

VALPARAÍSO: UNA APROXIMACIÓN A LA MEMORIA HISTÓRICO-PATRIMONIAL

Sergio Flores Farías
Universidad de Playa Ancha
nothisgo@upa.cl

RESUMEN

La importancia de la fotografía secuencial es vital para conocer el pasado histórico de la ciudad y su información, para conocer y aprehender la ciudad con sus monumentos, calles, personajes, edificios y para tener conciencia de lo que ella representa como documento y depósito de la memoria histórica.

Todo lo anteriormente expresado se aplica a Valparaíso como patrimonio cultural; ciudad llena de magia, poesía y misterio. La fotografía permite recuperar sus calles, ondulaciones, viejas casonas, cerros, ascensores, es decir, su identidad y singularidad.

ABSTRACT

The importance of sequential photography is vital in order to know the past of the city as a unit of information. To know and understand the city with its monuments, streets, characters, and buildings is to be conscious of what it represents as a document and deposit of the historical memory.

All of the above is applicable to Valparaiso as a cultural patrimony. It is a city of magic, poetry and mystery. Photography helps us to recover its streets, undulations, old houses, hills and elevators, that is, its identity and individuality.

PALABRAS CLAVES: Fotografía, Unidad de Información, Patrimonio Histórico, Ciudad, Memoria, Identidad, Ascensores.

KEY WORDS: Photography, Unit of Information, Historical Patrimony, City, Memory, Identity, Elevators.

Entendemos la fotografía como una unidad de información; y como fuente no escrita, ella es un código semiótico que es necesario descodificar, es transmisión de información histórica a través de códigos gráficos. Lo importante es que los testimonios no hablan por sí solos, es un desafío para el investigador interpretarlos, de modo que pueda resolver los problemas cognoscitivos.

Es función del historiador ubicar la foto en su lugar y tiempo, por lo general, no se le usa como fuente histórica, sino como recordatorio de un pasado o como complemento artístico. Pero su importancia va más allá de una simple observación de lo que aconteció. Ella refleja el cambio urbano, las modificaciones que el hombre introduce al paisaje o sus concepciones estéticas y arquitectónicas.

La foto además recoge las modas, las costumbres, el estado social de los personajes, lo pintoresco de la realidad humana, los rasgos personales, las penas y alegrías; es decir, toda la abigarrada percepción de lo que al hombre le aconteció en el pasado y que está allí como testimonio.

Por último, la foto debe entenderse en una secuencia o serie que permita comprender el entorno; la fotografía sola, aislada, no sirve al investigador pues no entrega una visión de conjunto y puede fácilmente conducir a interpretaciones equívocas; por eso, sólo es posible investigar cuando se tiene una secuencia fotográfica, o cuando las fotografías pertenecen a una misma temporalidad o cubren una temática homogénea.

Precisando la importancia de la fotografía para el estudioso de una época determinada, relacionemósla con la ciudad, sus monumentos, calles, personajes, edificios y calidad de vida.

La ciudad es mucho más que un conjunto de individuos y de convivencias sociales, más que una serie de calles, conjuntos urbanos y paisaje humano. Es la conjunción de tradiciones, costumbres, cultura con los acontecimientos y actitudes que se transmiten a través de las generaciones. La ciudad es también un documento, un depósito, el más formidable de lo que el acontecer humano va dejando en ella en una continua sedimentación en el tiempo.

Por estas razones, la realidad fundamental de la ciudad es su pasado. Normalmente, los habitantes viven en una ciudad que no han hecho sus contemporáneos sino sus antepasados. Es verdad que la transforman y modifican, pero es una realidad recibida, heredada. En otros términos, ella permanece, está ahí cuando las sociedades y hombres que la han originado ya no están; por eso, la ciudad será siempre historia sentida y vivida.

Todo lo expresado corresponde a una forma de ver y pensar la ciudad; la mentalidad actual se interesa por la situación social de los habitantes, sus formas de vida, sus creencias, el carácter e importancia de las instituciones de bien público, el desarrollo de la cultural, etc.

La ciudad es la memoria histórica del pasado. El patrimonio cultural es el que recoge lo que ella ha sido en el pasado y cómo lo ha proyectado hacia el presente. La riqueza de ese patrimonio se manifiesta en la arquitectura urbana, la poesía, la música, lo vernáculo y los bienes materiales que el hombre ha producido. El ser de una sociedad se manifiesta en la forma en que cautela su pasado, traducido en el conjunto de las reservas patrimoniales. Ellas determinan la identidad cultural de una nación, estado o región.

Se es ciudadano, es decir parte de la ciudad, en la medida en que el patrimonio se considera propio y se muestra con orgullo lo que somos, la razón de lo que hemos sido. El sentido social del bien patrimonial es lo que acerca el universo, y lo hace propio; sin él se carece de personalidad e identidad.

Valparaíso es quizás la ciudad chilena que presenta una singularidad más definida. La riqueza de su patrimonio cultural es variable y acerca todos los ámbitos del quehacer ciudadano. Hay magia, poesía y misterio en este Valparaíso que conserva de antaño parte de su expresión arquitectónica, urbanística que le da ese acento tan peculiar.

Los cerros encaramados en la geografía porteña, los ascensores tan característicos de la ciudad como pequeños juguetes dominando el paisaje, cansados, pero llenos de orgullo que los hace resistir al tiempo, son parte importante de esta herencia patrimonial que viene vigente desde el pasado histórico. Todavía el ascensor es la vida del cerro.

Sus calles, vericuetos, ondulaciones, sus viejas casas, poseen también un alma, un develar de secretos y de sueños que vienen desde antaño y que son patrimonio exclusivo de la ciudad.

Hoy día se hace imprescindible rescatar los entornos y las casas del casco antiguo de la ciudad. Un modernismo y un progreso mal entendidos han destruido mucho el patrimonio arquitectónico, la impersonalidad de las construcciones de altura han ido implacablemente reemplazando la belleza de las estructuras neoclásicas de las casonas de fines del siglo pasado y comienzos de éste.

El reducido espacio del plan de Valparaíso ha sido uno de los enemigos más indomables para cautelar la imagen urbana. Todo va derribando lo que queda de aquello que fue orgullo de los porteños: una fisonomía arquitectónica de corte europeo de fines de siglo, con estilo y una traza muy singular.

Esfuerzos de algunos soñadores por recuperar la herencia urbana aparecen en el horizonte actual. Por ejemplo, el Paseo Gervasoni ubicado en el cerro Concepción, donde vivieron en el siglo pasado los ingleses y a comienzos del XX, los alemanes. Allí se encuentra ubicada la casa de Lukas, Renzo Peccenino, uno de los grandes preservadores del patrimonio arquitectónico y cultural porteño. Justamente para resguardar este patrimonio, se creó el Comité de Ciudadanos en defensa de Valparaíso, cuya finalidad es recrear las viejas casonas tal como lo fueron en el pasado, con los mismos objetos y muebles.

Se busca recuperar la memoria histórica de Valparaíso, no sólo el imaginario poético que la ciudad ha ido construyendo a través del tiempo, idealizado por Neruda, Carlos León, Salvador Reyes, Sara Vial, Mario Picón Salas, Roberto Ampuero, etc. No a la nostalgia ensoñadora, sino un equilibrio que se sustenta en recuperar ese rico patrimonio y en el futuro que se mueve en la reactivación económica y el desarrollo del turismo, a cuyo servicio ha de ponerse esa riqueza patrimonial urbana.

Progreso y pasado histórico no tienen por qué ser contradictorios; racionalmente considerados, son complementarios y necesarios en el futuro de la ciudad.

Las fotografías seleccionadas corresponden al año 1900, un período bastante crítico en la historia de Valparaíso, pues, empiezan a manifestarse síntomas de una creciente decadencia económica, ya que se ha dejado de ser el polo principal de las rutas comerciales interoceánicas. Por otra parte, comienzan los movimientos sociales, demostración de los trabajadores que se mueven en torno a una actividad portuaria, cada vez más deprimida. Es la época de las grandes huelgas a las que el Estado reprime con inusitada violencia.

En lo que respecta a la ruptura del equilibrio entre patrimonio y desarrollo urbano, es indudable que el terremoto de 1906 cambió radicalmente el rostro urbano de la ciudad. Se calcula el desplome de, aproximadamente, el 50% de la edificación existente, en especial aquella construcción precaria donde predominaba el adobe y los elementos estructurales poco resistentes. No obstante, se mantuvieron firmes la mayoría de las grandes y estilísticas construcciones que le otorgaban ese carácter europeo del cual hemos hablado. El sector que sufrió con mayor fuerza el impacto del terremoto fue el Almendral, el gran barrio residencial de la ciudad y el que fue prácticamente barrido por el sismo.

Valparaíso ha sido siempre la ciudad más azotada de Chile por siniestros, especialmente incendios. Los vientos reinantes, la carencia crónica de agua, y la características de las edificaciones han borrado sectores completos de la ciudad. Valparaíso es una ciudad de catástrofes, sin embargo, siempre ha tenido la fortaleza para levantarse y retomar la senda del progreso.

Terremotos e incendios han obligado a remodelar urbanísticamente a ciudad, en especial, el extenso barrio del Almendral, abriéndose nuevas calles, prolongándose otras y debiéndose rectificar el trazado para facilitar la circulación y el levantamiento de nuevos edificios.

Si la fotografía es el mejor testimonio histórico de una época y nos sensibiliza en la idea de recuperar nuestro patrimonio urbano, recreemos los alrededores de comienzos del siglo XX.

La inauguración del ferrocarril urbano o los "carros de sangre" constituyeron un espectáculo singular que atrajo a toda la población porteña. Antiguamente, la movilización se hacía mediante carretas o carretones, con las deficiencias propias de un desplazamiento lento e inseguro. La novedad se asociaba a la idea de progreso y le daba la categoría de gran ciudad.

El 4 de marzo de 1863 se inauguró este servicio de carros urbanos a tracción animal que se desplazaba por rieles en las principales calles del centro de la ciudad, y que en un año se había extendido hasta Playa Ancha debido al acelerado crecimiento de la ciudad.

Es interesante dejar constancia que la primera línea de estos carros de sangre corrió desde la estación Barón hasta el centro de la ciudad, su fundador fue Daniel Thomas y fue el tercer ferrocarril urbano existente en Sudamérica. Su larga existencia se prolongó hasta el 25 de diciembre de 1904, fecha en que se inauguró el ferrocarril eléctrico. De todas maneras,

como testimonio de su época, el ferrocarril a tracción animal es una expresión hermosa dentro del paisaje urbano.

Valparaíso siempre ha tenido personajes típicos, propios de la singularidad porteña. Antes de que se trajera agua desde El Salto, y después desde Peñuelas (1900); el agua para la bebida era vendida por los aguadores, los que se repartían por toda la geografía urbana, incluidos los cerros. A lomo de caballos o burros, ellos pregonaban desenfadadamente su mercancía, porque se reconocían como imprescindibles. Pues bien, el burrero pertenece a esta expresión tan popular. Es el sufrido y pobre poblador de los cerros o de los conventillos del plan, el que se gana la vida transportando bultos o sacos con las mercaderías más necesarias. El burro, ajeno a las tristezas de su amo, marca el compás del tiempo con su tranco cancinco y terco por las irregulares calles de la ciudad.

El burrero es, sin duda, un personaje necesario en las formas de vida de la época y como puede observarse en la fotografía, no pasa desapercibido a los ojos de los transeúntes, los que se ponen en las cercanías para servir de marco humano a los ancianos y jóvenes que hacen digna esta profesión de burreros de la ciudad.

En los conventillos la pobreza exhibe su rostro de inhumanidad, allí se palpa la indiferencia social y el desinterés de las autoridades. En la época del fotógrafo Olds, existían en Valparaíso alrededor de 600 conventillos. La mayoría de ellos constituía un hacinamiento de gentes que solían vivir en grupos de 6 a 7 personas en una pieza, sin ventilación, sin agua potable, sin luz a gas y sin alcantarillado. El piso de las habitaciones era la tierra y las ventanas no tenían vidrios. Estos mataderos humanos, como los llamó *El Mercurio* de la época, fueron el foco de las enfermedades epidémicas que con tanta frecuencia se presentaron en Valparaíso. De julio de 1904 a junio de 1905, la peste de viruelas cobró más de 10 mil víctimas, pese a los improbos esfuerzos de las autoridades sanitarias y municipales. Esto significa que el problema social de los conventillos afectó a gran parte de la población porteña. Ahora bien, el patio conventillo de la fotografía de Olds, no es representativo de los tugurios que albergaban a los pobres. El conventillo de la foto es de buena calidad arquitectónica, sólida, con un buen techo de tejas, ventanas vidriadas, con una serie de objetos que reflejan un mejor pasar económico -la ollería, vasijas, plantas, canastos, máquina de coser- la vestimenta de los hombres con zapatos, no con charlas u objetos y las mujeres con sus mejores atuendos, etc.

La realidad del conventillo porteño era otra muy distinta, tristemente célebres en la época fueron el conventillo Betancourt, en el cerro Barón y el

llamado "La Troya", ubicado en las inmediaciones en que se levanta actualmente el Congreso Nacional, y que daba albergue a más de 400 personas, mayoritariamente niños.

Los ascensores también forman parte de nuestro patrimonio urbano y brindan el carácter más acentuado que le queda todavía a la ciudad. Nacieron producto de la necesidad de acercar al poblador de los cerros a su trabajo, generalmente, ubicado en el plan y en quebradas. Diariamente, un enjambre humano se desplazaba por los ascensores hacia las calles de la ciudad y por la noche se recogía a sus humildes hogares en los cerros. La función social de los ascensores fue fundamental para el desarrollo y el progreso de la ciudad. Mientras la expansión habitacional de los cerros no sobrepasaba la cota de 120 metros de altura, el ascensor cumplió cabalmente con las necesidades de la población. Una vez sobrepasada esa altura, comenzó la decadencia de los mismos y, por la década de 1930, las góndolas empezaron a trepar a los cerros, abriendo nuevas arterias de comunicación para llevar y movilizar a las gentes.

El 1 de diciembre de 1883 se inaugura el primer ascensor en Valparaíso, en el cerro Concepción. Su ubicación frente a la bahía del puerto, entregaba un paisaje espectacular para los más pudientes habitantes de origen inglés de dicho cerro. En la actualidad, este ascensor sigue prestando servicios a los pobladores del sector.

En el año 1886 se inaugura el ascensor Cordillera que se presenta en la colección de Harry Olds. Fue una obra de ingeniería y arquitectura de mucha audacia y solidez. El populoso cerro Cordillera y los aledaños que han constituido el casco antiguo de Valparaíso, tuvieron gracias a él un fácil acceso al plan. En el presente sigue funcionando y constituye una atracción turística muy importante. La ya famosa escalera Cienfuegos permite acceder a la parte superior del cerro sin tener que pagar el costo del ascensor, y es una de las tomas preferida en las fotografías de los visitantes.

En el año 1893 se construyó el ascensor Artillería que daba acceso a la antigua Escuela Naval y al famoso Paseo 21 de Mayo, y permitía acceder al plan de la ciudad del populoso barrio de Playa Ancha. Antiguamente, tenía cuatro líneas, es decir, era doble; en la actualidad sigue funcionando sólo con dos líneas desde 1964.

Cercanos a la época de nacimiento del cerro Cordillera están el ascensor Panteón que daba acceso a los cementerios, hoy desaparecido; el ascensor El Peral en el plan en la Plaza de la Justicia y que sube al cerro Concepción; el Reina Victoria que da acceso al cerro Alegre, y que se

encuentra en el presente funcionando. Todos ellos fueron construidos entre los años 1900 y 1902.

El total de estos carros móviles que suben desde el plan hasta los cerros, alcanzó en su época de esplendor a 28 ascensores. Sin duda, constituyen un patrimonio muy significativo en la historia de la ciudad, además del valor turístico que representan.

El riel trae el progreso a la ciudad, pues permite el rápido desplazamiento de las mercaderías y de las personas. Tratándose de un puerto como Valparaíso, el principal de la República, el ferrocarril cobró todavía una mayor importancia. Por eso, resultaba imprescindible el trazado del ferrocarril Santiago-Valparaíso. Su historia comienza en el mes de octubre de 1852, cuando se coloca la primera piedra de su construcción. No es el caso narrar las vicisitudes por las cuales pasó para constituirse en una espléndida realidad. La primera estación que se construyó fue la modesta casa del Barón en el año 1853 sobre el cauce del estero de Las Delicias.

La necesidad de acercar más el riel a los sectores de ajetreo marítimo y comercial dio origen a la estación Bellavista, un modesto galpón destinado al tránsito de mercaderías y de personas. El monumental edificio de arquitectura inglesa en que se transformó la estación posteriormente, se construyó entre los años 1890 y 1893. El intenso movimiento de pasajeros y de productos traídos por vía marítima y transportados a Santiago obligó a crear un espacio de circulación, de esta manera nació la plazuela Bellavista, que se encontraba frente a la estación referida. La hermosa fotografía que da una plena perspectiva de la monumental estación es suficientemente explícita. Desgraciadamente, carecemos de una cultura patrimonial y destruimos lo que podría identificarnos mejor. Creemos erróneamente que el destruir es signo de progreso. Es cierto que después del terremoto de 1906 Bellavista quedó muy deteriorada, pero resultó más fácil demolerla que reconstruirla.

Por las plazas de la Victoria y Echaurren, pasó toda la historia de Valparaíso. Ellas representan el ser de la ciudad y también lo auténticamente popular. Fueron y lo son, centros de sociabilidad y de comunicación. ¿Qué queda de ellas desde la perspectiva arquitectural y estética? Casi nada.

La plaza Echaurren fue la primera en torno a la cual nació la ciudad, al estilo español, y se llamó primero plaza de Armas, después plaza Municipal y desde 1876 Echaurren, en razón de la honda huella que dejó Federico Echaurren. Desde los cerros San Francisco, Toro, Santo Domingo y

Arrayán la población se descolgaba hacia el plan cuyo centro era la plaza. Ella ha sido remodelada en varias ocasiones. La que aparece en la foto, por los jardines, el cierre que la circundaba, era lugar de descanso y de encuentro social; de su entorno solo es reconocible la histórica iglesia de La Matriz.

La Victoria comenzó llamándose plaza Almedral, luego en homenaje al popular cura Orrego que vivía en sus inmediaciones, fue bautizada con su nombre, más tarde, se le puso su apellido; el impacto en el orgullo nacional que produjo el triunfo contra la Confederación Perú-Boliviana, llevó a ponerle el nombre de La Victoria.

Su trazado y dimensiones no han cambiado radicalmente, su ornamentación y ordenamiento interno han ido modificándose con el tiempo. Pero lo importante son las transformaciones de su entorno. Del pasado sólo quedan las construcciones del Palacio Lyon, hoy remozado y recuperado, y el templo evangélico Unión Church. El ascensor Espíritu Santo, construido en 1897, es el mudo testigo del pasado. La iglesia del Espíritu Santo que concentró la vida religiosa del Almedral, desapareció en el año 1972 demolida por el tiempo.

Considerando lo estrecho del plan y los intentos por quitarle espacio al mar, los esfuerzos de los porteños han permitido recuperar un tercio del total del espacio "plan" de la ciudad total.

Si la conservación de los bienes patrimoniales de Valparaíso están sustentados en los valores humanos y estéticos, pensamos que ellos han confirmado su identidad.