

VALPARAÍSO GLOBAL

EXPERIENCIAS DEL PASADO,
REQUERIMIENTOS DEL PRESENTE

EDUARDO CAVIERES F.



FORO DE ALTOS ESTUDIOS SOCIALES
VALPARAISO
CHILE

PRESENTACIÓN

La primera parte de este *Cuaderno* aborda la expansión del comercio marítimo entre Valparaíso y el Callao –y, en menor medida, entre Guayaquil en dirección al norte y Concepción al sur–, entre los siglos XVII y XVIII, destacando cómo este proceso se concentró en un reducido número de comerciantes y productores de cereales. Durante las dos últimas décadas del siglo XVII, el decaimiento de la economía peruana y el progreso de la libertad de comercio comenzaron a cambiar el proceso descrito y, junto con ello, se observa cómo los actores económicos más dinámicos asentados en el Valle Central y el norte de Chile comenzaron entonces a orientarse por la búsqueda de la renta de la tierra y de honores señoriales.

La segunda parte describe la emergencia de Valparaíso en el siglo XIX como el principal centro intermediario del Pacífico en el comercio externo de Chile y parte considerable de los mercados del Perú, Bolivia y Ecuador. En Valparaíso comenzaron a concentrarse no sólo las actividades portuarias y del comercio exterior sino que también las financieras, industriales y se multiplicaron los servicios públicos. Estos desarrollos se deben atribuir, entre otros factores, a la magnitud del gran espacio andino susceptible de mercantilizar, la liberalización de las políticas arancelarias, la prevalencia de un orden político nacional estable y la relativa debilidad de los países vecinos, todo lo cual toma lugar en el marco provisto por las relaciones que se establecieron entre Valparaíso e Inglaterra, país que en esa época ocupaba una posición hegemónica en el sistema mundo-capitalista. Cabe resaltar además que la tasa de crecimiento de la población llegó a superar la de Santiago y la ciudad se pobló de inmigrantes procedentes de Inglaterra, Alemania, Italia y España; “los ricos, los

pseudo-burgueses, los pobres, los rentistas, los intelectuales, los empleados, los trabajadores [...] se confundieron en el movimiento y en la diversidad, [...] la identidad porteña surgió precisamente en la diversidad”. Es claro que el sector inductor del cambio en el siglo XIX fue el exportador. Sin embargo, estos cambios no trajeron consigo “desarrollo social ni grandes transformaciones en las estructuras tradicionales de la economía”. El crecimiento observado se asoció al consumo de los grupos más pudientes, un “afrancesamiento de las costumbres y el aumento de las importaciones suntuarias”.

En la tercera parte, Eduardo Cavieres trata los cambios observables en el siglo XX, relatando entre ellos los severos daños ocasionados por la Depresión de 1930 en la provincia de Valparaíso, la notable recuperación de mediados de la década siguiente y el nuevo ciclo de contracción de mediados de los sesenta que se extiende hasta hoy, fenómeno concomitante a la expansión de las comunas del interior tales como Viña del Mar, Concón y Ventanas. La contracción del sector industrial en términos del PGB, disminución de las empresas de mayor tamaño y concentración de capital que ha afectado a la comuna y provincia de Valparaíso se asocian principalmente a fenómenos de alcance nacional, como las políticas de sustitución de importaciones y sus efectos en el movimiento portuario, al fracaso de las iniciativas porteñas para controlar el centralismo y de los planes reguladores del espacio físico y falta de desarrollo de la infraestructura portuaria. El carácter exportador de Valparaíso refleja, según el autor, lo que ha sido y sigue siendo nuestra economía, dinamizada por la exportación de materias primas sin procesos de elaboración y en esa medida “dependiente de los altibajos del comercio importación-exportación”. De ciudad portuaria exitosa en el pasado se ha transformado en ciudad patrimonial, turística y universitaria. A pesar de esto, Eduardo Cavieres urge a no desconocer el destino marítimo de Valparaíso, porque nuestra capacidad para una exitosa incorporación a la globalización, está supeditada a superar los mismos problemas del pasado: estructura portuaria deficitaria e inserción mayoritaria en la economía-mundo vía exportación de materias primas con poco o nada de valor agregado.

En la cuarta y última parte, dedicada a la globalización vista en perspectiva histórica y prospectiva, se examinan pormenorizadamente los esfuerzos por modernizar –en términos tecnológicos, organizacionales y administrativos–, la construcción de las obras y faenas del puerto de Valparaíso y otros, en concordancia con las condiciones geográficas predominantes en cada uno de ellos y el

avance en el conocimiento de las mismas y los cambios en el comercio exterior, tales como rutas y productos, entre otros.

Entre las décadas de 1960 y 1990 se observa un aumento de la participación relativa de los sectores agrícolas, pesqueros, forestales y manufactureros en el comercio de exportación y un descenso del cobre, aunque siga conservando su categoría de principal producto de exportación, al igual como lo ha sido desde el siglo XIX. La mitad del aumento de las exportaciones observado se concentró en no más de diez productos, en cinco mercados y en una veintena de empresas. Cuando se examina el aumento de las exportaciones desde un punto de vista regional se puede constatar una escasa figuración de la región de Valparaíso, lo cual ha significado un retroceso con respecto a periodos anteriores. A lo anterior hay que sumar que en conformidad con datos disponibles para 2010, Valparaíso perdió su primer lugar en el total de cargas transferidas por los puertos de la región.

El análisis histórico elaborado por Eduardo Cavieres muestra claramente que el auge que caracterizó a Valparaíso en distintos periodos de los últimos cinco siglos –y en particular en el siglo XIX– siempre estuvo condicionado por su inserción en amplios espacios económicos, posteriormente dañados por causas de diversa naturaleza, algunas de las cuales se asocian a estrechas visiones nacionalistas. En su condición de puerto, Valparaíso ha gozado de múltiples conexiones. En “sus espaldas” sobresale su propia región, el valle central, el desierto del norte, la transcordillera y la región de Cuyo. En “sus frentes” horizontes y sus rutas propiamente marítimas, distintas y cambiantes vinculaciones pueden ser reconocidas a través de los siglos: en el siglo XVI formó débilmente parte del comercio con Sevilla, Acapulco, Filipinas y el extremo oriente. En el XVIII a través del Callao se integró al comercio europeo. En el siglo XIX, por su parte, afianzó sus relaciones con Londres y Liverpool.

El desafío de hoy es reactualizar esa multiplicidad de conexiones mediante el establecimiento de nuevos tratados de cooperación e integración económica. Para lograr esto es necesario ir más allá del modelo de la década de 1990 que “llevó a Chile a salirse de América Latina y a emprender rumbos en solitario” con Estados Unidos, la Unión Europea y Asia. Aun cuando el éxito de ese modelo no puede desconocerse, la tarea de hoy consiste en redirigir los esfuerzos hacia la creación de nuevas condiciones capaces de favorecer el surgimiento de una real integración regional. Esto supone una fuerte voluntad política, manifiesta en claras medidas de coordinación y cooperación,

superando así las tensiones competitivas. En este ambiente, Valparaíso no puede concebirse como centro de un sistema, sino como integrante de una economía-mundo constituida por una América Latina integrada a otras regiones del mundo, otros países, otros océanos. Al cambio en el concepto de región, el autor añade dos requisitos más para una activa y mejor inserción de la economía chilena y de la región de Valparaíso en la globalización. Primero, continuar perseverando en las medidas destinadas a la diversificación de las exportaciones y aumentar el valor agregado en las exportaciones cupríferas. Segundo: construir un mega-puerto que debería entrar en operaciones alrededor de 2020. Así se posibilitaría la participación en la globalización como agentes dinámicos y no meramente pacientes periféricos subordinados. Un paso muy importante en este sentido es el proyecto llamado Corredor Bioceánico Central, túnel de baja altura que conectará el océano Pacífico con el Atlántico.

Crisóstomo Pizarro

Director Ejecutivo

Foro de Altos Estudios Sociales Valparaíso

VALPARAÍSO GLOBAL
EXPERIENCIAS DEL PASADO, REQUERIMIENTOS DEL PRESENTE

Eduardo Cavieres F.¹

*Valparaíso entre dos tiempos:
el mundo perdido y el mundo por construir*

Recordando un encuentro con Ronald Reagan en la cumbre de los siete grandes países industrializados desarrollada en Bonn, Alemania, en julio de 1985, François Mitterrand se refería a las iniciativas de defensa estratégica de la época y explicaba que la entonces llamada guerra de las galaxias, “de moda en esos años, [...] consistía en rodear el planeta con satélites capaces de detectar los pasos de un caminante o el beso de una pareja de enamorados en una calle de Valparaíso o a la sombra de un farol en Tien Tsin [...]”².

Conociendo la historia de Valparaíso, es comprensible que el ex presidente gallo haya guardado en su mente el carácter romántico y mágico de una ciudad que permanentemente ha recibido elogios y sincera admiración de parte de quienes la visitan. Valparaíso, ¿mito o realidad? Lo que sea, la verdadera historia de Valparaíso, la cosmopolita, la polifacética, la de sus ventanas frente al mar, la de sus personajes, de sus instituciones –al menos la que conocemos– se comienza a construir a partir del siglo XIX y, a pesar del terremoto de 1906, y de los efectos de la crisis de 1930, quizás sus verdaderos tiempos de oro sean las décadas que transcurren entre 1860 y 1950, es decir, prácticamente un siglo.

¹ Socio del Foro Valparaíso y Premio Nacional de Historia 2008.

² Mitterrand, F., *Memorias Interrumpidas*, Editorial Andrés Bello, Santiago, 1996, págs. 288-289.

Las razones del crecimiento de Valparaíso son varias y variadas. No es que Inglaterra, centro de la economía mundial a comienzos del siglo XIX, haya tenido una predilección especial por el mercado chileno (en formación) o por su principal puerto, carente aún de infraestructura básica. Frente a un gran espacio andino posible de mercantilizar, la ubicación geográfica, una política arancelaria tendencialmente liberal, el orden político nacional y también las debilidades de los países vecinos, transformaron una pequeña caleta colonial en uno de los principales *entrepot* del Pacífico. A lo largo de la segunda mitad de dicho siglo, la entonces importante ciudad, comenzó a concentrar diversas actividades económicas: el sector portuario, el mundo mercantil, las instituciones financieras, la pequeña industria; aumentaron y se multiplicaron los servicios públicos y privados, la población creció a un ritmo mayor que Santiago; llegaron ingleses y alemanes, también italianos y españoles y otros europeos y americanos; el espacio urbano se comenzó a configurar en el plan y a extenderse subiendo a través de las quebradas. En el trasfondo de todo este proceso material y económico, la ciudad comenzó a tener carácter y espíritu. Las formas, el color, los ruidos; el mar y los cerros; los ricos, los pseudo-burgueses, los pobres; los rentistas, los intelectuales, los empleados, los trabajadores; todos se confundieron en el movimiento y en la diversidad. Aunque parezca contradictorio, la identidad porteña surgió precisamente en la diversidad.

Mucho se ha insistido en que Valparaíso comenzó su declinar con el cambio de siglo. Internamente, parte importante de sus principales casas de comercio, de las agencias principales de sociedades anónimas, de oficinas centrales de la banca, emigraron hacia Santiago; externamente, la apertura del Canal de Panamá, reorientó, una vez más, el comercio marítimo y las principales rutas de la navegación comercial. Sin embargo, sus efectos no fueron fundamentales. La ciudad siguió creciendo y mantuvo su fuerte dinamismo. Materialmente, a pesar de las vicisitudes del mal tiempo, de los anegamientos, de los sismos e inundaciones, arquitectónicamente la ciudad comenzó a mostrar su esplendor en las primeras décadas del siglo XX. Los edificios de las calles céntricas, las grandes casas de los cerros más bajos y circundantes del plan, participaron de su conformación urbana. Socialmente, el dramático contraste de las viviendas y de los sectores más pobres, de los niños desvalidos, de los hombres y mujeres humildes se fue graduando con los barrios y habitaciones de sectores medios en toda su amplitud. En conjunto, surgió la fisonomía definitiva de la ciudad.

El Valparaíso de la literatura, de la poesía, de las canciones, del pensamiento y de los afectos, es el

Valparaíso de las décadas de 1930, 1940 y 1950. El Valparaíso de la Maestranza Barón, de la antigua Compañía de Gas, el de Hucke y de la Compañía de Tabacos; el de los trabajadores portuarios y los trasatlánticos Santa; el de los trabajadores ferroviarios, de los trenes a Santiago, el de la Serpiente de Oro; el de las bodegas, los grandes almacenes y emporios; el de las fiestas de la primavera y el de las infaustas jornadas representadas por el gran incendio del 1 de enero de 1953; todo ello corresponde al Valparaíso de las imágenes presentes y aún recordadas. Sin embargo, corresponde también a una realidad que se fue desvaneciendo y, en suma, a un mundo que prácticamente hemos terminado de perder.

Por otra parte, Valparaíso, como todo buen puerto, es siempre mucho más que su espacio físico inmediato. Tiene que ver con sus “espaldas”, su propia región, sus ámbitos interiores que le han llevado a todo el Valle Central chileno, al desierto del Norte y al altiplano; a la transcordillera y a la región de Cuyo. Tiene que ver, igualmente, con sus frentes, con sus horizontes, con sus rutas propiamente marítimas. En el siglo XVIII, era el Callao, en el XIX, Londres, Liverpool; desde las últimas décadas ya es el Sudeste Asiático. En suma, Valparaíso siempre ha estado globalizado, aun cuando los conceptos al respecto vayan cambiando. Como puerto, y todavía se dice como puerto principal, Valparaíso es el reflejo de la economía nacional. Chile, con diferentes grados, siempre ha estado en la economía-mundo, tan bien explicitada por Immanuel Wallerstein desde los orígenes de la modernidad al presente. Fernand Braudel hablaba de los “juegos de los intercambios”: la vida económica y sus productos no tienen los mismos límites que la vida política y las fronteras. A fines del siglo XVI, aunque tenuemente, Valparaíso formaba parte del comercio mundial de la época de Acapulco hacia el sur: Sevilla, Acapulco, Filipinas, el extremo oriente. En el siglo XVIII, con la carrera de corta longitud Valparaíso-Callao, lo que significaba estar también conectado a toda Europa. ¿Qué decir del siglo XIX y de la ciudad cosmopolita? Las experiencias de los proteccionismos de mediados del siglo XX no provocaron aislamientos geográficos ni vueltas a pasados lejanos. Las políticas de liberalización desde la década de 1980 en adelante no significaron entrar a una nueva historia o abrir al mundo, por primera vez, a la economía chilena: se trató de nuevas adecuaciones para permitir, una vez más, la multiplicación en los ritmos y densidades de esos *juegos del intercambio* del siglo XVI.

¿Qué ha significado todo aquello? Muchos cambios, persistencia de estructuras, nuevos problemas.

La pregunta no es cómo Valparaíso entra a la globalización: ya está. La pregunta es si se pueden aprovechar las nuevas oportunidades con miradas de proyección. En 1860 Valparaíso era también centro del mundo: ¿se cumplieron todos sus potenciales? Cuando hoy en día se intenta mirar hacia el futuro, entonces es necesario también visitar el pasado. A lo menos, la historia enseña que no todo lo que se dice que es nuevo y original lo es realmente. Llevamos mucho tiempo aceptando la necesidad de volver a pensar Valparaíso. Hay que partir reconociendo su historia. En lo económico y comercial, Valparaíso es quien más representa la historia nacional.

I. Movimientos coloniales: las bases regionales

El movimiento marítimo de Valparaíso en los siglos XVII y XVIII ha sido poco estudiado y, por lo demás, difícil de evaluar en forma precisa debido a la falta de documentación que permita seriar dicho movimiento. Armando de Ramón y J. M. Larraín contabilizaron un total de 160 barcos presentes en dicho puerto entre los años 1665 y 1694, un “número de viajes” de 366 para los años 1762 a 1771 y de 463 para el período 1787-1807³. En el período 23 de febrero de 1761 al 20 de enero de 1773, se encuentran registradas 173 salidas desde Valparaíso al Callao y 118 entradas a Valparaíso desde el Callao⁴.

Cada barco hacía como mínimo dos viajes anuales entre Valparaíso y el Callao y, a menudo, hasta tres en un año. El *Phoenix*, por ejemplo, salió desde Callao en marzo de 1762 y entró a Valparaíso en mayo del mismo año. Desde allí fue a Juan Fernández, retornó y volvió a salir rumbo al Callao en el mes de junio; en noviembre comenzaba nuevamente a navegar y en diciembre ponía anclas, una vez más, en el principal puerto chileno. El *Paquebot*, salió desde Valparaíso en noviembre de 1761, en mayo de 1762 y nuevamente en noviembre de 1762, lo cual supone otras tres entradas en el mismo período.

³ Armando de Ramón y J. M. Larraín, *Orígenes de la vida económica chilena, 1659-1808*, Santiago, 1982. El análisis completo del período en: Eduardo Cavieres, *El comercio chileno en la economía mundo colonial*, Ediciones Universitarias de Valparaíso, Valparaíso, 1996. También en: *Servir al soberano sin detrimento del vasallo. El comercio hispano colonial y el sector mercantil de Santiago de Chile en el siglo XVIII*, Ediciones Universitarias de Valparaíso, Valparaíso, 2003.

⁴ Archivo Nacional, *Fondo Capitania General*, vols. 358-391 y en algunos otros papeles insertos discontinuamente entre los vols. 400-648, 667-709 y 722-725.

En un viaje redondo *La Sacra Familia* salió desde Callao al sur en septiembre de 1768, entró a Valparaíso en octubre, dejó la bahía a fines del mismo mes y estaba de vuelta a su puerto de origen en enero de 1769. Como la carrera la realizaban con frecuencia regular 16 barcos, a razón de dos viajes anuales, en diez años, tendríamos a lo menos 320 entradas y otras tantas salidas. Esto supone que disponemos de información completa para un porcentaje cercano al 50% del movimiento marítimo efectivo⁵.

El movimiento estacional de los navíos se adecuaba al tiempo climático y a los principales embarques que se realizaban por Valparaíso, esto es, trigo y otros productos de estancias y haciendas. Durante el siglo XVIII, la producción y exportación de trigo provocaba que en invierno el movimiento fuera mínimo, para comenzar a aumentar en la primavera y verano, alcanzando el máximo en otoño. Como se deduce de los datos correspondientes, en el curso de un año se registraban dos períodos de bajas, en verano e invierno, y dos de alza, en otoño y primavera. Hay que considerar, además, que los itinerarios se veían afectados por los mayores imponderables producidos en los viajes con escala. A pesar que la mayoría de los navíos participantes en la carrera realizaban viajes directos entre Valparaíso y Callao, algunos de ellos, y no regularmente, navegaban a través de los puertos intermedios o en circuitos muchos mayores que podían comprender desde Guayaquil al norte hasta Concepción por el sur. *Nuestra Señora de los Dolores*, por ejemplo, a fines de diciembre de 1770 navegó desde Guayaquil al Callao, desde donde zarpó en febrero de 1771 con cargamentos diversos destinados a Arica para su redistribución en Potosí, La Paz, Arequipa, Piura y Oruro. El barco fue a Iquique, desde donde se hizo a la mar el 8 de abril de 1771, volviendo a Arica. En Arica se detuvo entre el 14 y el 24 de abril y desde allí fue a visitar los puertos menores de Ilo y Aranta, para llegar a Valparaíso sólo en junio del mismo año, siguiendo posteriormente su viaje hasta Concepción⁶.

La variedad de mercaderías exportadas desde Valparaíso al Callao es bastante conocida. El listado que surge de los mismos registros de embarque es largo: anís, alcaparrosa, azafrán, brea, charqui, cebada, cocos, costillares y lenguas, cobre labrado, cueros, guindas, hilo acarreto, maderas, oréga-

⁵ “Registros de entrada y salida de barcos Valparaíso-Callao y Callao-Valparaíso”, 1761-1772, *Capitanía General*, vols. 358-381.

⁶ “Registro de entrada a Valparaíso de *Las Dolores*”, junio de 1771, *Capitanía General*, vol. 360, fjs. 148-171v.

no, pescado, ponchos, polcura, plumeros, velas, etc. No obstante, los ítems más importantes no pasaban de seis: trigo, sebo, cobre en barras para ser transbordados a España, cordobanes, jarcia y yerba. A ello habría que agregar la exportación de dinero sellado y otras sumas que, a través de préstamos marítimos, servían para completar las compras de mercaderías a remitir al Perú.

También es conocido que, sin discusión, el trigo fue el gran centro del comercio Valparaíso-Callao. Para el período 1762-1771, De Ramón y Larraín han calculado una exportación total de 1.481.294 fanegas, cifra que puede ser inferior en unas 200.000 fanegas al volumen real. En todo caso, conociendo los nombres de quienes exportaban el producto por su cuenta y riesgo y, consecuentemente, de quienes lo recibían en Callao, se puede afirmar que, el principal rubro de producción y exportación del valle central chileno, estaba controlado casi absolutamente por nueve personas y/o compañías comerciales, los mismos que eran propietarios de los barcos que hacían el tráfico.

En efecto, contabilizando un total de 877.142 fanegas exportadas, ellas se repartían mayoritariamente sólo entre dichas personas, a saber, la condesa de Vista Florida, el conde de San Javier, Rosa Colmenares, el conde de San Isidro, la compañía de Diego Portales Andía e Irrarázabal y Manuel de Escobar, conde de Casa Dávalos, Joseph de Seguro, la compañía de Tomás Costa y Juan Saburgo, Antonio Alegre y Joseph Antonio de Castro. Más aún, las cuatro primeras personas señaladas, todas de Lima, eran responsables del 52% del total.

Esta alta concentración de poder alrededor de la producción y el comercio de cereales no sólo explica el funcionamiento del mercado externo (mercado limeño) de la época, sino, además, tiene otras varias consecuencias sobre las estructuras socio-económicas internas desarrolladas en el valle central chileno. El problema de las ordenanzas de trigo tendientes a controlar e incluso a especular en el mercado ha sido bastante analizado, pero no así el problema de la estructura crediticia a que la producción y la comercialización interna del grano dieron lugar. Desde los condes peruanos, pasando por los comerciantes intermediarios chilenos, y llegando hasta los más humildes productores, hubo un solo gran sistema de intereses y conflictos que determinaron en gran medida las formas de dependencia interrelacionadas que se fueron generando y desarrollando. Los espacios más importantes de dicha actividad se desarrollaron a lo largo del valle central chileno y en lo inmediato a Valparaíso en el valle del Aconcagua. En términos económicos, se advierte igualmente el rol jugado por las ciudades fundadas a partir de 1740 en la organización y funcionamiento de los mercados internos.

Otro de los productos básicos de exportación fue el sebo. La historia de su producción local en relación con el mercado peruano ha sido también sintetizada para los siglos XVII y XVIII por los ya citados De Ramón y Larraín. Según éstos, recogiendo una información del *Mercurio Peruano*, a fines del último siglo colonial, el promedio de exportación del producto alcanzaba a unos 20.000 quintales anuales, cifra que posiblemente pudo ser también el promedio de toda la segunda mitad del siglo⁷. Un porcentaje cercano al 20% del total embarcado estaba destinado a su uso en la quilla y engrase de los mismos navíos.

La exportación de cordobanes fue muy importante durante el siglo XVII. Con la expansión de la ganadería –particularmente el ganado menor– de la actividad fabril de tannerías y/o curtiembres y las mayores demandas limeñas, la producción de éstos se transformó en un trabajo significativo en el Norte Chico y Valle Central chileno y las unidades embarcadas hacia el Callao se aproximaron a cifras cercanas a las 100.000. Sin embargo, la situación comenzó a cambiar desde comienzos del siglo XVIII. Tanto el fuerte crecimiento del ganado cabrío como el bajo valor del producto final, desmotivaron un mayor interés para seguir aumentando los niveles del comercio externo.

Por otra parte, entre varios otros, hubo dos factores internos que contribuyeron a limitar el monto de las exportaciones. En primer lugar, frente a las necesidades de pangué en el Norte Chico, como elemento base para el curtido de los cueros, la abundancia de lingue en el sur, llevó progresivamente al desplazamiento de la concentración de tannerías en esa dirección. En segundo lugar, el aumento del mercado interno para zapatos comunes y de baja calidad, pero también de bajo precio, convirtió a los cordobanes en producto de alto consumo interno. Así, siguiendo informes de Manuel de Salas, Barros Arana señala que, hacia fines de siglo, gran parte de los cerca de 80.000 cueros caprinos producidos en las haciendas ubicadas al norte de Santiago eran conducidos a las tannerías del Maule desde donde se exportaban unos 12.000 cordobanes anuales hacia el Perú, 20.000 hacia Buenos Aires y el resto hacia las regiones de origen de los cueros⁸.

De nuestras informaciones se desprenden dos situaciones. En la década de 1760 las exportaciones de cordobanes por Valparaíso, manteniendo cierto interés entre tanta variedad de otros productos

⁷ De Ramón y Larraín, *op.cit.*, págs. 254-273.

⁸ Diego Barros Arana, *Historia General...*, Santiago 1885, vol. VII, cap. XXV, pág. 375.

de aún menor significación, eran bastante bajas. Además, los principales exportadores que actuaban por “su cuenta y riesgo” no los distribuían mayoritariamente en el Callao, sino en puertos intermedios como Ilo, Aranta o Arica. En cierto modo, aunque por otras razones, la jarcía muestra una historia similar. Su gran desarrollo, a partir de los cultivos de cáñamo, fue característico de los valles en Limache, Quillota y La Ligua y, durante el siglo XVII y gran parte del XVIII constituyó uno de los productos más considerados del valle central chileno. La razón es simple, con esa jarcía se cubrían prácticamente todas las necesidades de cuerdas de las embarcaciones del sur, un porcentaje significativo de la demanda de los astilleros de Guayaquil e, incluso, porcentajes interesantes de los aparejos de los navíos que hacían la carrera de Indias en el circuito Cádiz-Callao⁹.

En la segunda mitad del siglo XVIII, la situación comenzó a cambiar. Lo hacía notar Manuel de Salas y a ello también se refirió posteriormente Barros Arana explicando que, hasta principios de dicho siglo, todo el comercio marítimo entre Chile y Perú se realizaba en pequeñas embarcaciones construidas localmente y que era necesario operar con todo su cordaje. En cambio, el aumento del comercio y movimiento marítimo de mediados de siglo, atrajo al Pacífico muchas naves españolas que venían aparejadas y con cables de mejor elaboración. Ello provocó la disminución en la demanda de jarcía chilena. En las últimas décadas de la Colonia, Quillota producía alrededor de 3.000 quintales¹⁰.

Todavía en la década de 1760, los barcos dedicados al comercio del trigo chileno se surtían de jarcía embarcada en Valparaíso. Precisamente, como se trataba de abastecimiento para los propios navíos, los mayores exportadores del producto coinciden con la propiedad de los mismos y por ello no llama la atención que productores importantes como los marqueses de Cañada Hermosa o el marqués de la Pica no figuren entre ellos, aun cuando, en términos efectivos, este último era un fuerte productor de cáñamo¹¹. Tampoco es extraña la participación de los oficiales reales, “de

⁹ Sobre el particular, se señalan datos concretos en las haciendas y estancias estudiadas por Fernando Venegas E., *Limache y su memoria histórica*, Ediciones La Prensa, Limache, 2000, págs. 66, 79-80 y 112.

¹⁰ *Ibidem*, pág. 374.

¹¹ Véase Paulina Zamorano, “Familia, tradición y relaciones sociales. El marquesado de la Pica, 1728-1824. Permanencia y consolidación de un grupo de la elite colonial”, Tesis de Magíster, Universidad de Chile, Santiago, 1997.

cuenta de S.M.”, para cubrir necesidades de los navíos de guerra apostados en la región.

De otras exportaciones importantes destacan el cobre y la yerba. El caso del primero es doblemente interesante si se piensa que es el inicio de una historia de largo alcance que prácticamente ha constituido la base de la economía chilena hasta la actualidad, situación respecto a la cual nos detendremos más adelante. Fuera de pequeñas cantidades de cobre labrado en diversos utensilios de uso doméstico o artesanal, el metal no tuvo gran notoriedad hasta mediados de siglo, cuando comienza a ser considerado en España, tanto para su utilización industrial como para el uso en los astilleros y fábricas de armas de la Corona. Para el período 1761-1772, ésta aún no presionaba demasiado para obtener el metal, al menos no todavía a través de una política de confiscaciones y otros expedientes de fuerza. Por ello, la participación en los embarques cupríferos de Valparaíso era todavía mínima.

Como es sabido, con anterioridad a 1780, la mayor parte del cobre producido en la región de La Serena seguía viaje terrestre hasta Valparaíso para ser embarcado con destino al Callao y posteriormente transbordado a los barcos que se dirigían a Cádiz. Esta situación significó un doble registro del metal: el de Valparaíso y el del Callao. Por ello, se puede producir una doble estimación de sus exportaciones, ya que no todas las partidas que salían en un barco desde Chile seguían rumbo a España en un mismo navío desde el Perú. Además, habría que consignar una segunda ruta terrestre del cobre que, saliendo desde el norte, llegaba hasta San Felipe-Los Andes, atravesaba la cordillera y alcanzaba hasta Buenos Aires para su embarque. Como ya se ha señalado anteriormente, esta ruta fue bastante importante en las últimas décadas del siglo.

Volviendo al tráfico Valparaíso-Callao, lo que queda muy claro es el hecho que prácticamente el 50% del total de cobre en barras exportado desde Chile estaba financiado y controlado por la casa gaditana de Ustáriz Hermanos y/o Ustáriz y Cía. De una cifra cercana a los 35.000 quintales que hemos contabilizado (lo que significa para el período una exportación de alrededor de 70.000 quintales a un promedio de 7.000 quintales anuales), Ustáriz se encargó del 49,79% del total.

El valor del comercio de la yerba mate tiene connotaciones totalmente diversas. Probablemente, podríamos calificarla como una de las primeras mercaderías que pasaron por Valparaíso con la calidad de “en tránsito”, categoría bastante generalizada en un porcentaje significativo del movimiento portuario porteño del siglo XIX. En la década de 1670, por ejemplo, el comerciante chileno Juan Martínez de

Guerrero salió desde Santiago con algunas ropas de la tierra; siguió a Buenos Aires en donde obtuvo géneros de Castilla, continuó a Asunción y, desde allí, a Villa Rica para negociar una partida de yerba como retorno a Santiago¹². Este tipo de negocios se multiplican en el tiempo y hablan no sólo de los espacios suprarregionales a los cuales nos hemos referido anteriormente, sino también de los circuitos de mercaderías y mercaderes, tan importantes para estudiar la efectiva vida económica colonial.

La exportación de dinero y los contratos de préstamos marítimos destinados a proveer parte de los cargamentos realizados en Valparaíso con destino al Callao conformaron la base del comercio colonial. En ambos casos se trató del centro de financiamiento de las actividades productivas y mercantiles desarrolladas a larga escala a través del crédito. Prácticamente todo funcionaba bajo diversas formas crediticias y para la economía chilena ello significó no sólo la salida de numerario como forma de pago del valor propiamente tal de las manufacturas y otros productos importados desde Perú o España, sino, además, el pago de intereses y el envío de las utilidades obtenidas en el giro de las operaciones. Precisar los montos de dinero exportado es tarea sumamente dificultosa. Posiblemente aumentó con cierta notoriedad pasada la mitad del siglo, pero ello no significa desmerecer los montos extraídos con anterioridad. Nos enfrentamos con diversos problemas en los cálculos para medir esos montos; entre ellos, la correlación entre el aumento del circulante con la creación y funcionamiento de la Casa de Moneda de Santiago y la expansión de la propia actividad mercantil; la exportación de dinero hacia el Perú, que no significaba que todas las sumas quedaran definitivamente allí, con lo cual se pueden duplicar cantidades que corresponden a un solo tipo de pagos; y finalmente, las diversas órdenes administrativas que regulaban el comercio colonial no siempre fueron exigentes con el registro de los embarques monetarios, con lo cual manejamos sólo extractos de una realidad difícilmente cuantificable.

Los préstamos marítimos para la compra de mercaderías no llegaban a sumas muy elevadas y operaban con intereses de entre un 7 y un 11%, a corto plazo, ya que se debían cancelar dentro de los primeros 40 días posteriores a la llegada del barco al Callao, lo cual podría considerarse como una forma más de retornar dineros a Lima. Generalmente, los maestros de los barcos contrataban el préstamo en Santiago con alguno de los mercaderes más importantes de la plaza, pero siempre se

¹² Citado por Juan Carlos Garavaglia, *Mercado interno y economía colonial*, México, 1983, págs. 463-466.

señalaba la cancelación en Lima a un comerciante de mayor envergadura. Aun cuando no tenemos suficientes evidencias, algunas partidas pueden suponer que era un medio bastante cómodo para extraer dinero sin límites administrativos, como pudo darse en el caso de los jesuitas antes de su expulsión o, puede pensarse también, que era un medio más para hacer efectivo el pago, indirectamente, de obligaciones anteriores de mercaderes santiaguinos.

Las mayores importaciones llegadas desde el Callao a Valparaíso fueron azúcar, ropa de la tierra, algodón y arroz. Se trataba de artículos y volúmenes inferiores a los de las exportaciones. Además de los desequilibrios entre los valores y los mecanismos de dominación del comercio colonial, el problema de fondo tenía que ver con el tipo de demanda interna de la población chilena. Es innegable que, dentro de la relatividad de sus efectos, tanto el aumento demográfico del siglo XVIII como las transformaciones en algunas de las relaciones sociales, los cambios en la administración, el gobierno y la fundación de ciudades produjeron aumentos importantes en esa demanda y en el movimiento del comercio local y regional. No obstante, buena parte de dicho crecimiento siguió siendo inducido e indirecto y por ello mantuvo un consumo de muy alto valor, siguió produciendo un endeudamiento social pagado en un alto porcentaje en servicios y trabajo y, en resumen, se presentaba incapaz de romper sus propias debilidades y naturales limitaciones.

A lo anterior, debe agregarse lo acontecido con los principales mercaderes participantes de la circulación de estas mercaderías. En el caso de las exportaciones, nuestros principales hombres de negocios fueron personas que actuaban al nivel del sector importador-exportador centrado en Lima-Callao. Controlaban toda la situación desde la “ciudad de los reyes” y tenían sus propias vinculaciones interiores en el mercado peruano, las que, por ahora, no hemos seguido completamente. Sin embargo, en términos de las importaciones, no sólo observaremos a los remitentes peruanos, sino también a los consignatarios y distribuidores chilenos. En realidad, en algunos casos eran los mismos (particularmente en lo que respecta al arroz, artículo todavía de muy bajo consumo), pero, de todas maneras, podemos advertir una mayor dispersión que la registrada en la participación mercantil de los principales rubros de exportación, como el trigo y el sebo.

¿Qué decir, en general, del comercio Valparaíso-Callao? Hemos establecido relaciones de conflicto y también de muy buenos vínculos mercantiles entre hombres influyentes de ambos lados. Situación normal dentro de una economía colonial y bastante decisiva al establecer equilibrios de poder

y concentración de la riqueza. En todo caso, hablamos de un período positivo y de interesante crecimiento de las actividades mercantiles del principal grupo económico santiaguino. Muchos de sus miembros no sólo miraban hacia el Callao, sino que incluso trataban de proyectarse a Cádiz.

Después de 1780, la situación comienza a cambiar: el Decreto de Libre Comercio, el decaimiento de la economía peruana con la creación del Virreinato de Buenos Aires y su fuerte competencia en materias económicas; los intentos de reforzar situaciones de dominación, por parte de Lima, sobre las áreas aún subordinadas, son todos factores importantes de considerar. Junto a ellos, también se observa la ostensible orientación de los principales comerciantes santiaguinos hacia la renta de la tierra y hacia los honores señoriales. Ellos habían dinamizado la actividad del Valle Central y norte del espacio chileno. Sin embargo, mantenían en su interior al viejo mercader y sus temperamentales ansias de nobleza, aun cuando ésta fuese comprada o, simplemente, prestada.

II. Estado nacional y mercados suprarregionales a lo largo del siglo XIX

Para la primera mitad del siglo XIX, la historiografía económica latinoamericana ha establecido una doble perspectiva de estudio: por una parte, el análisis de carácter *nacional* que separó artificialmente espacios que, por tradición histórica o condiciones coyunturales, estuvieron fuertemente unidos por las comunicaciones y el intercambio comercial de la época colonial; por otra parte, el análisis de carácter *regional* que ha tendido a ignorar el macroespacio, aquel en donde se confunden los problemas e intereses propios de la región con aquellos ámbitos de lo nacional e incluso con aquellas economías externas que pasaron a dominar los mercados locales existentes o a conformar nuevos mercados.

El nuevo dinamismo adquirido por la economía chilena como fruto de su reinserción en el expansionista mercado noratlántico y, particularmente su entrada en “sociedad” con Gran Bretaña, terminaron por consolidar los cambios que venían produciéndose en el área. Ya en 1825, el representante norteamericano en Chile, Herman Allen, escribía que los mercados chilenos estaban saturados de mercaderías británicas y que la producción local de metales preciosos estaba orientada casi exclusivamente al comercio británico.

Evidentemente, el interés era recíproco. Para Chile, la situación representaba la posibilidad cierta

de ampliar el mercado externo para su producción minera y, al mismo tiempo, el aumento del comercio a través de Valparaíso entregaba al gobierno su principal fuente de ingresos: los impuestos aduaneros. Para Gran Bretaña se ofrecía un mercado más para vender otra porción de la producción de su acelerado crecimiento industrial y obtener, en cambio, las materias primas que necesitaba para dicho sector, máxime si ese mercado no seguía restringido a fronteras administrativas o políticas. Así, Valparaíso asumió el rol de primer centro intermediario en el comercio externo, no solo del país sino, además, de parte importante de los mercados peruano, boliviano y ecuatoriano. El centro de la región, por siglos radicado en el Callao, comenzaba a desplazarse hacia el sur.

Debido a lo anterior, muy notoriamente en la década de 1830 y comienzos de la siguiente, los valores totales del comercio entre Inglaterra y Chile no solo reflejaron los montos específicos correspondientes a las importaciones y exportaciones de este último, sino también los valores de las mercaderías en tránsito a través de Valparaíso, desde y hacia otros centros económicos del área. Por ello también, hasta la década de 1840, el valor de las exportaciones británicas a Chile fue considerablemente mayor que las importaciones desde Chile (a pesar de que ellas incluían mercaderías peruanas y bolivianas). Después de esa década, cuando el cobre alcanza su mayor expansión en el mercado inglés y cuando la situación general y los comercios peruano y boliviano se estabilizan y se hacen gradualmente independientes de Chile, esa diferencia entre los valores de exportación y de importación decrece y se hace más realista con respecto a los verdaderos alcances del mercado chileno propiamente tal.

Entre 1820 y 1850, los artículos más notables y frecuentes de las importaciones británicas desde Chile fueron cobre, salitre, lanas, cuero y guano. No obstante, la composición de este comercio refleja tanto las características de la economía chilena como las de Perú y Bolivia. Tal como ocurría con las exportaciones, estas tres economías actuaron virtualmente como una sola gran área económica para los intereses y actividades mercantiles de Gran Bretaña, de lo cual Valparaíso resultó altamente beneficiado, al actuar como uno de los más importantes “terminales” en el comercio inglés a través de las costas del Pacífico Sur¹³.

¹³ Un detalle completo del comercio anglo-chileno del siglo XIX y del papel relevante que le cupo a Valparaíso, con análisis y tablas de producción y comercio exterior se encuentra en Eduardo Cavieres,

En la práctica, el primer puerto chileno concentró el movimiento de las exportaciones chilenas y de los productos mineros del desierto de Atacama y del interior de Perú y Bolivia. Durante la década de 1830, sus exportaciones de corteza para tintura peruana no pasaban desapercibidas y, una década más tarde, el guano era también producto de primera significación, en circunstancias que por esos años ese producto era la base del comercio anglo-peruano en particular y en donde la casa de Gibbs & Co. controlaba una alta proporción. También desde 1830, los valores de exportaciones de lana de oveja por Valparaíso crecieron notablemente, al igual que lo que sucedió con aquellos correspondientes a lanas de alpaca o llama que, indudablemente, venían desde la alta meseta peruano-boliviana. Comentario aparte merecen los cargamentos de salitre, que desde la misma época comenzaron a tejer su propia y en algún momento dramática historia.

El análisis de las exportaciones británicas a Chile muestra similares características de crecimiento. Desde 1830, alcanzan sumas superiores al millón de libras esterlinas anuales, mientras que sus importaciones desde el país andino no alcanzaban a superar la mitad de esa cifra. Es un hecho conocido que no todas las mercaderías desembarcadas en Valparaíso estaban destinadas en exclusiva al mercado chileno: una proporción relevante (desgraciadamente imposible de medir) era re-exportada hacia Perú y Bolivia, situación que fue aprovechada e incentivada por el gobierno chileno a través de su política económica.

En 1824, las autoridades de Santiago iniciaron un proyecto de construcción de almacenes fiscales en Valparaíso donde, por el pago de un 3% sobre el valor total de las mercaderías, se permitía a chilenos y extranjeros el depósito de éstas en esos almacenes hasta su venta o redistribución hacia otros puertos (fueron los años en que casas británicas establecidas en Lima comenzaron también a instalarse en el puerto chileno, llegando rápidamente a superar a sus antiguas casas matrices peruanas). En 1833, cuando el sistema estaba en pleno funcionamiento, las negativas consecuencias sobre el Callao eran manifiestas y no pudieron ser superadas por los intentos del mariscal Santa Cruz, en lo que terminó llamándose la guerra de los impuestos, referida por cierto a la primera guerra contra la Confederación Peruano-Boliviana.

Así, entonces, se entiende por qué, en 1840, por ejemplo, el 10% o más de las manufacturas británicas destinadas al Perú arribaban al Callao y Lima desde los almacenes de Valparaíso. En este último puerto, por mucho tiempo, los propios comerciantes peruanos fueron asiduos compradores de mercaderías europeas (en particular de aquellas provenientes desde los estados germanos con los cuales no tenían comercio directo) para despacharlas con destino al Callao. Como la mayoría de las casas comerciales importantes que transaban internacionalmente, tenían sucursales tanto en Lima como en Valparaíso, las principales de ellas debían guiar sus negocios según como fueran las condiciones mercantiles de ambas plazas. Cualquier problema comercial debido a fluctuaciones de la demanda, falta o sobre-*stock* de mercaderías, inestabilidad política, etc., obligaba a las grandes firmas a regular sus operaciones de acuerdo a las posibilidades de pérdidas o ganancias existentes en los sectores mercantiles de dichos mercados. A mediados y fines de la década de 1830, la correspondencia entre comerciantes de Lima, Valparaíso, Manchester y Londres señalaba no sólo la mala situación del mercado peruano, sino también la imposibilidad de predecir los niveles de oferta y demanda, en el corto plazo, de ciertos productos. Mientras los stocks de algunos de ellos eran abundantes y no surgían compradores (aun con precios rebajados), otros escaseaban y se encarecían porque “las partidas totales de las mejores manufacturas han sido recibidas en Chile”¹⁴.

A niveles oficiales, aún estas correlaciones cuando fuesen esencialmente privadas, siempre fueron vistas en forma mucho más complicada por incidir en los proyecto nacionales, especialmente en tiempos en que los problemas y competencias se agudizaban y llegaban a provocar serios conflictos, como los originados en 1836, cuando el gobierno peruano rescindió un tratado comercial que había suscrito el año anterior con Chile. La base del desacuerdo entre los países habría sido la falta de *equiparidad* en sus relaciones comerciales.

En términos generales, debe insistirse en la composición de las importaciones británicas por Valparaíso. Entre los años 1830-1845, el 95% de ellas estaba conformado por ropas de algodón, lana, lino y sedas. De hecho, ya en 1820, cerca de 700.000 yardas de todo tipo de algodones arribaron

¹⁴ Guildhall Library, *Huth Grunning Mss* 10700/5 y Mss 10700/6: *Huth Grunning de Lima a Stewart & Wilson de Liverpool y Clark & Co. de Manchester a Huth Grunning de Valparaíso*, 22 de marzo de 1836 y 8 de mayo de 1837.

a Valparaíso; en 1835 la cifra alcanzaba los 10 millones de yardas y en 1850 se habían superado los 25 millones. Difícilmente el mercado chileno podía ofrecer una demanda permanente para el nivel de importaciones de ese producto. En 1837, un informe consular francés desde Valparaíso señalaba que, en conjunto, el comercio externo de ese puerto ascendía a cerca de 8 millones de peso chilenos y que el consumo local del país podía ser estimado en sólo alrededor de 2,8 millones¹⁵. En otras palabras, si la afirmación era correcta, el valor real de las importaciones que permanecían en los mercados chilenos no podía totalizar más allá de un 35% del total recibido. Por otra parte, en un informe sobre el tráfico de Valparaíso fechado en 1840 señalaba que:

Durante los últimos años, y hasta mediados de 1839, Valparaíso fue el puerto en donde los comerciantes y consignatarios establecidos a lo largo de la costa del Pacífico, desde Cabo de Hornos hasta el norte de México (con escasa comunicación directa con Europa) vienen a comprar los mayores porcentajes de sus provisiones. El bloqueo de la costa mexicana, que en el año ha cortado toda comunicación, ha incrementado considerablemente la demanda en Valparaíso, y la importación en el país de mercaderías europeas se hará aún más extensiva si estos hechos continúan¹⁶.

Frente a los conflictos políticos o militares, lo que interesaba a los comerciantes era consolidar sus posiciones y ventajas particulares. El 16 de febrero de 1838, 16 de las más prestigiosas casas comerciales inglesas establecidas en Lima (F. Huth Grunning & Co., Dickson Price & Co., Naylor Kendall & Co., Gibbs Crawley & Co., entre otras), todas ellas asociadas a sus similares radicadas en Valparaíso, se dirigieron a B.H. Wilson, su cónsul general ante la Confederación Peruano-Boliviana, y señalaron verse sumamente afectados por los serios y graves efectos causados sobre el comercio por la continuación de las hostilidades con Chile y que esperaban con gran ansiedad el resultado de la mediación de Gran Bretaña ofrecida por el gobierno de S.M. Victoria y agregaban que:

Las grandes e indudables ventajas que habíamos esperado tener en beneficio del comercio británico con el restablecimiento de la paz interna del país en 1836 y su consolidación con el establecimiento de la presente forma de gobierno se ha retardado y retrasado por la obstinada continuación

¹⁵ Jacqueline Garreaud, "A Dependent Country: Chile 1817-1861", Ph.D. Dissertation, California-San Diego, 1982, pág. 115.

¹⁶ British Library, Foreign Office, *Accounts & Papers*, LXIV, 1847, pág. 374.

de la guerra externa. A pesar de ello, siendo suficientemente evidentes los grandes adelantos que se han establecido en el sistema y naturaleza de nuestro comercio, tenemos razonables expectativas de que el restablecimiento de la tranquilidad interna será seguida por los más importantes y benéficos resultados, mientras que no dudamos en pensar que cualquier cambio o disturbio interno [...] producirá incalculables perjuicios, pérdidas y la ruina de los intereses británicos¹⁷.

Es evidente y comprensible que los inversionistas extranjeros estuviesen comprometidos en primer lugar con sus propias causas comerciales y sus intereses. Dentro de los tantos informes oficiales de la época, en 1840 se observaba el movimiento marítimo de Valparaíso señalando que:

Durante la continuación de la guerra entre Chile y Perú, desde fines de 1836 hasta mediados de 1839, las exportaciones desde Europa fueron cautelosamente limitadas. Con el restablecimiento de la paz, la pequeña proporción de artículos extranjeros que permanecían en las bodegas de Valparaíso alcanzó una pronta y lucrativa venta. Pero con el conocimiento de la paz en Europa, las exportaciones desde Inglaterra, Francia, Alemania y Norteamérica, desde fines de 1839 y a través de 1840, alcanzaron un nivel sin precedentes e infinitamente desproporcionado al consumo de sus habitantes [...] El mercado boliviano es el único con el cual el tránsito del comercio se ha incrementado¹⁸.

La historia del eje Callao-Valparaíso es significativa e ilustra las relaciones de dependencia impuestas por un sistema determinado y de las competencias y hostilidades a que ello puede dar lugar. ¿Por qué las necesidades del capital inglés y el pragmatismo y habilidad del gobierno chileno lograron modificar en tan corto tiempo el papel subordinado de Valparaíso? ¿Fue solo cuestión de oportunidad histórica? Seguramente hay mucho más que ello y, en este sentido, debe insistirse en la necesidad de miradas más profundas y globales del problema. Por lo demás, en el contexto, parece muy importante valorar el papel de Arica como puerto intermedio entre Valparaíso y Callao y como punto central en las importaciones y exportaciones bolivianas. Allí también debería destacarse la acción de las casas de comisión europeas y sus redes de influencia.

¹⁷ Public Record Office, Foreign Office, vol. 35, “Comerciantes de Lima al Cónsul General Británico para la Confederación”, 16 de febrero de 1838.

¹⁸ *Accounts & Papers*, vol. LXIV, Londres, 1847, pág. 374.

En este sentido, tenemos que Chile se manifiesta como una economía que mirando efectivamente hacia el Pacífico, tenía tras sus espaldas una compleja red de rutas e intercambios comerciales con diversos destinos y alcances. La dirección y sentidos de esas rutas internas, de diversos caracteres y envergaduras, estuvo también detrás de los éxitos económicos chilenos del siglo XIX, pero debido a un complejo conjunto de razones y no exclusivamente como consecuencia del esfuerzo de iniciativas internas. Las historias económicas nacionales habían desintegrado los espacios originales, pero hoy en día la reactualización de algunos de esos circuitos mediante los corredores de libre comercio a través de nuevos tratados de cooperación a integración económica, los vuelven a poner en el centro de atención, incluyendo también el tráfico transcordero que ha unido Valparaíso-Santiago y Mendoza-Cuyo, con diversas implicancias y en diferentes momentos históricos.

Con respecto a Bolivia, la situación fue mucho más notable por lo dificultoso de su geografía y de las limitaciones de sus comunicaciones interiores para llegar a la costa. Antes de 1850, su puerto principal, Cobija o Lamar, era solo un puerto secundario e intermedio entre Valparaíso, Arica y Callao, desde donde prácticamente venían todas sus importaciones y desde donde las mercaderías se transportaban hacia el interior. De acuerdo a los cónsules franceses, posiblemente dicho con cierta exageración, por entonces en Bolivia “todo” venía desde Valparaíso y “todo” retornaba allí¹⁹.

La existencia de este verdadero mercado internacional o interregional con centro de operaciones en Valparaíso permitía, además, la especulación respecto del volumen de la oferta y de sus precios de mercado. En 1834, la correspondencia de una de las grandes firmas comerciales británicas con casa principal en Chile ejemplificaba esta situación. Se había comprado una determinada cantidad de percales finos franceses a los mercados de Bolivia y Perú en anticipo de la próxima estación de primavera. La cantidad comprada se había establecido considerando “el dar su legítimo valor, o al menos una aproximación a ello, a nuestras propias existencias [y] para proveer una existencia para el verano que no podemos recibir de Europa”. Considerando los precios de la mercadería en Lima, Santiago y Valparaíso, la correspondencia señalaba que no convenía mantener los precios

¹⁹ Citado por J. Valerie Fifer, *Bolivia. Land, location and politics since 1825*, Cambridge, 1972, págs. 47-49.

en niveles muy bajos y agregaba que, aún cuando “no es nuestro negocio especular en la plaza [...] circunstancias excepcionales algunas veces ocurren haciendo un desvío de la regla general necesaria”²⁰.

En el plano interno nacional, la jurisdicción económica y comercial de Valparaíso igualmente sobrepasó límites geográficos e incluso aquellos relativos al carácter específico de la actividad mercantil. Fundamentalmente, hubo estrechas relaciones con el sector minero, lo cual se explica en términos del tipo de exportaciones nacionales. Así, el conocido sistema de habilitaciones fue usado en amplias modalidades e incluso dio origen a una forma de contrato que, no llevando explícitamente a la formación de una compañía comercial o sociedad colectiva, actuó de hecho como uno de los principales medios de expansión y concentración de capitales. Los hombres de negocios o las casas comerciales proveían de anticipos monetarios a particulares o a otras sociedades para desarrollar una empresa determinada. En el caso de las explotaciones mineras, fueron de primera importancia y la mayoría de los más importantes negocios dedicaron parte de sus inversiones a este tipo de especulación, que les permitía obtener una doble utilidad: los beneficios correspondientes a los intereses de capital puesto en la actividad y, al obtener el privilegio de las ventas del mineral extraído, las ganancias sobre los precios de venta de ellos²¹. Principalmente, a partir de estas relaciones con el sector minero se posibilitó un circuito monetario interno que, originándose en las actividades comerciales, se invertía en esas explotaciones mineras desde donde, al no haber gran reinversión tecnológica o de capitales antes de 1840, retornaba aumentando al sector comercial original. Esta situación ayudó, y en algunos casos fue determinante, para que el grupo mercantil porteño no solo se beneficiara con su propio crecimiento sino además para que se transformase, desde mediados de siglo, en un poderoso sector financiero cuya dinámica es posible advertir a través de la formación y expansión de sociedades anónimas posterior a 1854.

Considerando sólo algunos de los años de mediados del siglo, podemos observar, por ejemplo,

²⁰ *Stephen Williamson's Letter Book*, Valparaíso, 16 de abril de 1864. MSS Balfour Williamson & Co. Ltd. Londres, University College Library.

²¹ Fernando Silva Vargas, *Comerciantes, habilitadores y mineros: una aproximación al estudio de la mentalidad empresarial en los primeros años de Chile republicano, 1817-1840*, Escuela de Negocios de Valparaíso, 1978, págs. 37-71.

como *The Times* informaba periódicamente acerca del funcionamiento de los mercados, tanto en lo regional (por ejemplo, “South American States”) como en los espacios o centros económicos en el interior de estos. Respecto de Chile, noticias como las medidas oficiales de liberalización del comercio, vistas como signos promisorios de prosperidad, ayudaron sin duda al aumento de las expectativas mercantiles en el área. En 1850, la abolición del monopolio estatal del tabaco, la supresión de tasas diferenciales basadas en la bandera de la marina mercante y la adopción de las políticas de reciprocidad norteamericanas, acompañaban otras noticias específicas acerca de los montos de importaciones entradas por Valparaíso o del hecho de que al 3 de junio de ese año habían llegado 777 barcos, que comparados con los 968 de todo el año anterior, mostraban un fuerte incremento, causado especialmente por la presencia de navíos que hacían la carrera con California.

Al respecto, el mismo medio informativo insistía en la necesidad de tener comunicaciones más frecuentes entre Valparaíso, Coquimbo, el Callao, Guayaquil y otros puertos incluidos en la ruta de los vapores del Pacífico, que se conectaban en Panamá con los de la Royal Mail Steamer, que navegaban desde allí hasta Southampton:

Los comerciantes interesados en el tráfico en la costa Oeste de América frecuentemente han solicitado al gobierno por una extensión de las operaciones navieras y hace seis meses se originó un movimiento en Valparaíso para presionar sobre el gobierno de Estados Unidos para establecer una línea de paquebotes con ese puerto debido a los insuficientes servicios proveídos por las llegadas y salidas mensuales de los navíos británicos. [...] El comercio del Pacífico ha llegado a ser bastamente importante y los descubrimientos de California prometen entregar un gran ímpetu al tráfico de esos mercados, de modo que cualquier demora en proveer de viajes adicionales podría ser fatal para la supremacía comercial británica en el Pacífico y abriría las puertas para una poderosa competencia americana que era el momento de prevenir²².

En el mismo 1850, desde Valparaíso se informaba que los importadores eran sabedores de que las materias primas y las manufacturas tenían grandes avances en Gran Bretaña, fortaleciendo la cotización de los precios, pero experimentando grandes dificultades para obtenerlas. El detalle de las

²² *The Times*, 5 de noviembre de 1850, pág. 5a.

necesidades era completo. El algodón blanco, liso –tanto británico como americano– continuaba en buen pie y las telas angostas, blancas, para hacer camisas, se vendían a buen precio al detalle y gozaban de una particular demanda. Por el contrario, teniendo igualmente gran demanda, los géneros estampados de moda eran escasos, mientras que los antiguos *stocks* no se lograban vender ventajosamente. Las ropas y manufacturas de lana no experimentaban cambios desde los últimos informes y continuaban flojas, con excepción de las bayetas, para las cuales existía cierta demanda a pesar de que los *stocks* eran débiles. Excepto por las bretañas, para las cuales existía igualmente una limitada demanda que mantenía sus precios, no se advertía el arribo de linos y ropa blanca. Finalmente, con respecto a las sedas, se señalaba que no había novedades, salvo algunas consignaciones llegadas desde China a nombre de Huth Gruning & Co.²³.

Como hemos señalado, los esfuerzos para expandir el mercado requerían de un conocimiento previo de las condiciones del mismo. Por ello se explica que los informes llegados desde Valparaíso a Londres no solo se referían a datos mercantiles propiamente tales, sino también a noticias referentes a las posibilidades que se ofrecían para aumentar los consumos internos a partir de situaciones puntuales. Así, por ejemplo, en 1851 se informaba acerca de la actividad minera del país y, en algunos casos, se especificaba el número de individuos afectos a un régimen de carácter salarial. Eran los casos del distrito minero de Tres Puntas, que a través de sus 55 minas en explotación daba trabajo a 629 personas; o la situación de Chañarillo, el distrito minero más importante, en cuyas 75 minas laboraban 1.094 hombres, que mensualmente producían cerca de 5.600 quintales de mineral²⁴.

En todo caso, las noticias eran variadas y trataban de incorporar el máximo de variables a considerar por los inversionistas y comerciantes británicos. La entrega de datos tan específicos como que el monopolio de harina, que era controlado desde Valparaíso por José Waddington y otros, se había quebrado en 1851, por el hecho de que los productores del sur del país habían decidido no renovar sus contratos y se proponían vender todas sus harinas en el mismo puerto, abriendo las operaciones libremente al mercado, evidenciaba ciertamente las preocupaciones para ganar o, al menos, para

²³ “Commercial Intelligence from the Valparaiso Mercantile Report”, 26 de septiembre de 1850, *The Times*, 21 de noviembre de 1850, pág. 6.

²⁴ “Valparaiso Mercantile Report”, en *The Times*, 27 de marzo de 1851, pág. 6.

no perder las posibilidades mercantiles que allí se podrían abrir. Al mismo tiempo, esa información se entregaba en medio de otras consideraciones diversas como las relativas a la producción de plata o a las indicaciones de que un grupo de comerciantes británicos se habían unido en sociedad para la compra del vapor *Vulcano*, anteriormente al servicio de la corona británica, a objeto de competir con la Pacific Steam Navigation Company. En lo misceláneo del informe, se agregaba:

Al momento, el número de barcos en la bahía de Valparaíso es el mayor de cuantos se han conocido. El 12 de febrero de este año [1851], 160 barcos de todas las naciones estaban anclados en la bahía y hoy día [26 de abril] deben haber arriba de doscientos, siendo que las llegadas desde California son numerosas y crecen diariamente²⁵.

Asimismo, a mediados de siglo, la conducción de los negocios en los mercados boliviano y peruano desde Valparaíso como centro de distribución interregional, comenzaba a debilitarse definitivamente, dadas las nuevas condiciones políticas de esos países. En realidad, en las décadas anteriores prácticamente todas las importaciones se hacían desde el principal puerto chileno y en un nivel que, en 1838, un informe consular francés señalaba que el valor de las mercaderías ingresadas por Valparaíso alcanzaba cerca de 8 millones de pesos en moneda local, siendo que el consumo chileno no podía estimarse en más de 2,8 millones, lo que significaba alrededor de un 35% del total. El resto se dirigía hacia los países del norte. A pesar de que las cosas cambiaban, todavía parte importante de los negocios británicos en el área se realizaban desde el centro mercantil porteño y, debido a los lentos avances que se registraban en las economías de esos países, para los británicos el mercado interno chileno seguía parcialmente vinculado con aquellos vecinos de Bolivia y Perú. De ahí que en las noticias llegadas a Londres desde Valparaíso no faltaban los datos al respecto. Así entonces, en 1851, se decía que los negocios en el principal puerto chileno se encontraban en buen nivel dinamizados con la presencia activa de compradores del norte y del sur del país, que distribuían las mercaderías a través de esos mercados interiores, alcanzando hasta Bolivia. Posteriormente, en 1853, se dejaba constancia de que en ese país la economía se encontraba prácticamente paralizada debido a los fuertes problemas políticos y económicos que allí se experimentaban. El informe enfatizaba que no se esperaban cambios en un tiempo cercano. Al mismo tiempo, en Arequipa, como

²⁵ “Pacific: Commercial News”, en *The Times*, 26 de abril de 1851, pág. 5c.

consecuencia de la nueva legislación que permitía importaciones libres de impuestos, los precios de todos los artículos alimentarios habían caído considerablemente, pero ello no significaba que en general los negocios en Perú no estuviesen complicados, al igual que en Bolivia, Ecuador y Nueva Granada, que basaban todas sus posibilidades en el mantenimiento de la paz. En el caso particular de Perú, a pesar de sus islas guaneras y de la posesión de inmensas fuentes de recursos, al mismo tiempo se consideraba que no existía nada calculado para dar confianza en el mantenimiento de su crédito y de su estabilidad política²⁶.

En el mismo Valparaíso, centro comercial y financiero de la época en el país, es importante precisar que a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, del total de sociedades colectivas y en comandita constituidas y registradas según la ley ante el Conservador de Bienes Raíces y del Comercio, cerca de 65 y 76% respectivamente, fueron organizadas para girar en comercio. En cambio, menos del 2% de las sociedades anónimas estuvo dirigido a operar en esa actividad. Esta realidad mercantil da cuenta, en todo caso, de la expansión de los mercados internos. De más está insistir en que de las casas mayoristas más importantes, el grueso de ellas era de origen extranjero y un número significativo seguía teniendo sus raíces principales en Gran Bretaña. Este conjunto de realidades refleja el carácter de la economía chilena, especialmente a partir de la segunda mitad del siglo XIX y ello está en íntima relación con el crecimiento de la economía, el volumen de mercaderías existentes en el mercado y sus niveles de precios.

No obstante, la situación refleja también problemas. En la medida en que el mercado interno chileno seguía creciendo, y con ello se hacía cada vez más complejo en su funcionamiento, comenzaron a evidenciarse más clara y sostenidamente los períodos de crisis. Hacia 1830, con pocas pero importantes casas comerciales británicas operando en conjunto a través de sus casas en Lima y Valparaíso –y con mercados aun bastante restringidos– los equilibrios entre oferta y demanda (y sus correspondientes precios de mercado) podían ser manejados regularmente a través de la comunicación entre los propios agentes de esas casas comerciales. A mediados de siglo, ello ya no era tan simple. Los efectos de la crisis de 1848-1849 fueron superados nítidamente con mayores exporta-

²⁶ Véase *The Times*, 17 de junio de 1852, pág. 57; 4 de febrero, 10 de marzo y 29 de marzo de 1853, págs. 5e, 8e y 3b, respectivamente.

ciones de metales y productos agrícolas. En 1857 ocurre una nueva depresión, con una fuerte disminución de las actividades comerciales interna y externa, las cuales comenzaban a superarse nuevamente hacia 1859, a través del aumento de las exportaciones –principalmente cupríferas– y una nueva institucionalidad económica del país, muy presente a través del surgimiento de las sociedades anónimas de tipo financiero y de la banca. La crisis de 1873 no sólo fue inmanejable internamente sino que además provocó un fuerte deterioro en el sistema que se venía construyendo.

En cuanto a las actividades mineras o extractivas se puede ilustrar la situación a través del caso, en muchos sentidos excepcional, de la historia de la casa de Gibbs y Cía., con asiento principal en Londres, pero cuya filial en Chile, ya en la década de 1860, no sólo tenía una primera participación en el manejo de las exportaciones de cobre, sino también en varios otros sectores del comercio externo chileno y que, posteriormente, gozó de una enorme influencia en las industrias del yodo y del salitre. Desde los ya mencionados mecanismos, además de su influencia sobre la alta sociedad chilena, hay que considerar su menos ostensible, pero de todas maneras importante, influencia sobre el gobierno y sobre el manejo de los niveles superiores del sistema crediticio existente, todo lo cual le dotaba de permanentes oportunidades para expandir el consumo de mercaderías en los niveles nacional e internacional, decidir y controlar especulativamente los precios, etcétera²⁷.

La participación extranjera fue también muy importante en los tenues primeros intentos de industrialización del país, situación igualmente en concordancia con el crecimiento de los mercados internos, especialmente de carácter urbano, continuamente en expansión, y que permitía, por tanto, producir en aquellos sectores en que las importaciones no hacían competencia y en donde el consumo podía masificarse. Un buen ejemplo fue el de la fábrica de fideos y chocolates *La Fama* de Valparaíso. Con modestos comienzos en 1866, fue rápidamente ampliando y mejorando su producción; en 1880 no sólo había agregado la fabricación de sémolas sino que además había modernizado sus instalaciones de fuerza motriz, todo lo cual le permitió llegar al Norte Grande e incluso hasta Ecuador. A pesar de su expansión, también sufría los efectos de ciertos obstáculos: altos precios de materias primas, altos derechos de importación de insumos como el azafrán y, especialmente, el escaso arraigo en los hábitos de consumo popular de bebidas como el chocolate.

²⁷ Sobre la casa de Gibbs, véase, entre otras, la obra de C. A. Soto, *Influencia británica en el salitre. Origen, naturaleza y decadencia*, Santiago, 1998, particularmente caps. III y VII.

En el otro extremo, las grandes casas comerciales, para mantener sus márgenes de beneficios y conociendo los niveles y tipos de consumo de la población en particular, fueron destinando parte de sus utilidades a la producción, distribución y comercialización de productos propios. Por ejemplo, Williamson, Balfour & Co., también desde Valparaíso, estableció en 1870 una fábrica de aceites vegetales que en muy poco tiempo había logrado introducirse en el consumo nacional, estableciendo una demanda que podía ser atendida con medios técnicos y mano de obra asalariada suficientes para los requerimientos existentes.

Los ejemplos, en cuanto a iniciativas individuales, de producción a nivel familiar o de inversiones a partir de la constitución de compañías organizadas en las diversas formas de sociedades colectivas, en comandita o anónimas, se multiplicaron a lo largo de los años, pero es indudable que lo que siguió siendo prioritario fue que el consumo interno y el continuo crecimiento de los mercados internos continuaron en fuerte relación con el sector importador. Los períodos de prosperidad contribuyeron especialmente a seguir aumentando el peso y el valor de las importaciones, con el objeto de suplir las necesidades de los diferentes sectores sociales del país y, en preferencia, del más acomodado. Por citar un par de ejemplos, en 1892 la casa de Alberto von Borries & Co. destinaba 750 mil pesos para internar *fancy goods* y *dry goods* (artículos de fantasía y lencería), en general procedentes de Gran Bretaña y Alemania con distribución en todo el país y, desde 1888, con sucursal en Concepción. Tampoco fue demasiado curioso que la firma Wing Ong Chang se estableciera con un importante capital en Santiago para importar mercaderías de Asia y que importara un finísimo té, “cuyo olor impregnaba el local”, y variada mercancía como sedas, lacas, porcelanas, figulinas, etc., que estaban llenos de “exotismo y seducción”. En el período 1891-1894 el monto de las importaciones de esta naturaleza alcanzaba los 4,6 millones de pesos, sólo considerando casas comerciales de modalidad colectiva, la mayoría de las cuales no tenía entre sus planes ninguna intención de desarrollar importaciones de bienes de capital. Por entonces, uno de los más influyentes hombres públicos, Gustavo Ross, afirmaba que, al establecerse la conversión se principiaba a radicar en Chile el capital venido desde el extranjero en forma de mercaderías²⁸.

²⁸ Véase Eduardo Cavieres, *Crecimiento y modernización: la experiencia chilena de los sectores dirigentes, siglos XVIII al XX*, Universidad de Guadalajara, Centro Investigación D. Barros Arana, Guadalajara-Santiago, 2001, págs. 137-168.

La anterior era una verdad a medias. Todavía firmas como la casa de Pra, Montandon & Co., desde Europa, instruían a sus socios y contadores en Chile para enviar a París, cada quince días, en letras de primer orden, los excedentes producidos en sus negocios. Y aquí no estamos considerando las casas mayoristas más importantes como, entre otras, la de Gildemeister & Co., importadores al por mayor, con oficinas en Iquique, Antofagasta, Valparaíso, Santiago y Concepción, únicos agentes para Chile de Orenstein y Koppel-Arthur Koppel S.A., con sus fábricas para material de ferrocarriles, locomotoras, carros, rieles, cambios, tornamesas y demás accesorios; de Gasmotoren-Fabrik Deutz, constructores de los ingenios (maquinaria) marca Otto, para cualquier combustible como gas alumbrado, gas pobre, petróleo crudo, motores diesel; de Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft de Berlín, especialistas en grandes instalaciones eléctricas; de Armour & Co., de Chicago (Estados Unidos), etc. Esta última empresa disponía de una muy variada línea de artículos de consumo, pero también de grandes existencias de toda clase de maquinarias para las industrias salitrera, minera y agrícola y, además, ofrecía “ingenieros competentes para hacer presupuestos a disposición de la clientela”. Situación muy parecida era la desarrollada por otros grandes establecimientos como Duncan, Fox y Co., asentado en Valparaíso, Santiago, Concepción, Chillán, Talca, Valdivia, Talcahuano, Antofagasta, etc.; de W.R. Grace & Co., con oficinas en Valparaíso, Santiago, Concepción y Valdivia; o de la muy conocida Williamson, Balfour & Co., que operaba en Valparaíso, Santiago, Concepción y en otras sucursales menores²⁹.

Esta última casa, la de Williamson, Balfour & Co., merece una referencia especial. En primer lugar, por su presencia de larga duración en los mercados chilenos. En efecto, los escoceses Stephen Williamson y David Duncan, junto con Alexander Balfour que permaneció en Liverpool, todos menores de 28 años, formaron en 1852 una sociedad para importar y exportar productos desde y hacia la costa oeste de América del Sur con un capital obtenido en préstamo, con una casa en Liverpool y otra en Valparaíso, y con excursiones iniciales a Estados Unidos (Boston) con el objeto de comprar barcos y conocer más detalladamente los negocios referidos a las llamadas *dry goods* (textiles y lencería). Entre las causas de sus éxitos estuvo sin duda la diversificación de sus inversiones, al punto que logró una participación destacada en la incipiente industria del país. Adquirieron

²⁹ Véase *La Revista Comercial*, varios números, Valparaíso, 1916.

de J. Reynolds, otro inmigrante inglés, una modesta fundición en Valparaíso y, en poco tiempo, con la formación en 1864 de otra sociedad, la Balfour, Lyon y Cia., la transformaron en una emergente industria capaz de producir motores a vapor, molinos mecánicos, prensas, carros de carga para ferrocarriles, etc., al mismo tiempo que eran especialistas en la reparación y el mantenimiento de maquinarias y herramientas que ellos mismos importaban. Noticias contemporáneas señalaban que, ya hacia 1880, la compañía empleaba a más de 300 operarios, contaba con un motor de gran capacidad y sus faenas productivas se encontraban altamente especializadas y capacitadas para satisfacer parte importante de los requerimientos técnicos de la minería y la agricultura. Además, en 1886, la firma contaba con una flota de 20 veleros y buques. Pero, además de su consolidación económica, ocupaba un lugar destacado en la sociedad porteña, tanto a través de su presencia religiosa como a través de obras de caridad y educacionales. En las últimas décadas del siglo XIX, aunque ya con otros socios, la ampliación de sus negocios, con apertura de oficina en Nueva York y sucursales a lo largo del país, la llevaron a una mayor diversificación y a incursionar más directa y favorablemente en el mundo del salitre y en actividades agrícolas, como ya lo hemos señalado, especialmente a través de su gestión en molinos. De las grandes empresas del siglo XIX, el grupo Balfour-Williamson todavía hacía noticias en la década de 1960. Por entonces, pasó a depender de los accionistas del Banco de Londres y Sud-América y posteriormente de la empresa británica Inchcape PLC³⁰.

El desarrollo de este consumo, en gran parte selectivo, tuvo sus influencias positivas en el surgimiento de un sector manufacturero que combinaba sus actividades con el comercio propiamente tal y que se encontraba distribuido a lo largo de los principales centros urbanos del país. En Valparaíso, solo por citar un ejemplo, se estableció una fábrica de impermeables que importaba género inglés para su confección. También se favoreció la producción de corsés al por mayor y a la medida. En 1900, uno sólo de estos establecimientos producía 40 unidades diarias y 1.200 mensuales, unidades que eran empaquetadas en finas cajas de cartón que se elaboraban en una sección de la misma fábrica. Talleres de producción y venta de corbatas, de lencería, de sombreros, etc., se unían a la elaboración de otros productos de consumo más masivo, pero también relacionado con

³⁰ Entre otras referencias, véase *La Revista Comercial*, Valparaíso, 20 de mayo de 1899, pág. 1913; y *Williamson Balfour Chile*, folleto promocional de la empresa, *sff*.

la mayor extensión de los mercados y los respectivos aumentos de la demanda³¹.

La inserción de la economía chilena en los mercados internacionales posibilitó la expansión de los mercados internos dado el fuerte dinamismo del ya indicado sector importador-exportador y, con ello, un interesante crecimiento económico, que por algunas décadas produjo fuertes sentimientos de optimismo respecto del futuro de la economía nacional. En todo este proceso, las más grandes casas de comercio que operaban en el país —muchas de ellas en comisión— con sedes principales en Gran Bretaña jugaron roles muy importantes, no sólo en términos económicos propiamente tales sino también en influencias sobre los sectores dirigentes políticos y sociales, y ayudaron a la modernización de los instrumentos e instituciones fundamentales del sistema económico, lo que permitió, precisamente, poder desarrollar más sólidamente el mercado interno a través de sus diferentes niveles. Chile vivió períodos de gran prosperidad que lo convirtieron en su momento en una especie de modelo de desarrollo latinoamericano a través de una apropiada ecuación de instituciones políticas relativamente estables y una organización económica tendencialmente cada vez más liberal.

Sin embargo, el crecimiento económico no significó ni desarrollo social ni grandes transformaciones en las estructuras tradicionales de la economía. Valparaíso, la ciudad cosmopolita por excelencia, sede por entonces de las grandes casas de comisión y del sector financiero del país, se convirtió en gran centro consumidor pero al mismo tiempo, en lugar de alto costo de vida³². La ostentación, por un lado, y los grandes problemas sociales, por el otro, comenzaron a crecer. “Sociedad dual” la llamaron algunos. El modelo de crecimiento con un fuerte nivel de consumo por parte de los sectores más pudientes de la sociedad, el afrancesamiento de las costumbres y el aumento de las importaciones suntuarias otorgó carácter a una parte de la sociedad³³. La otra parte siguió crecien-

³¹ Rodrigo Núñez, “Crecimiento industrial en Chile y en Valparaíso durante el ciclo del salitre, 1880-1914”, Tesis Magistratura, Universidad de Chile, Santiago, 2000, págs. 69-71.

³² L. Ortega, “Valparaíso, comercio exterior y crecimiento urbano entre 1800 y 1880”, en *Valparaíso 1536-1986, op. cit.*, Valparaíso, 1987, págs. 112-113.

³³ Jean Pierre Blancpain, “Cultura francesa y francomanía en América Latina. El caso de Chile”, en: *Cuadernos de Historia*, vol. 7, Santiago, 1987, págs. 11-52; Sergio Villalobos, *Origen y ascenso de la burguesía chilena*, Santiago, 1987, págs. 84-109.

do a otro ritmo y en otros niveles de la vida material. Una experiencia de crecimiento económico que se agotó en sí misma.

III. El siglo XX: desarrollos y frustraciones

Difícil es pensar el Chile de la transición del siglo XIX al XX. Por una parte, se produjeron éxitos indiscutibles en la política institucional y en la economía que, a pesar de la crisis de 1891, le ubicaban como uno de los Estados-nación con mayores proyecciones, y uno de los que podía exhibir los mayores avances entre sus vecinos. Por otra parte, no se puede soslayar que desde fines del siglo XIX, y a pesar de los mayores ingresos fiscales provenientes desde los impuestos del salitre y a las modernizaciones de la época, surgió una creciente manifestación de las carencias sociales que dieron paso no sólo a serias reflexiones intelectuales sobre el carácter de la sociedad chilena, sino también a una real “cuestión social”.

En términos historiográficos y en los círculos académicos dedicados a la discusión de las materias económicas, fue bastante generalizado el dividir la historia económica del país en las etapas de los llamados “crecimiento hacia afuera”, antes de 1930, y de “crecimiento hacia adentro”, posterior a ese año y producto de la Gran Depresión. Esta última etapa fue denominada también como la del proceso de sustitución de importaciones y caracterizada muy especialmente por el pensamiento surgido de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) y en forma muy particular por el economista Aníbal Pinto Santa Cruz. A mediados de siglo, su libro *Chile, un caso de desarrollo frustrado*, se convirtió en una de las obras más leídas y discutidas y ello coincidió con la percepción de que el modelo o proceso de sustitución de importaciones estaba frenado y había entrado en crisis.

Uno de los problemas menos considerados es si la crisis de 1929 terminó abruptamente un ciclo maduro de crecimiento económico o si sus consecuencias fueron el resultado natural de una economía que crecía, pero sin transformaciones reales de su carácter. De hecho, los problemas del salitre ya se habían anunciado y se venían produciendo claramente desde una década atrás. En Valparaíso, como en el país, es obvio que el movimiento marítimo decayó notablemente y que ello reflejó todos los desequilibrios producidos entre lo portuario, la actividad manufacturera, la agricultura y el comercio.

Comercio exterior puerto de Valparaíso, 1928-1933 (miles de pesos)

Año	Importaciones	% en relación al total nacional	Exportaciones	% en relación al total nacional
1928	648.799.301	54	72.074.941	3,7
1929	890.661.627	55	42.176.305	1,9
1930	706.721.371	50	39.853.808	3,0
1931	358.541.871	50,7	21.657.918	2,6
1932	127.450.257	59,6	29.524.313	10,1
1933	112.555.854	61,9	38.890.002	11,3

Fuente: Guillermo Bravo A., “La crisis de 1929 y los problemas de la sociedad urbana de Valparaíso”; en: *Valparaíso 1536-1986*, Monografías Históricas Vol.1, Valparaíso, UCV, 1987, p. 180.

Los datos indican que, en términos generales, se mantuvo una tendencia normal en el flujo del comercio exterior que situaba a Valparaíso como el principal puerto importador. No obstante, a nivel nacional, con respecto a 1929, las importaciones totales del país decayeron en los años 1931 y 1932 en 56,4 y en 86,80%, respectivamente. En los mismos años, las exportaciones lo hicieron en 64,1 y en 87,30%. Estas se realizaban mayoritariamente por los puertos de la región salitrera, que siendo la más afectada, explica una aparente recuperación de Valparaíso³⁴.

De las reacciones más inmediatas a la crisis, efectivamente surgió la necesidad de una mayor y más efectiva industrialización del país. En ese contexto, la creación de la CORFO, en 1939, fue vista como el paso más trascendental, no sólo en términos de un aumento cuantitativo de la industrialización, sino fundamentalmente en términos cualitativos: industria liviana, de consumo, energética y de transformación. Junto a ello, las décadas centrales del siglo coincidieron con un muy determinado rol del Estado en relación a la economía. Estado interventor, Estado de compromiso, Estado inversionista, son algunas de las categorías con que se ha calificado. Básicamente, la experiencia fue que, en términos de inversiones industriales, el Estado asumió los riesgos en aquellas actividades de producción orientadas básicamente a un fin social, sin mayor rentabilidad,

³⁴ Guillermo Bravo A., “La crisis de 1929 y los problemas de la sociedad urbana de Valparaíso”, en: *Valparaíso 1536-1986*, Monografías Históricas vol.1, Valparaíso, UCV, 1987, pág. 180.

y en aquellas otras que requerían de grandes capitales cuya recuperación se proyectaba a muy largo plazo. Muy claramente, las décadas de 1940 y 1950 estuvieron marcadas por la decisión estatal de desarrollar tanto empresas públicas como mixtas y hacer de la industria el motor de la economía nacional. Observando un período poco más amplio, entre 1939 y 1970, el Estado fue gestor de 140 empresas, 33 de ellas formadas únicamente con capital del Estado. En conjunto, en 1969, eran responsables del 20% del PGB. En 1970, 16 de esas empresas se habían cerrado o estaban paralizadas por el propio Estado, otras 69 seguían siendo empresas públicas o mixtas y 55 habían sido vendidas al sector privado. La ausencia de capitales, siempre con efectos negativos, fue superada preferentemente a través del crédito externo y del ahorro forzoso generado a través de la inversión pública y el impuesto inflación³⁵.

No obstante, el balance histórico de las relaciones entre empresariado industrial (público y privado) y la fuerza de trabajo, todo a nivel nacional, queda ilustrado a través de las siguientes cifras: en términos globales (considerando todas las actividades, incluso las de carácter rural), entre 1940 y 1960, el empleo creció a un ritmo del 1,4% anual; entre 1960 y 1970, a un 1,8%. Entre 1940 y 1952, el empleo industrial lo hizo al nivel de un 3% anual, decayó durante algunos años y volvió a alcanzar ese porcentaje en la década de 1960-1970. En promedio, considerando la contracción de la década de 1950, entre 1950 y 1970, el crecimiento fue de un 2,7%³⁶. Otro elemento importante a considerar es el referido a la concentración del sector industrial que le hizo coincidir con áreas urbanas consolidadas, tanto por la existencia de mercados (de consumo, laboral, etc.) como por la disponibilidad de los servicios necesarios para la actividad. En la combinación de estos y otros factores, como es bien sabido, Santiago siguió asumiendo el mayor y más significativo rol de concentración demográfica, política y económica.

El área de Valparaíso logró combinar sus actividades portuarias con una interesante y definida actividad industrial. Particularmente, en la propia comuna de Valparaíso, se distinguía entre sus funciones urbanas, un número pequeño, pero de cierta envergadura y calidad, de industrias locales. Deteniéndonos en Valparaíso (provincia y región), quizás el primer factor a considerar sea el de-

³⁵ Oscar Muñoz G., *Chile y su industrialización*, Santiago, 1986, págs. 103 y 109.

³⁶ *Ibidem*, pág. 149.

mográfico y, para ello, basta situar el problema en términos cuantitativos: la tendencia poblacional del área fue bastante pareja sufriendo una importante caída a partir de las estimaciones de 1982. Por cierto, se trató más bien de una baja en la proporción demográfica de Valparaíso con respecto a los totales del país, situación en gran parte determinada por los movimientos de población hacia otras regiones y por una detención del ritmo de crecimiento interno de la región³⁷.

En la experiencia de las décadas de mediados del siglo XX, la llamada área del *Gran Valparaíso*, considerada en la línea que une a las comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué y Villa Alemana desde la costa hacia el interior, constituyó uno de los ejes más importantes del país, pero no es fácil, en términos estadísticos, focalizar las áreas geográficas de acuerdo a parámetros y funciones político-administrativas o económicas. Así entonces, a nivel de la Provincia de Valparaíso, las significaciones de ésta en cuanto a participación en la producción industrial nacional, sufren ciertas distorsiones producto precisamente de los diferentes ámbitos jurisdiccionales considerados a través del tiempo. En todo caso, estas mismas estadísticas reflejan claramente ciertas tendencias y períodos coyunturales que explican tanto situaciones nacionales como locales.

Vistas las cifras a nivel nacional, en todos los casos ellas son reflejo de lo que se ha señalado anteriormente: crecimiento industrial claramente reflejado desde comienzos de siglo, aumento del ritmo en la década de 1920, fuerte incremento desde 1940 en adelante y detención del ritmo de crecimiento en la década de 1960. Hay que tomar en consideración, eso sí, las imperfecciones de los datos disponibles.

Para el caso de la Provincia de Valparaíso, el comportamiento del sector industrial siguió tres movimientos bastante claros en su identificación:

1. Hacia 1937, la situación mostraba aún los efectos de la Gran Depresión de comienzos de dicha década y una estabilización de la actividad en los años siguientes. A pesar de las diferencias regionales, con diversos efectos de la contracción económica, lo que interesa resaltar acá es que, en el mediano plazo, la Provincia de Valparaíso fue una de las más severamente dañadas en el país.

³⁷ Un completo análisis de la relación entre la economía nacional, la región, provincia, departamento y comuna de Valparaíso en Eduardo Cavieres, “Estudio Histórico”, en: *Identificación de los factores que determinan la inversión privada en el Gran Valparaíso*, Estudio CORFO, Valparaíso, 1996, págs. 7-24.

2. Desde 1945 en adelante, un período de notable expansión que se correlaciona, igualmente, con las tendencias del crecimiento industrial a nivel nacional.

3. Desde 1965 y años siguientes, el inicio de un largo período de contracción industrial que se extiende hasta el presente, y que ha tenido entre sus razones, explicaciones que se visualizan en el comportamiento y en la notoria pérdida de dinamismo de la comuna de Valparaíso.

En efecto, a lo largo de la década de 1960, la Provincia de Valparaíso, pero particularmente el llamado Gran Valparaíso comenzaba a mostrar los signos del término de anteriores períodos de expansión, tanto en aspectos demográficos como económicos. En el plano industrial, considerando el total de la actividad fabril y no sólo aquellos sectores que empleaban a más de 50 personas, esta maduración de su crecimiento llegaba ya a sus valores máximos: 3.086 establecimientos con 36.711 personas ocupadas que representaban el 8,6 % del total nacional. Más aún, el 41,8% de esta actividad se concentraba en la comuna de Valparaíso.

Sin embargo, en la misma década, se producían dos reorientaciones de esta situación: por una parte, un nuevo desplazamiento industrial hacia el interior (Viña del Mar - El Belloto); por otra parte, la expansión hacia el sector costero que había comenzado a vislumbrarse en la década anterior con los proyectos de la Refinería de Petróleo de Concón y la Refinería de Cobre en Ventanas. Es en este tiempo cuando, al interior de la comuna de Valparaíso, comienzan a sentirse las primeras preocupaciones ante la paralización industrial, el éxodo de población y una advertencia de cierto grado de pérdida de vigor de la ciudad. Como se ha señalado, a partir de la década de 1960, se dio una relación directa entre la detención del empuje de Valparaíso y la expansión de las comunas del interior que, en conjunto, formaron el llamado Gran Valparaíso. En Viña del Mar, especialmente, la actividad industrial tradicional se había instalado en la Población Vergara con industrias de aceite y la tradicional Ambrosoli, entre otras; en el sector norte del estero, al final de avenida Uno Norte con una empresa textil y, junto a la estación de ferrocarril, con la Compañía Refinería de Azúcar (CRAV). En la década en cuestión, dichas actividades alcanzaron mayor maduración con el barrio industrial de El Salto, que concentró especialmente empresas del sector químico. Paralelamente, en la comuna de Valparaíso se comienza a observar la detención del crecimiento de su población y una fuerte movilidad de sectores de la misma hacia el interior.

La situación fue planteando varias condiciones nuevas, entre ellas fuertes requerimientos de infraestructura vial y aumento de las necesidades de servicios para atender el crecimiento demográfico y el aumento en la demanda de las comunas interiores. También una mayor dispersión industrial y la consolidación del carácter mayoritariamente básico de la industria local, situación mantenida hasta la actualidad en términos proporcionales a la caída de la producción industrial de la región, según se ha visto anteriormente.

A partir de la década de 1960, el éxodo de población desde Valparaíso coincidió con el éxodo industrial de la comuna y de sus alrededores. El reconocimiento de este último fenómeno se visualizaba especialmente en dirección a Santiago y se advertían como sus principales y más recurrentes causales, las siguientes:

- El alto costo de la electricidad industrial.
- La alta plusvalía de los terrenos industriales en la comuna (cuestión de espacio sumado a la falta de terrenos industriales alternativos).
- La falta de estímulos para nuevas inversiones, especialmente en términos tributarios por la carencia de exenciones importantes al sector.
- La complicada legislación y procedimientos municipales para el otorgamiento de permisos de edificación e instalación de nuevas empresas fabriles.
- La insuficiencia de comunicaciones y tiempo de desplazamiento hacia Santiago.

En 1960, la Asociación de Industriales de Valparaíso, ASIVA, presentó un exhaustivo estudio de fomento industrial que no se preocupaba sólo de la ciudad de Valparaíso, sino de toda la provincia. De acuerdo a las carencias señaladas anteriormente, el informe insistía en la solución de tres necesidades principales para reincentivar dicha actividad:

- La necesaria descentralización administrativa de organismos e instituciones oficiales y privadas que permitiera a los industriales eximirse de las largas y costosas tramitaciones en Santiago (Banco Central, Servicio Nacional de Aduanas, oficinas centrales de la banca privada, mercado de la construcción, etc.).

- La aprobación de planos reguladores urbanos con demarcación clara de zonas industriales para que los inversionistas supieran a qué atenerse en sus decisiones respecto a ubicación, radicación y posibles ampliaciones. Por entonces se discutía, incluso, la aplicación del DFL 219 de mayo de 1931, que permitía la expropiación de terrenos para destinarlos a zonas industriales.
- La promulgación de leyes de exenciones tributarias para fomentar la instalación de nuevas empresas productivas.

El entonces alcalde de Valparaíso, Guillermo Winter, se hacía cargo en el mismo año de algunas de estas proposiciones y suponía que era indispensable solicitar al Gobierno que dictara una ley que garantizara a los empresarios la exención de impuestos fiscales y municipales por un período de cinco a diez años y que la municipalidad, en forma inmediata, pusiera a disposición de los interesados los terrenos más aptos que, conservando su patrimonio municipal, permanecerían bajo la tuición absoluta de los industriales mientras allí se desarrollaran actividades fabriles. Por supuesto, debía darse también un compromiso oficial para proveer a las nuevas industrias, en forma rápida y eficaz, de los servicios de luz, agua potable, teléfono, etc.³⁸.

Al final, muchos proyectos y escasas realizaciones. Producto de las mismas consideraciones y preocupaciones, quizás un poco contradictoriamente, los nuevos esfuerzos industriales terminaron desplazándose hacia el interior: en 1962, adquisición de terrenos y emplazamiento del barrio industrial El Salto en Viña del Mar; en 1964, el informe de CORFO sobre la factibilidad de la instalación de la zona industrial de El Belloto. Para la comuna de Valparaíso, quizás si el intento más serio fue el de concretar un antiguo proyecto, presentado originalmente en 1950 por el regidor de la municipalidad, Santiago Kegevich, en orden a establecer una zona industrial rural en Placilla-Peñuelas. Dicho proyecto fue dinamizado a comienzos de la década de 1960, por el diputado Edmundo Eluchans reanimando las discusiones sobre el particular, pero sin alcances definitivos. En 1964, *El Mercurio* local comentaba que Valparaíso confiaba mucho en que el establecimiento de una zona industrial especial impulsara el desarrollo económico de la ciudad. Al respecto, ya se ha-

³⁸ *El Mercurio de Valparaíso*, diversos números de los años 1960 a 1962; citado por Danitza Roa, “Valparaíso 1900-1970. Períodos de auge y crisis demográfica”, Memoria de grado, PUCV, Valparaíso, 1994; especialmente cap. III.

bían hecho diversos estudios sobre la ubicación que debería tener esa zona industrial, señalándose para tal objetivo el sector de Placilla³⁹. Sin embargo, no sólo el Proyecto Placilla no fructificó, sino que por entonces nadie imaginaba que, además, en el mediano plazo, las empresas que formaban el sector de punta de la actividad industrial de la ciudad como la Pesquera Robinson Crusoe, la fábrica Hucke, la Compañía Chilena de Tabacos, la Maestranza de Ferrocarriles del Barón, cerrarían definitivamente o emigrarían, dejando como aislados testimonios sólo a las fábricas Tres Montes y Astilleros Las Habas.

En términos generales, durante el período 1960-1966, el sector industrial de la ciudad de Valparaíso producía más de un tercio de su PGB. Del conjunto de empresas que lo formaban, sólo un 7% podía definirse como grandes y la mayoría de ellas provenían desde el siglo anterior o de comienzos del pasado; un 53%, medianas, habían sido creadas entre 1930 y 1940 y, un 40% definidas como pequeñas, surgieron después de 1940. De acuerdo a la capacidad laboral del total de los establecimientos industriales, habría que señalar que, en 1967, mientras en Viña del Mar el 69,2% de sus industrias contaba con más de 50 personas trabajando en cada una de ellas, en Valparaíso esa relación no superaba el 49,6% de los establecimientos allí existentes. Esta es una situación importante de destacar: junto al decrecimiento cuantitativo de la actividad industrial de la ciudad, la otra tendencia fue la progresiva disminución de empresas grandes a medianas y de éstas a pequeñas.

A comienzos de la década de 1980, según el capital declarado a través de las diversas actividades económicas de la comuna de Valparaíso, el sector industrial alcanzaba un 34,56% del total, prácticamente, la mitad de la participación del mismo sector en Viña del Mar, con un 65,44%. Como lo estamos señalando, no sólo en Viña del Mar se concentraba mayor actividad industrial sino, además, ésta seguía siendo una actividad de mucha mayor envergadura que la de la ciudad porteña. Esta situación es claramente comprensible si se observa que el mayor porcentaje de las empresas subsistentes en Valparaíso, según su giro declarado, se componía de actividades que requerían relativamente bajos capitales y reducida mano de obra. En realidad estamos hablando principalmente de pequeñas empresas y de actividades que lindan entre lo industrial y lo artesanal. Más aún, si se analiza el rubro “Textiles, prendas de vestir, industrias de cuero”, se puede observar una fuerte

³⁹ *El Mercurio de Valparaíso*, 16 de agosto de 1964.

caída producida entre las décadas de 1980 y 1990, no sólo en porcentajes o número de empresas, sino en términos de su envergadura. Lo que quedó, después de décadas de experiencias en industrialización, fue un grupo de pequeñas empresas con tecnología simple, personal muy reducido y propiedad preferentemente individual o familiar.

Los hechos corresponden a una lógica constatación de una realidad que se ha venido conformando a lo largo de un amplio período que, afectando básicamente a la provincia y comuna de Valparaíso, está influido no sólo por situaciones internas a las mismas jurisdicciones sino también por fenómenos coyunturales y decisiones políticas perceptibles a nivel nacional.

En el plano propiamente industrial, es lícito preguntarse si efectivamente el desarrollo de esta área económica fue o debiera ser el centro de las funciones urbanas de la ciudad. En la larga historia de Valparaíso es indudable que su perfil más notorio ha estado definido por sus actividades portuarias, pero ello no fue inconveniente para que hubiese también una muy fuerte presencia financiera y, durante una parte importante del siglo XX, un grupo muy respetable de empresas industriales. Como se ha recordado, empresas como la Maestranza de Ferrocarriles del Estado, los Astilleros Las Habas, la Compañía Chilena de Tabacos, la fábrica Hucke Hnos., la Pesquera Robinson Crusoe, y las compañías Tres Montes y Costa, fueron también parte de la vida cotidiana de la ciudad y contribuyeron a mantener su dinamismo. En definitiva, los estilos y formas de vida de una ciudad-puerto no sólo no se contradice con las actividades de producción industrial, sino más bien puede complementarse adecuadamente. El ejemplo de Valparaíso, hasta la década de 1960, aproximadamente, no merece objeciones en tal sentido.

¿Qué pasó en Valparaíso a partir de 1960? La contracción del sector industrial porteño estuvo indirectamente influida por la crisis del llamado ciclo de sustitución de importaciones a nivel nacional, pero, además, marcado muy seriamente por factores internos que aún subsisten. Como ya se señalaba treinta años atrás, en estos factores inciden notablemente la falta de espacio físico y la ausencia de un plano regulador comunal que pueda definir convenientemente los ámbitos y responsabilidades de la actividad industrial. Hoy, como ayer, parece ser que todo análisis sobre el particular vuelve a insistir sobre argumentos similares.

Otro factor importante de considerar históricamente, y que también era ya señalado en el pasado, aunque con diferentes perspectivas, es el relativo a la relación Valparaíso-Santiago. Entre las razo-

nes del éxodo industrial hacia la Región Metropolitana y la fuerte concentración del sector en ella, se ha esgrimido no sólo la existencia allí del principal mercado del país (volumen demográfico y capacidad adquisitiva de un grueso de la población), sino también de la centralización política y de las principales oficinas de la banca y del sector privado, con influencia en el plano de las grandes decisiones políticas y económicas.

Para el caso particular de la ciudad de Valparaíso, la situación actual plantea dos grandes interrogantes respecto a este tema. En primer lugar, los alcances reales de las políticas de descentralización nacional; en segundo lugar, la significación actual de la distancia entre Valparaíso-Santiago: lo que en el pasado pudo ser muy lejos y hoy relativamente cerca, tiene una doble traducción de ventajas y desventajas. El aumento del tráfico terrestre ha traído sus propios “cuellos de botella” y es un hecho que uno de los grandes problemas que afecta actualmente a Valparaíso, tanto para su actividad portuaria como para una eventual (aunque lejana) reactivación industrial, tiene que ver con las vías de acceso.

En este estado de cosas, el deterioro de la capacidad industrial de la ciudad es manifiesto. Hoy en día, la comuna de Valparaíso prácticamente carece de actividad industrial propiamente tal. La matrícula de patentes industriales de la ciudad es un testimonio objetivo de esta situación: el grueso de dichas patentes está referido a actividades de talleres o de producción de bajo volumen e, incluso, muchas de ellas se encuentran en el límite entre la definición de una producción de bienes propiamente tales con aquellas de servicio.

Cuatro décadas de esfuerzos nacionales en términos de las búsquedas de materializaciones en la diversidad económica, en el aumento de exportaciones con valor agregado, en la consolidación de un desarrollo armónico de las actividades de producción, mercantil y de servicios, quedaron como un tiempo de innovaciones no cumplidas. En el trasfondo de dicha experiencia, Chile siguió siendo la economía que siempre fue: exportadora de materias primas y, por lo tanto, dependiente de los altibajos del comercio de importación-exportación. Por ello, Valparaíso siguió siendo fiel a lo que es intrínseco en él: primero, su orientación portuaria; segundo, lo que se le quiera agregar. En las décadas anteriores, ciudad productora de bienes industriales y asiento de servicios importantes; hoy día, ciudad patrimonial, ciudad del turismo, ciudad universitaria. No obstante, hay que seguir poniendo la mirada en el puerto y en sus actividades. La región, sus espaldas y sus frentes,

siguen siendo sus desarrollos marítimos y su posición en el Pacífico y desde el Pacífico. Todo ha cambiado, pero intrínsecamente ha cambiado poco. Las nuevas fisonomías de la globalización, los nuevos horizontes, se encuentran básicamente con los mismos problemas: por una parte, infraestructuras portuarias siempre al debe; por otra, una inserción de la economía chilena a los mercados internacionales mayoritariamente sujeta a un sector exportador de materias primas sin procesos de elaboración. Si, mirando retrospectivamente el siglo XIX, pensamos que no se miró hacia el futuro, hoy día no podemos descansar en el éxito inmediato. Los comienzos del siglo XXI también tienen futuro e igualmente son carentes de garantías de que el éxito inmediato traiga beneficios permanentes hacia delante. Como veremos en las próximas páginas, la relación China-cobre no es por sí sola suma de virtudes o cierre de un círculo virtuoso.

IV. La globalización de las últimas décadas y las miradas hacia el futuro: un mundo de mayores espacios e integración

Efectivamente, en muchos momentos, Chile ha logrado sortear exitosamente los desafíos planteados por la economía mundial y sus continuos ajustes. El acertado manejo de circunstancias y la toma de adecuadas decisiones de nivel político, han llevado al país a progresar en diversos escenarios y, a veces, a unos pasos notables, motivando una auto-percepción positiva y optimista del modelo de desarrollo local que aún se mantiene en el presente. Como se ha señalado, uno de los ejes más importantes ha sido el crecimiento del sector importador-exportador y en ello el comercio exterior ha sido fundamental. Se trata de la base de la economía nacional. En ella, Valparaíso ha jugado un papel notable, no siempre y necesariamente, a partir de sus propias iniciativas, sino como reflejo de las políticas nacionales y de su tipo de relación con sus entornos inmediatos y mediatos. Se trata, entre otras muchas situaciones, de contar con una infraestructura acorde con los nuevos requerimientos de la actividad marítima mundial y responder a lo que la economía chilena en su totalidad puede ofrecer mirando hacia delante. En la experiencia histórica pasada, las realidades han distado enormemente de los requerimientos y, en ello, existe una serie de razones necesarias de considerar: problemas técnicos, niveles de inversiones necesarios para estar a la altura de la modernidad de la época y de los principales puertos europeos, o tipo de productos de exportación que no estén determinados por una producción primaria básica. Por cierto, más allá de Valparaíso, Chile

es un país que goza positivamente de una larga costa a través de todo su territorio y, por ello, una de sus posibilidades más ciertas ha estado relacionada con sus proyecciones marítimas. Sin embargo, en general, es una costa difícil y complicada: o muy abrupta entre tierra y mar, o con bahías muy abiertas y difíciles de controlar. A comienzos del siglo XIX, debido a una buena inserción en el comercio internacional debido a la importación de gran nivel de sus productos básicos, la actividad marítima del país crecía aceleradamente, pero, contradictoriamente con ello, las actividades de embarque y desembarque seguían las formas tradicionales que imponían duras cargas para los trabajadores, fuertes gastos para los armadores o navieros y una fuerte presión sobre las políticas de desarrollo del Estado. El paso de una centuria a otra consideró, como algo impostergable, el problema de la infraestructura portuaria y, en ello hubo personalidades notables que pensaron la situación desde la tecnología, la economía y, particularmente, desde sus propias miradas sobre el futuro del país. Son muchos los esfuerzos realizados, pero, siempre, los tiempos han avanzado mucho más rápido que las soluciones.

IV.1. Los puertos y el puerto de Valparaíso.

Una mirada en perspectiva histórica

A comienzos del siglo XX, a pesar de que Chile estaba inserto en el comercio mundial de la época y gustaba de señalar sus éxitos, Valparaíso, Arica, Iquique, Antofagasta, Constitución, Talcahuano y otros puertos del país no reunían las características necesarias para el tráfico marítimo existente. Con la excepción de Valparaíso, que contaba con un muelle fiscal para recibir buques de mayor calado, en los demás puertos sólo existían muelles para lanchones. En ellos, la carga y descarga de mercancías se efectuaba por un sistema de trasbordo lento y antieconómico.

En todo caso, aunque lentamente al comienzo, diversos gobiernos habían dado los primeros pasos para la búsqueda de soluciones técnicas permanentes y por ello se había llegado a contratar a ingenieros extranjeros de cierto prestigio en la construcción de puertos, para hacer los estudios y presentar los proyectos de cada obra. Entre éstos cabe recordar al inglés Juan Hughes y al holandés Jacobo Kraus contratados en 1871 y 1901, respectivamente, para Valparaíso; al francés Alfredo Lévêque, en 1874, para Talcahuano y Constitución y a J. de Cordemoy, en 1890, para este último. Gracias a ellos se

realizaron estudios profundos sobre cada uno de estos puertos, los que, en general, concluyeron en proposiciones bastante semejantes a las presentadas anteriormente por ingenieros chilenos, pero que agregaron especificaciones más precisas sobre algunos tipos de obras. Entre ellos, particularmente importante fue Alfredo Lévêque, quien organizó el Servicio de la Oficina Hidráulica de Chile. Esta oficina contribuyó enormemente al conocimiento de las condiciones naturales de las bahías, permitiendo, al mismo tiempo, la formación de un distinguido grupo de profesionales chilenos especialistas en obras portuarias de alto nivel. En la mayoría de los casos, ellos encontraron el más amplio canal de difusión y discusión técnica para sus ideas y estudios, a través de las páginas de los *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile*.

El período de mayor trascendencia en obras portuarias fue el transcurrido entre los años 1900 y 1930. Para desarrollar y estudiar los alcances de los proyectos respectivos se organizó, finalmente, según decreto orgánico de 5 de marzo de 1904, una Junta Central de Obras de Puertos y otras Juntas Departamentales en Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Constitución, Talcahuano, Valdivia y Punta Arenas.

A partir de las proposiciones de las juntas departamentales y de las decisiones de la Junta Central se efectuaron obras importantes en los siguientes puertos y años: Arica en 1929, Iquique en 1930, Antofagasta alrededor de 1910, Chañaral en 1930, Quintero en 1921, San Antonio entre 1912 y 1918, Valparaíso entre 1912 y 1930, Constitución entre 1926 y 1929, Talcahuano (Base Naval) entre 1912 y 1924, Puerto Montt entre 1929 y 1931. Aunque, en general, estas obras se relacionaron con la construcción de molos, muelles y espigones, prácticamente dieron forma a lo que son los puertos de Chile en la actualidad. De ellas pueden destacarse las de Talcahuano y de San Antonio, por ser las primeras de envergadura y por la intensa discusión abierta por algunas personalidades de la época que consideraron al segundo como una fuerte y desleal competencia con Valparaíso. Además y aunque con diferentes caracteres, problemas y destinos, los puertos de Valparaíso y Constitución fueron altamente significativos e ilustran los avances alcanzados en esos años tanto en el conocimiento hidráulico, de las mareas y profundidades marinas como en el desarrollo y ejecución de grandes obras de ingeniería. El puerto de Antofagasta muestra igualmente aspectos técnicos que merecen subrayarse.

Para la región de Valparaíso, la construcción del puerto de San Antonio fue precisamente todo

un desafío y abrió un gran debate. En 1874, Benjamín Vicuña Mackenna, como Intendente de Santiago, apoyó las iniciativas emprendidas por el vecindario de esa localidad para modernizar la ciudad y sus instalaciones portuarias, obviamente en la costa. Por decreto de la Intendencia del 16 de abril de ese año, en que enfatizaba la importancia y urgencia de efectuar trabajos inmediatos en el puerto de San Antonio, que era visitado anualmente por no menos de cincuenta buques y que exportaba medio millón de fanegas de cereales, Vicuña Mackenna elevaba al gobierno una solicitud relativa a que éste pudiera también gozar de las concesiones otorgadas a los puertos menores del país, por ley de noviembre de 1840. Al mismo tiempo, tomaba una serie de medidas para la construcción de nuevas avenidas y una calle (terrazza) que corriera por fuera de la ciudad a fin de disminuir el tránsito de carretas por sus arterias centrales, durante la época de mayor utilización del puerto⁴⁰.

En cuanto a obras portuarias propiamente tales, el primer anteproyecto importante, conocido por el nombre de su autor –el ingeniero Enrique Vergara Montt– se presentó en 1897, teniendo por base los datos de la Oficina Hidrográfica. Posteriormente, en noviembre de 1908, y por encargo del gobierno, el ingeniero holandés Gerardo Van M. Broekman entregó un estudio que, sin diferir sustancialmente de los trabajos anteriores, resultaba más de acuerdo con las necesidades de la actividad portuaria de San Antonio, considerando obras de abrigo del puerto, 630 metros de malecones para el atraque de los buques y la construcción de terraplenes para ferrocarril y bodegas suficientes para movilizar hasta 500.000 toneladas de carga anual⁴¹. El proyecto fue aprobado por el gobierno que propuso su ejecución, mediante un mensaje al Congreso fechado en agosto de 1909, en que se pedía la autorización para licitar públicamente las obras señaladas. En dicho mensaje se advertía que la carga transportada entre Santiago y Valparaíso debía recorrer 186 kilómetros, que, debido a las fuertes gradientes del trazado del ferrocarril, se convertían virtualmente en trescientos, mientras que la distancia correspondiente a Santiago-San Antonio sólo alcanzaba a los 113 kilómetros. La discusión del proyecto agregó nuevos temas al ya largo debate entre los

⁴⁰ Hernández, Roberto, *Las obras marítimas de Valparaíso y el puerto de San Antonio*, Valparaíso, 1926, pág. 297.

⁴¹ Sobre el proyecto Broekman, véase *Anales del Instituto de Ingenieros*, noviembre de 1908.

intereses de los porteños de Valparaíso –que veían posibles pérdidas de privilegios históricos– y los de San Antonio⁴².

En definitiva, la licitación se realizó en 1910 y, al año siguiente, se expidieron los decretos de contrato con la casa francesa de Augusto Galtier para que, basándose en el proyecto Broekman y de acuerdo con los informes de la Comisión de Puerto, se construyera un molo de abrigo protegido por un talud de enrocados. Los malecones que se adosaron a éste, en 1918, le dieron una longitud total de 1.600 metros. Desde un punto de vista puramente técnico, las obras de San Antonio no ofrecieron grandes problemas y por ello fueron menos significativas que las de Valparaíso, salvo que tuvieron un mayor interés comercial, ya que el capital invertido en ellas fue relativamente menor⁴³. El molo, conocido como Molo Norte, cuyo objetivo central fue la protección del área de la actividad portuaria comercial de San Antonio, terminó de construirse en 1918, precediendo en dos años la entrega del llamado “molito” de 250 metros de largo, que sirve en la actualidad de protección a la llamada caleta pesquera de *puertecito* y cuyas características técnicas están basadas en un desmonte de *cantera* reforzado por rocas pesadas.

La historia de las construcciones portuarias de Valparaíso quizás no tenga punto de comparación con la de otros puertos chilenos⁴⁴. Con cierto nivel de ingeniería moderna, distintos proyectos comenzaron a presentarse desde 1861. En ese año, Buenaventura Sánchez –conocido vecino y comerciante porteño– intentó formar una sociedad anónima que financiara la construcción de un molo que partiera desde punta Duprat (como ocurrió en definitiva), pero que no tuvo acogida por parte del gobierno, debido a las exigencias de explotación particular del muelle y molo de abrigo por un plazo de 45 años. También en 1861 y al año siguiente, el ingeniero Ramón Salazar presentó estudios sobre un molo de 1.700 metros de largo, con muelles y malecones

⁴² Hernández, Roberto, *op. cit.*, págs. 94-96.

⁴³ Lira Orrego, Jorge, *Puertos chilenos*, Santiago 1933, pág. 29 y ss. Véase además *Anales del Instituto de Ingenieros*, vol. XII (1912), págs. 89-96, 191-195 y 586-588.

⁴⁴ Ver el estudio introductorio de Eduardo Cavieres, “Alberto Fagalde y el puerto de Valparaíso. Entre proyectos técnicos y decisiones políticas”, en: Alberto Fagalde, *El puerto de Valparaíso y sus obras de mejoramiento* [1904], Cámara Chilena de la Construcción, PUC, Biblioteca Nacional, Santiago, 2011, págs. IX-XLI.

semejantes al proyecto de Sánchez que tampoco encontró mayor aceptación. Le correspondió al conocido intendente de la provincia durante los años 1870 y 1876, Francisco Echaurren, la reedificación de los almacenes fiscales (destruidos en 1866) y los inicios de la construcción del muelle fiscal (1873-1883), primera obra portuaria chilena importante y que prestó servicios a buques de gran calado hasta 1919, cuando quedó incorporado a las obras del nuevo puerto. Además, entre 1883 y 1884, surgió el muelle para pasajeros (muelle Prat) que igualmente desapareció en la década de 1920⁴⁵.

En los últimos diez años del siglo XIX, se presentaron nueve proyectos conocidos por los nombres de sus gestores: Alfredo Lévêque y Eugenio de la Motte du Portan, sobre mejoramiento del puerto; E. A. White, sobre construcción de rompeolas, malecones y muelles en el Matadero o Cabritería (Portales); Fernando Boutrux, para dársenas en el mismo Valparaíso (todos en 1892); Domingo Otaegui, para construcción de dársena; Valentín Martínez, de mejoramiento del puerto en su mismo emplazamiento; R. Wedeles y P. M. Jofré, proyecto de la Población Vergara; Enrique López, dársena en Valparaíso (los cuatro en 1897); George Simpson, muelle dársena y el Proyecto de la Compañía de Diques, que contemplaba la construcción de rompeolas, malecones de atraque y creación de 50.000 metros cuadrados de terrenos disponibles para ensanche de la población, servicio del puerto y vías férreas⁴⁶. En todos los casos, hubo reservas de carácter técnico y financiero y, fundamentalmente, problemas de ejecución, a causa de la falta de sondajes y estudios analíticos completos de las condiciones geográficas de la bahía y de su fondo marino.

En la literatura histórica sobre la construcción definitiva del puerto, destacan los escritos de Roberto Hernández, gran historiador local y, a comienzos del siglo XX, subdirector de la biblioteca pública departamental de Valparaíso, la todavía existente Biblioteca Santiago Severín. Parte importante de sus estudios, comentarios y artículos analíticos fueron publicados como libro en 1926⁴⁷. En ese año, dos situaciones, de diversa naturaleza, según Hernández, actuaban en contra

⁴⁵ Pedro Sapunar P., *Monografía de las obras portuarias de Valparaíso*, en *Revista de Marina*, N°3 (1986), págs. 11-12.

⁴⁶ González, Higinio, *El puerto de Valparaíso*, Santiago, 1912, págs. 21-26.

⁴⁷ Hernández, Roberto, *Las obras marítimas de Valparaíso y el puerto de San Antonio. La concesión de Quin-*

de Valparaíso. Por una parte, la competencia del puerto de San Antonio que estaba registrando una movilización de toneladas semejante al primer puerto de la República. Por otra parte, la rudeza de los últimos temporales, con efectos incluso más graves que cuando no contaba con las obras de defensa portuaria (que se construían a un elevadísimo costo). En este segundo caso, el autor hacía el recuento de la historia transcurrida acerca del tema y ponía énfasis para declarar su inconformidad con las decisiones tomadas al respecto y con los argumentos técnicos del proyecto. A la fecha, el rompeolas de Punta Duprat tenía ya 300 metros construidos y a pesar de ello, en 1919 la draga *Chacolete* había naufragado a pocos metros de ese muro ya que la marejada allí era tan fuerte como en el costado de Barón en donde, sin molo, en este último año habían varado los vapores *Araucanía* y *Don Roberto*. Habían sido muchas las voces contrarias al proyecto en ejecución, entre ellas la de don Domingo Casanova O., que dudaba del éxito de la empresa en términos de que pudiese transformar a Valparaíso efectivamente en un puerto moderno, pero, a pesar de ello, en 1924, el Gobierno había contratado la extensión en 700 metros del molo sobre lo ya construido⁴⁸.

Si vamos hacia atrás, precisamente siguiendo los relatos de don Roberto Hernández, nos podemos detener en el 30 de diciembre de 1900, cuando, considerando la necesidad de colocar a Valparaíso en condiciones plenas de satisfacer al comercio, ofreciendo abrigo seguro a las naves y operando rápida y económicamente embarques y/o desembarques, el gobierno dispuso la creación de una Junta de Puerto encomendándosele el estudio de las materias pertinentes y la conservación y mejor aprovechamiento de las obras marítimas existentes. Rápidamente, el 17 de enero del año siguiente, se autorizó una inversión de 17.250 libras esterlinas para estudiar un proyecto de dársena y de esa suma, el mayor porcentaje se puso a disposición de la Legación de Chile en Francia para hacer efectivo el contrato suscrito entre el Gobierno de Chile y el ingeniero holandés don Jacobo Kraus, quien ya había trabajado exitosamente en el dique de Talcahuano. Había llegado al país a fines del siglo anterior siendo profesor de hidráulica en la Universidad de Chile, desde donde fue nombrado en 1892 en reemplazo de Alfredo Lévêque para terminar dicho dique. Había estudiado en la

tero. Estudio histórico sobre un gravísimo problema regional a la vez que nacional. Con ilustraciones y dibujos hechos especialmente (1900-1926); Imprenta Victoria, Valparaíso, 1926.

⁴⁸ *Ibidem*, págs. 5-6.

Escuela Politécnica de Delft, formadora de los grandes ingenieros hidráulicos de Holanda. A los 21 años era ingeniero y ya antes de viajar a Chile se desempeñó en ferrocarriles, como constructor de un canal de navegación y como ayudante en la misma Politécnica en donde, a marzo de 1901, fecha de su nuevo contrato en Chile, era su Director y Catedrático. De acuerdo a Hernández, Kraus volvió al país en agosto del mismo año e impuso a sus trabajos un celo y actividad notables. Al listado de ingenieros y profesionales afines, se agregaron ingenieros de la Dirección General de Obras Públicas y la Dirección General de la Armada participó a través del contralmirante Luis Uribe y diez guardiamarinas. También participó la Administración de Aduanas y el gobierno nombró como secretario de la comisión a Alberto Fagalde⁴⁹.

Kraus volvió a Holanda en diciembre de 1901 después de haber realizado un intenso trabajo de sondajes en toda la bahía de Valparaíso: 17.600 de profundidad y 600 de carácter geológico y de perforaciones. En mayo, regresó igualmente uno de sus ingenieros, Van Hoff, y le acompañó el mismo Alberto Fagalde, comisionado por el gobierno para seguir trabajando en esos estudios y en cuestiones económicas relacionadas con obras portuarias del viejo mundo.

Los trabajos del puerto de Valparaíso estuvieron acicateados por varias razones. Indudablemente, la infraestructura portuaria estaba lejos de corresponder al sitio que Valparaíso había alcanzado a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX entre las ciudades-puerto del Pacífico. Más aún, los ecos de Panamá, y a nivel local el crecimiento del movimiento marítimo por San Antonio, eran cada vez más fuertes y, en ello, habían razones poderosas para estimar que si el viejo puerto no se modernizaba a partir de inversiones cuantiosas, su época de oro estaría por fenecer, dando paso a sus competidores. Tratándose de un problema técnico, la discusión sobre el particular estaba acotada a políticas estatales y/o municipales, así como a las muy específicas consideraciones de los ingenieros.

Los estudios y planos de Kraus llegaron finalmente a fines de 1903, considerado por entonces como un año fatídico. Las obras de mejoramiento consideradas por el holandés se componían de tres grupos: dársena de las Habas; dársena de la Aduana con malecones definitivos y dársena del Barón con enrocados. El proyecto conservaba, con prolongación, el Muelle Fiscal con ensanchamiento de

⁴⁹ *Ibidem*, págs. 17-20.

malecones por el lado de la tierra, lo que permitía preservar el Muelle Prat. El debate parlamentario y gubernamental se centró principalmente en lo cuantioso de sus costos y en cuestiones relativas a la envergadura de las mismas, pensando en sus proyecciones a futuro más que a especificaciones técnicas. Mientras que, para los defensores de Kraus las obras venían a solucionar los problemas de mayor urgencia y permitían focalizar la actividad portuaria a través de las dársenas planteadas, para parte importante de sus impugnadores ellas no superaban la situación, puesto que no contemplaban una defensa total de la bahía, que era lo que realmente se necesitaba si se quería pensar con perspectivas futuras. Uno de los senadores, Enrique Mac-Iver, de notable influencia en la época, sintetizaba su oposición señalando que el puerto de Valparaíso debería construirse como lo hacían todos los puertos del mundo, es decir, buscando un abrigo que permitiese lograr una buena bahía en donde existía una mala bahía. En noviembre de 1904, con la aprobación del Congreso, se dictó la ley que autorizaba la contratación de obras marítimas para Valparaíso y en abril de 1906 se abrieron las propuestas presentadas para la ejecución de las mismas, una de la casa Volter de Holanda, otra de la casa Jackson de Inglaterra y una tercera del Sindicato de Obras Públicas de Chile, que contaba además con el apoyo del mismo Kraus. Sin embargo, las tres fueron desechadas por motivos de presupuestos o por no llenar claramente las bases del concurso. En junio de ese año, el gobierno solicitó una prórroga de un año para insistir en la contratación de las obras⁵⁰.

En agosto, Valparaíso fue sacudido por una nueva tragedia: el día 16, un gran terremoto sacudió la ciudad y redujo a escombros gran parte de lo edificado en el plan de la misma, particularmente en el área de El Almendral, actual avenida Argentina y calles adyacentes; pero las nuevas preocupaciones no hicieron olvidar el problema portuario dentro de todos los proyectos que comenzaron a surgir para la reconstrucción urbana. Todavía estaba vigente el proyecto Kraus y muchos pensaron que dado el estado en que había quedado el Almendral, el estero natural de las Delicias (que por allí corría desde los cerros hacia el mar) posibilitaba una magnífica ocasión para convertir la dársena del Barón de dicho proyecto en una entrada del mar hacia el interior, permitiendo la construcción de un puerto interior de buen nivel y a más bajo costo que la dársena en la costa. El propio Kraus mostró interés en dicha posibilidad y, aunque con poca claridad, pensó que podía ser una buena posibilidad. Otra vez, las dudas respecto a la cuantía y verdadero provecho de las

⁵⁰ *Ibidem*, págs. 37-47 y 54-55.

nuevas instalaciones portuarias pensadas en sus proyecciones temporales provocaron nuevas discusiones. La mayoría de las autoridades locales se sintieron atraídas por una visión panorámica de cómo podía cambiarse el paisaje de una parte de la ciudad tan dañada e, incluso, algunos de ellos no dudaron en que si el proyecto prosperaba la mayor actividad portuaria de la ciudad podía trasladarse hacia Quintero. En el gobierno igualmente hubo vacilaciones puesto que, además, trabajaba aceleradamente en los proyectos de reconstrucción de la ciudad. Volvieron, además, a surgir ideas ya debatidas anteriormente. Entre ellas, la de un puerto interior en Viña del Mar que aprovechaba la salida del estero Marga Marga al mar y ofrecía varios kilómetros hacia el interior con excavaciones más sencillas y construyendo espaciosos malecones para la carga y descarga del funcionamiento portuario.

En términos técnicos, el terremoto de 1906 provocó cambios en el fondo de la bahía e, incluso, en los primeros momentos se llegó a mediciones de hasta 20 nuevos metros de profundidad en las inmediaciones del Barón. Ello llevó a aumentar el interés por una dársena interna, a tal punto, que el 25 de agosto se ordenó al ingeniero Gerardo van Broeck practicar un reconocimiento de la bahía para constatar los posibles efectos del movimiento sísmico y, enseguida, se nombró una nueva subcomisión que estudiara las posibilidades concretas de dicha dársena. A partir de estas acciones, el 1 de septiembre, el ingeniero Nicanor Marambio presentó el respectivo proyecto, que consideraba una extensión que se prolongaba entre los esteros de Jaime y Delicias (actuales avenidas Francia y Argentina) con una superficie de 55 hectáreas (1.100 metros de largo por 550 de ancho), un verdadero puerto con fondeadero seguro para todas las naves y que se conectaba a través de un corto canal a la dársena del Barón que figuraba en el proyecto Kraus. Paradójicamente, las mismas necesidades surgidas por el terremoto y la mayor urgencia para el gobierno respecto a la reconstrucción de la ciudad, en particular del Almendral, impidieron la ejecución de la obra a pesar de los entusiasmos despertados⁵¹.

De esta manera continuaba la historia de las obras portuarias. El 12 de octubre del mismo año,

⁵¹ Véase Paravic Valdivia, Sergio, “Proyecto de dársenas en El Almendral a consecuencia del terremoto de 1906 en Valparaíso”, en: *Revista Mar*, Liga Marítima de Chile, N° 192, Valparaíso, 2006 (marzo), págs. 45-54.

el Ejecutivo presentó a la Cámara de Diputados el proyecto de reconstrucción del Almendral, sin puerto interior (el problema fue zanjado definitivamente el 17 de enero del año siguiente con la aprobación del plano de reconstrucción de dicho sector), y el día 16, el Senado aprobaba por unanimidad la publicación del proyecto de mejoramiento del puerto de Valparaíso, en este caso del ingeniero Higinio González, consistente en la construcción de dos grandes muelles⁵². Como hemos señalado, la historia aún no concluía.

Entre otras razones, la situación en que se encontraba el proyecto Kraus, ya definitivamente desfinanciado por otras prioridades gubernamentales, y las dudas existentes al respecto, aumentaron las presiones por parte de los defensores de la construcción de un gran puerto en la bahía de Quintero, cuya idea original se atribuía, incluso, al almirante lord Cochrane. En paralelo, se unían aquellos que sostenían que se debía desarrollar todo un programa de habilitaciones de puertos que, en la región central debía contemplar, además, a Papudo, Quintero y San Antonio, con lo cual se aliviaría el trabajo de Valparaíso, permitiéndole otras alternativas menos onerosas. Y, en tercer lugar, no faltaban quienes visualizaban una mirada más integral de la modernidad que debía alcanzarse y que comprometía todo un nuevo trazado de ferrocarriles tendientes a unir dichos puertos. En 1907, producto del trabajo de nuevas comisiones formadas al respecto, se presentaron propuestas por parte de Ricardo y Rodolfo Wedeles, en representación de la Compañía Anglo-Francesa, y por Domingo Ferry de Val, en nombre de sir John Jackson Limited de Londres. Por su parte, la casa White y Cía. de Nueva York y Londres, presentó el proyecto de dique en Viña del Mar que fue prontamente rechazado. Volter, por la Compañía holandesa, intentó insistir con una doble dársena en El Almendral, pero esa idea ya estaba completamente desechada⁵³.

A fines de octubre de 1908 se reinició la discusión en el Parlamento sobre las obras de Valparaíso. Y en esta oportunidad ya se entró en camino directo. Junto con comenzar a desecharse definitivamente el proyecto Kraus, el nuevo interés del gobierno fue defender la propuesta de Adolfo Guérard, Inspector General de Puentes y Calzadas de Francia, compuesta principalmente de un largo rompeolas, de longitud variable (entre 1.000 y 1.500 metros) y ubicado en sitios y profundidades

⁵² Hernández, Roberto, *Las obras marítimas de Valparaíso...*, *op. cit.*, págs. 56-65.

⁵³ *Ibidem*, págs. 66-77.

antes no consideradas por Kraus según su estimación del subsuelo. Roberto Hernández, nuestro principal y casi exclusivo testimonio sobre el particular, relata que hubo parlamentarios que no se explicaban el cambio político del gobierno y de qué manera se había gastado tiempo y esfuerzos de un grupo de ingenieros para apoyar al holandés, simplemente para dejarlo de lado a favor de Guérard, que no había estado más de cuatro días en Valparaíso, que no había hecho sondajes (en comparación con los 17.600 de Kraus) y que se había limitado sólo a un paseo por la bahía antes de dirigirse a Santiago para presentar su proyecto. El propio Guérard, se argumentaba, tampoco estaba muy convencido de su propuesta, ya que como alternativa a la construcción del molo de los 1.500 metros, sugería un rompeolas reducido a la mitad en su longitud y un segundo al lado del Barón. Incluso, una tercera opción era un molo más reducido y sin construcción en el Barón. Junto con Guérard, sin grandes apoyos, hubo dos nuevas tentativas basadas en los estudios previos de Kraus: de Julio Torrealba T. (concesionario del puerto de Constitución) y David Montt y otro de Marcial Cordovez Aguirre. La primera, conocida como el *Proyecto Nacional* para diferenciarlo del de Guérard, ofrecía diques, saneamientos y otras construcciones complementarias. La segunda, dos dársenas y un abrigo completo de todo el malecón. En noviembre del mismo año, un gran *meeting* convocado en Valparaíso, que reunió entre 30 y 50 mil porteños, se organizó oficialmente a objeto de apoyar el Proyecto Guérard. Empero, lejos de disminuir el debate, impidió dilucidar de una vez el problema y puso a una mayoría parlamentaria en contra del gobierno decidido, por entonces a inclinarse por dicha iniciativa. Más aún, fueron los mismos proponentes de dicho Proyecto Guérard quienes terminaron retirándolo. El año 1908 terminó, otro año más, sin la resolución de unas obras que, en todo caso, todos consideraban necesarias, pero cada uno con sus propias ideas y argumentos. Nuevos debates, incluso ahora sin proyectos, concluyeron sólo el 7 de septiembre de 1910 cuando se dictó la Ley 2390 que autorizaba al Presidente de la República para ordenar una comisión para proponer el plan definitivo de obras marítimas para el mejoramiento de los puertos de Valparaíso y San Antonio. Se dio vida a la Comisión de Puertos que fue la que, finalmente, vino a proponer el plano de las obras para Valparaíso aprobados por decreto supremo del 22 de febrero de 1911. Entre medio, incluso, hubo otra propuesta, la llamada Scott, que prácticamente pasó inadvertida, salvo un débil debate público sobre la misma⁵⁴.

⁵⁴ *Ibidem*, págs. 78-92 y 104-105.

Finalmente, la Comisión de Puertos, basándose en toda la documentación reunida, incluidos los estudios de Kraus, determinó realizar una serie de sondajes geológicos en la bahía, mediante un sistema de tubos de acero, tapados en un extremo algunos, destapados otros, lastrados un tercer grupo, a fin de poder medir la capacidad de resistencia del fondo marino a profundidades variables de 15 a 55 metros. Como resultado de ello, se pudo medir que el fondo fangoso, a 55 metros de agua, presentaba una superficie no compacta de 7,70 metros. Este antecedente era fundamental para la construcción del rompeolas que, partiendo desde punta Duprat en dirección al oriente, se prolongara por 300 metros (sobre 45 metros de agua), para doblar enseguida hacia el SE en longitud de 700 metros y sobre profundidades de 55 metros. La ejecución de esta obra se realizó en dos etapas: los primeros 300 metros a partir de 1912 y los 700 restantes, a contar de 1923, ambas a cargo de la firma inglesa de Pearson y Cía.

Para la época, la construcción del muelle significó un trabajo realmente impresionante: composición de taludes de enrocados y arenas de base de 115 metros de ancho en las profundidades mayores y de 32 metros de alto. Sobre éstos, un revestimiento de bolones y piedrecillas de un ancho de 60 metros y 25 de altura. A continuación, otra capa de grandes enrocados para cubrir una plataforma de 32 metros de ancho y 11 a 12 de alto, todo lo cual –dejándose asentar por lo menos durante un año– debía soportar el peso de la superestructura compuesta por grandes bloques monolíticos de 16 metros en la base, 15 de altura y 20 de largo, colocados uno al lado de otro para obtener así el muro macizo que efectivamente se logró. Debe igualmente mencionarse el esfuerzo técnico que se requirió para construirlos y especialmente el sistema ideado para sumergirlos en el punto adecuado luego de hacerlos flotar para llevarlos hacia su ubicación definitiva.

El malecón se calculó para resistir olas de 9 metros de altura por 90 de largo y con velocidad de 12 metros por segundo. Sin lugar a dudas que, independientemente de su ubicación y longitud, que fueron bastante discutidas, en lo esencial se tuvo completo éxito. La categoría de la obra queda señalada por el hecho de alzarse sobre un fondo marino a 55 metros de profundidad, siendo uno de los rompeolas de mayor altura en el mundo, si no el de mayor altura. Las obras de Valparaíso se complementaron con la construcción del muelle Barón, para carbón, de 200 metros de largo, por 30 de ancho y con fundiciones tubulares por aire comprimido que, como método técnico, igualmente debe considerarse como otro efectivo adelanto de la ingeniería chilena de la época. También

se logró construir el espigón de atraque y el muelle de desembarco o malecón Prat⁵⁵.

En el desarrollo de las actividades portuarias de Valparaíso es igualmente importante consignar la construcción y funcionamiento de diques flotantes. Nicolás F. Tiedje tuvo el privilegio de lanzar al agua el primero de ellos aunque, desgraciadamente, tuvo muy efímera vida: sólo desde mayo de 1857 a junio de 1862. Le siguió el bautizado como *Valparaíso I*, que comenzó a prestar servicios en 1864 y que se hundió a causa del gran temporal del 29 de mayo de 1915, que siguió a inundaciones producidas en la ciudad producto de una lluvia torrencial. Hubo enormes discusiones, quejas y re-criminaciones ya que las obras de la Comisión de Puertos no sólo contemplaban las construcciones en el mar propiamente tal, sino también tenían que ver con todos los trabajos de cauces y encajonamientos de las quebradas para producir una buena salida de las aguas en la bahía. De hecho, ya asomaban las tradicionales discrepancias entre los criterios y decisiones tomadas en Santiago y las miradas surgidas en el propio Valparaíso que buscaba que se respetaran sus mejores conocimientos acerca de sus propias realidades. Había sucedido con respecto a las piedras de la cantera de Las Salinas de donde procedían los grandes cajones que se estaban depositando en el fondo del mar y nuevamente se alzaban las voces porteñas para paralizar las obras en base a que no era posible que ellos, los santiaguinos, “continúen a cargo de una entidad mediterránea, que no se da cuenta de lo que pasa en Valparaíso”. En esas circunstancias aconteció lo del *Valparaíso I* que, según el diario *La Unión*, se debió en gran parte a que con motivo de las obras del puerto, hubo de cambiarse el fondeadero de los dos diques, que quedaron en un sitio en donde más les afectaron los temporales. El segundo dique fue el *Santiago*, que había llegado al puerto en abril de 1865, un año después del *Valparaíso* y que muy pronto siguió la suerte de aquel, al hundirse el 20 de enero de 1921, sin

⁵⁵ Respecto de las obras portuarias de Valparaíso que, en lo fundamental, se conservan hasta la actualidad, existe abundante material de consulta. Entre otras obras se destacan las citadas de Roberto Hernández y de Alberto Fagalde. Además véase en *Anales del Instituto de Ingenieros* trabajos especializados de Eduardo Reyes Cox, Domingo Casanova O., Enrique Dolí, W. Kamp y Jorge Lira Orrego, vol. XI (1911), págs. 162-174 y 190-192; vol. XII (1912), págs. 286-290; vol. XVI (1916), págs. 308-317; vol. XXIII (1923), págs. 3-5; vol. XXIV (1924), págs. 34-52, 98-118, 143-162, 163-179, 206-219, 220-227, 242-248 y 270-290. Todavía en 1950, en el mismo Instituto se recordaba y se seguían discutiendo algunos aspectos técnicos de las obras de comienzos de siglo. Jorge Lira O., “El molo de abrigo de Valparaíso”, en los mismos *Anales*. vol. LXIII (1953), págs. 339-351.

temporal de por medio, pero para los testigos del hecho, igualmente a causa de su ubicación por efectos del cambio de sitio en la bahía⁵⁶.

En 1924 arribó, procedente de Holanda, el *Valparaíso II*, metálico, a diferencia de los anteriores que habían sido construidos en madera, y con un desplazamiento de 4.500 toneladas, cuya vida útil llegó hasta 1940, cuando igualmente terminó hundido en las aguas de Valparaíso⁵⁷.

Nos hemos referido a los temporales que terminaron con los diques antes señalados, pero en los intertantos hubo otros tantos desastres de gran magnitud que no sólo dañaron la vida urbana de la ciudad sino también su vida portuaria y, de hecho, lo que estaba sucediendo con sus obras marítimas propiamente tales. El temporal de los días 25 y 26 de mayo de 1915 tuvo efectos trágicos en el fracaso de las obras de mejoramiento de las quebradas, trabajos que estaban a cargo de la Comisión de Puertos y alcanzaron tal gravedad que incluso se llegó a ordenar la paralización de las obras en curso. A fines de 1916, una de las obras consideradas esenciales, el espigón de atraque, entró en una fase de discusión decisiva. Por entonces, se llegó a determinar que no sólo podía suprimirse, sino que, además, ello podría traer ventajas al plan general de lo que se proyectaba unos meses antes; en marzo de ese año, el ministro de Obras Públicas se había manifestado partidario de esa supresión para retomar uno de los puntos básicos del Proyecto Kraus. En todo caso, se terminó por convenir la materialización de trabajos, que en lo general se basaban en uno de los aspectos centrales del proyecto original del holandés, la actual costanera, y el espigón de atraque cuyos trabajos definitivos se reanudaron el 21 de febrero de 1917. Hernández fue prolijo en describir la ceremonia de inauguración de dichas obras, la “de hacer flotar y fondear en un punto próximo al de su ubicación definitiva el primero de los grandes cajones monolíticos para el molo de abrigo. Presidió la ceremonia el Ministro de Hacienda y asistieron innumerables invitados. Era aquel el monolito más grande del mundo y no dejaba de ser un honor que se hubiese construido en Valparaíso. El acto oficial despertó verdadero entusiasmo en todo el público [...] El peso del primer cajón monolítico,

⁵⁶ Hernández, *op.cit.*, págs. 148-149.

⁵⁷ Pedro Sapunar P., *op. cit.*, págs. 275 y 291. El actual dique flotante, el *Valparaíso III*, dique de acero construido en Asmar de Talcahuano con capacidad de levante de 10.000 toneladas, arribó a Valparaíso el 19 de abril de 1985.

sin relleno, era de 2.434 toneladas y con relleno 11.360 toneladas. En acero empleado había 143 toneladas. La construcción demoró 118 días y todo colocado en su sitio venía a costar doscientos cincuenta y cinco, quinientos doce pesos oro de 18d.”⁵⁸. En mayo del mismo año, el gobierno recibió las obras del muelle Barón que, por décadas, fue denominado por su actividad central: la descarga del carbón. Sus obras comenzaron en julio de 1913 y, al concluirse, fue entregado para su explotación a la Empresa de Ferrocarriles del Estado. En el otro extremo, como parte de las obras del nuevo espigón y sitios de atraques, desaparecían los ya antiguos y clásicos muelles Prat y Fiscal que estaban cimentados en fundaciones de fierro y cemento con columnas cilíndricas de base.

La historia recién comenzó a concluir en 1923, cuando un segundo contrato con la firma de Pearson y Cía. permitió la construcción del brazo inclinado del rompeolas con inicios en punta Duprat, que dio configuración al muelle observado hasta el presente. Nunca hubo aceptación generalizada de estas obras. Por un lado, en 1924, Domingo Casanova publicó en los *Anales del Instituto de Ingenieros*, un extenso artículo que señalaba lo que debió hacerse y proponía lo que aún era tiempo de rectificar para obtener un buen puerto en Valparaíso. Se criticaban aspectos técnicos del proyecto en ejecución; se decía que la punta del muelle, al término de sus 700 metros de longitud, sería un punto de movimiento e inflexiones de las aguas que, especialmente en tiempos de temporal, harían igualmente poco segura la permanencia de barcos al interior de la bahía; que Valparaíso no necesitaba una rada artificial de refugio basada sólo en un gran rompeolas, sino un puerto comercial moderno formado por un conjunto de dársenas abrigadas en todas direcciones. Por el otro lado, en noviembre de ese año, al momento de la entrega de la primera etapa de las instalaciones más fundamentales antes de iniciar la prolongación de los 700 metros del muelle, el representante de Pearson señalaba que las obras constituían una novedad mundial, “por cuanto no se había construido en ningún puerto del mundo un molo de abrigo en aguas tan profundas. En la extremidad de éste la cota alcanza a cincuenta y cinco metros bajo el nivel del mar”. Al mismo tiempo, *El Mercurio de Valparaíso* señalaba que: “un fausto acontecimiento y motivo de legítima satisfacción para nosotros es la terminación de las obras del puerto de Valparaíso, después de 14 años de no interrumpidos ni perturbados trabajos por dificultades o tropiezos con la firma constructora

⁵⁸ Hernández, *op. cit.*, págs. 152-162; la cita en pág. 162.

[...] Estas obras entregan a las actividades del comercio nacional un puerto moderno, dotado de todos los elementos necesarios para la carga y la descarga de naves en las condiciones de seguridad y de economía, dentro de las posibilidades que ofrecía el problema de hidráulica que tuvieron que resolver los ingenieros y los constructores...”⁵⁹.

En 1926, el secretario de la Comisión Central de Puertos, el ingeniero Jorge Lira, hacía el resumen de todas las obras señalando que dos clases de obras se construían en Valparaíso: las de abrigo y las de atraque: “Estas últimas están terminadas y son suficientes para todo el movimiento comercial que puede tener el puerto. De las obras de abrigo se ha construido el primer trozo del molo principal, que sale de punta Duprat, y se está trabajando en el segundo trozo, que se dirige hacia el muelle del Barón, y del cual se han contratado 700 metros... El abrigo completo de la bahía se conseguirá prolongando este molo 300 metros y construyendo otro de 1.100 metros de largo, que le salga al encuentro, partiendo del antiguo Fuerte Andes, dejando entrambos la entrada al puerto con unos 300 metros de ancho”⁶⁰. Como sabemos, no se construyeron los 300 metros de continuación del muelle actual, ni menos aún el otro brazo de 1.100 metros de largo.

Allí quedó la historia de la infraestructura básica del puerto de Valparaíso. Lo que sigue mucho tiempo después, y hasta la actualidad, corresponde a las permanentes modernizaciones técnicas que le han permitido subsistir en el tiempo y adecuarse a las nuevas modalidades del transporte, carga y descarga marítima. La tan porteña, conocida y prolífica Sara Vial, escribía que cuando Roberto Hernández había publicado el libro que nos ha servido de base en este estudio, se lo había enviado al propio Jacobo Kraus, entonces Ministro de Obras Públicas de la reina Guillermina de Holanda y que éste le había contestado con una atenta carta de felicitación. Para Hernández, Kraus había realizado el estudio científico más completo que ha existido para el puerto de Valparaíso y pensaba que sólo la confabulación de otros intereses había dejado de lado el proyecto. Sara Vial agregaba que “con relación al ingeniero Jacobo Kraus, hemos leído crónicas de Joaquín Edwards Bello citando su nombre y la indiferencia de los chilenos, que bien pudo, de no haber sido así, cambiar la historia del primer puerto. No cabe duda que don Joaquín se nutrió también de las

⁵⁹ *Ibidem*, págs. 228-231.

⁶⁰ Citado por Hernández, *op.cit.*, pág. 239.

aguas investigadoras de Roberto Hernández y las tomó en cuenta como se debía, enriqueciendo con ello la memoria de su pluma de cronista”⁶¹.

En todo caso, a partir de la década de 1930 comenzaron una serie de readecuaciones y modernizaciones de la infraestructura, los medios operativos y la institucionalidad del funcionamiento del puerto. En lo general, especialmente desde el punto de vista social, en un proceso de largo tiempo, los trabajadores portuarios de los tiempos tradicionales de Valparaíso fueron desapareciendo a la par de los cambios políticos y de requerimientos tecnológicos en los servicios del transporte, carga y descarga marítima. En abril de 1960, surgió la Empresa Portuaria de Chile (Emporchi), entidad autónoma a cargo de la explotación y administración de los puertos estatales. Coincidió con la llegada, dos años después, del modo de operar a través de contenedores, lo cual, a su vez, llevó a necesarios procesos de cambios en las formas de trabajo del sector, en el tipo de ocupación de los espacios portuarios y en la construcción de grandes explanadas para poder depositarlos. Comenzó igualmente a tomar presencia el sector privado en operaciones de movimientos de la carga en superficie.

El terremoto de 1985 causó destrozos en el puerto y su separación tomó nueve años, a partir de 1990, para poder reparar instalaciones, reconstruir explanadas y recuperar el muelle Barón. Sólo a partir de 1995 comenzó la etapa más importante de restauración, con la recuperación y modernización de los sitios 1, 2 y 3, que culminaron en 1999. En forma paralela, se venían tomando medidas que daban impulso a una nueva situación portuaria con la promulgación, en diciembre de 1997, de la Ley 19.542, llamada “de modernización portuaria”, por la cual los diez puertos estatales de Emporchi se constituyeron en empresas autónomas concesionadas a privados. En Valparaíso, el 31 de enero de 1998 se constituyó la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) y, a fines de 1999, se licitó independientemente el Frente de Atraque N° 1 del Puerto, sitios 1 a 5, denominándose en conjunto como Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A. El espigón y los sitios 6, 7 y 8 continuaron bajo administración de la EPV al igual que el paseo público del antiguo Muelle Barón. Más recientemente, en el año 2008, inició sus operaciones la Zona de Extensión de Apoyo Logístico (ZEAL)

⁶¹ Vial, Sara, “Roberto Hernández. El periodismo. Los libros y la Bibliotecología”, *dossier en El Mirador de Lukas*, Año 2, N° 5, Valparaíso, 1998 (abril), V.

que concentra la zona primaria del puerto y áreas de servicios especiales para la carga⁶².

Actualmente, Valparaíso vuelve a distinguirse como principal puerto de contenedores y ha acrecentado su actividad de transporte marítimo con temporadas de llegadas de grandes cruceros dedicados al turismo. Evidentemente, la ciudad no es la de mediados del siglo XX, en la cual el trabajo portuario era uno de sus pilares definitivos y distintivos desde lo social. En la actualidad, se busca afianzar una complementariedad de actividades y funciones y, en ello, el puerto, aunque diferente, sigue siendo origen y proyecto de la ciudad.

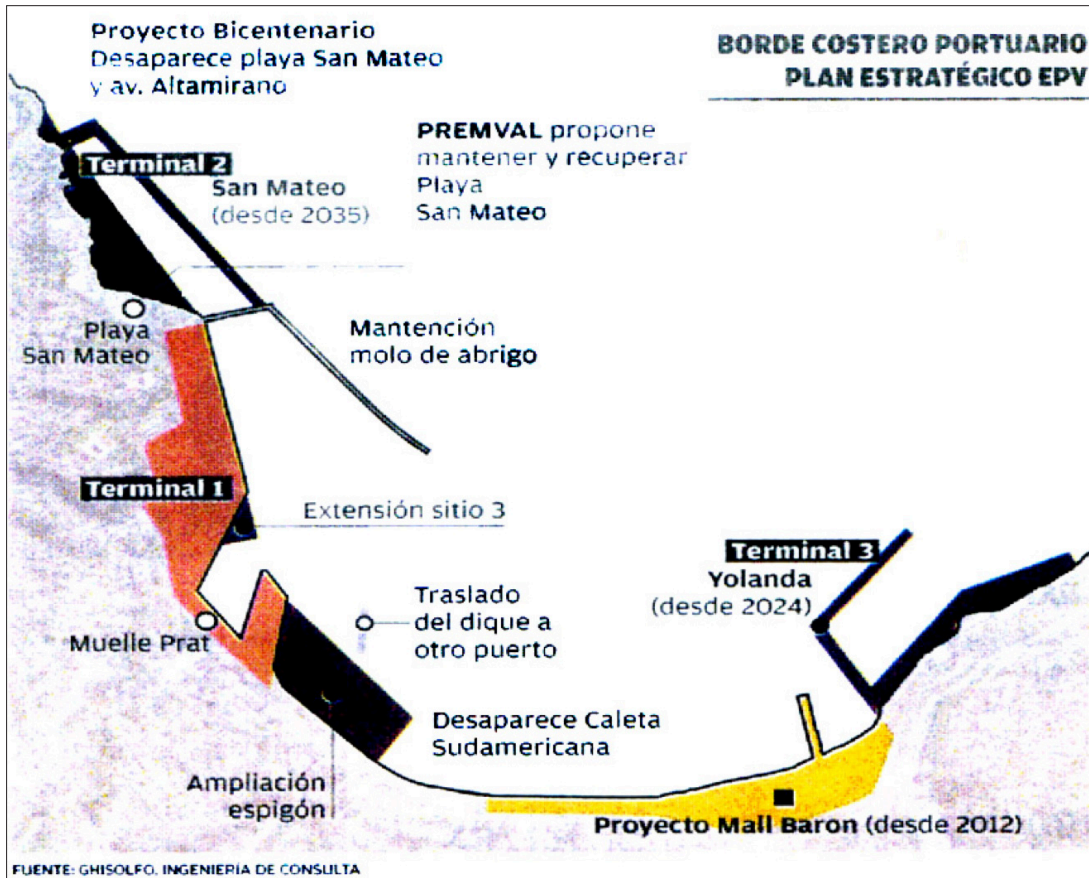
No obstante, sus problemas materiales permanecen. El 28 de abril de 2011, la licitación del espigón del Terminal 2 de Puerto Valparaíso, a diferencia de San Antonio, no tuvo interesados. Entre otras organizaciones, la Cámara Marítima, que agrupa a los principales operadores marítimo-portuarios, había cuestionado la calidad del proyecto, especialmente respecto a la imposibilidad del puerto para ser operativo a la hora de atender barcos de las grandes dimensiones impuestas por el canal de Panamá. A fines del mismo año, el presidente de Puerto Valparaíso (PV) no dudó en aceptar que San Antonio tenía un mejor proyecto y que el puerto de Valparaíso requeriría alrededor de 300 millones de dólares de inversión para atender el aumento de la transferencia de carga, con capacidad actual de 12 millones de toneladas anuales y que debería doblarse en los años venideros. El proyecto de nueva licitación, para el primer semestre del 2012, consistiría en un contrato que exigiría “como punto de partida la construcción de dos sitios de atraque para buques de la línea *post-paramax*, de 350 metros de eslora, lo que sumado a la posible ampliación de 120 metros del Terminal 1, administrado por Terminal Pacífico Sur, dejaría al puerto con la capacidad para acoger simultáneamente a cuatro de estas embarcaciones, en circunstancias que hoy sólo puede atender a una”⁶³. Otras alternativas de crecimiento para PV son las zonas de San Mateo (Terminal 3) y Yolanda (Terminal 4) que posibilitarían una capacidad de transferencia global de carga superior a

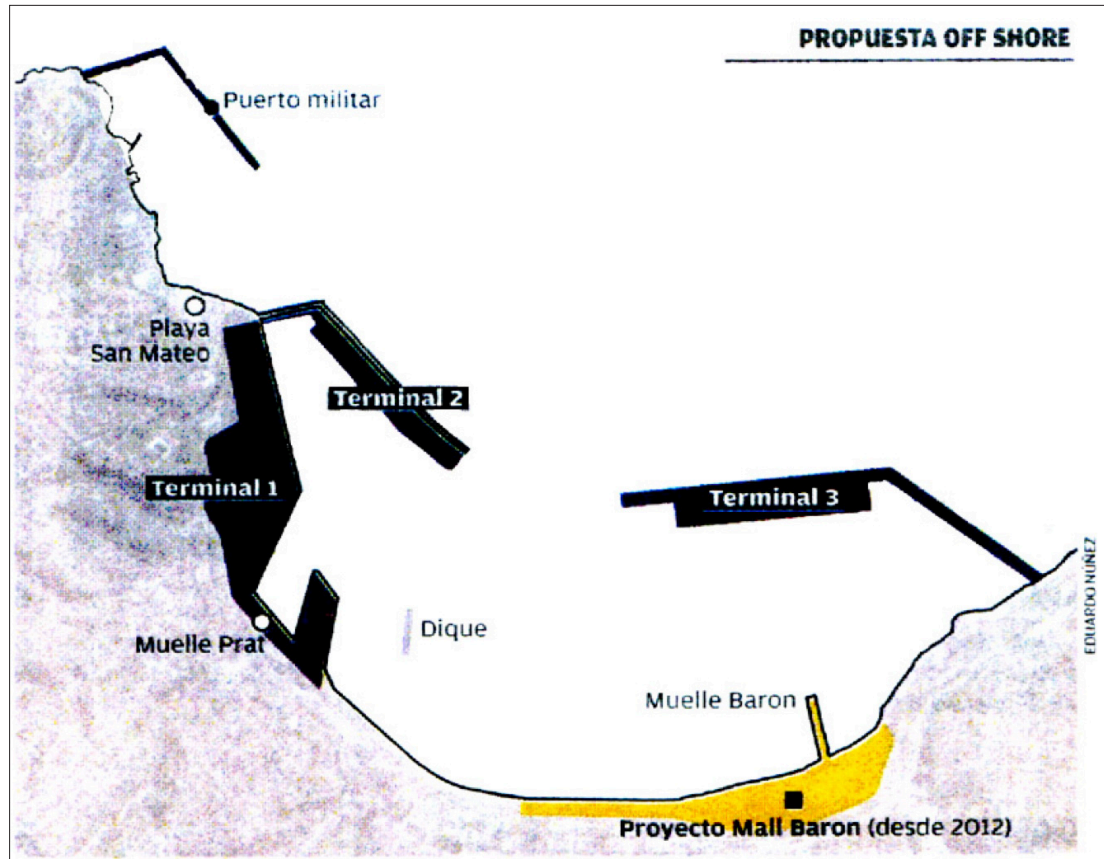
⁶² Véase en el sitio web de EPV: www.epv.cl/contenido/info_general/historia.asp

⁶³ *El Mercurio de Valparaíso*, 25 de diciembre de 2011, pág. 15. Unos meses antes, el Presidente de la Cámara Aduanera solicitaba a EPV sacar lecciones de la no adjudicación de la licitación llamada, subrayando la necesidad de trabajar con rapidez y en forma eficiente para no quedar atrás respecto a otros puertos internacionales, con mucho más espacio para crecer, como el Callao en el Perú. *El Mercurio de Valparaíso*, 25 de octubre de 2011, pág. 17.

los 30 millones de toneladas por año, permitiendo satisfacer los requerimientos de demanda hasta aproximadamente el 2045, proyectos en conflicto con la construcción de otro proyecto de carácter turístico, comercial, residencial y recreativo en los sectores aledaños al muelle Barón.

Proyectos nuevo puerto de Valparaíso





Domingo Cruzat, Presidente del Sistema de Empresas Públicas, SEP, ha planteado la necesidad de un nuevo mega-puerto en la zona central que debiera estar operativo alrededor del 2020, proyecto distinto a la licitación en Valparaíso y en otras regiones. Según el mismo Cruzat, “el tema portuario en Chile puede ser complicado en los próximos diez años, y como planearlos y construirlos toma mucho tiempo, nos tenemos que *poner las pilas* ahora. Eso implica planificar un mega-puerto en la zona central que se va a necesitar *sí o sí*”. Dicho mega-puerto debería ser de otra escala y magnitudes, pensando en el crecimiento de la carga que vendrá, y más si fructifica el tren a baja altura hacia

Mendoza, o si la economía chilena crece más rápido: “En Chile ya no quedan aguas abrigadas. Hay que construir un molo de abrigo y eso es lento y caro. El proyecto está en manos del Ministerio de Transportes, que deberá definir una política portuaria en la macro-zona central: guías de posibles emplazamientos y plazos estimados”⁶⁴.

Se seguirá esperando. Las decisiones políticas son lentas; la vida económica rápida. El puerto de Valparaíso de las primeras décadas del siglo XXI básicamente opera con las mismas condiciones en el siglo XX. Como ha señalado un ex presidente de la empresa portuaria y ex Intendente de la región, “la falta de decisiones y el clima de ambigüedad es lo peor que le puede pasar a una ciudad”⁶⁵.

IV.2. El puerto y el presente en prospectiva

En noviembre de 2011, *El Mercurio de Valparaíso* resaltaba que las exportaciones regionales anotaban un aumento de un 14% en el período enero-septiembre de ese año, alcanzando a los 4.370 millones de dólares según estadísticas de la Asociación de Industriales de Valparaíso (ASIVA). Sus destinos principales eran China, Colombia, Brasil, Estados Unidos, Argentina, Japón, México, Perú y Taiwán. De la cifra total, 353,9 millones correspondían a productos originarios de la región (menos del 10%), lo que significaba retrocesos con respecto a períodos anteriores. Según productos, el valor total correspondía mayoritariamente a cátodos y secciones de cátodo seguidas por rancho de naves, cigarrillos con contenido de tabaco, morenas, palta variedad Hass, naranjas, preparaciones no alcohólicas, limones, pechugas y otros. En términos de importaciones, la aduana de Valparaíso consignaba la primera posición a nivel nacional con un 38% del monto total, seguida por San Antonio con un 24% y Los Andes con un 8%⁶⁶. Mirada optimista que permite reflexiones más detenidas.

⁶⁴ Domingo Cruzat, “Tenemos que planificar un magapuerto en la zona central...”, *El Mercurio de Santiago*, 27 de noviembre de 2007, B12.

⁶⁵ Gabriel Aldoney V. sobre puerto Barón, *El Mercurio de Valparaíso*, 25 de septiembre de 2011, págs. 16-18.

⁶⁶ *El Mercurio de Valparaíso*, 22 de noviembre de 2011, pág. 17.

Entre las décadas de 1980 y 1990, las exportaciones de cobre del país pasaron de representar desde un 80% a sólo un 40%. En esos años, el número de productos exportados se elevó de 1.200 a 1.490 y, en la década de 1990 subió de 2.300 a 3.750. En cuanto a sus mercados, los países de destino pasaron de 31 a más de 150. No obstante ello, el 50% de las exportaciones se concentraron en 10 productos, en 5 mercados y en 25 empresas: casi un tercio de las firmas no logró permanecer exportando por más de un año. Entre 1973 y 1990, el sector agrícola aumentó su participación en las exportaciones desde un 3,2 a un 10,1%; el sector pesquero de 1,8 a 3,9% y el sector forestal de un 1,9 a 7,9%. La industria manufacturera lo hizo desde un 10,1 al 41,9%⁶⁷.

Indudablemente, se trata de los efectos de la liberalización comercial chilena, la política económica más persistente en América Latina. En trazos gruesos, el rasgo más sobresaliente de dicha política en la década de 1990 fue la búsqueda de negociaciones para ampliar los accesos a nuevos mercados. Se pasó desde una apertura unilateral e indiscriminada con preferencia de políticas neutrales a una nueva estrategia que incluía acuerdos preferenciales de libre comercio sujetos a reciprocidad: acuerdos de complementación económica con la Comunidad Andina (1993), Venezuela (1993), Colombia (1994), Ecuador (1995), Perú (1998), Mercado Común Centroamericano (1999), estipulación de un área de libre comercio con MERCOSUR (1996), con México (1991, 1999) y con Canadá (1997). No debe olvidarse la historia de las negociaciones y tratados con la Unión Europea, Estados Unidos y países del Asia Pacífico⁶⁸.

Como consecuencia de todo aquello, en la última década, pareciera ser que el futuro es promisorio. No obstante, basta detenernos en los datos, y en los hechos, para tener miradas un poco más serenas y moderadas. Las estadísticas no lo dicen todo (o no necesariamente son copia de la realidad). En el caso de Valparaíso, su *hinterland* y funcionamiento no permite saber con certeza desde dónde provienen sus cargas a exportar; las bases de datos sólo contienen nombre de los exportadores sin poseer el detalle de la ubicación de las plantas desde donde se originan las cargas; más aún, una

⁶⁷ Roberto Alvarez, “Desempeño exportador de las empresas chilenas: algunos hechos estilizados”, en: *Revista de la CEPAL*, N° 83, 2004 (agosto), págs. 122-123.

⁶⁸ Ricardo French-Davis, “El impacto de las exportaciones sobre el crecimiento de Chile”, en: *Revista de la CEPAL*, N° 76, 2002 (abril), págs. 145 y 149.

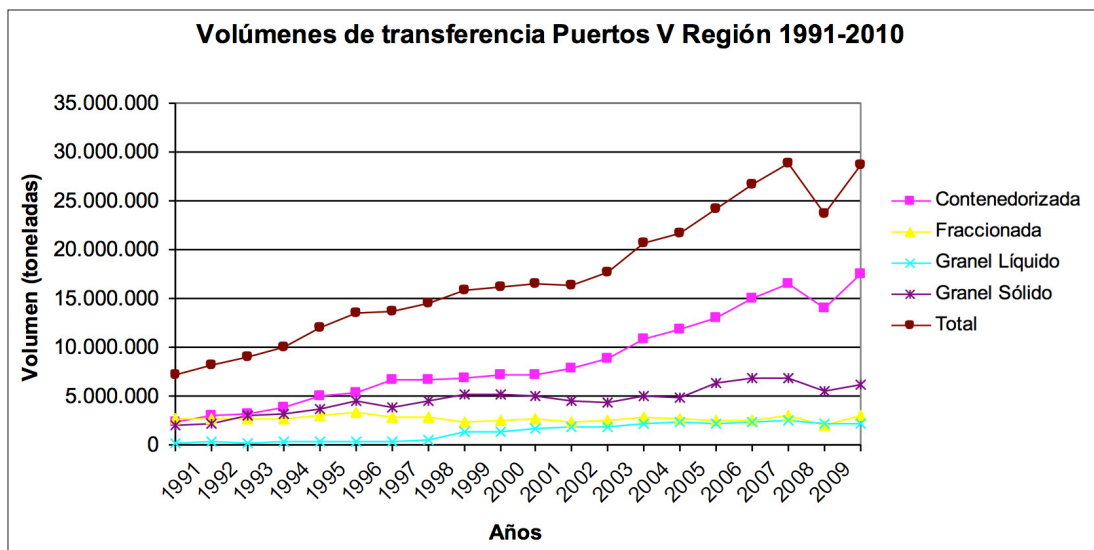
empresa exportadora puede tener más de una planta desde donde salen sus cargas con destino al exterior y más de un puerto de embarque de las mismas; las direcciones públicas de las empresas exportadoras, generalmente son comerciales y no de sus instalaciones de producción, por lo cual el porcentaje de participación de las regiones y, particularmente, de la Región Metropolitana puede no ser representativo. En consecuencia, las tendencias que se registran en un momento pueden cambiar rápidamente. En este caso, la globalización es también lo inmediato de los negocios. Los ritmos y las densidades de los flujos no sólo se han intensificado, sino también son más inestables.

Participación de las regiones (nacionales y región de Cuyo, Argentina) comprendidas en el área de influencia de Valparaíso (porcentajes)

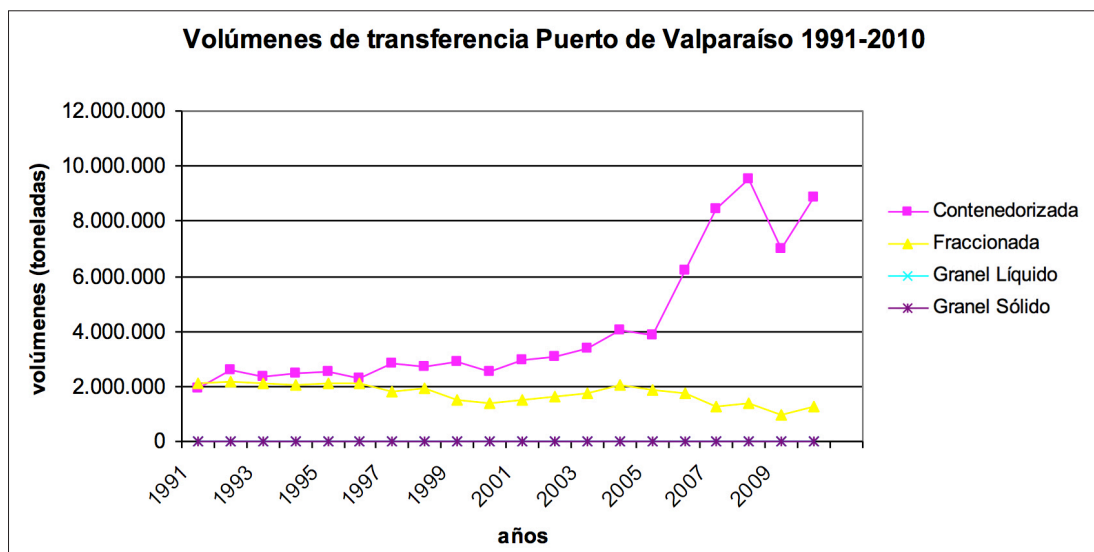
País	Región	Porcentaje de participación
Chile	IV Región	3%
	V Región	7%
	Región Metropolitana	42%
	VI Región	38%
	VII Región	7%
	VIII Región	0%
Argentina	Provincia de Cuyo	4%

Fuente: Gerencia Empresa Portuaria de Valparaíso, EPV.

A la imposibilidad de precisar el movimiento interno de mercaderías con destino al puerto de Valparaíso, debe agregarse que la tradicional competencia entre Valparaíso y San Antonio se ha venido orientando hacia logros más inmediatos por parte de éste último, lo cual, en todo caso, no muestra diferencias respecto al carácter de los movimientos portuarios. Sumando a Ventanas, los volúmenes de transferencia entre los años 1991 y 2010 son del todo crecientes, aun cuando ello no signifique necesariamente desarrollos productivos que permitan cambiar la fisonomía tradicional del país.



Fuente: sobre datos de la Dirección Nacional de Aduanas para los años indicados.



Fuente: sobre datos de la Dirección Nacional de Aduanas para los años indicados.

No es menor la diferencia en términos del tipo de carga que se observa en los gráficos anteriores. A nivel de la Región de Valparaíso, como ya se ha indicado, Valparaíso tiene una competencia tradicional con San Antonio, pero también hay que sumar a Ventanas y, cada uno de ellos, ha alcanzado ciertas singularidades. En lo general, según datos para el año 2010, en la participación del total de carga transferida por los puertos de la región, San Antonio ocupó el primer lugar al movilizar 14.534.472 toneladas (un 50,3% del total); Valparaíso le siguió con 10.151.112 toneladas (36%) y Ventanas con 4.110.834 toneladas). Las sumas corresponden a sumatorias de cargas de contenedores, graneles sólidos y líquidos y carga fraccionada. Además, según el contrato de concesión para la administración del espigón del puerto de San Antonio, otorgado por la Empresa Portuaria San Antonio a Puerto Central y materializado en el traspaso realizado el 7 de noviembre del 2011, conlleva la construcción de un nuevo frente de atraque de 700 metros de largo y 15 de profundidad, lo cual, junto a otras instalaciones, significarán una inversión de 320 millones de dólares para posibilitar el recibo de naves de gran tamaño, *new-panamax*, y consolidar a ese puerto como el principal del país⁶⁹.

⁶⁹ “Nuestro mar, especial San Antonio”, en: *El Mercurio de Valparaíso*, 24 de noviembre de 2011, págs. 4 y 8.

San Antonio: Volúmenes de carga de exportación por año y tipo de carga

Año	Contenedor	Fraccionada	Granel sólido	Granel líquido	Total anual
2000	1.906.000	509.547	493.456	20.137	2.929.139
2001	1.986.054	398.809	400.533	89.666	2.875.062
2002	2.325.090	283.399	402.546	28.304	3.039.339
2003	2.897.422	227.472	462.120	62.708	3.649.721
2004	3.607.514	166.756	468.527	3.899	4.246.696
2005	3.950.050	147.089	509.820	232.467	4.839.426
2006	3.097.151	204.746	634.156	10.484	3.946.537
2007	2.892.095	202.945	668.264	17.451	3.780.755
2008	2.922.814	132.305	717.250	73.166	3.845.535
2009	3.414.995	228.676	567.869	15.041	4.226.580
2010	3.659.798	152.557	598.673	18.030	4.429.058
Total	32.658.983	2.654.300	5.923.214	571.352	41.807.849

Fuente: Puerto de San Antonio.

La especificidad de los principales productos exportados corresponden a productos hortofrutícolas, productos del mar y vino en contenedores; cobre en fraccionado, *chips* en granel sólido y ácido sulfúrico en granel líquido. Sus principales destinos por continente:

América: EE.UU., Colombia, Ecuador, Perú y Brasil;

Asia: Japón, China, Corea;

Europa: Países Bajos, Reino Unido, Italia, España y Rusia;

África y Oceanía con muy baja participación.

Si volvemos a Valparaíso, en donde focalizamos nuestra atención y observamos la relación de destinos y procedencias de las cargas transportadas, exportaciones e importaciones, podemos apreciar no sólo los grandes cambios producidos, sino también una mayor dependencia a mercados muy específicos. Importante, por un lado; muy alto grado de dependencia, por otro.

Exportaciones desde Valparaíso, CIF dólares

País	1991	1995	2000	2005	2010	Total
Argentina		939.843	3.668.441	2.947.370	242.053	7.797.707
Brasil	61.511.900	202.885.556	18.018.764	52.391.353	2.233.070	337.040.643
Inglaterra	58.410.320	82.903.587	180.029.334	244.767.037	243.328.022	809.438.300
China	1.992.288	12.087.745	19.043.870	60.335.367	3.260.903.256	3.354.362.526
Corea del Sur	19.299.955	110.712.934	14.098.435	48.142.138	404.932.362	597.185.824
Estados Unidos	599.719.371	369.344.436	493.048.211	878.542.962	1.127.543.020	3.468.198.000
Hong Kong	17.669.200	32.780.710	13.795.760	21.381.309	105.333.489	190.960.468
Japón	346.160.721	477.443.601	213.947.994	243.162.529	713.965.581	1.994.680.426
México	19.563.668	12.715.625	92.525.525	185.552.379	825.567.809	1.135.925.006
Perú	31.438.578	85.088.742	60.465.242	79.516.687	227.053.902	483.563.151
Taiwán	125.150.536	107.420.584	20.912.359	30.339.123	338.078.891	621.901.493

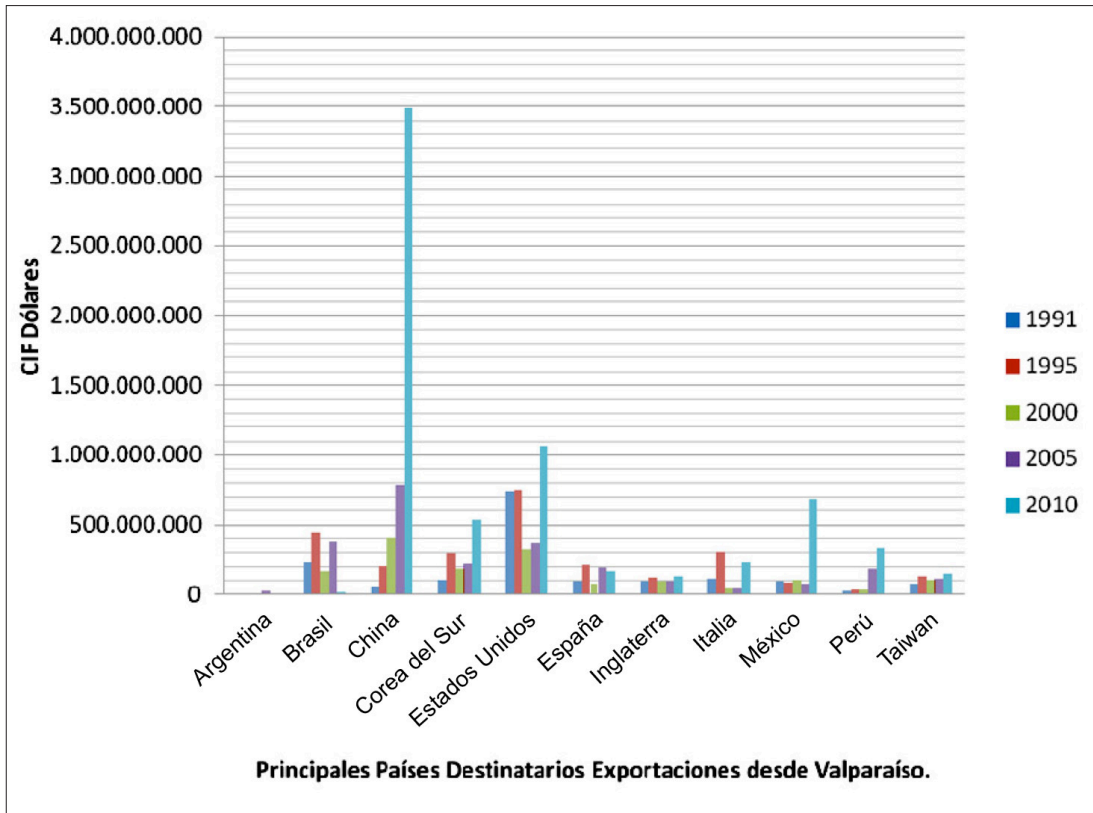
Fuente: sobre datos de la Dirección Nacional de Aduanas para los años indicados.

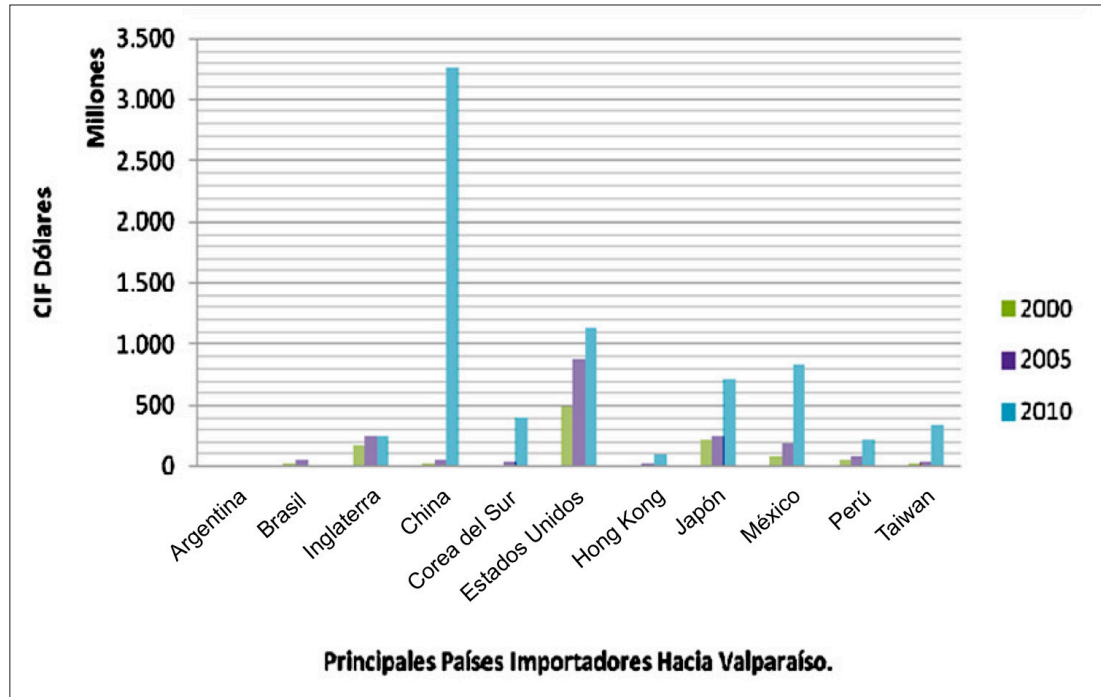
Importaciones desde Valparaíso, CIF dólares

País	1991	1995	2000	2005	2010	Total
Argentina	6.684.154	9.866.970	10.271.765	26.072.292	6.214.489	59.114.672
Brasil	231.191.083	437.971.411	164.316.617	374.226.826	13.122.336	1.220.828.274
China	54.006.310	203.603.037	407.221.761	785.234.027	3.490.719.090	4.940.784.226
Corea del Sur	102.990.757	294.890.841	186.724.432	216.522.153	535.052.890	1.336.181.073
Estados Unidos	738.928.124	743.841.628	328.238.362	365.873.005	1.068.473.970	3.245.355.089
España	96.874.755	211.074.503	78.656.204	192.578.659	168.955.108	748.139.140
Inglaterra	93.103.908	123.512.081	97.095.208	98.907.676	128.731.839	541.350.712
Italia	113.792.657	305.153.318	42.557.409	42.894.772	224.494.349	728.892.505
México	96.819.194	84.474.770	102.558.442	77.452.024	681.868.575	1.043.173.007
Perú	23.992.318	37.044.125	31.012.873	186.919.824	333.897.290	612.866.431
Taiwán	80.951.781	133.294.474	103.401.718	109.866.387	148.029.932	575.544.292

Fuente: sobre datos de la Dirección Nacional de Aduanas para los años indicados.

Puerto de Valparaíso. Exportaciones e importaciones. Tablas comparativas 1991-2010





Fuente: sobre datos de la Dirección Nacional de Aduanas para los años indicados.

Es evidente que, en la actualidad, la economía chilena está bastante bien parada y todo indica que sus exportaciones crecen excepcionalmente en términos favorables. No obstante, como la mitad de éstas se destinan a Europa, China y Japón, se da la situación de que aún teniendo la inflación más baja y la menor deuda pública regional dentro de América Latina, la chilena sea, al mismo tiempo, la segunda economía más expuesta a la crisis europea. Por cierto, ello podría no preocupar si se piensa en términos de sus nexos al gigante asiático y a otras de las economías de ese mercado mundial. Ello es evidente al observar los gráficos anteriores, toda vez que mientras el viejo continente se contraería en un 0,5% durante el 2012, China y Japón crecerían en un 8 y en un 2%, respectivamente.

Algo importante de considerar es la distribución de las exportaciones y, pese a que Chile ha mirado

a distintos puntos del planeta teniendo buenas proporciones respecto al destino de sus productos, su presencia en América Latina es baja y en términos de economías mejores balanceadas es superado por Perú:

País	Unión Europea	EE.UU.	China y Japón	Latinoamérica
CHILE	21,0 %	11,6 %	29,4 %	18,7 %
Argentina	17,8 %	6,9 %	9,4 %	40,9 %
Bolivia	8,2 %	8,2 %	8,1 %	62,0 %
Brasil	23,2 %	12,5 %	14,0 %	22,1 %
Perú	17,3 %	18,1 %	19,4 %	18,1 %

Fuente: *El Mercurio*, Santiago, 31 diciembre 2011, B15.

En términos proporcionales, ¿qué tan diferente será la situación actual de Chile, en lo general, y de Valparaíso, en lo particular, con respecto a las mejores décadas del siglo XIX inmediatamente antes de la gran crisis económica de 1873? No se trata de tener miradas pesimistas, sólo un poco de preocupación al observar que, pese a las diferencias en el volumen, así como en el siglo XIX el principal producto de exportación, el cobre, tenía un destino principal, Inglaterra; en la actualidad el principal producto de exportación sigue siendo el cobre y se sigue teniendo un solo destino principal: ahora China. ¿Qué tanto han cambiado los caracteres esenciales de la economía chilena? Miradas las cosas a escala, seguimos participando en la misma forma de la misma globalización, en el presente en su fase de mayor expansión.

Consideraciones finales: región e integración. Los corredores trasatlánticos

Vistas las cosas en su conjunto, debe considerarse que ni Valparaíso ni Chile juegan por sí solos en la economía global. En una reciente columna de opinión, Andrés Oppenheimer se preguntaba si el interés de Washington por potenciar más su presencia en Asia podría afectar a Latinoamérica. Se basaba en algunas declaraciones de Barack Obama. El 13 de noviembre de 2011, en la cumbre de 21 países del Asia Pacífico, el Presidente norteamericano señaló que “Estados Unidos es un país del Pacífico... y que ninguna región será más importante para determinar nuestro futuro económico

a largo plazo que la región del Asia-Pacífico”. Posteriormente, inició conversaciones con Japón y otros países como Australia, Nueva Zelanda, Singapur, el mismo Chile y Perú para ampliar la Asociación de Países del Trans-Pacífico, que podría ser el bloque comercial más grande del mundo y en el cual Corea del Sur, Canadá y México igualmente estarían interesados en participar. A estas declaraciones, se agregarían otras dos situaciones. Por una parte, Hillary Clinton, en *Foreign Policy* (noviembre 2011), publicó un artículo, *El siglo del Pacífico de Estados Unidos*, destacando que el futuro económico de su país dependerá de su capacidad para conquistar los mercados asiáticos. Por otra parte, internamente, mientras los estudiantes universitarios asiáticos en Estados Unidos crecen y han llegado a los 462.000 (de China, India, Corea del Sur, los más representados), los latinoamericanos disminuyen y no pasan de ser 64.000. Al presente, existen más estudiantes de Vietnam (15.000), que mexicanos (14.000)⁷⁰.

Una cosa es sentirse partícipe de la globalización, con todos los beneficios que ello trae; otra es tener conciencia del rol que se juega en dicha globalización, con todos los perjuicios que ello mismo trae. Una real discusión sobre el futuro de Valparaíso se caracteriza por ser abierta e incierta. Según el Presidente del Comité Marítimo Portuario de la Asociación de Ingenieros Consultores de Chile (AIC), en el plan estratégico de la EPV se sacrifica la ciudad para ahorrar costos en obras de protección. Este plan, *in shore* (playa San Mateo, Terminal 3, propuesto para el 2035) y Yolanda (Terminal 4), implicaría dejar a la ciudad sin vista hacia el mar, quedando detrás de una línea de contenedores y grúas (3.000 metros lineales), con excepción del muelle Barón (1.680 metros incluido 300 metros del muelle Prat), opción obsoleta a nivel mundial tanto por su impacto ambiental como por sus costos. Su opción sería la modalidad *offshore*, fuera de orilla, más cara, pero respetuosa de los valores tradicionales de la ciudad. Se trataría de completar el proyecto de 1915 que consideraba un símil de molo de abrigo en el sector norte, construyendo un rompeolas que pudiese operar un Terminal con conexión a la ruta 68 por Cabritería. Habría que, además, reparar el actual molo de abrigo, al final de su vida útil y trasladar el puerto militar al área sur. Problema adicional es el financiamiento de las obras: para AIC y también para EPV, ambos pertenecientes a sectores privados, la responsabilidad de proveer de aguas tranquilas a las empresas portuarias co-

⁷⁰ Véase Andrés Oppenheimer, “La Hora del Pacífico”, en *El Mercurio de Santiago*, 26 de noviembre de 2011, A6.

rrespondería al Estado, de manera que “los concesionarios operarían con los costos estándares de transferencia de carga, manteniendo las estructuras tarifarias actuales, no así los costos de las áreas de abrigo, que es una inquietud de la comunidad portuaria”⁷¹.

Un problema es cómo hacer frente a los requerimientos de hoy día en términos de inversión y de alcanzar funcionalidad moderna no a 30 años plazo, sino en términos de la década en que se vive. San Antonio ya ha comenzado su proceso. Valparaíso, ¿llegará a tiempo o seguirá quedando atrasado? Cuando se habla de que el Pacífico es el mundo de hoy, es precisamente el mundo de hoy, no de un futuro lejano. La globalización actual es cambio sobre el cambio, particularmente es revolución tecnológica continua.

¿Puede Valparaíso y, por extensión, la economía chilena, hacer frente por sí sólo a los requerimientos de los flujos mercantiles del presente? El modelo de la década de 1990 llevó a Chile a salirse de América Latina y a emprender rumbos en solitario con grandes socios como Estados Unidos, la Unión Europea o los propios gigantes productores y comerciales de Asia. Tuvo éxitos, pero sigue dependiendo del cobre. Tras la Cordillera de los Andes y al norte y noroeste de la misma existe un inmenso espacio que desea y debe mirar también hacia el Pacífico. ¿No será el tiempo definitivo de una real complementación económica que deje atrás las tradicionales competencias? El problema central es la integración. Para muchos, “es evidente que las estrategias dominantes descoordinadas que han adoptado los países de América Latina y el Caribe no coinciden con el óptimo social que podría lograrse si se incorporara la cooperación regional”⁷². Uno de los aspectos fundamentales para una política macroeconómica coordinada y la creación de una zona monetaria óptima es el grado de interrelación comercial de los países. En la década de 1990, los países que participaron de un comercio intrarregional aumentaron sus manufacturas y diversificaron su base exportadora (MERCOSUR, por ejemplo)⁷³. Las grandes crisis económicas siempre traen cambios y los cambios anuncian transformaciones que a menudo se imponen. En un mundo globalizado, las soluciones

⁷¹ *El Mercurio de Valparaíso*, 20 de noviembre de 2011, págs. 6-7.

⁷² Por ejemplo: Hubert Escaith, “La integración regional y la coordinación macroeconómica en América Latina”, en: *Revista de la CEPAL*, N° 82, 2004 (abril), pág. 56.

⁷³ *Ibidem*, págs. 62-63.

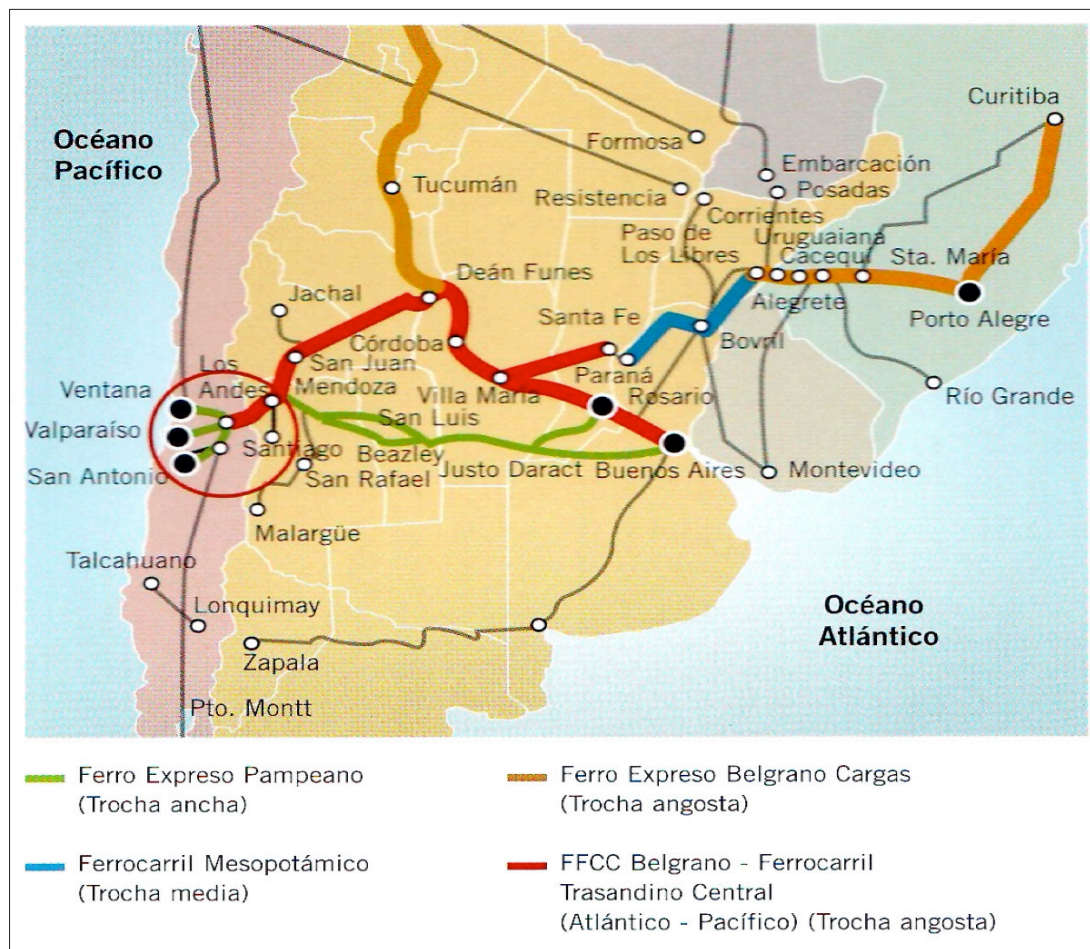
mayores son cada vez más integradas y ello debe llevar, una vez más, a replantearnos los contenidos esenciales del concepto región. Desde esta región de Valparaíso, el mirar la historia de Valparaíso puede ser un ejercicio útil que otorgue valores agregados a las decisiones sobre lo coyuntural e inmediato.

Respecto a la relación de Valparaíso con regiones más cercanas, existe un proyecto complementario de mediano plazo que se ha venido definiendo como *Corredor Bioceánico Central*, túnel de baja altura, cuyo diagnóstico augura pronósticos muy positivos⁷⁴. Llamado también como *Aconcagua*, se trata de un integrador multimodal entre los océanos Atlántico y Pacífico que incluye, precisamente, un túnel ferroviario a baja altura, de 52 kilómetros de longitud, desde Río Blanco en Los Andes, Chile, hasta Punta de Vacas, Mendoza, Argentina. Esta iniciativa fue declarada de “interés público” por los gobiernos de Argentina y Chile en el año 2008 y fue ratificado tanto en el Tratado de Integración y Cooperación como en el Protocolo complementario firmado por las mandatarias de ambos países en octubre del 2009⁷⁵.

⁷⁴ Véase “Corredor Bioceánico Central. Túnel de baja altura. El diagnóstico”, Corporación América, Buenos Aires, Argentina, 2010.

⁷⁵ Sobre el corredor y sus contextos respecto al movimiento comercial y de personas, véase Adolfo Zaldívar L., *Integración Chile-Argentina. Desafío del siglo XXI*, Editorial El Ateneo, Buenos Aires, 2011.

Eje proyecto Corredor Bioceánico Central



Fuente: *Corredor Bioceánico Central. El diagnóstico*, Corporación América, Buenos Aires, 2010, pág. 51.

La región de Valparaíso es parte importante del mismo, pero no se trata de un Valparaíso centro de un sistema, sino de un Valparaíso integrado dentro de un sistema mayor: regiones, países, océanos; una economía mundo, una economía global. ¿Repetición de experiencias del pasado? Más que

ello, una nueva oportunidad para enfrentar un posible nuevo ciclo económico positivo. La diferencia esencial con el pasado se refiere a darle contenidos más profundos y precisos a una verdadera integración de economías complementarias (y no necesariamente competitivas entre ellas) que permitan efectivamente participar en la nueva globalización como verdaderos actores y no como sujetos subordinados. Hacer recorridos por la historia no significa sumergirse en el pasado, sino proyectarse en el futuro.

CUADERNOS DEL FORO VALPARAÍSO

- CUADERNO I David Held, “Social Democracia Global”, marzo 2004. Segunda edición, abril 2008.
- CUADERNO II Anthony Giddens, “La agenda progresista”, junio 2004.
- CUADERNO III Manuel Castells, “Estado, sociedad y cultura en la globalización de América Latina, con referencia a la especificidad chilena”, enero 2005.
- CUADERNO IV Raúl Allard, “Globalización, rol del Estado y relaciones internacionales en el realismo de Robert Gilpin”, junio 2006.
- CUADERNO V Gøsta Esping-Andersen, “Contra la herencia social”, junio 2007.
- CUADERNO VI Felipe Herrera Lane, “América Latina y sus Desafíos”, octubre 2007.
- CUADERNO VII Carlos Fuentes, “Transformaciones culturales y una agenda latinoamericana”, octubre 2008.
- CUADERNO VIII Fernando Calderón, “Cultura de igualdad, deliberación y desarrollo humano”, diciembre 2009.
- CUADERNO IX Pbro. Dietrich Lorenz (Coord.), “Reflexiones sobre la *Encíclica Caritas in Veritate* de S.S. Benedicto XVI”, junio 2010.
- CUADERNO X Crisóstomo Pizarro (Ed.), “Los desafíos de la globalización”, junio 2011.
- CUADERNO XI Crisóstomo Pizarro (Ed.), “Innovación. Algunas dimensiones”, junio 2012.

