

UVM

UNIVERSIDAD VIÑA DEL MAR

# ALGO TENEMOS QUE DECIR...

*Sobre Valparaíso*

*Relatos y miradas de los estudiantes del Programa Universidad del Adulto Mayor (UDAM) de la Universidad Viña del Mar.*



**Rodolfo Follegati Pollmann, compilador**

rodolfo.follegati@gmail.com

**Reg. de propiedad intelectual**

Chile, Inscripción Registro de Autor

**Diseño y Diagramación**

Primaveral SpA

estudioprimaveral@gmail.com

**Fotografías**

Manuel Lema Olguín

**Impresión**

GSR, Valparaíso

Edición realizada por la Dirección General de Vinculación con el Medio. Universidad Viña del Mar



1ª Edición Octubre 2024

Queda totalmente prohibido copiar, transmitir, ejecutar, Reproducir, publicar, conceder licencia, transferir o vender su contenido totalmente o por partes, Así mismo, queda prohibido utilizar este material, ni siquiera parcialmente, en páginas web sin que haya obtenido el consentimiento explícito del autor. Todas las marcas de fábrica y de servicio, así como las denominaciones comerciales utilizadas y los lugares asociados a las mismas, son marcas de fábrica registradas.

# ALGO TENEMOS QUE DECIR...

*Sobre Valparaíso*

*Relatos y miradas de los estudiantes del  
programa Universidad del Adulto Mayor  
[UDAM] de la Universidad Viña del Mar.*

# ÍNDICE

- 07 **PRÓLOGO**
- 11 **Valparaíso y el mar.**  
*Por Rodolfo Follegati Pollmann*
- 15 **[ UNO ]**  
**PALABRAS PRELIMINARES**
- 16 Valparaíso según mis ojos afuerinos  
*Por Ivonne Fuentes Barría*
- 19 **[ DOS ]**  
**VOLVER A ESCRIBIR LA HISTORIA**
- 21 Valparaíso, una historia apasionante  
*Por Alda Mancilla Cruz*
- 25 Valparaíso de siempre  
*Por Patricio López Carmona*
- 35 Valparaíso en el siglo XIX  
*Por María Lilian Jara García*
- 39 **[ TRES ]**  
**LUGARES CON HISTORIA**
- 41 La Cueva del chivato  
*Por René Vásquez Cáceres*
- 45 Mi Escuela N° 7 de Niñas “República  
de los Estados Unidos de Norteamérica”  
*Por Perlita Real de Azúa M*
- 53 La vivienda en Valparaíso según el tiempo  
*Por María Inés Fernández López*

- 57 **[ CUATRO ]**  
**PROTAGONISTAS Y PERSONAJES**
- 59 **Titán y Flach, dos submarinos, dos tragedias.**  
**La muerte de dos padres y dos hijos.**  
*Por David Hugueño Rojas*
- 65 **El Barrio Puerto y sus personajes**  
*Por Perlita Real de Azúa M.*
- 71 **Liborio Briebe Pacheco**  
*Por Gabriela Figueroa González y Viviana Labbé Gómez*
- 76 **Luis Gómez Carreño, el hombre del terremoto de 1906**  
*Por Nury Olavarría Matus*
- 80 **Manuel Astica Fuentes**  
*Por Lily Pechieu Cárcamo*
- 83 **[ CINCO ]**  
**VALPARAÍSO AYER Y HOY**
- 85 **Origen, auge y crisis del Puerto de Valparaíso**  
*Por Nora Montenegro Muñoz, Ivette Dufau Briceño,  
Marta Ximena Barraza Hidalgo y Ximena Montenegro Muñoz*
- 91 **[ SEIS ]**  
**VALPARAÍSO EN LA NOVELA DE MANUEL ROJAS**
- 93 **Manuel Rojas y Valparaíso**  
*Por Amapola García Astudillo*
- 95 **Las enseñanzas de “Hijo de ladrón” y “Lanchas en la bahía”**  
*Por Silvia Miranda Vergara*
- 99 **El puerto que yo veo en “Lanchas en la bahía”**  
*Por Marta Ximena Barraza Hidalgo*
- 101 **Yo también estuve allí**  
*Por Mónica Álvarez Vera*
- 103 **“Y llamó Dios a lo seco Tierra, y a la reunión  
de las aguas Mares, y vio Dios que era bueno”**  
*Por Alejandro Arce González*
- 107 **Me vuelve la esperanza**  
*Por Marisol Carrasco Canessa*
- 110 **Todos los caminos llevan a...Valparaíso**  
*Por Rosina Carrasco Canessa*

- 113 **¡Al Mapocho! ¡al Fresia!**  
*Por Ivette Dufau Briceño*
- 118 **De día o de noche igual me confundían**  
*Por María Inés Fernández López*
- 121 **Lo bueno y lo malo, hoy como ayer**  
*Por Olga Gálvez Gallado*
- 124 **Valparaíso, un lugar mágico**  
*Por Viviana Labbé Gómez*
- 127 **Un Valparaíso paralelo**  
*Por Omar Ferreira Sepúlveda*
- 130 **Eugenio del siglo XX**  
*Por Nora Montenegro Muñoz*
- 134 **Eugenio del siglo XXI**  
*Por Ximena Montenegro Muñoz*
- 136 **Desde mis ojos**  
*Por Felipe Yáñez Castillo*
- 139 **[ SIETE ]**  
**PALABRAS FINALES**
- 141 **El otoño de mi vida en Valparaíso**  
*Por Felipe Yáñez Castillo*

# PRÓLOGO

Desde la Universidad Viña del Mar, es un honor presentar la obra “Valparaíso... algo tenemos que decir”, un libro que reúne las memorias, reflexiones y experiencias de nuestros estudiantes del programa Universidad del Adulto Mayor, UDAM- UVM, los que han sido dirigidos por el profesor del curso de patrimonio de Valparaíso, Rodolfo Follegati. Esta iniciativa cuenta con el respaldo del área de Extensión Cultural de nuestra Subdirección de Vinculación con el Medio, así como también con el apoyo de Ediciones UVM.

Los textos nos conducen al Valparaíso de ayer y hoy, enfrentando dificultades y buscando pertenencia en una ciudad que siempre ha sido un cruce de culturas y destinos. Al recorrer sus vivencias, revivimos la historia de un lugar que reúne migrantes, marineros y comerciantes, que con el tiempo se ha convertido en una ciudad rica en contrastes.

A través de estas páginas, emergen reflexiones sobre la importancia de preservar la memoria colectiva y el patrimonio cultural y, tal como nos recuerda este libro, conservar la identidad de nuestra ciudad enriqueciéndola con la inclusión de todos y todas quienes la habitan.

La riqueza de Valparaíso está en su diversidad: desde los migrantes europeos hasta las recientes olas migratorias de Latinoamérica y el mundo, cada comunidad ha dejado una huella que se refleja en sus costumbres, en sus calles y en la vida cotidiana del puerto.

Es por ello que quisiera resaltar, a través de esta obra, el compromiso de nuestra universidad con el fomento de una educación inclusiva, intergeneracional y conectada con su entorno. Espero que “Valparaíso...algo tenemos que decir” inspire a sus lectores a descubrir o redescubrir esta ciudad y a asumir, cada uno desde su espacio, la responsabilidad de preservar su esencia y su historia.

**Carlos Isaac Pályi**  
Rector Universidad Viña del Mar





# Valparaíso y el mar

Por Rodolfo Follegati Pollmann<sup>1</sup>

Valparaíso y el mar... me imagino un poema escolar a propósito del mes del mar, ingenuo, casi obvio. De tal ingenuidad y obviedad que hasta se vuelve algo extraño y misterioso.

Algunas reflexiones que derivan de su nombre.

Valparaíso, un nombre que nos dice “valle”. Y valle nos dice tierra, y tierra no nos dice mar. Como contraparte, Viña del Mar, un nombre marino, el mar que inunda la viña, viña que es de tierra.

Quintil, otro nombre, anterior, ancestral, lugar de algarrobillos o lugar donde reman, o bien, lugar de algarrobillos donde reman, ¿quiénes? los changos, en busca del sustento diario que les provee la madre-padre mar.

Alimapu, más grande que Quintil, la gran bahía desde la punta de Playa Ancha hasta Concón. Tierra quemada. Curioso, tierra, como la tierra del valle, para señalar una gran bahía marina.

Desde su lejano avistamiento por los conquistadores españoles, que llegaron por tierra y por mar, los nombres Valparaíso, Quintil, Alimapu, casi quedaron en desuso, y el lugar fue llamado simplemente “el puerto”.

Valparaíso y el mar...

Parafraseando una vieja canción del Dúo Quelentaro me pregunto: y el mar, ¿qué pasó con el mar?

Abro uno y otro libro sobre Valparaíso, libros de historia, de leyendas, de anécdotas, de poesía, consulto los índices y observo que todos los temas, en la mayoría de los casos, tienen que ver con los cerros, escaleras y ascensores, calles estrechas y empinadas, anchas avenidas, plazas y miradores, iglesias y palacios, conventillos, casas multicolores colgando del abismo, colonias británicas, alemanas, españolas o italianas, con sus centros sociales, colegios, clubes deportivos, iglesias con sus torres y sus congregaciones.

---

<sup>1</sup> Presentación realizada por el Profesor Rodolfo Follegati Pollmann en el acto de celebración del Día del Patrimonio, UVM, mayo 2023

Y el mar, ¿qué pasó con el mar?

Ese espejo y reflejo infinito de la ciudad que se proyecta hacia el horizonte es apenas una leve referencia a alguna de sus caletas, al caldillo de congrio o al adiós de los marineros que besan y se van. Unas pocas excepciones: Salvador Reyes, Thomas Somerscales, y unos pocos más.

Lo demás, un concepto abstracto difícil de asir, la proyección de Chile al Pacífico, las relaciones comerciales con Asia, soberanía marítima o algún escenario de batalla naval. Todo tan distante como ajeno a la población que mira al mar. El mar es la causa de la ciudad, el mar es la ciudad antes de ser ciudad, el mar es el hábitat de los changos ancestrales de la caleta de Quintil. Pero todo eso, forzosamente, se ha olvidado.

Quando le preguntaron a Manuel Rojas sobre el mar, respondió: *“El mar es una gran parte de la vida... Yo nací en Buenos Aires y nunca vi el mar allá. A pesar de que el Río de la Plata es como un mar, no es el mar porque no es bastante que haya mucha agua para que sea mar. El mar tiene olas, tiene otro color... De manera que yo vine a conocer el mar en Chile. Llegué una vez a Valparaíso como a las tres de la madrugada y me senté en la Estación Bellavista a esperar que se hiciera de día. Yo no conocía la ciudad. Y empecé a sentir un ruido: era el ruido del mar...”*

Podemos sospechar que el ruido del mar era el ruido de la ciudad, que la ciudad era el mar.

Salvador Reyes también nos habla de una ciudad mar, nostálgicamente: *“Playa Ancha es ahora un paseo asfaltado, con focos eléctricos y jardines peinaditos. En otro tiempo era maravillosa, con sus caletas de pescadores y sus rincones abandonados. Uno caminaba sobre la hierba y el mar aparecía más libre y salvaje... Yo me acuerdo del viejo puerto de Valparaíso con sus muelles carcomidos y sus rincones maravillosos. ¿Ahora qué hay en cambio? Malecones simétricos donde uno se muere de aburrimiento...”*

Imaginamos y suponemos una ciudad junto al mar, en el mar y con el mar.

Sin embargo, hemos construido, entre los cerros y el mar, una fosa insalvable. Desde los sentidos hoy el mar se mira, como un ansiado trofeo, pero no se toca. Es más, un equívoco del lenguaje ha hecho llamar a esta ciudad un anfiteatro, cuando en verdad debiera llamarse ciudad teatro. El anfiteatro es una adaptación romana, dos teatros enfrentados, como el Coliseo Romano. Pero un teatro, una ciudad teatro, eso es Valparaíso, se proyecta en un fondo de escena, que no es el escenario sino la misma naturaleza, parte del teatro y de la escena. Y ese fondo de escena de la ciudad teatro que es Valparaíso es el mar.

Pero desde hace más de una centuria que el mar de Valparaíso se ha convertido en una postal. Hoy valoramos por sobre todas las cosas la vista al mar, y vaya si alguien osara construir algún edificio que entorpezca esa vista, vienen los cacareos, pataletas, demandas y denuncias. Pues, vale más en Valparaíso, hoy, la vista al mar que los pies en el mar.

Hay dos maneras de conectarnos con el mar, subir a los cerros para mirarlo y admirarlo desde las alturas o alejarnos de la ciudad hasta sus extremos, a Portales o a Torpederas para bañar nuestros pies en sus playas. El mismo mar que antaño bañó las arenas de sus caletas, que mecía barcos, veleros y botes en la bahía, por donde caminó el chango errante, es sólo un recuerdo en la memoria de unos pocos.

Si Valparaíso era cerros y una angosta y sinuosa calle más o menos plana, fue necesario ganarle terreno al mar (una expresión que forma parte de la memoria y la conciencia colectiva). Así fuimos desmoronando y dinamitando las laderas de los cerros y rellenado las playas de terraplenes, así fuimos alejando el mar de sus originales costas. Y poco a poco, o tal vez más rápido de lo que pensamos, la playa que ahí estaba, las arenas y roqueríos, la bahía en toda su extensión se nos fue alejando, y nos fue arrebatada, desplazada por las instalaciones portuarias y de la marina, porque era necesario hacer muelles, malecones, molos, instalar grúas, construir almacenes, extender vías férreas. Así se fue agrandando la ciudad y se fue levantando la muralla de cercos, de barcos, de contenedores. Todo porque Valparaíso era y tenía que seguir siendo “puerto”.

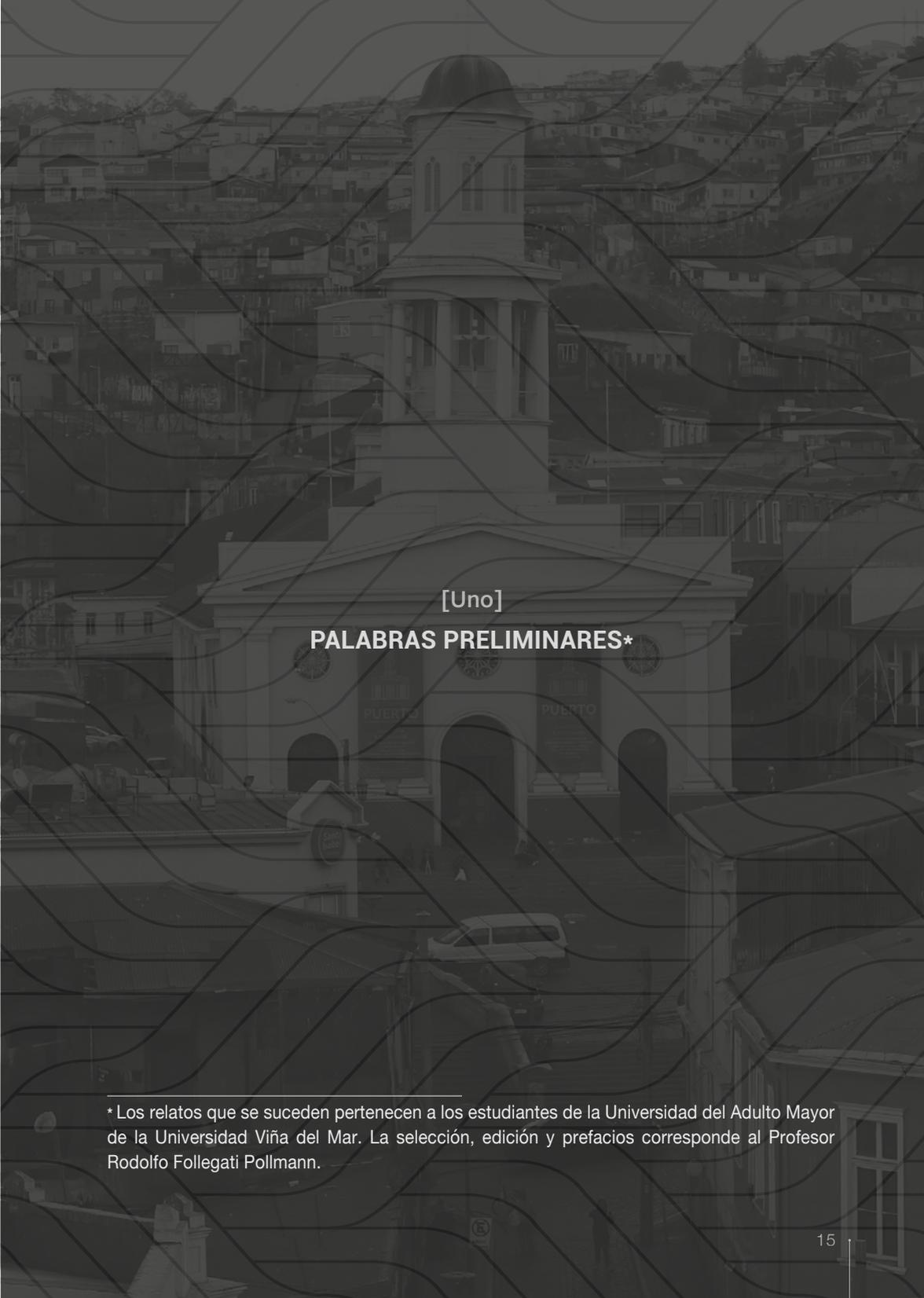
Sin embargo, lo que es un hecho fehaciente es que Valparaíso “puerto” se fue consolidando al mismo tiempo que se fue quedando sin mar. En alguna vieja crónica leí que, en los inicios del siglo XX, antes de la primera celebración de fuegos artificiales en el mar, el año nuevo se celebra en el malecón, cuando el malecón era parte de la ciudad y los habitantes se paseaban frente al mar. Pasaron los años y muchos años nuevos, y hoy tan sólo recordamos que el mejor año nuevo fue en el cerro, mientras más alto mejor, para tener la mejor vista... año nuevo en el mar, lejos del mar.

Así han sido los últimos años de Valparaíso, junto al mar, pero sin mar, al menos sin mar para sus habitantes, que hoy podrían recorrer unos dos kilómetros o más, desde Barón hasta la playa San Mateo, sin ver ni poder poner sus pies en el mar.

Cambiamos los sentidos para percibir el mar, hoy no lo olemos ni lo saboreamos ni lo tocamos, solo lo miramos, cuando se puede y desde donde se pueda. Apenas nos queda la esperanza del próximo temporal, cuando el viento norte traiga de vuelta las olas a la ciudad, como queriendo recobrar lo que le quitaron, o para que nosotros recuperemos lo que perdimos, para volver a sentir, siguiendo a otro viejo cantor popular, *“las olas del mar, en invierno la sal”*.

Y el mar, ¿qué pasó con el mar?, pues eso es más o menos lo que ha pasado con el mar. El mar se lo ha llevado el mismo mar, y algunas malas decisiones de quién sabe quién, aunque cada uno lo sabe bien. La playa, el viejo muelle, el malecón, y con ello los marineros, los tripulantes y balleneros, los chango y las caletas de pescadores artesanales, que siempre han sido un puente entre la tierra y el mar, también van desapareciendo. Pero el recuerdo y el presente fragmentado de lo que queda del Valparaíso mar está siempre presente en la bahía, en algún cerro o en las quebradas, esparciéndose entre el viento y las olas, en una canción, en la esperanza de recuperar lo perdido.

Valparaíso le ha ganado terreno al mar, es una frase anclada en el inconsciente y en la memoria colectiva, será tiempo de devolverle ese terreno y volver a recuperar el mar para Valparaíso.



[Uno]  
**PALABRAS PRELIMINARES\***

---

\* Los relatos que se suceden pertenecen a los estudiantes de la Universidad del Adulto Mayor de la Universidad Viña del Mar. La selección, edición y prefacios corresponde al Profesor Rodolfo Follegati Pollmann.

# Valparaíso según mis ojos afuerinos

Por Ivonne Fuentes Barría

Partiré señalando que mis primeros encuentros con Valparaíso fueron cuando mi hija menor se vino a estudiar a la universidad. Preciosos recuerdos de la calle Ontaneda, subida El Litre y la gran Av. Alemania con Cirilo Armstrong, donde finalmente hizo nido mi ave voladora.

Luego de un emigrar de forma definitiva desde la capital al puerto, en 2015, comienza mi verdadero conocimiento de Valparaíso, desde dentro y no de visita. Al principio con mucho desencanto y luego con plena adaptación, caminando por sus calles rugosas, sucias; también no aptas para adultos mayores y eso que somos mayoría.

Junto con esa decepción, también comienza un nuevo reencantamiento. Primero sus paisajes y el mar, sus casas colgando, pintorescas, muchas veces ruinosas, mágicos paisajes. Pero me parece triste y esta tristeza se refleja en el deterioro y olvido en que se encuentra.

Valparaíso no es Chile, tiene historia y pasado diferente a otras ciudades. Los porteños, debido a la cantidad de inmigrantes y sus mezclas, tienen una idiosincrasia propia, no son ya agricultores, no son pescadores, no son portuarios ¿qué son? ¡Identidad perdida! En el presente también tenemos esa herida que punza, infectada con la fuga de las industrias a la capital, quiebre del comercio internacional, apertura del canal de Panamá, el puerto de San Antonio y, para mi mayor fatalidad, pandemia y octubre, estallido, un golpe de gracia a esta ciudad ya atacada por la cesantía.

Debemos rescatar su historia. Los funiculares (sólo uno es ascensor) que suben por los bordes de los cerros, mágicamente, son un puente entre la cumbre, plan y el océano. Valparaíso, a veces, le da espalda a ese mar que nos baña. Pero desde lo alto del ascensor vemos el mar nuevamente y todo ese horizonte infinito, como jugando a adivinar qué es lo que hay al final. Pero aparecen las grandes moles de acero, los barcos, llevando a sus espaldas más acero (contenedores) y muchos de las riquezas que produce nuestro Chile.

Concluyo que mi puerto amado no necesita ser patrimonio de la humanidad, si no lo cuidamos y valoramos los propios habitantes. Pero, cuando converso y co-

nozco a esos porteños de tomo y lomo, me convengo que Valparaíso ya tiene un patrimonio colectivo valioso... ¡SU MEMORIA! Gran valor intangible. Creo que es una ciudad única, irrepetible; pero que necesita amor y respeto por ella, cuidándola, mejorándola, acariciándola...

Este “Alimapu”, o tierra quemada, ciudad nunca fundada, es mucho más que una mera postal turística. Este Quintil falta alimentarlo, enriquecerlo para que crezca y no siga siendo una comunidad detenida en el tiempo, con recuerdos de épocas doradas, que realmente no sabemos si es mejor o peor aquel añejo Valparaíso romántico.

Ahora se llenan todos los vericuetos y quebradas porteñas, sin control ni planificación alguna, no aprendimos las lecciones del pasado, es difícil ignorar y no sentir franca inquietud por los nuevos personajes extraños y anónimos que pueblan este puerto con imágenes, ritmos variados y costumbres muchas veces desconcertantes. No es una crítica a la migración, también me siento inmigrante en este Alimapu. Creo que este puerto nos habla con profundas vibraciones, tal vez debemos agudizar nuestros ojos y oídos a las señales del tiempo.

Aprovecho de dar gracias por estas clases, verdaderos espacios de encuentro y conversación desde donde surgen estas palabras que alimentan el alma y el espíritu de cada una de nosotros, que escuchamos, observamos, intentamos investigar y descubrir la realidad de este Quintil. Doy gracias a Dios por tener el placer de conocer y aprender una a una estas enseñanzas, buscar ese no sé qué... una respuesta o solución que no siempre se ve a simple vista. Por eso esperamos ser un libro abierto, para que generaciones posteriores puedan reescribir la historia y lleven con mucha sensatez a este amado puerto al momento y lugar preciso, aportando toda la riqueza que lleva en el corazón cada porteño.

Esta reflexión está prendida en los tendederos de la vida porteña, y espero que este Alimapu caído vuelva a encenderse y haga brillar en su justa dimensión la sabiduría porteña hecha a puro “ñeclé”... que lo lleve a discernir cada una de sus intervenciones necesarias para llevar a este “Valpito” a ser una ciudad con todas sus letras y lo presentemos al mundo pleno de orgullo y felicidad, como una ciudad que renace entre las nieblas y vaguadas, esta ciudad resiliente, que después de cada catástrofe renace... Aprendamos que su geografía y ubicación espacial, de cara al viento, requiere también soluciones creativas y especiales para esta franja entre mar y cerros, este pedacito de mundo sembrado de gente hermosa, luchadora y a toda prueba.

Mi deseo: que el cambio sea como subir en el ascensor Polanco, se ingresa por ese túnel húmedo y lúgubre (lo que estamos viviendo), luego se escucha el sonido

del agua que gotea (voces y anhelos por un mejor pasar) y finalmente se asciende hasta su mirador iluminado, desde donde se aprecia toda la bahía... ese sería el renacer, el salir de esa infección que nos hiere y fuerza el alma hacia la luz de una vida nueva.

Los habitantes de este puerto anhelan y esperan un nuevo renacer y, para esto, todos somos actores responsables desde el ámbito que nos toque.

QUE EL VIENTO DE MI PUERTO TRASLADE  
LAS BUENAS AVENTURANZAS Y SEQUE ESTAS LÁGRIMAS DE SAL  
QUE NAVEGAN EN ESTE MAR PORTEÑO.



[Dos]

**VOLVER A ESCRIBIR LA HISTORIA**

---

*Los libros de historia suelen resumir algunos hechos y acontecimientos en unas pocas líneas o en un breve párrafo. Claro, no es tarea del historiador apasionarse ni emocionarse. Pero en la economía del lenguaje es precisamente la emoción y la pasión lo que queda fuera, y con eso quedan fuera del relato detalles y matices que marcan el destino de la historia. Algo tan sencillo como nombrar a Valparaíso, aquí se vuelve un hecho extraordinario, un acto poético, palabra hecha verbo.*

## Valparaíso, una historia apasionante.

Por Alda Mancilla Cruz

Valparaíso encierra tantas historias, mitos, leyendas, ha sido inspiración, de poetas, historiadores, pintores, pero, antes que todo, lo que más atrae y llena de interés es el mar y todo lo que éste provoca.

Podría haber sido una mañana lluviosa o un día caluroso, de eso no tengo certeza, lo que sí sabemos es que fue por allá en el año 1536, en una tranquila caleta de este lejano lugar del mundo habitada por el Pueblo Chango. Los Chango fueron un grupo indígena dedicado a la recolección y a la pesca, confeccionaban sus balsas con el cuero de los lobos marinos y vivían a lo largo de casi toda la costa centro y norte del país.

En esta misma fecha Diego de Almagro avanzaba desde el Perú para conquistar los territorios del extremo sur del Imperio Inca. Junto a sus huestes y a su compañero de expedición Juan de Saavedra alcanzaron el valle de Quillota. Saavedra fue despachado por Almagro en dirección a la costa con el propósito de avistar la expedición de apoyo que venía por mar al mando de Alonso de Quinteros. La San Pedro, única nave que logró cumplir con la misión, ancló en la bahía que luego Saavedra nombraría como Valparaíso.

Entretanto, en Chile había una diversa población local que estaba constituida por diversos grupos, los que recibieron de los españoles el nombre genérico de Araucanos, o como los conocemos ahora, Mapuche, gente de la tierra.

Diego de Almagro, que había nacido en el pueblo de Almagro, España, en el año 1475, carecía por completo de instrucción, no sabía leer ni escribir, pero su ignorancia la reemplazaba con una tremenda inteligencia y astucia. Se enriqueció tremendamente, cuando conquistó el Perú; él tenía alrededor de 60 años de edad en esa época. No le fue difícil incorporar soldados a su nueva expedición al valle de Chile, pues había una gran atracción por el oro que podrían encontrar. Decían los mismos Incas que hacia el sur había más riquezas de las que podían encontrar en Perú, Así comenzaría a preparar una expedición marítima y terrestre, y se encargó de equipar tres buques. Esto fue en julio de 1535.

La gran bahía desde punta de Concón hasta la punta de Valparaíso era conocida por sus pobladores con el nombre de Alimapu, que en la lengua nativa quería decir

“territorio quemado”. Allí llegó uno de los tres barcos que formaron la expedición, al mando de Quinteros, quien ancló en una bahía más pequeña llamada Quintil por los naturales, lugar de algarrobillos o lugar donde se boga. Fue en Quintil entonces donde se produjo el encuentro con Juan de Saavedra, que al admirar este valle costero le recordó a Valparaíso de Abajo, en Cuenca, de donde se cree que era originario. Por eso vino a llamar a esta caleta Valparaíso. Esto fue en septiembre de 1536.

Almagro y Saavedra se instalaron en Valparaíso, para desde allí continuar con la conquista del territorio, pero por todos los problemas que habían tenido y al sentirse decepcionados por no encontrar todo el oro que pensaban obtener, decidieron regresar al Perú, abandonando así para siempre la rada de Valparaíso.

Juan de Saavedra permaneció varios años Perú, donde finalmente fue ahorcado en octubre de 1544 por orden del capitán Pizarro. Así fue como terminó sus días aquel conquistador que un día llegó a estas costas y al que debemos el nombre de Valparaíso.

La pequeña bahía de Valparaíso estaba cerrada por cerros y quebradas, las que fueron nombradas como Juan Gómez, San Francisco y San Agustín.

Luego de la expedición de Pedro de Valdivia se inician las operaciones mercantiles desde y hacia Valparaíso, aunque pasaron algunos años sin que ningún navío ingresara a la ciudad. Uno de los primeros que se aventuró con la idea de hacer comercio con la pequeña colonia de españoles fue Francisco Martínez, comerciante, por el año 1543. Martínez, vendió toda su mercancía.

El segundo que viajó a Valparaíso a través del mar, fue Lucas Martínez de Vejazo, al cual le fue muy bien, llevando hasta Santiago toda su mercancía, la cual fue vendida en su totalidad.

A comienzos del 1544 llegó a Valparaíso un capitán genovés, por nombre Juan Bautista Pastene. Llegó primero a Perú, al servicio de la corona española, y allí entabló amistad con Pedro de Valdivia. Pastene llegó en su barco llamado San Pedro y su arribo marcó un hito histórico, pues es justamente de esta fecha el primer documento en que se menciona a Valparaíso. Valdivia declara oficialmente a Valparaíso como “ Puerto para el trato de la ciudad de Santiago” y nombra a Pastene lugarteniente de mar, por lo que se convierte en unos de los primeros funcionarios públicos del “ Valle de Quintil”. Para Valdivia, Valparaíso siempre tuvo un carácter servil y funcional, considerándose como una simple bodega para almacenar los productos que iban y venían entre Santiago y el puerto del Callao en Lima.

Con respecto a la población original de Valparaíso conformada por el Pueblo-

Chango, aproximadamente en 1549 tuvo un final fatal. Fueron exterminados por orden del Alguacil Mayor de Santiago Juan Gómez, el mismo que le da nombre a la quebrada que hoy conocemos como Carampangue. Gómez, se dice, ordenó matar a los habitantes y quemar la pequeña aldea, para evitar todo tipo de rebelión en contra de los españoles.

Durante muchas décadas, Valparaíso ni siquiera alcanzaba a ser una aldea y uno de los sucesos más relevantes ocurrió en 1559. Tuvo por responsable a un cura llamado Rodrigo Marmolejo, quién autorizó la construcción de una pequeña y disminuida capilla, con techo de paja, en el mismo lugar donde hoy se ubica la Iglesia de La Matriz. Se construyeron algunas casas alrededor de la capilla, donde llegaron a vivir familias que se dedicaron a cuidar las mercaderías que quedaban en las bodegas y, por cierto, a la pesca, para vender sus productos a los comerciantes de Santiago y para su propio consumo. También trabajaban en la carga y descarga de la mercancía de los pocos buques que llegaban a la costa proveniente del Callao, los cuales traían mercadería de Europa.

Por esos años Valparaíso recibió a sus primeros visitantes, los piratas. El 4 de diciembre de 1578, estando en la bahía de Valparaíso un buque español, sus marinos divisaron a lo lejos una embarcación que se aproximaba. Se alegraron bastante, pensando que venían unos cansados navegantes después de tan larga travesía y quisieron brindarles un caluroso recibimiento y empezaron a saludarlos, con las salvas de honor, pensando que eran españoles. Una vez que estos navegantes subieron a bordo del navío español se identificaron como los bucaneros al mando del inglés, y terror de los mares, llamado Francis Drake. Fue el primer inglés en cruzar el Estrecho de Magallanes y dar la vuelta al mundo. Drake capitaneaba la carabela “El Pelicano”. Al no encontrar resistencia en la costa, vació todas las bodegas del puerto y no se libró ni el cáliz ni el vino que había en la capilla.

Hubo otros piratas que visitaron Valparaíso, gracias al relato del pirata Drake a su llegada a Inglaterra. Entre otros, Thomas Cavendish, en 1587. En 1594 llegó a las costas de Valparaíso Sir John Hawkins. En 1600 vino a Valparaíso un pirata holandés, llamado Oliverio Noort, el cual era muy sanguinario y arrasó con la población existente quemando todo a su paso. En 1615 otra escuadra holandesa, al mando del pirata Joris Spilbergen, detonó su artillería en contra de la población; desde la costa se le dio gran resistencia, fue el primer bombardeo a Valparaíso. Luego recaló en Quintero dónde se apertrecho, para abandonar nuestras costas.

Pocos años después, Valparaíso, contaba con dos iglesias y algunas casas, que le llamaba chozas.

La apasionante historia de Valparaíso, continuará...

---

*La historia de Valparaíso es caótica, concéntrica y ex-céntrica. Es la historia del que llega por mar o por tierra, del que viene y del que se va. La ciudad es una confusión que altera todos los sentidos de la vida. Es una ciudad que está siempre siendo, trayendo a cuesta su carga de pasado y tradición, que de tanto en tanto, el fuego o los terremotos la tiran al mar y el viento o los temporales la vuelven a arrojar a la orilla.*

*La historia de Valparaíso está escrita en cada uno de sus rincones, en sus quebradas y escaleras, en los miradores y ascensores, en sus habitantes, en el horizonte oceánico que es futuro y esperanza... La historia de Valparaíso es el pasado en el presente, que se resiste a sucumbir, contada dando saltos en el tiempo, entre ayer y hoy, tiempos remotos y pasados recientes, como quien sube y baja por las escaleras o ascensores, da vueltas a un cerro y llega al lugar desde donde partió. Así es esta historia...*

## Valparaíso de siempre

Por Patricio López Carmona

Valparaíso o Quintil siempre ha estado en el mismo lugar. Con sus cerros y quebradas, frente al Pacífico, con incendios y terremotos, temporales y lluvias torrenciales que barrían cuesta abajo con agua, tierra, maleza, todo lo que podía arrastrar. Los tiempos cambian, la caleta se transforma bruscamente en puerto y desde ese día avanza lentamente, sin ser fundado, sólo nombrado como el “Puerto de Santiago”.

Desde sus inicios, cuando los chango eran sus habitantes, la pesca fue esencial como herramienta de trabajo y sustento. Esas familias originarias de nuestra región dependían de sus aguas, construían sus embarcaciones y lograban subsistir. Lo mismo que hoy se repite en las caletas de El Membrillo, Portales, de la Sudamericana. Son todas caletas hermanas y rivales a la vez, dependiendo de sus vientos y de los favores del mar, de un seguro retorno a la orilla y una venta segura. Ellos son los herederos del Pueblo Chango, sucesores que hoy llevan la posta, que incluyen familias enteras, sin seguridad ni defensas, no hay contratos ni pensiones, son auto empleados, son los hijos de los pescadores, nietos de pescadores, todos en el rubro, son changos o porteños, pero sobre todo pescadores. No tienen feriados, excepto el día de su santo patrón, “San Pedro”, el resto son todos días laborales. Quizás algo de sangre europea puedan llevar, pues los hay morenos y también rubios.

A lo largo del tiempo, en el subsuelo de nuestra ciudad, se han ido descubriendo restos de los artefactos de los antiguos habitantes, mezclados con copas, cristales y utensilios de otros habitantes que han compartido el mismo espacio, algunos viviendo en sus mismas embarcaciones, otros en chozas de barro y paja, otros ya en casas de madera y adobe o más modernas aun, pero siempre en mismos lugares, ya sea en el Puerto, Almendral o en los cerros Alegre, Concepción, Playa Ancha o cualquier otro.

Las quebradas son las mismas, la naturaleza a través de los años provocó y modeló, con la ayuda de las aguas lluvias o de vertientes, esas famosas quebradas que en tiempos posteriores fueron usadas para conectar el “plan” con los cerros, y que finalmente se pavimentaron y son las que hoy usamos para encaramarnos en diferentes puntos de la ciudad.

Trágico recuerdo el del 11 de agosto de 1888. En las alturas del cerro Florida existía una cervecería y fábrica de hielo, propiedad de don Nicolás Mena, dueño de la Quinta Mena, que más tarde pasaría a ser el Hospital de Niños Mena. Ese día

que aclaró temprano, el tranque de Nicolás Mena colapsó y los miles de metros cúbicos de agua cayeron a raudales por las quebradas en una marcha feroz cuesta abajo. Bajó por las calles Mackenna, Yungay, Yervas Buenas arrasando con todo lo que encontraba a su paso. Barro y escombros llegaron al plan en una extensión desde Plaza Aníbal Pinto hasta la Plaza de la Victoria y un espesor sobre el metro de altura. Más de setenta cadáveres fueron encontrados, cientos de heridos y casas arruinadas. Ese día, como dice Osvaldo Rodríguez, “el Gitano”, “vino el temporal y la llovizna con su carga de arena y desperdicios. Por ahí pasó la muerte tantas veces, la muerte que enlutó a Valparaíso”. Esta es una de las tantas tragedias de Valparaíso y que se repite tantas veces en diversas formas, con agua, fuego y vientos. Así se ha escrito la historia en este Puerto.

El desorden de Valparaíso es lo que más atrae a los extranjeros que nos visitan en estos tiempos, aquellos que vienen a estudiar por un semestre o dos, los mochileros que siempre caminan por nuestras calles, los turistas mayores que hoy arriban a nuestro puerto en gigantescos cruceros. Ellos ven más allá de la baldosa suelta, de los perros sin correas ni propietarios, sorprendidos por lo bien mantenido que se ven, escasean los perros flacos o raquíticos, más allá de la basura en todos lados, de la imprudencia de choferes o de la cantidad de grafitis en todo lugar. Ven lo que nosotros mismos, a veces, no vemos.

Ven las semejanzas con otros puertos y ciudades europeas. Se sorprenden con lo que ellos llaman las casas colgantes, la arquitectura loca y creada por los propios ciudadanos que sin ser ingenieros ni arquitectos han logrado construir sus casas.

La cantidad de funiculares y ascensores que aún suben y bajan nuestros cerros les atrae de manera especial, son pocos los lugares en que han tenido la experiencia de subir a uno de ellos. Sorprende ver sus ojos mirando hacia arriba, expectantes y con una leve sonrisa infantil que los prepara para una experiencia única, hasta que sienten el fuerte remezón, al que los nosotros estamos acostumbrados, y ya no nos asusta. Dentro esta cabina antigua, repintada cientos de veces con ruedas oxidadas y crujientes, lentamente descubren otra vista de la ciudad con sus casas multicolores. No le tiemblan las piernas, sino que absorben ese aire diferente que entregan los cerros.

Han llegado a otro mundo. No ven la negatividad del ciudadano local que se queja contra el vecino por el volumen de la radio o la fiesta nocturna, o contra el alcalde de turno. Observa y admira esta ciudad desconocida, pues este lugar es mágico y lo ha tomado por sorpresa.

Los primeros visitantes en llegar a Valparaíso, descubierto en 1536, sufrieron un desencanto por lo que no había en este lugar. Muchos de ellos regresaron a sus lugares de origen, porque Valparaíso no era el lugar esperado o imaginado. Razones son muchas, pero aquel que se queda, es quien le empieza a dar un estilo a este

lugar. La ciudad empieza a crecer y a tomar vida, la población empieza a aumentar y se va llenado de extranjeros, los más pudientes, más trabajadores y por ende más productivos. Son y serán los ingenieros de nuestro lugar de ahí en adelante.

El extranjero siempre llegó a este Puerto. Algunos honorables corsarios y otros no tanto supieron de este rincón y decidieron visitarlo y saquearlo, aunque poco haya sido su botín. Ya empezamos a incluirlos en nuestros relatos, como olvidar a Francis Drake, Richard Hawkins, Oliver de Noort, Spilbergen, Jacob L'Hermit, Thomas Cavendish o el mismísimo Morgan Sharp, otros como Davis, Dampier, Rogers, Chipperton, Lord Anson. Todos ellos visitaron nuestras tierras y saquearon a voluntad, viajaron desde el sur hasta el norte y se acercaron a nuestras islas, y más de alguna cuenta la historia popular de los tesoros enterrados aún en ellas, en Juan Fernández o en las cercanías de Coquimbo.

Esos relatos construyen una historia propia que nos regresa a otros tiempos, no olvidemos que la cultura popular en este puerto querido se ve en todo lugar, en las murallas con sus relatos poéticos, en los bellos murales en cerros locales, en el canto y la música por igual, canciones que se convierten en himnos e intérpretes que se convierten en íconos de nuestra ciudad. Canciones populares que hablan del amor y la alegría, de la ciudad y sus ciudadanos, pero también de la desgracia o tragedia que nunca se aleja de nuestra ciudad, del fuego y el viento que destruyó el lugar o el mar que tranquilo nos baña, pero que en ese invierno despertó alterado y violento y arrasó nuestra costa y depositó embarcaciones, destruyó otras y cobró vidas por igual. Cómo olvidar esos inviernos de lluvias eternas, que nos parábamos frente a las ventanas y veíamos caer litros de agua corriendo cerro abajo, que limpiaban nuestras calles y veredas, mojaban nuestras plantas y verdes pastos, refrescaban las palmeras en la Avenida Brasil y despejaban nuestro aire. En las casas las mujeres preparaban sopaipillas y, de pronto, cuando la lluvia amainaba, corríamos a pedir permiso para salir a la calle, sin pensar en un resfrío, sino en ese banquete dulce que pronto recibiríamos en nuestros hogares.

Este Valparaíso con su bahía frente a los cerros nos da la impresión de un anfiteatro, siendo los cerros las aposentaduras, el océano el escenario y los buques o antiguos barcos los protagonistas. Esta es una forma de explicar nuestro Puerto.

Debemos explicar cómo se desarrolló nuestra ciudad, cómo se pobló y cómo logramos, a través de muchas décadas, construir la ciudad que hoy pisamos. Cada cerro es diferente al otro, cada uno con su historia, sus características peculiares, con tipos de gente parecidas pero muy diversas. Digno de destacar son el cerro Alegre y Concepción, que reciben a ingleses, escoceses y alemanes, con sus estilos de vida diferentes, construcciones leales a sus orígenes, con sus propias iglesias y colegios exclusivos.

Estos ciudadanos tienen la misión del desarrollo mercantil y comercial de nuestro Puerto. Llevan el comercio marítimo, las instituciones financieras, compañías de seguros, bodegas, importaciones y exportaciones. Pronto empiezan a llegar otros interesados en hacer una nueva vida en este punto del Pacífico.

Llegan los maestros, especialistas, empleados e incluso obreros que pronto se dedican a la construcción, trabajan en metalúrgicas, hospitales, comercio. A medida que la ciudad crece, hay empleadas domésticas que llegan de Europa o Estados Unidos, choferes, mecánicos, cubren toda la gama en mundo laboral, el desarrollo llega con ellos. También llegan croatas, suizos, franceses, italianos, griegos, austriacos, palestinos, árabes, suecos, un sinnúmero de nacionalidades, que a través del tiempo permanecerán y perderán sus costumbres y rasgos al chilinizarse algunos de ellos.

Hoy vemos otra ola de inmigrantes. Los tiempos actuales han traído a chinos, coreanos, japoneses, venezolanos, colombianos, argentinos, peruanos, ecuatorianos, algunos profesionales, otros no, buenos ciudadanos, otros no tanto, sus costumbres empujan a toda velocidad e introducen sus comidas, música, folklore, bailes, colores y banderas.

En este relato debemos ir y volver muy seguido, es parte de la historia de Valparaíso, pasado y presente, presente y pasado, el famoso dicho “todo tiempo pasado fue mejor”, nos debe llevar a contar y recordar hechos olvidados o desconocidos. Se habla del primer cabildo ciudadano en Valparaíso, asamblea en 1791; apertura de un peaje en la ciudad, para dar acceso al Puerto o al Almendral; el cobarde ataque de la flota española a nuestra ciudad en 1866, un 31 de Marzo; la construcción de los ascensores que comienza en 1889; la construcción de más de 50 hoteles, la llegada de la luz eléctrica en 1851, la pavimentación de la ciudad, la construcción de la Avenida España, que finalmente logró unir Viña del Mar con Valparaíso, los tranvías desde Valparaíso a Chorrillos, los funerales nocturnos de Bomberos, que queda como tradición en todo el país. Los diversos incendios, como el de 1850, hasta el mayor de la ciudad en 2014. Cientos de catástrofes en nuestro Puerto, algunos tsunamis que también nos permitían seguir ganando terreno al Pacífico y así agrandar nuestro plan hasta lo que hoy conocemos y pisamos, con su costanera, veredas, plazas, mercados, colegios, universidades, y todos esos famosos lugares que podemos visitar, admirar y que son parte de nuestra ciudad. Así de desordenada y variada es nuestra historia.

Mientras todo esto va avanzando, los políticos de la capital desprestigian a nuestros ciudadanos y los miran en menos, algo que sigue en boga, ellos creen pesar más que nosotros, que su ciudad vale más, etc. Sin embargo, es aquí donde vienen a descansar, a vacacionar, donde tienen su segunda residencia, donde pueden respirar un aire limpio y placentero, donde pueden dejar sus automóviles para poder caminar y visitar sus playas, disfrutar de buenos mariscos y productos del mar. Pero también muchos de ellos vinieron acá e hicieron de este lugar su hogar.

Hemos recibido visitas dignas, como Charles Darwin, quien permaneció en nuestro país más de treinta meses, yendo al norte, sur, centro, costa, cruzando la cordillera en varias oportunidades y recogiendo incluso mariscos petrificados en la Cordillera, encumbrándose en el cerro La Campana en Olmué y divisando con claridad desde la altura un bello mar azul del Pacífico. Maria Graham quien viaja a la India en 1820, se casa, enviuda y vuelve a casar, más tarde llega a Valparaíso y conoce a O'Higgins y también a Lord Cochrane, ella es testigo presencial del terremoto de 1822 y escribe “decía la leyenda que venía el fin del mundo y que ese terremoto fue castigo por los herejes ingleses y no creyentes”. También conoce a las loceras, que fabrican pequeños cántaros y platos de greda, que viven en casas simples de ramas y barro; dice que es difícil imaginar semejante pobreza en Europa, que debe ser similar su forma de vida a la de los antiguos chango.

Muchos otros nombres ilustres van saliendo, muchos que se quedaron o visitaron la ciudad. Manuel Blanco Encalada, primer Comandante en Jefe de nuestra Armada quien, habiendo nacido en Buenos Aires, hijo de madre chilena, llegó a ser Presidente de la República por 60 días. La visita de Garibaldi al país también hace noticia en la ciudad y es homenajeado en la residencia de los Álvarez Vergara, en la Quinta Vergara de Viña del Mar. Dicha celebración habría durado unos tres días. Esta noticia recorre Latinoamérica y el resto del mundo. Don Pablo Neruda también visita Valparaíso y poco a poco se va arraigando a nuestra ciudad, hasta que finalmente, por razones políticas del momento, se refugia en una casa del cerro Lecheros, entre 1948 y 1949. Más tarde compra una de sus tres casas, la Sebastiana, ubicada en calle Ferrari, que hoy es un museo y parada obligada de miles de turistas.

Cuando el país celebra la independencia, acá se sigue corriendo y llevando documentos aduaneros, desembarcando mercadería o embarcándolas, nuestras vidas no cambian, acá estamos más preocupados de la independencia comercial, la libertad de mar, eliminar prohibiciones con reino español y así lograr mantener relaciones comerciales con el mundo entero. De 5.000 habitantes en 1805 pasamos a 15.000 en 1820, siendo 3000 de ellos extranjeros, muchos describen Valparaíso como una ciudad inglesa.

Todo lo que logra avanzar Valparaíso como puerto y ciudad sufre un brusco golpe. Se construye el Canal de Panamá y la baja comienza en nuestras costas, principalmente en Valparaíso, mayor puerto del Pacífico en ese entonces.

Desde ese tiempo a esta parte, poco a poco nuestra ciudad va perdiendo establecimientos industriales y fábricas. Desaparece la Maestranza Ferroviaria Barón, Compañía de Gas ubicada frente a Universidad Católica, CCU calle Chacabuco, fábrica Costa, Hucke, Compañía Chilena de Tabacos con su inmenso edificio en calle Colón, Conservera Robinson Crusoe, Matadero Portales, fábricas de curtiembres, cuatro de ellas ubicadas en Placeres, Pedro Montt, Avenida Argentina y Avenida Brasil, barraca en Av. Argentina, CODINA en Calle Blanco, Cía. de Teléfonos en calle Chiloé

y Las Heras y Avenida Brasil, Mercado Bellavista, Cía. Sudamericana de Frutas en General Cruz y Av. Brasil, embotelladora Coca Cola en Av. Brasil y General Cruz, Frutera Manzanos en Av. Brasil, Diario La Unión, Planta Editorial El Mercurio en Calle Chacabuco, Imprenta La Moderna en Av. Francia, colegios de los Padres y Monjas Francesas, Seminario San Rafael, Colegio Alemán, los cines Lux, Chile, Odeón, Iris, Metro, Avenida, Rivoli, Pacifico, Central, Valparaíso, Victoria, Imperio, Velarde, Real, Colón, más el cine de Los Placeres, del Cerro Barón. Permanecen hoy día el Mauri, Municipal ex Velarde, el renovado cine Condell y el salón de eventos Rivoli. Los hospitales desaparecidos son el Ferroviario en Cerro Barón, Naval trasladado a Viña del Mar, Deformes en Pedro Montt, lugar donde hoy está el Congreso, Sermena en Av. Brasil, Hospital Mena, Hospital Alemán, todos ellos reemplazados por clínicas privadas o proyectos inmobiliarios. Antiguas tiendas exclusivas de vestuario en Calles Condell o Victoria, la mayoría desaparecieron, XUGA, Las Dos Campanas, El Tigre, Sastrería Bristol, otras famosas de damas, sastres y modistas también desaparecen. Las antiguas farmacias y boticas, unas 20 de ellas desaparecieron y pronto llegaron las cadenas Cruz Verde, Ahumada, Salcobrand, hoy Dr. Simi, Marga Marga, ECO. Y, por último, el Barrio Puerto, desde Plaza Sotomayor a Plaza Aduana, desde Errazuriz a calle Serrano, con sus botillerías, clubes nocturnos, hoteles, residenciales, tiendas, restaurantes, picadas, el famoso salón de baile Rock and Roll, que había que descender un nivel para bailar, lugar pequeño y cerrado, oscuro y de malos olores y con muchos marinos locales y foráneos, donde los idiomas eran muchos y las mujeres, mayoría de vida nocturna y trabajadoras sexuales, eran políglotas. Existían prostíbulos conocidos, el famoso Siete Espejos, y otros no tan conocidos, hoteles de apenas una estrella, almacenes, emporios, fruterías, carnicerías y pescaderías, los quioscos con surtido de cigarrillos importados donde no era necesario ser mayor de 18 años para comprar una cajetilla, todos eran bienvenidos... Todo lo que nombro aquí, con sus olores, sabores, colores, estilos era lo nuestro. El contrabando que siempre existió llegaba a todos los hogares, en diferente forma o costo. Los ingleses pagaban caro por sus whiskies, perfumes o colonias, lo mismo que otros buscaban sus cigarrillos, habanos, medias de nylon, exquisiteces en comidas también. Como decían, el Puerto vivía de eso, existían los estibadores y sus medios pollos y así funcionaba la ciudad. Los estibadores, con accesos a esas novedades, entregaban sus regalos a sus pololas o a muchas otras que conquistaban precisamente por tener tan exclusivos regalos.

Otros lugares importantes de Valparaíso son los funiculares o ascensores. Ya lo dice las Naciones Unidas, que un elemento destacado de Valparaíso para ser declarado Patrimonio de la Humanidad fue la red de funiculares, única en el mundo. Hubo más de una treintena en sus mejores días y eventualmente llegan a ser hoy día unos 14 más menos, la mitad esperando ser reparados y unos 4 a 5 que están en servicio, la gente nuestra ya casi no los usa, pero son una maravilla para los visitantes. El origen parte en los albores de los 1880 y hasta 1956 había una treintena. Conectaban el "plan" con la cota 100 y eran un medio para transportar a los vecinos de diversos cerros, iban adultos e infantiles, algunos más preocupados de la aven-

tura de ese transporte y otros preocupados para salir pronto de ellos y continuar su rauda caminata a sus lugares de trabajo. Accidentes los hubo y un par de incendios también. Luego los buses cubrirían esos territorios y el ascensor pasaría a ser cosa del pasado. Hoy los vemos destrozados, detenidos en el tiempo, vandalizados y destruidos también por el paso de los años y la mano del hombre, en especial por aquellos que buscan retirar partes y piezas para venderlas al kilo o a coleccionistas y museos, como son los controladores de pasajeros que hoy día deben valer entre 500 y 1000 dólares aproximadamente. Unos desaparecieron en su totalidad como el del cerro Los Placeres, otros aún muestran sus heridas, lejos de ser prontamente reparados, otros que parecen que están listos para transportar turistas o vecinos, pero no tienen ni la mitad de sus motores. El más activo suele ser el del Cerro Barón, que luce immaculado y activo, subiendo y bajando con sus fieles clientes habituales, recibiendo a los visitantes.

Una ciudad que tiene hoy día cinco cementerios, Playa Ancha, Camino La Pólvo- ra, tres en cerro Panteón, incluyendo el de Disidentes o Cementerio Inglés, inaugurado en 1825. Estos cementerios o camposantos fueron inaugurados por la Iglesia Católica y eran parroquiales, algo que con el tiempo cambia. A la fecha muchos han pasado a ser municipales otros son privados.

Esto nos lleva a la religión. En nuestro país, desde su descubrimiento, en todo lugar que se descubría y conquistaba se tomaba posesión en nombre del Rey y de Dios. Así llegó la religión católica a estos lugares, con su control sobre la población, incluyendo a los nativos a quienes con cantos y rezos les enseñaban la lengua castellana y a partir de entonces su religión.

Pero con el paso del tiempo llegan otras religiones con otros extranjeros que tenían costumbres diferentes. Y así a Valparaíso llegarían ingleses, galeses, escoceses, alemanes, croatas, judíos, árabes, y pronto se sumaría al catolicismo las creencias ortodoxas, judaicas, musulmanas, protestantes, evangélicas, luteranas y anglicanas, además de ateos y agnósticos. Ellos y sus estilos de vida le dan forma a nuestra sociedad, y podemos convivir entre judíos, palestinos, protestantes, ateos y católicos, todos vecinos, colegas, amigos o parientes. Podemos asistir a diferentes ceremonias en sus templos y más de alguno quedara sorprendido con sus ritos o ceremonias.

Valparaíso tiene el periódico de habla hispana más antiguo en el mundo, El Mercurio, fundado el 12 de septiembre de 1827, además la primera Compañía de Bomberos fundada por en 1851, La Bolsa más antigua de America Latina desde 1845, luego refundada en 1858, otra vez en 1880 y finalmente 1892, y termina sus transacciones en 1983.

Volvamos a la Ciudad Puerto, los extranjeros van y vienen y nos traen noticias, novedades desde tierras lejanas. Algunos entran en la adquisición de terrenos para cultivos en las afueras de nuestra ciudad y se dedican a producir frutas y vegetales

para su venta. Es así como, por ejemplo, los alemanes en la ciudad de La Cruz, inician la introducción masiva de la palta e incluso introducen una variedad diferente traída desde Tanzania.

Otra actividad en que los alemanes se destacan es en la salud, laboratorios, boticas, enfermeras y doctores, luego instalaran su propio hospital en Cerro Alegre, fundado en 1877, cerrando sus puertas en el 2010. También construyen su propio colegio, instalado en Cerro Alegre con residencia para sus profesores llegados desde Alemania y también para algunos hijos de alemanes que vivían fuera de la ciudad. Además, su propia iglesia luterana ubicada a pasos del colegio le da un carácter progresista a dicho cerro. También compran un terreno en San Francisco de Limache, en la Calle Caupolicán y construyen un centro de descanso y veraneo en la famosa Quinta Ferienheim.

Los británicos que construyen su iglesia anglicana en el cerro Concepción, la primera en el país, hoy catedral, con algunas restricciones dictadas por Estado y por la Iglesia Católica, no podían tener torres ni entrada por el frente. Se construye en 1857 por el arquitecto inglés William Lloyd, con un diseño neogótico. Además, son los fundadores de varios clubes deportivos, pioneros del fútbol en nuestro país. Fundan el primer club de básquetbol en Chile con algunos vecinos chilenos. New Crusaders fundado en 1912.

A medida que avanza el crecimiento y la población, otro grupo comienza a llegar a la ciudad, es gente que viene a buscar mejor vida, vienen de los campos y se integran rápidamente al rápido trajín de la ciudad. Traen sus carretas, mulas y uno que otro caballo, ellos se encargaran de transportar mercaderías y verduras, llevan sus cargas del plan a los cerros y pronto harán mudanzas y otros menesteres.

Introducirán el folclor y la música popular, organizaran las ramadas para cuidarse del calor y también para celebraciones, luego introducen carreras de caballos, la famosa “carrera a la chilena”, donde orgullosamente logran vencer de vez en cuando a los “gringos” en sus nobles y superiores caballos mucho más finos, pero con astucia a veces lo lograban. Algo más que incluían esta gente de campo son las gallinas y huevos que empiezan a ofrecer a sus clientes. En muchos de los cerros existían medialunas para práctica de rodeo y tiraduras de rienda, deportes populares de la gente de campo. A la fecha existen muchos clubes de huasos en Valparaíso que promueven el folclor, la cueca, rodeo y la música nacional.

También aparecen las organizaciones mutualistas, de obreras, sindicatos, sociedades de artesanos y otras que salen en ayuda de los obreros, dado que en esa época no recibían ayuda del Estado ni de los patrones.

A medida que pasa el tiempo, Valparaíso, con el Intendente Francisco Echaurren, se empieza a ordenar y comienzan a notarse avances urbanísticos y de seguridad.

La municipalidad adquiere ciertas propiedades, una en especial es el Parque Italia, que antiguamente era un invernadero, que estaba cerrada por altas rejas y ofrecían conciertos de música a un precio económico, el cual permitía a la vez descontar el valor de su entrada con el precio de las flores que el público compraba. La ciudad compra este espacio y continúa ofreciendo conciertos también, aquí es donde empiezan las famosas y populares retretas, por parte de las bandas del Ejército o Armada, en otras ciudades se imitan estas retretas y son los famosos y actuales Orfeones Municipales. La ciudad va aumentando los lugares de esparcimiento y recreación, así se va desarrollando una nueva sociabilidad en Valparaíso y empiezan los balnearios y los baños de mar, como por ejemplo el San Mateo, Trocadero o Barón, más adelante Balneario Torpederas, esos fueron negocios que empiezan a atraer muchos vecinos de otras ciudades y en especial Santiago.

Hemos recordado los inicios de nuestro Puerto, antiguos habitantes, visitas ilustres, viajeros que llegaron a quedarse y otros que regresaron a sus orígenes. Muchos que llegaron con un entusiasmo altísimo pensaron en un lugar como Europa e imaginaron casas de estilos, edificaciones parecidas a esos lugares que ellos acostumbraban a recorrer, pero la distancia entre europea y nuestro Quintil no hacía más que alimentar su ilusión. Al llegar a tierra descubrirían que lo que imaginaron eran unos cerros con poca vegetación, unas pocas casas desordenadas y apartadas unas de otras, con pocos habitantes que caminaban por la única calle existente y debían sufrir el embate del viento que bajaba de los cerros o venía desde el mar. Pronto aprenderían a convivir en tierra extraña, con un idioma diferente, costumbres antiguas, sin una acera decente, acostumbrarse a caminar entre piedra, arena y en invierno entre charcos y barriales, un lugar que demoraría siglos en llegar a ser una ciudad digna.

Aquellos que se quedaron e iniciaron una nueva vida en nuestro puerto han dejado una huella y descendencia que perdura siglos después, quizás sus familiares aún permanecen en el puerto o quizás se cambiaron a Viña del Mar u otra ciudad cercana, usan el metro o viajan cómodamente en sus autos, o quizás ya no queden registros de ellos, quién sabe, pero sí debemos agradecer su aporte al desarrollo de nuestro Puerto, de alguna forma aportaron su granito de arena al crecimiento de Valparaíso

Esta ciudad es testimonio excepcional de la globalización, cuando a fines del siglo XIX pasa a ser líder de las rutas marítimas del Pacífico. Valparaíso es una arquitectura ganada y es reina de todas las costas del mundo, llena de energía, que seduce a los jóvenes y hace que los extranjeros se afinquen aquí y emprendan negocios, ellos son los que más aprecian el heterogéneo encanto porteño y su potencial económico y turístico. Todos sus rincones olvidados tienen mucho de melancólica belleza y Valparaíso seguirá siendo la ciudad más bella de Chile.

---

*Con un par de datos que nos hablan del crecimiento y la expansión territorial de Valparaíso basta para comprender que esta es una ciudad única. Mientras la mayoría de las ciudades del mundo crecieron en forma horizontal, ampliándose hacia los lados, Valparaíso lo hizo, primero hacia arriba, pero no con edificios de altura sino encumbrándose en los cerros, y luego hacia el abismo, hacia el mar, que fue cercando y rellenando para darle un poco más de aire a sus ahogados pasadizos entre el cerro y la playa.*

## Valparaíso en el siglo XIX

Por María Lilian Jara García

La intención de este escrito es recordar, a grandes rasgos, cómo se fue desarrollando la estructura urbana de Valparaíso que hoy en día visualizamos.

Valparaíso como ciudad no fue fundada, pero desde sus inicios fue ocupando su orilla para las primeras instalaciones portuarias, emplazándose en el terreno plano existente, entre el mar y laderas de los cerros, y luego fue ascendiendo por esas laderas con modestas y rudimentarias viviendas.

La configuración de Valparaíso es de una característica geográfica singular, desde el cordón de cerros que rodean la bahía y que forman como un anfiteatro pintoresco, hasta el terreno arrebatado al mar, en una lucha tenaz de largos años.

En materia de crecimiento urbano, durante el siglo XIX, se distinguen dos marcadas etapas, una entre 1820 y 1850 de incipiente urbanización y sectorización de la ciudad y otra entre 1850 y 1900, caracterizada por el impulso y consolidación del proceso de crecimiento, visualizado claramente en la mayor ocupación del reducido espacio para la ciudad.

A contar de la década de 1820, la actividad comercial ejercía una fuerte presión sobre el plan de la ciudad: construcción de bodegas para almacenamiento de mercaderías de procedencia extranjera o de tránsito para otras regiones del Cono Sur. También se requería de más instalaciones portuarias que suministraran auxilio a los barcos que recalaban entonces en la bahía. El plan se reestructuró con el material proveniente de los cerros y por las obras de relleno, recuperando espacio al mar. Los escombros producidos, por los edificios afectados por los terremotos, los que, sumados a barcos encallados, rebajes de los cerros ejecutados por el hombre para ampliar el área plana de la ciudad y la erosión propia de los sectores en pendiente y su deslizamiento a través de las quebradas, va a incidir en la traza urbana y el perfil definitivo que tendrá la ciudad de Valparaíso.

En mayo de 1832 comienza el relleno de los terrenos cercanos al mar, para abrir paso a la calle Cochrane. Todo este proceso urbano de crear nuevas calles, necesitaba la autorización del Congreso y por lo tanto requería de tiempo, para indemnizar

a los propietarios de los arenales. En el año 1843 se acuerda formar una calle desde el muelle hasta Cruz de Reyes, ubicación actual del edificio Turri (hito de la ciudad), a lo largo de la estrecha playa. Con fecha 29 de septiembre 1844, un año más tarde, se reúne a los vecinos para la apertura definitiva de la nueva calle de la Playa (Cochrane).

Uno de los logros más importantes de los años 30 fue habilitar un camino carretero a San Felipe, por lo cual era necesario eliminar el promontorio o morro que se extendía desde el cerro Concepción hacia el mar, llamado “el cabo” por los marinos. En efecto el desplazamiento de la gente desde el Puerto hacia el Almendral era dificultoso y largo. Se subía por la Quebrada del Almendro (hoy Urriola) y se bajaba a la Plaza del Orden (Aníbal Pinto).

La Plaza de Orrego (hoy Plaza Victoria) era hasta 1840, una playa que solía ser barrida por las olas del mar en los días de temporal. La Plaza Municipal (hoy Plaza Echaurren), tenía muy cerca un enorme poste, en el cual solían amarrarse los buques del surgidero (lugar donde puede fondear una embarcación). Al pie del cerro del Chivato (llamado ahora cerro Concepción), había un promontorio de rocas que remataban, precisamente en la “Cueva del Chivato”.

Según José Victorino Lastarria, hacia 1860 esta cueva era muy honda y se encontraba en el centro de la población, entre el sector Puerto y el Almendral. El Almendral era considerado como una aldea aparte situada a orillas de lo que se llamaba La Caleta y El Camino (según Juan Mauricio Rugendas, 1854). Este lugar era paso obligado para todos aquellos que deseaban o necesitaban desplazarse entre el Puerto y el Almendral o viceversa, pues la estrecha garganta que formaba el cerro de la cueva con el mar impedía el paso. Había que esperar que bajase la marea, para lograr cruzar por ella evitando así mojarse.

Ese lugar llamado la Cueva del Chivato, por ser una oscura y muy profunda caverna, fue refugio de ladrones y contrabandistas, por lo que era muy peligroso pasar por allí. Debido a esto la policía municipal, se encargó de instalar iluminación con faroles de cebo, lo que ayudó a darle más seguridad al paso de los transeúntes.

Diversos empresarios pensaron que habría más rapidez para el traslado de sus mercaderías si se ampliaba el camino costero en este sector, por lo que se empezó a construir un sendero, después un camino, que continuamente era destruido por el mar. Luego vino la remoción de rocas, con ayuda de pólvora, hasta que desapareció el roquerío “Cabo de Hornos”, cómo se le llamaba al sector aquel, y dio origen a la Calle del Cabo por donde transitaban las carretas, que con el tiempo se llamaría Esmeralda.

Como el Cabildo necesitaba de recursos para arreglar el camino, se procedió a cobrar peaje a todo el que pasara con leña o verduras. Las condicionantes geográficas fueron obstáculos que se superaron gracias a la voluntad de algunas autoridades comunales y las fuertes inversiones de capitales privados, que tienen como objeto mejorar la calidad de vida de la comunidad y, a la vez, realizar lucrativos negocios. Con la conexión del Almendral al barrio y entorno del Puerto, ya se consolida la ciudad dentro de un tejido urbano mayor y unitario.

Dejó de existir ese estrecho paso entre el mar y el cerro. Ahora había calles paralelas, incluso atochamiento de carretas y vehículos. El plan se extendía hacia el mar por Esmeralda, Blanco, Cochrane, Errázuriz, además del sitio destinado al paso del tren y a la franja de instalaciones portuarias.

Luz María Méndez, en su libro “Plazas y Parques de Valparaíso”, señala que entre 1870 y 1880 “la ciudad crece y la población se extiende en abanico”, construyendo sus viviendas hacia los cerros. El aumento demográfico va a la par con el incremento de la actividad comercial e influye en la valorización progresiva de los terrenos urbanos.

La actividad de la construcción se convierte en uno de los negocios más lucrativos del momento. Valparaíso adquiere una fisonomía más ordenada. Hacia 1870 la gran mayoría de las calles se han rellenado con huevillo, madera y asfalto y la zona del Puerto con un empedrado más acabado. Hacia 1872 las aceras se encontraban enlozadas uniformemente, mediante material traído de Inglaterra.

El Muelle Fiscal era el centro de la ciudad, del país y de América del Sur. Entre 1852 y 1880 entraron en el Puerto más de 9000 barcos. El primer progreso importante fue la construcción del muelle en el año 1873, en que se agilizaron las labores de carga y descarga de mercaderías. El muelle tenía 305 metros de largo y estaba dividido en dos partes: una era para descarga de lanchones y la otra para los vapores de mayor tamaño. Este sitio sufrió graves daños durante el terremoto de 1906.

Por la creciente necesidad de un puerto más seguro y de mayor tamaño, se construyó entre 1912 y 1919 el Molo de Abrigo. Este tenía 700 metros de largo y en su extremo una altura que alcanzaba los 60 metros, lo que equivale a un edificio de 20 pisos. Esta fue una de las obras más importantes de Chile.

En Valparaíso no había guetos de miseria, ni barrios de gran lujo. En el plan tan reducido, convivían pobres y ricos. Los conventillos albergaban a un excesivo número de personas, pero se encontraban cercanos a áreas donde había edificios de

estilo y sólida estructura. Es que Valparaíso siempre ha sido una ciudad dinámica, urbanística y sociológicamente hablando. Un lugar de encuentro de muchas culturas y clases diferentes, con sus encuentros y desencuentros, que ha crecido a lo largo de los años acomodándose a su geografía y según las necesidades de cada época.



[Tres]

## LUGARES CON HISTORIA

---

*Podría dar lugar para un guion cinematográfico, un verdadero thriller de misterio y suspenso. Es que las historias, mitos y leyendas en torno a la Cueva del Chivato abundan y no dejan de estremecer. Hoy, en medio del olvido, pareciera que todo queda circunscrito a una placa conmemorativa que nos recuerda que allí pasaron cosas, ¡y qué cosas!...*

## La Cueva del Chivato

Por René Vásquez Cáceres

Hay lugares en Valparaíso que pasan inadvertidos. Estos nos muestran muchos momentos históricos y también trágicos, hechos lamentables. Nombres de calles, nombres de mártires de bomberos, también lugares donde nació y vivió algún personaje importante.

Caminando por las calles céntricas de la ciudad nos encontramos con medio centenar de placas a una altura de un metro y medio a dos metros y, frente a nuestros ojos, los nombres antiguos de las calles. Generalmente estas placas están instaladas en las esquinas y constituyen una riqueza histórica, patrimonial y testimonial. Sin embargo, el transeúnte circula presuroso por las calles, sin detenerse a mirar y leer qué es lo que dicen o recuerdan estas placas. El recordado Renzo Pecchenino “Lukas”, previa recopilación de antecedentes históricos, diseñó y elaboró a base de cerámica estas placas.

Valparaíso alcanza uno de sus puntos más estrechos en el sector donde hoy se sitúa el edificio del diario El Mercurio. Lukas y el personal del diario dan por inaugurada la placa que lleva a ese cerro (cerro Concepción) y que queda a espaldas del edificio del periódico. En esa placa se recuerda la existencia de la famosa “Cueva del Chivato”. Esta ceremonia fue realizada en la escala del cerro Concepción. El apretado trozo de tierra nace a los pies del mismo cerro, desciende por el pasaje Ross para toparse con la calle Blanco y finalmente desembocar en la Avenida Errázuriz, donde pasa la línea del tren y el malecón, para caer al océano más grande del mundo, Océano Pacífico.

El origen de la cueva nunca ha sido esclarecido. Algunos creían que se debía a viejas excavaciones mineras efectuadas en el tiempo de la colonia; otros pensaban que la cueva se había formado por razones naturales; pero una gran parte de los habitantes de Valparaíso creía a pies juntillas que la cueva había sido formada por obra del mismísimo demonio.

La cueva se ubicaba cerca de peligrosas rompientes que el mar azotaba con furia en los meses de invierno, lo que otorgaba al lugar un aura maldita, que esparcía con mayor fuerza entre los porteños un miedo sin consuelo.

De aquella cueva, hoy tan conocida, se cuenta que estaba habitada por un chivato demoniaco que por las noches atrapaba a los incrédulos porteños que merodeaban el lugar. El maldito peñasco no sólo era temido por quienes por allí osaban dar paso, sino también por los barcos que descansaban en la bahía y que al más mínimo viento del norte se veían empujados hacia las afiladas rocas, los que sin importar la pericia de las maniobras se incrustaban en los acantilados, convirtiéndose en astillas, perdiéndose toda la tripulación y mercadería.

Tan frecuentes fueron los accidentes que se produjeron en este lugar que fue llamado por los marineros: “Cabo de Hornos”, pues el acantilado del Puerto era tan infernal como aquel que existe en el sur de nuestro país.

La leyenda cuenta que el demonio se acercaba al océano para atrapar a las sirenas que peinaban sus cabelleras en los roqueríos. Los porteños aseguraban que en las noches se aparecía el diablo con la apariencia de un robusto chivo y que con su mirada hipnotizaba a sus víctimas, impidiendo así su fuga. Los que lograban encontrar huida lo hacían desenfrenadamente hacia el mar, donde encontraban la muerte destrozándose al caer en las rompientes. Allí se podían ver restos de animales y huesos humanos, todos sin rastro de sangre.

Una historia que ha pasado de boca en boca durante más de cien años, cuenta que un hombre, en la noche más oscura y tormentosa de todas las que pueda imaginarse el Puerto, junto a su nave fue a estrellarse en los temidos acantilados. Al lograr desembarcar en las rocas, con las costillas rotas y chorreado en sangre, pudo observar la maldita cueva, y cerca de ella sintió el llanto de súplica de algunas mujeres de la tripulación. Las súplicas serían escuchadas por el maldito Chivato, y el hombre, al ver que una sombra tomaba y arrastraba a las mujeres hacia los confines de esa cueva de la muerte, se desmayó pensando que allí moría. Al otro día, al despertar, pudo darse cuenta de que era el único sobreviviente.

Con el paso de los años y la llegada de la dinamita desapareció la cueva y permitió el establecimiento de comercios. El lugar pasó de ser llamado Cabo de Hornos, luego Calle del Cabo y en la actualidad calle Esmeralda. A contar de los siglos XVII y XVIII se levantaron tímidamente algunas casas en el sector. En el año 1814, a pe-

tición de la asustada población, las autoridades instalaron un farol para dar un poco más de luz al lugar y hacer más seguro el paso entre el Puerto y el Almendral. En el año 1830 marineros ingleses ingresaron a la temida cueva y expulsaron de ella a un grupo de delincuentes que habían ubicado allí su centro de fechorías, siendo finalmente ellos, y no el demonio, los causantes de tantos delitos.

Una placa incrustada en la roca y cubierta de las enredaderas que caen del cerro recuerda el lugar donde estuviera la mítica Cueva del Chivato.

---

*Hoy los recuerdos de hace cincuenta años o más pareciera que fueran de un pasado remoto, extinto, olvidado. Sin embargo, esos recuerdos, especialmente los de la infancia, viven siempre aferrados a nuestra memoria, y se reconstruyen día a día con olores, sabores y sensaciones que, en un cerrar y abrir de ojos, aparecen vívidos en las calles del barrio, en los patios de la escuela o en la lluvia convertida en río que baja por las calles empedradas.*

## Mi Escuela N° 7 de Niñas “República de los Estados Unidos de Norteamérica”

Por Perlita Real de Azúa M.

Mi Escuela N°7 se encontraba ubicada en el barrio patrimonial del Puerto, casco histórico, calle Santiago Severín N°49, prácticamente detrás de la iglesia La Matriz. Esta parroquia tiene cerca de 456 años y cuenta con una imagen de Cristo Crucificado cuya historia cuenta cómo llegó y se quedó en Valparaíso; se dice que el mundo se acabará cuando la barbilla de este Cristo toque por completo su pecho. En el terremoto del año 1971 a la imagen del Cristo se le desprendió gran parte de su cabeza y fue restaurado. El día martes es su día y se reza su oración en la misa de la tarde; contaba con muchos devotos, hoy a esa misa asisten feligreses contados con los dedos de una mano.

En la calle Severín con Santo Domingo se ubicaba el hermoso edificio Severín. Tenía una especie de torreón pequeño en una esquina. En este lugar funcionó la segunda comisaría de carabineros y su orfeón; eran nuestros vecinos. El 27 de abril se celebra el Día del Carabinero y nosotras, con uniforme de gala, íbamos a entonar el himno de los carabineros, además les cantábamos una canción folclórica; nos regalaban la Revista del Carabinero. El lugar lo mantenían limpio, pintado, marcaban presencia y respeto en el barrio; había un monolito pintado de verde con una asta en donde izaban la bandera nacional, estaba a un costado de la puerta principal.

Los carabineros fueron trasladados y el lugar quedó abandonado. Hubo un incendio en el año 2004, gran destrucción y quedó sólo su fachada exterior, luego fue tapiado y lo convirtieron en un basural. Posteriormente lo limpiaron, pusieron pasto, flores, asientos, columpios, papeleros, un espacio para los vecinos. Un guardia-cuidador abría y cerraba la puerta. Transcurrió el tiempo y no lo volvieron a abrir. Basural nuevamente, por dentro y por fuera. Una universidad se iba a instalar con un centro interdisciplinario de neurociencia, con fecha de inicio de obra el 26 de abril del 2018, fue publicado en los diarios, pusieron un letrero grande y visible anunciando la obra, el que aún está; nada se concretó, el sitio sigue lúgubre, solitario, sucio, pintarrajeado.

En el siglo XVII en ese terreno estuvo la iglesia y convento de la Compañía de Jesús construido por ellos mismos. Los Jesuitas fueron expulsados en 1767 y el inmueble fue traspasado a la Orden de los Predicadores. En 1828 se reacondicionó y albergó al Congreso General Constituyente que sesionó en ese templo hasta que promulgaran la Constitución de 1828.

Al lado de la comisaría estaba ubicado un hogar de niños, el Hogar de Lourdes de las Hermanas de la Caridad o Visantinas, por el fundador de la orden san Vicente de Paul. Tenía una capilla en donde se oficiaban las misas mientras se reconstruía la parroquia la Matriz; estaba iluminado por fuera y había una imagen de la Virgen de Lourdes en la pared del segundo piso con la forma de una gruta, también siempre iluminada. La construcción era linda, de ladrillo de color rojo, de tres pisos; se incendió, pero no hubo desgracias humanas que lamentar. Hoy se encuentra destruido, sólo se conserva la fachada y también está tapiada. Subiendo por Cajilla está el pasaje sin salida Longoval, hasta ahí llegaba la parte posterior, tanto de la comisaría como del hogar, hoy es un sitio eriazos y un basural.

Vecina a nuestra escuela estaba la Escuela Santa Ana, ubicada en Santo Domingo N° 104, de las Hijas de la Caridad. Imparte enseñanza básica completa, era de niñas y con el tiempo se convirtió en mixta, aún funciona.

Por la calle Santo Domingo mi escuela tenía una puerta alta que daba directamente a una escalera de madera algo estrecha, al final y al lado izquierdo se encontraba la sala de profesoras, al otro lado, en un costado, la cocina donde estaban las manipuladoras de alimentos. Había también una enfermería, era un espacio reducido, con una camilla y un estante con insumos y materiales básicos para situaciones de fácil manejo.

Al lado de la puerta de entrada, había otra puerta más pequeña que daba a las dependencias de la habitación donde vivían don Humberto y su señora, no tenían hijos. Don Humberto usaba suspensores, era de baja estatura y algo pasado de peso, lo mismo su señora. A ella poco se le veía, pero con él teníamos contacto, era de modales correctos y solícito en sus quehaceres, era nuestro maestro chasquilla; la parte de atrás de su casa tenía conexión directa al patio de mi escuela.

Por el lado de la calle de La Matriz había una puerta de dos hojas, angostas y muy altas, no recuerdo haberla visto abierta, daba a una escalera interior de madera por dónde se subía al segundo piso, tal vez era una puerta de emergencia, pero siempre permanecía cerrada y con llave.

Afuera de esa puerta, en la calle de La Matriz, había dos quioscos de construcción metálica, quienes los atendían lo hacían por dentro, estaban cerrados por la parte de atrás y tenían techo con alero; uno vendía frutas y el otro verduras. Al atardecer encendían lámparas de parafina y braceros en las heladas tardes de invierno, cerraban casi al caer la noche. Vendían frutas por unidad para llevarlas al colegio. No había quiosco en el interior.

En esa misma calle también habían unas antiguas casas de tres pisos, su parte posterior daba hacia la calle Cajilla, como forradas en lata, tendían ropa en las ventanas, tenían tarros pintados en las ventanas a modo de maceteros con plantas; en

el primer piso, en una de ellas, en un espacio reducido, había un letrero que decía “Yerbería” y tenían de todo tipo de yerbas secas y para todos los males; al lado vendían y se cambiaban revistas por un valor bastante razonable, las revistas a cambiar debían estar en buen estado. En una de las puertas de esas casas había un curioso letrero hechizo, decía: “Ojo casa particular”. Esa edificación no existe hace muchos años.

En la esquina de las calles Severín y Cajilla hay un edificio antiguo, imagino que su construcción data de fines de los años cincuenta, bonito, firme, sólido, bien parado, de tres pisos. En el primer piso había una fuente de soda y vendían caramelos varios, después esa fuente de soda fue adaptada como vivienda, perdiendo la armonía con el resto del edificio. A los otros dos pisos se ingresa por la vuelta, por calle Cajilla; el frontis de los pisos superiores tiene unas ventanas con balcones semicirculares. Lo curioso es que se ve de la misma altura que tiene mi escuela, que está enfrente y es de dos pisos, y pareciera que están edificadas al mismo nivel.

En el terremoto del año 1971, bastantes partes de la iglesia La Matriz cedieron ante el movimiento telúrico y una de sus murallas cayó hacia mi escuela ocasionando un daño considerable, hubo que reparar y reconstruir, demoraron bastante en ello. Para no perder clases, las alumnas fuimos trasladadas por cursos a las escuelas aledañas: unas en el antiguo edificio de la escuela N°5 de Niños, ubicada en la calle Santiago Severín, que estaba prácticamente frente al Refugio de Cristo del padre Pienovi, calle Severín N°156. Hoy la escuela N°5 no existe.

En el Refugio de Cristo solamente habían niños; vivían en el refugio, dormían y recibían las cuatro comidas, provenían de familias que tenían serios problemas económicos o no tenían quien se hiciera cargo de ellos. A los pequeños de enseñanza básica los llevaban y traían formados con una persona a cargo que trabajaba ahí mismo, iban a las escuelas cercanas; los de enseñanza media se iban solos y estaban hasta terminar cuarto medio en la Escuela Industrial. Luego fueron trasladados a otro lugar y llegó otro hogar a utilizar esas dependencias. Eran niños que estaban por otras circunstancias allí, sólo de enseñanza básica y funcionaba del mismo modo que el anterior, ese lugar dejó de funcionar. Las dependencias del Refugio de Cristo se conservan y funcionan dos albergues: uno para personas en situación de calle todo el año; y otro para el plan invierno, desde los 18 a 65 años de junio a octubre.

Otras alumnas fueron llevadas a la escuela N°57 de Niñas y las demás a la escuela Blas Cuevas, ambas ubicadas en la calle San Francisco. La escuela N° 57 ya no existe, se convirtió en un conventillo y hoy es un edificio en ruinas. La escuela Blas Cuevas aún existe, se ubica en una especie de cuenca, entre el cerro Cordillera y el cerro Toro, cuenta con pocos alumnos. Fue fundada en el año 1871, fue la cuna del escultismo, mi abuelito materno, que nació en 1899, estudió allí y fue

scout, también fue alumno de esa escuela el ex presidente Salvador Allende. Da la sensación que en el sector ya no hay niños.

Curiosamente en las escuelas en donde estuvimos albergadas, por lo del terremoto del 71, tuvieron que crear un horario de clases especial y diferido de manera que no alternábamos con los alumnos dueños de casa.

Volvamos a mi escuela. En la calle Severín estaba la puerta principal por dónde ingresábamos las alumnas. Era una construcción de dos pisos, alta, con un único patio interior y no techado, con fuertes vigas de madera en forma de “Y”. El segundo piso era una especie de corredor o pasillo, uno frente al otro que se unían a un tercero; a lo largo de dos pasillos estaban las aulas que eran grandes y altas, con ventanales alargados, también estaba la sala de profesoras cuyas ventanas daban al patio y desde allí nos hablaba la directora en ocasiones especiales y nosotras ordenadas, formadas y silenciosas escuchando y mirando hacia arriba; en el primer piso también había aulas.

Funcionaba en dos jornadas, en la mañana iban los cursos desde cuarto a octavo año y en la tarde desde el kínder al tercero, de manera de no exponer a las pequeñas al frío de la mañana. En el primer recreo nos formábamos y nos dirigíamos a la cocina y nos daban leche con porridge (avena con leche) en unos jarritos de plástico de color azul y dos galletas grandes y gruesas preparadas con harina de pescado, a muchas de mis compañeras no les gustaba.

Contábamos con una Brigada de Tránsito Voluntaria, los carabineros tenían reuniones con esta brigada y la profesora a cargo; las brigadistas usaban terciados y guantes blancos, eran importantes, estaban atentas en los recreos de manera que no sucediera un accidente o un desorden, y pendientes de la seguridad en el cruce y la entrada. Eran alumnas de sexto, séptimo y octavo que debían cumplir con ciertos requisitos para ser brigadistas.

También teníamos encargadas del botiquín de la sala, éste debía tener y mantener lo necesario y básico como: alcohol o agua oxigenada, parches curitas, merthiolate, mejorales, antiespasmódicos para niños y un termómetro; eran las alumnas voluntarias de la Cruz Roja quienes tenían una insignia en el hombro que las identificaba.

Los cursos eran de más o menos treinta niñas, letras A y B los kínderes, desde primero a octavo letras A, B, C; en los cursos con la letra A estaban las de menor edad y las con la edad que correspondía para ese curso y de muy buenas calificaciones, las de la letra B tenían buenas calificaciones y que por alguna circunstancia eran mayores y los cursos con letra C estaban las de mayor edad y repitentes.

La mayoría de los padres, apoderados, personas a cargo, abuelitos, trabajaban en el puerto, en la Emporchi, en las fuerzas armadas, en la empresa de ferrocarriles, suplementeros; las mamás hacían labores de casa, dueñas de casa, cosían, tejían a mano o en máquina en su casa, sólo unas cuántas tenían un empleo remunerado.

En las vacaciones de verano los padres que podían pintaban la sala de clase de sus hijas, las mamás que podían hacían lo mismo con los pupitres, es decir, ofrecían la mano de obra y se unían para realizar esta tarea; los días sábados, por turno y de acuerdo a la lista, se enceraban las aulas, participaban adultos y alumnas, al menos las de los cursos mayores.

En las vacaciones escolares de verano, las niñas de séptimo y octavo podían ir a las Colonias Escolares, acompañadas por alguna profesora y por alguna mamá. No tenía ningún costo. Era en Olmué, en una bonita casa quinta con piscina y dependencias apropiadas: baños, duchas, dormitorios, comedor. Traslado ida y vuelta desde la puerta de mi escuela a la casa quinta, una semana completa, incluidas las cuatro comidas.

Existían las semaneras y encargadas del diario mural, por turnos según la lista. La tarea consistía en mantener la sala y los pupitres limpios y ordenados, borrar el pizarrón y sacudir el borrador, se utilizaba tiza para escribir. En el diario mural debían estar las efemérides de la semana, acontecimientos o artículos importantes o interesantes, fechas de las pruebas y los nombres de los libros que había que leer. Siempre debía permanecer actualizado.

Cuando llovía copiosamente, nos quedábamos en las salas, no salíamos a recreo y caminábamos por los pasillos bien apegaditas a la pared de manera de no mojarnos. Los pasillos del segundo piso tenían aleros y el patio era descubierto y tenía una alcantarilla por donde escurría el agua lluvia, a veces era tanta la lluvia que demoraba en escurrir y el patio se llenaba de agua. Don Humberto iba y sacaba la reja completa de la alcantarilla de manera que escurriera más rápido, luego la ponía en su lugar.

La gran mayoría de las alumnas vivíamos en los alrededores del barrio. Las mamás nos retiraban temprano de la escuela durante los días de intensa lluvia. Por la calle Cajilla siempre corría un río de agua barrosa, traía piedras, palos y cachureos varios; las personas que trabajaban en la panadería Ibérica ponían un tablón largo apoyado en ambas veredas haciendo una especie de puente de manera que los transeúntes pudieran cruzar. Vecinos nuestros también era esa panadería, y tránsito obligado de las mamás quienes nos iban buscar a la salida de clases y pasaban a comprar pancito calentito, frescos pancitos de leche y quequitos para llevar a casa. La panadería Ibérica existe y funciona como tal, ha pasado por diferentes dueños.

Cursé en dicha escuela desde kínder con la Tía Liliana, hasta octavo básico, entre los años 1966 y 1974. En general las escuelas eran sólo de enseñanza primaria. Mi profesora jefa fue la señorita Nita, con la cual tengo contacto hasta el día de hoy, ella es nonagenaria, igual que la profesora de matemáticas, la señorita Cecilia. También tengo contacto con algunas de mis compañeras.

Desconozco el año de fundación de la escuela, pero sé que mi abuelita materna, nacida en el año 1906, estudió ahí también. En su tiempo se enseñaba economía doméstica y modas. Yo vi en una sala pequeña del segundo piso, al final del pasillo, unas especies de maniquís de medio cuerpo donde se ponían las prendas después de ser cortadas e hilvanadas, había máquinas de coser antiguas, era el taller en donde se enseñaba modas.

En mi escuela se celebraba el 4 de Julio, día de la independencia de los Estados Unidos. Hacíamos actos alusivos, cantábamos canciones en inglés y entonábamos su himno nacional. Entregaban becas para estudiar inglés en el Instituto Norteamericano de Cultura, que está ubicado en la calle Esmeralda; las alumnas debían cumplir con ciertos requisitos, fui una de las becadadas. Mi escuela era gratuita.

Cuando llegaban al Puerto de Valparaíso los Unitas enviaban a mi escuela a un grupo de marinos bajo la responsabilidad de un encargado, ellos pintaban, reparaban, renovaban, la hermoseaban. Yo los miraba como trabajaban entusiasmados, sobre los andamios, arriba del techo, en los baños, estaban por todos lados.

Los Unitas nos invitaban a visitar sus barcos, íbamos con nuestros uniformes de gala, jumper impecable y bien planchados, con la insignia del colegio, la bastas del jumper debajo de la rodilla, calcetines blancos, largos, lisos y estirados, guantes blancos, alba y bien planchada la camisa y los cuellos redondos almidonados, los zapatos brillaban como el charol, todas con el mismo peinado, según indicación de la profesora, y con cinta blanca adornando nuestro peinado, la cinta era de un ancho determinado, era como ir a un desfile, con abanderadas y escoltas del pabellón nacional y el de Estados Unidos. Íbamos muy abrigadas con camiseta de franela gruesa blanca, enagua completa, calzones de lana, no usábamos blazer ni chalecos, así era el uniforme de gala.

Encontrándonos en la cubierta del barco, formadas y con la profesora enfrente dirigiéndonos, comenzábamos a entonar ambos himnos nacionales y cantábamos Oh, Susanna don't you cry for me... y una nuestra: ayúdeme usted compadre a...

Luego nos llevaban a conocer las dependencias de los barcos, nos regalaban recuerdos: lápices, libretitas para apuntes, llaveros, folletos y nos agasajaban entregándonos una especie de mini colación. Las profesoras que nos llevaban iban con sus mejores vestidos o trajes de dos piezas, se ponían de acuerdo en ello,

también con bastas debajo de la rodilla, impensado que usaran pantalones; zapatos reina con tacones en combinación con la cartera y peinadas de peluquería.

Causaba gran alboroto en el Puerto la visita de los Unitas, lo mismo sucedía cuando venía la delegación del Jean D'Arc de Francia, pero estos últimos eran más esporádicos, desconozco si realizaban acciones similares a las que hacían los Unitas.

Al término del año escolar se realizaba una once por cada curso, con regalos para todas y premios para las tres mejores alumnas, se reunía dinero por cuotas para dicho efecto durante el año y se le entregaba un presente a la profesora jefe. No existían los paseos ni celebrar en otro lugar. La licenciatura de octavo año se realizaba en el Salón del Sindicato de los Estibadores, ubicado en Almirante Goñi, entre las calles Blanco y Errazuriz, aún existe.

Las profesoras en ese entonces eran normalistas, estrictas, me entregaron conocimientos y valores. Era como una escuela de señoritas, disciplina, orden, modales, maneras de expresarnos, cuidados en la presentación personal. Lentamente y lamentablemente mi querida escuela comenzó a diluirse.

Con el transcurso de los años mi escuela dejó de funcionar como tal y sus antiguas dependencias fueron ocupadas por una escuela para niños con capacidades diferentes, la escuela Britania, luego esta escuela fue trasladada, puesto que a los niños se les dificultaba el acceso.

Hoy funciona el CEIA-Valparaíso (Centro Educación Integrado de Jóvenes y Adultos), enseñanza básica y media, dos años en uno, dice el letrado. Las dependencias de mi escuela cambiaron y parte de su estructura exterior también. Cuando paso por ahí la observo con mucha nostalgia, lo mismo me sucede cuando voy a la casa parroquial de La Matriz, desde el interior del pasillo del tercer piso, a través de una ventana se ve el patio interior de mi querida e inolvidable Escuela N°7 de Niñas República de los Estados Unidos de Norteamérica y entono mentalmente su himno, aún lo recuerdo.

---

*Formas de habitar, un problema histórico y eterno de Valparaíso a lo largo de los años. Esta es una ciudad que ha podido responder a su crecimiento habitando en espacios inhabitables, construyendo donde se pueda, como se pueda y con lo que se tenga. Pero también la misma ciudad nos ofrece ciertas claves que podrían abrir en cerrojo. He aquí dos soluciones que saltan a la vista.*

## La vivienda en Valparaíso según el tiempo.

Por María Inés Fernández López

*“A pesar del aparente desorden, Valparaíso es una ciudad fácil. A primera vista, su topografía endemoniada nos presenta un laberinto imposible de resolver, pero al mismo tiempo, las reglas del juego son tan simples que uno puede orientarse con la planta de los pies. Se aprende rápidamente que a un lado está el mar y al otro los cerros, los dos límites de la ciudad. Si sube se aleja. Si baja se acerca. Es una ciudad con frente y espalda, con horizontes muy definidos. Nadie se pierde en Valparaíso.*

Lukas, Apuntes Porteños

Desde que llegué a vivir a Valparaíso, de eso hace más de sesenta años, hubo cosas que me sorprendieron, como por ejemplo: la celebración de la Semana Santa; o que para llegar a algunas casas había que subir a un cerro, ya sea a pie o en micro; el ulular de las sirenas de los barcos, sobre todo en invierno, cuando había temporales de viento y lluvia y estos factores hacían que naufragaran lanchas, goletas, barcos; o la cárcel, ubicada en el cerro Panteón, tan cerca de las casas, al igual que de los cementerios.

Las casas que encontraba eran de diferentes formas y colores, parecían que estaban colgando y que se podían caer; esto lo pensaba una niña que venía del campo, donde su vida hasta ese entonces era totalmente diferente a la vida en la ciudad, donde nadie le advirtió cómo era Valparaíso, la que tuvo que aprender a conocerlo sola, sin que nadie le dijera cómo era el lugar donde llegaba a vivir a los 11 años.

Cuando Lukas en sus “Apuntes Porteños” dice que en Valparaíso nadie se pierde; yo sí puedo decir que uno se pierde. Como decía, llegué a vivir a un cerro. Una vez una pariente que llegó de visita a casa me invitó a ir al plan, y no encontró nada mejor que bajar a pie. Bajamos por calle Cumming hasta la plaza Aníbal Pinto, ¡qué horror para esta pobre cabra chica! sí, me perdí porque no bajamos en micro. Y bueno esto en realidad es un pequeño paréntesis antes de entrar en materia.

Mi trabajo tiene que ver con dos poblaciones que siempre me han sorprendido por sus construcciones, sus historias y el motivo por las que fueron construidas. Me refiero a las siguientes poblaciones: Conjunto Población Obrera la Unión, ubica-

da en el cerro Cordillera y la “Población Quebrada Márquez”, en la quebrada de entre los cerros Arrayán y Santo Domingo.

### **Conjunto Población Obrera de la Unión.**

La Población Obrera de la Unión, ubicada en el cerro Cordillera, es un caso que muestra el sistema de vida de la clase obrera durante fines del siglo XIX y principios del siglo XX. Los conventillos nacieron y crecieron debido a la demanda habitacional de los sectores populares, sobre todo debido a la intensa migración del campo a la ciudad de mediados del siglo XIX y a la falta de terrenos para levantar viviendas y el alto del valor del suelo.

En el Reglamento de Conventillos de 1899, se definen como “propiedades destinadas a arrendamiento por piezas o secciones a la gente proletaria”. Los conventillos en Valparaíso se desarrollaron de forma distinta a la de otras ciudades, debido a que el emplazamiento urbano y la topografía de los cerros terminaron por singularizar las necesidades urbanas del puerto. Por lo general los conventillos del plan contaban con zaguán y/o patio central, mientras que en los cerros se daban más el rancho colectivo, construido de forma improvisada. En el censo general de 1885, se contabilizaron 430 conventillos en Valparaíso, con un promedio de 5 personas por habitación, aunque había algunas que alojaban hasta a 10 personas.

### **Antecedentes históricos de la obra.**

El inmueble fue construido en 1870 por Carlos Lorca, miembro de la “Logia Masónica de Valparaíso”. Albergaba asociaciones sindicales y mutuales obreras. En 1894 Juana Ross de Edwards, benefactora católica y dama de la alta sociedad porteña, compró el inmueble, transformándolo luego de cuatro años en la primera vivienda social para obreros del país. Su administración estaba a cargo de la “Sociedad de Orden y Trabajo” —creada para tales fines—, bajo tutela del obispado local. Desde un comienzo sus habitantes tuvieron un fuerte sentido de cohesión, promovido por la arquitectura del lugar: patio, baños y lavaderos compartidos. Desde los años cincuenta fueron sus habitantes quienes llevaron la administración del edificio.

En 2006, el Fondo Solidario de Vivienda del Ministerio de Vivienda y Urbanismo hizo posible su rehabilitación integral. El proyecto llevó cuatro años en negociaciones, y los vecinos fueron constantes partícipes, siendo una de las cualidades de éste la adecuación en metros cuadrados de cada departamento al número de integrantes de cada familia. El proyecto de arquitectura que se llevó a cabo es un referente en recuperación patrimonial, porque no sólo se ocupa de la estructura física, sino que promueve el mejoramiento de las condiciones de vida de la comunidad existente, es decir, no hay gentrificación o aburguesamiento de los propietarios y, a su vez, éstos son partícipes de las decisiones que se toman, eligiendo sus propias maneras de

habitar el inmueble. Tanto así, que fue la misma directiva de la población quien eligió a los arquitectos María José Castillo, Raúl Araya y Alejandra Bravo de la consultora Borde Urbano (proyecto de rehabilitación, asistencia técnica y gestión inmobiliaria social), y a la constructora Valle Mar.

### **Conjunto habitacional Quebrada Márquez.**

El conjunto habitacional fue edificado entre los años 1946 y 1949, y fue considerado como uno de los primeros condominios sociales construidos en Chile, bajo la presidencia de Gabriel González Videla, proyecto desarrollado por la Caja Habitacional del Estado. Fue construido por ingeniero Pedro Goldsack, respondiendo así al déficit habitacional de la época.

La quebrada y calle representan el límite entre los cerros Arrayán y Santo Domingo, ubicados próximos a la iglesia La Matriz. La calle es de uso compartido, tanto para vehículos como para peatones, con la presencia de varios miradores a la bahía y a cerros próximos.

El conjunto habitacional está compuesto de cinco edificios en bloque, de cuatro a cinco pisos de estilo moderno, que siguen la topografía de la quebrada y que presentan un uso casi exclusivamente residencial. Cuenta con pasarelas y balcones para la accesibilidad a las viviendas, creando fachadas continuas escalonadas según la pendiente de la quebrada. Estas circulaciones horizontales nacen a nivel de la calle y terminan a cinco metros de altura, generando miradores.

Después de la declaración de la Unesco como Sitio de Patrimonio Mundial, en el 2003, se puso en marcha el plan para recuperar las fachadas de la ciudad como parte del Programa de Recuperación y Desarrollo Urbano de Valparaíso. En el 2008 se recuperó la fachada de este conjunto habitacional de la Quebrada Márquez con una inversión de más de 70 millones de pesos.

### **Conclusión**

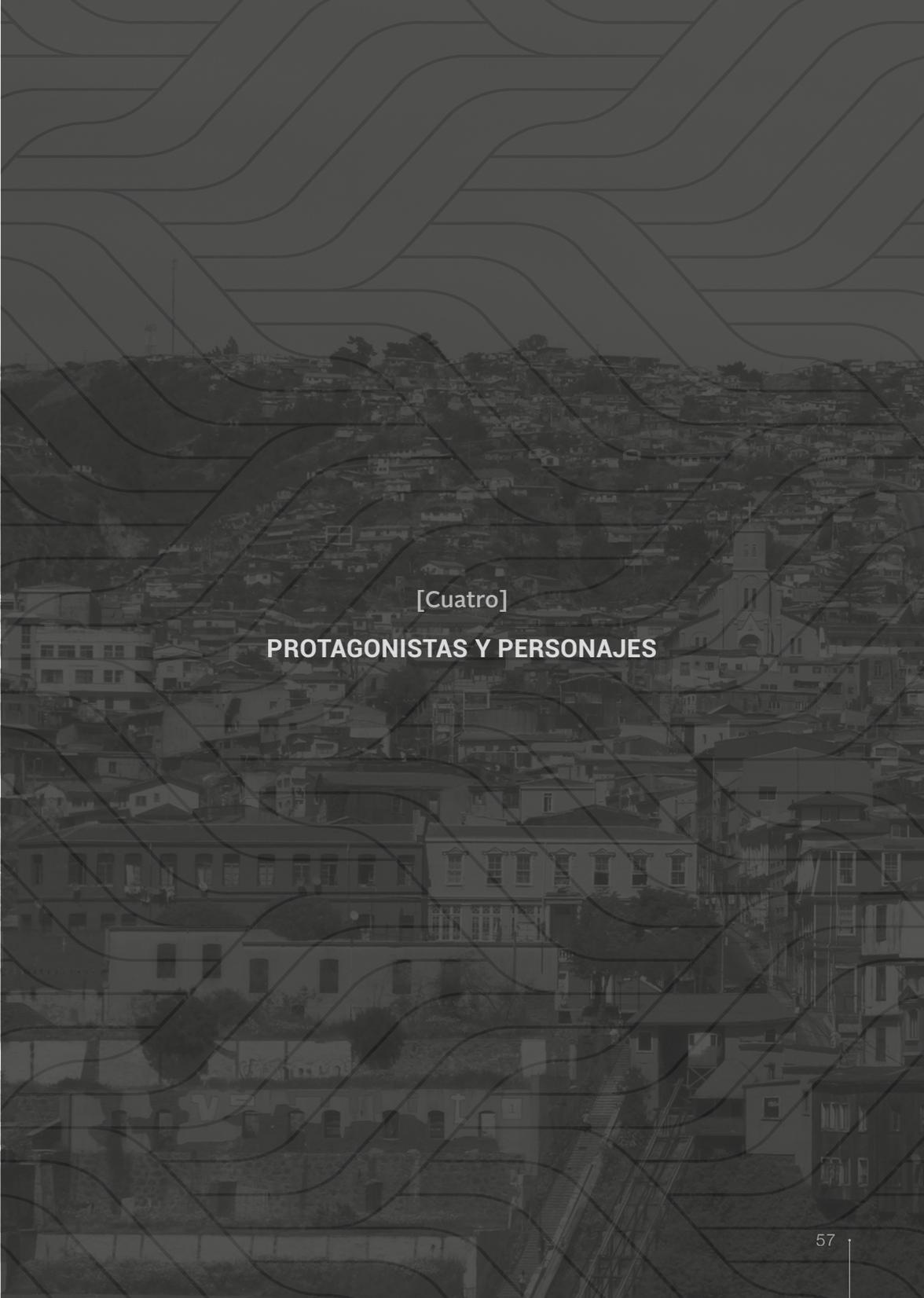
¿Qué nos dejan de lección estos dos particulares casos de vivienda en Valparaíso? En primer lugar, podemos concluir que ambos son proyectos que, aunque separados en el tiempo, tienen algo en común. Son soluciones que se han adaptado a su tiempo y circunstancias y a las condiciones particulares del terreno. De esta manera, responden a las necesidades propias de cada población y le dan al lugar una característica propia que difícilmente podemos encontrar en alguna otra lugar o ciudad. Es decir, son proyectos que responden a formas de habitar específicas de Valparaíso.

Y, por otra parte, ambos son proyectos que han sabido contar e incorporar a sus propios habitantes en los planes de mejoras, transformaciones y administración. Esto

nos muestra un camino que deberían tomar todos los proyectos sociales de vivienda; no se puede construir sin sus habitantes.

La realidad actual de la vivienda social en Valparaíso demanda muchas urgencias. Las necesidades y las dificultades son las mismas que ha sufrido la ciudad desde siempre: la escasez de espacio apto para la construcción. El conjunto habitacional Quebrada Márquez y la Población Obrera de La Unión son dos ejemplos que se deben seguir.

Mirar y aprender del pasado es un buen ejercicio para proyectar un mejor futuro, tanto para Valparaíso como para sus habitantes.



[Cuatro]

## PROTAGONISTAS Y PERSONAJES

---

*Dicen los historiadores que la historia no se repite, sin embargo, eso es algo que le cuesta creer a las sociedades en general. Una y otra vez cometemos los mismos errores, o aciertos, tropezamos con la misma piedra y, a pesar de todo, no aprendemos de las lecciones del pasado. Se repita o no la historia, estemos dentro de una interminable espiral de hechos que se suceden y vuelven a suceder, siempre ocurren coincidencias que nos dejan pensando, por más alejados que estén los hechos en el tiempo y en el espacio. Esta es una de ellas...*

## **Titán y Flach, dos submarinos, dos tragedias. La muerte de dos padres y dos hijos**

Por David Hugueño Rojas

La reciente tragedia del submarino “Titan”, ocurrida en junio del año 2023, donde nos enteramos de la muerte de un grupo de 5 personas, entre ellos un padre y un hijo, coincide con un hecho similar que sucedió en las costas de Valparaíso en mayo del año 1866, hecho que involucró también a un submarino llamado “Flach” y la muerte de once personas, donde también fallecen un padre y un hijo.

El 16 de junio, desde Terranova, Canadá, a bordo del buque de apoyo Polar Prince, zarpó el Titán y su tripulación hacia el punto donde se hundió el transatlántico Titanic. Con fecha 18 de junio, una vez en el lugar de destino, los 5 pasajeros se embarcaron en el submarino, el cual es lanzado al mar, alrededor de las 09:00 horas y comienza su inmersión de 2 horas, para llegar hasta los restos del Titanic. Pero ocurre un imprevisto pasada una hora del descenso, el submarino Titan pierde todo contacto con el buque madre, teniendo como último contacto a las 11:47 am. De inmediato se da la alerta a los guardacostas estadounidenses y se inician las operaciones de búsqueda.

Al cabo de unas horas la marina estadounidense detecta una señal acústica compatible con una implosión y transmite la información a los mandos que dirigen las tareas de búsqueda, según explicó un alto cargo a CNN. Pero se determina que el sonido “no es definitivo”, dice el funcionario, y la búsqueda continúa. Los guardacostas estadounidenses y canadienses prosiguen con las operaciones en la superficie y profundidad, en tanto se suma un avión canadiense, para la búsqueda desde el aire.

Se logra identificar al empresario británico Hamish Harding como uno de los pasajeros, quien es presidente de la compañía Action Aviation. El 20 de junio se suman más barcos y aviones a la búsqueda y se identifican a los cuatro restantes tripulantes del submarino desaparecido, ellos son: Stockton Rush, CEO y fundador de Ocean Gate Expeditions; el multimillonario paquistaní Shahzada Dawood y su hijo, Suleman Dawood; y el experto buceador francés Paul-Henri Nargeolet.

Alrededor del mediodía del 22 de junio, la Guardia Costera de EE.UU. dice que un campo de escombros fue descubierto en la zona de búsqueda y más tarde las autoridades afirman que es de la parte exterior del submarino desaparecido. Ocean Gate dice que cree que los pasajeros “tristemente han muerto”. En una actualización de la información, la organización informa que cinco grandes piezas de escombros

del submarino fueron halladas y son “consistentes con la pérdida catastrófica de la cámara de presión”. Alrededor de las 3 p.m. hora de Miami, el contralmirante John Mauger dice que la nave sufrió una “implosión catastrófica”, matando a los cinco pasajeros a bordo. Con el pasar de los días se conocieron detalles que rodearon la tragedia como, por ejemplo, que realizó la inmersión totalmente a oscuras para ahorrar baterías.

Los hechos relatados tienen una real coincidencia con una tragedia sucedida hace 158 años atrás en Valparaíso, el 03 de mayo de 1866, donde también desaparece un submarino, fallecen once personas y muere un padre con un hijo.

Cabe señalar que, en relación con la guerra entre Perú y España, entre 1865 y 1866, Chile se involucra para defender los intereses de la región. A raíz de eso, en marzo de 1866 España bombardea a Valparaíso, por lo que las autoridades de la época buscaron soluciones de defensas, a fin de proteger la bahía. Surgieron varias propuestas, entre ellas, la de fabricar un submarino, idea que instaló el ingeniero alemán Karl Flach. El presidente de la época, José Joaquín Pérez, dio la autorización y el ingeniero comenzó la construcción de la nave. Se trataba de un experimento de vanguardia para esa época, por lo que no faltaron las críticas y fue considerado algo ridículo e incluso, como una pérdida de tiempo y dinero.

Karl Flach nació en Alemania y el 03 de mayo de 1866, el día de la tragedia cumplía 53 años, llevaba al menos 20 años viviendo en Valparaíso. Su casa se ubicaba en la calle Tubildad, hoy Almirante Montt del cerro Alegre. Tenía una maestría de hierro en la zona que hoy es el barrio Almendral. En 1866 se demoró tres meses en construir un submarino, el quinto del mundo, a un costo de 12 mil pesos. (Emol)

Flach era padre de siete hijos, casado con Henriette Müller. El bisnieto de Karl Flach, llamado Guillermo Stegen, en el 2007, indicó que aparte de llevar a su hijo a la prueba de la nave, “incluso quería llevarse a sus chiquillas, pero la madre no le aguantó”. El doctor Stegen relató además que el verdadero nombre de su antepasado era Gottfried Cornelius, identidad que cambió por la de un muerto —Karl Von Flach—, antes de huir a Chile desde Alemania, debido a su actividad política en las revueltas liberales germanas de 1848. (La Tercera 29 de junio, 2023)

Lukas, en sus apuntes, menciona el apellido como Flachs, con s final, indicando que el ingeniero alemán en 1866 empezó a levantar en la playa (no indica cual) una curiosa estructura que, por su novedad, concentró sobre sí la atención de todos los porteños, ya que se estaba construyendo el primer submarino en Chile. Agrega que por desgracia no se conservaron sus planos, por lo que no se conocen las características precisas de la embarcación, solo se sabe de sus dimensiones: 10 metros de eslora y 1,70 de puntal, se sabe que sus piezas metálicas fueron fundidas por “Henderson y Cía.”, de Valparaíso.

Los catalejos españoles observaban con aprensión los extraños movimientos en la playa y el almirante enemigo anunció una represalia inmediata si el bote sumergible iniciaba alguna maniobra sospechosa. “Flachs” contaba con el apoyo de la Armada de Chile para intentar un ataque sorpresivo y demoledor a la escuadra española, que bloqueaba el puerto de Valparaíso en esa fecha.

Durante tres días se realizaron pruebas exitosas. El submarino navegó, se sumergió y afloró repetidamente con toda facilidad. Le acompañaban, según Lukas, nueve tripulantes, seis alemanes y tres chilenos. El mismo presidente de la época se interesó en el proyecto.

Al cuarto día, vino la prueba final. Tal era la confianza de Flachs, que embarcó ese día al mayor de sus hijos, un niño de diez años. Se sumergieron frente a Punta de Reyes... y nunca más volvieron a la superficie. Su ubicación nunca se perdió de vista. Se trabajó para reflotarlo durante una semana, infructuosamente, al cabo de la cual un temporal hizo abandonar la tarea. El submarino y sus heroicos hombres yacen en algún punto, hoy ignorado, del fondo de la fangosa bahía. La aventura fue “flor de un día”, lo que también es una característica de Valparaíso. (Apuntes Porteños, Lukas)

Este hecho en pocas horas se transformó en tragedia. Aunque se dice que el submarino fue ubicado tres días después, no pudo ser rescatado, debido a las limitaciones técnicas de la época. Por circunstancias que hasta hoy se desconocen, el submarino se clavó en el espeso sedimento del fondo marino.

Al día siguiente El Mercurio registraba la siguiente crónica: “Desgracia lamentable. La que ha sucedido con motivo de la malvada prueba del bote submarino del Sr. Flach, tiene contristados los ánimos. Y no sin razón, porque son nada menos que diez las vidas que se han perdido. Lo que hemos sabido hasta aquí sobre este fatal suceso, lo insertamos en seguida, empezando por la parte que escribimos ayer para Santiago: A las tres de la tarde no se ha visto todavía salir al bote submarino. Como a las nueve fue la hora en que empezó su navegación. Varias veces salió a flote y volvió a bajar. La última sumersión se hizo cerca del fondeadero de los vapores. Uno de los prácticos que andaba en un bote se aburrió de esperarlo y se vino a tierra. Diez hombres andaban a bordo del bote submarino”. (El Mercurio de Valparaíso, 4 de mayo de 1866)

El 22 de mayo de 1866 el comandante Michael de Courcy de la fragata británica “Leander”, escribió en el puerto peruano de Arica una carta detallando el experimento del que había sido testigo. En la mañana del viernes 4 de mayo 1866, fue solicitada la asistencia de buzos de la “Leander”, “los cuales inmediatamente proporcionó en el sitio mismo en donde el torpedo había bajado”, escribió Michael de Courcy. La fragata intentó reflotar el aparato sin éxito. “Ya está perdida toda esperanza”,

sentenció ese día El Mercurio de Valparaíso. “Aquellos desgraciados han perecido víctima de su arrojo y de su falta de previsión. El constructor de la embarcación es un padre de siete hijos, el mayor de los cuales tendría unos catorce años y lo acompañaba en su arriesgada empresa. Queda una viuda en el más absoluto desamparo. Esto es desgarrador”. (La Tercera 29 de junio, 2023)

El año 2006, el documentalista Juan Enrique Benítez, buzos tácticos de la Armada y un grupo técnico de profesionales de la Universidad Internacional SEK, realizaron la primera búsqueda formal con el objetivo de encontrar esta reliquia naval desconocida para una gran mayoría de compatriotas. “Creemos que la hazaña del industrial Karl Flach y de su submarino impulsado por fuerza humana, un desarrollo tecnológico notable para esa época, es un extraordinario suceso lleno de valor histórico que traspasa las fronteras y que es necesario rescatar del olvido, difundirlo y darlo a conocer a una enorme cantidad de chilenos y a un público internacional que desconocen este increíble invento tecnológico realizado por un inmigrante alemán que dio su vida, la de su hijo y nueve personas más para defender nuestra nación”, afirmó en esos años Benítez.

Finalmente, y para complementar más datos sobre la posible ubicación actual del submarino, en una entrevista en Emol de fecha 07 de septiembre del 2018, el buzo profesional Daniel Malfanti, indicó que es un mito que se convidó al presidente José Joaquín Pérez, no obstante agregó un dato muy importante, ya que manifiesta que en el año 2006, junto al documentalista Juan Enrique Benítez, con el apoyo del Centro Interdisciplinario de Estudios Oceánicos de la Universidad de Valparaíso, lograron dar con el punto del fondo donde descansa el submarino, que estaría a 45 metros de profundidad... “Si uno se para en el Restaurante El Bote Salvavidas y mira hacia la punta del molo de abrigo, el submarino está a unos 800 metros de distancia”, dice Malfanti. Y explica que en el mundo existe la tecnología para recuperar la embarcación, que se hundió con catorce personas a bordo.

En otra entrevista a La Tercera de fecha 6 de septiembre de 2018, Malfanti indicó otras cifras, ya que esta vez habló que la nave está a 42 metros y a una distancia de 300 mts. desde la bahía, teniendo diferencias con lo que le indicó a Emol.

Me parece que Malfanti y el resto del equipo, no han tenido apoyo, como tampoco fondos para emprender la aventura para rescatar los restos de la nave, hasta ahora hay dudas sobre si efectivamente esos serían los restos del Flach..., los porteños dicen... ¡VER PARA CREER...!

El 06 de septiembre del 2018, el Diario La Tercera, decía en uno de sus titulares “Submarino chileno Flach será finalmente rescatado tras 152 años de espera”. La semana anterior el presidente Sebastián Piñera anunciaba el futuro proyecto en el Muelle Barón, bautizado “Recuperación de la memoria y contexto histórico del inge-

niero Karl Flach y su máquina infernal”, que incluía el diseño de un centro de interpretación y conservación de Karl Flach y su obra. Además de la búsqueda definitiva y rescate de la nave, hundida hace 152 años, se realizaría una maqueta a tamaño real. La misma nota consignaba que el Senador Francisco Chahuán se comprometió a hacer las gestiones para buscar financiamiento..... hasta la fecha no hay nada...otra vez los porteños... ¡VER PARA CREER...!

---

*Si uno pasea por la Plaza Echaurren o se da una vuelta por detrás de la iglesia La Matriz, si subes por Clave o doblas en San Martín ¿cuántos personajes hallarás dándole vida y color a este histórico y pintoresco barrio? Sin duda encontrarás uno que otro, pero también te cruzarás con algunos fantasmas, como los que se describen a continuación, que siguen deambulando, pregonando y haciendo sus gracias en el recuerdo de quienes fueron testigos de la agitada vida del barrio Puerto.*

## El Barrio Puerto y sus personajes

Por Perlita Real de Azúa M.

¿Realidad o ficción?, la realidad supera la ficción, este oxímoron aplica a quienes habitaron y habitan Valparaíso. Los personajes y sus historias están fijados en los adoquines, en los vericuetos, callejones, escaleras, subidas empinadas; sólo algunos recordados por las historias contadas a los nietos o bisnietos, y cabe la duda, ¿por qué no?, ¿sobrevivirán al olvido?

### El vendedor de helados y confites.

En la calle Clave estaba la Heladería la Llapa, ocupaba el primer piso, los tres pisos superiores son del Ejército de Salvación. Al frente, en la calle San Martín estaba la tostadería Andina. El vendedor de helados con su delantal blanco, se surtía de helados en la Llapa, los que guardaba en un cajón de madera forrado con un aislante de manera de impedir el deshielo, en la parte superior el cajón tenía una tapa sostenida por dos bisagras, tenía una gruesa correa pegada a los costados con la cual lo colgaba en su hombro, en el cajón estaba escrito: Helados la Llapa. Luego, el vendedor cruzaba la calle y compraba en la tostadería maní tostado y maní confitado, esos productos, además de caramelos y chicles que ya traía, los ponía en un canasto grande que colgaba de su otro brazo a la altura del codo, tenía también un palo grueso con una tira de cuero pegada con clavos a ambos lados del palo que colgaba en su muñeca, tal vez para defenderse de perros o de quienes quisieran apropiarse de sus productos, y así comenzaba su recorrido.

Soplaba un cuerno anunciando su presencia, subía por calles empinadas y empedradas, por largas escaleras. Calles San Martín, Chorrillos, General Dublé, la Campana, cerro Toro, camino cintura, quién sabe hasta dónde llegaba en su diario andar. En veranos calurosos su rostro se ponía sudoroso y rojo debido al esfuerzo y al calor reinante. Con los años su cabellera rizada y negra comenzó a ponerse platinada, luego su andar se tornó lento y cansado, y el vendedor de helados desapareció, lo mismo que la heladería y la tostadería. Los niños que eran sus clientes hoy son personas mayores.

## **El Guachi Pelao.**

Su apodo venía del guachimán, del inglés watchman, jerga marinera. Era conocido como el Guachi Pelao, pocos conocían su nombre. Justo al comenzar la subida Chorrillos, ahí estaba él, era el maestro zapatero del barrio, era de estatura alta para el promedio del barrio, de gruesa contextura y poco cabello.

En una casa vieja, una pieza de adelante era su taller, daba a la calle; la parte de atrás era su casa. Siempre estaba abierta la puerta y él reparando zapatos, todos los que subían o bajaban conversaban con él, era paso obligado, él estaba al tanto de todos los acontecimientos del barrio, de las familias y sus integrantes.

## **El Peluquero don Goyito y el practicante.**

Su peluquería estaba ubicada en la subida Chorrillos, en una vieja casa que tenía un pequeño desnivel respecto de la vereda, tenía un espejo grande en la pared, un sillón de barbero, el piso era de madera, de largas tablas. Don Goyito era bajo, calvo, usaba delantal blanco, tenía una especie de cuero donde afilaba la navaja, de mirada afable y buen trato, escuchaba tangos, era el peluquero y barbero de los vecinos del sector. Los niños de aquel entonces hoy han de tener setenta o más años. Don Goyito desapareció lo mismo su peluquería y la casa.

En el mismo lugar de la peluquería, separada por una cortina, atendía un practicante. Hacía curaciones, tomaba la presión, ponía inyecciones. Había un letrado que decía “Practicante” con letras rojas y tenía una cruz del mismo color pintada en la pared, a un costado de la puerta de entrada. El peluquero y el practicante funcionaban en el mismo lugar en el mismo horario.

## **El Compositor.**

Estaba ubicado en la subida Cajilla, componía huesos y zafaduras, aberturas de carne, daba las indicaciones para cada caso o paciente que recibía: cataplasmas, salmueras, pomadas; víctimas de un costalazo, porrazo, caída o patada recibida en una pichanga del barrio. Ponía ventosas cuando al paciente le había dado un aire.

## **La señora que hacía remedio.**

Muy conocida, matrona del hospital, solucionaba condiciones que ocasionaban complejos problemas. Tenía su consulta al lado de su departamento, concurrían a

ella hasta personas que trabajaban en instituciones públicas. Asistía los días domingos a misa en la iglesia La Matriz. Vestía muy bien y vivía sólo con su empleada de siempre. Falleció anciana y sin su empleada, puesto que había muerto antes que ella.

### **La catequista de la iglesia La Matriz.**

Viuda de un marino farero, correcta y fiel a su difunto marido, preparó a muchos niños del barrio para que hicieran la primera comunión, fue catequista por un período de más de treinta años. Las largas escaleras para llegar a su casa, sumado a los años, no fueron una buena combinación. Su hijo se la llevó a vivir a su casa en otra ciudad.

### **La modista bajita.**

Era de baja estatura y piernas arqueadas, usaba largas, arrellanadas y acinturadas faldas de manera de poder ocultar sus piernas. Se preocupaba de lucir bien, cejas pintadas y labios rojos, mejillas coloreadas. Tenía bastante clientela, cosía bien. Le entregaron una niña de brazos para criarla, la niña creció y le decía mamá, se preocupó de su educación, estudió en la Escuela Normal y la niña llegó a ser directora de una escuela y falleció en un trágico accidente, su mamá no se enteró puesto que ya había muerto.

### **La rezadora de la plazuela.**

Le llevaban las guaguas con sueño cambiado, las que lloraban mucho tanto de noche como de día, era la sintomatología del mal de ojo. La señora que rezaba lo solucionaba, les rezaba con fervor, las santiguaba y santo remedio.

### **Vendedor de huevos ambulante.**

Se ubicaba en el callejón de los “meaos”, pensionado de ferrocarriles por accidente laboral, sufrió amputación de su pierna. Era amable y sonriente, bebedor, pero no alcohólico, guardaba su mercadería en la verdulería de los hermanos evangélicos. Su puesto consistía en un piso y una bandeja plegable de madera donde ponía las bandejas de huevos, de distintos tamaños y de color. Era amable y sonriente, envolvía los huevos cuidadosamente en papel de diario.

### **El choro.**

Existió uno con un apodo muy particular, no coincidía su porte con su gran bravura, se enfrentaba a cualquiera sin miedo. Usaba botines con punta y tacón con tapillas adicionales, de manera de aumentar su estatura. Cuando se arreglaba se

ponía terno ceñido, camisa abierta y un colorido pañuelo al cuello, otras veces usaba coloridas corbatas.

Estuvo encarcelado varias veces. Se ufanaba de haber matado a tres y herido de gravedad a otros tantos más, con arma blanca. Vivía con su señora y con su amante, a quien en el barrio la llamaban con el mismo apodo que él, con la diferencia de la letra a al final.

La amante era una joven muy bonita y de largo y rizado cabello color miel, a quien el choro le doblaba en edad. Señora y amante le tenían terror, era maltratador. La joven trabajaba en las noches, bailaba, llegaba de amanecida y ebria, el choro estaba al tanto de esto. Acostumbraba a golpearla en la calle y arrastrarla del pelo cuando llegaba, nadie intervenía.

Murió primero la esposa del choro, mujer humilde, taciturna, vestía de negro siempre. Transcurrido el tiempo el choro murió en malas condiciones de salud y viejo; la amante estuvo hospitalizada varias veces, entre otras por un infarto cerebral, sobrevivía sólo con la gracia de Dios, deambulaba por el sector apoyada en una buirita con ruedas, hasta que también murió.

### **La prostituta enana.**

Bajaba diariamente por calle Chorrillos al caer la tarde, usaba ropa ceñida, faldas y vestidos cortos y escotados, labios pintados de un rojo intenso, mejillas coloreadas, pelo peinado. Al otro día, en la mañana, llegaba ebria, caminaba zigzagueante y con mucha dificultad, se apoyaba en las paredes y se sentaba en las escalinatas hasta que lograba llegar a su casa. Cuando salía a comprar por los alrededores del barrio usaba otra ropa y otros zapatos, sin maquillaje y con un bolso de compras.

### **El Pastor.**

Ejercía su ministerio en la iglesia Misionera Pentecostés, fundada el 15 de noviembre de 1942, ubicada en la calle San Martín N° 524. Tenía una verdulería ubicada en el primer piso del Mercado Puerto, luego se trasladó al callejón de los “meados” puesto que un terremoto dejó en muy mal estado el mercado. Los domingos salía de la iglesia liderando una ordenada fila de hermanos, cantando con mucho fervor en dirección a la Plaza Echaurren o a otros puntos de prédica dentro del barrio, predicaba a viva voz y con biblia en mano. El Pastor quedó viudo joven y con varios hijos a los cuales crío solo, no rehízo su vida. Convenció y casó a muchas parejas que vivían en pecado, convirtió a otros tantos, logró que aceptaran a Cristo en su corazón y los bautizó.

A su verdulería concurrían hermanos en la fe y otros que no, para que el Pastor orara por ellos y con ellos por sus necesidades. Los hacía pasar inmediatamente a la parte de atrás y procedía con mucha fe a orar y a hacer sus peticiones realizando imposición de manos. Su fallecimiento fue muy lamentado, era relativamente joven. Uno de sus hijos junto a una de sus hijas aún tiene y atiende la verdulería, el menor de los hijos es Pastor, se fue al sur a prepararse para ejercer el ministerio, formó una iglesia y también formó su propia familia.

---

*Es cierto, no todos los grandes personajes figuran en las grandes páginas de la historia ni se les recuerda en placas de bronce o monumentos. Liborio Brieba Pacheco es uno de ellos, hasta ahora, en que lo sacamos del olvido y del anonimato para fijarlo en la memoria de cada uno de ustedes. Esperamos que cuando cada uno se suba al ascensor Concepción se tome un minuto para recordar y agradecer a este gran hombre que aquí presentamos.*

## Liborio Brieba Pacheco

Por Gabriela Figueroa González y Viviana Labbé Gómez

Cuando hablamos de patrimonio también hablamos de personas que, con su trabajo, su forma de vida y su trayectoria logran convertirse en grandes personajes. Muchos de ellos son siempre recordados, sin embargo, hay otros que sin saber por qué, pasan al olvido o muy de vez en cuando alguien los evoca. Liborio Brieba Pacheco es uno de ellos. Fue muy famoso en su época, pero con el paso del tiempo su recuerdo se fue haciendo cada vez más difuso. ¿Quién se acuerda de él? ¿Quién recuerda lo que hizo en Valparaíso? Muy pocos. Por ello, en estas líneas pretendemos mostrar quién fue Liborio Brieba y por qué merece ser recordado, principalmente en el gran Valparaíso.

¿Quién fue Liborio Brieba Pacheco?

Liborio Brieba Pacheco proviene de una familia de origen austero, nació en Valparaíso en 1841. Sus estudios primarios los realizó en el Instituto Nacional y luego los superiores en la Escuela Normal de Preceptores. A los 17 años ya era un flamante maestro de matemáticas, literatura, francés y otras materias. Se consolidó como educador y servidor público en el Ministerio de Instrucción Pública, donde por sus méritos, llegó a obtener el cargo de Superintendente de Instrucción Primaria en el gobierno de José Manuel Balmaceda. Paralelamente a esta vida pública y educacional fue periodista, escritor, ingeniero, inventor y empresario. Casado en dos ocasiones y padre de nueve hijos. Falleció en Valparaíso, en 1897, a los 56 años. Una vida corta pero bastante intensa que lo hizo ser un hombre multifacético.

De este somero resumen destacaremos dos aspectos que marcan un hito importante en la trayectoria de su vida.

El primero es su vocación de escritor y por lo que es recordado principalmente. Fue un integrante destacado de la generación literaria de 1867. Aunque tuvo un comienzo de no muy buenas críticas literarias, con novelas de corte fantástico y terrorífico como “Los anteojos de Satanás”, es en el género de la novela histórica donde encuentra su realización literaria y se convierte en uno de los escritores más leídos

y prolíficos de su tiempo. Alcanzó la fama llegando a ser el “Top Ten” de los más vendidos a nivel nacional.

Sus obras más importantes fueron “Los Talaveras” y “El Capitán San Bruno” ambas ambientadas en la época de la Reconquista. Se entregaban en formato de folletines a través de La Estrella de Chile de Santiago (Revista literaria). Esta estructura de folletín por capítulos, sumado a una prosa sencilla, entretenida y de gran suspenso hizo que la lectura de sus novelas fuera extraordinariamente popular. Estuvo al alcance de todas las clases sociales y logró cautivar de forma muy especial a los jóvenes.

Póstumamente sus obras fueron reunidas bajo el título “Episodios Nacionales”, a las que se agregaron nuevos títulos sobre la independencia de Chile. Sus escritos además han sido un referente para telenovelas históricas como “Amelia” de Televisión Nacional de Chile (1981).

El segundo aspecto, que nos parece más relevante aún, es su ocupación de ingeniero, de donde probablemente nace su vocación de inventor y por ende el de empresario dedicado a la industria mecánica. Es aquí donde hace su mayor aporte a la sociedad de Valparaíso. Entre otras obras, en 1883 construye el primer ascensor (funicular) de la ciudad puerto. El ascensor Concepción; nombre asignado por el cerro en que fue construido. Este ascensor, mecánico en sus inicios, funcionaba con un sistema hidráulico a contrapeso, por medio de estanques de agua ubicados en la parte inferior de los carros que ponían o sacaban agua para contrarrestar la carga. Fue el primero en el continente y el séptimo del mundo. Aporte que vino a facilitar la vida y movilidad de los porteños hasta nuestros días y hoy declarados monumentos patrimoniales.

¿Por qué merece un reconocimiento especial?

No sabemos si Liborio Brieba, cuando fundó en 1882 la sociedad “Compañía de Ascensores Mecánicos de Valparaíso” y construyó el primer ascensor, tenía claro lo que significaría para la ciudad puerto esta nueva forma de transporte, pero a través de los años, no cabe duda que su adelanto fue por mucho tiempo una gran solución.

En 1883 Valparaíso era un puerto de gran movimiento e importancia. La ciudad ya concentraba más de cien mil habitantes y era la segunda más poblada de Chile. Ante la estrechez del plan, las constantes inundaciones y la masiva cantidad de personas en busca de mejores oportunidades, la habitabilidad de Valparaíso abarcó también los cerros. Allí principalmente se concentraron las personas con menos recursos, a excepción del cerro Concepción y Alegre, que agrupaba a comerciantes,

empresarios, profesionales, y a numerosos inmigrantes extranjeros, en especial ingleses y alemanes.

El movimiento de las personas entre los cerros y el plan era bastante difícil, cosa que se incrementaba en el invierno por los barriales y socavones de sus calles. Las pendientes hacían imposible el transporte por lo cual el surgimiento de este primer ascensor permitió una movilidad más fluida entre el cerro y el plan. Su ubicación estratégica vino claramente a favorecer el comercio, la banca y a las familias más adineradas, sin embargo, rápidamente quedó en evidencia su transversalidad social. El éxito y rentabilidad que demostró este ascensor trajo como consecuencia que tres años después se construyera el ascensor Cordillera en un sector ampliamente popular. Valparaíso llegó a tener 31 funiculares y en algún momento de su historia, 22 activos al mismo tiempo. Podemos decir que Valparaíso fue pionero en el sistema de transporte urbano intermodal. Ferrocarril – Ferrocarril Urbano (Tranvía) – Ascensores. También ostenta el récord de haber sido la ciudad con más ascensores inclinados en el mundo.

Como anécdota, nos queda por comentar que existe el mito de que la gente daba características satánicas al ascensor de Liborio Briebe, ya que se le conocía como escritor de novelas de terror, y esto se acrecentaba cuando veían salir chispas con el roce de las ruedas en los rieles. Nadie quería usarlo, pues la gente creía que a estas máquinas las movía el mismo Satanás. Él tuvo que utilizar todo su ingenio y hacer una gran campaña en los diarios para convencer a la gente y a las autoridades que era algo seguro. A pesar del mito y del miedo la gente se igual se subió y el primer ascensor de Valparaíso comenzó a funcionar.

Con el tiempo los terremotos, la falta de cuidados, la poca rentabilidad, el continuo crecimiento de la ciudad a sectores más altos, la llegada de nuevas tecnologías y formas en el transporte urbano han hecho que muchos ya no existan y otros estén en muy malas condiciones. De la totalidad de ascensores en este momento hay cinco activos y a la espera de recuperar otros para llegar a un total de quince incluido el ascensor Concepción.

En la actualidad, cuando es tan importante cambiar los medios de transporte por vehículos amigables con el medio ambiente y descongestionar las vías de tránsito, considerar a los ascensores en estos proyectos parece imposible por ser poco rentables, pero con audacia y tenacidad, como la que tuvo Liborio Briebe, nada es imposible y ya no serán solo bienes patrimoniales, sino que también bienes de utilidad pública.

Finalmente, la respuesta a la pregunta que nos hacíamos hace un momento es sí. Liborio Briebe Pacheco merece ser recordado como algo más que un olvidado escritor. Porque, aunque no hubiera hecho nada más, su legado a través del ascensor Concepción sigue vigente. Él inició este proyecto y lo concretó y de ahí nació una obra que permitió facilitar la vida de miles de personas en el puerto; una obra que aún hoy perdura como bien patrimonial, social y turístico. Cuando se habla de patrimonio no solo hablamos de bienes materiales, también hablamos de historia y de personas que son los artífices del logro patrimonial. Cuando nos subamos a un ascensor inclinado o funicular acordémonos de este hombre inteligente, atrevido y osado: Liborio Briebe Pacheco.

---

*Aunque pareciera que todo ya se ha dicho sobre este importante protagonista de nuestra historia, siempre habrá nuevas voces y miradas dispuestas a recordar y resaltar algo más allá de las proezas públicas y de los hechos conocidos. El lado humano y ejemplarizador de Gómez Carreño, hijo de su tiempo y de sus circunstancias.*

# Luis Gómez Carreño, el hombre del terremoto de 1906

Por Nury Olavarría Matus

El 16 de agosto de 1906, en Valparaíso, Luis Gómez Carreño se hizo cargo de una de las más grandes catástrofes que han sacudido a nuestra región. Terremoto e incendio, un desastre.

Escribiré sobre un hombre que se forjó como marinero y llegó a Almirante de la Armada. Lo que quiero resaltar es el valor de la perseverancia. Cuando el ser humano se propone y lucha por lograr sus metas, algo que al parecer hace falta en el mundo de hoy, tener sueños, metas y luchar por lograrlas

El participó en la guerra del pacífico, fue un chileno que sirvió a su patria en los momentos que más lo necesitaba. Fue un migrante dentro de su país. Nació en el Seno de Reloncaví, en isla Guar, cerca de Puerto Montt, en el Sur de Chile. A los 14 años llegó en un barco a Valparaíso con su papá, donde estudió y después de varios intentos logró entrar a la marina a los 16 años. Participó en la guerra del Pacífico y en varias otras batallas (Placilla y Concón), y ya adulto le tocó estar en el terremoto de 1906, donde fue nombrado jefe de plaza de Valparaíso y tuvo que poner orden, para lo cual tuvo que aplicar la pena de muerte. (En la que no estoy de acuerdo, es un castigo muy cómodo, se debería rehabilitar con trabajos forzados, por ejemplo, reforestando nuestro país de norte a sur).

Antes de este gran evento sísmico de principios del siglo XX, los registros revelan otros grandes terremotos que causaron gran daño a Valparaíso: en 1647, 1730 y 1822, vale decir con una frecuencia de unos 85 A 90 años

El Valparaíso de 1906, ya mostraba una ciudad puerto en pleno desarrollo, habían llegado inmigrantes de diferentes lugares del mundo, ingleses, franceses, italianos, alemanes, etc. Además de los chilenos que llegaban de todas partes del país, del campo llegaban a buscar mejores horizontes al Puerto, pues había trabajo y todo estaba en desarrollo.

En el terremoto del jueves 16 de agosto de 1906, a las 19:55 horas cuando la mayor parte de la población estaba cenando, se oyó un gran ruido subterráneo, y antes de que este terminara se produjo el primer remezón, que duró alrededor de 4 minutos. “El movimiento comenzó leve y fue aumentando lentamente por espacio de unos 45 segundos declinó durante otros 15, volvió a aumentar con enorme violencia, por 90 segundos más, nuevamente disminuyó durante 30 segundos y finalmente volvió a aumentar, aunque sin tanta fuerza como antes por los 60 segundos finales. De manera que este primer sismo duró 4 minutos completos, sin que dejara de moverse la tierra, aunque con diferente intensidad”, dice la crónica de la época.

El segundo movimiento se produjo a las 20:06 horas, se inició leve como el anterior, pero rápidamente alcanzó mayor intensidad y en definitiva fue muchísimo más violento, completando la ruina de la ciudad. Este segundo terremoto en menos de 7 minutos, duró unos 120 segundos. Todo esto ocurría en un día de invierno y lluvioso.

El terremoto dejó 3000 muertos, sin contar todos los que quedaron en estado de gravedad y fallecieron después, y más de 20 mil heridos. En el cerro Merced se cavó una fosa común y se levantó una cruz, con los muertos que nadie reclamó.

Valparaíso quedó prácticamente destruido, el barrio Almendral (de la plaza Victoria hasta el cerro Barón) ardía en numerosos puntos (en esa época la iluminación era a gas y parafina) y los muertos se contaban por miles. Tampoco se salvó el Mercado Cardonal, el teatro de la Victoria y la Intendencia, la Gobernación Marítima y cientos de casas y edificios de las calles céntricas del plan de la ciudad.

Se destaca que una vez ocurrido esta desgracia del terremoto, se inició la reconstrucción de la ciudad, cambiando las estructuras de los edificios y el ancho de las calles. En 1908, se creó el Servicio Sismológico de Chile, bajo la dirección del científico francés, Fernad Montessus de Ballore y a cargo de la Universidad de Chile.

Un resumen del terremoto del 27F de 2010 nos permite comparar sus características con el 1906. El terremoto del 2010 ocurrió a las 3:34 am del sábado 27 de febrero de 2010 y alcanzó una magnitud de 8,8 MW. Es considerado como el segundo más fuerte en la historia del país y el octavo más fuerte registrado por la humanidad. El epicentro se ubicó en el mar chileno, frente a la costa de la Región del Biobío (actual Región de Ñuble) a de 150 km. al noreste de Concepción y 63 km. al sureste de Cauquenes, a una profundidad de 30,1 km. bajo la corteza terrestre. El sismo tuvo una duración máxima de 4 minutos en las zonas cercanas al epicentro, y más de 2 minutos en Santiago.

Las regiones afectadas (de Norte a Sur) fueron Valparaíso, Metropolitana de Santiago, O'Higgins, Maule, Biobío y la Araucanía. En las regiones del Maule y Biobío, el terremoto alcanzó una intensidad de 9 en la escala de Mercalli, arrasando parte importante de ciudades como Constitución, Concepción, Pelluhue, Curanipe, Iloca, Cobquecura, y el puerto de Talcahuano. Gran parte del centro de las ciudades de Curicó y Talca colapsó y las construcciones antiguas de su casco histórico quedaron destruidas en su totalidad. En las regiones de la Araucanía, O'Higgins y Metropolitana, el sismo alcanzó una intensidad de 8 provocando gran destrucción.

Hubo 525 fallecidos, 500 mil viviendas sufrieron graves daños y se estima un total de 2 millones de damnificados en la peor tragedia natural vivida en Chile desde 1960. Además, fue seguido por un tsunami en las costas del país.

Se hizo una comparación con uno de los últimos terremotos 27F de 2010, donde este impactó con un tsunami a lo largo de las costas de Chile e incluso la Isla Juan Fernández, si se aprecia no hubo tantos muertos (500 +), pero si hubo mayores daños en las estructuras de edificios, casas coloniales y pueblos antiguos que desaparecieron.

Se puede concluir que Chile es un país sísmico por su formación de los cordones montañosos y sus placas tectónicas y también un país rodeado de un océano y ríos que nos exponen a desgracias naturales, donde el hombre ha intervenido su normal desarrollo, también destacó el valor y la solidaridad del pueblo chileno para enfrentar cada una de las desgracias, es un pueblo que se une y ayuda en las peores circunstancias y acontecimientos, sale lo mejor del ser humano.

Más allá de los terremotos, en estas líneas he querido poner en relieve el trabajo y la entrega de un hombre que fue migrante en su tierra, luchó por su patria y le tocó poner mano dura en un momento en que los desmanes, robos y saqueos, se salían de control ante un trágico acontecimiento de la naturaleza, el terremoto de 1906.

Luis Gómez Carreño falleció el 6 de enero de 1930, en Viña del Mar, a causa de un accidente automovilístico. Un monolito instalado en el lugar del accidente nos recuerda a este gran personaje, cuya imagen y fantasma aparecen cada vez que sufrimos nuevas desgracias, recordando que en momentos límites se debe tener fuerza y convicción para tomar las mejores decisiones, por más duras que parezcan. Tal vez ese sea el gran legado de un hombre controvertido y admirado, que se nos aparece cuando el caos, el desorden y la violencia se apoderan de la sociedad.

---

*Para ningún entendido en la literatura y las plumas locales será desconocida la obra y vida de este particular personaje. Y cualquiera que se roce con la historia del periodismo y de la vieja bohemia sabrá de quién hablamos. Sin embargo, su nombre apenas alcanza para una crónica del recuerdo aparecida, de tanto en tanto, en los periódicos locales, mientras el resto de los ciudadanos nos quedamos ignorantes de tan connotados personajes. Pero ya no más, ahora sabremos algo de Manuel Astica Fuentes, y aunque sea poco, basta con eso para despertar la más grande curiosidad.*

# Manuel Astica Fuentes

Por Lily Pechieu Cárcamo

Manuel Astica Fuentes (Linares 1906- Valparaíso 1996). Dirigente social, periodista, marino y escritor, célebre miembro de la Generación de 1920. Fue un destacado líder social cristiano, presidió la Unión de Centros de la Juventud Católica junto a Clotario Blest.

Se le recuerda por su participación y protagonismo en la insurrección de la Armada, en septiembre de 1931. Por ello fue condenado a presidio perpetuo por un consejo de guerra, condena que le fue conmutada por una relegación a Juan Fernández. Luego obtuvo una amnistía aplicada por la breve República Socialista de Marmaduke Grove.

Durante el periodo en que estuvo privado de libertad escribió *Thimor*, una obra considerada la primera novela utópica en Chile que combina ciencia ficción con ribetes ideológicos.

Astica se radicó en Valparaíso, donde fue un importante agente cultural y se dedicó de lleno al periodismo y la obra poética. Su vida y pensamiento, aunque ha sido olvidado por la historiografía tradicional, fue decisiva en momentos cruciales de nuestra historia.

Hasta ahí los aspectos biográficos de nuestro personaje. ¿Sabía usted de él? ¿Lo había oído nombrar? ¿Conoce algunos de sus libros? Son preguntas que yo me hago y no logro dar con respuestas satisfactorias. Sin embargo, prefiero, más que responder a esas preguntas, rendir este pequeño tributo a un hombre desconocido y olvidado, polifacético, de esos que tanto abundan en Valparaíso.

\*\*\*

Valparaíso, ciudad mágica y traicionera, Manuel te eligió como su hogar y sucumbió a tu embrujo bohemio en las largas tertulias del Cinzano.

Linares te vio nacer y tu inquietud te trajo por estos mares.

En la marina, en los convulsionados años 30, fuiste cabecilla de la sublevación, y pagaste con tu libertad, es ahí que tu pluma le dio alas a tu espíritu creativo.

Cronista, reportero, novelista, poeta. Te encantaste tanto con este puerto, que los 42 cerros te inspiraron, y los conociste de quebrada a mar.

Que bien que fuiste premiado en vida, porque hoy pareciera que tu legado se lo llevo el viento, típico de esta querida ciudad.

¿Algo para recordarte? “Su mesa que cojea, esta mesa en que como y bebo, en que escribo y en que leo...”

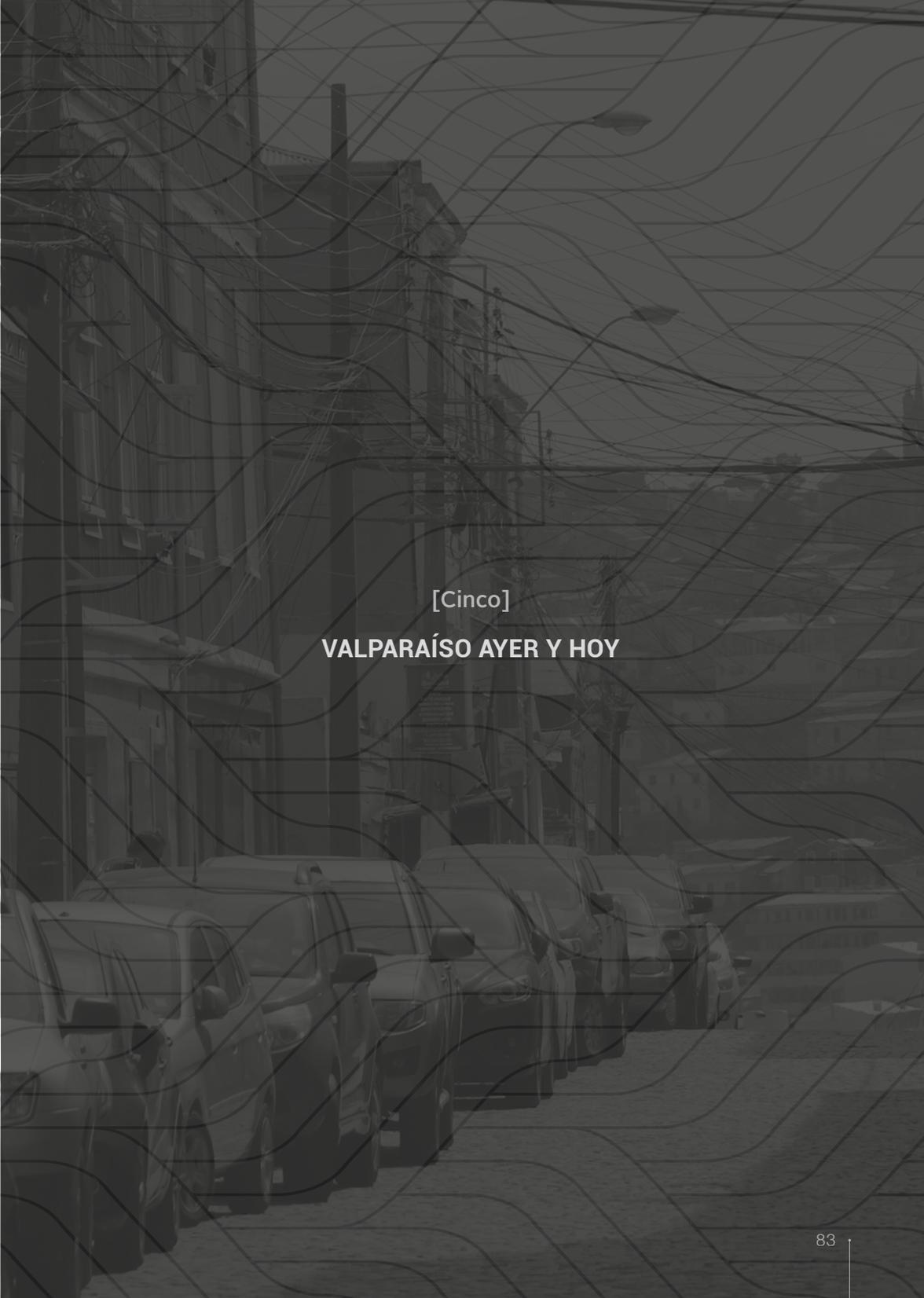
Yo quisiera descorchar en esa mesa unas cuantas botellas

¡¡Este es su homenaje!!

**M**arino  
**A**rmada, cabecilla sublevación 1931  
**N**ovela  
**U**nión y mercurio reportero  
**E**nsayista y poeta  
**L**eal

**A**pasionado en su ideario  
**S**indicalista desde su juventud  
**T**himor, su novela 1932 utópica  
**I**dealista “Precursor dialogo cristiano marxista”  
**C**ervantes, ensayos cervantinos  
**A**utor, ensayos, poemas





[Cinco]

## VALPARAÍSO AYER Y HOY

---

*Si la historia no es solo mirar el pasado, las páginas que siguen a continuación lo demuestran. Con la naturalidad para preguntarse por qué Valparaíso está como está, las respuestas vienen, por cierto, de la historia, del pasado. Pero no nos quedamos ahí solamente. También miramos para el lado, a nuestro vecino y competidor San Antonio. Solo así podemos analizar correctamente qué hemos hecho bien, qué hemos hecho mal, y sobre todo, qué hemos de hacer de ahora hacia el futuro.*

## Origen, auge y crisis del Puerto de Valparaíso

Por Nora Montenegro Muñoz, Ivette Dufau Briceño, Marta Ximena Barraza Hidalgo y Ximena Montenegro

Nuestro trabajo pretende marcar ciertos hitos del origen, evolución y crisis de Valparaíso y compararlo con el camino que hizo San Antonio para llegar a ser hoy el puerto más importante de nuestro país. Tal vez, desde aquí podremos llegar a una mejor comprensión del fenómeno inverso que ocurre en nuestra Ciudad Puerto, Valparaíso.

Para analizar este fenómeno haremos un resumen del camino de ambos puertos a través de la historia.

En el año 1536 cambia para siempre la tranquila vida del Pueblo Chango con la llegada a la Bahía de Quintil de la nave San Pedro, comandada por Alonso de Quinteros. Esta nave trae provisiones y apoyo para la expedición terrestre de Diego de Almagro y es recibida por el expedicionario Juan de Saavedra, quien en nombre la corona toma posesión de esta tierra y la bautiza como Valparaíso.

Pedro de Valdivia, en 1544, nombró a Valparaíso puerto de la ciudad de Santiago, donde sólo arribaban naves procedentes del Perú, sin llegar a ser habitado plenamente durante un largo periodo.

En 1559, se fundó la primera capilla en Valparaíso (autorización otorgada por el obispo de Santiago, Rodrigo González Marmolejo), constituyéndose donde actualmente se encuentra la iglesia La Matriz. Este evento atrajo el traslado de personas que construyeron sus pequeñas casas de paja a su alrededor. A su vez, estas personas son el capital humano que se ocupa de la carga y descarga de los buques que llegaban, una vez por año, del Callao con mercadería europeas destinadas a Santiago.

En el año 1770, en el puerto de San Antonio, se crean las primeras bodegas por los agricultores de la zona para el almacenaje de sus productos. Este puerto estaba habitado por 26 familias que se dedicaban a la industria pesquera, y además prestaban servicios defendiendo la costa de ataques corsarios y ofrecían abastecimiento de alimentos a los buques que recalaban en la bahía.

En 1790, el Gobernador Ambrosio O'Higgins firma el decreto que reconoce a San Antonio como puerto importador y exportador para Santiago. En el primer censo realizado en el año 1797, se constata una población de 726 habitantes.

En Valparaíso, en 1810, se construye el muelle Villaurrutia, que fue el primer muelle de Chile y el único construido durante la colonia en las cercanías de la Cueva del Chivato. En 1811 se decreta la libertad de comercio. Entre 1810 y 1881, se construyen otros muelles para dar respuesta al incremento del comercio internacional, y junto con ello, en 1832 se crean los primeros almacenes francos destinados al depósito de cargas provenientes de Europa y Asia.

“Esta infraestructura convirtió al Puerto en el emporio comercial del Pacífico Sur durante gran parte del siglo XIX e inicios del siglo XX. Era tal la magnitud de esta actividad que llegó a haber tres líneas de almacenes francos en Valparaíso, lo que se logró luego de ganar nuevos terrenos al mar, dando un impulso notable a la ciudad” (Plataforma digital “Lugares que ver”)

En 1840, se inauguró el ferrocarril Talagante-San Antonio, que permitió trasladar cargas para embarque y desembarque de los barcos que recalaban en el puerto.

En 1844 se aprueba el proyecto de ley que declara terrenos de utilidad pública, principalmente para proporcionar un canal de exportación a productos agrícolas, declarándose a “San Antonio de Bodegas” como un puerto menor.

En 1850 durante el mandato del presidente Manuel Bulnes, se ejecutan las primeras obras públicas para habilitar adecuadamente el puerto de San Antonio.

En 1863 se inaugura el ferrocarril Santiago-Valparaíso, construido por William Weelwright.

El 31 de marzo de 1866 se produce el bombardeo de la escuadra española (producto de la guerra entre Chile y España) destruyendo los almacenes fiscales, edificios públicos y el centro comercial de Valparaíso.

Este acontecimiento, sin lugar a dudas, marca la primera crisis de Valparaíso, ya que la actividad marítima se traslada a San Antonio, afectando en gran medida la economía del Puerto basada en el comercio marítimo.

En 1866, después del bloqueo y posterior bombardeo español, cobra mayor relevancia San Antonio, ya que en estas circunstancias se ven obligados de habilitarlo como puerto mayor, llegando a atender 30 buques diariamente.

En 1870, debido al auge del salitre, se construye el primer muelle mecanizado con acceso ferroviario y dos grúas (primera obra portuaria de gran nivel ejecutada en el país y que funcionó hasta 1919). En este periodo Valparaíso llega a tener 100.000 mil habitantes, siendo la segunda ciudad más poblada del país.

En 1873, en San Antonio, se construyen nuevas bodegas por la sociedad formada por Manuel Ballesteros Ríos y Melchor Concha y Toro. Un año más tarde se autoriza la construcción de un muelle y 800 metros cuadrados para una bodega.

Posteriormente en 1884 se construye en Valparaíso un muelle para pasajeros llamado muelle Prat.

Durante el gobierno de Don José Manuel Balmaceda se desarrolla un proyecto fundamental para San Antonio con la construcción del ferrocarril que une Santiago con dicho puerto, estas obras se realizaron a pesar de la revolución de 1891, pues el gobierno consideraba un posible desembarco de la escuadra en estas costas y no en Quintero. Tras la revolución, las obras fueron paralizadas dejando el ramal sólo hasta Melipilla.

Fue a principios del siglo XX que se hizo necesario completar las obras del Ferrocarril para hacer más fácil la exportación de cereales y minerales, además este puerto era una entrada más directa de carga desde Europa a Santiago.

El Gran Terremoto de 1906, contribuye al deterioro económico de Valparaíso debido a la gran destrucción provocada tanto por el movimiento telúrico como los incendios que se produjeron en distintas partes de la ciudad.

El 7 de septiembre de 1910 es promulgada la ley que autoriza obras de mejoramiento del puerto de San Antonio, y dos años más tarde el 5 de mayo 1912 es colocada la primera piedra del proyecto por el presidente Ramón Barros Luco a bordo de la Grúa 82.

En 1910 con la promulgación de la ley 2.390, se asignan fondos para la construcción del nuevo puerto de Valparaíso y San Antonio.

En 1912 se inician los trabajos de construcción del molo de abrigo en Valparaíso, malecones, terminales de atraque de buques de más carga, el espigón y el muelle Barón, finalizando estas obras en 1920.

“Estas grandes inversiones en la ciudad (construcción del molo de abrigo del puerto), fueron en el momento propicio, porque posteriormente, con la caída de la

demanda por salitre, la Primera Guerra Mundial, la apertura del Canal de Panamá en 1914 y la crisis económica mundial de 1929, le quitaron protagonismo a Valparaíso como el puerto de la costa Pacífico Sur” (Plataforma digital “Lugares que ver”)

Con la apertura del Canal de Panamá en agosto de 1914, Valparaíso sufre la mayor crisis, ya que dejó de ser pasada obligada de los buques que venían del viejo continente por el Estrecho de Magallanes.

A partir del año 1922, en San Antonio se ejecutan nuevas obras como bodegas, alcantarillado, agua potable y alumbrado público. El año 1924 se autorizó el comercio a través del puerto de San Antonio en igualdad de condiciones al de Valparaíso.

Desde 1930 no se realizan nuevas obras fundamentales, sólo se ejecutan trabajos de mantención, reparaciones, construcción de obras complementarias, remodelaciones y adaptaciones por cambio en el transporte marítimo relacionados con los contenedores.

En el siglo XXI San Antonio se consolida como el principal puerto de Chile en transferencia de carga. En el 2018 se clasifica como el décimo puerto más activo de América Latina en movimiento de contenedores, según estadísticas de CEPAL. En 2019 el puerto de San Antonio mueve el 46% de toneladas transferidas del total nacional.

El proyecto de puerto a gran escala contempla la construcción de dos terminales de contenedores con una línea de atraque, con una inversión aproximada de 3.500 millones de dólares. Este proyecto se encuentra detenido debido a las 3000 observaciones ciudadanas efectuadas durante el proceso de participación pública en el año 2021 debido a su gran impacto socio ambiental.

## **Conclusiones**

Considerando los eventos ocurridos a lo largo de la historia, es nuestra opinión que el deterioro del puerto de Valparaíso se debe a los cataclismos recurrentes tales como terremotos, incendios, inundaciones, también por los conflictos económicos, sociales y políticos, y a decisiones que perdieron de vista el fin último que era el desarrollo exitoso del puerto. A diferencia de San Antonio, que surgió gracias a la acción conjunta de todos los representantes civiles, empresas privadas, turísticas, comerciales, diferentes sectores políticos y sociales y de orden público, quienes participaron de forma activa en la creación de un puerto próspero.

A nuestro criterio, vemos que el futuro del puerto de Valparaíso se encuentra en el desarrollo de un turismo responsable, sustentable, organizado, orientado hacia el ámbito internacional.

Debemos aprovechar las grandes ventajas existentes como su condición de ciudad única, con construcciones que cuelgan de los cerros, con sus escaleras eternas que terminan en rincones misteriosos, su cercanía a la ciudad de Viña del Mar (que cuenta con variedad de restaurantes, playas, casino, paseos), los atractivos históricos y culturales (museos, casas de Pablo Neruda, centros culturales), la industria vitivinícola (ruta del vino del valle de Casablanca), su cercanía a la cordillera, campos de esquí, playas del litoral y ciudades del interior.

Es necesario facilitar y promover la inversión de personas foráneas que ven Valparaíso con ojos nuevos, descubriendo su belleza tras los muros destruidos, dando un nuevo uso a esas construcciones añosas y deterioradas, sin destruir y sin demoler. Darles una nueva vida como hoteles boutique, cafés, tiendas de artesanías, emprendimientos con sabor local, rincones, plazoletas. Todo lo que el turista espera en una ciudad tan especial.





[Seis]

## VALPARAÍSO EN LA NOVELA DE MANUEL ROJAS

*Los libros nos invitan a recorrer un mundo de fantasía e imaginación, a viajar por el tiempo y el espacio sin límites, a soñar, a recordar y crear otros mundos que no tienen cabida en este. Pero los libros de Manuel Rojas, además de todo eso, nos dejan caer la realidad como un ladrillo ante nuestros pies. Una narrativa directa, sencilla, que nos permite reconocer y reconocernos en cada uno de sus personajes y de las vivencias relatadas. Porque el mismo autor lo vivió. Tal vez no hay mejor ejemplo de alter ego en la literatura nacional que el que se da entre Manuel Rojas y sus personajes.*

*Por eso, a través de la lectura de “Lanchas en la bahía” y de “Hijo de ladrón”, dos novelas situadas en el puerto de Valparaíso, es que podemos descubrir esa historia no oficial, la historia a tras luz, escondida en una esquina, tras las rejas de la cárcel o en el frenesí de un burdel. Historias de conventillos anclados en los cerros y de faluchos meciéndose en el mar.*

*Así como Manuel Rojas, nosotros también somos Aniceto Hevia o Eugenio, o al menos creemos conocerlos o conocer a alguien que sí lo fue. También nos sentimos cercanos al “filósofo”, al “rucio del norte” o a Yolanda, vivimos gracias al recuerdo de una madre lejana y soñamos algún día con partir...*

*Sí, el Valparaíso de Manuel Rojas, a veces mustio y a veces lleno de colorido, de miserias y alegrías, es el Valparaíso real y verdadero que se despliega en estos relatos como si fuera la continuación de un libro que no cesa de escribirse. Para quien haya leído Hijo de ladrón o Lanchas en la bahía estos testimonios aparecerán claramente como un camino que va más allá de esas novelas. Quien aún no las haya leído encontrará una invitación y estímulo para adentrarse en este mundo mágico, pero lleno de realidad de una ciudad que cae y se levanta y que no termina de leerse como no termina de escribirse.*

*Valparaíso a través de la novela de Manuel Rojas, pero también Valparaíso a través del relato de este grupo de lectores que han sabido mirar más allá de las páginas de un libro y reconocer en sus propias experiencias y recuerdos el secreto y el misterio de sus habitantes, que son el verdadero e invaluable patrimonio de la ciudad.*

*“Por tus obras te conocerán...” Esto concuerda completamente con Manuel Rojas y su vasta creación literaria. Manuel Rojas es Eugenio y es Aniceto. Su propia experiencia de vida está encarnada en sus personajes. Es un autor que sabe de lo que habla porque lo vio y lo vivió.*

## Manuel Rojas y Valparaíso

Por Amapola García Astudillo

Manuel Rojas Sepúlveda (1896-1973) escritor chileno, autor de novelas, cuentos, ensayos y poemas. Obtuvo el Premio Nacional de Literatura en 1957, el mayor reconocimiento nacional a un escritor. Manuel Rojas en sus escritos potencia la narración realista por sobre el costumbrismo de los escritores de la época. Las principales novelas, como Hijo de ladrón y Lanchas en la bahía, están ambientadas en el puerto de Valparaíso, su pueblo, los conventillos, arrabales, suburbios, sus cerros y calles principales.

Toma como inspiración su propia experiencia, cuando cercano a los 17 años, producto de la muerte de su padre, tiene que venirse a Chile desde su natal Buenos Aires y vagabundear por el puerto buscando trabajo para subsistir. Nos muestra un Valparaíso de más o menos 1910 a 1930.

Sus personajes son los marginados de la sociedad, tan variados como ladrones, pintores, electricistas, cuidadores de faluchos, actores de poca importancia. El tema lo aprovecha para hacer una crítica a la sociedad de Valparaíso.

El joven Manuel Rojas fue un revolucionario por sus ideas anarquistas a las que hace referencia al estar en contra de una sociedad que reduce la participación del obrero, tanto en el trabajo manual como en su condición de integrante en la sociedad como clase proletaria.

En su obra se evidencia su tendencia libertaria y la lucha entre las fuerzas sociales, ya sea por obtener un oficio o por su lugar en la sociedad.

En sus novelas abarca temas como la pobreza, el alcohol, la cesantía, el trabajo precario y mal remunerado, que si miramos el presente se siguen repitiendo. Pero escribe con un lenguaje sencillo y claro, logra que gran parte del pueblo se sienta identificado.

Nos podemos adentrar en los rincones de Valparaíso, en los rincones de sus cerros y quebradas, en los rincones del tiempo, ¿cómo lo hacemos? subiendo y bajando, caminando, olfateando, escuchando, sintiendo la brisa del mar... O también podemos sumergirnos en las páginas de un libro, Lanchas en la Bahía, de Manuel Rojas, y desde sus páginas amarillas volver a sentir ese puerto que nos habla...

---

*Puede ser una reseña o un buen resumen, tal vez una nota periodística o una crítica literaria, o todo a la vez. Lo cierto es que estas líneas sobre las novelas de Manuel Rojas decantan en una profunda y sentida reflexión final, que nos mueven a replantearnos las viejas lecturas de la infancia y a reconocer el presente las huellas del pasado.*

## **Las enseñanzas de Hijo de ladrón y Lanchas en la bahía**

Por Silvia Miranda Vergara

Las novelas de Manuel Rojas, *Hijo de ladrón* y *Lanchas en la bahía*, se sitúan en Valparaíso, una ciudad que vivió un gran crecimiento y auge económico a lo largo del siglo XIX, pero que también engendró una sociedad marginal, excluida de las oportunidades que ofrecía la modernidad. Pobreza, enfermedades, prostitución y delincuencia, ese era el Valparaíso marginal que describe Rojas.

### **Hijo de ladrón**

Con esta novela se da paso a la novela moderna en Chile, revolucionando las formas narrativas, superando el realismo popular, contándonos con dureza como vive la gente de la periferia y cómo estas personas alivian esta forma de vida aplicando el humor, la ironía. Los personajes tienen una sabiduría inocente que nos muestra la experiencia y el dolor de los desposeídos.

Aniceto Hevia es el personaje principal, un joven que llega a Valparaíso con sólo 17 años. A su edad ya ha perdido a toda su familia, deseaba embarcarse, pero no puede hacerlo por no tener documentación. Nos cuenta sus aventuras y desventuras después de salir de la cárcel por un robo que no cometió.

Lo que se destaca en este libro es la sabiduría de enfrentar la vida desde la marginalidad y del abandono social. Luego de sufrir el maltrato de un antiguo amigo de su padre, que lo acogió para ayudarlo, decide partir en un tren hacia la cordillera, donde se efectuaban faenas, y es ahí donde conoce un amigo que lo acompañará en más de una oportunidad.

En un violento y sangriento motín es detenido junto a otro gran número de hombres acusados de daños a la propiedad y agresión a carabineros. Él pensó que saldría pronto, pero es acusado falsamente de robar una joyería, es procesado y a consecuencia de su larga estadía en la cárcel sufre una herida en uno de sus pulmones. Ya liberado, en una caleta de Valparaíso conoce a Alfonso Echeverría y a Cristián, dos recolectores de metales. Con ellos vive la cruda realidad de la pobreza.

Aniceto encarna en la obra las características propias de la marginalidad, que las muestra en su modo de actuar posterior al abandono de su hogar. El joven protagonista da a entender, a través de sus experiencias y crisis, que está en proceso de construcción de su identidad y en el camino de madurar como persona, desde el difícil proceso de asumir que su padre era ladrón. El concepto de identidad explica el conocimiento auténtico de sí mismo, que consiste en el paso de la ignorancia al conocimiento o maduración, para esto el protagonista debe superar pruebas y obstáculos que vive a lo largo de la historia y que lo hacen ir alcanzando el camino hacia la construcción de su identidad

Como novela de aprendizaje, es una obra conmovedora, de contenido profundo. Autobiográfico. Destacó el papel de la “madre”, por intentar de darle a sus hijos una vida tranquila, de inocencia, ocultando el trabajo del padre, y enseñarles buenos valores.

El protagonista cae y se para una y otra vez, para seguir luchando por su vida, sin perder las esperanzas y ahí están sus amigos apoyándolo.

Recomiendo la lectura de esta novela a las nuevas generaciones, pues representa la realidad de muchos chilenos que viven luchando por el pan de cada día. Este libro es un canto a la vida, que nos muestra lo que el escritor vio allá por los años 1951 y sigue vigente en estos días y con tantos temas no resueltos, como son la salud, la educación, la vivienda, la falta de trabajo, entre tantos otros.

## **Lanchas en la bahía**

Esta novela está ambientada en Valparaíso y publicada en el año 1932. Su protagonista es Eugenio, un joven que trabaja en el puerto como guardia nocturno, su deber es cuidar las embarcaciones de los “piratas”.

Eugenio es un joven alto, de ojos y cabellos negros, tierno, inocente, simpático, sin ninguna experiencia sobre la vida. No se sabe mucho de su familia, aunque recuerda a su madre y una hermana, pero no aparecen como protagonistas. Su situación económica es precaria y comparte habitación con su amigo Miguel.

Un día se durmió en su trabajo y fue descubierto por su jefe. A la mañana siguiente, este le entrega un sobre diciendo que está despedido. Consigue un nuevo trabajo transportando la mercadería de los barcos hacia el puerto y se va a vivir con Alejandro un nuevo compañero. La única condición que le puso Alejandro es que debe hacerse socio del sindicato de trabajadores y él acepta.

En su nuevo trabajo conoce al Rucio del Norte, que era de Iquique. Un día el Rucio lo lleva a un prostíbulo, donde conoce a Yolanda. la visita cada día y se da cuenta que está enamorado. Su amigo le aconseja muchas veces de desistir de ese amor, pero Eugenio persiste. Un día, al llegar a ver a Yolanda, se encuentra que un joven la está visitando y le está entregando regalos; furioso va en busca de su amigo para poder pelear por su amada. Regresa nuevamente y comienza una pelea, llega la policía y se lleva detenido a Eugenio y a su rival. Fue visitado por sus nobles amigos que se preocuparon de llevarle revistas, café, azúcar y ropa limpia. Yolanda lo visita un par de veces y lo único que hacía era llorar. Sesenta días después sale de la cárcel.

Al salir de la cárcel, Eugenio va a la bahía, donde se encuentra con sus amigos que estaban trabajando en el barco Imperial, que zarpaba al día siguiente con destino indefinido. Como buenos amigos que eran Alejandro y el Rucio lo invitaron a trabajar con ellos.

Eugenio les pregunta a sus amigos qué saben de Yolanda y se entera de que la mujer se había marchado de la ciudad sin dejar rastros, Eugenio se da cuenta de que ella realmente no lo amaba...

La amistad por sobre todo, es la gran enseñanza que nos deja esta breve novela. Breve, pero cargada de sentimientos profundos que trascienden las miserias y los infortunios de sus personajes.

## **Conclusiones**

Después de haber asistido a mis clases de Literatura, leyendo Lanchas en la bahía e Hijo de ladrón de Manuel Rojas, donde hemos tratado de descubrir qué nos aportan ambas novelas a la historia de Valparaíso, entre poemas y música, he ido descubriendo lo mágico de Valparaíso.

Estoy muy feliz de haber llegado a este grupo y agradecida del profesor que con entusiasmo nos mantiene atentos, descubriendo lo que no vimos al leer estos mismos en nuestra adolescencia.

He descubierto que, en más de 200 años de historia, los problemas de antaño no han sido resueltos. Siguen los mismos conflictos económicos, mal repartida la torta, cada vez es más difícil hacerse de una vivienda, es penoso comprobar en vivo y en directo las esperas en los hospitales, las esperas en los centros primarios, para ir a buscar horas. Debes ir muy temprano y muchas veces te dicen que se acabaron las horas, si voy a ver médico usando libre elección, no te dan los remedios, porque tienes que comprarlos en forma particular. He visto cómo se va perdiendo el poder

adquisitivo para la clase media, y no pueden recibir ayudas por no estar en último quintil.

Después de leer tantas penurias y pobreza de todo tipo, debo dar gracias, por todo lo que recibí de mis padres sus exigencias en los estudios para poder acceder a un futuro mejor. Fui testigo de la lucha de mis abuelos y de mis padres por un mundo mejor y habiendo tenido tan pocos años de estudios igualmente salieron adelante. Esa es mi herencia y mi legado.

## El puerto que yo veo en Lanchas en la Bahía

Por Marta Ximena Barraza Hidalgo

Me acerco desde un cerro con piedras y matorrales, palmas rectas de tronco liso y gris, espinos fragantes, los churquis colgando y en el suelo, como diminutos caballitos, chaguales cabezones y tiesos, azul, verde, amarillo, un pecho rojo en la punta cantándole a la mañana.

Una quebrada, agua clara entre las piedras frescas regando boldos, quillay, peumos, litres, tebos, fiesta de aromas acompañada del silbido de tordos, loicas y algunas gaviotas anunciando el mar. La vaguada ya se levanta, se ven unos cuantos edificios en línea paralela al mar, las torres de dos iglesias y casas subiendo cerros, afirmadas unas con otras.

Entonces, el mar azul radiante, la perla brillando al sol. Poblado de embarcaciones grandes, medianas, atracando o zarpando, lanchas y botes pululando alrededor o pegados al costado del barco descargando carbón, fardos, granos, cajones misteriosos en las espaldas de hombres recios, curtidos de sol y sal.

Hombres de mar, llegados de todas partes, chilotes con gorro de lana, campesinos con chupalla y salitreros tristes, desengaños.

Hombres de paso, siempre en busca de una mejor vida, sin arraigo, sin ataduras. Sus bienes: una maleta vieja, un traje dominguero, el sombrero para la ocasión, lo demás se lleva puesto: ilusiones, sueños, recuerdos, amores y penas. Hablan su propio lenguaje: el nativo, el slang y el porteño, comen en un figón, alojan en conventillo, arrear la carga, atrincan la lancha, jalan las cuerdas en los bitones, vocean al guachimán. Acogen, amistosos, al ñatito novato, mandan a la porra a los buitres, singan algo y alardean de vaporinos. Marineros, que besan y se van, como Neruda, como el viento y con el viento llegan, comen, duermen y esparcen su semilla extraña, dejando ojos claros, piernas largas, cabellos amarillos y promesas incumplidas.

Ahora recorro una calle de subida, arrastrando los pies por los adoquines húmedos, un perro a la siga, luces amarillentas, ventanas cerradas con postigos de madera, un portal abierto, una luz roja, guitarra y zapateo, el almacén de barrio, teteras, pañuelos y manteles colgando, cajones con papas y paltas de Quillota, uvas negras, blancas y rosadas de la viña de la mar, alpargatas y camisas de franela. Sigo subiendo y me llega el olor del pan horneándose, la panadería de don Matías, el español que se quedó para siempre.

---

*No me vengan con cuentos, hay un antes y un después de los contenedores y las grúas. Sé porque trabajé en el puerto y conozco su proceder. Pero también recuerdo ese otro puerto, el de faluchos y guachimanes, de contrabando y de piratas, de hombres rudos y cargas pesadas, ese mismo que nos cuenta Manuel Rojas en *Lanchas en la Bahía*, el puerto del joven Eugenio.*

## Yo también estuve allí

Por Mónica Álvarez Vera

Al leer el libro *Lanchas en la bahía*, se me vinieron a la mente distintos recuerdos del trabajo que realicé a lo largo de cuarenta y cinco años, en una Agencia de Aduanas, lugar en el cual estuve en contacto diario y directo con el movimiento portuario de Valparaíso. Nuestro quehacer nos precisaba a un trabajo anticipado a la llegada de las naves; preparando el pago de los derechos de aduana y gastos inherentes al retiro de la carga.

El escritor Manuel Rojas en esta novela, muestra a un Valparaíso muy golpeado y con un puerto rudimentario. Las faenas marítimas de esa época eran muy agobiantes, los trabajadores sufrían de falta o mala calidad de sueño, periodos de trabajos rutinarios y extensos, sin sindicatos que lucharan por sus derechos.

En la época de Eugenio, el protagonista de esta historia, las mercaderías llegaban sueltas en las bodegas de los barcos, propensas a ser robadas, y a veces simplemente no llegaban, “faltante a la descarga”, como se decía en la jerga portuaria. Generalmente esta descarga se transformaba en un trabajo rudo e inhumano, con el paso del tiempo aparecieron pequeñas grúas, que ayudaron a agilizar la labor.

Por los años 70, un hecho impactó mi comienzo laboral: un cliente de Santiago llegó a nuestra agencia a retirar su mercadería importada de los Estados Unidos — nave “Imperial” —. Ésta consistía en un cajón de aproximadamente de 50 kilos de Máquinas de Afeitar. Con todos los gastos del embarque cancelados, se procedió al retiro del bulto de los recintos portuarios; el dueño de la mercadería quedó en estado de shock al descubrir que el cajón se encontraba totalmente vacío. En esa época los robos eran pan de cada día... Piratas, como nos cuenta Manuel Rojas. Podría seguir contando tanta experiencia vivida durante mis largos años de actividad marítima portuaria.

Ahora, la actividad portuaria es vertiginosa, las grandes grúas portacontenedores descargan los contenedores en minutos. Las grúas horquillas son las encargadas de llevarlos a los acopios de las respectivas compañías navieras. El sistema no requiere del trabajo bruto del obrero, todo está automatizado

Eugenio, por su juventud e inexperiencia, nunca se percató de que era parte importante del engranaje del comercio exterior del país. La necesidad de sobrevivir lo llevaba a realizar esta tarea de forma inconsciente, nunca dimensionó la importancia de su labor... Gracias Eugenio por ser artífice de los años dorados del puerto y Valparaíso.

---

*Déjame jugar un ratito Manuel. Préstame tus libros, esos que tienes allí, Hijo de ladrón y Lanchas en la bahía. Solo quiero arrancar de tus páginas a Eugenio y Aniceto. Yo también fui como ellos y tengo algunas cosas que contarles. Vamos Manuel, no pasará nada, saldremos a corretear por el barrio y te los traigo de vuelta. Estas dos breves historias podrán ser las historias no contadas por Manuel Rojas, pero son mis historias...*

## “Y llamó Dios a lo seco Tierra, y a la reunión de las aguas Mares, y vio Dios que era bueno”.

Por Alejandro Arce González

### Boleadoras en el puerto...

Después de pichanguear en la cancha La Laguna del cerro Barón, hoy Auditorio Manuel Guerrero, Juanma y Aniceto se dirigieron a recrear, a través del relato, casi como un cuento, lo vivido y la mala experiencia de Juanma en ese pequeño, pero muy surtido mercado del cerro.

- Ya po', echa afuera Juanma. Dijiste que te habías asustado mucho en su momento. Ya po', recuerda entonces -

- Espera Aniceto lo que te voy a leer..., porque lo escribí, fue real y me pasó cuando niño... Esta es la secuencia de los hechos -

- Ya, escucho -

- Mira, este es el mercado, hoy lo encuentro más pequeño, pues cuando pasó tenía como siete años, y para esa edad todo parecía grande -

Así Juanma inicia la lectura y el relato de aquel incidente:

“Con un gesto me pidió silencio. Fortuitamente, ese gesto me hizo cómplice involuntario de algo impropio para mis seis o siete años. El hombre tenía todo planeado para la hora de mayor afluencia de público comprando. Se aprovecharía de un descuido de los clientes y de los dueños de aquel pequeño mercado para salir caminando, con dificultad primero y luego, tras robar un saco de azúcar de unos treinta kilos aproximadamente, echar a correr. Todo iba bien para él, en cambio yo estaba perplejo, inmovilizado, choqueado. Él avanzó unos cuantos metros, cuando de pronto un dependiente de ese antiguo mercado de cerro porteño dio la voz de alerta. El intruso había sido descubierto, ahora dos más corrían tras él para recuperar lo robado. Y ahí estaba yo, mirando asustado el desarrollo de los hechos, tal como un robot. Mi gran duda por siempre ha sido y será, ¿creería aquel hombre que yo lo había delatado o denunciado? Hoy recorro esos pasajes de mi vida tratando de olvidar aquel hecho. Quizás una ucronía a manera de catarsis me haría bien, cosa de limpiar esas heridas “prestadas” por otro, a temprana edad”.

- Fuerte lo que te pasó Juanma. ¿Y has vuelto a ver a aquel hombre?-

- No. Y no lo quisiera ver de nuevo. Su imagen, su sombra me ha penado siempre..., pero a ti Aniceto... Lo tuyo sí que ha sido fuerte -

- No es para tanto Juanma...-

- ¡Cómo que no!, ¿Encarcelarte solo por ser hijo de Aniceto Hevia, alias El Gallego, por qué... por qué, si nunca cometiste un delito..., solo por ser indocumentado? ¡Qué injusto! hay otros que delinquen a cada rato y solo los mandan a hacer cursos de ética. En este caso la señora justicia no es sorda ni tampoco ciega -

- Ya. ¡Vamos Juanma! No nos quejemos más por lo que fue o no fue. ¡Vamos a ver la iglesia San Francisco! y cuidadito que allí al lado está la tercera comisaría norte -

- ¡Ni verla! -

Ambos dirigieron los pasos a ese sector, siempre mirando el mar... ese mar que tranquilo nos baña...

Atrás quedaron las conjeturas, atrás quedaron los recuerdos, ahora estaba solo el presente prometedor de un nuevo Valparaíso trabajólico y complicado... Sol y viento, mar y cielo.

El puerto... Valparaíso como imán que atrapa siempre, cual norte y sur, cual polos opuestos, como imanes que todo lo atrapan, incluido a mí, a ti, a nosotros, a vosotros, a ellos.

### **En sus marcas, nuevamente**

- ¡Ven, Eugenio, ¡por fin llegaste! ¡Mira! Esta es la calle de la que te hablé - La calle lucía colorida, bulliciosa, agitada, plena.

- Este es el cerro Barón, junto a él, a la izquierda, el cerro Lecheros y más allá está el cerro Polanco -

A esa hora de la tarde los niños, jóvenes y adultos se congregaban con su implemento preferido y amado: una tabla en que nos montábamos, cabíamos justo; a esta le echábamos esperma, jabón en barra, grasa o aceite para alcanzar máximas velocidades. La calle era de adoquines, permitiendo rápidos desplazamientos. Observábamos y apreciábamos la bahía de Valparaíso y su ajeteo constante.

A escasos metros una cancha de fútbol de tierra, donde a cada rato escuchábamos gritos, garabatos y goles de clubes amateur. También nos llegaban exquisitos olores de productos propios de esos recintos deportivos: completos, pescado frito, cerveza, humo de cigarrillos. Cités y conventillos adornaban el panorama. Cerca de allí el boliche de barrio de la señora Enriqueta y su empleada, la señora Carmen, que cocinaba los mejores panes amasados de la niñez, y en las cercanías un sitio que llamaban “La Demolición”, donde cada cierto tiempo se acomodaban pequeños circos pobres. Uno de ellos, el Circo Celín.

- ¡Pero eso es peligroso, Joselo! -

- No, si practicas un poco. Ven, toma, inténtalo -

No faltaron los porrazos. Pero pronto vino el goce, el disfrutar al cien por ciento el juego. Deslizarse superaba todos los sentidos. Fácil era bajar, lo difícil era volver a subir. Cada cuerpo volaba calle abajo, las cabelleras lucían libres, el pelo al viento ya era un gran premio para nosotros, a esa edad de los seis, siete, ocho años. Nos preparábamos a conciencia: todo era felicidad y regocijo. Un alimento para el alma y nuestros empobrecidos espíritus de la época.

- ¡Tienes razón, Joselo! ¡Es extraordinario el placer de bajar a mil! -

- Escucha Eugenio: recuerdo que mis primeras jugarretas, mis primeras pichangas, mis primeros amores y reyertas, mis primeros aciertos los viví en esa infancia porteña, en esa infancia de barrio, en esa infancia de saludo fácil -

Transcurrieron las horas. Joselo acompañó a Eugenio y lo fue a dejar al pasaje Quillota, no sin antes mirar el mar y bajar por La Palma, y mirar de reojo la comisaría del sector y la iglesia de los Jesuitas...

Al momento de la despedida la reflexión final corrió por cuenta de Joselo:

“Hoy, a mis dieciocho años, todos quisiéramos volver a esos cerros porteños, a esas calles bulliciosas que lograron impregnarme, aún hoy, de una infancia soñada, despreocupada, regresar a una infancia, igual como siempre, a una infancia irresponsable y juguetona”.

---

*Casi todos vamos y venimos, llegamos o nos vamos. Yo soy una de las que llegaron y aquí se quedó, en esta ciudad de paso, breve o largo, pero que marca con profunda impronta. Testigo de los tiempos me asomo al mar, terapia y esperanza de un porvenir mejor... Me lo dice Manuel Rojas, que también llegó y se fue, pero nunca olvidó.*

## Me vuelve la esperanza

Por Marisol Carrasco Canessa

Manuel Rojas, por medio de sus novelas Hijo de ladrón y Lanchas en la bahía, nos muestra a la ciudad de Valparaíso como una ciudad de paso, a la cual se llega en búsqueda de trabajo y de oportunidades, con lo cual puede llegar a ser un lugar de permanencia y de arraigo. A su vez, son la muestra como una ciudad desde donde se puede partir hacia la búsqueda de nuevos horizontes y de otros comienzos. Todo esto nos lo da su particular geografía, que nos lleva siempre a mirar el horizonte, hacia el mar que tenemos enfrente, a los barcos que parten hacia un destino lejano, y a tener una esperanza.

Habité mi ciudad, Valparaíso, desde temprana infancia, trasladados desde Villa Alemana, por circunstancias de trabajo de mi padre. Mi primer barrio porteño, el cerro Alegre, calle Urriola esquina con Álvaro Besa. Arrendamos una habitación a una tía que alquilaba habitaciones en una casona grande. Mi primer colegio estaba una cuadra más arriba, era una casa particular, colegio inglés, se llamaba Children School, con alumnos del barrio y alrededores y que solo impartía clases de preparatoria. Barrio excepcional para jugar, aventurar, esconderse, recorrer, con vericuetos que suben, que bajan, pasajes peatonales, empinadas escalinatas, y el Pasaje Bavestrello, que era como adentrarse en un impresionante gran túnel.

Hoy, a este hermoso barrio lo han transformado en un colorido y carnalesco lugar. Sus hermosas casas, sus muros, con sus sobrios y tenues tonos, ahora están cubiertos con estridentes y tropicales colores. Hay restaurantes en cada puerta, en cada casa, con turistas que recorren, escudriñan y fotografían a tan llamativo y multicolor sector. Atrás quedó su distinción, su sobriedad, el particular estilo de este barrio de mi niñez. Don dinero llegó para lucrar con un hermoso barrio, dispuesto tan bellamente con sus sinuosas y empedradas calles, con su singular arquitectura, sin respetar su espíritu, su mística, su sobria belleza.

El autor me ha ido mostrando, con cierta nostalgia, que ese Valparaíso de antaño, como lo viví en mi niñez y adolescencia, se ha ido transformando, o tal vez nos lo han ido quitando, mutilando, cercando. Nos han ido despojando del acceso al mar, a la costanera que, en mis tiempos de liceo, el Liceo N° 2 de Niñas de Avenida

Brasil, estaba abierta a los porteños, y en donde nos juntábamos los estudiantes de varios liceos para disfrutar de los temporales, mojarnos y ver romper las gigantes olas, recibir la lluvia y el viento. Teníamos a la mano gozar de lo que nos brindaba la ciudad, la naturaleza en todo su esplendor.

Bajar todos los días del cerro camino al trabajo, al liceo, a las compras, al mercado, compele al porteño a ver el mar con su amplio e infinito horizonte, a recibir el viento con su fuerza que empuja y vuela todo, la lluvia, el temporal. Para el porteño es un constante encuentro con la naturaleza, subir por barriales, bajar por pronunciadas escaleras, tomar el ascensor, la micro que nos lleva por serpenteantes y angostas calles, y siempre con ese mar enfrente, con ese cielo, con los escarpados cerros, todo lo cual está inexorablemente frente a tu vista. Este puerto nos da esa ventaja, una terapia gratis diaria, inevitable por su geografía: salir de casa y encontrarse con el mar, el barco que se aleja, o el que viene llegando, y al fondo, ese infinito horizonte. Esto ha ido dibujando el carácter de los porteños, lo ha ido formando e imprimiendo su singular impronta.

Manuel Rojas resalta al concluir sus dos novelas, la presencia de una esperanza y de que siempre existe la posibilidad de un nuevo comienzo, y nos lo muestra con los tres amigos que parten juntos a un nuevo trabajo, en fraterna solidaridad, preocupados de no dejar atrás a su compañero y con el entusiasmo de que todo será mejor. En el caso de mi hermosa y amada ciudad, visualizo esa esperanza en una simple, pero decidida participación del ciudadano, del vecino que siempre ha vivido aquí, en las distintas instancias que tengamos o en las que se puedan ir creando, y de ese modo tener voz en los proyectos y decisiones que afecten nuestra calidad de vida urbana, en cómo queremos vivir la ciudad que habitamos, respetando su particular identidad y carácter. De esta forma se podrá ir frenando y poniendo acoto a la invasión del lucro, que no trepida en nada, que nos quita espacio, nos corretea, nos arrincona, nos tapa la vista al mar y al sol, nos impide el acceso, y pasa a llevar la identidad de los barrios, transformándolos en algo grotesco y burdo. Sin la participación ciudadana en proyectos y decisiones que los afectan, la ciudad comienza a dejar de pertenecernos y se convierte en un lugar extraño, ajeno, un lugar indiferente para el que lo habita y sin ese sentido de pertenencia dejas de amar tu ciudad.

El autor reflexiona muy acertada y visionariamente en el capítulo 8, tercera parte de su novela *Hijo de ladrón*: “En cuanto al mar, al cielo y al viento, no podrás quitármelos ni recortarlos; podrán cobrarme por verlos, ponerme trabas para gozar de ellos, pero siempre encontraremos una manera de burlarte”.

---

*La ciudad explota en múltiples destinos, que contrastan y chocan entre sí. Y entre el dolor y la pobreza florece la solidaridad del ser humano. En las páginas de un libro se nos muestra el Valparaíso de ayer, y allí podemos recocer lo que nos queda, también lo perdido.*

# Todos los caminos llevan a...Valparaíso

Por Rosina Carrasco Canessa

En las novelas Hijo de ladrón y Lanchas en la bahía el escritor Manuel Rojas nos ofrece una visión de Valparaíso en las primeras décadas del siglo XX. Nos muestra una ciudad atractiva, importante puerto donde confluyen caminos de todo el mundo, por tierra y por mar, nacionalidades, comercios, negocios y capitalismo, que atrae a personas diversas que quieren doblarle la mano al destino.

Muchos dejaron la esclavitud y el inquilinaje del campo, otros dejaron sus países de origen para alcanzar en este puerto un trabajo que los lleve a vivir una vida libre y propia, ya sea quedándose o yéndose.

Están los que se quedaron, arrendando pieza en un conventillo, formaron familia, trabajando de “guachimán”, carpintero, pintor, pescador o, en el caso de las mujeres lavanderas, cocineras o prostitutas.

Están los que buscaron su destino yéndose embarcados en algunos de los muchos barcos que los llevarían a encontrar oportunidades de vivir una vida libre y mejor, como todo hombre espera.

Valparaíso crece en una geografía particular, conformada por un plano estrecho e inmediato al mar, en calles sinuosas donde bancos, compañías navieras, comercios y particulares pudientes construyeron edificios de acuerdo a los cánones estéticos de la época, y por el habitar en los cerros, la adecuación a la topografía y sus dificultosas subidas y escaleras.

En el aspecto humano el contraste se da entre la gran pujanza económica, la precariedad y miserables salarios de los trabajadores. Esto da pie para la lucha de los asalariados por mejorar sus condiciones de vida. La organización sindical da paso a las huelgas, movilizaciones y revueltas, y la represión por parte de los poderosos. Los trabajadores quieren obtener un pago justo por su trabajo, que les permita alcanzar una vida digna y que no solo sirva pagar un almuerzo y la frazada para pasar la noche, como dice Aniceto Hevia en Hijo de ladrón.

Otro aspecto importante a destacar es la solidaridad que se da entre los pobres, ya sea prestando la cama para que duerma el compañero que debe ir por las noches al trabajo de las lanchas o compartiendo las ganancias de la venta de la recolección de metales en la playa para que alcance para el almuerzo de los tres compañeros.

A la soledad y el individualismo de cada ser humano se opone la solidaridad y la ética de los personajes de Manuel Rojas. Esto era lo que ocurría en Valparaíso. Pero de ese Valparaíso han pasado cien años, a pesar de tantos incendios y terremotos aún quedan huellas de lo que fueron esas primeras décadas del siglo XX: edificios monumentales, edificios vacíos, algunos subdivididos y otros subarrendados, deteriorados, otros que son solo fachadas.

Nos quedan aún las grandes avenidas: Pedro Montt, Argentina o Brasil, el clásico Pasaje Quillota, la plaza Echaurren, Aduana o la caleta El Membrillo. Lugares que recorre y habita Manuel Rojas a través de sus personajes. Huellas.

Lo perdido hoy solo puede ser recordado, como el malecón, paseo obligado de los porteños en cada temporal. Hoy la ciudadanía tiene cerrado sus pasos al mar. ¿Qué nos queda? Recordarlo con nostalgia o leer Hijo de ladrón y Lanchas en la bahía.

---

*Si te contara que no tenía mayor alegría que ir al banco, seguro que no lo me creerías. Al banco, sí, cualquiera de esos que ocupaban los antiguos y vetustos edificios de la calle de los bancos, o calle Prat; pero que tuviera ascensor, de esos de madera, con rejas en la puerta y una palanca accionada por ese señor serio que a veces nos sonreía. Un simple juego en medio del camino entre mi casa y el colegio. Un camino que se entrecruza con el camino de Eugenio, de Lanchas en la bahía, y que desata los más profundos y lejanos recuerdos que salen de mi memoria, el camino que él hacía de noche y yo de día.*

## ¡Al Mapocho! ¡al Fresia!

Por Ivette Dufau Briceño

Allí comienzan mis primeros recuerdos, recuerdos que llevo y decido sacarlos desde un enjambre lleno de imágenes, sonidos, olores, palabras que han quedado marcadas en un pedazo de mi vida.

Al continuar con mi lectura de Lanchas en la bahía reconozco la mirada de Eugenio mientras camina hacia su casa, lo que describe desde el Puerto, pasando por plaza Echaurren, llegando a mi propio recorrido por lo que fue mi barrio, cercano a esa plaza... Artillería 46... Allí nací y viví por varios años.

Penetro en mi mundo de niña bajando por Artillería, un día como muchos, a medida que avanzaba corriendo por las escaleras...dos peldaños...descanso... tres peldaños, y así sucesivamente, al costado la calle angosta y empedrada por donde pasaban vendiendo leche de burra.

- ¡Hola! - Saludaba a mi amiga que vivía a la derecha, en una casa que hay a diferentes alturas, dependiendo de la forma del terreno, como buscando la luz..., y luego la curva frente a la verdulería, en donde las frutas no eran como salidas de una máquina, todas del mismo tamaño y color, a diferencia de hoy.

Bajando por Carampangue estaban los almacenes y la panadería donde me dirigía por las mañanas...con la botella de vidrio que tenía que llevar... La descripción de Eugenio coincide en algunos aspectos a mis recuerdos, el olor a pan, las personas barriendo las calles..., pero él no me vio corriendo por en mi barrio con esa mirada que tenía de niña, él pensaba en dormir..., yo pensaba en cómo disimular el pasar el dedo por el gollete de la botella de leche después de retirar cuidadosamente la tapa de cartón para no dejar evidencia, o comprar un dulce de esos redonditos como una rueda de carreta que el dueño del almacén sacaba de un frasco enorme de vidrio, con tapa de metal, que estaba a un costado en la repisa de madera llena de cosas... Estaban también las bolsas de papel café y los cartuchos de papel de diario.

- Un kilo de azúcar - decía una señora que a la vez me acariciaba la cabeza y me sonreía, era la “señora” ... no la “tía” como hoy llaman los niños a cualquier

mujer media conocida; le ponían el azúcar en un papel y con una habilidad increíble enrollaban las cuatro puntas y le pasaban su paquete, no existía la marca del azúcar ni venía envasada.

-¿Y el aceite?-

- ¡Enseguida! - respondía don Jorge.

Tomaba una botella y acercándola a un tambor de latón hacía funcionar una máquina milagrosa que echaba la cantidad exacta...Una vez le pedí a don Jorge hacerlo y me lo permitió... Era un poco duro, pero nunca más quise volver a intentar porque tuve una sensación extraña al tomar la botella pegajosa, y a la vez se resbalaba en mi mano.

Todo se compraba en el almacén..., el shampoo “Sinalca” era un polvo blanco, no existía el bálsamo, el jabón “Gringo” y la competencia el “Copito” era en barra, en el pelo se ponían pinches y los moños se amarraban con cinta.

Salía del almacén y allí estaban, como siempre, tres niños con un perro, medio despiertos, medio dormidos, vestían ropa vieja y no usaban zapatos, eran los pelusas, los veía aquí y a veces en la plaza Echaurren... Creo no haberlos vistos con la mirada de Eugenio, solo los veía como niños de mi edad a quienes a veces convidaba pan y otras veces un sorbo de leche.

Volví a mi casa con mis cosas en una bolsa de tela con una manilla de carey. Mientras subía pensaba a qué hora jugaría con Inés Rojas, mi amiga que tenía dos años más que yo y vivía un poco más arriba. Para llegar a su casa había una escalera que tiene por los dos lados una canaleta por donde bajaba el agua, es de cemento y la usábamos de resbalín, hoy no sé si todavía está.

Al día siguiente iríamos al colegio, seguro era lunes, ya que de una de las casas del frente colgaba mucha ropa, y los domingos era el día de lavado en las casas donde vivía algún uniformado.

El colegio Windsor School (allí estudiábamos) estaba cerca de El Mercurio, subíamos la escala que está al costado..., era toda una aventura; usábamos un uniforme gris y boina, que muchas veces brillaba por su ausencia.

- ¡Inés...!la boina! - le decía a mi amiga y pensaba ¿la traía puesta o quedó en el trole?

No recuerdo haberme cansado por subir corriendo, pero sí que más de alguna vez quedé sin aliento, no por cansancio, sino porque no sabía qué diría en mi casa por perderla.

Estaba en primer año de preparatoria...primero básico de hoy, no recuerdo mucho, solo que tenía una compañera que decían que éramos iguales... Rose Mary Hills, ambas éramos flacuchentas, pelo de choclo y usábamos trenzas..., yo no me encontraba nada de igual..., una foto que conservo me da la razón.

A la salida éramos felices con Inés..., nos devolvíamos a pie hasta pasar por la calle de los bancos... allí gozábamos subiéndonos en el ascensor del banco. El banco me parecía enorme y creía estar en un castillo..., techo alto, piso brillante y lo mejor, su ascensor. El encargado corría una reja de madera, que era la puerta, entrábamos, subía, tenía la sensación de volar... luego de bajar seguíamos nuestro recorrido.

Seguíamos por la calle de los negocios. Antes de llegar a la plaza Echaurren, estaba la zapatería de Pepe Mayo, amigo de mi papá y donde me compraban los típicos zapatos negros de charol con calcetas blancas. Se viene a mi mente otra tienda cerca de la plaza Aníbal Pinto, Tricot, allí los chalecos “Jakart”, y otra cerca también, donde vendían enaguas de holganza.

La zapatería de Pepe Mayo era grande y muy ordenada, disfrutaba estar tras el mostrador y probarme todos los zapatos que veía.

En la plaza, siempre había gente y generalmente los mismos pelusas que dormían en Carampangue. Allí también estaba la farmacia y droguería “Knop”, con estantes llenos de botellas y las típicas pastillas pequeñas para todo tipo de dolencia.

“Mi juventud era más fuerte que mis preocupaciones”, decía Eugenio, y yo repaso cuáles eran mis preocupaciones mientras estaba en este mismo puerto..., y concluí que era no perder mi boina y contar con el máximo de papeles de dulces Ambrosoli que juntaba. Era un deleite estirarlos con un lápiz y luego guardarlos en el cajón de mi escritorio, era mi tesoro. Además, quería tener la seguridad que mi abuelo pastelero me traería el pastel o el barquillo gordo que él mismo preparaba todos los días, y volver cada día con Inés al ascensor del banco donde había señores de terno y corbata.

Recorrí las calles con Eugenio mientras las describía estrechas y llenas de gente y autos. Yo agrego el trole como colgando de sus cables. Si me veía en la vidriera de un negocio yo y era feliz. Él vivió las noches de esa plaza, yo la viví de día, con el viento pegando en mi cara y alborotando mi pelo mientras corría a casa, confundidas las risas de Inés y la mía... Dos Valparaísovos tan distintos y tan iguales.

Y se siguen cruzando los recuerdos y las coincidencias. El Rucio del Norte me hizo recordar los dos años que viví en Iquique, de donde venía él. Y el “Fresia”,

donde navegaba Víctor Garviso, capitán de ese barco, bisabuelo de mis hijos. Conocí algo de su vida por su nieto, quien era mi marido. Se conservan en mi casa dos baúles de madera donde llevaba su equipaje y algunas cosas con la inscripción del “Fresia”.

Lanchas en la bahía es un lindo libro, positivo, donde se mezcla el dolor y la alegría, la amistad verdadera, la simpleza y una narración que me llevó a revivir sus momentos y los míos.

Hoy me doy cuenta que... “no es lo mismo mirar Valparaíso desde lejos, desde fuera..., me proponen entrar en él, recopilar testimonios que a veces son duros, poner en blanco y negro la historia conforme pasa el tiempo”.

Tengo curiosidad y comienza mi búsqueda.

---

*Hoy se dice que un piropo de parte de los obreros de la construcción es ofensivo, un abuso. Pero a esta edad qué me va ofender un tierno cariño verbal, sobre todo con esa fresca y sana picardía que hasta le suben el ánimo a cualquiera. Pero de ahí a que gracias a mi esplendorosa juventud me hayan con una prostituta hay un mar de diferencia, y un gran susto que no olvido hasta hoy.*

# De día o de noche igual me confundían

Por María Inés Fernández López

De acuerdo con el análisis de las obras del escritor Manuel Rojas, he elegido realizar un paralelo entre la novela *Lanchas en la bahía* y lo que me sucedió hace muchos años atrás.

Llevaba unos años viviendo Valparaíso cuando, en la casa donde vivía, escuché hablar del barrio de la Plaza Echaurren y la Plaza Aduana. Estos comentarios eran sobre las actividades que allí se realizaban, de mujeres de vida licenciosa, que a esos barrios no debían ir las niñas de familia, que los hombres mujeriegos le faltaban el respeto a sus señoras... Eran tantos los comentarios, que a la edad de 14 años no se le daba importancia, lo más probable que hubiese sido porque en esos años se puede decir que pecábamos de inocentes, no como ahora que los niños y jóvenes son muchos más despiertos que los niños de antaño.

En *Lanchas en la bahía* el autor menciona la Plaza Echaurren, la calle Clave y su entorno, donde comenta que hay casas de cita, prostíbulos, donde el joven personaje de esta novela se enamora de una niña de ese tipo de vida, el cual termina peleando, como se dice, a combo limpio con el tipo al que encontró con la joven; uno terminó herido y el otro fue preso. Este tipo de vida, muchas veces, no es la que ellos han querido llevar, pero por necesidad es la única a la que pueden optar. También había niñas que sentían que para ellas era más fácil llevar ese tipo de vida. En todos los puertos del mundo es normal ver que los hombres de mar, sobre todo portuarios, marinos mercantes o de guerra, busquen ese tipo de entretención.

Fue en una clase que estábamos analizando esta novela cuando recordé algo poco agradable que me sucedió y el miedo que sentí cuando lo viví. Debo haber tenido unos 22 años, casada y con dos hijos, a los que llevaba a sus controles en el ex Hospital del Empleado de Valparaíso, o como se le conocía ex Servicio Médico Nacional de Empleados (Sermena).

Yo vivía en Viña del Mar, en Miraflores Alto, y no era fácil encontrar locomoción desde la Avenida Brasil con Pudeto, donde estaba el hospital, hasta mi casa, así que nos íbamos caminando con mis niños hacia el Barrio el Puerto hasta llegar a la Plaza Aduana y desde allí tomar la micro más vacía.

Este recorrido lo hacíamos por la calle Cochrane, famosa porque ahí estaban la gran mayoría de los prostíbulos y casas de citas. Estoy hablando de los primeros años de la década del 70. Muchas veces había hecho el mismo recorrido con mi esposo, pero cuando me sucedió esto iba sola con mis niños.

Era típico ver en las puertas y ventanas de esos locales, tipo mediodía, muchachas tendiendo ropa o simplemente tomando sol, y en las puertas, regresando o saliendo a las compras, los mocitos que había en esos locales. También se veía en las puertas a los llamados comúnmente regentes, ya fuesen hombres o mujeres, responsables de esos locales; presumo que eran los encargados por la forma que trataban a las trabajadoras. Pues bien, fue en una de esas ocasiones que voy pasando y salió un mocito a increparme, amenazándome que si no me iba me pegarían, ya que supuestamente yo les estaba quitando la clientela a las niñas que tratan de tú, como si yo les estuviera haciendo la competencia. La verdad es que me asusté y me dio mucho miedo, era una situación bien peligrosa, pero en ese momento me salvó la micro.

En todo caso, esas amenazas no tan solo me ocurrieron en aquellos años, sino que alrededor de los 80 me volvió a pasar lo mismo en Santiago, y en los 90 volvió a ocurrirme en Valparaíso, pero esa vez en compañía de mi marido. En esa ocasión era de noche y fui amenazada por dos o tres travestis, que según ellas le estaba levantando a un posible cliente (mi marido). Felizmente en ninguna de esas ocasiones terminé como alguno de los protagonistas de Lanchas en la bahía, pero si el susto no me lo quitó nadie.

---

*Lo que leo en las novelas de Manuel Rojas me lleva a imaginar ese Valparaíso del ayer. Imagino esas calles, cerros y caletas y me veo en ellas, tal como me veo en el Valparaíso del presente. Cambian las formas, pero la esencia permanece intacta.*

## Lo bueno y lo malo, hoy como ayer

Por Olga Gálvez Gallardo

Voy volando, cual gaviota migratoria, sobre tu mar profundo y misterioso, sobre tus estrechas playas; y veo a tus hombres de mar desplegándose en sus pesadas tareas diarias, ansiosos por realizar sus importantes faenas que darán vida a este pujante puerto, que trae y lleva los insumos necesarios para el desarrollo del país. Al terminar sus faenas recorren esta ciudad, con sus calles angostas, sus edificios comerciales, bares, locales de variadas actividades, los tranvías llenos de gente; muchos de ellos tomarán distintos caminos para volver a su modestas viviendas, para compartir con sus familias, amigos o compañeros la comida típica del pobre, con solidaridad y compañerismo; y otras costumbres viejas, como visitar los burdeles que les darán alegrías momentáneas o más de alguna complicación que los llevará a vivir experiencias devastadoras.

Pasado el tiempo, ya no soy esa gaviota, ahora soy un dron que mira cada detalle de esta ciudad encantada, hermoso puerto lleno actividades; sin embargo, permanece el carácter de la gente de pueblo que lucha por el sustento diario, no solo en las caletas. En sus principales calles y avenidas se ven comerciantes ambulantes, con permisos e ilegales, por allí van los buses repletos de pasajeros y no faltan los lanzas y ladrones que incluso roban a personas más necesitadas que ellos. Pero si sigues escudriñando verás sus cerros llenos de coloridos y con hermosas vistas a la bahía e impresionantes atardeceres que llenan de una atmósfera de romanticismo esta incomparable ciudad de la que nadie quiere alejarse.

Allá en el fondo de las quebradas de los muchos cerros, las penurias adquieren otra dimensión, personas muy pobres, algunas gravemente enfermas, muchas discapacitadas que tiene todo tipos de necesidades, ambientes deprimentes, calles con basura, cantidades de perros vagos, raquíticos, con sarna, que dejan sus excrementos en cualquier parte. Eso también es Valparaíso.

(Hay varias situaciones rescatables y la gente es muy diferente, solidaria, alegre, optimista, aman su pequeño espacio y no lo dejarían aunque le ofrezcan una mansión. Los porteños son muy especiales, para ellos nada es comparable con su Valparaíso).

Y más allá, como completando el paisaje, el majestuoso mar con su eterno vaivén recoge y guarda, cual tesoro de naufragios, las incontables historias de todos aquellos que lo aman y le temen. En ese imponente espejo se reflejan a la luz del sol sus cerros y sus casas multicolores animadas por el ruido de sus tan nombrados ascensores y de sus apurados habitantes, llenando de efervescente actividad cada rincón de Valparaíso en su día a día. Llega la noche, me detengo, entonces hay que mirarlo desde la quietud del hogar, y veo que brilla como un árbol de navidad, escondiendo las penas, alegrías y esperanzas de cada uno de los porteños de corazón.

---

*A través de las páginas de un libro se abre una ventana que nos muestra el pasado de la ciudad, pero también el futuro. Con imaginación nos muestra el pasado y el presente, conviviendo en un mismo lugar. Cierro el libro y termino la lectura, abro un nuevo libro, el libro de Valparaíso, y sigo leyendo. En la magia, fantasía y realidad es una misma cosa.*

# Valparaíso, un lugar mágico

Por Viviana Labbé Gómez

Eugenio, el protagonista de Lanchas en la bahía, al salir de una larga noche de trabajo como cuidador de faluchos, mientras camina a su casa, nos describe una ciudad que desde muy temprano empieza el trajín cotidiano, activa en quehaceres, de muchos habitantes y también de hacinamiento.

“La ciudad despertaba, abríanse los negocios, las hediondas agencias, las sórdidas cantinas, las fragantes panaderías; funcionaban ya los ascensores... rugían las sirenas de los barcos, de las fábricas, los buques de guerra... carretones panaderos y cerveceros rodaban sin lástima sobre el pavimento de piedra; de los conventillos y de las casas surgían tufadas de humedad, ráfaga de aire pegajoso, tibio, como muchas respiraciones exhaladas...”.

También nos habla del puerto como un lugar incesante, que no para, en que todos los involucrados tienen algo que hacer, lleno de barcos y agitación.

“El muelle estaba lleno de obreros, trabajadores de las chatas, del dique, lancheros, jornaleros...allí estaban los vapores de la compañía Kosmos..., los barcos de la Sudamericana..., vapores que hacían la carrera a Panamá, a Ecuador, a Nueva York y que volvían cargados de plátano, de azúcar... los barcos de los canales del Sur”.

Sabemos que Eugenio nos está hablando de Valparaíso, pero ¿de qué año?

Manuel Rojas terminó la novela en 1930, y al leer su biografía podemos apreciar que Eugenio puede ser un alter ego de Rojas cuando era joven. Tempranamente Rojas tuvo que trabajar para sobrevivir. Se vino a Chile a los 16 años y entre muchos oficios trabajó como cuidador de faluchos. Con estos datos más algunos otros que nos entrega la novela podemos inferir que el año en que está ambientada es entre 1914 y 1920, época en que Valparaíso todavía gozaba de una posición comercial y financiera importante tanto a nivel nacional como internacional.

Continuamente llegaban inmigrantes, tanto extranjeros como chilenos, en busca de nuevas oportunidades o simplemente de paso. La vida era dura y no había trabajo para todos, muchos quedaban atrapados y se convertían en los marginados de la

sociedad o morían en el intento. Valparaíso era una ciudad que había renacido de las cenizas luego del terremoto de 1906 y se encontraba en pleno apogeo.

Hoy, año 2023 ¿Cómo es Valparaíso?

Es difícil hablar de Valparaíso cuando no se es porteño, pero conociendo un poco de su historia sabemos que la ciudad puerto es como un mono porfiado, que se cae y se levanta muchas veces. Hoy es una ciudad mucho más urbanizada, con nuevas tecnologías, más población y que ha crecido más allá de los límites de antaño, hacia arriba, copando sus cerros. Las preocupaciones de la gente son las mismas de antes, trabajar y sobrevivir. Pero esto también sucede en otras ciudades. ¿Qué es entonces lo que hace diferente a Valparaíso?

Además de ostentar el título de Patrimonio de la Humanidad, creo que su geografía, su urbanización y principalmente su gente es lo que marca la diferencia con otras ciudades. Valparaíso es la fuerza de todas aquellas personas que pusieron amor y tesón por construir una ciudad bastante europea en sus inicios; pero también es la de los esforzados trabajadores que hicieron lo imposible para aferrarse a los cerros y tener una vivienda lo más digna posible. Es la historia de miles de personas que habitaron y habitan Valparaíso, sin importar lo difícil que pueda ser su existencia.

Se dice que muchos de sus habitantes solo están de paso, pero no me cabe duda de que quien haya estado en sus cerros y en el puerto seguramente quedó con una marca imborrable de amor y añoranza por este mágico lugar que atrapa a quien lo conoce y que aún en tiempos difíciles para muchos fue, y sigue siendo, el “Paraíso”.

---

*El Valparaíso de Manuel Rojas es un Valparaíso estrecho, acotado a la vida de sus personajes. Pero qué pasa si ampliamos la mirada y hacemos que aparezcan esos Valparaísos paralelos. Nutridos de la novela podremos agregar más páginas a la historia, como un cuento de nunca acabar, pues Valparaíso sigue, sigue escribiéndose y sigue leyéndose.*

## Un Valparaíso paralelo

Por Omar Ferreira Sepúlveda

Manuel Rojas no nos muestra una visión personal de Valparaíso, más bien lo que describe son diferentes momentos y situaciones que viven sus personajes. La narrativa de Lanchas en la bahía ocurre en un espacio muy reducido, que va desde plaza Aduana a Sotomayor y su centro es plaza Echaurren y la calle Clave.

Ahora bien, a partir de la novela uno puede imaginar un Valparaíso muy precario, mal iluminado, calles de adoquines, sucio, hediondo, no olvidemos que el transporte era en “carros de sangre”, y si a eso le agregamos que no existía una red de alcantarillado debió ser terrible.

Yo veo un Valparaíso abstracto, salido de mi mente que, a partir de Lanchas en la bahía, uno podría, tal vez, crear un Valparaíso paralelo, con personajes que, como las sombras, se desplazan silentes por las angostas calles de este puerto. En ese Valparaíso paralelo pienso que más allá de las necesidades de todo tipo, sus habitantes eran más solidarios, especialmente en lo laboral y en brindar techo y abrigo a quien lo necesitara.

Uno pudiera creer tener una sola visión del Valparaíso de la época, pero son múltiples factores y condiciones que nos dicen lo contrario.

Son muchos los mundos, como también las personas, que siendo todos diferentes unos de otros y viniendo de diferentes lugares, unos más cercanos que otros, nos van mostrando ese “valpo” tan cosmopolita. Del cargador de faluchos hasta la prostituta, pasando por infinidad de trabajos y oficios, peluqueros, panaderos, sastres, ambulantes y todo ese mundillo que alimenta la vida nocturna de ese puerto que jamás duerme.

Manuel Rojas, tal vez, en su novela jamás imaginó un Valparaíso bullente, con sindicatos que permitieran tener una orgánica laboral, un registro más estricto, si es que cabe el término, de las faenas propias de un puerto en la cuna de su desarrollo. Esto permitió modernizar lo que era prácticamente una caleta de abrigo a un puerto formal.

Se establecieron las primeras compañías navieras, especialmente inglesas, hubo almacenes o bodegas para la mercadería en tránsito, se agrandó la aduana y con eso más mano de obra en todos los ámbitos que un puerto necesita para proyectarse como tal.

Pues bien, lo narrado anteriormente es reflejo de un Valparaíso más próspero, quizás más elegante y señorial, con una arquitectura muy británica, de grandes casonas o palacetes decorados desde Europa, Inglaterra, Francia e Italia, mucho tapiz de felpa, grandes cuadros de importantes pintores y, cómo no, el piano, la loza británica, la porcelana china y la platería inglesa.

Todo esto atrajo a compañías de teatro, grandes orquestas, cantantes, escritores, pintores, poetas, todos ellos confluyeron para hacer crecer el puerto a alero de las artes.

Desde la autoridad política y administrativa debieron cambiar la mirada y proyectar hacia el futuro, intentando sacar el máximo de provecho al plan, reordenando las calles y comercios con la finalidad de hacer una ciudad más agradable, sin descuidar la prosperidad lograda. A partir de los europeos que llegaron al puerto, Valparaíso se abre a Europa tanto en la exportación como en la importación.

Este puerto que nació desde la precariedad de aquella época, escribiendo su historia plagada de hechos de toda índole, aún nos permite ser parte de su vida azarosa y romántica.

---

*A veces las historias de una novela se salen de los libros, saltan sus personajes y se van a vivir una aventura propia. Así me pasó con este Eugenio de Lanchas en la bahía. De pronto dejó los faluchos, la cárcel y a sus amigos, y me lo encontré frente a mí. Casi conversamos, casi lo abracé, pero la verdad es nunca me di cuenta que era ese mismo Eugenio. La novela transmuta en realidad no porque su autor así lo quisiera, sino por lo que nosotros hacemos de la novela. Y eso es lo que pasó con Lanchas en la bahía, con el perdón de Manuel Rojas, yo seguí con la mía propia.*

# Eugenio del siglo XX

Por Nora Montenegro Muñoz

Durante este curso nos dedicamos a dos libros de Manuel Rojas, Hijo de ladrón y Lanchas en la bahía. Intentamos marcar los lugares de los acontecimientos y los desplazamientos de sus personajes, también los años en que se desarrollaron ambas historias. Finalmente llegamos a determinar ciertos hitos, sin la certeza total, porque hay que considerar que se trata de novelas, por lo cual no necesariamente dichos relatos tienen que corresponder a un contexto histórico específico y determinado.

De los dos libros yo me quedo con Lanchas en la bahía, el primero, Hijo de ladrón, me llevó a recuerdos no gratos de realidades que, por mi profesión (Trabajadora Social), conozco desde su origen, también pude reconocer aromas, temperaturas y sensaciones que no me es grato revivir o revisar, porque como ser humano y profesional se siente una angustia e impotencia por todo lo que viven mujeres y niños de los sectores más vulnerables de nuestra sociedad, que va más allá de la falta de recursos económicos. Es una realidad que está marcada por el machismo destructivo de un agresor, normalmente alcohólico en esas épocas, hoy deberíamos agregar drogadictos, que afecta a las mujeres y sus hijos. Por esta razón pensé en abandonar el curso, pues no era grato para mí sentirme así.

Pero con Lanchas en la bahía me reencanté con Eugenio, ese larguirucho, delgado, moreno, de ojos grandes y pestañas largas, inocente. Recorrí los lugares con él y los vi desde sus ojos inocentes, y recordé también, desde mi experiencia profesional, a un chico de sus mismas características físicas, un poco menor que Eugenio, 15 años aproximadamente, que conocí en los años 80, a quién llamaremos para este caso Pedro Pablo (en honor al patrono de los pescadores, San Pedro, origen de Valparaíso como caleta de pescadores).

Él vivía en Playa Ancha, al igual que Eugenio tuvo una infancia muy difícil, su madre murió cuando él era un niño, su padre era panadero, trabajaba de noche, él estaba durante el día con su madrastra que era muy mala con él, al igual que su padre, un hombre de pocas palabras, duro, no miraba a la cara para contestar las preguntas que se le hacían, tampoco estaba dispuesto hacer nada por su hijo. Todas estas situaciones lo llevaron a dejar el colegio y su hogar muchas veces, de igual manera

que Eugenio, que sabemos vivió una infancia difícil que lo hizo dejar el hogar y llegar al puerto a cuidar los faluchos mar adentro (frente al malecón) y empezar su aventura conociendo a sus amigos el Rucio del Norte y Alejandro.

Ambas historias se desarrollan en el siglo XX la de la novela aproximadamente 1920 y la que yo conozco en 1982, ambas en Valparaíso, en los alrededores del puerto y los cerros cercanos. Seguramente Pedro Pablo, al igual que Eugenio, recorrió muchas veces la plaza Echaurren, la calle Clave, Serrano y sus alrededores, en su caso la mayoría de las veces vagando, razón por la que fue ingresado a la “Casa de Menores de Valparaíso”, ahí lo conocí junto con mis compañeras de tesis, él era objeto de nuestro estudio porque tenía muchos ingresos a este recinto y estudiaríamos las razones del por qué estos niños tenían tantos ingresos y reingresos.

Él nos puso muchas veces a prueba porque solo quería ser aceptado, visto, que creyeran y confiaran en él. Cuando estaba cerca nos decía: “tías, tengan cuidado que les puedo robar la cartera”. Aún recuerdo sus ojos grandes mirando nuestra actitud, que previamente acordamos sería de seguridad, aunque se nos apretara el estómago; y así fuimos ganando su confianza y rescatando a este chico que era igual de inocente y niño que Eugenio, sólo que se disfrazaba de fuerte para sobrevivir en ese ambiente.

Se arrancó muchas veces del lugar, una de ellas lo encontraron teñido rubio, le preguntamos ¿por qué rubio? y su respuesta no pudo ser más divertida e inocente “porque así no me reconocían, ja ja ja”. Durante nuestra estadía, antes de lograr que él permaneciera y siguiera nuestro programa, llegaron dos chicos de Isla de Pascua que estaban ahí por protección y por problemas de tuición de sus padres, este vivaracho de Pedro Pablo se hizo muy amigo de ellos y los invitó a fugarse.

Hoy, desde mi mirada actual, siento que él sólo buscaba aventuras, casi un Papelucho, pero esa vez rápidamente los encontraron. Cuando regresó, se motivó a participar con nosotras y fue de gran apoyo cuidando a los más pequeños, porque estábamos en un lugar sin vigilancia y era peligroso por las fugas, por lo que teníamos que escoger muy bien a quienes participaban con nosotras. Una vez, en plena actividad, él salió corriendo hacia la calle, gritaba algo que nosotras no logramos escuchar, pensamos que se nos escapó y de pronto llegó con otro chico de un brazo y nos dijo orgullos que “se estaba escapando y yo lo atrapé”.

¿Por qué esta historia me recordó a los personajes de la novela? Es que, en el caso de Eugenio, el Rucio y Alejandro, ellos formaron una pequeña familia, yo a eso llamó “home”, hogar, calor, contención, seguridad, sentido de pertenencia, esa fuerza que le da sentido a la vida. Nosotros en general la encontramos en la familia,

y aunque no todos lo pueden tener se puede formar con otros iguales, con valores como la solidaridad, lealtad a toda prueba, que te hace transitar en los momentos más difíciles, que te da apoyo y contención. Estos tres chicos de la novela se embarcaron después que Eugenio salió de la cárcel y seguramente salieron adelante siempre unidos

Pedro Pablo, con todo el programa, se ganó la confianza de la directora del establecimiento, empezó a estar en el área más privilegiada, podía salir a comprar, se ganaba algunos pesos ayudando en la dirección, le regalaron un radio. La última vez que lo vimos ahí, él mando a comprar una bebida y nos invitó, solo necesitaba ser visto, que creyeran y confiarán en él, también sentirse valorado y querido.

Hace unos pocos años, creo que antes del estallido social, me pareció verlo cerca del Mercado de Viña, en el momento no lo reconocí, estaba acomodando autos, pero luego que me vine, empecé a revisar los gestos de este personaje, tan especial, que nuevamente dejó en mí esa sensación de tanta ternura que pensé volveré y preguntaré ¿eres tú Pedro Pablo?, pero vino el estallido social, la pandemia, y nunca más volví por esos lados.

Ahora, con este curso y esta lectura, es una tarea pendiente que tengo, siempre he querido saber qué fue de la vida de él y quiero creer que tuvo un final feliz.

---

*Si Eugenio, de Lanchas en la bahía, hubiera vivido su juventud en estas primeras décadas del siglo XXI, ¿cómo sería? He aquí, de manera simple y directa, una reversión del personaje, a cien años de distancia.*

## Eugenio del siglo XXI

Por Ximena Montenegro Muñoz

Una reflexión que emana de la lectura de Lanchas en la bahía, está relacionada con el contexto en que se desarrolla la historia de Eugenio. Es interesante observar los cambios que se han producido a través del tiempo. Por una parte, la prostitución con un alto porcentaje de mujeres que la ejercían, tanto en la calle, como en los prostíbulos, en el periodo en que ocurre la historia, versus, lo que acontece en nuestros días que, en el mismo espacio en que transcurre la novela, barrio Puerto, donde aún se ejerce la prostitución, pero a menor escala.

Un adolescente, Eugenio, cuyas características y forma de desenvolverse corresponden a un joven de una zona rural, lo cual no queda explícitamente establecido en el relato, pero se puede apreciar mediante el transcurso de este. Un joven ingenuo, un poco infantil o inocente y temeroso frente a la realidad que está viviendo, que cambia al final de esta historia, convirtiéndose en un hombre con todo lo vivido. Características que son difíciles de encontrar en nuestro tiempo, ya que, el acceso a la educación y avances comunicacionales y tecnológicos, han ido cambiando el grado de ingenuidad e inocencia de nuestros jóvenes, en todas las clases sociales, tanto en sectores rurales como urbanos.

La apreciación del mar en Valparaíso, a partir de los continuos relatos de la época vividos por el joven protagonista, nos ofrece un panorama distinto a lo que acontece hoy en día. El contacto físico y visual con el mar se ha visto mermado por altas construcciones y cambios drásticos en el paisaje que rodea la costa en el sector donde se desarrolla la historia, ya que, a parte de las edificaciones, se encuentran los contenedores (traídos por el desarrollo del sector portuario). Ambos elementos contribuyen a obstaculizar la vista, alejando al pescador y al porteño del contacto directo al mar de Valparaíso.

---

*Las páginas volaron al viento, se esparcieron en el aire como mariposas, y así las palabras explotaron como la espuma de una ola rompiendo contra las rocas. Y nació este poema, sin saber yo que era eso que llaman..., un poeta.*

## Desde mis ojos

Por Felipe Yáñez Castillo

*Lanchas en la bahía te hace abrir los sentimientos más profundos, donde el corazón te hace volver al amor más inocente y verdadero. Donde la misericordia que vive en cada uno de nosotros se entrega y se abandona en el otro.*

*Lanchas en la bahía, nos muestra un lado de la sociedad, donde el trabajo y esfuerzo son la única posibilidad de mantenerse y medianamente salir adelante. Y esos hechos muestran la gran humanidad y humildad que habita en ellos.*

*Lanchas en la bahía, nos hace sentir la vida íntima de esos personajes, recorriendo ese Valparaíso de antaño.*

\*\*\*

Otra vez el viento, el incesante viento del norte que arranca letras y hojas  
De un libro que habla de la simpleza de Valparaíso.  
Me lleva, me eleva a conocer esbozos de su pasado.  
Y aquí estoy, ya recorriendo esas calles olientes a humedad, a casas simples,  
A personajes de esfuerzo, trabajos que hacen sudar el crecimiento  
De esos pequeños logros del día a día..  
Al fin llegué al puerto, donde miles de historia se van entrelazando,  
Donde puedo sentir la sencillez de la vida,  
Donde el vivir del día a día, es su único afán.  
Con la fuerza y dignidad que abraza tu nombre, puedo encontrar  
El sentir de tu gente, el amor, desde donde se desglosa una gran humanidad  
Que encierra personas en cada historia contada.

Y una suave brisa, me lleva a lo alto y puedo ver el ayer y el hoy,  
Donde fuertes corazones, llenos del don del amor pueden abrirse  
A los distintos escenarios de la vida, donde quizás a veces no sean

Lugares y espacio donde caiga esa semilla.  
Pero el Dios de la vida nos pidió  
Entregarnos y abandonarnos, hoy y por siempre y en todo lugar.

Valparaíso recorro tu historia, mi historia y la de tantos, historias de trabajo,  
Fuerza e inocencia. Donde todo se da y se entrega.

El abrir tu casa, tu intimidad, tu corazón, dejando ver el gran y buen corazón,  
De esa semilla que cayó en buena tierra y pudo germinar.  
Que gran caridad, afecto y humildad habitan en tu gente,  
Que hermosas virtudes se pueden palpar y sentir.  
Esos son los valores que hacen que cada persona que llega hasta el puerto  
Quiera sumergirse en tu historia, teniendo sus ojos abiertos,  
Para vivir y sentir ese momento que te regala cada historia.  
Y el amor, el amor también es sufrido, para el que lo entrega  
Y lo vive por primera vez, con esas sensaciones, esas miradas que te envuelven.

Eugenio, tus pisadas en el puerto, por esas calles estrechas que ahogan el  
crecimiento  
De nuestro Valparaíso, y el suave movimiento de las olas nos hacen encaminar  
A través de cada falucho, barcaza y otros.  
Tal cual nuestras vidas en tierra.  
Desde el puerto, a Plaza Echaurren, a subida Clave,  
Entre el ir y venir en ese espacio la vida explota.  
Gozando cada paso de lo humano “compañerito”, “ñatito”,  
Dando a conocer la profunda amistad.  
Esta amistad que, sin esfuerzo, sin exigencia, se entrega,  
Solo se abre el corazón, con lo más puro del ser humano.  
Hoy ya en tus calles, amplias donde el sol y el viento abrigan y te abrazan,  
Se encuentran esos personajes llenos de amor, que hablan desde su corazón  
Y te muestran la calidez que habita el ellos.  
Hoy, trato de seguir tus pisadas, después de tanto tiempo, pero el tiempo  
Se ha encargado de adormecerlas con cada suave brisa, con cada gota  
De agua que azota la tierra, plasmándolas en las hojas de papel,

Donde me cuentan tus andanzas de juventud.

El sol que acaricia nuestras vidas nos adormece nuestros corazones, pero nos da la fuerza

Para enfrentar nuevos horizontes..., el corazón, nuestros corazones llenos de ese amor,

De solidaridad, los une con la fuerza de la amistad, el de permanecer unidos.

Vislumbrar un nuevo futuro, pero juntos. Esta invitación que nace de la

Inmensa humanidad, que surge en forma espontánea al prójimo.

Desde mis ojos me veo llegar, a un mar sin faluchos ni barcazas, sino que

De edificios y cemento, donde el Dios del amor y del viento te lleva,

Te va transformando y pone en tu camino a personas y situaciones,

Para lograr y llegar a formar tu vida en el amor.

El viento.... El viento de nuevo... pero esta vez el viento del sur, que hace henchir las velas

Con rumbo al norte, quizás donde llegarás, ¿encontraras ese mundo que dejas?

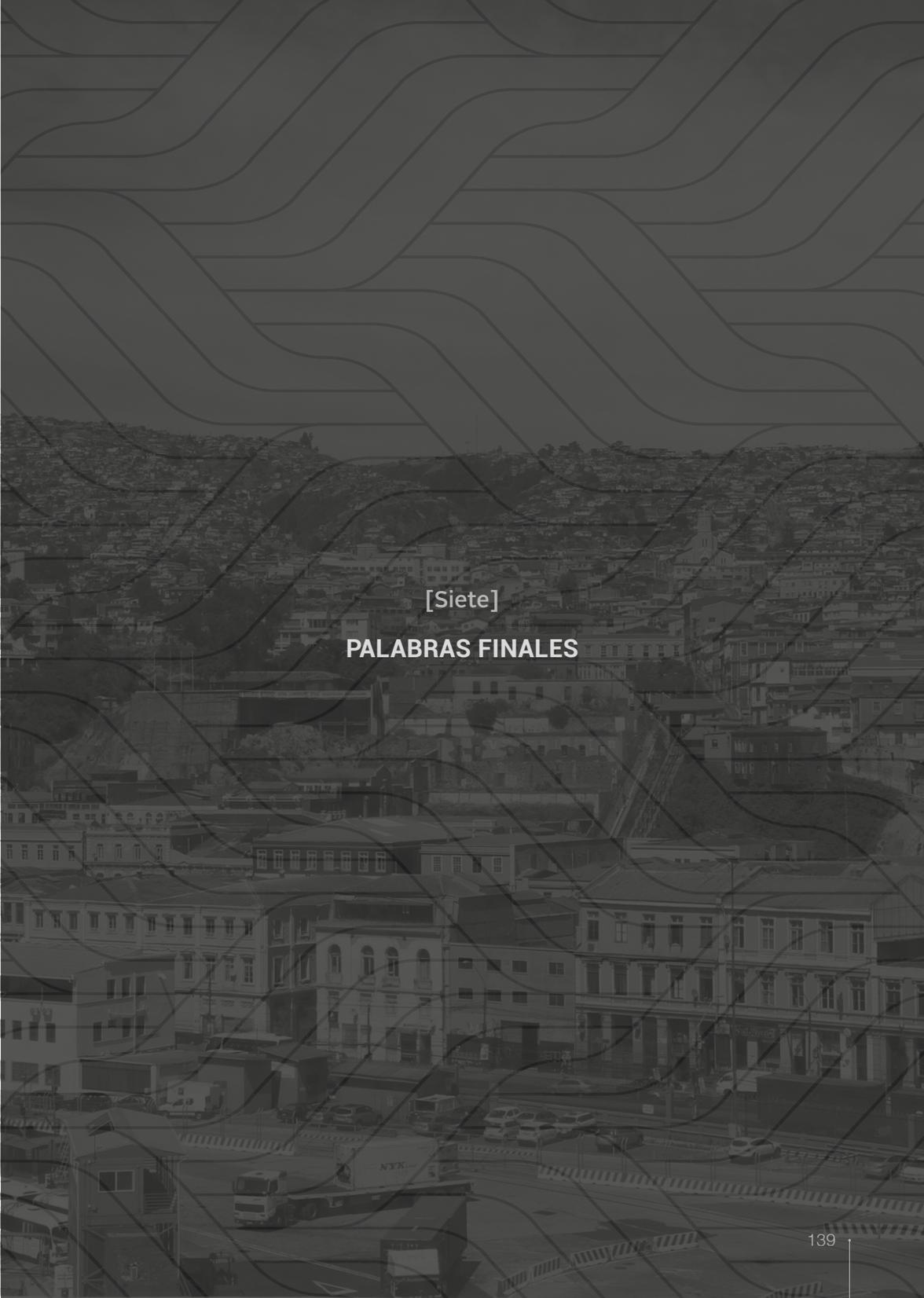
¿Encontraras esos tipos de corazones que dejas?

No, este Valparaíso es el único que cultiva este tipo de corazones, son irrepetibles,

Ya que ellos te atrapan y te hacen vivir su tiempo y su espacio.

Llegarás a otros lugares, a otros vientos, a otros mares, a otros soles,

Pero NUNCA, NUNCA, NUNCA como tú, Valparaíso.



[Siete]

## PALABRAS FINALES

---

*Y el poeta miró por su ventana, vio un jardín de flores  
y un bosque de mástiles, se hizo viento, otoño, recordó,  
se hizo lluvia, se arrojó a las alas de una gaviota y espar-  
ció por la bahía este poema de despedida.*

## El otoño de mi vida en Valparaíso

Por Felipe Yáñez Castillo

Tal cual se dijo por ahí, “un principio inesperado”, cuando el calendario de la vida llegaba con la explosión de flores, brotes, capullos, etc. A fines del año 2022 empecé a escuchar de “Patrimonio Histórico de Valparaíso”. Lo que anteriormente se transformaba en una visita a un determinado lugar y hasta el próximo año.

Pero seguí escuchando y acompañando esa palabra: Patrimonio, fui conociendo un mundo lleno de tesoros, historias que se sentían paladear, oler y sentir, en un mar de palabras que embrujan a todo visitante que llega a este lugar.

Si tus sentidos están atentos, ávidos de gozar, déjate llevar a este mundo que es Valparaíso.

\*\*\*

En el otoño de mi vida he llegado hasta ti, Valparaíso.  
En el otoño de mi vida quiero descansar en ti.  
Tú me provocas nuevas sensaciones y ansias de conocerte.  
Tú me provocas recorrer tus calles, tus cerros.  
Quisiera que el viento me empuje para sumergirme en ti.  
Eres puerto al fin, donde llegan miles de ímpetus de juventud y vejez

Al final el viento fue... Sí, el viento del norte me trajo,  
Y por qué no nombrarte, mi Ovalle amado,  
Después de tantas hojas caídas del calendario.  
Pasando por el centro de nuestro país y después al puerto.  
Nunca pensé estar aquí, nunca pensé que El Dios de la Vida,  
Me iba a traer donde se une la vida con el infinito,  
Nunca pensé, que tú me ibas a llamar, y  
Me ibas a dar vida, para poder arraigarme a tu cegadora hermosura,

Guardada en lo más profundo de mi corazón, desde mi niñez.  
Hoy, en el atardecer de mi vida, me he subido en el último tren que pasa por mi  
andén,  
Rumbo a Valparaíso,  
Y me encuentro con una multitud de vivientes, enamorados,  
Gozadores y poetas. Cargados de emociones, sentimientos y un amor tan  
pleno por Ti.  
Y yo quiero guardar silencio, prestar todos mis sentidos a cada palabra  
Y a cada historia que brotan de tus labios, de tu corazón.  
Son cientos de palabras que embellecen tu historia,  
Que no soy capaz de retenerlas en mi corazón y en mi piel.

Miraflores te mira y yo estoy ahí.  
Escuché tu llamado, y el viento me atrapa y me eleva hacia ti.  
El hará volar mis pensamientos, mi corazón y mis ojos.  
Y así, quizás, lograré ver a tu gente, sentir su corazón, escuchar sus voces,  
sentir su mano  
Al amanecer te miro, tu inmensidad del mar, cómo caen los primeros rayos del sol.  
Al atardecer veo cómo el sol reposa en tus entrañas.  
Y en el anochecer, las estrellas y el fulgor de la luna se bañan y reposan en ti.  
¿Por qué será? ¿Será porque quiero conocer tu hermosura a la distancia?  
Con su resplandor del sol o el de sus luces al dormir, no me dejan recorrer tu  
dolor.  
Pero aquí estoy, te miro y te observo cada día, eres como un canto de sirena,  
Que golpea una y otra vez mis sentidos cansados y agobiados.

En mi corazón has provocado un gran amor por ti. Eso tú me provocas.  
Empezar a recorrer tus calles, tus cerros. A sentir tu olor, tu aroma.  
Recorrer tu historia, con tristezas y dolores, y también con esas alegrías, cantos  
y tambores  
Eso provocas en mí.  
Quiero empaparme de ti, al igual cuando el temporal arrecia y el viento azota a  
su gente.  
Así quiero sentir y penetrar en tus entrañas.

Al conocer a tu gente, fuerte y aguerrida, mis sentidos se quedan mudos, solo  
quieren escuchar.

Y gozar de sus historias vivas, con mucho sentimiento y orgullo, eso quiero sentir.  
Cada letra que me habla de ti, cada paisaje que mis ojos gozan al ver,  
Todo esto es como el vino, que baja entre tus quebradas, caminos y escaleras,  
Ensalzando la vida, ensalzando a tu gente, para que luego suba a tu cabeza  
Y arremoline tu mente y tu cuerpo, y te lleve a lo más alto de este Valparaíso de ensueño.

Miles y otras historias se entrecruzan entre tus calles, el viento las lleva y las trae,  
La lluvia las enraíza en tus cerros y quedan plasmadas en la memoria de tu gente.  
Al escucharlas, quedo perplejo, suspendido en el viento,  
Como queriendo sumergirme en el tiempo y en la historia.  
En el otoño de mi vida he llegado hasta ti, Valparaíso.

