

EL COMERCIO EN VALPARAISO

Eduardo José Angulo Budge

La actividad comercial en Valparaíso se hace presente desde los primeros días de su descubrimiento, cuando en 1536 el *Santiago* arriba desde el Perú transportando materiales y vituallas en apoyo de la expedición de Almagro. Sin haberse fundado aún ciudad alguna en el interior, Valparaíso, comienza su rol distribuidor como puerto principal del país, lo que posteriormente es confirmado y así definido por el propio conquistador don Pedro de Valdivia, en 1544, al nombrarlo y señalarlo "ahora y de nuevo para el trato de esta tierra y de la ciudad de Santiago".

Asentada la conquista española sobre el territorio de Chile central, Valparaíso comienza un lento pero sostenido despegue comercial; al principio como almacenador de productos nacionales en espera de embarque, y a la vez como recepcionista de mercaderías de importación que destina a Santiago para su distribución, lo que ocurre durante los tres siglos de dependencia de España. Sin embargo, el auge comercial no se hace presente hasta después que termine el proceso emancipador, creada la república; en realidad, lo hace en forma espectacular, constituyéndose Valparaíso en la capital económica de Chile, como consecuencia de su excelente plaza comercial que abastece al país, a la minería y al Pacífico americano, desde California al sur, Oceanía y hasta Australia.

Posteriormente, los acontecimientos políticos mundiales y el progreso van cambiando la fisonomía comercial del Pacífico, y, por ende, la de Valparaíso, que entra al siglo xx con un alto grado de desarrollo. Esta situación se mantiene por toda la primera mitad del presente siglo, aunque el emporio sobre el Pacífico se ha perdido lentamente. Después, se



EL SANTIAGUILLO
(AUTOR DE LA MAQUETA: SERGIO LENI)

experimenta severos cambios en el ajuste económico nacional, que se vuelca hacia una dependencia comercial centralizada en la capital de la república, distante cien kilómetros del puerto. No obstante, el emporio marítimo que fuera en otros tiempos, está ahí, en la misma posición relativa que tuvo en la época de su mayor progreso, en espera de ser empleado otra vez, pero ahora con otros medios, aunque casi con los mismos incentivos.

Para afrontar el desafío del Pacífico actual con una plaza comercial importante, es necesario examinar las tendencias mercantiles que en cada etapa afectaron al puerto en sus 450 años de vida.

Período Colonial (1536-1810)

La fundación de Santiago y la conquista del territorio por Pedro de Valdivia fue exigiendo un aprovisionamiento de mercaderías y elementos de labranza que naturalmente debían llegar por la vía marítima, empleándose el puerto de Valparaíso para desembarcar la carga transportada. Entre 1540 y 1543 recalaron dos buques, fletados por comerciantes para vender sus mercaderías en Santiago, realizando un buen negocio; un tercer buque se perdió en el trayecto. Esta situación continuó repitiéndose a medida que aumentaban las

necesidades del país, para desembarcar y transportar mercaderías que eran fletadas desde Panamá y el Callao, en una frecuencia de uno a dos buques al año.

El aprovisionamiento hacia la capital del reino se aumentaba, a su vez, con productos del mar, pesca y algas que surtían los aborígenes changos, y que tenían un buen mercado en el interior. Empieza entonces a conformarse un pequeño poblado que en 1558 lo constituían unas nueve a diez familias que construyeron sus viviendas alrededor de una capilla. Esta incipiente población formaba parte de un sistema comercial que fue tomando cuerpo poco a poco.

A medida que se va afianzando el dominio español, se pudo constatar la excelente calidad de la tierra de labranza, pastoreo y sementeras de las haciendas de toda la zona central, incluido Mendoza; a ello se sumaba la producción de horticultura, viñedos y frutas de fundos y chacras de los valles de Aconcagua, Maipo y Valle Central, todo lo cual favorecía una alta productividad agropecuaria que se exportaba por Valparaíso como carga de retorno, en los buques que venían desde el Perú. El empleo de la bahía se fue orientando naturalmente al período estival, por las condiciones de mayor seguridad de la rada interior del surgidero, que aceptaba simultáneamente hasta diez o doce buques de entre 200 a 300 toneladas. Era además el período de viento favorable para tomar el fondeadero y coincidente también con el de las cosechas, faenas de labranza, transporte carretero, etc.

Los productos de exportación debieron ser almacenados en bodegas, en espera del arribo de las naves. El antiguo camino carretero que bajaba desde Playa Ancha y la proximidad de la rada de fondeo, determinaron que las primeras bodegas fueran construidas en la zona portuaria al lado de la iglesia, entre la playa y el cerro, calle o sendero



VISTA DE VALPARAISO CAMPESINO: CAMINO ALTO DEL PUERTO

denominado la Planchada. Las otras bodegas que se fueron sucediendo, fueron construidas en la calle del Comercio, desde la iglesia hacia el este, constatándose que el terreno disponible era bastante escaso por la topografía propia de la zona portuaria, lo que subía el precio a los adquirientes, interesados en construir estos depósitos comerciales.

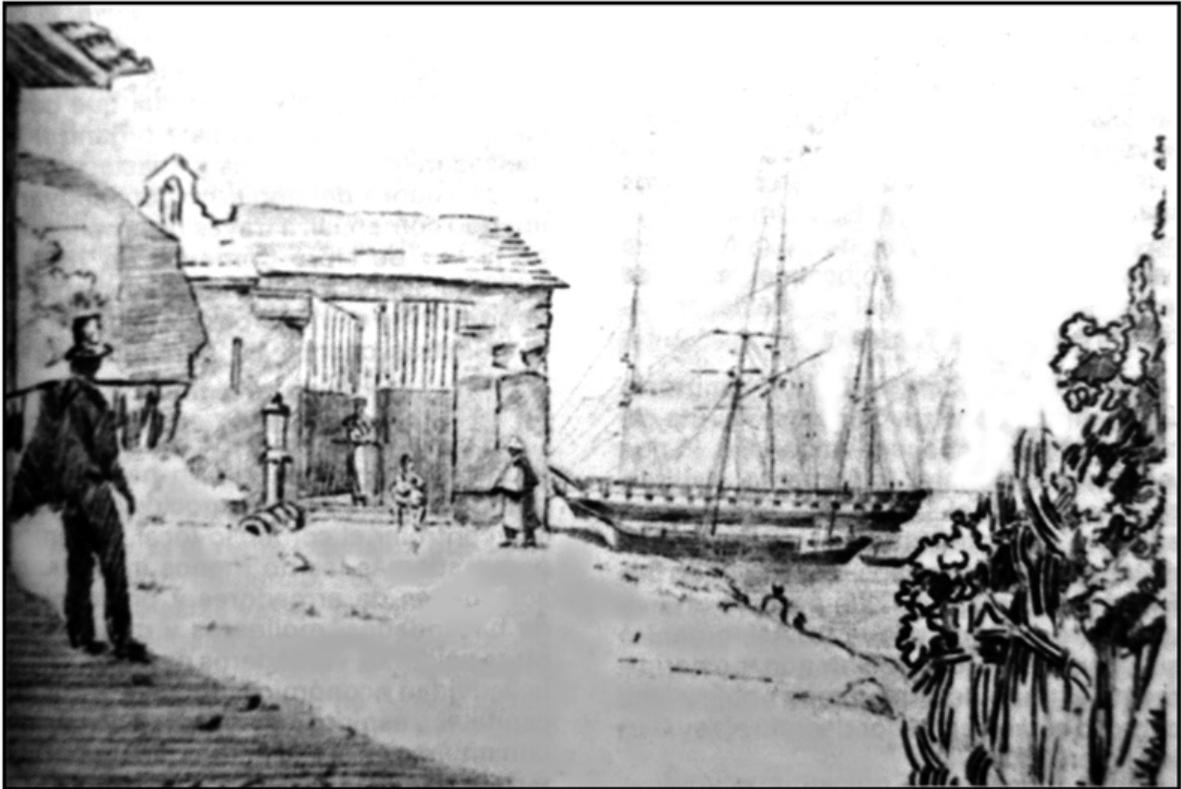
La bodega consistía en un galpón espacioso de forma cuadrada, con muros de adobe y techo de tejas, soportado por grandes vigas. Algunas tenían un altillo para vivienda del propietario o administrador. Los primeros bodegueros eran todos propietarios, derivando después en otros que sólo eran arrendatarios. El primero fue el capitán Rodrigo de Guzmán siguiéndole don José Vásquez y don Gaspar de los Reyes; este último dio origen al sector denominado Cruz de Reyes, donde naufragó un buque de su comercio.

Durante todo el siglo XVII, la producción agropecuaria que se exportaba consistía principalmente en cuatro grupos de artículos bien definidos, que eran en primer término, los derivados del beneficio del ganado ovino proveniente de las haciendas de la zona central y también desde el otro lado de la cordillera, consistentes en sebo, carne salada, badanas, cueros y cordobanes; segundo, la proveeduría de jarcia para todos los navíos de las posesiones españolas en América austral, cuerda mecha para armas de fuego, hilos y cordelería de todo tipo, como derivado del excelente cultivo de cáñamo en la zona de San Felipe; tercero, mulas para las faenas mineras; cuarto, cocos de las palmas que en gran abundancia crecían en la zona aledaña a Valparaíso. A todo lo anterior se agregaba productos hortícolas, fruta seca, vinos, utensilios de cobre y polvo de oro de los lavaderos de Marga-Marga, mientras funcionaron con mano de obra indígena.

En 1647 el poblado contaba con 17 casas y dos iglesias, y la llegada de los buques a contar del mes de diciembre producía una concentración de comerciantes que venían de Santiago y Mendoza a comprar, a los que se sumaban los hacendados que llegaban con sus productos a entregarlos en depósito para embarcar. La mercadería importada era vendida en la feria que se establecía en la playa, de diciembre a marzo; lo mismo ocurría con los productos de chacarería que compraban los navíos a los comerciantes del interior. Los hacendados transportaban sus artículos en carretas o en recuas de mulas. A contar de 1687 comenzó a embarcarse hacia el Perú cereales y, en especial, trigo, lo que constituyó el principal rubro exportador del país; este comercio persistió regularmente hasta la década de 1830. Desde el momento en que los cereales empezaron a ser exportados, los hacendados construyeron sus propias bodegas de depósito.

Los bodegueros recibían los productos y entregaban un vale escrito, documento que se constituyó, con el tiempo, en un valor de transacción en el comercio. El negocio era bastante floreciente por la regularidad del proceso, aunque los armadores y comisionistas extranjeros, casi todos peruanos, obtenían una sobretasa del 100%, 200% y hasta 300% sobre el valor pagado en Valparaíso, según las estadísticas del Padre Alonso Ovalle.

El cambio dinástico de la monarquía en el siglo XVIII trajo como consecuencias prácticas un efectivo mejoramiento de la situación comercial en el puerto de Valparaíso. La llegada de buques franceses con artículos a precios muy bajos, en telas, vestidos de seda y terciopelo, loza, porcelana, Instrumentos musicales, muebles, alfombras, tapices y hasta mesas de billar, constituyó un vuelco respecto de la modesta y exclusiva manufactura española, que por esos años estaba industrialmente muy deprimida. No obstante, el mejoramiento del intercambio comercial así establecido derivó posteriormente en contrabando, al margen de los controles oficiales; debemos recordar que la Aduana estaba en Santiago, y por tal motivo Valparaíso y su incipiente comercio se prestaban para facilitar dicho comercio ilícito.



BAHIA DE VALPARAISO. ACUARELA DE CHARLES C. WOOD, 1819

Otra circunstancia que coadyuvó a mejorar el comercio fue el establecimiento de navíos de registro en el tráfico desde España a América y la navegación por el cabo de Hornos; todo ello abarató los costos de las mercaderías que llegaban de Europa y, a la vez, obligaba a los navíos a aprovisionarse en la costa central de Chile, especialmente en Valparaíso, en sus sigladuras hacía el resto de América en el Pacífico.

El Tratado de Utrecht, en 1713, autorizó a los ingleses para producir el comercio de esclavos a través del denominado Asiento de Negros en Buenos Aires. Comenzó así, un mercado entre Buenos Aires y Valparaíso, para traer a través de las pampas y la cordillera los esclavos negros que eran destinados a las haciendas del Perú. Toda la demanda de esclavos del Perú pasó por Valparaíso, donde esperaban los buques para embarcarse en corrales a la intemperie, próximos a las playas, lejos del poblado, y en condiciones muy poco humanas; esta situación vino a cambiar sólo en 1805, cuando el presidente Muñoz de Guzmán ordenó construir un galpón para encierro de esclavos en condiciones más humanas.

El terremoto y maremoto del 8 de julio de 1730 demolió las bodegas del puerto, llevándose el mar 80.000 fanegas de trigo que había almacenado. Si bien hubo otros sismos similares durante la Colonia, ninguno como el citado causó tanto daño por la salida de mar, que llegó hasta el faldeo de los cerros, estando la única calle del poblado muy próxima a la playa.

Bajo la presidencia de don Ambrosio O'Higgins se construyó una nueva ruta carretera entre Santiago y Valparaíso, lo que incrementó considerablemente el intercambio comercial. Lo anterior, sumado a la apertura de libre comercio en los puertos de Valparaíso y Concepción, decretado por España a contar de 1778, produjo un evidente progreso en el puerto. Así, organizó su propio cabildo, recibiendo posteriormente el título de ciudad muy noble y leal, como lo estableciera por decreto el rey Carlos IV, en 1802.

Al sobrevenir el siglo XIX, en los últimos años de la Colonia, el comercio en Valparaíso continuaba siendo de idéntica fisonomía que en los siglos anteriores, vale decir, con un poder consumidor en Santiago, donde además se encontraba la Aduana, si bien el tráfico de mercaderías hacia la capital era más intenso por la variedad de productos que se permitía traer, los que eran enviados al interior para recepcionarlos y distribuirlos entre los importadores. El comercio local para una población que en 1810 alcanzaba a 4.500 individuos, lo formaban principalmente las bodegas de almacenamiento de productos de exportación, la feria de la playa en los lugares de desembarque, las ferias de productos hortícolas de la región y las pequeñas tiendas de un comercio menor, que fue estableciéndose a través de comerciantes vascos desde la segunda mitad del siglo XVIII, para el abastecimiento de la población que iba creciendo.

El aporte de los extranjeros (1810-1850)

Durante el período de nuestra emancipación y especialmente después de terminadas las hostilidades de la guerra, el comercio de Valparaíso experimentó un decidido salto adelante, producto de la gran actividad marítima y comercial que debió sostenerse en esos días para organizar las fuerzas militares propias y abastecerlas; a las decisiones del gobierno para apoyar la libertad comercial, a través de la aplicación de la Ley de Libre Comercio de 1811, y, especialmente, a la influencia y sustancial aporte de los extranjeros que llegaron hasta nuestras costas, en particular los ingleses.

El auge experimentado dio lugar a que se instalara en el puerto un heterogéneo grupo de hombres de negocios que, junto con controlar el comercio local, desempeñaron además las no menos importantes actividades de armadores y prestamistas de hacendados, molineros y mineros; en otras palabras, verdaderos generadores de la actividad económica, quienes—por sus capitales y espíritu de empresa—llegaron a constituirse en el sector más dinámico de la vida económica nacional.

Las observaciones que hace María Graham en 1822, sobre las tiendas y mercados, puede proporcionar una idea de como era el comercio local en el puerto. Ella, desde el Almendral, donde sólo existían casas con huertos, va describiendo lo que ve a su paso por la angosta calle principal entre el cerro y la playa. Habla de las tiendas nacionales, pequeñas y aseadas, donde encuentra sederías de China, Francia e Italia, los algodones de Gran Bretaña, los rosarios, amuletos y vidrios de Alemania. De las tiendas francesas que contienen una rica variedad de la misma clase de artículos, agregando que encuentra también una modista francesa aceptable. De las tiendas inglesas, las más numerosas, que contienen principalmente artículos de mercería, loza y géneros de lana y algodón.

También se encuentra numerosos letreros de sastres, zapateros, talabarteros y posaderos ingleses. A lo anterior se suman los artículos de procedencia norteamericana, consistentes en materiales corrientes como harina, galleta, provisiones navales, etc., todo lo cual lo expenden personas de esa nacionalidad.

En cuanto a las tiendas con artículos de procedencia alemana, habla de la cristalería de uso corriente, espejos, abalorios, peines, juguetes y perfumes ordinarios, agregando que se han instalado algunos talleres de artesanos alemanes, como el herrero. Observa también que es preponderante el idioma inglés en las calles, lo cual no era de extrañar al conocerse posteriormente que el 10% de la población de Valparaíso, unos 15.000 habitantes, era de procedencia inglesa.

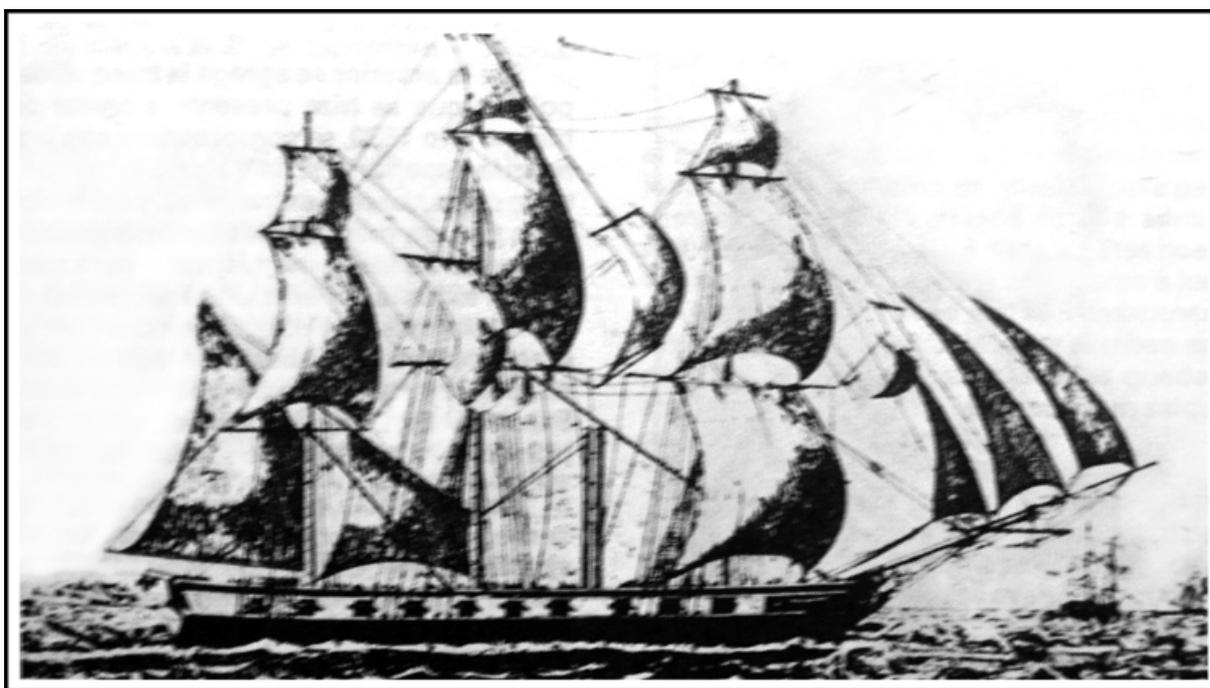
Lord Cochrane, en su proclama de despedida, fechada en Quintero en 1823, les decía a los comerciantes extranjeros en Valparaíso: "No me es posible dejar este país sin manifestaros la viva satisfacción que me causa el ver la extensión que se ha dado a vuestro comercio, abriendo a todos el tráfico de estas vastas provincias sobre las cuales alegaba España en otro tiempo un derecho exclusivo. La escuadra que mantenía ese monopolio ha desaparecido de la superficie del océano...".

Los primeros ingleses que se instalaron en Valparaíso llegaron a bordo en la fragata *Fly* en 1811; uno de ellos, Juan Diego Barnard, se hizo cargo posteriormente de la venta del *Rising Star*, el primer buque a vapor que había surcado el Pacífico. También se encuentra entre los primeros avecinados en el puerto, y quien instaló la primera cervecería, don Andrés Blest. El resto de los ingleses van llegando en 1817, después de la batalla de Chacabuco, entre los que aparece en primer término don Josué Waddington, que fundó la casa Waddington, Templeman y Cía., y que posteriormente —en 1830— fuera considerado uno de los principales capitalistas del puerto.

No es fácil calcular el número de ingleses avecinados en Valparaíso. Al respecto, se puede tener como referencia un informe consular de 1824, que lo estimaba entre 1.000 y 3.000 personas, muchas de ellas vinculadas a importantes casas comerciales. No poseían, necesariamente, grandes capitales; más bien, se asociaban entre ellos, conocían a la perfección la teneduría de libros, las posibilidades del comercio y las prácticas especulativas sobre plazos, diferencias de cambios, etc.

Similar situación se presentó con extranjeros de origen francés, alemán, portugués, italiano y norteamericano que fundaron en Valparaíso casas comerciales de renombre, cubriendo los cargos de sus establecimientos con empleados de sus propias nacionalidades.

Muchas firmas extranjeras establecidas en la década de los años 20 y 30 del siglo pasado, continuaron regularmente a cargo de la actividad comercial principal en Valparaíso, subsistiendo incluso hasta el presente siglo. Algunas firmas de estas, entre otras, fueron las siguientes:



FRAGATA MIXTA A VAPOR Y VELA "RISING STAR" (ESTRELLA NACIENTE) DISEÑADA POR LORD COCHRANE (DIBUJO GRABADO DE T. MARTIN EN 1821)

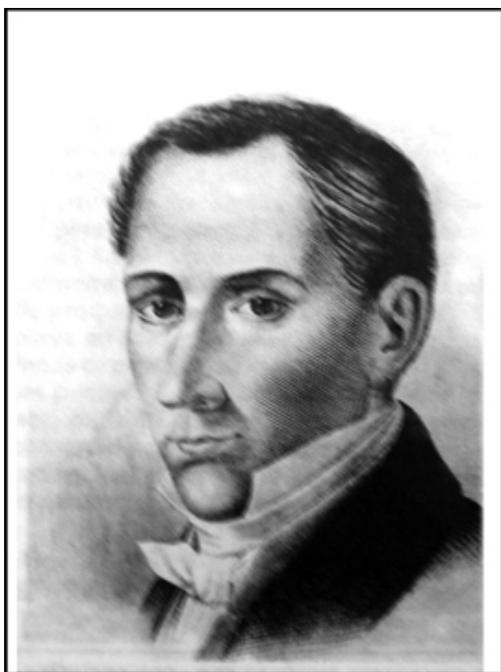
- Huth y Cía., traída en 1824 por los banqueros y comerciantes de Londres, Frederick Huth y Cía.
- Antony Gibbs e hijos, que se estableció en 1826.
- Francisco Alvarez y Cía., de origen portugués, establecido en 1827, quien adquirió la Hacienda Viña del Mar en 1835.
- La Casa Alsop, de origen norteamericano, se estableció en 1824.
- Augustus Hemenway, norteamericano de Boston, estableció una casa comercial en 1827 que llegó a ser luego la firma Wessel, Duval y Cía., que prestó sus servicios hasta mediados del presente siglo.

Entre los comerciantes chilenos de mayor prestigio se encuentra a don Diego Portales, con anterioridad a su brillante aparición en el escenario político nacional. Inicialmente, asociado a don José Manuel Cea, trabajaba en la venta de frutos del país. Portales, que estaba convencido de la urgencia de hacer de Chile un país marítimo y mercantil, mantenía estrecha amistad con muchos extranjeros en Valparaíso, tales como, inicialmente, Ricardo Price y Juan Sewell; posteriormente, con otros como Brittain, Waddington, Thomas Kendall, Onofre Bunster, Santiago Ingram y Roberto Budge, armador en cuya casa, ubicada en donde hoy está el Hotel Prat, don Diego Portales alojaba frecuentemente cuando no tenía su residencia en Valparaíso.

Pero el progreso evidente de Valparaíso tomó cuerpo en cuanto se dio forma a determinadas disposiciones de orden administrativo, que habiendo tenido su origen en los años del gobierno de don Bernardo O'Higgins, sólo vienen a cumplirse en 1830, estando Portales en el gobierno. Estas medidas se refieren a:

- Cambiar la Aduana Mayor a Valparaíso.
- Establecer los Almacenes Francos fiscales o privados.
- Construcción de un muelle para facilitar las faenas de embarque y descarga.

Si a lo anterior se agrega la tranquilidad política que se hizo presente a contar del mismo año 1830, se comprenderá con facilidad la superioridad de Valparaíso, respecto de otros puertos extranjeros, para recibir todo tipo de mercaderías en consignación por parte de los comerciantes y para realizar ahí todas las operaciones necesarias de comercio exterior, constituyéndose en un gran emporio para abastecer todo el Pacífico, por la ruta marítima que viene desde Europa y Estados Unidos por el cabo de Hornos y el estrecho de Magallanes.



GRABADO DE DON DIEGO PORTALES

No es posible establecer con exactitud la magnitud del comercio en tránsito; sin embargo, hay datos que indican que su mayor significación ocurrió antes del medio siglo, estableciéndose que en 1830 el 75% de las mercaderías depositadas era para ser reexportado; en 1850 esta proporción disminuye el 50% y en 1860 y 1870 se estabiliza en 16,5%, cuando ya Valparaíso debe competir, a contar de 1848, con San Francisco, y con Panamá y su ferrocarril, a contar de 1856.

Un dato estadístico del segundo semestre del año 1840, en los Almacenes de Depósito de la

Aduana de Valparaíso, puede proporcionar una mejor idea del movimiento del puerto; se ha seleccionado un artículo de lujo y otro de uso general: pianos y casimir de lana.

— Instrumentos musicales: pianos:

- a) Mercadería en existencia a fines de junio = 51.
- b) Depositados entre el 1º de julio y el 31 de diciembre = 41.
- c) Despachados para consumo nacional = 38.
- d) Despachados en tránsito para el extranjero = 18.
- e) Existencia al 31 de diciembre = 38.

— Casimir de lana (en yardas):

- a) Mercadería en existencia a fines de junio = 29.594.
- b) Depositados entré el 1º de julio y el 31 de diciembre = 46.340.
- c) Despachados para consumo nacional = 10.241.
- d) Despachado en tránsito para el extranjero = 1.139.
- e) Existencia al 31 de diciembre = 64.543.

AVANCES TECNOLÓGICOS EN TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

A mediados del siglo XIX se experimentaron en Chile los avances tecnológicos de la Revolución Industrial. Valparaíso recibió, más que ninguna otra ciudad en el país, los beneficios de tales transformaciones, generándose efectos beneficiosos para el comercio local, la industria y el manejo de los valores.

En primer lugar, en 1841 aparece la navegación a vapor, con la creación de la Compañía Inglesa de Vapores (Pacific Steam Navigation Company), que fue el resultado de una feliz idea surgida en Valparaíso y materializada en Inglaterra por Guillermo Wheelwright, de origen norteamericano y avecindado en Chile. La mantención de un servicio de vapores que hace la carrera regular para pasajeros, correo y carga por toda la costa sudamericana del Pacífico hasta Panamá, transforma el puerto de Valparaíso, con una población sobre los 40.000 habitantes, en una de las principales bases de operación para esta nueva dimensión del transporte marítimo. Como consecuencia de ello, los Almacenes de Depósitos Francos deben cubrir las necesidades de recursos en materiales de abastecimiento, maquinarias y repuestos, para equipar y mantener los buques. A su vez, surgen maestranzas, astilleros y personal técnico, para operar la industria naviera y de construcción naval, con mano de obra calificada en estos nuevos ingenios de la tecnología.

La agilización del transporte marítimo de carga y pasajeros, y sobretudo su regularidad, producen un efecto multiplicador para el comercio y la industria, especialmente en momentos en que Valparaíso, como emporio del Pacífico, es exigido para abastecer el mercado que se abre por el descubrimiento de oro en California, a contar de 1848, y después en 1853 por la explotación aurífera de Victoria en Australia.

El auge de la actividad marítima comercial mueve al gobierno a mejorar la infraestructura del puerto, disponiendo a contar de 1846 la construcción de 250 nuevos Almacenes Fiscales, en la parte del plan, bajo el castillo de San Antonio (cerro Artillería), junto a la construcción de muelles para desembarcar carga y edificios, para la administración portuaria y la Aduana. Estas nuevas construcciones vienen a sumarse a los 42 Almacenes



IMPONENTE TEATRO DE LA VICTORIA, CONSTRUIDO EN 1844 EN EL SECTOR DE LA ACTUAL PLAZA SIMON BOLIVAR Y DESTRUIDO POR UN INCENDIO EN 1878

Fiscales y 146 Almacenes Privados, que ya existían y que estaban en pleno uso. Los nuevos almacenes quedaron terminados en 1853, restando un saldo que se recepcionó hacia 1858.

Otras obras de progreso fueron creadas a mediados del siglo XIX, como producto de la iniciativa de sus hombres de negocio, que estando al día con los avances tecnológicos de la época no vacilaban en hacerlos realidad, por la acción directa de su propia capacidad creativa. Entre las realizaciones más interesantes, se puede mencionar las siguientes:

- El primer Club Social, que fue el Club Alemán de Valparaíso, desde 1838.
- El primer observatorio astronómico que hubo en Chile, creación de don Juan Monat, ingeniero escocés residente en Valparaíso, quien diseñó en 1847 el ferrocarril de Copiapó a Caldera, que fuera el primero de Sudamérica.
- En 1844 se abre el primer teatro de óperas, que fue el teatro Victoria.
- En 1851 se funda el primer Cuerpo de Bomberos de Chile, con tres Compañías de voluntarios reclutados entre los vecinos de mayor actividad comercial y social del puerto.
- En 1852 se inaugura el primer telégrafo de Sudamérica, para comunicarse con Santiago, iniciativa surgida en Valparaíso e impulsada por Guillermo Wheelwright.
- En 1851 son iniciados los trabajos del ferrocarril de Valparaíso a Santiago, iniciativa de empresarios porteños que se estaba discutiendo desde 1847 en el Congreso. Los trabajos de esta primera empresa privada alcanzaron hasta Quillota, en 1857. Posteriormente interviene el gobierno para crear una nueva empresa con aporte estatal, para terminar la obra, que es inaugurada en 1863.

- En 1852 se constituye la Compañía de Gas de Valparaíso, que inaugura en 1856 el alumbrado público de la ciudad, siendo la primera en Sudamérica en poseer esta obra de progreso urbano.
- El mismo año 1852 se inaugura el servicio de agua potable por cañerías, obra también impulsada por G. Wheelwright.
- Varios años después aparecen otras obras de adelanto urbano, cómo son los carros de sangre, en 1870, el primer teléfono eléctrico, en 1880, y el primer ascensor mecánico, en 1883.

El ferrocarril dio origen a la instalación de la Maestranza Barón, que fuera en su género la más importante del país, así también como la creación de otros establecimientos privados similares, de apoyo a las obras ferroviarias, como el taller fundado en 1849, de Balfour Lyon y Cía., que después se transforma en una de las más importantes maestranzas para obras de ingeniería, materiales y construcción de locomotoras, coches y vagones. Otro caso similar es la firma Morrison y Cía., en 1846, dedicada a la ingeniería mecánica, representante de Armstrong, Whitworth y Co. Ltd. de Inglaterra, y la firma Swinglehurst y Co. Ltd., en comercio y maestranza, que inició sus actividades en 1858.

En industria mecánica y construcción naval es importante destacar la compañía de Diques y Maestranzas Las Habas, que comienza sus actividades en 1859, y posteriormente la Sociedad de Maestranza y Galvanización de Caleta Abarca, de Lever Murphy, que en 1866 inició sus actividades para construcción de locomotoras y material rodante, además de todos los puentes de los ferrocarriles en la vía longitudinal al sur abarcando también hacia la construcción naval con varios cascos y buques, entre los que se encuentra el escampavía *Meteoro* de la armada, botado en 1901.

Sin embargo, es el comercio de Valparaíso el que recibe el mayor beneficio de progreso y transformación por los avances de la tecnología. Los mercaderes deben aplicar nuevos métodos para lograr los márgenes de ganancia que exigen los capitales que están en juego. Se instala firmas y casas comerciales que trabajan con bancos, agencias de corretajes e intereses propios en otros países. La muy importante casa de don José Tomás Ramos, en funciones desde 1842, es un ejemplo eficiente del nuevo estilo comercial que suplanta al anterior sistema de mercaderías exclusivamente a consignación que recibía un mercader sin ausentarse de su plaza y arriesgando poco capital. El impacto de las comunicaciones y la agilización del transporte, impone trabajar con mucho capital y sobre la base de firmas especializadas en importación, en crédito y en transportes.

Desde 1851 comienza en Valparaíso sus operaciones comerciales don Agustín Edwards Ossandón, que abre una oficina de capitales muy parecida a lo que es un banco, con un sistema muy particular de operación, creado más bien por las necesidades del mercado que por seguir algún modelo extranjero según la nueva tecnología comercial. La firma comercial de Agustín Edwards inicia sus actividades, al igual que lo hacían otras empresas, pero, en este caso, con un banco propio, asegurándole un éxito sin precedentes, llegando a constituirse en el primer colocador de cobre en el mundo.

En 1856 no tarda en inaugurarse el primer banco comercial en Chile, bajo la razón social de Banco de Valparaíso, que trae los métodos y sistemas de los bancos ingleses. Lo siguen otros, como el Banco Nacional de Chile, fundado en Valparaíso, el Banco de Agustín Edwards, el Banco de Escobar y Ossa, el Banco de David Thomas, el Banco de Ahorros de Valparaíso, y así muchos más, incluso un Banco Nacional de Bolivia, que también es creado

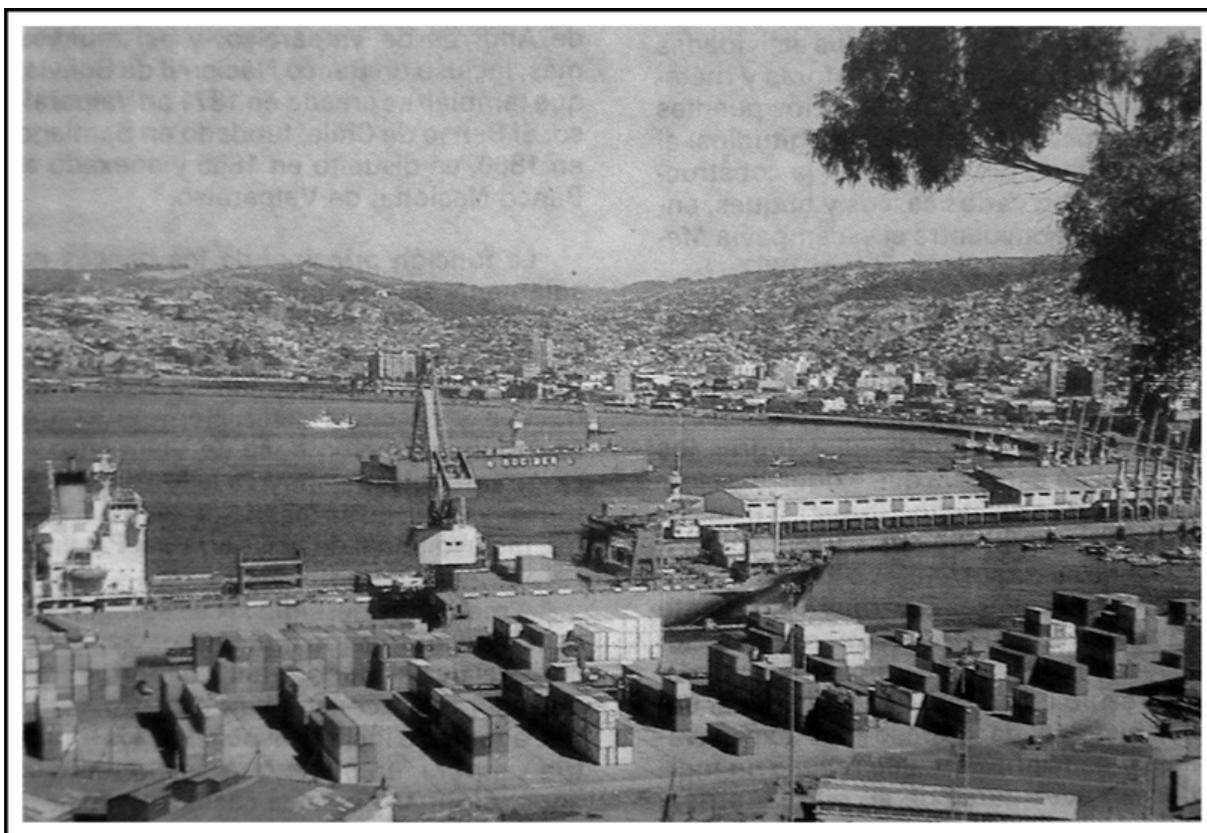
en 1871 en Valparaíso. El Banco de Chile, fundado en Santiago en 1860, es disuelto en 1865 y anexado al Banco Nacional de Valparaíso.

La función principal de los bancos no solamente se orientó a prestar dinero o de recibirlo en depósito, sino que también en apoyar la minería, la agricultura, la industria y muy especialmente la industria extractiva y de comercialización del salitre. Esta última función hace de Valparaíso el centro mundial de apoyo a la formación de todas las empresas de explotación del salitre, incluso antes de la Guerra del Pacífico.

A mediados del siglo XIX se agregan a la actividad mercantil muchas otras firmas comerciales importadoras y exportadoras, que además se constituyeron en proveedores, agentes e incluso asociados a la industria salitrera, en plena formación por esos años. Algunas de estas casas comerciales se han mantenido hasta la primera mitad del presente siglo; entre ellas se puede nombrar las siguientes:

- Tyrer, Holbrook y Co., desde 1840
- Graham Rowe y Co., desde 1842
- Vorwerk y Co., desde 1846
- Besa y Co., desde 1850
- Luck Winkelhagen y Co., desde 1854
- Weir Scott y Co., desde 1856
- Weber y Munchmayer, desde 1856
- Rose, Innes y Co., desde 1882
- Duncan Fox y Co., desde 1884
- Alfredo Betteley y Co., desde 1870
- Pretot Fontaine y Co., desde 1872

El total de establecimientos comerciales que en 1860 estaban en plena actividad alcanzaba a 909, de los cuales 674 eran de origen extranjero; dicho en otras palabras, eso significaba que el 74% de la inversión estaba en alguna forma constituido por elementos externos, que pasaron a ser netamente chilenos con el correr de los años.



VISTA PANORAMICA DEL PUERTO Y CIUDAD DE VALPARAISO, DESDE UNO DE SUS NUMEROSOS CERROS
(Fotografía A. Cosma)

Pero toda la bullente actividad comercial que irrumpió en el puerto por esos años, obligó a crear otra institución, que ayudaría a la función comercial de Valparaíso, como punto de reunión para los comerciantes y agentes y con el objeto de facilitar la actividad mercantil. Esta institución, fundada en 1858, tomó el nombre de Bolsa Comercial de Valparaíso, fue la primera creada en Chile, y funcionó por muchos años en un edificio propio que estaba donde hoy se encuentra el monumento a los Héroes de Iquique. En la actualidad, y desde 1905, obedece a la razón social de Bolsa de Corredores, diferenciándose de la Bolsa de Comercio que está en Santiago.

NOTABLE ESTABILIZACION FRENTE A FACTORES ADVERSOS

El siglo XX encuentra a Valparaíso en el pináculo de su progreso comercial. En su Bolsa de Corredores surgen grandes fortunas de empresas y personas que se conectan a la actividad mercantil del mundo entero. El puerto es el mayor generador de riqueza del país y se levanta como sede principal de las más importantes empresas industriales, bancarias y comerciales. El poder de decisión en asuntos económicos nacionales está aquí en Valparaíso, presente por el espíritu de empresa y empuje de sus habitantes e instituciones.

La plaza comercial ofrece la oportunidad de materializar cualquier negocio lucrativo conectado por lazos invisibles con todo el mundo civilizado, cuando —en 1906— ocurre el terrible terremoto que asoló la ciudad, produciendo cuantiosos daños materiales y pérdidas de vida. Valparaíso vuelve a levantarse otra vez y lo hace por sí solo, sin recibir mayor ayuda del Estado, gracias al empuje de su gente y la fortaleza económica de sus instituciones.

Sucede a continuación una serie de alteraciones y trastornos que afectan hondamente el normal desarrollo económico y comercial del país, y en especial el de Valparaíso. Tales acontecimientos, como lo fue la apertura del Canal de Panamá en 1914, las dos Guerras Mundiales, la crisis del salitre y la crisis mundial de 1930, no lograron cambiar o abatir la presencia comercial de Valparaíso, que pudo continuar en el nivel de progreso alcanzado, aunque sin mejores índices de desarrollo, sin llegar a decaer, situación que mantiene hasta poco más de la mitad del presente siglo.

Quedan como mudos testigos del antiguo esplendor las instalaciones de la infraestructura hotelera, que por su prestigio, capacidad y belleza arquitectónica, eran famosas en todo el Pacífico, para atender la inmensa actividad comercial internacional que se gestaba en Valparaíso.

Son el caso del hotel *Royal*, fundado en 1835, cuyas líneas arquitectónicas se puede admirar aún en Calle Esmeralda, aunque su uso no sea el de hotelería; otro establecimiento, igualmente famoso por su excelencia, fue el hotel *Palace*, fundado en 1890, en calle Blanco, frente al monumento al Almirante Blanco Encalada, cuya espléndida edificación fue gravemente dañada en el terremoto de 1985, por lo que fue demolido a fines del año recién pasado.

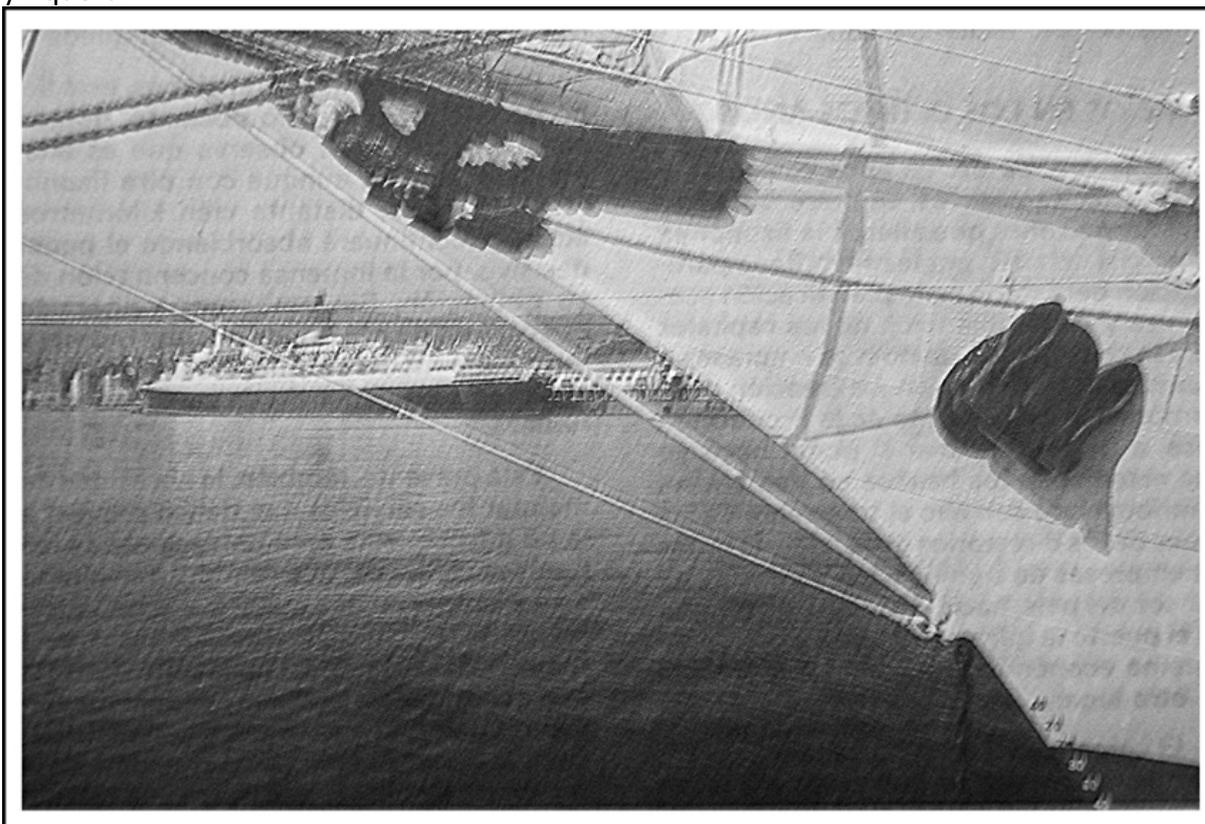
CAMBIOS EN LOS ÚLTIMOS AÑOS

En la década de los años cincuenta y sesenta, recién pasados, se presentan otras transformaciones que alteran la fisonomía comercial del país, por la mayoritaria participación del Estado en la planificación económica y en la obtención de los capitales para la constitución de nuevas empresas e industrias de producción. La creación de la Corporación de Fomento de la Producción hace, a su vez, cambiar el poder decisivo que

ostentaban los bancos en Valparaíso, contribuyendo con ello al trasplante de las sedes de los directorios generales de todas las empresas de significación y principales bancos del país, hacia Santiago, quedando en el puerto la infraestructura ociosa de un sistema económico mercantil que trabaja en otro lugar.

El comercio local no ha variado sustancialmente, porque la población sigue en aumento, aunque el nivel económico es decididamente menor. Aún quedan en Valparaíso más de cien establecimientos comerciales, que mantienen la misma razón social por más de cien años de antigüedad.

El futuro, en estas condiciones, está lleno de interrogantes; no obstante, mirado con perspectiva, se observa que es altamente promisor, aunque con otra fisonomía. Santiago, distante cien kilómetros adentro, continuará absorbiendo el poder decisivo, por la inmensa concentración de su población. Sin embargo, Valparaíso quedará unido a la capital por una red vial y ferroviaria moderna, que deberá ser mejor explotada, en beneficio de su economía y riqueza.



VISTA DE VALPARAISO QUE DESTACA EN PRIMER PLANO EL MASCARON DE PROA DEL BUQUE-ESCUELA "ESMERALDA" DE LA ARMADA DE CHILE; MAS AL FONDO UN TRANSATLANTICO DE TURISMO ATRACANDO AL PUERTO (Fotografía A. Cosma)

Está presente, también, la necesidad de mejorar los servicios que deben proveer a la no despreciable área poblacional de los pueblos aledaños, que siempre han girado a su alrededor y que cultural y económicamente están íntimamente ligados a esta metrópolis del puerto. Finalmente, existe la real necesidad de proveer y ocupar los servicios vitales de transporte y comercialización, al inmenso *hinterland* argentino de la región de Mendoza, que busca una razonable salida al Pacífico a través de Valparaíso, lo que debería traducirse en otra capacidad más de progreso para la región.