

Valparaíso, pionero del progreso

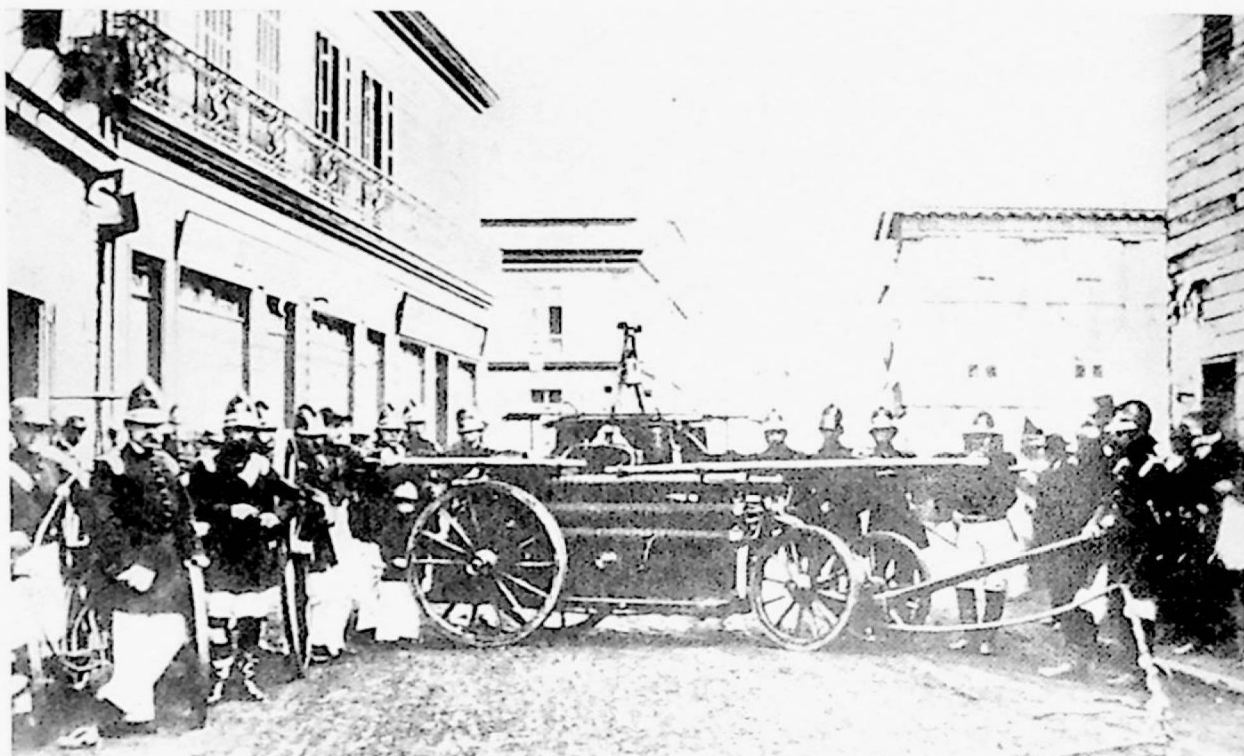
JULIO ARRIAGADA HERRERA*

No se podría escribir la historia de la Colonia y de las guerras de Arauco sin esbozar la de la antigua Concepción. Tampoco podría trazarse la del progreso material del país en los primeros tres cuartos de siglo de vida independiente sin hablar de esa ancha puerta de la prosperidad de la nación que es Valparaíso.

No hay adelanto que entonces no deje su estela en las aguas de su bahía o un rastro en su puerto acogedor. Es verdad que hay períodos que son de celeridad, como los de la gobernación de Portales, del embarque hacia el oro de California y la intendencia de Echaurren. Pero también es cierto que en ningún lustro desde 1818 hasta 1890 dejan de producirse algunos de esos destellos que han de alumbrar el cielo del progreso nacional. Posteriormente ocurre sin duda lo mismo: pero eso aún no ha cruzado el pórtico de la historia ni ese marco romántico de lo que llamamos Valparaíso antiguo.

Valparaíso vio salir en 1818 el primer coche elegante y la primera carroza de bellas líneas que viajaban por los caminos. Eran los carruajes que O'Higgins había mandado para conducir a Santiago a la esposa de lord Cochrane y a sus hijos. Sería un viaje como el que María Graham nos relataría años después. En 1848, cuando la fiebre del oro de California movilizó por Valparaíso a los 30.000 chilenos que corrían a la aventura y vio

*Julio Arriagada Herrera fue un destacado periodista chileno que firmaba sus escritos con el seudónimo de Archivero. Investigó numerosos hechos curiosos de la historia de Chile, que relató en forma muy amena en diversas publicaciones. Fue director de la revista *Zig-Zag*, y un asiduo colaborador de *Atenea*.



Primera Compañía de Bomberos, 1861. Fotografía de William L. Oliver, publicada en el libro de Alvaro Jara (W.L. Oliver, precursor de la fotografía).

pasar a otros tantos millares que venían con el mismo rumbo de otros países, aquel tránsito caminero se acrecentó. En 1851 un equipo de coches de cuatro ruedas inició el tránsito regular entre Valparaíso y Santiago, con aurigas profesionales, que para venir a estas tierras habían dejado los ómnibus de Nueva York.

En 1851, apenas transcurridos seis años desde que Morse había unido por red telegráfica a Washington con Baltimore, el mismo hilo, tendido por primera vez en la América del Sur, acercaba a Santiago y Valparaíso. En 1866, extendida la línea desde Lota hasta Caldera, *El Mercurio*, diario que había visto la luz en Valparaíso en 1827, iniciaba su servicio de corresponsalías por telegramas en el país. Con *El Mercurio*, el más antiguo diario de la América Latina, se había abierto también en Valparaíso la primera librería que hubo en Chile.

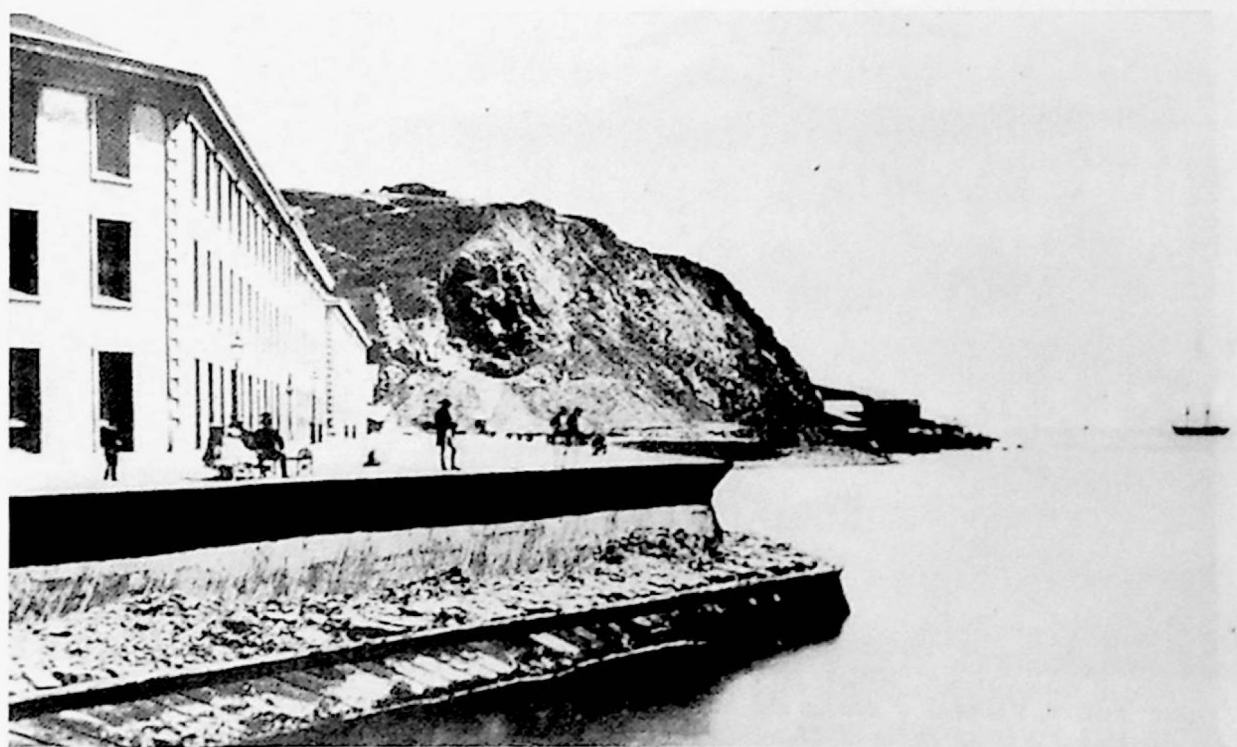
En 1822 había surcado las aguas porteñas el primer vapor, el *Rising Star*, en el cual Lord Cochrane, María Graham y otros invitados harían un hermoso viaje hasta Quintero. En 1840 salían de Valparaíso los primeros vapores de la marina mercante nacional. Y en 1853, el *Valdivia* mostraba a los porteños el primer vapor chileno que tenía hélice.

Fue Valparaíso la primera ciudad que obtuvo el beneficio del giro postal, servicio que creó Francisco Solano Astaburuaga en 1868, antes de que lo hicieran la mayoría de los países del mundo. Entre el Puerto y Santiago corrieron por la vía férrea, en 1875, las primeras ambulancias postales.

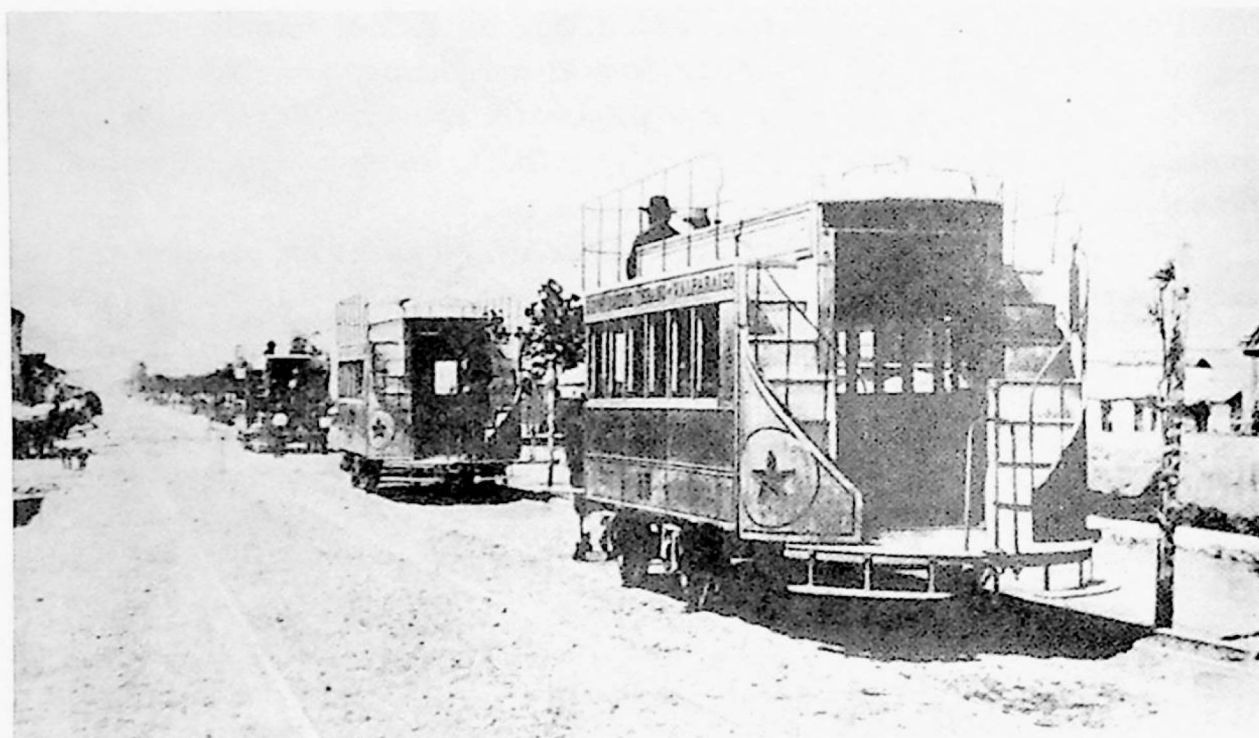
El tranvía urbano, que apareció en Santiago en 1857, anduvo por las calles porteñas en 1863, años antes que en España y 10 antes que en Lille, la segunda ciudad de Francia que tuvo ese servicio.

Cuando Víctor Daroch presentó en la Exposición de 1856 aquella colección de fotografías panorámicas del país que, según los críticos, hacía sentirse al observador "como transportado a los mismos sitios", hizo notar que Valparaíso había sido su mejor fuente de inspiración y que desde allí había iniciado su provechoso viaje hasta Nacimiento. El arte fotográfico tuvo en el Puerto especial desarrollo, y ya estaba en su apogeo cuando en 1870 un fotógrafo porteño anunciaba que su máquina "dejaba con cara de ángeles a los que tenían cara de demonio".

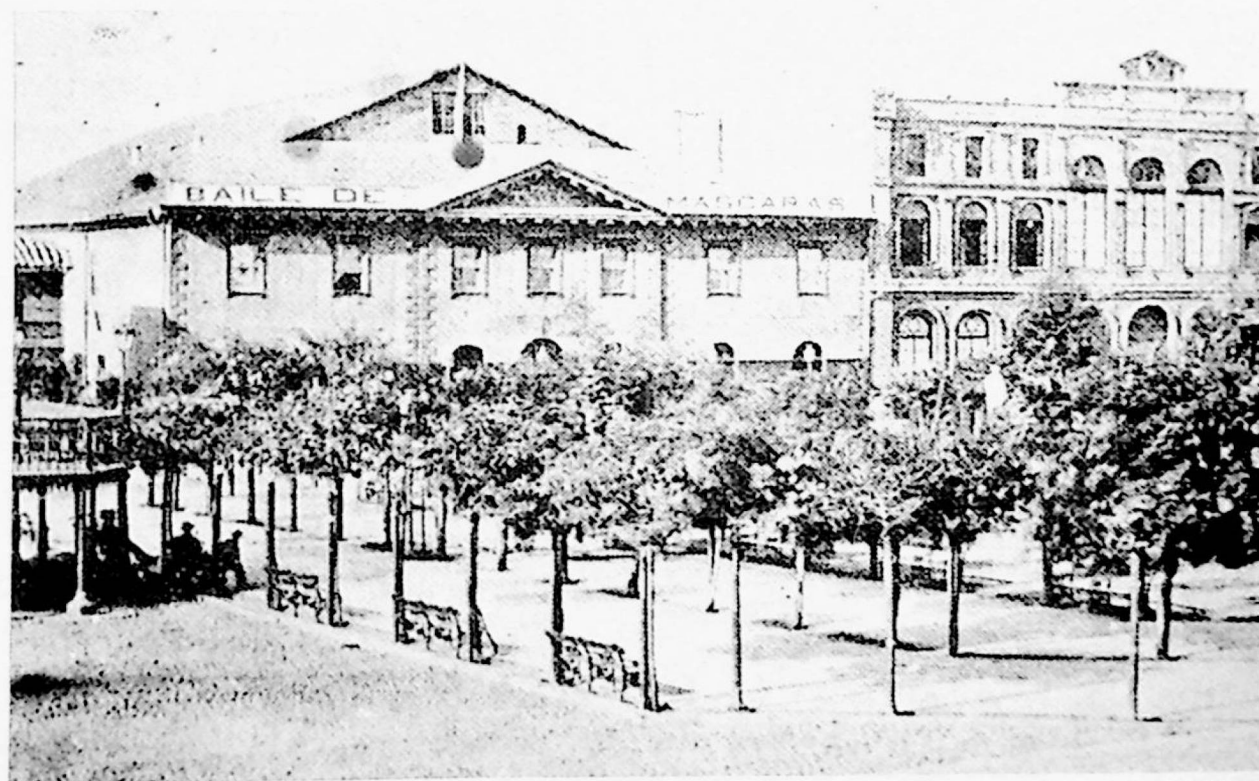
Valparaíso fue la primera ciudad de Sudamérica que contó con bomberos voluntarios. Nació su cuerpo en junio de 1850, con las bombas a mano que entonces estaban en uso. En 1866 ese cuerpo apagó cien incendios y dio



Los Almacenes Fiscales de Valparaíso en 1862. (Foto de W.L. Oliver).



Tranvías de caballos (Carros de sangre) en 1867. Foto de W.L. Oliver, en el libro de Alvaro Jara.



Primer Teatro Victoria y plaza del mismo nombre. El teatro fue construido por José Pedro Alessandri, padre del que fuera dos veces Presidente de la República, Arturo Alessandri Palma, El León de Tarapacá.

ánimo a los habitantes con pruebas de heroicidad bajo la granizada del bombardeo.

En 1830 la rada había visto entrar al velero *Globo*, que llevaba a Francia 1.508 sacos de salitre, que era la primera partida que se exportaba. Era uno de los envíos que habrían de ayudar al campesino de Europa en sus tierras y al soldado francés en sus conquistas de la Oceanía.

En 1865 vio pasar hacia la cuesta del Melón, donde se hacían trabajos camineros, las primeras carretillas de mano que se utilizaban en el país y que habrían de multiplicar el rendimiento del obrero.

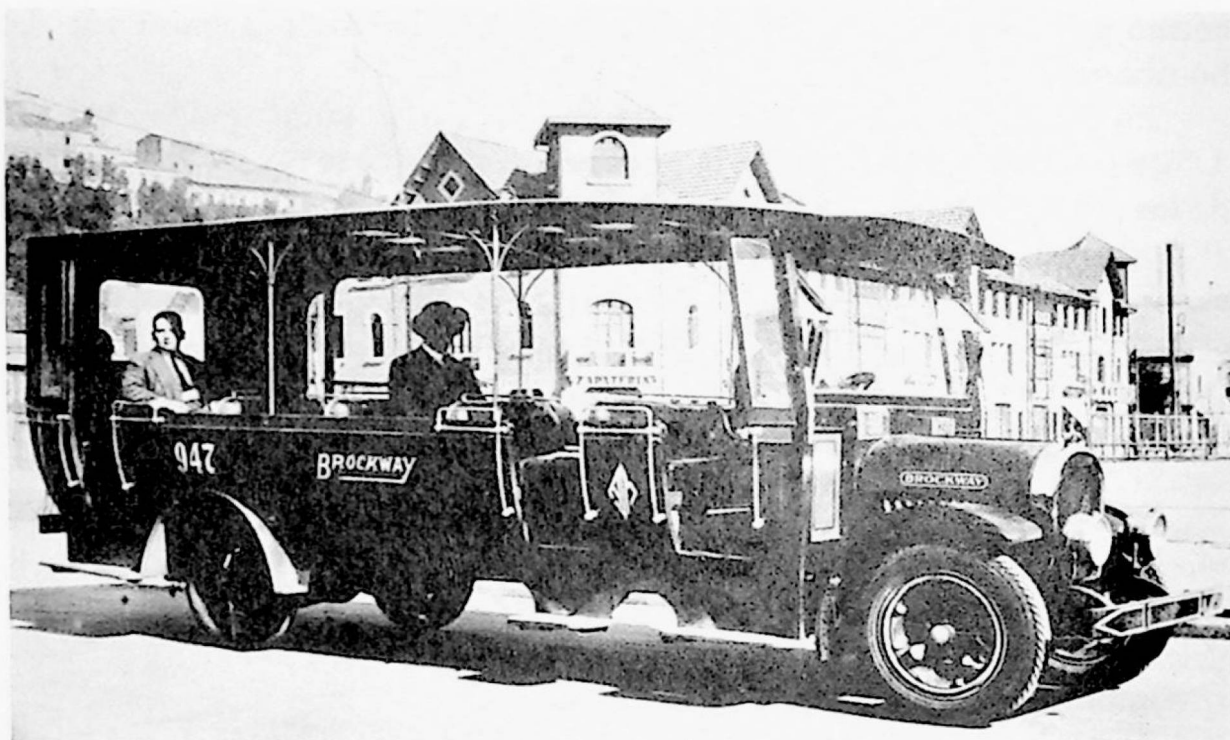
Entre los años 1827 y 37 miró zarpar los veleros que iban a Australia con el trigo chileno, que reemplazaría al perdido con las malas cosechas de Nueva Gales, y que traerían en retorno el primer ganado merino. Y nuevamente, en 1852, cuando las minas de oro atraieron hacia allá la afluencia de mineros que hasta entonces se llevaban las de California, los veleros chilenos llevaron, además de 2.000 aventureros, la harina de nuestros molinos y otros productos agrícolas.

El 23 de mayo de 1857 Valparaíso vio partir por el camino de sus cerros el más extraño convoy. Eran dos locomotoras de chimeneas en forma de pera que tomaban la carretera a Santiago arrastradas por 25 yuntas de bueyes y que llegaron 20 días después —con banderas chilenas sobre las máquinas y escarapelas tricolores en las testas bovinas— al corazón de la capital. Eran las locomotoras que desde el 15 de septiembre de aquel año arrastrarían el ferrocarril al sur.

Aquel mismo año, en las noches de fiestas patrias, una estrella se encendió en Playa Ancha. Era el primer faro de la costa del Pacífico. Lo inauguraba la Municipalidad de Valparaíso, presidida por el alcalde Matías López, el mismo que reabrió la Escuela Naval, habilitó el Hospital de San Juan de Dios y dio impulso a los veleros que zarpaban en gira comercial para Australia.

El 14 de septiembre de 1863 partía de Valparaíso, con el presidente José Joaquín Pérez y numerosa comitiva, el primer tren que unía el Puerto a Santiago. En diciembre del mismo año el convoy, que hasta entonces llevaba coches abiertos y sólo con toldo los destinados a señoras, empleaba los primeros vagones cerrados. Era en esa misma línea donde por primera vez en América del Sur correrían años más tarde los primeros coches-dormitorios.

Valparaíso fue la segunda ciudad que tuvo alumbrado a gas. Copiapó había dado el ejemplo. El 18 de septiembre de 1856 estaba con alumbrado la mitad de la población porteña. Poco después el mechero de gas ardía en Santiago.



Una "góndola" de marca Brockway. Aparecieron en Valparaíso los años 1926-27.

En 1882 la luz eléctrica iluminaba la capital. Dos años más tarde Valparaíso contaba con mil luces. Fue en esa misma época que vio en su bahía el primer buque alumbrado con energía eléctrica. Era el *Santa Rosa*, que dejó una estela luminosa en el Puerto.

El primer chorro de agua que salió por cañería saltó en Valparaíso en 1852. Vinieron después algunos servicios intermitentes. Pero Santiago debió el suyo, en 1866, a Valparaíso, pues las cañerías tendidas en la capital fueron en parte obra del esfuerzo porteño, que las desembarcó durante el bloqueo.

Aunque los primeros ensayos técnicos de comunicaciones telefónicas se habían realizado entre Santiago y San Fernando, fueron las líneas que unieron a la capital y el Puerto, en 1885, las primeras de uso práctico y público. Se inició la comunicación con una pieza ejecutada en Valparaíso en concertina y que se oyó claramente en Santiago. Al año siguiente se podía hablar de domicilio a domicilio entre ambas ciudades.

Tres años antes Valparaíso mostraba el primer ascensor en América, sobre el cerro Concepción. Era la obra de Liborio Brieba, un inventor y novelista.



Primeros tranvías eléctricos con "imperial", segundo piso. Cada carro pesaba 33 toneladas y fueron fabricados especialmente para Valparaíso, para la línea Aduana-Chorrillos (1927).

En 1843 Juan Mouat, el mismo que proyectó el ferrocarril de Copiapó a Caldera, el primero de la América Latina, fundó sobre el antiguo castillo de San José el primer observatorio de la costa del Pacífico. En aquel año ya habían llegado a las fábricas porteñas algunos motores a vapor, y en 1864 *El Mercurio* hacía funcionar con uno de ellos, fabricado en el Puerto, la primera rotativa.

En Valparaíso se fabricaron pianos desde 1835. Uno de sus expertos, el norteamericano Lick, dejó el negocio en 1848, para volar a California en busca de oro. La suerte le sonrió, y este habitante porteño fue después el famoso millonario Lick, que donó el observatorio que lleva su nombre en California y que es uno de los más famosos del mundo.

En 1843 el doctor Nathaniel Cox abría en la Quinta Polanco el primer sanatorio particular, una especie de avanzada a la medicina preventiva. En 1848 Juan Duprat creaba uno de los más importantes astilleros en el Puerto. Fue en la provincia de Valparaíso donde se abrieron los primeros canales de riego y otras obras hidráulicas, después del antiguo canal de Maipo santiaguino. La importación del azúcar y la refinación tuvieron allí su más importante desarrollo, así como numerosas industrias, entre las cuales ocupan muy importante sitio las fundiciones. También se formaron allí los primeros bancos y las primeras compañías de seguros.

Y a este valioso aporte del progreso chileno y americano hay que agregar el paso por aquella puerta al mar de los contingentes de 30.000 hombres que fueron al oro de California, de los 10.000 que levantaron a Chañarcillo, de los 20.000 que engrandecieron a Caracoles, de los 25.000 que fueron a tender los rieles al Perú, de los 7.000 que lucharon y murieron en el primer ensayo del canal de Panamá y de esos millares de chilenos que se desparramaron por el oro de Australia, por la minería de México, por el primer ferrocarril entre océanos en Panamá, y por esa jornada homérica de la red ferroviaria que unió el Pacífico y el Atlántico a través de los Estados Unidos.

Cada chileno sabe que Valparaíso está vinculado estrechamente a cada faceta del progreso nacional, y su importancia continental en el Pacífico está escrita en el libro de ruta de todas las naves y en el recuerdo de todos los hombres de empresa y marinos del mundo.