciones internacionales, se concentraron en Valparaíso buques de todas las naciones. Un oficial de una fragata francesa, en presencia del alférez de artillería don Baldomero Dublé Almeida, exclamó: «Por fin comienza la reconquista de estos pueblos bárbaros!

Tramitado el duelo después de la respuesta del oficial chileno, se convino en las siguientes bases: a muerte, al caer la noche, sobre el mar y dentro de un bote, colocándose cada cual en un extremo de la embarcación, sorteando a quien correspondía disparar primero.

Una vez en alta mar, los padrinos, que hacían de remeros, se metieron debajo de los bancos.

Designado el francés por la suerte, disparó primero, exclamando: «Así dispara un francés». La bala rozó el kepís de Dublé.

«Así dispara un chileno» exclamó éste a su vez, y la bala fué a herir al francés entre los ojos, matándole en el acto.

Revolución de 1891.—El estallido de esta guerra civil tuvo lugar en este puerto, con el levantamiento de toda la escuadra, que levó anclas en la mañana del 7 de Enero, dirigiéndose a los puertos del norte, donde estableció la sede del gobierno revolucionario que se llamó «constitucional», por-

que sostenía que se había levantado con poderes del Congreso Nacional en defensa de la Constitución, atropellada por el Presidente Balmaceda, a quien calificaba de Dictador.

Las últimas batallas de esta sangrienta revolución se libraron muy cerca de Valparaíso, en los campos de Concón y de la Placilla, el 21 y 28 de Agosto de 1891, tras un espectacular desembarco de las tropas conducidas desde el norte por los transportes de la Armada y defendidos por los buques de la Escuadra. Las fuerzas balmacedistas, derrotadas definitivamente en La Placilla, huyeron en desorden hacia el Puerto y la soldadesca se entregó al saqueo y al asesinato en las humildes poblaciones del Barón. Horas de angustia transcurrieron para el vecindario hasta la llegada de tropas ordenadas que pusieron fin a los desórdenes.

Es de imaginarse la zozobra de los habitantes de Valparaíso durante esta contienda civil, si se toma en cuenta que la mayor parte de las familias de marinos y marineros habitaban en esa ciudad.

Terremoto de 1906.—El 16 de Agosto de 1906, cerca de las 8 de la noche, un sacudimiento terrestre de enormes proporciones destruyó una buena parte de la entonces floreciente ciudad de Valparaíso y causó cerca de tres mil víctimas.

En el barrio del Almendral, uno de los más importantes, casi no quedó un edificio en buen estado, con el consiguiente número de víctimas y pérdidas materiales que se hacen subir a \$ 400.000.000.

El Presidente electo de la República, don Pedro Montt, que había de asumir el mando en pocos días más, inició su progresista gobierno impulsando la reconstrucción de Valparaíso. Su consagración a esta obra fué premiada después de su muerte, en 1910, dando su nombre a la más importante avenida.

Conclusión

Valparaíso, la ciudad encantadora de playas rumorosas y de cerros que semejan atalayas fantásticos con sus miles de casas y sus millares de luces, la Perla del Pacífico de antaño, el Puerto misterioso que albergaba el alma aventurera de los marineros de todos los países, la ciudad bulliciosa y risueña de los tiempos salitreros, con calles repletas de hombres apresurados tras la caza de millones, hoy yace en horrorosa decadencia, y del esplendor del pasado sólo queda la belleza eterna del mar y de sus paisajes y la poderosa esperanza del porteño que abatido por las cir-

cunstancias, sigue luchando ante la fatalidad de una suerte adversa.

El Valle del Paraíso, la Perla del Pacífico, el primer puerto del Pacífico Sur, epítetos que lo enorgullecían cuando estaba en el apogeo de su grandeza, hoy parecen una ironía...

Causas naturales o inevitables, como la crisis mundial y la apertura del Canal de Panamá, contribuyeron sin duda a la decadencia de nuestro principal puerto; pero en vez de contrarrestar estas causas se las agravó, con medidas administrativas como la desnaturalización del puerto menor de San Antonio y la traslación a Santiago de organismos tan genuinamente porteños como la Junta General de Aduanas y la Dirección General de la Armada.

Este trabajo, que me ha tocado en suerte desarrollar, lo he preparado con entusiasmo y cariño, porque pasé en Valparaíso los mejores años de mi vida y conservo de esa ciudad recuerdos que no se borrarán... Con singular empeño he emprendido la búsqueda de todo dato que pudiera significar algo en la vida porteña y no he resistido al deseo de incorporar observaciones e impresiones personales allí recogidas.

Hay temas que es difícil tratarlos en forma extensa porque «no dan para más» como se dice familiarmente.

Con el tema sobre Valparaíso y sus problemas, pasa lo contrario; hay que refrenar la pluma para no darle una extensión desmesurada.

Por otra parte el asunto es de permanente actualidad; los porteños lo hacen revivir varias veces al año, tomando nuevos aspectos y hasta modificándose los objetivos de la campaña.

Así, por ejemplo, en cierta época la aspiración suprema era la construcción del ferrocarril a Santiago por Casablanca; hoy se da capital importancia a la nivelación de tarifas ferroviarias.

En los precisos momentos en que terminamos estas líneas se anuncia una reunión conjunta de los defensores de Valparaíso con los defensores de San Antonio, de lo que puede resultar un acuerdo en el sentido de arbitrar nuevas medidas que signifiquen beneficios para ambos puertos.

He dividido la materia en dos partes, el Puerto y la Ciudad, porque estimo que

cada uno tiene problemas diferentes que requieren soluciones independientes.

Es cierto que el progreso del Puerto influye directamente sobre la ciudad; pero si el movimiento portuario está condenado a estagnarse o retroceder, podrían concentrarse todos los esfuerzos en el resurgimiento de la ciudad, a fin de convertirla en centro de turismo y en zona industrial.

En las prolongadas discusiones que se han producido en la prensa y en el Parlamento, no he visto bien diseñada la división que establezco en este trabajo. A mi parecer, valdría la pena considerarla para dar orden a las actividades, un tanto desconcertadas, más defensivas que activas, que se ejercitan por los habitantes de Valparaíso y sus representantes.

Ante hechos consumados, que no se pudo detener a tiempo, son inútiles las lamentaciones y recriminaciones. Ahora habría que defender lo que existe y pensar en nuevas actividades.

Valparaíso no puede desesperar ni rendirse. Mi esperanza de ver un día en Valparaíso su antigua grandeza, tiene que ser una realidad cercana porque

«el mar que tranquilo lo baña
le promete futuro esplendor».

ELENA VALLE O.
III Historia-1935.

Bibliografía

- Valparaíso en 1827*, por Roberto Hernández:
Crónicas de Valparaíso, por Benjamín Vicuña Mackenna.
Folletos del Comité de Defensa de Valparaíso: N.º 1: «Los grandes intereses marítimos y comerciales de la República y la defensa de Valparaíso». N.º 2; «Estudios y Proyectos».
Boletín de Sesiones del Congreso Nacional: Publicaciones de la Dirección General de Estadística.
Ediciones especiales de «El Mercurio» y «La Unión».