

e[ad] Escuela de Arquitectura y Diseño
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE VALPARAÍSO



Tesis para optar al grado de
Magíster en Arquitectura y Diseño
mención Ciudad y Territorio

EL PUERTO EN LA CONFORMACIÓN DE LA CIUDAD DE VALPARAÍSO

TRABAJO, OCIO Y NUEVAS FORMAS DE HABITAR

Candidato a Magíster: Raúl Araya Bugueño
Director de Tesis: Mauricio Puentes Riffo
Co-director de Tesis: Rodrigo Saavedra Venegas

VALPARAÍSO 2018

*A Bertila y Manuel, mis amados padres,
por la aventura de una vida buena.
A Aníbal, por el entusiasmo de sus preguntas.*

AGRADECIMIENTOS

Primeramente, agradecer a mi amigo y compañero Arturo Pérez Verde Ramo, quien generosamente ha acompañado este trabajo de investigación, situando en cada paso la importancia de las metodologías como guía abierta a la aventura. Estaré en deuda infinita por abrir otras perspectivas en algo que me parecía territorio vedado hasta ahora.

Agradecer también Guido Oyarzún, amigo y colega de la oficina bordeURBANO, en donde trabajo, por liberarme tiempo en la redacción final de este trabajo y alentarme con su buena disposición y permanente alegría. También a Luciano Arriagada con quien hace algunos años comenzamos a indagar sobre otras maneras de mirar a Valparaíso, ampliando el registro de lecturas, más allá de lo que disciplinariamente habíamos conocido.

Le debo también un sincero agradecimiento a mi amigo Juan Luis Moraga, por estimular permanentemente la lectura de nuevas cosas y por mantener viva la conversación a través de los años.

Un agradecimiento muy especial a la Escuela de Arquitectura y Diseño de la PUCV, por permitirme acceder a nuevas formas de comprensión de los fenómenos urbanos y arquitectónicos, especialmente a Juan Purcell, con quien en largas conversaciones hemos mirado con ojos de niño los viejos asuntos de la arquitectura y la ciudad.

Un especial reconocimiento por la guía y el afecto mostrado en este tiempo en la escuela a Mauricio Puentes, valiente y cordial, le estaré eternamente agradecido.

A Jenny por estar siempre.

Seguramente en esta andadura olvido a muchos que han hecho acotaciones, menciones o han aportado de mil maneras, sólo decir a todos que mi agradecimiento espero se muestre en los afectos futuros. Los aciertos, si los hubiere, de esta investigación, son fruto del trabajo colectivo y los errores u omisiones me corresponden por completo.

TABLA DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN	1
1. PROBLEMA, OBJETIVOS Y DISEÑO METODOLÓGICO	7
1.1. DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA	9
1.2. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN.....	11
1.3. HIPÓTESIS DE TRABAJO	11
1.4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	11
1.4.1. <i>Objetivo general</i>	11
1.4.2. <i>Objetivos específicos</i>	11
1.5. DISEÑO METODOLÓGICO.....	11
1.6. ESTADO DE LA CUESTIÓN	13
1.6.1. <i>La época del espacio</i>	14
1.6.2. <i>Lo antiguo y lo moderno</i>	17
1.6.3. <i>Los conflictos territoriales en la primera República</i>	21
1.6.4. <i>Las etapas del desarrollo de la ciudad de Valparaíso</i>	27
2. TRANSFORMACIÓN DE LOS ESPACIOS DE TRABAJO	33
2.1. APERTURA COMERCIAL DE CHILE	41
2.1.1. <i>Perspectiva imperial británica</i>	41
2.1.2. <i>Perspectiva nacional</i>	43
2.1.3. <i>La producción de información</i>	43
2.2. NEGOCIOS EN EL PUERTO	45
2.2.1. <i>Primera avanzada mercantil</i>	45
2.2.2. <i>El puerto como centro de negocios</i>	48
2.3. TRABAJOS PORTUARIOS.....	51
2.3.1. <i>Nuevo mundo del trabajo</i>	51
2.3.2. <i>Primera organización de los trabajadores</i>	53
2.3.3. <i>El marino como nueva figura del trabajo</i>	56
2.4. COMERCIO LOCAL	58
2.4.1. <i>Mercado del agua</i>	60
2.4.2. <i>Primeros artesanos</i>	63
2.4.3. <i>Abastecimiento alimentario</i>	64
2.5. FERROCARRIL VALPARAÍSO A SANTIAGO	66
2.5.1. <i>Iniciativa ferroviaria</i>	67
2.5.2. <i>Impacto del ferrocarril en Valparaíso</i>	70
2.6. CONCLUSIONES DEL OBJETIVO ESPECÍFICO UNO	71
3. LOS ESPACIOS DE OCIO COMO NOVEDAD	75
3.1. LOS JUEGOS Y EL NACIMIENTO DE LOS SPORTS	82
3.1.1. <i>Juegos y conductas</i>	82
3.1.2. <i>Entre campo y ciudad</i>	83
3.1.3. <i>El juego en el Nuevo Continente</i>	84
3.2. LA FIESTA POPULAR Y LA CHINGANA.....	86
3.2.1. <i>La fiesta popular</i>	86
3.2.2. <i>La chingana</i>	87
3.3. EL PASEO Y EL JARDÍN	90
3.3.1. <i>El paseo a los alrededores</i>	90

3.3.2.	<i>El jardín urbano</i>	94
3.4.	LAS PLAZAS	97
3.4.1.	<i>La plaza colonial</i>	97
3.4.2.	<i>La plaza de La Victoria</i>	98
3.4.3.	<i>Otras áreas públicas</i>	99
3.5.	LA PLAYA Y LOS BAÑOS DE MAR.....	100
3.5.1.	<i>“Invención de la playa”</i>	100
3.5.2.	<i>Los baños de mar</i>	102
3.6.	CONCLUSIONES DEL OBJETIVO ESPECÍFICO DOS.....	106
4.	NUEVAS FORMAS DE HABITAR VALPARAÍSO	109
4.1.	EL VIAJE AMERICANO.....	111
4.1.1.	<i>El viaje americano de Humboldt</i>	111
4.1.2.	<i>Literatura de viajes</i>	112
4.2.	LA INVENCIÓN DEL PAISAJE.....	113
4.2.1.	<i>El paisaje como construcción</i>	113
4.2.2.	<i>El aprendizaje visual</i>	115
4.2.3.	<i>El paisaje como espectáculo</i>	116
4.3.	UNA FORMA DE MIRAR.....	117
4.3.1.	<i>Recursos representacionales</i>	117
4.3.2.	<i>Lo sublime y lo pintoresco</i>	118
4.3.3.	<i>La pintura y la fotografía</i>	118
4.3.4.	<i>La “escala media” de Valparaíso</i>	121
4.4.	MODOS DE ORGANIZACIÓN DE LO URBANO.....	122
4.4.1.	<i>Des-colonialización</i>	122
4.4.2.	<i>Proceso de expansión urbana</i>	124
4.4.3.	<i>Proceso de consolidación urbana</i>	130
4.5.	LA NUEVA RESIDENCIA	133
4.5.1.	<i>Primera transformación de la vivienda</i>	133
4.5.2.	<i>Separación vivienda y trabajo</i>	137
4.5.3.	<i>Lo doméstico como refugio</i>	137
4.6.	CONCLUSIONES DEL OBJETIVO ESPECÍFICO TRES.....	140
5.	CONCLUSIONES GENERALES	143
	BIBLIOGRAFÍA	155

ÍNDICE DE FIGURAS

FIG. Nº 1. PLANO DE VALPARAÍSO. 1790.....	6
FIG. Nº 2. CALDCLEUGH, A. HACIA 1821. BAHÍA DE VALPARAÍSO.....	18
FIG. Nº 3. DARONDEAU, B. 1836-1837. PARTE ESTE DE VALPARAÍSO, VISTA DESDE EL PEQUEÑO “CABO DE HORNOS”.....	19
FIG. Nº 4. DORENDEAU, B. 1836-1837. CAMINO A SANTIAGO.....	22
FIG. Nº 5. SEARLE, J. HACIA 1830. BAHÍA DE VALPARAÍSO.....	25
FIG. Nº 6. HACIA 1830. SEARLE, J. CAMINO A VALPARAÍSO.....	27
FIG. Nº 7. DARONDEAU, B. 1836-1837. VISTA DE LA PARTE NORTE DE VALPARAÍSO.....	29
FIG. Nº 8. JULLIA, J. 1854. PANORÁMICA DE VALPARAÍSO.....	31
FIG. Nº 9. PLANO DE VALPARAÍSO. 1835.....	32
FIG. Nº 10. GRAHAM, M. 1822. LA MATRIZ.....	35
FIG. Nº 11. MARTENS, C. 1834. QUEBRADAS DE VALPARAÍSO.....	37
FIG. Nº 12. WOODS, CH. 1834. VALPARAÍSO, CHILE.....	41
FIG. Nº 13. LAUVERGNE, B. 1841. UNA QUEBRADA DE VALPARAÍSO.....	44
FIG. Nº 14. SEARLE, J. COMERCIANTES INGLESES.....	47
FIG. Nº 15. 1863. PUERTO DE VALPARAÍSO.....	48
FIG. Nº 16. DARONDEAU, B. 1836-1837. ADUANA Y DESEMBARCADERO DE VALPARAÍSO.....	49
FIG. Nº 17. WOODS, CH. 1848. CAREANDO BUQUES.....	52
FIG. Nº 18. OHLSEN, TH. CARGADORES DESCARGANDO BUQUES.....	54
FIG. Nº 19. RUGENDAS, J. M. BAHÍA DE VALPARAÍSO, VISTA DESDE EL MAR HACIA LA COSTA.....	57
FIG. Nº 20. FISQUET, TH. A. ADUANA DE VALPARAÍSO, CHILE.....	59
FIG. Nº 21. RUGENDAS, J. M. (PROBABLE). AGUATERO EN BURRO.....	61
FIG. Nº 22. OHLSEN, TH. LAVANDERAS EN LA QUEBRADA DE LAS PALMAS.....	62
FIG. Nº 23. RUGENDAS, J. M. VALPARAÍSO.....	65
FIG. Nº 24. SEARLE, J. 1833. JINETES CAMINO DE VALPARAÍSO.....	66
FIG. Nº 25. PLANO DE FERROCARRIL VALPARAÍSO A SANTIAGO.....	67
FIG. Nº 26. HELSBY, W. 1852. INICIO DE LAS OBRAS DEL FERROCARRIL A SANTIAGO.....	68
FIG. Nº 27. 1870. ESTACIÓN BARÓN, VALPARAÍSO.....	70
FIG. Nº 28. ESQUEMA CICLO DE TRANSFORMACIÓN DEL TRABAJO.....	72
FIG. Nº 29. PLANO DE VALPARAÍSO. 1838.....	74
FIG. Nº 30. RUGENDAS, J. M. 1834. HOSPITAL DE VALPARAÍSO Y PROCESIÓN DEL CARMEN.....	78
FIG. Nº 31. LE BRETON, L. COMPETENCIA DE CABALLOS EN VALPARAÍSO.....	79
FIG. Nº 32. JUEGO DE NAIPES.....	80
FIG. Nº 33. ALONSO DE OVALLE. LA CHUECA. 1646.....	81
FIG. Nº 34. GAY, C. 1854. UNA CHINGANA.....	89
FIG. Nº 35. RUGENDAS, J. M. 1842. VALPARAÍSO.....	91
FIG. Nº 36. OHLSEN, TH. HACIA FINES DE LOS '80. PIC-NIC EN UNA QUEBRADA LAS PALMAS.....	92
FIG. Nº 37. GRAHAM, M. 1822. CASAS Y JARDINES.....	94
FIG. Nº 38. CHARTON, E. 1859. JARDÍN EN CERRO ALEGRE.....	96
FIG. Nº 39. FOWLER HASTINGS, G. 1867. PLAZA VICTORIA.....	99
FIG. Nº 40. PLANO INDICATIVO DE LUGARES DE ESPARCIMIENTO EN LA DÉCADA DE 1850.....	101
FIG. Nº 41. 1880. PLANO DE LOS BAÑOS DE MAR DE VALPARAÍSO.....	104
FIG. Nº 42. PLANO INDICATIVO DE LUGARES DE ESPARCIMIENTO A FINES DE LA DÉCADA DE 1870.....	105
FIG. Nº 43. ESQUEMA CICLO DE LOS ESPACIOS DE OCIO.....	107
FIG. Nº 44. PLANO DE VALPARAÍSO. SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX.....	108
FIG. Nº 45. WOODS, CH. VALPARAÍSO, CHILE.....	114
FIG. Nº 46. WOODS, CH. 1849. VALPARAÍSO.....	116
FIG. Nº 47. BOEHME Y RLEYFUS. 1854. VALPARAÍSO.....	120
FIG. Nº 48. BOEHME. 1854. EI ALMENDRAL, VALPARAÍSO.....	122

FIG. N° 49. DARONDEAU, B. 1836-1837. RUTA DE VALPARAÍSO A SANTIAGO.....	123
FIG. N° 50. RUGENDAS, J. M. 1834. CALLE PRINCIPAL DE VALPARAÍSO.	125
FIG. N° 51. HELSBY, J. Y ROWSELL, C. 1864. VALPARAÍSO.	127
FIG. N° 52. PALLIERE, L. 1858. LAS QUEBRADAS DE VALPARAÍSO.....	128
FIG. N° 53. RUGENDAS, J. M. 1834. VISTA DEL ALMENDRAL.	129
FIG. N° 54. CALLE SERRANO, HACIA 1863. HOTEL DE L'UNION, ENGLISH HOTEL Y HOTEL DE PARÍS.....	131
FIG. N° 55. ESTACIÓN BARÓN Y SU TORRE.....	132
FIG. N° 56. OHLSEN, TH. FINES DE LOS '80. PASEO EN LA VERANDA POR LA MAÑANA.....	134
FIG. N° 57. CASTRO ORDOÑEZ, R. 1863. PLAZA SAN FRANCISCO.	136
FIG. N° 58. ANÓNIMO. ACUARELA DE VALPARAÍSO.....	138
FIG. N° 59. MARTENS, C. 1834. VALPARAÍSO (BALCONES DE CASAS).....	139
FIG. N° 60. ESQUEMA CICLO DE TRANSFORMACIÓN DE LAS FORMAS DE HABITAR.....	142
FIG. N° 61. ESQUEMA DE LOS CICLOS URBANOS DE LA CIUDAD DE VALPARAÍSO EN EL SIGLO XIX.....	150
FIG. N° 62. ADUANA DE VALPARAÍSO, HACIA 1863.....	153

RESUMEN

La investigación propuesta está determinada por la pregunta de investigación: ¿cuál es la importancia del puerto en la conformación espacial de la ciudad de Valparaíso en el primer periodo de expansión de principios del siglo XIX?

Este proceso de expansión se ubica entre el decreto que ordena la libertad de comercio y el momento en que comienza a consolidarse una forma de construir la ciudad, simbólicamente expresado en el ferrocarril Valparaíso Santiago.

La expansión no es solamente el crecimiento urbano derivado del explosivo aumento de la población migrante, sino, y sobre todo de una manera de hacer las cosas, que se podría definir como *una permanente voluntad de construir* a pesar de las dificultades del propio territorio y de las complejidades del ordenamiento político de época de la post-independencia. Voluntad expresada en maximización de los recursos creativos para resolver problemas urbanos como la falta de suelo, las elevadas pendientes o la creciente necesidad de habitaciones y lugares públicos de todo tipo, así como los requerimientos permanentes de abastecimientos, que demandan una logística territorial completamente nueva.

Los trabajos que demandan la construcción de la ciudad, generan también el espacio para el tiempo libre como parte de la autonomía individual de sujetos también en transición. La subjetividad originada a partir de la intensidad del proceso de acelerada construcción urbana, configura una forma de habitar, que comprende la vida integradamente como trabajo y ocio, como obligaciones y espacios para la diversión y el desarrollo del individuo. Esta particularidad es propia primeramente de Valparaíso.

Por último, la metodología planteada es la técnica del análisis de contenido, una de las técnicas del análisis textual dentro del paradigma de las metodologías cualitativas. Ello se funda en el carácter con que se comunica el trabajo urbano y arquitectónico basado en textos, discursos, imágenes o planos. Todos ellos posibles de analizar e interpretar con la técnica planteada, especialmente cuando se la mira como una forma del oficio y la artesanía, propio de la arquitectura y el espacio en general, pero muy particular de la ciudad de Valparaíso.

INTRODUCCIÓN

Lo que vemos día a día en las ciudades es la huella de lo acontecido. Lo habitual olvida que en algún momento fue acto e inicio. La ciudad es una empresa humana en que el hombre queda contenido, atrapado, incorporado dentro de su propia obra, la mayor parte del tiempo sin reparar en ello. La ciudad dura y per-dura largo tiempo, más largo que quienes le dieron lugar, cuando aquello que pensado desde lo más propio ya no acontece, o lo hace de una manera diferente.

Habitar es la condición de encontrarse en ese medio (entre-medio) en lo fijo y móvil a la vez, que se naturaliza con facilidad hasta llegar a considerarlo como único o verdadero. Pero lo único, es lo que se inaugura haciendo y construyendo en el espacio y en el tiempo. Es tanto el espacio desplazado, como el tiempo de ese desplazamiento. El tiempo “acelerado” de lo nuevo, de lo que se hace en medio de la incerteza de su resultado, es más una actitud o un proyecto que una obra o una cosa.

La forma de ocupar el espacio contiene una manera de comprenderlo, lo que implica una forma de relacionarse con la totalidad de lo humano y con todo lo natural. El territorio es la construcción de un “dominio” sobre las cosas, que contiene imaginarios, saberes y prácticas, que articulan la manera de comprender desde una perspectiva situada. No se construye el territorio desde el vacío. Al contrario, el territorio vacío es llenado con imágenes, ideas y deseos de la imaginación creadora. Se “dis-pone” una determinada manera de ser. Sin embargo, al mismo tiempo, eso que se imagina disponer se le resiste en la medida que lo desconocido aparece. Así, América se resiste al pensamiento europeo, porque no coincide con sus dimensiones, con las distancias vacías, ni con su desnuda verdad “no civilizada”. América es aun bárbara para Europa a principios del siglo XIX.

Al momento de las independencias americanas, había dos condiciones de origen europeo con las cuales se construye una nueva visión del territorio. Una es la expansión del capital a escala global, y la otra es la emergencia de una subjetividad centrada en el conocimiento a través de la ciencia y a través de la observación directa de las cosas. Comerciante y naturalista llegan al mismo tiempo. Tiempo en que América comienza el largo tránsito de lo colonial a lo “moderno”. El discurso de transición es el discurso de lo moderno y del progreso, por tanto, el conocer científicamente lleva el signo de la globalización y de la apertura. Conocer es construir el territorio para disponerlo a la ciencia, de ahí el énfasis en la contratación de científicos para informar al Estado qué era Chile, por ejemplo, pero también es disponerlo a la explotación económica y la transformación en un país.

En medio de ese proceso más extenso, es que aparece un pequeño puerto en la historia de Chile y de América. De poco más que una aldea se

transforma en unos pocos años en una ciudad progresista y con una forma de habitar moderna y apropiada, muy diferente de la forma colonial de la vida.

La vida colonial estaba sometida al ritmo de los ciclos naturales, y el trabajo, como transformación de la naturaleza, se adaptaba a dichos ciclos. El centro de la vida como sociedad se encontraba políticamente en las ciudades, pero económicamente en los campos, que gobernaban el territorio a través de la hacienda.

El proceso de urbanización post-independencia está marcado por la transformación de la forma del trabajo. El ritmo de la vida, ya no serán los ciclos naturales, sino los ciclos económicos del capital, y el centro no estará en el campo sino en la ciudad. La generación de valor, estará en la explotación del trabajo del hombre más que en la explotación de la naturaleza.

De ahí que el acelerado crecimiento de la ciudad de Valparaíso a partir de su condición portuaria y su ubicación en las rutas comerciales abiertas por el capital, así como su emplazamiento cercano de Santiago, capital de un país favorable al libre mercado y prontamente ordenado políticamente, sean las condiciones de base que permitieron el acelerado crecimiento urbano y la construcción de una forma particular de habitar. Valparaíso es el fruto de ese trabajo.

Se propone en esta investigación identificar los elementos centrales de la transición de aldea a ciudad de Valparaíso, interrogándose acerca de la importancia del puerto en este acelerado desarrollo y constitución urbana. Se plantea la hipótesis de que los elementos centrales de este desarrollo serían el trabajo y la transformación de sus espacios. Que estas formas de trabajo, generarían la posibilidad del tiempo libre, lo que sería una novedad para los inmigrantes del campo y se relacionaría con hábitos traídos por la inmigración europea que comenzaba a ver en los espacios de ocio nuevas formas de relaciones sociales, además de abrirse a la sensibilidad de lo natural y con ello articulan de una manera nueva la vida urbana, generando nuevas formas de habitar la ciudad y la residencia.

La manera de abordar estos temas complejos, es a través de la integración de múltiples lecturas de distintas disciplinas orientadas por una mirada integradora desde la condición espacial de los temas de la ciudad y el territorio. Esta mirada espacial, incorpora permanentemente una triple condición: la condición física del espacio, las representaciones que se hacen de ese espacio y las condiciones de lo vivido, como forma esencial del habitar. Desde esta mirada trídica, se mira los diferentes procesos que fueron dando forma a la ciudad al mismo tiempo que a sus habitantes. Tanto el trabajo como las nuevas formas de ocio serían configuradoras de esta nueva realidad urbana llamada Valparaíso.

Desde el punto de vista de la estructura de la investigación, se divide en cuatro capítulos.

El primer capítulo, delimita el problema y las condiciones de su emergencia, plantea la pregunta de investigación y los objetivos, así como la metodología para abordar el trabajo. Por último, sitúa el estado de la cuestión, en

términos conceptuales, del período investigado y las diferentes etapas que permiten tener una situación espacial y temporal de la investigación.

El capítulo segundo se aborda las transformaciones del trabajo y sus espacios en el marco de la apertura comercial post-independencia de Chile y la importancia del puerto de Valparaíso en esa transformación. Se plantea esto, desde el punto de vista de los negocios, del trabajo, del comercio local y por último de la transformación ocurrida con la llegada del ferrocarril, que determinará una nueva transformación urbana, que consolidaría lo construido en el periodo de expansión de la ciudad. Para efectos de situación y de modo simbólico este periodo de expansión, objeto del estudio, se ubica entre 1811, año en que se decreta la libertad de comercio y el año 1863, año de la llegada del ferrocarril de Valparaíso a Santiago. A partir de ese momento, se iniciaría la consolidación urbana de lo que se habría configurado en el periodo de estudio.

Se continúa en el capítulo tres, que aborda fundamentalmente los espacios de ocio en el marco de una novedad introducida por la aparición del “tiempo libre” como resultado de las formas de trabajo, y como hábito introducido por la cultura europea que ya había iniciado su valoración como parte de los hábitos de sociabilización urbana. Se investiga, a través de determinados hábitos y lugares de esparcimiento se produce una transición desde las formas coloniales a las formas de la ciudad “moderna” y que esto ocurriría primeramente en Valparaíso. Los hábitos estudiados son el juego, la fiesta, el paseo, que dan lugar a los espacios de juegos, las chinganas, las jardines y plazas y al descubrimiento de la playa.

En el cuarto capítulo se aborda las nuevas formas de habitar que se originan en Valparaíso, las que, a propósito de las nuevas formas de observar el mundo, construyen una visión de la naturaleza, del viaje, del paisaje que permiten una forma de mirar nueva y abierta a la aventura. Esto tendría lugar en Valparaíso y definiría una forma de organización de la ciudad y la residencia particular. Respecto a esto último, se intenta ver los elementos dadores de forma y no insistir en la forma de los trazados urbanos o de ocupación histórica del suelo, sobre los cuales hay abundante y muy buen material en numerosas investigaciones previas.

Las conclusiones se abordan en el quinto capítulo y elaboran a manera de síntesis, las conclusiones preliminares de cada uno de los tres capítulos que desarrollan cada uno de los objetivos específicos, además de construir una visión comprensiva de la importancia del puerto en el proceso de construcción y expansión urbana de la ciudad de Valparaíso, respondiendo así, a la pregunta de investigación planteada.

En general, el diálogo de la investigación ha sido amplio, teniendo a la vista, que el dato ha sido recolectado a través de citas a autores de diferentes disciplinas y de diferentes épocas, teniendo al centro que lo que los reúne es la perspectiva de insistir en la condición espacial de la época que vivimos y que ésta aún tiene mucho que decir, puesto que las bases de su indagación son relativamente recientes, habida cuenta que los privilegios sobre las maneras de investigar y tratar con las cosas han estado puestas en la temporalidad, más que en la espacialidad, como se discute luego en el estado de la cuestión. La

invitación entonces, es a mantener el diálogo, de similar manera a como se ha hecho en el curso del Programa de Magíster.

Hace unos años, mi pequeño hijo, caminando por la zona fundacional de la ciudad me preguntó, “¿por qué si hay edificios tan bonitos, el Barrio Puerto es tan feo?”. Esta pregunta no ha dejado de inquietarme y he intentado numerosas respuestas. Una de ellas es la siguiente investigación.

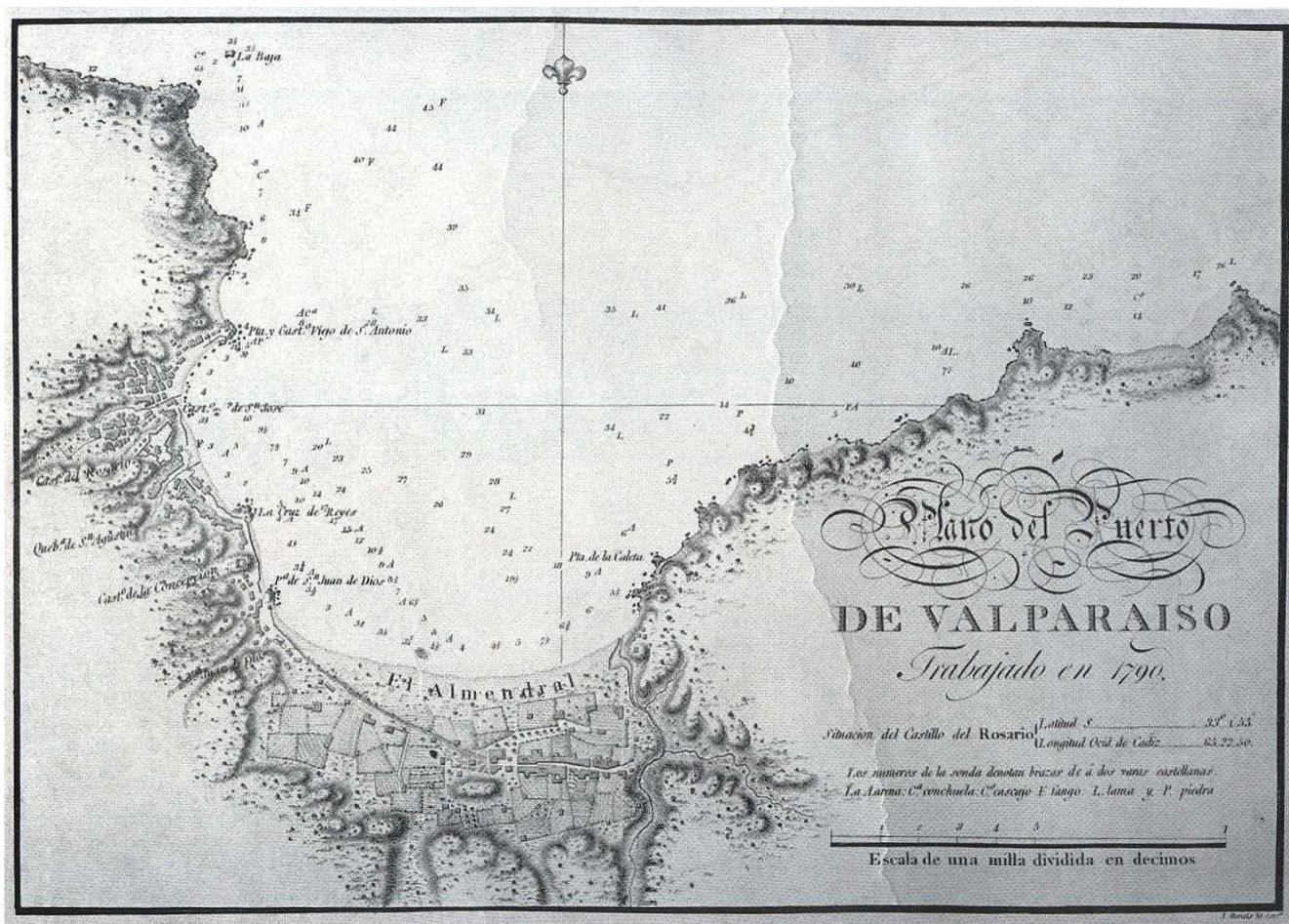


Fig. Nº 1. Plano de Valparaíso. 1790.
Fuente: Dominio público.

1. PROBLEMA, OBJETIVOS Y DISEÑO METODOLÓGICO

1.1. DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

En el período inmediatamente seguido a la independencia de Chile en 1818, se abre el comercio y con ello se produce el desarrollo y crecimiento del puerto y la ciudad de Valparaíso. Esta ciudad de origen portuario se desarrolla de manera acelerada como consecuencia de la apertura internacional del comercio marítimo promovido por la nueva República y por las redes internacionales de comercio que ocupan a Valparaíso como puerto de entrada al Pacífico Sur y como puerto de conexión e intercambio con los grandes puertos de Asia.

La importancia del puerto, los recursos que moviliza, las necesidades que demanda permiten el desarrollo de la ciudad en tanto tal, tanto como la conformación de los territorios que desde este puerto se ven influenciados por estas determinaciones de localización y emplazamiento en sentido amplio. El desarrollo de una economía mundial, tiene en lugares como Valparaíso puntos de articulación cruciales para las rutas marítimas y terrestres, que a su vez transforman sus territorios y desarrollos urbanos.

Primero, **cómo es que el trabajo y las transformaciones espaciales que propone son definidores de la forma urbana y territorial,**

Segundo cómo aparece **la apertura del ocio en tanto nuevo elemento a partir de la disponibilidad de tiempo libre**, tan diferente al ciclo de trabajo de tierra adentro ligado a los ciclos naturales que determinan el trabajo de “sol a sol”. Esta disponibilidad de tiempo libre genera nuevos espacios y promueve una cultura que se define como propiamente urbana,

Tercero, **las nuevas formas de habitar incluyen unas nuevas maneras de mirar y comprender, y, por tanto, organizan de una manera particular el espacio urbano y la residencia**

Esta articulación de elementos conforma una manera de ocupar o desplazar el territorio (inventando suelos o imaginando bordes lejanos), unas formas de circular o pasear (extendiendo el tiempo) y finalmente unas formas de construir la habitación escalando cerros y abriéndose al mar. Estas formas de habitar y circular le son propios a la ciudad de Valparaíso y constituyen la distinción inaugural respecto a las ciudades fundadas anteriormente en el Chile del Valle Central.

Se estima que esta investigación es pertinente porque los conceptos de espacio que se exponen como marco teórico en el “estado de la cuestión”, especialmente en torno a Lefebvre, corresponden a una manera integrada de tratar aspectos que habitualmente se abordan de manera separada en diferentes disciplinas como la arquitectura o geografía (espacio físico), política o filosofía (representaciones del espacio) y ciencias sociales (espacio habitado).

Se intenta reunir estos aspectos, en un momento histórico en el que el mismo espacio está siendo modificado territorialmente a nivel global en la primera parte del siglo XIX. Se estima que en el caso de Valparaíso estas formas de producción del espacio ocurren a propósito de la transformación del trabajo que termina fijando residencia en la ciudad y con ella provoca su crecimiento urbano y por otra por la apertura al ocio al tiempo libre que ressignifica los lugares urbanos.

Este giro centrado en la pregunta por la forma de producción del espacio en el período de expansión de la ciudad y su relación con el trabajo, el ocio y las nuevas formas de habitar la ciudad. Interrogantes que, a través de la recolección de datos, como textos e imágenes de la época, así como la literatura crítica actual que en los últimos 30 o 40 años que ha fortalecido la perspectiva crítica en torno a la disputa por el espacio; se consideran un tema de suficiente interés y no suficientemente estudiado, en el que se puede aportar a la generación de preguntas que den inicio a una investigación de carácter científico.

La utilidad de esta investigación es aportar a los debates sobre el destino de la ciudad observando el sentido de su construcción originaria, en particular en momentos en que la ciudad de Valparaíso se ve enfrentada a diversas discusiones como el borde costero, el destino portuario o las formas de ocupación de los cerros para la edificación de viviendas. Habitualmente las historias de la ciudad no se han centrado en la ocupación espacial, sino en cuanto extensión en los procesos de poblamientos o en la construcción de determinados hitos urbanos, sin discutir los conflictos que cada una de esas acciones o decisiones han tenido en la proyección y desarrollo de la ciudad. Se estima que es el éxito del proceso de construcción del territorio desde la ciudad la que genera las condiciones para su larga crisis posterior, una vez que el Estado se hace del control del territorio y comienza a construir la Nación. De ahí derivaría el aporte de esta investigación a las disciplinas del espacio en esta particular ciudad.

Por último, se estima que es materia del Programa de Magíster en Ciudad y Territorio, en cuanto sitúa la relación integrada entre territorio y ciudad en el contexto de la emergencia de un país y de una ciudad, en un periodo específico, cuya investigación puede entregar nuevas miradas sobre la condición que hizo de Valparaíso una “belleza y un monstruo” al decir de Sarmiento. Esto siguiendo los objetivos del programa que dicen que “manteniendo a la vez una interlocución con otros arquitectos y otras disciplinas para poder así ir más allá en la comprensión de la realidad del tiempo y espacio presente que hoy es que nos toca construir”¹. El objetivo general de la investigación da cuenta de esta búsqueda del comprender un espacio construido en un tiempo determinado a través de una serie de referencias de varias disciplinas al servicio de la investigación del espacio. Interrogar las condiciones que conforman la ciudad, sigue siendo una tarea válida y necesaria.

¹ Magíster en Arquitectura y Diseño mención Ciudad y Territorio. Recuperado de <http://www.pucv.cl/pucv/facultad-de-arquitectura-y-urbanismo/postgrados/magister-en-arquitectura-y-diseno-mencion-ciudad-y-territorio/magister-en-arquitectura-y-diseno-mencion-ciudad-y-territorio/2015-06-22/143047.html> el 14 de mayo de 2018.

1.2. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

Una vez delimitado el problema, nos preguntamos **¿cuál es la importancia del puerto en la conformación espacial de la ciudad de Valparaíso en el primer periodo de expansión de principios del siglo XIX?**

1.3. HIPÓTESIS DE TRABAJO

La ciudad de Valparaíso tiene una forma urbana y una manera de ocupación del territorio en el cual el puerto es determinante a partir de las transformaciones del trabajo, la aparición del ocio y de las nuevas formas de habitar propias.

1.4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.4.1. *Objetivo general*

Comprender la importancia del puerto en la conformación espacial de la ciudad de Valparaíso en el primer período de expansión de principios del siglo XIX.

1.4.2. *Objetivos específicos*

- a) Identificar las transformaciones de los **espacios de trabajo** que dan lugar a una primera manera de ordenamiento urbano.
- b) Reconocer los **espacios de ocio como novedad urbana**.
- c) Comprender los elementos que dan lugar a **nuevas maneras de habitar** desde los sentidos y la mirada.

1.5. DISEÑO METODOLÓGICO

Investigar la importancia del puerto en la conformación de la ciudad de Valparaíso nos sitúa en un esfuerzo metodológico cuya centralidad es la comprensión cualitativa de tal proceso en toda su complejidad. “La aplicación de la investigación cualitativa en arquitectura radica en su capacidad de categorizar procesos complejos, de prever el desarrollo, la temporalidad y la naturaleza de los hechos que intervienen en la construcción del hábitat por parte de sus habitantes” (Gúzman Ramírez & Acosta Pérez, 2009).

Esta investigación recopilará datos de diferentes autores del período inicial del siglo XIX, objeto del estudio, como crónicas, imágenes y planos, así

como también se recopilarán datos de la literatura crítica que se ha desarrollado especialmente en los últimos años respecto de Valparaíso en general y del siglo XIX en particular, los que constituirán el *corpus textual*² de la investigación. Por ello, para su comprensión y dado que los estudios del habitar y la arquitectura reconocen significados a través de los discursos o de los hábitos que se traducen en obras y proyectos, es que se propone trabajar cualitativamente con una técnica de análisis textual, específicamente se opta por la técnica “análisis de contenidos” en su nivel semántico. Con ello se pretende reducir la complejidad de nuestro corpus textual permitiéndonos acceder a sus elementos significativos, tal como señalan Guzmán y Acosta.

La relación entre una visión analítica y una interpretativa es algo que ocurre con cierta naturalidad en la arquitectura, por lo que la delimitación del corpus se vuelve una actividad central del trabajo de investigación.

Así como la observación es la que guía la forma de comprensión de la arquitectura a través de la integración del croquis con la escritura, en que cada uno complementa al otro, así el trabajo de investigación guiado por la pregunta, despliega sus requerimientos hacia un amplio campo disciplinar, que comienza siempre observando, así es como Delgado y Gutiérrez citan a María Teresa Anguera:

“La ciencia comienza con la observación. Es un hecho innegable del cual actualmente nadie puede dudar y menos aún dentro del ámbito de las Ciencias Humanas, donde la observación es el más antiguo y más moderno método de recogida de datos; de hecho, su historia como ciencia ha sido el desarrollo de procedimientos y medios instrumentales que eliminan o corrigen gradualmente las desviaciones o las distorsiones al efectuar observaciones” (Delgado & Gutiérrez, 1999, pág. 171)

Esta necesidad de la observación, ocurre porque así es como se ha planteado, desde hace mucho, el campo de lo urbano y sus respectivas sub-especialidades; y también porque el campo de los estudios del territorio, guiados por la perspectiva espacial, es relativamente reciente, como se dará cuenta en las lecturas de Lefebvre, Foucault o Soja en el siguiente apartado sobre el *Estado de la cuestión* en la presente investigación. Por ello es que la observación no es un asunto secundario, sino esencial a la perspectiva espacial.

Ciertamente hay campos disciplinarios, donde las metodologías tienen procedimientos y modelos consensuados y establecidos, lo que no sería la situación de los estudios de la ciudad y el territorio, salvo cuando se especializan a tal punto, que a veces se llega a perder la perspectiva más general, la que puede ser mantenida sólo a través del oficio, más que de la técnica en específico. Ello es lo que se sostiene desde hace ya tiempo, cuando en 1959, Charles Wright Mills, en un texto clásico de las metodologías de investigación social *La imaginación sociológica*, señala:

“Sed buenos artesanos. Huid de todo procedimiento rígido. Sobre todo, desarrollad y usad la imaginación sociológica. Evitad el fetichismo del método y

² Se entiende corpus textual como el conjunto de datos recopilados delimitados por la pregunta de investigación sobre los cuales se realizará el análisis y la interpretación, en una relación de mutua dependencia (Navarro & Díaz, 1999)

de la técnica. Impulsad la rehabilitación del artesano intelectual sin pretensiones y esfuerzos en llegar a serlo vosotros mismos. Que cada individuo sea su propio metodólogo; que cada individuo sea su propio teórico; que la teoría y el método vuelvan a ser parte del ejercicio de un oficio” (Wright Mills, 1985, pág. 233)

La necesidad de mantener el oficio es a la vez una condición del trabajo de la arquitectura y lo urbano, porque la pluralidad de posibilidades de estudio es potencialmente ilimitado, pero también porque la ciudad demanda una mirada en perspectiva, integradora, capaz de mirar lo espacial desplegado en el horizonte del tiempo y con la perspectiva de las transformaciones sociales que están ocurriendo tanto en la superficie como en las profundidades del ser social.

Situando esto desde una mirada complementaria, la crítica de las representaciones, que sostiene Francisco Varela, se aprecia como es la interpretación la que abre la construcción de conocimiento en tanto actividad:

“Sólo en el trabajo reciente de algunos pensadores europeos (sobre todo Martin Heidegger, Maurice Merleau-Ponty y Michel Foucault) ha comenzado la crítica explícita de las representaciones. Estos pensadores se interesan en el fenómeno de la interpretación entendida como la actividad circular que eslabona la acción y el conocimiento, al conocedor y lo conocido, en un círculo indisociable” citado en (Delgado & Gutiérrez, 1999, pág. 159)

Por último, insistir en que lo que esencialmente contiene el habitar, es la totalidad de un mundo a la mano y esa es la mirada que se prefiere mantener, siguiendo a Varela en tanto actividad circular de la producción de conocimiento y a Wright Mills, en tanto la metodología es una artesanía, en este caso capaz de interpretar la evolución de la ciudad.

1.6. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Se revisan algunos conceptos que fundan la investigación. Primero, desde el punto de vista de la preeminencia que ha tenido históricamente la noción de tiempo sobre la de espacio en general y particularmente cuando se estudia el desarrollo de la ciudad y el territorio, lo que tendría un giro conceptual desde algunos autores.

Luego, a propósito de la transición post-colonial hacia la formación de los estados nacionales, se revisan los conceptos alrededor del conflicto entre lo antiguo y lo moderno.

Se plantea también el problema de los conflictos territoriales entre el centro y las provincias en el periodo de formación de la República.

Por último, se plantea la diferencia entre las épocas de inicio, expansión y consolidación urbana de Valparaíso.

1.6.1. *La época del espacio*

“La época actual sería más bien quizá la época del espacio. Estamos en la época de lo simultáneo, en la época de la yuxtaposición, en la época de lo próximo y de lo lejano, de contiguo, de lo disperso. Estamos en un momento en que el mundo se experimenta, creo, menos como una gran vía que se despliega a través de los tiempos que como una red que enlaza puntos y que entrecruza su madeja” (Foucault, 2015, pág. 1059)

Es curioso que la afirmación sea pronunciada por un filósofo, puesto que la preeminencia de la filosofía había estado puesta en el tiempo como la manera en que se despliega el ser. Al menos en toda la “época metafísica”, al decir de Heidegger, esto es prácticamente toda la historia de la filosofía. Esa es la primera curiosidad. La segunda es que hasta avanzada la modernidad e incluso luego de que las ciencias tomaran el relevo de la filosofía de la naturaleza, la ciudad era un tema abordado desde la filosofía, como objeto de la política casi siempre o de la utopía algunas menos.

La dimensión del tiempo en la larga época de la metafísica había otorgado la primacía a la presencia, de ahí que Derrida haya insistido en la deconstrucción de la “metafísica de la presencia”. Dicho muy brevemente, sólo el presente es asunto a ser pensado, dado que el tiempo pasado es un ya-no-presente y el futuro es un todavía-no-presente. La metafísica de la presencia otorga al tiempo presente además el carácter de sujeto que presencia. De ahí la historia de la subjetividad y su origen en Descartes.

La modernidad ha sido, por tanto, tributaria de la distribución sujeto-objeto y la ciencia ha asumido tal carácter, un sujeto que observa y piensa frente a un objeto observado o pensado. Es lo que ocurrió con el paso de la “filosofía de la naturaleza” a las “ciencias de la naturaleza” y su progresiva especialización. Humboldt es un paso determinante en aquel recorrido, no sólo por los métodos de observación directa, sino porque su “objeto de estudio” era América, por entonces, a principios del siglo XIX, prácticamente desconocida. Es el momento de la expansión de occidente a la totalidad de la tierra, el vasto dominio de la técnica indicado por Heidegger.

En la tríada ser, tiempo y espacio, había sido regular la subsunción del espacio a la forma del tiempo en la configuración del ser. Así es también en *Ser y Tiempo* de Heidegger, quien luego replantea el problema en la conferencia *Tiempo y Ser*, que ha sido vista por especialistas como la tercera parte del proyecto original de *Ser y Tiempo*, aunque los más de treinta años entre uno y otro texto y teniendo de por medio *el giro* o *la vuelta* (die Kehre), en el pensamiento de Heidegger, hacen poco probable tal continuidad. Lo que sí aparece, es un despliegue diferente en la comprensión del tiempo y el espacio, “El intento, abordado en *Ser y Tiempo*, de reducir la espacialidad del estar humano a la temporalidad ya no se deja mantener” (Heidegger, 2000a, pág. 43). Esta comprensión se define ahora como “El tiempo auténtico es tetradimensional” (Heidegger, 2000a, pág. 35), que incluye las tres dimensiones del tiempo (como pasado, presente y futuro), más el espacio. Anunciando que:

“quizás un día el pensamiento no se asuste ante la pregunta de si la *Lichtung* -lo abierto libre- no sea precisamente aquello, en lo que el espacio puro, y el tiempo estático, y todo lo presente y ausente en ellos, encuentren el lugar que reúne y acoge todo” (Heidegger, 2000a, pág. 86).

Este desplazamiento de la noción de tiempo que incorpora el espacio, se completa con la comprensión acerca del habitar, puesto que es el habitar en donde se despliega el construir:

“los dos modos del construir -construir como cuidar, en latín *collere*, cultura; y construir como levantar edificios, *aedificare*- están incluidos en el propio construir, habitar. El construir como el habitar, es decir, estar en la tierra, para la experiencia cotidiana del ser humano es desde siempre, como lo dice tan bellamente la lengua, lo «habitual»” (Heidegger, 2000a, pág. 129)

Estas breves referencias al espacio y el habitar en Heidegger son obligadas debido a que su obra influenció de muchas el pensamiento contemporáneo, especialmente en la arquitectura, cuando recoge lo fundamental de la esencia del habitar en el construir, pero también porque se desplaza del pensamiento positivo instalando una fenomenología nueva que atiende al sentido originario del lenguaje, en el que el hombre habita desde lo más cotidiano, al punto de llegar a olvidar aquello esencial, y que sería retomado en el largo recorrido del abandono de la metafísica, aún por venir.

Por otra parte, desde otras referencias, el problema del espacio y el habitar se encuentra pensado por Henri Lefebvre en algunos textos fundamentales que se verán brevemente también, solo para situar el marco de referencia que recoge el presente proyecto de investigación.

En la actualidad el “objeto ciudad” se encuentra particionado en varias disciplinas producto de la hiper-especialización del presente. Urbanismo, sociología urbana, antropología urbana, historia urbana, diseño urbano, economía urbana, paisaje urbano, ecología urbana, derecho urbano, semiología urbana, políticas urbanas, son sólo algunas de ellas.

Se ha pasado desde una “filosofía” de la ciudad a una “técnica” de lo urbano o de la ciudad casi sin transición. Por ello es relevante situar a algunos autores que, de cierta manera, han escapado de esa especialización, cambiando los ejes de coordenadas que la “ciencia positiva” ha construido.

Cuando Lefebvre distingue en *La producción del espacio* entre tres espacios a) la práctica espacial o *espacio percibido*, b) las representaciones del espacio o *espacio concebido* y c) los espacios de representación o *espacio vivido* (a través de imágenes y símbolos), no está tratando de separar aún más las áreas de conocimiento de un objeto problemático, sino de integrar el espacio en sus componentes físico, conceptuales y de hábitos. Con dicha trama, intenta escapar del determinismo binario del sujeto objeto, para incorporar no sólo un tercer elemento como la vida vivida, sino para desestructurar o deconstruir el binarismo dialéctico que impedía una comprensión del espacio en el horizonte del tiempo.

En la lógica sujeto objeto, bastaban dos espacios, el físico o “real” y el de las representaciones que el sujeto hacía de él. Sin embargo, una de las limitaciones de ello es que no se observa al sujeto que observa. Es el punto ciego

de la observación de la ciencia positiva, dado que los supuestos que determinan las condiciones del observador son dados por ciertos sin mayores cuestionamientos. El problema de la sensibilidad, por tanto, sólo queda dispuesto en la relación sujeto que “observa” (siente) a la “cosa” que investiga. Así pues, ocurre también con el espacio:

“una representación del espacio ha podido mezclar la ideología y el conocimiento en el seno de una práctica (socio-espacial). Así, de forma típica, sería el caso de la perspectiva clásica. Asimismo, en la actualidad, sería el caso del espacio de los planificadores, el de la localización que atribuye a cada actividad un lugar concreto” (Lefebvre, 2013, pág. 103)

La conocida crisis de la representación es la consecuencia de esta forma de entendimiento del mundo y del conocimiento mismo. Crisis de representación que hoy ocupa a todas las ciencias del hombre y en particular a la política.

Así como Foucault dice que estamos en la época del espacio, desde la filosofía, desde los estudios del territorio también se señala algo parecido. Edward Soja desde una perspectiva de la geografía crítica plantea la tesis de que el pensamiento crítico ha dado un giro en el mismo sentido:

“Los estudios críticos contemporáneos en las humanidades y en las ciencias sociales han experimentado un giro espacial sin precedentes. En lo que en retrospectiva puede contemplarse como uno de los desarrollos intelectuales más importantes de finales del siglo XX, algunos autores han empezado a interpretar el espacio y la espacialidad de la vida humana con la misma perspectiva crítica y el poder interpretativo que tradicionalmente se ha concedido, por un lado, al tiempo y a la historia (la historicidad de la vida humana) y, por otro, a las relaciones sociales y a la sociedad (la socialidad de la vida humana)” (Benach & Albet, 2010, pág. 182)

Tiempo, espacio y sociedad sería el planteamiento trídico de Soja. La teoría crítica desde hace mucho había desplazado el problema del Ser hacia el problema de la Sociedad, por tanto, no es extraño que esta sea la entrada de Soja.

El asunto que se intenta mostrar es que han existido asuntos no considerados en la forma de investigación sobre el espacio, en este caso de la ciudad y el territorio, que no es sólo el nombre del Programa del Magíster, sino una forma ampliar las restricciones disciplinarias que ha venido afectando la comprensión de las formas de vida y de habitar contemporáneas. El espacio vivido es una articulación de las tres formas del espacio de Lefebvre o de los tres espacios de Soja, que se proyectan sobre la tríada del tiempo, espacio y ser. De ahí que haya unos puntos de conexión con Heidegger, aunque articulados desde la espacialidad.

Si en *Habitar, construir, pensar* la cuaternidad reúne a la tierra y el cielo, a los divinos y los mortales en una continuidad, en el que lo “desde siempre habitado” es lo que permite construir, en Lefebvre esto adquiere una condición material que vincula un espacio como el camino o el monasterio, por ejemplo, con sus representaciones de divinidad infinita y finitud humana, que se disponen articuladamente para que uno represente a lo otro. Lo finito humano deviene del infinito divino se podría decir. Así es como el poder se reafirma en dicha

representación que a la vez sirve para su propia reproducción, generando un circuito en que toda representación, es una representación del poder:

“En la Edad Media, la práctica espacial comprendía no sólo la red de caminos en la vecindad de las comunidades campesinas, los monasterios y los castillos, sino también las rutas que enlazaban las ciudades, las grandes vías de peregrinaje y las cruzadas. En lo relativo a las representaciones del espacio, éstas se transponían de las concepciones de Aristóteles y Ptolomeo, modificadas por el cristianismo: la tierra, el «mundo» subterráneo, el Cosmos luminoso, el cielo de los justos y los ángeles, donde habitan Dios Padre, su Hijo y el Espíritu Santo. La concepción del espacio en Santo Tomás y en La Divina Comedia de Dante era una esfera fija, en un espacio finito, cortado diametralmente por la superficie terrestre, por debajo de la cual se situaban los infiernos, y por encima de ella, en la parte superior de la esfera, el Firmamento, la cúpula que sustentaba las estrellas, los círculos de los planetas, espacio atravesado por mensajes y mensajeros divinos, colmado de la Gloria luminosa de la Santísima Trinidad. En cuanto a los espacios de representación, colocaban en el centro de la vecindad la iglesia, el cementerio, el ayuntamiento y los campos comunes, o la plaza y el campanario de la ciudad” (Lefebvre, 2013, pág. 103)

Los lugares entonces, dejan de ser solamente espacios representados para ser la representación de una comprensión del mundo que dispone cada cosa en su lugar, de manera que ese orden progresivamente reproducido comienza a olvidar su origen y adopta una especie de “habitar” naturalizado. Lo propiamente temporal de la historia que dio lugar al espacio, pasa a ser una representación de totalidad imposible de cuestionar.

Este trabajo de la subjetividad que internaliza lo que fue originariamente histórico es el proceso de construcción ideológica del poder. Sin embargo, como la historia no es fija, cada período o época crea sus propias condiciones de posibilidad y sus propias formas de organización del poder. Lefebvre distingue al menos tres grandes épocas según el desarrollo económico, la construcción política del poder y la acción humana a la base de ellas:

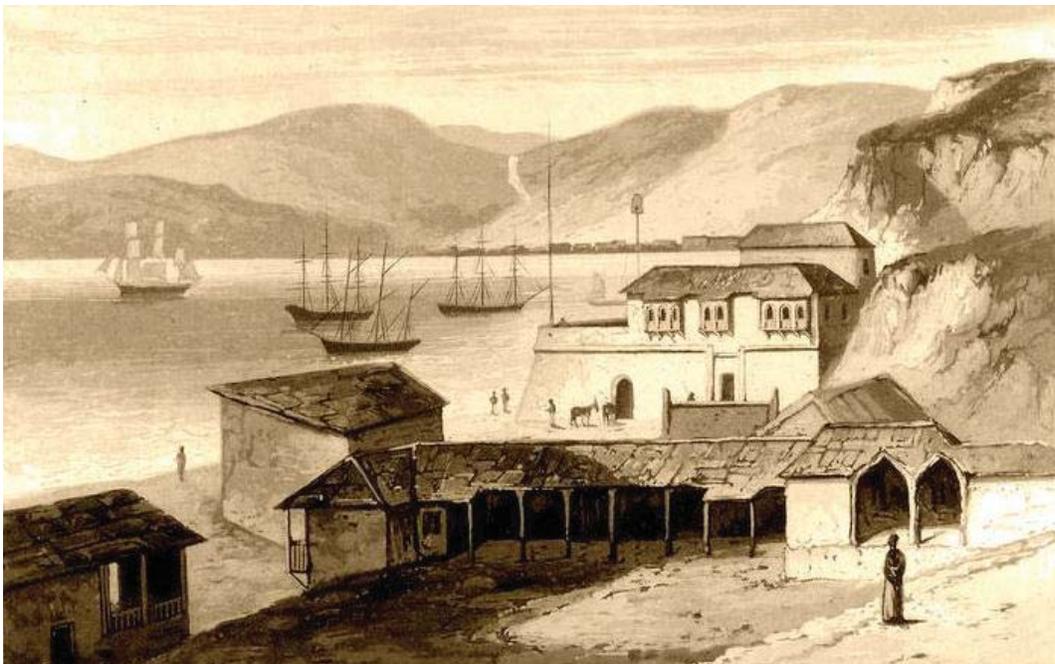
- época pre-industrial, de la ciudad política a la ciudad comercial, se basan la necesidad humana. Aquí la sociedad es rural, esencialmente.
- época industrial, de la ciudad industrial, basada en el trabajo, en transición a la sociedad urbana
- época post-industrial, territorialmente en la zona crítica de ciudad y territorio, en una sociedad casi completamente urbana, que abre el espacio del trabajo al placer. Esta sería nuestra época, actualmente en transición.

1.6.2. *Lo antiguo y lo moderno*

El momento de la transición post-colonial hacia la formación de los estados nacionales, introduce unos discursos, esencialmente ilustrados, acerca del destino de la Nación. Este debía orientarse hacia el progreso y lo moderno, porque sería lo sentaría las bases del desarrollo nacional y de la libertad del individuo.

Sin embargo, estos deseos tienen una larga historia, que en el caso de América fue acelerada por la colonización europea en distintos momentos. Para el caso del territorio que hoy ocupa Chile, son trescientos años de colonia española, que transitan a diferentes tipos de articulación económica y política desde el punto de vista del espacio por los doscientos años siguientes.

Esa transición entre la colonia y la independencia se produce en el cambio de época de la sociedad pre-industrial a la industrial en Europa, especialmente Inglaterra, por tanto, muchas de las representaciones y conceptos de dicho tiempo son “trasladados en barco” a América, sin que ésta haya desarrollado previamente las condiciones de su recepción. Este “choque cultural”, basado en el comercio, la industria y las finanzas, apremia a un intenso proceso de hibridación que permita el desarrollo del imperio europeo en condiciones en general desconocidas y guiados por la ganancia especulativa de manera acelerada. Las consecuencias de este proceso quedan grabadas como “historia” en las ciudades y se dispone el olvido sobre el espacio que dio lugar a dicho tiempo y época.



*Fig. Nº 2. Caldcleugh, A. Hacia 1821. Bahía de Valparaíso.
Fuente: Dominio público.*

Lo que frecuentemente ocurre es que, al subsumir la condición espacial al tiempo, es que los conflictos entre lo que ocurre y lo que se cree que ocurre funcionan en campos diferentes. Así ocurre con el uso de los conceptos de progreso y lo moderno, tan caros a la época de transición colonial. Para ello una diferenciación específica es crucial. Acerca de ello, Soja nos dice:

“Siguiendo una vez más a Berman (1982), la conciencia práctica de la modernidad es producida y reproducida por los individuos y por los movimientos sociales a través de la interacción específica entre modernización (los procesos de cambio y desarrollo social más concretos y objetivos) y el modernismo (las diversas respuestas culturales, ideológicas y reflexivas a la condición contemporánea, a los procesos de modernización en curso y, especialmente, a la cuestión generativa e intrínsecamente espacio-temporal de aquello que debe hacerse aquí y ahora)” (Soja, 2008, pág. 119)

En América Latina, se encuentran contemporáneamente unas maneras de orientarse respecto a cómo es que se funda conceptualmente el trabajo espacial de conformación de territorio en América en general y en Chile en particular, en especial porque bajo los procesos de organización económica y política operó un discurso descolonizador y modernizador en la perspectiva de la Ilustración³.



*Fig. Nº 3. Darondeau, B. 1836-1837. Parte este de Valparaíso, vista desde el pequeño “Cabo de Hornos”.
Aguada. Fuente: (AAVV, 2017)*

³ La distinción entre moderno, modernista y modernidad tiene en Fredric Jameson en *Una modernidad singular. Ensayo sobre la ontología del presente* una clave interpretativa del proceso de conformación del discurso de lo moderno sobre lo antiguo, aunque excede los límites de esta investigación.

Brevemente dicho, habría al menos dos maneras de estos discursos. Uno, al modo propiamente del discurso o llamamiento a la acción como el de Domingo Faustino Sarmiento en *Civilización y barbarie*, por ejemplo, que promovía la idea que la civilización era Europa y los bárbaros, a los que había que eliminar, eran los pueblos originarios, discurso que está a la base de la formación nacional, tanto en Chile como Argentina. La otra manera, más que discursiva propiamente tal, es la operación intelectual que construye por un lado una lengua común, o al menos, esa era la pretensión de la Gramática de Andrés Bello, y una ley común en el Código Civil, que aún es la base legal de Chile. Ambas formas se inscriben en el cómo fundar la República, por tanto, son prospectivas a la vez que construcciones con un fuerte componente utópico. La formación discursiva corre bajo y sobre la conformación del territorio y éste como correlato de la formación de la unidad política de una República, que, en tanto Estado, daría forma a la Nación, siguiendo el conocido ensayo de Mario Góngora *Ensayo histórico sobre la noción de Estado en Chile en los siglos XIX y XX*:

“Chile ha sido, pues, primero un Estado que sucede, por unos acontecimientos azarosos, a la unidad administrativa española, la Gobernación, y ha provocado, a lo largo del siglo XIX, el salto cualitativo del regionalismo a la conciencia nacional” (Góngora, 2003, pág. 73)

Por otro lado, estaban las prácticas modernizadoras que transforman los hábitos y costumbres, que, por cierto, también tienen un sustrato discursivo o ideológico en conceptos como la libertad individual y el mercado como base de la organización social, la autonomía de la voluntad, la representación como organización política, por nombrar sólo algunos. El proceso de transición, entre unas prácticas de signo colonial a unas propiamente liberales o modernas, ocurre no sin conflicto, y a veces es una hibridación productiva que puede ser entendida como lo propiamente nacional o chileno.

Tanto los discursos como las prácticas tienen un correlato en la espacialidad. O más bien, dichos relatos son tributarios de unas prácticas y poderes espaciales que permiten a América ser re-ocupada o incorporada a las redes de poder global del “sistema-mundo”, por un lado, y por otro, construyen a partir de esos cruces una forma diferente de mirar el mundo.

No ve igual el británico de la metrópoli que el comerciante o navegante que aspira a hacer en América su base económica. De cierta manera, la modernidad es esencialmente espacial, su enseña es “la extensión a toda la tierra”, desde las metrópolis hacia todas las fronteras aún por “conquistar”, incluyendo sus usos y costumbres. Es una empresa imperial y no sólo comercial. La modernidad no sólo lleva mercancías, sino también el discurso de la libertad. Discurso que encontró terreno fértil en las nacientes y precarias repúblicas americanas. Este trabajo discursivo requiere un examen de sus condiciones de posibilidad, y en nuestro caso, un examen espacial, esencialmente, porque las ciudades construyen mitos a su alrededor, que como en el caso de Valparaíso, sustentan un largo ocaso.

1.6.3. *Los conflictos territoriales en la primera República*

Así como la economía ha vivido transiciones entre lo comercial, industrial y financiero, con sus respectivas crisis y retornos, así también la condición espacial es más o menos determinante en algunos periodos o en otros.

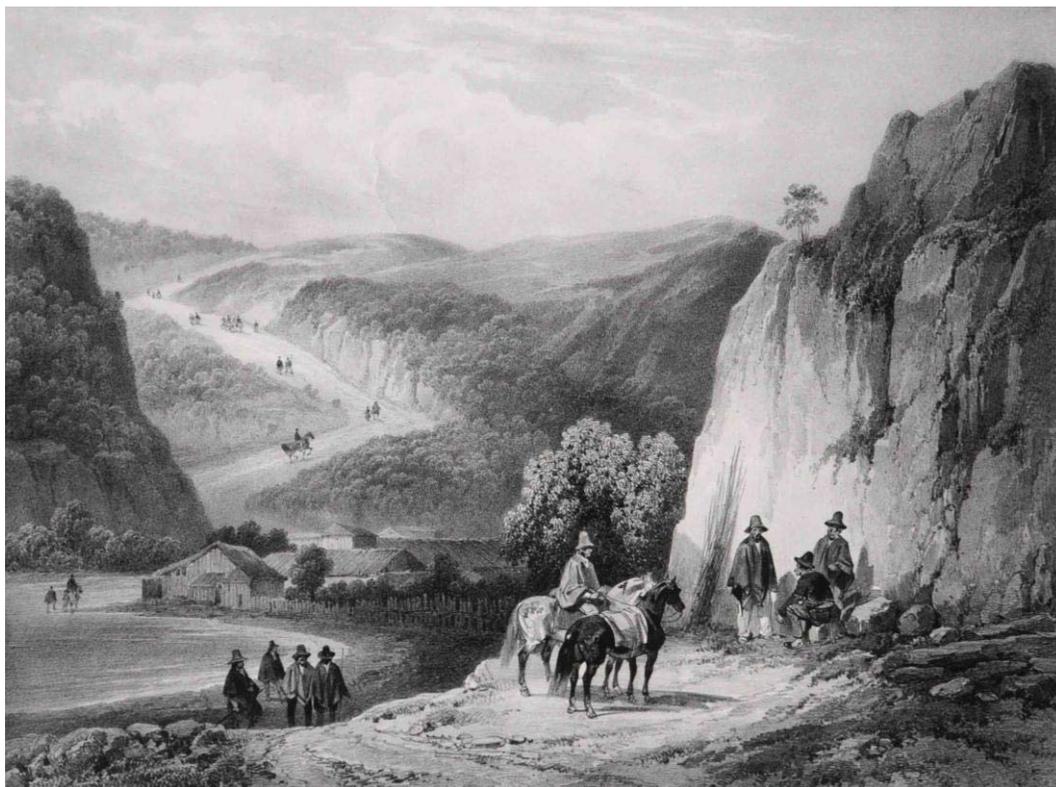
Las épocas fuertemente exportadoras tienen una configuración espacial diferente respecto a las épocas menos centradas en la producción para exportar. Así, a principios del siglo XIX, la espacialización de la tierra implicó poner a Valparaíso en el mapa de la expansión y las rutas globales, lo que genera trabajo y desarrollo urbano, generando la ciudad propiamente tal y con ella la urbanidad, es decir, que el espacio de la ciudad es para ser habitado y vivido de una determinada forma, en que la aparición de los jardines públicos, las plazas o los teatros, son un ejemplo.

La ciudad debe parecer ciudad, y una que ya está en el imaginario de la cultura que la forma, es decir, la idea de ciudad, en este caso es en buena parte tributaria de la forma británica de organizar el espacio urbano y sus formas sociales de relación. De ahí que, es para este trabajo de investigación, la época previa a la consolidación urbana de la ciudad, la que entrega los elementos fundamentales de su propia forma de organización, lo que para estos efectos sería la etapa de expansión urbana, posterior a la época colonial de instalación originaria, y anterior a la época de consolidación decimonónica del último tercio del siglo XIX.

En el período de transición post-colonial, hubo un cierto “caos originario”, una especie de hacer sobre la marcha, apremiado por las urgencias de los mercados, la transformación de la sociedad, la lucha “contra la naturaleza” hostil del lugar y una comprensión del tiempo como el “ahora ya” que determinaba “la” oportunidad de la formación de fortunas personales en el comercio.

Por tanto, el tema de la ciudad y el territorio tendría espacialmente algunos despliegues diferentes a lo largo de la historia. Si además vemos, temas como la formación de los estados nacionales o la “época de las revoluciones”, entonces tendremos a la vista una época de transformaciones sobre la base de elementos de continuidad que serán también prontamente transformados. Así como señaló Benjamín en *“El narrador”* a propósito de la primera guerra mundial “una generación que todavía había ido a la escuela en tranvía tirado por caballos, se encontró súbitamente a la intemperie, en un paisaje en que nada había quedado incambiado a excepción de las nubes. Entre ellas, rodeado por un campo de fuerza de corrientes devastadoras y explosiones, se encontraba el minúsculo y quebradizo cuerpo humano” (Benjamin, 1998, pág. 113) Así es como puede verse el período inicial del siglo XIX, que da origen a la forma urbana de Valparaíso y que de alguna manera determina su largo letargo contemporáneo.

Por ser esta construcción americana del territorio, una continuidad y a la vez un corte con la ocupación española de los tres siglos anteriores, y porque los conceptos del territorio van cambiando con el tiempo, es que veremos algunas referencias importantes dentro de este proceso.



*Fig. Nº 4. Dorendeau, B. 1836-1837. Camino a Santiago.
Dibujo. Fuente: Dominio público.*

La colonia en términos de construcción del territorio es políticamente urbana y económicamente rural. Es urbana porque es en la ciudad donde se detenta el poder de la Corona, por ello toda inauguración de territorios es primeramente fundación. Desde ahí se extiende progresivamente el poder sobre la tierra. “La fundación, más que erigir la ciudad física, creaba una sociedad” (Romero, 2001, pág. 13). Como todo proceso de transformaciones, se dan simultáneamente procesos de continuidad y de cambios. En este caso la ruralidad adquiere un carácter más estable, principalmente porque su ciclo regulatorio es más largo, dado que es la tierra la que determina sus cambios:

“La historia de Latinoamérica, naturalmente, es urbana y rural. Pero si se persiguen las claves para la comprensión del desarrollo que conduce hasta su presente, parecería que es en sus ciudades, en el papel que cumplieron sus sociedades urbanas y las culturas que crearon, donde hay que buscarlas, puesto que el mundo rural fue el que se mantuvo más estable y las ciudades fueron las que desencadenaron los cambios partiendo tanto de los impactos externos que recibieron como de las ideologías que elaboraron con elementos propios y extraños” (Romero, 2001, pág. 10).

A la vez las “sociedades urbanas” durante la colonia incluyen una compleja codificación destinada a perpetuar el poder de la Corona Española, por una parte, aunque por otra, es la manera en que se iba formando una sociedad

con una extensión territorial nunca antes vista en la historia y para la que ciertamente la comunidad de origen no estaba preparada. La codificación viene a ser la construcción del orden prescriptivo y normativo que apuesta por su cumplimiento en la formación de los nuevos territorios:

“Minuciosamente especificada, traducida en prescripciones que aspiraban a prever todas las circunstancias posibles, la política social y cultural española parecía descartar absolutamente la posibilidad de toda contingencia inesperada, como si la sociedad que se constituyera al conjuro de un designio del poder estuviera al abrigo de todo cambio, de todo proceso de diferenciación” (Romero, 2001, pág. 13)

La producción del espacio durante la colonia es esencialmente normativa. Al menos, en la manera de inaugurar los territorios. Una vez instalado el poder a nombre del rey, lo que viene es la construcción propiamente tal, la producción material de la existencia que no se deja necesariamente normar por la ley, menos aun estando tan lejos del poder central, basta recordar el famoso dicho “el rey reina, pero no gobierna”.

De ahí que el verdadero poder era el de la tierra y su forma de organización interna, que tiene en la figura de la hacienda, una manera de gobierno material y simbólico que tiende a reproducirse a base de normas como el mayorazgo, que permitía la no partición del suelo familiar, o desde el punto de vista económico, el latifundio, que permaneció en Chile hasta la Reforma Agraria de los años '60 del siglo XX, momento en que en algunos valles centrales aún seguía existiendo el inquilinaje y todos sus rituales de poder al interior de la hacienda. Ésta hacienda es un pequeño universo sobre el que se establece el poder de representación de las élites. Un ejemplo paradigmático es la Hacienda San José del Carmen El Huique en el valle de Colchagua, que tuvo entre otros propietarios a la familia de Federico Errázuriz Echaurren, presidente de la República entre 1996 y 2001 y a varios connotados políticos del país.

Este poder de la tierra y su permanencia durante la colonia y aún en la época de la República, resultó en la formación de élites a las que la historiografía ha llamado “aristocracia castellano-vasca”, y que están en la base de la formación de la nación, a través del histórico control sobre el Estado, sea directamente o en alianza con otras clases sociales.

Siguiendo a Góngora, primero es el Estado, luego la Nación. Sin embargo, ese Estado iba a ser Central y ubicado en Santiago, el que irá reconfigurando la geografía política y que hará inevitable la disputa por los territorios controlados por las élites de provincias (Coquimbo, Concepción y Chiloé principalmente) y que tendrá como consecuencia las guerras civiles del siglo XIX. Iniciando con la guerra civil de 1829, que finaliza en la Batalla de Lircay el 17 de abril de 1830, con la derrota de Freire y que termina imponiendo el centralismo de Santiago y consecuentemente, el período conservador iniciado con la instalación de Diego Portales y la Constitución conservadora de 1833.

Más adelante se produce la Revolución de 1851 contra el gobierno conservador: En que las provincias de Concepción, Coquimbo y Atacama son nuevamente derrotadas. En 1859 se produce un nuevo alzamiento liderado por

Atacama, donde también participa San Felipe, Valparaíso, Concepción, así como luego Talca y Chillan, con derrotas para las provincias nuevamente.

Todos estos conflictos devienen en dos visiones diferentes de organización política del país: Liberales y Conservadores en conflicto, entre otras razones por el centralismo adquirido por Santiago y el cierre del sistema político a una élite que se reproduce a sí misma, dejando fuera no sólo a las mayorías, sino también a la naciente burguesías mineras.

Hasta aquí, no se disputa sólo territorios, sino modos de producción y formas de vida, que se extienden conflictivamente en los territorios. La reiteración de los conflictos prueba que no fue una disputa simbólica o reglada por las instituciones “democráticas” del país, sino un conflicto permanente hasta el pleno dominio del Estado Central, y la consecuente eliminación de la autonomía de las provincias.

Estos territorios en conflicto están también ordenados en relación a una ciudad central, capital o cabecera de provincia. Es ella la que domina cada uno de los elementos de organización social, productiva y de gobierno. En ello sigue la impronta fijada ya en la colonia: la ciudad y su extensión en el territorio. Algunas están más activas que otras, porque algunas devenían del poder colonial y otras como Copiapó en Atacama o Valparaíso se desarrollan por su nueva condición productiva, en el caso de Atacama, o comercial y financiera en el caso de Valparaíso.

Aparece una red de negocios y empresas de manera bastante autónoma del poder central y es por ello que reclaman derechos respecto a sus propias capacidades. La relación financiera y productiva entre Valparaíso y Copiapó será uno de aquellos procesos de inversión que expanden el territorio, y que la visión centralista y unitaria tiende a ocultar o subsumir:

“Copiapó sólo tenía en común con Chile la constitución política, que no siempre se observaba, y las leyes, que no pocas veces se quebrantaban... Allí no se hablaba, ni se debía ni se podía hablar de otra cosa que de minas, y así como Valparaíso es una vasta casa de comercio, Copiapó era una inmensa bocamina” (Romero, 2001, pág. 191)

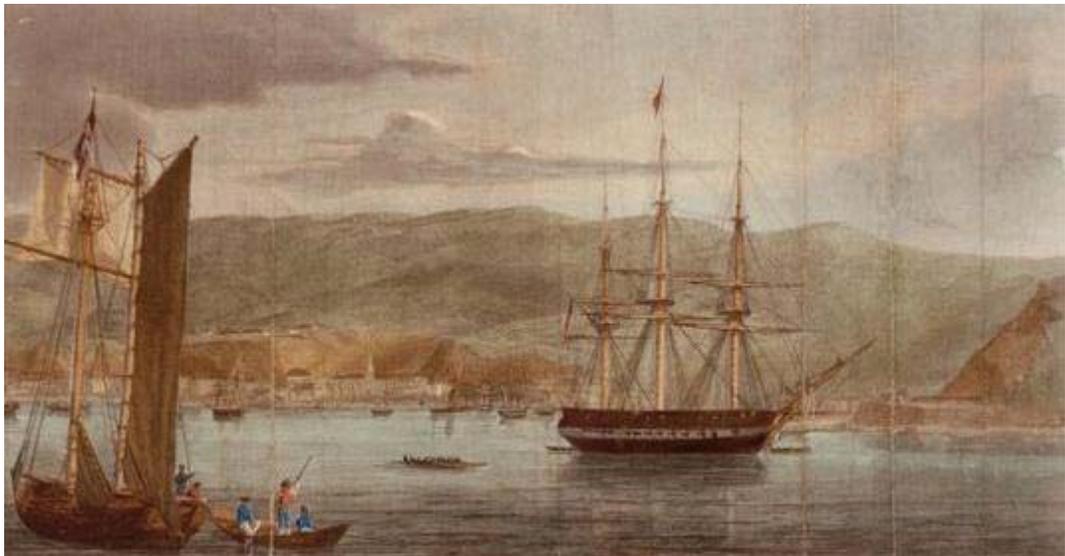
El Estado es la Constitución Política a falta de una organización que controlara realmente el territorio. Muchas de las ciudades que nacían o florecían a la vez tenían funciones mono-productivas, como Copiapó con la minería o Valparaíso con el puerto. Es por ello que lo urbano se construye en relación a un territorio, que puede no ser el del entorno inmediato, sino uno ubicado a miles de kilómetros de distancia. Las minas de Copiapó fueron resultados de los créditos tanto para la producción como para el avituallamiento de los bancos ubicados en Valparaíso, que, a su vez, formaban sus capitales especulativos en Londres.

Este encadenamiento productivo se hace la mayor parte de las veces sin la información suficiente para cada uno de los extremos de la producción, quedando en manos de aventureros, exploradores, comerciantes y toda clase de gente que asume altos riesgos para formar fortuna, que, a diferencia de la ocupación colonial centrada en la apropiación de la tierra, se hace a través del comercio y la especulación. Estas dos maneras son las que se confrontan durante más de un siglo, luego de la creación de la República. “En parte por los

vínculos de Valparaíso con los comerciantes británicos, el sector minero en Chile representó, desde mediados del siglo XIX, una avanzada frente al conservadurismo de los terratenientes” (Almandoz, 2013, pág. 56).

El incipiente sistema bancario se forma también para proveer créditos para la producción agrícola del sur del país: “Durante la década de 1850, los comerciantes de Valparaíso fueron prácticamente la única fuente de capital para los nuevos molinos que surgieron en Talcahuano y en la cuenca del Maule” (Bauer, 1970, pág. 189). Es decir, la empresa comercial comenzaba su andadura financiera extendiendo sus áreas de influencia en diferentes sectores mineros y agrarios:

“Los comerciantes de Valparaíso, anticipan dinero y son propietarios de barcos y actúan como importadores. Muchas de las fortunas amasadas en el siglo XIX surgen del comercio porteño... Antes de 1855, los comerciantes de Valparaíso eran de hecho los banqueros de Chile. Ellos respaldaban un extenso sistema de vales, pagarés y crédito. En 1850, los comerciantes se unen entre sí y pronto se transforman en elemento dominante de un sistema bancario al cual se habían opuesto originalmente” (Bauer, 1970, pág. 188)



*Fig. Nº 5. Searle, J. Hacia 1830. Bahía de Valparaíso.
Fuente: Dominio público.*

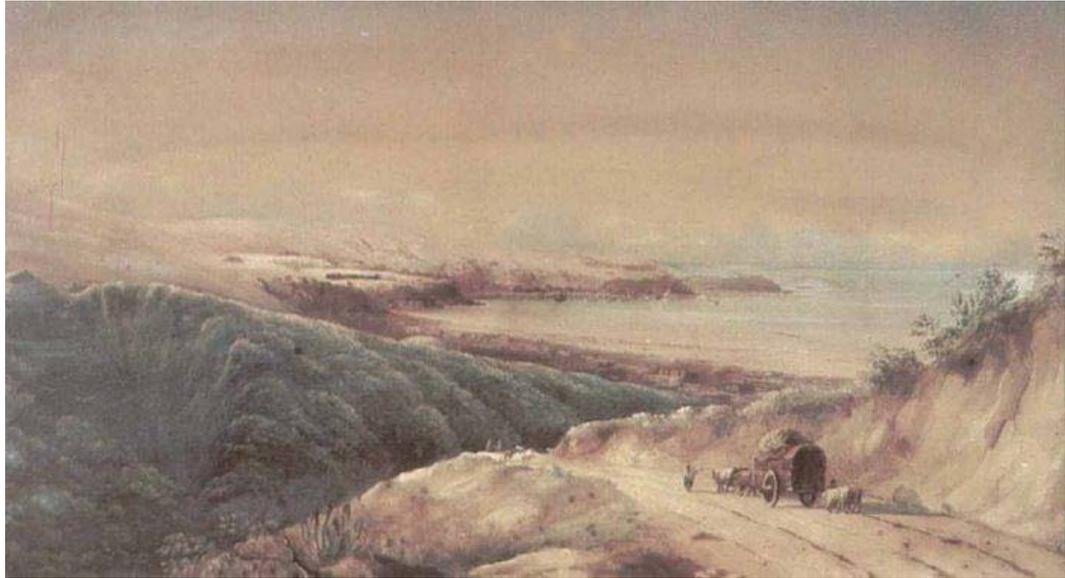
En medio de estos procesos se forman las ciudades del siglo XIX impulsadas por el capitalismo industrial y financiero, que tienen una forma general de organización, que describe muy bien José Luis Romero:

“También quedaron impresas las huellas de este cambio en la ciudad física. El crecimiento de las ciudades, generalmente muy lento hasta mediados del siglos XVIII, comenzó a acelerarse especialmente en la últimas décadas del siglo, sobre todo en aquellas que recibieron súbitamente el impacto de la activación comercial. Más y mejores casas comenzaron a levantarse en terrenos antes

baldíos y la ciudad fue llenándose. La población urbana creció, al tiempo que se acentuaba la participación de grupos arraigados que se diferenciaban. Ciertamente, muchas ciudades permanecieron estancadas. Al finalizar el siglo XVIII, ciudades tan significativas como Concepción o Valparaíso en Chile no sobrepasaban los 5.000 habitantes” (Romero, 2001, pág. 144)

La territorialización de los capitales y el comercio promueve, por tanto, la urbanización en diversos territorios. De entre todos ellos, durante la etapa de construcción de la República, sin duda, fue Valparaíso quien llevó la delantera de un proceso lleno de complejidades, de luces y de sombras, pero siempre en expansión. No es sólo la actividad productiva lo que crece, sino la intensidad con que es vivida la ciudad, y derivado de ello, las nuevas formas de sociabilidad y formas de representación de la vida urbana. Romero destaca este proceso, también citando el conflicto con Santiago recordando una frase de Blest Gana. La vida urbana está siendo transformada y Valparaíso propone y adelanta el porvenir:

“pero el puerto del Pacífico que creció más y el que más pronto se transformó en una ciudad moderna fue Valparaíso, que recogió el fruto de la activación económica del área suscitada por el descubrimiento del oro en California y Australia. En conjunto la superaba Santiago, que no ocultó sus celos del puerto que quería “ser de mayor importancia y consideración que la capital de la República”, como diría Blest Gana; pero a medida que se poblaba el anfiteatro montañoso que enmarcaba la bahía, Valparaíso adquiría un aire cada vez más vivaz y pintoresco. Las vistas de la ciudad de Wood, Fisquet y Lafond de Lurcy reflejaban sobre todo ese aspecto; pero las primeras fotografías preferían dar la imagen de la ciudad que se modernizaba, con su aristocrático hotel Aubry en la calle Aduana, casi tan elegante como el hotel Pharoux de Río de Janeiro. Para 1856 Valparaíso tenía ya 52.000 habitantes y veinte años después alcanzaba los 97.000. Una intensa actividad comercial ocupaba a mucha gente. “La plaza de la Aduana, abierta al lado del mar – escribía en 1847 Max Radiguet – muestra esa actividad, esa agitación bulliciosa que denota numerosas e importantes transacciones comerciales: sólo hay allí montones de bultos ensunchados y cubiertos, barriles de todas dimensiones y formas, grandes cajas pintadas vistosamente y llenas de letreros desiguales, obra laboriosa de un pintor chino” (Romero, 2001, pág. 221)



*Fig. Nº 6. Hacia 1830. Searle, J. Camino a Valparaíso.
Fuente: Dominio público.*

1.6.4. Las etapas del desarrollo de la ciudad de Valparaíso

El desarrollo de algunas ciudades como Valparaíso, se produce en el marco de lo “moderno”. La actividad comercial, genera una nueva forma del trabajo y este crea nuevas condiciones para nuevos cambios. El trabajo en la ciudad va a ser el elemento que atrae a masas de trabajadores provenientes del resto del país, particularmente del campo y que luego va a requerir lugares para habitar, pero que también genera las condiciones para que sea mediante el trabajo donde se conquiste progresivamente ciertos niveles de autonomía. La organización laboral y la extensión de la ciudad van a ser parte esencial del proceso decrecimiento urbano de Valparaíso.

Este crecimiento se da permanentemente en la tensión entre lo moderno, que por curioso que pueda parecer, se pensaría en la regularidad de los trazados urbanos de las ciudades fundadas. El orden de lo planificado es parte de lo moderno. Sin embargo, la ciudad más “moderna” según Romero, es también la más “espontánea” al decir de Guarda. Esta es una de las grandes paradojas de Valparaíso. Lo que reúne esta aparente paradoja es la libertad con que nace comercialmente y que se extiende a la forma de su trazado. Es en cada pedazo de suelo donde se conquista dicha libertad, hecho a mano una y otra vez. La necesidad y la libertad parecen ir de la mano:

“De data inmemorial, informe por no haber sido nunca fundado, despechado por no haber logrado título de ciudad, armas, ni santos patronos hasta 1802, Valparaíso representaba un caso especial dentro del elenco de las ciudades del reino. Su estrechez, determinada por su proximidad a la zona aprovechable como puerto, generó una traza libre, fomentada por la espontaneidad de las circulaciones y el aprovechamiento de los faldeos de los cerros, en los que,

fatalmente, comenzó a remontarse la población urbana. Los viajeros de la época criticaron el aspecto del desordenado villorrio en la misma proporción en que alabaron el rectilíneo trazado de las ciudades del interior, juicio clave para la mejor comprensión de los gustos del período, opuestos a los nuestros, que reaccionaban frente a un desorden que en Europa los agobiaba y ante el cual la cuadrícula indiana significaba modernidad y liberación” (Guarda, 1968, pág. 46)

La singularidad de esta ciudad era vista desde el momento mismo en que se iba formando. “Valparaíso es una anomalía en América, una ciudad sin plan y sin forma... tan diferente física y moralmente de las regulares y monótonas ciudades americanas... el combate de las costumbres nuevas con las añejas... Valparaíso es una belleza y una monstruosidad” dice Domingo Faustino Sarmiento en “*Un viaje a Valparaíso*” (Calderón, 2001, pág. 173). La belleza física no es más importante que sus condiciones “morales”. La moral a la que seguramente Sarmiento hace alusión es el valor del trabajo y los nuevos hábitos productos del cruce de culturas diferentes, de matrices religiosas católicas y protestantes, de países de orígenes en diferentes estados de desarrollo, reunidos fundamentalmente a propósito del comercio, lo que promueve el intercambio y la tolerancia, destacadas como lo opuesto a la barbarie.

Para los efectos de esta investigación, el desarrollo urbano de la ciudad, tendría durante el siglo XIX tres etapas diferenciadas:

1. Etapa de formación originaria como “puerto de Santiago”, que ingresaría al siglo XIX más como una aldea que como una ciudad propiamente tal. La historia incluye su periodo de formación en el siglo XVI, que se instala alrededor de su núcleo portuario. Al que luego se agrega en el siglo XVII un sistema de fortificaciones para protegerse del ataque de piratas que hostigaban al imperio español, y que son parte del sistema “ante-mural” de defensa de El Callao. De nuevo ciudad y territorio.
2. Etapa de expansión urbana, que iría simbólicamente desde 1811, una vez decretada la libertad de comercio por la llamada Patria Vieja y 1863, cuando se une ferroviariamente Valparaíso y Santiago. En este periodo la ciudad se extiende hacia El Almendral, donde se desplaza a los huerteros y pescadores que lo ocupaban hacia los cerros. También se consolida la separación de la vivienda y el trabajo, segregando residencialmente barrios como Cerro Alegre, que incorporan a la vez trazados regulares, novedades como el jardín delantero y sistemas constructivos diferentes como el ballon frame posteriormente.
3. Etapa de consolidación urbana, propiamente la ciudad decimonónica, que ya se reconoce a sí misma como ciudad y por tanto se consolida en función no sólo de la necesidad, sino de las formas de representación (edificios públicos, teatros, etc.), a la vez que se desarrollan los espacios de ocio y recreación como los jardines públicos o las nuevas plazas verdes.

Esta investigación se centra en la etapa de expansión urbana, cuando el comercio inicia el proceso de transformación “moderna” del país y esto se refleja en el trabajo y las nuevas formas de vida como una conquista del individuo y de la libertad. La construcción urbana es, por tanto, la construcción de un nuevo

sujeto, el sujeto moderno: “En Valparaíso había voluntad de vivir. El porteño fue asumiendo que cada nueva calle abierta era una conquista” (Urbina, 1999, pág. 35)

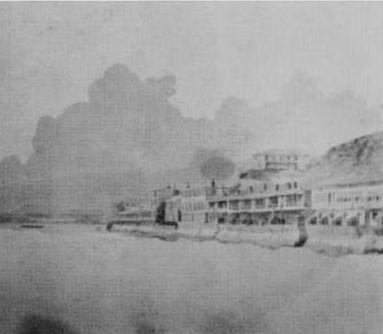
El movimiento social que inaugura la libertad política y comercial, se sigue de la expansión de las ciudades, poniéndolas en relación al territorio de una manera también nueva. El trabajo como conquista, es también la conquista de la liberación progresiva del trabajo, a través del tiempo libre y el ocio, que genera nuevas formas de relaciones sociales. Esta transición se ubica entre la Independencia y el momento en que el poder central del Estado se hace del control completo del territorio y por tanto las ciudades comienzan a perder la relativa autonomía que tuvieron cuando el control estatal estaba en proceso de formación.

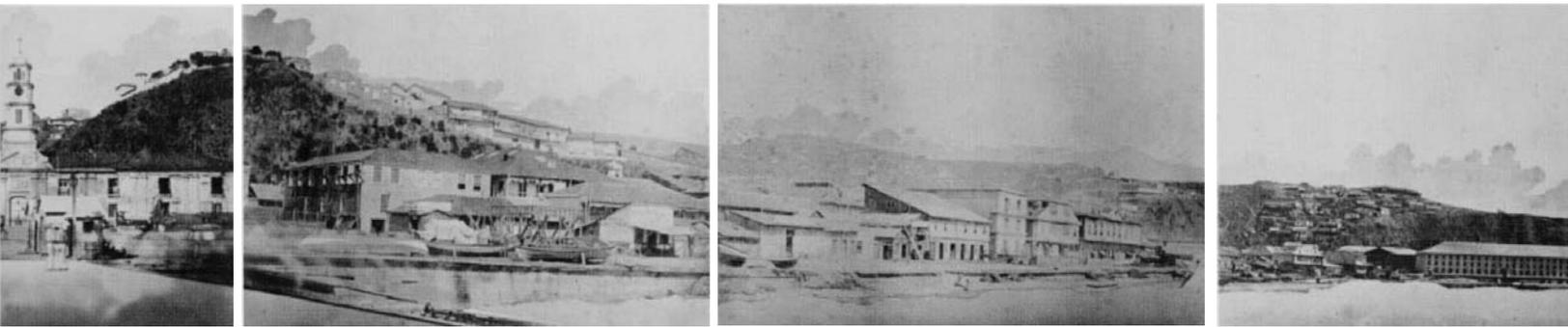
Las formas del trabajo y las formas de la ocupación del espacio en el tiempo libre son esenciales en la conformación de la ciudad y es por ello que su origen portuario es puesto en la perspectiva de la historia larga de la construcción de la ciudad y su territorio.



Fig. Nº 7. Darondeau, B. 1836-1837. Vista de la parte norte de Valparaíso. Aguada. Fuente: (AAVV, 2017)

EL PUERTO EN LA CONFORMACIÓN DE LA CIUDAD DE VALPARAÍSO





*Fig. N° 8. Jullia, J. 1854. Panorámica de Valparaíso.
Papel salado, imperial. Fuente: (Rodríguez Villegas, 2001)*

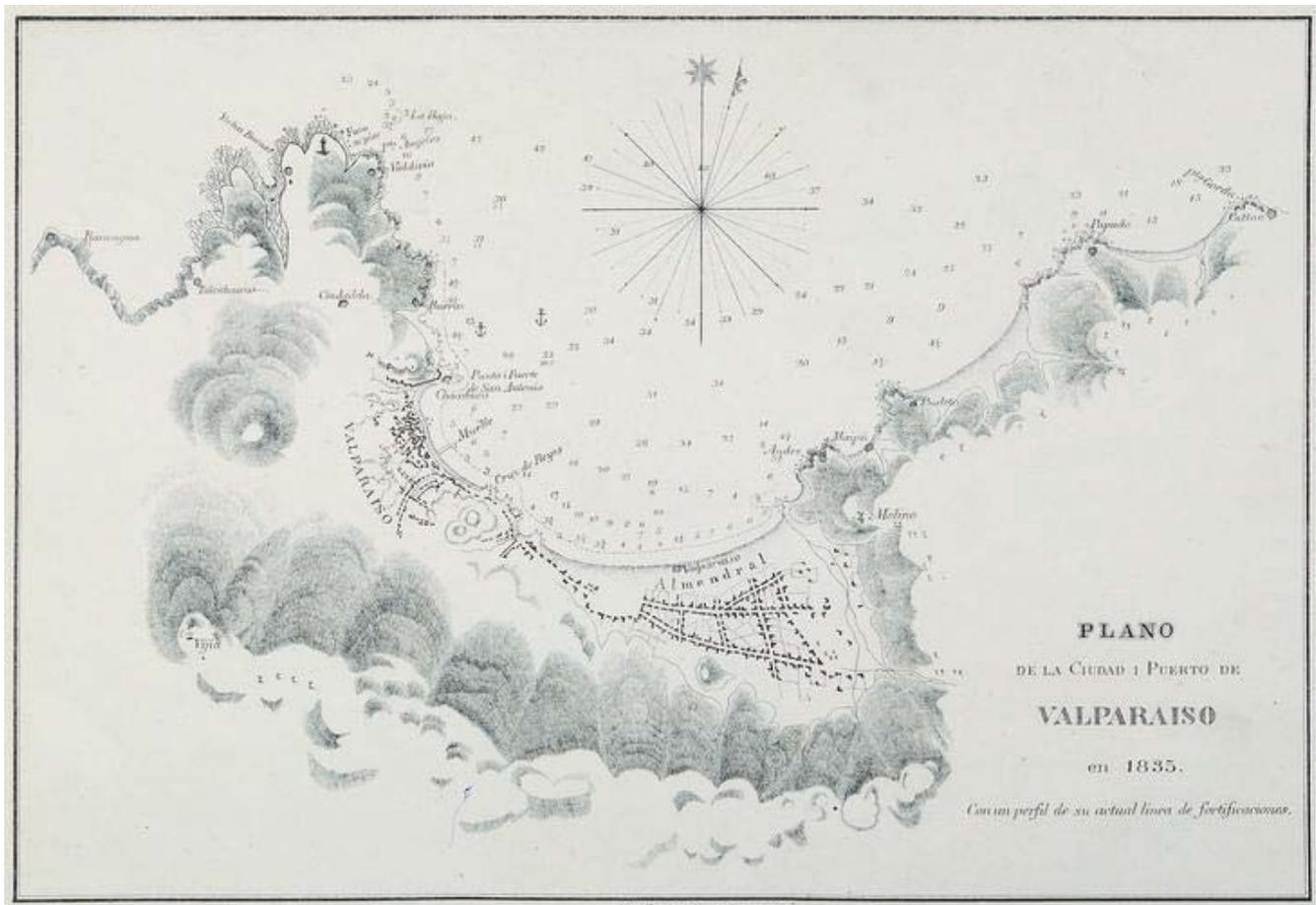
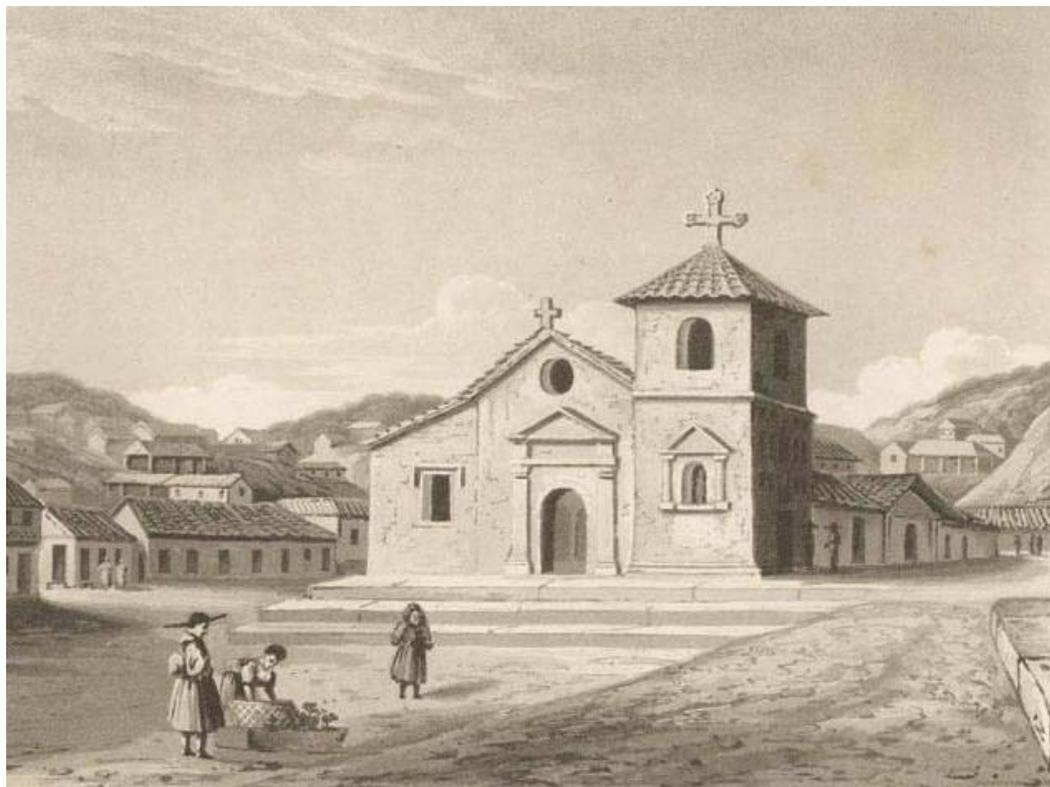


Fig. Nº 9. Plano de Valparaíso. 1835.
Fuente: www.memoriachilena.cl

2. TRANSFORMACIÓN DE LOS ESPACIOS DE TRABAJO

“El agujero más horrible” es la forma en que Federico Walpole definió su llegada a Valparaíso. Similar primera impresión tuvieron Ruschenberger, Miers, Poeppig, Radiguet, Kittlitz, Verniony, cronistas viajeros de principios del siglo XIX, según indica Urbina (quien también señala que “en la segunda mitad del siglo las alusiones al paisaje se hicieron menos frecuentes frente al mayor interés por describir la ciudad que, por entonces ya grande y moderna, atraía toda la atención, toda la admiración y las más positivas impresiones” (Urbina, 1999, pág. 22). Lo que pasa entre una mirada y otra es el resultado de una transformación, de una obra levantada que deviene ciudad. Esa obra resulta de un esfuerzo y es la importancia de ese trabajo para transformar y construir y los seres humanos que lo hacen donde fija la atención esta investigación.

El espacio de transición entre una aldea colonial ordenada en torno al puerto y la ciudad propiamente decimonónica es breve históricamente visto, pero rico en agitación y creación. Las necesidades planteadas por el crecimiento comercial y sus demandas, hace que el suelo se vuelva un asunto de vital importancia. Por una parte, respecto a su propiedad y por otra respecto a su diseño y organización. La tensión entre orden planificado y asociado a lo moderno por un lado y por otro la dificultad de la geografía, se resuelve la mayoría de las veces en un caso a caso. La posibilidad de planificar es poca y cara como se verá más adelante y requiere recursos no siempre disponibles, como la ampliación hacia El Almendral o la tardía construcción del Muelle Fiscal muestran claramente.



*Fig. Nº 10. Graham, M. 1822. La Matriz.
Fuente: www.memoriachilena.cl*

A fines del siglo XVIII, Valparaíso solo agrupaba algunas pocas calles y edificaciones alrededor del puerto y de la iglesia de La Matriz, siendo la zona del Almendral unos terrenos de poco valor y a una distancia considerable como para no ser reconocidos como parte de la ciudad. De esa manera se explica que sean zonas de asentamiento informal de campesinos pobres expulsados o emigrados de las haciendas, cuando éstas no fueron capaces de sostener a dicha población, producto de las cíclicas crisis del campo. Es así como describe Rodolfo Urbina la situación:

“Se fue poblando sin orden ni concierto con casitas de adobe y teja, bodegas y cabañas cubiertas de paja allí donde lo permitía el terreno... cuatrocientas o quinientas casas más o menos formales era cuanto podía mostrar Valparaíso, sin contar las innumerables cabañas o ramadas de pobladores venidos del interior para buscar en el puerto modos de subsistencia, cuando los campos no eran capaces de absorber el exceso de mano de obra que deambulaba por las haciendas en momentos que las jóvenes villas fundadas en el siglo XVIII tampoco ofrecían alternativas de ocupación” (Urbina, 1999, pág. 24)

La política de poblaciones del siglo XVIII, no sólo pretendía estructurar de mejor manera el territorio, sino también, organizar a los peones agrícolas libres, de manera tal que no se alejaran demasiado de las grandes haciendas, para servir de mano de obra de temporada, en caso que se le requiriera. Por otro lado, se buscaba evitar el vagabundaje, dado que esto se asociaba al ocioso, y el ocio era el origen de todos los males como se verá más adelante.

Fijar residencia, por tanto, fue una estrategia colonial para organizar el gobierno de las poblaciones. Población, trabajo y gobierno, están organizados desde el punto de vista de la producción, especialmente a fines del siglo XVIII, cuando el control social comienza a hacerle frente a las ideas ilustradas por una parte y a la emergencia del capital y su condición de base que es el tratar directamente con “trabajadores libres”, cuya fuerza de trabajo pueda ser comprada directamente en el mercado a través de un salario, sin otro compromiso de tipo social.

Respecto a esta condición de organización de la población de la aldea porteña, sostiene Gabriel Salazar:

“En Valparaíso, por ejemplo, se informaba en 1792 que en ese puerto había “sesenta familias nobles y tantas o más de pleve, que todas componen 4.500 almas... según se manifiesta del padrón último”. Si ello fue así, la “pleve” del puerto pudo constituir el 70 por ciento de su población total. Los pobres se concentraban principalmente en el barrio del Almendral. T.P. Haenke observó que en ese barrio “se cultivan hortalizas y frutas de que se provee la población, y su terreno se fecundiza por dos arroyos que descienden de las quebradas vecinas”. Señaló también que “las cosechas de los pobres” del interior eran mal pagadas por los comerciantes, tanto, que muchas veces debían echarlas al mar. En cambio, los huerteros combinaban la pesca con el trabajo de sus “cortas sementeras”. En general, en Valparaíso las tierras de propios fueron ocupadas pacífica y silenciosamente por las masas indigentes antes que comenzara la expansión comercial del puerto” (Salazar, 2000, pág. 55)

Esta “ocupación pacífica” del Almendral, es un caso significativo, no por el número de población necesariamente, sino porque es un indicador de que dicho suelo aun no adquiere valor económico como lo hará pronto y por otro, que en los

alrededores de Valparaíso ya había comenzado a llegar una población campesina emigrante buscando formas de subsistencia diferentes.

Al iniciarse el proceso de crecimiento urbano, tanto en Valparaíso como en Santiago los campesinos que habitaban en tierras aledañas y consideradas de poco valor sufrieron la expulsión, cuando la ciudad requirió crecer, cambiando la economía de subsistencia ligada a la tierra por la precarización laboral y posteriormente a la vivienda de "conventillos" en los primeros márgenes urbanos:

"Durante los años 30, la expansión del núcleo mercantil de Valparaíso se aceleró, incrementándose, por tanto, la presión sobre las áreas campesinas. Las autoridades del puerto se sintieron obligadas a expandir la urbanización sobre el llano del Almendral, y se pidió un préstamo a los comerciantes ingleses para "abrir la calle del Almendral" (Salazar, 2000, pág. 60)⁴



Fig. Nº 11. Martens, C. 1834. Quebradas de Valparaíso.

Fuente: Dominio público

⁴ La lógica de la merced de tierras con la que se atrajo población en las ciudades coloniales, no ocurrió en Valparaíso, sino que los pobladores pobres ya habían ocupado los suelos y la que se hizo fue expulsarlos para continuar el desarrollo urbano: "el plano más extenso de este emplazamiento urbano: el "displayado" del Almendral, haya sido ocupado enteramente por gente desposeída mucho antes de que se iniciara la expansión del núcleo mercantil, lo mismo que las "cajas de estero" situadas al norte y "las quebradas" del oriente. En este caso, los ejidos fueron campesinizados antes de que se formase una ciudad propiamente tal, con su correspondiente cabildo. Por esto, la tarea fundamental de las autoridades de Valparaíso no consistió en mercedar sus ejidos para atraer pobladores sino, por el contrario, en desalojar huerteros que, desde tiempo inmemorial, poseían las tierras que "debían" ser de propios de la ciudad. Aquí, pues, el proceso de campesinización tuvo que ser revertido" (Salazar, 2000, pág. 59)

Es posible ver que, entre los numerosos conflictos para el desarrollo de la ciudad, uno no menor es el reemplazo de población pobre por población inmigrante, principalmente extranjera o de comerciantes en general. Quizás si es este uno de los primeros ejemplos de gentrificación ocurridos en Chile:

“En Valparaíso, pues, la expansión de la ciudad mercantil se realizó sobre la base de desalojar muchos de los viejos asentamientos campesinos que habían surgido en el plano del puerto. Las masas indigentes fueron empujadas a establecerse en las faldas de los cerros circundantes y a comprimirse en áreas cada vez más reducidas. Este proceso fue el inverso del que primó en la mayoría de las villas y ciudades chilenas. Pero, en cierto modo, no fue sino la anticipación del futuro histórico de aquéllas” (Salazar, 2000, pág. 62)

La falta de suelo genera sus primeras víctimas. Así como la especulación con dicho suelo genera cuantiosos recursos a quienes se hicieron de ellos. Sin embargo, la población expulsada no se va, sino que se reubica tanto espacial como laboralmente. Al mismo tiempo que siguen llegando más trabajadores del campo para ocupar los puestos de trabajo ofrecidos por el puerto o por la dinámica social alrededor de él como son los abastecimientos propios de la ciudad.

Hubo, por tanto, dos inmigraciones, la primera de origen campesino y la segunda, de origen europeo, al principio básicamente británica, que es la más conocida y tratada por la historiografía tradicional:

“Fue el motor de la inmigración de extranjeros y chilenos, del aumento de los ingresos fiscales provenientes de los derechos de Aduana, y de la transformación urbanística, mientras la industria y la banca inglesa estaban haciendo de Valparaíso el puerto de redistribución o de intercambio en el Pacífico Sur, preparando el camino hacia una ciudad moderna” (Urbina, 1999, pág. 31)

La producción industrial europea y su uso intensivo de mano de obra, crea las condiciones para que la ciudad sea transformada en un problema de urbanización. Fenómeno que también se extiende a los confines del mundo de lo que ese trabajo desarrolla, porque los productos de esa industria requieren compradores, los que cada vez se buscan más lejos de su lugar de producción, así como también dicha producción requiere más “materias primas”. No sólo para actualizar y mantener el ritmo productivo de la fábrica, sino para mantener el ritmo de producción y reproducción del capital. Se requieren, por tanto, nuevos capitales y nuevos valores para él.

Las riquezas del nuevo mundo son por una parte la especulación por la búsqueda de tesoros y riquezas de alta rentabilidad como también nuevos productos que crean nuevos hábitos y eso funciona en dos sentidos, desde y hacia América, cuando los capitales están comenzando el proceso de globalización. De ahí que la producción industrial crea ciudades y su urbanización en el centro metropolitano, pero también en la periferia, en este caso americana y particularmente en sus bordes marítimos. El proceso de urbanización, es uno de los productos fundamentales de la revolución industrial, y como ésta, tiene alcance universal.

El puerto “globalizado”, por tanto, es una conquista del capital “globalizado”, no sólo por una necesidad de la periferia de conectarse al centro, sino esencialmente del centro por llegar a todas las periferias. De ahí que el tema centro-periferia, o más recientemente, los estudios de-coloniales tengan sus fuentes, en el caso latinoamericano, en la empresa imperial británica más que en la colonialidad española. La transformación capitalista crea tanto la independencia como la propia dependencia, que tantos estudios ha producido desde la segunda mitad del siglo XX en adelante. Entre otros asuntos, es la modernidad la que se instala, de una particular manera, en estos territorios.

La urbanización de los centros industriales de los países centrales, despliegan, tan pronto, el conflicto campo-ciudad con todas sus tensiones, como la territorialización del espacio. Dicho de otro modo, el alcance de la producción industrial y su correspondiente revolución urbana, crea las condiciones para que ya no sea la ciudad el centro de un territorio “anclado a la tierra” y su gubernamentalidad, sino que ésta se extienda hasta unas periferias desconocidas.

La habilidad del capital para extender la tierra corre paralelo a la habilidad “diplomática” que extiende el discurso de la libertad de comercio como la nueva utopía que traerá el progreso a la humanidad. Por cierto, no pocas veces, complementado con la “diplomacia de las naves” tal como señala Salazar:

“La *Navy Diplomacy* puede ahora definirse –en perspectiva histórica- como una política británica «de ultramar» que decidían, sobre costas extranjeras los comandantes, en concordancia y complicidad con los *consignees*, según criterios de interés mercantil y diplomático improvisados en el momento; política que el Almirantazgo Británico, fuera de su gusto o no, institucionalizaba *a posteriori*, mientras el *Foreign Office* le permitía, la estimulaba y, a la vez, la disimulaba frente a la Europa continental. En síntesis: era un ajetreado ejercicio diplomático “«costas ajenas», que encubría, bajo buenas maneras, la protección armada que Inglaterra dispuso por casi un siglo a su expansión comercial e industrial. Una protección sustentada en los cañones –generalmente silenciosos, debe reconocerse- de la *Royal Navy*” (Salazar, 2009, pág. 132)

Toda la construcción de los países americanos y sus respectivas repúblicas son el resultado de un discurso ilustrado, por una parte, como por otra, de los intereses económicos en juego a un nivel que los propios países no podían alterar ni prever. En esos procesos de configuraciones territoriales se construyen las ciudades.

El territorio, como extensión de los procesos globales creados a su vez por el desarrollo de las ciudades industriales, crea así, la ciudad americana de orillas, que a la vez construirá sus propios territorios tierra adentro. La minería del norte de Chile es un ejemplo ejemplar. Gran Bretaña impulsa a Valparaíso como ésta lo hace con Copiapó. Todo es parte de una cadena productiva y financiera.

Este proceso es acompañado por una forma de la sociabilidad o una forma del sujeto, moderno en este caso. La sociabilidad en costas americanas es una hibridación que tanto es necesaria como suficiente y hasta autosuficiente pudiera decirse, porque se va construyendo de modo simultáneo a la configuración de mundo que crea. De cierta manera, es una especie de “caos

originario” y configurador. En ese sentido, la formación social es auto-producción y por tanto profundamente original.

Esta originalidad le ocurre al proceso de producción general de la vida, en este caso la formación territorio-ciudad en la serie: de la ciudad industrial al territorio americano, de éste a la formación de ciudad americana y de ésta a la nueva formación territorial americana de “tierra adentro”, que a la vez crea las ciudades del interior.

Dicha serie ocurre en dos escalas mutuamente integradas: la producción espacial y la producción de nuevas formas de habitar. Pudiera decirse que la primera tiene la escala de la imaginación de la “totalidad”, en este caso de la totalidad de la tierra y la otra es la aprehensión de los fenómenos a la escala de cotidianidad.

Es por ello que la producción crea nuevas formas de trabajo, como también crea nuevas formas de ocio y de ocupación del tiempo libre. Este ocio que había sido sancionado en el siglo XVIII por improductivo y vinculado a la vagancia había sido sujeto de sospecha y alteración al orden natural de las cosas, ahora es puesto al centro de una sociabilidad diferente, sin miedo al tiempo libre, o más bien, como contraparte del legítimo trabajo, comienza a aparecer un legítimo ocio. Prontamente dicho ocio es fuente de nuevos negocios, orígenes de la actual industria del entretenimiento.

Del encuentro entre trabajo y ocio, deriva una forma particular de apreciar y construir la realidad americana. Una mirada que tiene tanto el tiempo de una “historia universal” de cual es portadora el “espíritu que viaja en barco” al decir de Hegel, como una distancia con ese tiempo, que sería un tiempo del aún-no, un presente pleno de porvenir. La distribución de esas formas es un tema aún en construcción. La eterna promesa del “hacer(se) la América”.

Esta motivación de generación de riquezas en las antiguas colonias españolas una vez independizadas, es el vínculo esencial con la necesidad de ocupar el puerto de Valparaíso para iniciar las rutas comerciales a Chile.

Uno de los primeros países en endeudarse directamente en Londres y uno de los primeros en contratar agentes de propaganda que difundieran en Gran Bretaña las ideas de que Chile estaba a favor del Libre Comercio y que era favorable a la interacción comercial con la industria capitalista, esperando con ello, atraer capitales para el desarrollo de las industrias de extracción, principalmente mineras.

Este capítulo acerca de la transformación del trabajo continúa en un recorrido que tiene cinco partes. Comienza con la apertura comercial del país, sigue con los negocios en el puerto y los trabajos portuarios, luego con el comercio local generado por el crecimiento de población y se cierra con la llegada del ferrocarril a Valparaíso. Este recorrido expone la forma en que la ciudad creció aceleradamente producto de la fuerza de trabajo desplegado en un breve período en un pequeño territorio.

2.1. APERTURA COMERCIAL DE CHILE

La libertad de comercio para los puertos de Valdivia, Concepción, Valparaíso y Coquimbo fue decretada por la Junta Provisional de Gobierno el 21 de febrero de 1811.

En 1822 O'Higgins entrega franquicias para las instalaciones de almacenamiento que debían ser financiados por cuenta de los comerciantes. Sin embargo, la Aduana continuaba estando en Santiago, "sólo en 1830, aquella fue trasladada a Valparaíso, calculándose que, por entonces, cerca del 50% de la Renta Fiscal de la nación, provenía del comercio por Valparaíso" (AAVV, 1987, pág. 47). Luego en 1832 se crean los Almacenes Francos construidos por el Estado. Son los indicadores de la importancia asignada a los ingresos fiscales por la Aduana. La construcción de un muelle adecuado tendrá que esperar hasta 1876, por lo pronto, había otras prioridades para el naciente Estado.

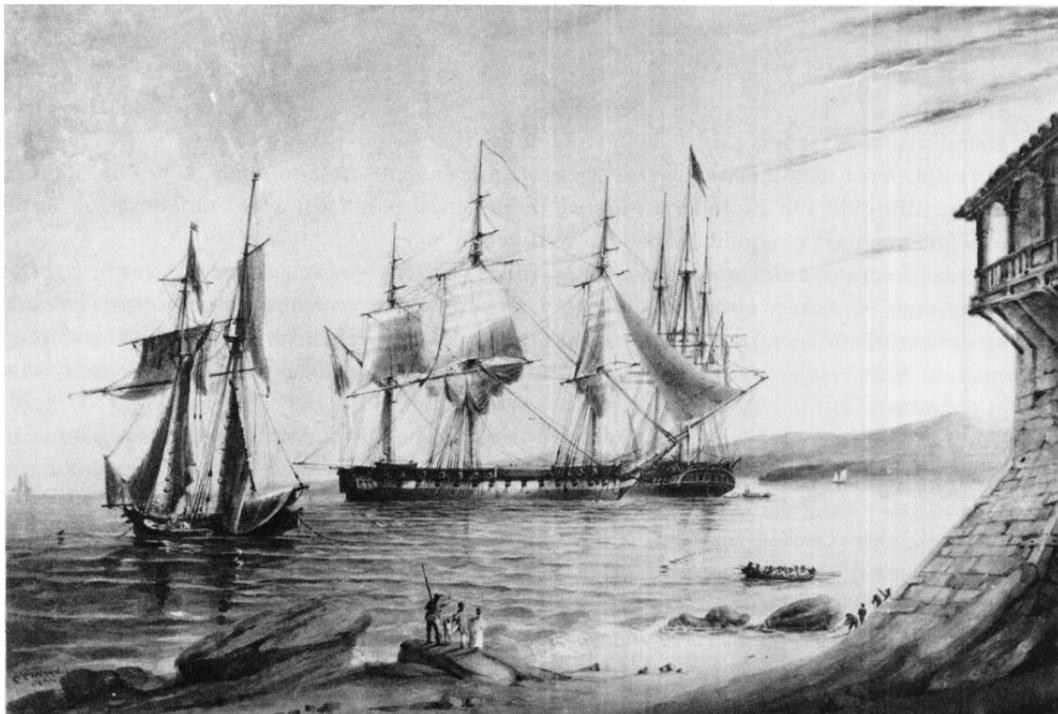


Fig. Nº 12. Woods, Ch. 1834. Valparaíso, Chile.
Fuente: (Pereira Salas, 1992)

2.1.1. Perspectiva imperial británica

La necesidad interna de abrir mercados para los productos fundamentalmente del campo se alinea con la expansión del capital europeo

necesitado de nuevos mercados: “La puerta estaba abierta al comercio exterior y a la inversión de capital, y la visión era arrebatadora. En los años posteriores a 1815, una Europa extenuada por la guerra vio en las fabulosas tierras del imperio español un nuevo El Dorado” dice R. A. Humphreys citado en (Somarriva, 2007, pág. 14)

Este nuevo El Dorado americano fue un proceso complejo que pasó por varias etapas, que comienzan mucho antes de las guerras de Independencia y con diversas actitudes tomadas por los diferentes gobiernos británicos producto de sus propias condiciones internas y de sus relaciones internacionales en general, y con España en particular. Somarriva indica que:

“El historiador Robert Harvey caracterizó la situación del gobierno inglés respecto de América en cuatro etapas. La primera de ellas estuvo marcada por el aliento que le dieron al venezolano Francisco de Miranda algunos hombres del gobierno de William Pitt, como Lord Melville, pese a que el primero mantuvo siempre una actitud dubitativa frente a la situación de Hispanoamérica. La segunda etapa estuvo caracterizada por el apoyo directo prestado por Lord Grenville a la causa americana, un apoyo que Harvey, caracteriza como decididamente imperialista. La tercera fase, que este autor califica como prudente y cínica, fue la que emprendió Lord Castlereagh, quien estuvo dispuesto a obtener las ventajas de las nuevas repúblicas, de acuerdo a las realidades del momento, manteniéndose siempre reacio a todo reconocimiento de su independencia. La cuarta fase sobrevino tras el trágico suicidio de Castlereagh, en 1824, y en ella se confirmó que el Reino Unido iba a ser el principal beneficiario del colapso del Imperio Español, ya que en el terreno económico Inglaterra terminaría por reemplazar a España en América Latina” (Somarriva, 2007, pág. 32)

Definitivamente el beneficiario principal de las independencias americanas fue el imperio británico. La habilidad de negociación de su gobierno, las deudas de las nacientes repúblicas y la energía de la industria y el comercio, hicieron que la llegada británica a ciertas zonas de América no tuviese contrapeso en la primera etapa post-colonial.

El alcance imperial de la política exterior británica queda esclarecido cuando el modo de su tratamiento hace coincidir los destinos del orden mundial con los propios destinos del imperio:

“El historiador de la política de Lord Castlereagh, señor Webster, dice que el ministro británico tenía desde antiguo la idea de establecer monarquías en los reinos españoles de Nuevo Mundo, con o sin el consentimiento de España, como una medida de orden público mundial para detener el desarrollo del republicanismo” (Donoso, 1946, pág. 57)

Por cierto, que dicho orden mundial no contemplaba la creación de repúblicas en América, sino la reproducción de monarquías al modo de la británica. El destino y la voluntad visionaria de los libertadores iba a permitir la creación, aunque frágiles y endeble, de las repúblicas; más llenas de buenas intenciones que de recursos para cumplir los “altos destinos” que se imponían. Las guerras victoriosas y los discursos de la libertad, quizás si eran su único capital.

2.1.2. *Perspectiva nacional*

En Chile, en los comienzos del gobierno nacional y producto de las crisis económicas y unas arcas fiscales vacías, y luego de diversas peripecias, en 1822 se contrata el préstamo de un millón de libras esterlinas con una casa comercial de Londres a nombre del gobierno de Chile, a pesar de la orden de O'Higgins de no perseverar en dicha tratativa. La contratación de estos préstamos o emisión de bonos, junto a la formación de compañías mineras son dos maneras en que Londres se ocupaba de América desde el punto de vista financiero. Entre otros, los fracasos de los intentos especulativos de estos intentos tienen que ver con el escaso conocimiento que se tenía de estos nacientes países y la demora en las comunicaciones. Eso va a ir cambiando a medida que las crónicas de viaje de empresarios, exploradores o naturalistas van siendo publicadas.

Para 1820 Londres era la principal plaza financiera de Europa desplazando a Ámsterdam, que lo había sido durante el siglo XVIII. La caída de la naciente Bolsa de Londres en 1825 implicó la modificación del sistema bancario inglés, que opta por copiar al modelo escocés de Sociedad Anónima como una manera de ampliar la cantidad de inversores, que anteriormente sólo se permitía un máximo de seis socios, lo que hizo que ante la crisis un 10% de la banca quebrara por falta de capital. Esta modificación iba a ser definitiva de la expansión del capital financiero.

“(Claudio) Véliz concluyó que el colapso financiero londinense terminó con el prematuro intento inglés de introducir nuevas tecnologías a las operaciones mineras americanas basadas en prácticas ancestrales y advierte que los chilenos, al menos, serían inocentes de toda conducta fraudulenta” (Somarriva, 2007, pág. 71)

En adelante, las inversiones serían más cuidadosas, y al menos en el ámbito minero, sería realizadas por inversionistas que se radicarían en Chile, de modo que su conocimiento de las leyes, el comportamiento de la mano de obra, las logísticas de avituallamiento y las formas de financiamiento mediante el crédito vía bancos instalados en el país, iba a aumentar las expectativas de éxito.

2.1.3. *La producción de información*

Uno de los elementos centrales para el funcionamiento del capital financiero es el uso de la información. Sin conocimiento de los mercados, el riesgo especulativo aumenta, lo que puede implicar grandes ganancias por un tiempo, pero no es sostenible en el mediano plazo. Las prácticas especulativas con la minería serían parte de esas burbujas que fueron parte de la caída de la Bolsa londinense en 1825.

La falta de información tuvo en las crónicas de viaje un momento privilegiado al imponerse la moda de su lectura y generar una incipiente industria cultural al respecto. Las crónicas tienen diferentes orígenes, como es el viaje de exploración sea de carácter científico o económico, pero también la narración de

viajeras como Mary Graham, que fue una observadora privilegiada de las élites y de las ciudades.

Esta literatura de viajes, no siempre son inocentes descripciones de quien simplemente viaja conociendo, sino que hay intereses económicos y políticos en los viajeros. Algunos ligados a la exploración minera reconocen el territorio para informar a sus casas matrices acerca de las inversiones requeridas para la producción. Siempre teniendo a la vista que las independencias americanas era el nuevo territorio de expansión del imperio financiero industrial británico: “en diciembre de 1824 Canning⁵ pronunció ante la cámara de los comunes la siguiente arenga: “La hazaña está lograda, la fosa está cavada, la América española es libre. Y, si no manejamos de mala manera nuestros intereses, será inglesa” (Somarriva, 2007, pág. 34). El reconocimiento de territorios era solamente una parte, la otra era acercamiento a los gobiernos, teniendo a la Diplomacia Naval como permanente compañía. Por tanto, la trama de intereses es más compleja que la idea de un simple observador imparcial con que muchas veces se trata este tipo de literatura.



*Fig. Nº 13. Lauvergne, B. 1841. Una quebrada de Valparaíso.
Fuente: (Lazo, 2011)*

⁵ George Canning (1770-1827), Ministro de Relaciones Exteriores británico entre 1806 y 1809 y luego Primer Ministro en 1827.

Somarriva distingue entre autores como Miers que reporta todos los males de las nuevas repúblicas, así como el carácter engañoso de sus habitantes. Mientras Joseph Andrews hace descargos en el sentido de procesos más largos para las inversiones mineras, que requieren conocimiento que la especulación británica no tenía: “Ningún hombre sensato, decía a continuación, que tenga alguna experiencia en Sudamérica, podrá soñar en obtener en pocos meses cargas de oro y plata en retribución del mero adelanto en la primera colocación de un millón de libras de capital” dice Joseph Andrews en el libro *Journey from Buenos Ayres: through the provinces of Cordova, Tucuman, and Salta, to Potosi, thence by the deserts of Caranja to Arica, and subsequently to Santiago de Chili and Coquimbo, undertaken on behalf of the Chilian and Peruvian mining association, in the years 1825–26* citado en (Somarriva, 2007, pág. 89). Esto viene a hacer un ajuste de las expectativas, especialmente luego de la crisis financiera de las compañías de especulación en el año 1825.

Francis B. Head en su libro *Rough notes taken during some rapid journey across the pampas and among the Andes* de 1826 marca diferencias con el sentido de la publicación de Miers citado anteriormente:

“La denuncia de una autoridad tan respetable en talento y posición fue calculada para prevenir de parte del público una investigación imparcial en los hechos relativos a la minería americana, que era muy deseable que ocurriera. Con tal evidencia, la gente no se molesta en pensar y razonar por sí misma, sino que adopta opiniones registradas” (Somarriva, 2007, pág. 91)

Como vemos, los intereses particulares son parte del tablero de intereses en juego en la exploración del territorio y la apertura de los mercados.

2.2. NEGOCIOS EN EL PUERTO

Los negocios de la ciudad, cruzan una perspectiva global con una específica forma de hacer las cosas en el puerto.

2.2.1. *Primera avanzada mercantil*

Gabriel Salazar señala que el período entre 1787 hasta 1830 y como producto de la revolución francesa y de las guerras de independencia en América española que bloquean el desarrollo mercantil europeo, generando una compresión de la revolución industrial y la pérdida de la hegemonía de la burguesía industrial a manos de un nuevo capital comercial, proceso que iría de 1810 o 1820 hasta 1870.

“Las nuevas compañías mercantiles, a diferencia de las antiguas, derrocharon movilidad, audacia, improvisación y notoria indisciplina al tener que enfrentar, en los países donde recalaban, leyes proteccionistas. Debían ser agresivas, y lo fueron. Debían justificar las rupturas que provocaban con su llegada, y lo hicieron proclamando los sagrados principios de la «libertad comercial» (Salazar, 2009, pág. 80)

A diferencia del sedentario antiguo capital comercial, las nuevas compañías eran móviles y flexibles, asociándose a socios menores como los consignatarios, que eran los encargados de abrir los nuevos mercados, generando un segmento de empresarios altamente arriesgado:

“Los consignatarios eran característicamente hombres jóvenes de modesto capital, que iban a buscar su fortuna personal al extranjero... Los consignatarios británicos salieron hacia los mercados menos desarrollados y más remotos, particularmente hacia América Latina y el Oriente, sin duda, a la espera de encontrar menos competencia y mayores ganancias” indica S. D. Chapman citado en (Salazar, 2009, pág. 81)

Luego de 1810 estos empresarios se movieron entre la neutralidad en los teatros de guerra y el franco contrabando, de ahí la importancia de la Royal Navy, como garantía de resguardo a la empresa de expansión comercial. Paradójicamente ésta avanzada del capital comercial que tiene éxito en abrir los mercados, produce el fortalecimiento e irrupción del capital financiero-industrial luego de la crisis comercial de 1873-1878.

La importancia de América Latina para el mercado británico es tal que entre 1805 y 1808 representó entre el 25% y 40% del total de sus exportaciones. Salazar señala que esta operación mercantil de verdadera invasión en costas americanas tiene por objetivo el desbloqueo de su propia producción industrial y no el desarrollo de espacios económicos específicamente americanos, por lo que el intercambio comercial se vuelve profundamente desigual, puesto que las mercancías nativas progresivamente son cambiadas sólo por metales preciosos, generando la crisis de moneda y por tanto, la imposibilidad de pago de las mercancías industriales y la consecuente caída de los precios. Por ello el consignatario debió decidir si volver a la metrópoli o quedarse en las nuevas tierras.



*Fig. Nº 14. Searle, J. Comerciantes ingleses.
Fuente: Pereira Salas, E. Estudios sobre la historia del arte en Chile republicano*

Los comerciantes que se radicaron entendieron los ciclos de la economía regional, fundamentalmente coloniales y marcados por el ciclo productivo anual. Luego, crearon sucursales permanentes y extendieron sus negocios a la extracción de metales principalmente y, por cierto, ello hecho con la habilidad política y diplomática del discurso del libre cambio hacia los gobiernos locales. Este giro pone las bases de una incipiente industria local e instala definitivamente el discurso de lo moderno asociado a la libertad comercial. Por otra parte, también significaba el fin de los consignatarios a principios de la década del '30, puesto que son las propias casas matrices de las grandes compañías británicas las que se hacen cargo por sí mismas de los negocios, una especie de “restablecimiento del orden y la prudencia”.

En breve, esto significa que el capital financiero generado por el capital comercial se vuelve la base de desarrollo permanente del capital industrial, por tanto, a la creación de bancos, que también crean funciones comerciales, que progresivamente desplazan a las casas matrices de las compañías comerciales, y son las que llevan al desarrollo de una economía industrial y posteriormente al pleno desarrollo de una economía financiera.

2.2.2. *El puerto como centro de negocios*

Este proceso tiene en los puertos los lugares privilegiados para este desembarco de mercaderes. Mismos puertos que hasta esa fecha no eran más que modestas playas o aldeas:

“hasta esa irrupción, los puertos chilenos habían mantenido una floja actividad naviera –que se concentraba en períodos breves, algo así como «ferias», una o dos veces al año- y más parecían aldeas agrícolas costeras que emplazamientos adaptados al tráfico comercial. Ninguno de ellos tenía muelles o malecones. En tanto «puertos», no eran más que una playa y una hilera de bodegas, en la proximidad de una aldea campesina y/o de pescadores” (Salazar, 2009, pág. 97)

Debido a esto, los puertos fueron, hasta avanzado el siglo XIX *entrepôts* que abrían el mercado al comercio global y eran la avanzada hacia la costa Oeste de América y la costa Este de Asia, según Salazar eran unos verdaderos “campamentos de paso”. Esta condición de paso, no es obstáculo para el desarrollo de una intensa actividad comercial, más bien, sería un elemento verificador de que la naciente ciudad excedía con creces a la economía del propio país, en el sentido que no era Chile el único destino de las importaciones. La importancia que alcanza es destacada por Aldo Yávar:

“Los intereses económicos que los ciudadanos británicos llegaron a tener en Valparaíso, y lo importante que resultó ser esta plaza comercial para la economía inglesa, se manifestaron tempranamente. En 1832 el cónsul británico en Valparaíso informaba a su gobierno que este puerto era el primero para todos los barcos que ingresaban al Pacífico y el principal depósito para todo el comercio británico destinado a los mercados de este lado del continente sudamericano. Esto, a su vez, había concentrado en esta ciudad la comunidad británica más numerosa de estas regiones. Este consulado era, en opinión de su encargado, el más importante, ya que representaba el mayor recargo y responsabilidad que cualquier otro del Pacífico” (Yávar, 1989, pág. 336)

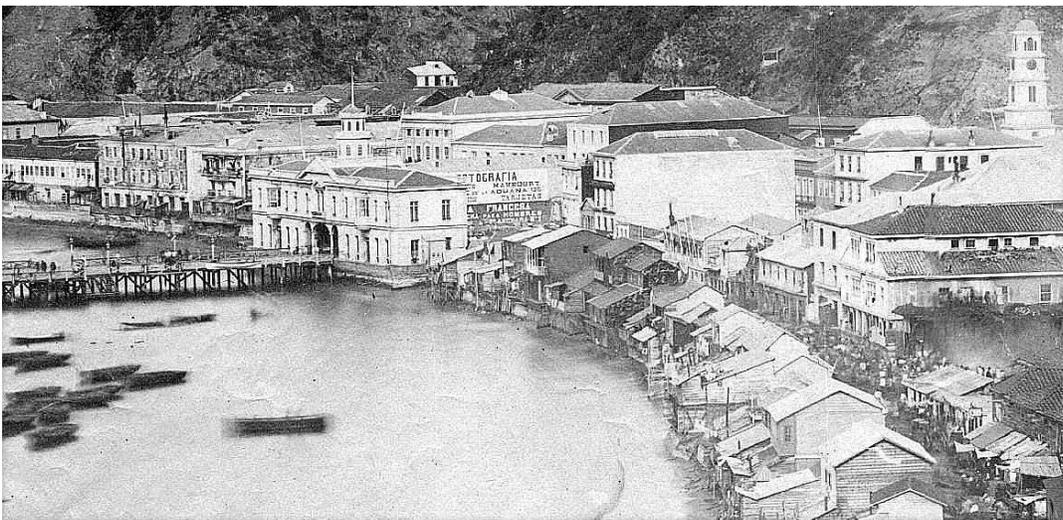


Fig. Nº 15. 1863. Puerto de Valparaíso.
Fuente: Dominio público.

Por otro lado, la importancia para Chile era fundamental. Yávar construye un cuadro de ingresos a través de la Aduana de Valparaíso respecto de los ingresos totales del Fisco, los que serían poco más de la mitad de los ingresos ordinarios para el período 1846-1856. Esto da cuenta de la orientación que el propio Estado tenía para su economía, es decir, una economía dependiente de los mercados extranjeros y de la importancia económica de Valparaíso para el país.

La participación del puerto y su aduana en los ingresos generales de Chile es un indicador de la importancia que tiene el comercio marítimo en el sistema productivo del naciente país. Chile y su mar son un destino que en ese momento no podía ser cuestionado.



Fig. N° 16. Darondeau, B. 1836-1837. Aduana y desembarcadero de Valparaíso. Aguada. (AAVV, 2017)

Al desplazarse progresivamente esta importancia económica hacia Santiago junto a la centralidad que adquiere el sistema político administrativo, que limita las atribuciones de los territorios organizados en torno a ciudades y que gozaron durante la Colonia de una relativa autonomía, aparece nuevamente lo que nunca se fue completamente: el enorme poder de la tierra, principalmente de los terratenientes del Valle Central de la antigua “aristocracia” castellano-vasca, la que va a ser reforzada con los ricos mineros de nuevo cuño que buscan la legitimidad social que da ser propietario de tierras. El fortalecimiento de estas alianzas, fortalecerá la posición de Santiago, haciendo del centralismo el proyecto del Estado Nación, bajo el discurso de la unidad nacional.

La institucionalización de dicho discurso junto a las obras que dieron unidad territorial al país reforzó el centralismo, hasta ahogar la autonomía y limitar el desarrollo de las provincias, si no es como parte del propio desarrollo de Santiago. La Serena, Concepción y el propio naciente Valparaíso son el ejemplo de ello. Se verá que la construcción de obras como ferrocarriles, con el aumento de la conectividad, aumentó la dependencia del nivel central y la disminución del ya frágil poder de la provincia. El ferrocarril Valparaíso Santiago es un ejemplo de ello.

Las élites ya no necesitaron más estar en la provincia. Las redes de comunicación moderna acortaron las distancias, hicieron del gobierno y de los negocios productivos un asunto de más fácil control, a la vez que se centralizaron la burocracia y las redes sociales que permitían el acceso de pleno derecho a la “sociedad distinguida”.

Esta operación de centralización del gobierno, el valor simbólico y económico de la tierra y la captura de los negocios y emprendimientos entre otras razones, sumado al empeño imperial en no propiciar, o más bien impedir la promoción económica de los inmigrantes que decidieron radicarse en el sur de América, marcan la larga dependencia económica del país. Dicha situación va a ser clave en la declinación que el puerto de Valparaíso tuvo para la economía del país durante el siglo XX. Las principales redes de comunicación se trasladaron desde el mar nuevamente hacia tierra adentro.

Se estima que este cambio se comienza a consolidar en la década de 1870 y tendría como hito simbólico al ferrocarril Valparaíso Santiago, puesto que es la vía de tierra adentro, donde la tierra desplaza simbólicamente al mar.

“los ferrocarriles definen un nuevo aspecto de las relaciones entre el espacio y el poder. Supuestamente establecen una red de comunicación que no corresponde ya necesariamente a la red tradicional de las rutas, pero que también deben tener en cuenta la naturaleza de la sociedad y de su historia” (Foucault, 2010, pág. 90)

El poder no acepta competencias, menos en un país tan pequeño. Así como el negocio de los consignatarios asumía todo el riesgo de la aventura ultramarina, una vez generadas las condiciones de orden en los nuevos países y en el propio reordenamiento del capital industrial, el control lo vuelve a tomar la casa matriz y el negocio de los consignatarios desaparece históricamente. Similar situación es lo que acontece internamente en el país. El primer ordenamiento general del país, sin duda es el orden portaliano en lo político, acompañado por el re-ordenamiento económico, el que una vez consolidado, centraliza todo el poder.

Lo que ya no coincide espacialmente es el centro de negocios con el centro de operaciones productivas, que, en el caso de Valparaíso, es el puerto. Es por eso que, aunque la economía siguió el curso de la exportación de materia primas, sin recorrer el camino industrial, y, por tanto, pudo el puerto seguir la aventura de sus negocios portuarios, ya no volvió a ser el lugar privilegiado, había perdido la condición de ser “entre-puertos” en lo marítimo con el cambio de rutas principales de la navegación y había dejado de ser la “cabecera de playa” en la expansión hacia tierra adentro. El carácter de estar “entre”, espacialmente

dicho, es lo que auspició su desarrollo y la pérdida de ese carácter y de la iniciativa en los negocios, es lo que determina su larga declinación posterior.

2.3. TRABAJOS PORTUARIOS

La conformación del puerto crea unos nuevos tipos de trabajadores, que serán a la vez, un nuevo tipo de habitante urbano. Estos trabajadores prontamente se organizan y construyen una dinámica propia dentro de la formación capitalista de producción, generando demandas al mundo del capital y a la ciudad.

2.3.1. *Nuevo mundo del trabajo*

Construir una imagen de las posibilidades de un lugar complejo, desordenado, ruidoso, articulado por los más diversos intereses sólo es posible a través de narraciones como la de Ruschenberger:

“Lectores, figuraos una muchedumbre llena de animación, compuesta de los diversos tipos que he tratado de bosquejar, pasando en direcciones contrarias por una calle angosta. El aguador que atraviesa por entre recuas de mulas y carretas; los comerciantes que discuten el precio y la calidad de la mercadería; sus dependientes que a toda prisa van y vuelven de la Aduana; el guaso de sombrero, poncho, botas y espuelas, sentado sobre su cómoda montura, apoyados los pies en los huecos y grandes estribos de madera y guiando a su dócil bestia; damas en traje de calle con su quitasol, seguidas por sus chinitas araucanas; el dulcero pregonando sus dulces; el mercachifle, con grandes cantidades de cintas y fruslerías, y que alaba en voz estentórea la baratura de su mercadería; marineros montados en caballos que bien pudieran tomarse por descendientes del famoso Rocinante, espoleándolos y lanzándose adelante a pesar de todo obstáculo. Imaginaos todo esto y tendréis una buena idea de lo que es Valparaíso cerca del desembarcadero, en día de trabajo, por la mañana” (Ruschenberger, 1956, pág. 24)

Esta brillante descripción de Ruschenberger muestra la agitación alrededor del puerto. Es la mezcla de hombres y mujeres, a pie o a caballo, siempre apurados. Esta agitación no ocurría normalmente en el trabajo de sol a sol del campo, salvo en los periodos de siembras y cosechas o alguna fiesta religiosa o patronal. En ese intenso lugar están, por un lado, las formas de relación tradicionales entorno a la venta de productos agrícolas, y por otra las nacientes relaciones propiamente capitalistas que se generan con el libre intercambio de mercado. El encuentro de estas dos formas de producción tiene un correlato en las dos fuentes de inmigración principal, el campesino y el marino o inmigrante venido del mar. Todo ello ocurriendo en un espacio pequeño y concentrado por la falta de suelo permite el aumento del roce social. Este por una parte se abre a la diferencia y por otra es fuente de conflictos, los que son parte de las negociaciones sociales y culturales de manera homóloga al intercambio comercial.

Así como los comerciantes y hombres de negocios, articulaban las formas del capital comercial, así también estaba el naciente proletariado generado alrededor de las ciudades en crecimiento acelerado. Si bien, el proceso se consolida posteriormente y a propósito de la enorme demanda de mano de obra en las zonas mineras y por las extremas condiciones de trabajo, se reconoce un incipiente proceso de formación en las ciudades, dada la disponibilidad de mano de obra atraída por los procesos productivos y mercado del trabajo, a la vez que las atracciones urbanas que comienzan a visibilizar una forma diferente de vida. Así es como Julio Pinto y Luis Ortega describen el proceso:

“El Norte minero sirvió de escenario para uno de los primeros procesos masivos de proletarización en Chile, desplegado en dos grandes etapas que coinciden con los ciclos fundamentales del sector. Esto no significa, sin embargo, que procesos similares no se hayan desarrollado en otros sectores económicos o geográficos. De hecho, se sabe que hubo al menos otra zona minera, la del carbón, donde ya se percibe una mano de obra proletarizada hacia la década de 1850. También se han detectado señales en tal sentido para las ciudades de Santiago y Valparaíso, y otro tanto podría argumentarse para las grandes obras públicas y ferroviarias iniciadas en la década de 1850. Respecto de estas últimas, es posible que ellas hayan actuado incluso como etapa transicional entre el peonaje rural tradicional y la emigración a las provincias salitreras, convirtiéndose en una especie de experiencia “pre-proletaria” (Pinto & Ortega, 1990, pág. 74)



*Fig. Nº 17. Woods, Ch. 1848. Careando buques.
Dibujo sobre papel. Fuente: Dominio público.*

En el proceso de transformación del trabajo colonial, centrado en la hacienda del Valle Central, ya sea estando integrados a ellas o marginados en pueblos cercanos o “calles largas”, hacia el trabajo propiamente obrero del desarrollo del capitalismo, fue tempranamente la minería la que mayor cantidad de mano de obra atrajo. Otras faenas de alta demanda de mano de obra fueron los obreros “carrilanos” en la construcción de vías férreas. Entre ambos procesos,

las dos principales ciudades del país ya habían empezado a atraer al peonaje del campo. Valparaíso en sí misma atrajo población para el puerto y sus operaciones, así como para la logística de apoyo del mismo. También había población de paso que venía para embarcarse al norte minero. De tal manera que no fueron sólo los capitales los que salieron desde Valparaíso, sino también la mano de obra.

Uno de los elementos centrales y muchas veces reducido a una función menor o visto como algo pintoresco es el trabajo en el puerto mismo. El trabajo portuario demandó un uso intensivo de mano de obra, puesto que no existían muelles ni nada que se pareciera para la estiba y desestiba de la gran cantidad de embarcaciones que entraban y salían del puerto.

Es una actividad nueva, al menos desde el punto de vista cuantitativo por el alto número de trabajadores que demandó y por lo mismo, no había una tradición o un antecedente al que tomar como referencia. El trabajo se iba haciendo a medida de la demanda y de los recursos existentes, en este caso, sólo la fuerza de los brazos de unos trabajadores primeramente conflictivos y e indóciles.

2.3.2. Primera organización de los trabajadores

Como toda cadena productiva, los intereses de las distintas partes son diferentes y hasta contradictorios y cada parte defendió lo suyo. El orden que requería Aduanas buscaba evitar o disminuir el contrabando, que beneficiaba a veces a jornaleros y lancheros. Evitar el robo era de todo interés de los comerciantes, sin embargo, para los lancheros y jornaleros la falta de regulaciones era una oportunidad de alcanzar mayores ingresos. El disciplinamiento de los trabajadores tuvo un rol central en la actividad portuaria:

“Los pescadores, lancheros y trabajadores portuarios de Valparaíso, fueron hombres toscos, membrudos, interesados e ingeniosos, que no dejaron apaciguar con facilidad su temple indisciplinado, subversivo y criminal. Ante tales habitantes, las autoridades del puerto y del Gobierno central idearon formas para mantenerlos a raya, reprimiéndolos a través del pago de licencias y contribuciones, contabilizando sus embarcaciones e interviniendo en sus actividades a través de reglamentos que detuvieran sus delitos. Estos sujetos reaccionaron con desobediencia e incluso, cuando el poder de las autoridades se hizo sentir con fuerza, se sublevaron organizadamente, aliándose con comerciantes y capitanes, para conservar la libertad en sus actividades. Sin embargo, el poder del Estado no trepidó en controlar a los jornaleros portuarios y a los lancheros, a través de la reglamentación de sus gremios, alterando su sistema de trabajo y sus salarios, con el fin de proteger el cobro de los derechos aduaneros, cuidar el estado de las mercaderías y evitar el robo y el contrabando. A su vez, estos trabajadores reaccionaron ausentándose o abandonando sus labores, desobedeciendo las órdenes de sus jefes y comportándose indisciplinadamente, haciendo que continuaran los problemas en el transporte de efectos entre los barcos y las bodegas” (Alegría, 2013, pág. 189)

Estas regulaciones estatales progresivamente conforman un mercado del trabajo formal, sin embargo, la amplitud de relaciones humanas abiertas por el libre mercado, hace que en cada rincón se busque una oportunidad de ganarse la vida. Ruschenberger lo describe poniendo el acento en el buen humor, condición esencial para atraer a la clientela:

“Estos hombres son fuertes, robustos y atléticos, con el semblante de un color oliva claro que rebosa buen humor; debido a sus relaciones con marineros extranjeros han aprendido el inglés suficiente para darse a entender y también para embromar a todo extranjero que pase cerca de ellos. Basta con que se aparezca un inglés o un norteamericano para que se les vaya encima una media docena de ellos gritando, “you want boty me boty very fine”, a la vez que se recogen los pantalones, alistándose para echar al agua una de las chalupas de la hilera que hay siempre sobre la playa a mano derecha del muelle” (Ruschenberger, 1956, pág. 21)

Más allá de la escena pintoresca, el mundo del trabajo en el puerto está significativamente por la intervención del Estado en la organización de los trabajadores como una primera acción de orden, pero que adquiere ciertos niveles de autonomía posteriormente y llega a ser un elemento clave en la formación de las organizaciones obreras de finales del siglo XIX. Sin ser un trabajo propiamente industrial, sí participó de dicha cadena productiva, por lo que llegó a tener un valor estratégico en su momento, y por ello no extraña su disciplinamiento temprano.



*Fig. Nº 18. Ohlsen, Th. Cargadores descargando buques.
Fuente: Dominio público.*

Para las faenas de estiba y desestiba había tres tipos de jornaleros: los lancheros, los “aguateros” y los de tierra. Los lancheros eran en general propietarios de sus embarcaciones y cumplían la función de ser el paso intermedio entre los barcos mercantes y “los aguateros”. Estos eran los trabajadores que trasladaban los bultos hacia la orilla, pasando ahí a contabilidad, aduanaje y almacenamiento.

Aldo Yávar describe claramente la operación:

Estas lanchas operaban ubicándose al costado del barco y con “pura fuerza de brazos” se suspendían los bultos desde la bodega del barco para ser depositados en ellas; del mismo modo se realizaban los embarques, sacando los bultos de la lancha y colocándolos en la bodega... Las embarcaciones se dirigían a la playa donde fondeaban en 3 o 4 pies de agua, pues no podían acercarse a la orilla porque habrían quedado inmobilizadas por el peso de la carga. Para trasladar los bultos y hacia la orilla los cargadores o jornaleros debían llevarlos a hombro” (Yávar, 1989, pág. 351)

En 1825 el gobierno dicta un decreto que traspasaba todo el trabajo de carga y descarga a manos del Estado, pretendiendo con ello regular el contrabando. A este decreto se opusieron los propios trabajadores en un Cabildo abierto, puesto que esto lesionaba sus intereses. El decreto hubo de ser derogado. En 1837 el Estado organiza a estos trabajadores en el Gremio de los Jornaleros y Lancheros de Valparaíso, como una manera de regular una tarea clave en el funcionamiento del puerto y de la Aduana, principal fuente de ingresos del propio Estado. En 1859 es intervenido, derivado también de la importancia que el gremio llegó a tener, incluso actuando políticamente en la Revolución del 59, tal vez uno de las primeras intervenciones de la ciudad en la lucha política, esta vez contra los gobiernos conservadores. El gremio es disuelto en 1890 nuevamente por su participación en la “gran huelga” de ese año.

El diseño de la organización del trabajo correspondía también a una demanda de los comerciantes para hacer más eficiente el trabajo, disminuir las pérdidas por tan riesgosa labor y también para disciplinar a los trabajadores. “Para la realización de la faena se dispuso que el gremio contara con un número de doscientas veinticinco plazas divididas en quince “cuadrillas” de quince hombres cada una, de entre los cuales se designaba a un capataz mayor y otro segundo, quienes estaban a cargo de su cuadrilla durante la faena” (Yávar, 1989, pág. 360). En 1846 e incorpora a los lancheros al gremio y se aumentan a 600 las plazas de trabajo en 20 cuadrillas de 30 trabajadores. Esta medida extendía la organización lograda por los jornaleros y buscaba disminuir también el contrabando que ocurría en las lanchas. Sin embargo, los dueños de lanchas no veían en este sistema mayor beneficio y en la práctica este gremio terminó agrupando sólo a los jornaleros.

Junto al disciplinamiento de la fuerza de trabajo se creaba una forma de organización laboral que tenía sus ahorros y beneficios como “pensiones” a quienes no podían seguir trabajando o hacerse cargo de gastos de funerales o tener una escuela para los hijos de los jornaleros. Desde 1859 para los cargos de responsabilidad se exigía saber leer, algo inusitado para los estándares de la época. Si bien la organización fue hecha desde el Estado y para proteger sus intereses, el propio desarrollo de la organización la convierte en la primera orgánica de trabajadores en la historia del Chile republicano.

2.3.3. *El marino como nueva figura del trabajo*

Otro sector importante de trabajadores es el marino mercante. Inicialmente este trabajador no existía en Chile, incluso dos décadas después de la Independencia, ni siquiera la cuarta parte de las naves alcanzaba a ser cubierta por trabajadores nacionales:

“En 1837, pese a la vigencia de normativas que ordenaban que la marina comercial fuese tripulada al menos por una cuarta parte de chilenos, sus capitanes reprochaban que la falta de brazos nativos los obligaba a equipar forzosamente con extranjeros” (Alegría, 2013)

La misma Carla Alegría en *El Gibraltar de las costas americanas. Marinería chilena y extranjera. Valparaíso, 1811-1840*, se pregunta qué sucedía con los marineros:

“¿Qué ocurría con los marineros? Para ellos, Valparaíso fue una escala, un mercado, un lugar de reunión y un hogar. A bordo de los barcos, se dedicaron a actividades tales como la pesca de peces y mamíferos, para la obtención de alimentos y productos apetecidos; el transporte de mercaderías, que permitió al comercio continuar su curso; y a través de su participación en las escuadras, se aseguró la defensa del puerto y del territorio; sin contar que las naves prestaron una importante colaboración en la transmisión de noticias y en el transporte de militares, pasajeros y presidiarios. Sin embargo, la desertión y el robo de productos implicaron grandes pérdidas económicas, mientras que la rebeldía y el desacato conllevaron a la falta de orden y unidad al interior de las tripulaciones. Acudieron al puerto principal en busca de madera, agua y víveres, ventas, clientes, descanso y nuevos horizontes, relacionándose con las autoridades locales y el resto de los habitantes. Independientemente de sus características, condiciones de vida o tiempo de estadía, estos sujetos, conocedores de la mar y de otros puertos, y dotados de múltiples anécdotas, dejaron una huella en la formación de la identidad porteña y en la naciente República nacional. Por tanto, si no se considera su presencia y relevancia, se estará ante una visión incompleta del Valparaíso del siglo XIX” (Alegría, 2013, pág. 193)

A diferencia del jornalero de orilla, el marino sí ha sido destacado en los mitos y las historias de la ciudad, porque ha permanecido de diversas maneras.

Lo mismo que las demás actividades de trabajo alrededor del puerto, sus comienzos fueron caóticos, no sólo porque el país ni la ciudad tenían formas de ordenamiento que pudieran hacerse respetar, sino porque estaban surgiendo unas nuevas formas de trabajo en una extensión antes no vistas. Por tanto, no sólo no había especialistas, sino que la mano de obra estaba recién en formación. De ahí las referencias al desorden en la ciudad y de ahí también que fuese contrastado el carácter del campesino versus el del marino, como se verá en el uso de los espacios como la chingana, más adelante.

El uso de la violencia en un mundo caótico no es de extrañar. El origen y las experiencias de los primeros marinos dan cuenta de guerras, delitos y todo género de excesos en los puertos, más aún cuando Valparaíso era uno que además de mercantes contaba con la incipiente Escuadra. El intercambio entre

unos a otros, así como las deserciones por motivos que van de la mejor paga hasta huir de las penas por delitos cometidos, no era un asunto infrecuente:

“Los buques albergaban hombres toscos, alcohólicos, insubordinados y delincuentes, sometidos a las inclemencias de la naturaleza, la guerra, la enfermedad y a la influencia de otros sujetos. En tiempos de licencia, o simplemente por deserción, Valparaíso recibía a los marinos de la Escuadra para darles un hogar temporal o permanente, acogerlos en el Hospital para que se recuperaran de sus males u otorgarles un momento de diversión. Durante su estadía, entablaron relación con los porteños, fuesen autoridades políticas, militares o de las instituciones de la Marina, o bien con los habitantes u otros pasantes. Entre los pobladores del Gibraltar americano, había sujetos tan bruscos e incontrolables como ellos: los pescadores y lancharos” (Alegria, 2013, pág. 177)



*Fig. Nº 19. Rugendas, J. M. Bahía de Valparaíso, vista desde el mar hacia la costa.
Fuente: www.bibliotecanacionaldigital.cl*

Aun en estas caóticas condiciones, años después Paul Truetler en *Andanzas de un alemán en Chile: 1851-1863*, mostraba la convicción de que Valparaíso seguía siendo una promesa para el comerciante europeo:

“De este modo resulta que un junior llegaba a ser en diez o doce años el jefe de una casa comercial en Valparaíso y podía regresar después de algunos años igualmente a Europa, todavía joven y rico, a fin de elegir alguna compañera de su

vida y disfrutar de los placeres de una situación independiente.” Citado en (Calderón, 2001, pág. 235)

Similar es la visión optimista que tiene acerca del trabajador:

“El hecho de ser tan poco frecuente los robos y hurtos, provenía en especial de que todo aquel que deseaba ocuparse, no sólo encontraba trabajo, sino que se le pagaba también un elevado jornal, que era corrientemente, hasta de tres pesos por día para los simples peones, lo que era bastante para vivir con holgura durante toda una semana”. Citado en (Calderón, 2001, pág. 230)

Más allá de la exactitud de sus impresiones, cierto es que el puerto de Valparaíso generó altas expectativas en el mundo del trabajo y los negocios, al menos, hasta pasado la medianía del siglo XIX, cuando las cosas comienzan a cambiar.

Así como el ciclo de los negocios de importación se desplaza y re-ordena, así el trabajo portuario se fija al puerto, se especializa y reduce en cantidad de mano de obra. La reducción de comerciantes y trabajadores en el puerto, hace que la ciudad vaya adquiriendo autonomía respecto al puerto, se re-ordene a su vez a sí misma, reconociéndose como tal y dándose tareas de ciudad propiamente urbana, como espacios especializados de paseo, esparcimiento o goce estético.

El lugar puerto, físicamente y espacialmente, así como espacio de representación también declina a través de la especialización de funciones. Dicho rápidamente, no todo funciona en torno a él. El trabajo por tanto se diversifica y la ciudad a que había dado origen se espacializa de otra manera, como se verá en 4.4 Modos de organización de lo urbano.

El elemento principal a indicar es que la inmigración interior y exterior produjo unas formas de trabajo en el puerto y alrededor de él, que al especializarse fueron cambiando. Alrededor del foco original fue creciendo una red de abastecimientos y negocios de todo tipo, que fue la base de la expansión urbana, visto desde el punto de vista demográfico.

2.4. COMERCIO LOCAL

Graham describe al comerciante extranjero que llega al puerto: “los comerciantes que aquí vienen son por lo general comisionistas o vendedores al detalle de casas mayoristas establecidas en países más grandes y más antiguos.” (Graham, 1953, pág. 84). Localmente se genera un intenso mercado de abastecimiento de las naves mercantes y de la Armada por un lado y por otro de los abastecimientos de los habitantes de la ciudad. Así es como aparecen lugares o figuras de comerciantes particulares.

Los primeros lugares de mercado local son los mismos que venían de la Colonia:

“Los que no eran comerciantes con negocio a la puerta, eran vendedores en las recovas o en la plaza, o ambulantes ubicados entre el Arsenal y la Quebrada de

2. TRANSFORMACIÓN DE LOS ESPACIOS DE TRABAJO

Elías, ofreciendo a gritos sus mercaderías en medio de la calle, con la protesta del vecindario, hasta que en 1848 tuvieron su baratillo que los congregaba. Todo el mundo compraba y vendía en Valparaíso” (Urbina, 1999, pág. 36)

A la vez, el comercio se llevaba a todas partes de la ciudad a través de “los vendedores ambulantes que, como el panadero, lechero, pollero, pavero y frutero, recorrían a diario los barrios y cerros del puerto ofreciendo a gritos sus mercaderías” (Vargas, 1999, pág. 663). De esta forma el personal de servicio de las casas acomodadas tenía sus “caseros” y las mercaderías a la puerta.



*Fig. Nº 20. Fisquet, Th. A. Aduana de Valparaíso, Chile.
Litografía coloreada. Fuente: (AAVV, 2017)*

En este comercio de carácter local intervienen prontamente comerciantes extranjeros por cuenta propia, trayendo sus formas de consumo a compradores habituados a formas diferentes de comer y preparar los alimentos. Desde los cortes de la carne hasta el consumo de las frutas presenta diferencias y con ello oportunidades de negocio:

“Hay uno que otro carnicero inglés que surten a los residentes extranjeros y a las naves extranjeras que hacen escala en este puerto. Abundan las aves caseras y de caza y se venden a un precio muy razonable. En sazón se trae al mercado una gran variedad y cantidad de fruta de los vecinos valles de Quillota, Melipilla y

Casablanca”⁶, luego describe “además de todas estas cosas buenas que produce la tierra, la bahía y sus costas vecinas surten al mercado con una variedad de rico pescado. Muchos de los moluscos que se cogen en las rocas se venden en el mercado de la plaza y los come la gente del pueblo” (Ruschenberger, 1956, pág. 19)

2.4.1. Mercado del agua

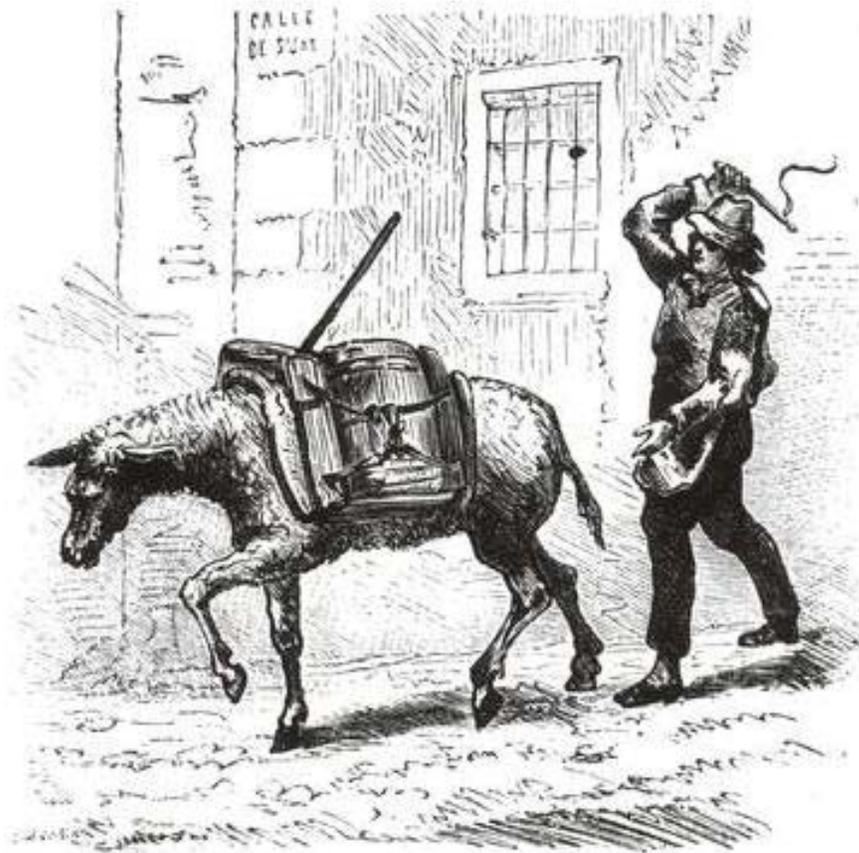
Uno de los elementos fundamentales para la vida, como es el agua, es un recurso de gran valor, dada su escasez. Ello construye una particular figura urbana como es el “aguatero”:

“El agua dista de ser buena, y resulta difícil de obtenerla, pues toda la que se gasta en el puerto se compra a los aguateros, que la bajan a hombro en pequeños barriles desde lo alto de las quebradas, más arriba de donde se hallan las lavanderías de las mujeres. Estas quebradas tienen una producción muy precaria, estando casi secas en el verano, y tan turbias en la estación lluviosa, que con frecuencia resulta el agua inadecuada para el uso. Los buques se proveen de ella generalmente en el Almendral, donde existe un pozo de propiedad de un inglés, del que se saca el agua por medio de una rueda que mueven peones colocados en su interior.” (Vowell, 1923, pág. 39)

Este particular vendedor resulta un asunto llamativo para los extranjeros:

“Lo que sobretodo llama la atención del norteamericano recién llegado, son los *aguateros* que con sus mulas acarrean el agua de manantial de las quebradas y surten a todas las familias. La mula lleva al lomo dos pequeñas barricas, suspendidas una a cada lado sobre un armazón de madera hecha con ese objeto; y el aguador va sentado en ancas moviendo sus piernas desnudas, primero una y después la otra como en el acto de espolear. Un sombrero basto en forma cónica, bien ajustado a la cabeza, camisa con las mangas arremangadas hasta arriba del codo, delantal de cuero semejante a los de los herreros, y un ancho pantalón que les llaga debajo de las rodillas” (Ruschenberger, 1956, pág. 21)

⁶ Complementa enseguida con una opinión detallada de las frutas y verduras del país: “Las frutas más comunes son: la uva, la naranja (no muy buena), la manzana, la pera, el durazno (de poco sabor), la ciruela, el damasco, el melocotón, el limón (dulces y agrios), y la lima; higos, dos veces al año, siendo la primera cogida la que llaman “brevas” y la segunda, “higos”; frutillas de un gran tamaño, algunas de las cuales miden de cinco a seis pulgadas de circunferencia, pero tiene poco gusto, y también excelentes melones. La sandía, que es pequeña pero muy buena, forma una parte bastante considerable del alimento de la gente del pueblo. La nuez, grande, y una especie de castaña grande se dan en abundancia. Hay, además, el piñon, siendo su gusto muy parecido al de la castaña. Las legumbres consisten en papas, yucas, repollos, coliflores, pepinos, rábanos, zapallos, tomates, lechugas, apio, arvejas, frejoles, etc. Ni las frutas ni las legumbres tienen tan buen sabor como es Europa o de los Estados Unidos, debido a cierta particularidad del terreno. Las frutas que se dan mejor son la uva y los higos. Es de suponer que un cuidado más prolijo en su cultivo mejorará en gran parte el tamaño y el sabor de la fruta”



*Fig. Nº 21. Rugendas, J. M. (probable). Aguatero en burro.
Fuente: www.bibliotecanacionaldigital.cl*

Así como el “aguatero” distribuye el agua por toda la ciudad, resolviendo de esa manera la falta de suministro por redes públicas, como más adelante ocurrirá, también hay trabajadoras que se encargan del lavado de la ropa de las casas acomodadas, puesto que no se estimaba que fuese una tarea para el servicio doméstico, probablemente debido a no contar con agua en las propias casas y a ser más rentable el “servicio externo” de la lavandera. Esta trabajadora externa de las casas particulares a veces es ella misma quien tiene una pequeña chacra:

“E. Poeppig vio que en las acequias de Valparaíso “se aglomera el pueblo desde las primeras horas de la madrugada hasta la noche”. En el centro de tales aglomeraciones -prosiguió el visitante “las mujeres de las clases más bajas lavan. semidesnudas, su ropa. y diariamente se conducen allí las mulas y los caballos para apagar la sed (mientras) el aguatero llena sus barriles ... “. Por su parte, María Graham se manifestó sorprendida de que algunas de las lavanderas fueran al mismo tiempo propietarias de “chacras”. R.L. Vowell acotó que, en Valparaíso, “todas las quebradas están densamente pobladas, especialmente por lavanderas, gremio que abunda notablemente” (Salazar, 2000, pág. 298)



*Fig. Nº 22. Ohlsen, Th. Lavanderas en la quebrada de Las Palmas.
Dibujo. Fuente: Dominio público.*

De esta manera, en una economía de subsistencia recurre a la flexibilidad del trabajo y al ingenio para sobrevivir, algo muy propio de la primera época de formación de la ciudad. El uso de los recursos naturales como el agua, por un lado, de las laderas y quebradas a que son reducidos los más pobres son parte del ingenio de la sobrevivencia tan característico de la ciudad. Aunque también la subsistencia autónoma es objeto de regulaciones y restricciones:

“Dadas las características descritas, el gremio de las lavanderas fue progresivamente acosado por las autoridades, en todas partes. En 1846, significativamente, se prohibió a las lavanderas de Valparaíso que lavaran en las quebradas. Después de 1885, el crecimiento cuantitativo de este gremio se estancó” (Salazar, 2000, pág. 299)

Es significativo ver el conflicto por el uso de los espacios y los sistemas de sobrevivencia en la medida que la ciudad va transformándose y aumentando sus recursos y también buscando parecer una ciudad en regla. La forma de la ciudad liberal y comercial tiene el destino situado en unas formas y normas que deciden lo que es correcto y lo que no. El progreso de lo moderno debe aislar y separar lo que no se corresponde con la expectativa. Es así que se produce una permanente disputa por los espacios que va de los de mayor valor hasta los menos valiosos, relegando la pobreza hacia las zonas menos favorables. No es sólo una lógica regulatoria normativa en general, sino una disputa espacial cotidiana.

2.4.2. *Primeros artesanos*

En la medida que la ciudad progresa aparece un gremio más complejo y que ha tenido una tradición más larga, como son los artesanos:

“las calles eran pintorescas y no dejaba de llamar la atención la gran cantidad de artesanos con sus talleres con curiosos letreros. El zapatero colgaba un gran zapato en su puerta, el sombrerero, un sombrero llamativo, quizá, para que se enterasen los que no sabían leer. Por entonces se juzgaba este sistema como eficaz propaganda” (Urbina, 1999, pág. 30)

Los artesanos han sido siempre un germen de autonomía, misma que el naciente mercado estimulaba. No es sólo el oficio, sino también como estos productos son promocionados y exhibidos para atraer la atención de los compradores, por lo tanto, el artesano es también un comerciante y un publicista de sus productos:

“Hay establecidos aquí algunos artesanos alemanes y se hace notar principalmente un hábil herrero y veterinario, un tal Frey, cuya hermosa y aseada casa, con su taller y su jardín, es un excelente modelo para los chilenos que surgen.” (Graham, 1953, pág. 36)

Como se ve, también en estos oficios aparecen los inmigrantes, que pasan a tener el carácter de modelo para los nacionales.

En lo que no hubo modelo que funcionara fue en el proceso de industrialización:

“...Me convencí que no había esperanza de encontrar una fábrica establecida, nada de división del trabajo ni de maquinarias, ni si quiera la rueda del alfarero, nada en fin de los auxilios de la industria que me parecía casi indispensables para un trabajo tan artificial como la preparación de la loza. Ante uno de los ranchos más pobres, hecho únicamente de ramas y cubierto con totora y que tenía un cuero a guisa de puerta, estaba sentada un familia de loceros.” (Graham, 1953, pág. 46)

Evidentemente las razones de esta falta de industria no tienen que ver con el carácter nacional ni con algún mal destino como más de alguna vez se ha dicho. El tema es altamente complejo como para ser abordado en esta investigación, sin embargo, es posible situar algunos elementos generales. El país estaba altamente endeudado al finalizar las guerras de Independencia, lo

que generó nuevos créditos y nuevas deudas, por un lado. Por otro el mercado industrial europeo no estaba interesado en desarrollar estas capacidades industriales en los nuevos territorios, no sólo para los nacionales, sino tampoco para los emigrados que decidieron quedarse en Chile o América. Los emprendimientos industriales fueron de corta duración y fundamentalmente ligados a la minería. La mayoría de las familias que los iniciaron ya no eran capitalistas ni empresarios en la tercera generación según señala Gabriel Salazar.

2.4.3. Abastecimiento alimentario

Un último asunto alrededor de las formas productivas y los trabajos tiene que ver con los abastecimientos de productos alimentarios que surtían a diario a la ciudad y su alta demanda:

“Las circunstancias bélicas inherentes a la causa independentista, produjeron necesidades vistas por primera vez en el país. Los barcos de la Escuadra chilena requerían del aprovisionamiento de víveres para los hombres que servían en ella, necesidad que paulatinamente fue aumentando a causa de los buenos resultados de la captura de buques enemigos, mercantes y de guerra, los cuales fueron engrosando el poder naval nacional, y consecuentemente, el número de sujetos enrolados. El aprovisionamiento de víveres fue visto por los comerciantes de Valparaíso y Santiago como una oportunidad de crear y desarrollar un negocio altamente lucrativo” (Alegría, 2013, pág. 157)

El aprovisionamiento de alimentos venía principalmente de Quillota, Casablanca y Melipilla. Los caminos hacia el interior eran principalmente en lo que hoy es el pasaje Quillota subiendo por el Cerro Barón. El otro es el actual Cerro O'Higgins, en el sector de Las Zorras y un tercero en el otro extremo, subiendo por Cerro Mesilla.



*Fig. Nº 23. Rugendas, J. M. Valparaíso.
Óleo sobre tela. Fuente: (AAVV, Mar de Chile, 2014)*

La primera forma de transportar productos era a lomo de mulas, sin embargo, fue reemplazado por las carretas tiradas por bueyes como una forma de optimizar la carga y debido al alto costo de las mulas. Así:

“Las carretas, pequeñas y con ruedas macizas, al estilo de las actuales carretas maulinas, partían desde las bodegas, subiendo por las lomas del Cerro Carretas, que derivó su nombre de esta, hecho, hasta llegar a la Mesilla, explanada superior del cerro que hoy lleva este nombre, y, donde tenían el primer descanso. Desde el Cerro Mesilla el camino atravesaba las quebradas de San Francisco y de los Lúcumos para seguir hacia Peñuelas.” (Calderón, 2001, pág. 30)

El recorrido era desde el Camino de Carretas hacia Peñuelas, de ahí a Casablanca, luego a Melipilla y finalmente a Santiago.

El camino Valparaíso a Santiago a caballo tomaba tres días, pero las carretas podían demorar semanas en invierno. Un asunto que tendrá como consecuencia el proyecto del ferrocarril, que necesitaba aumentar la seguridad y rapidez del transporte de mercancías y de personas.



*Fig. Nº 24. Searle, J. 1833. Jinetes camino de Valparaíso.
Fuente: Dominio público.*

2.5. FERROCARRIL VALPARAÍSO A SANTIAGO

El paso de una economía colonial a una de apertura de los mercados requiere que los productos sean transportados a distancias cada vez mayores, sin embargo, el gobierno no estaba en condiciones financieras para abordar estas tareas, por lo que:

“sólo en la década de 1830, el gobierno central por propia iniciativa y escuchando las numerosas peticiones de hacendados, comerciantes, mineros y transportistas, se preocupa sostenidamente por mejorar los sistemas de comunicaciones intra y extraterritorial. Nace de esta manera una legislación de caminos, heredera de la tradición colonial, y se emprende la construcción de algunas vías y la reparación de otras ya existentes” (Pinto Vallejos, 1986, pág. 49)

Para estos efectos, en 1842 se crea el Cuerpo de Ingenieros Civiles para mejorar caminos, calzadas y canales.

2.5.1. Iniciativa ferroviaria

La dinámica de organización económica y la necesidad de asegurar los rápidos desplazamientos de las mercancías, así como la novedad de los ferrocarriles como producto emblemático de la revolución industrial movilizaron las primeras acciones para su instalación en Chile. Primeramente, en el transporte minero en el Norte, donde el ferrocarril Copiapó Caldera, por la vía de la iniciativa privada, sería el primero en instalarse, y realizado por el ingeniero norteamericano William Wheelwright en 1850. El mismo ingeniero estaría en los inicios del ferrocarril Valparaíso Santiago.

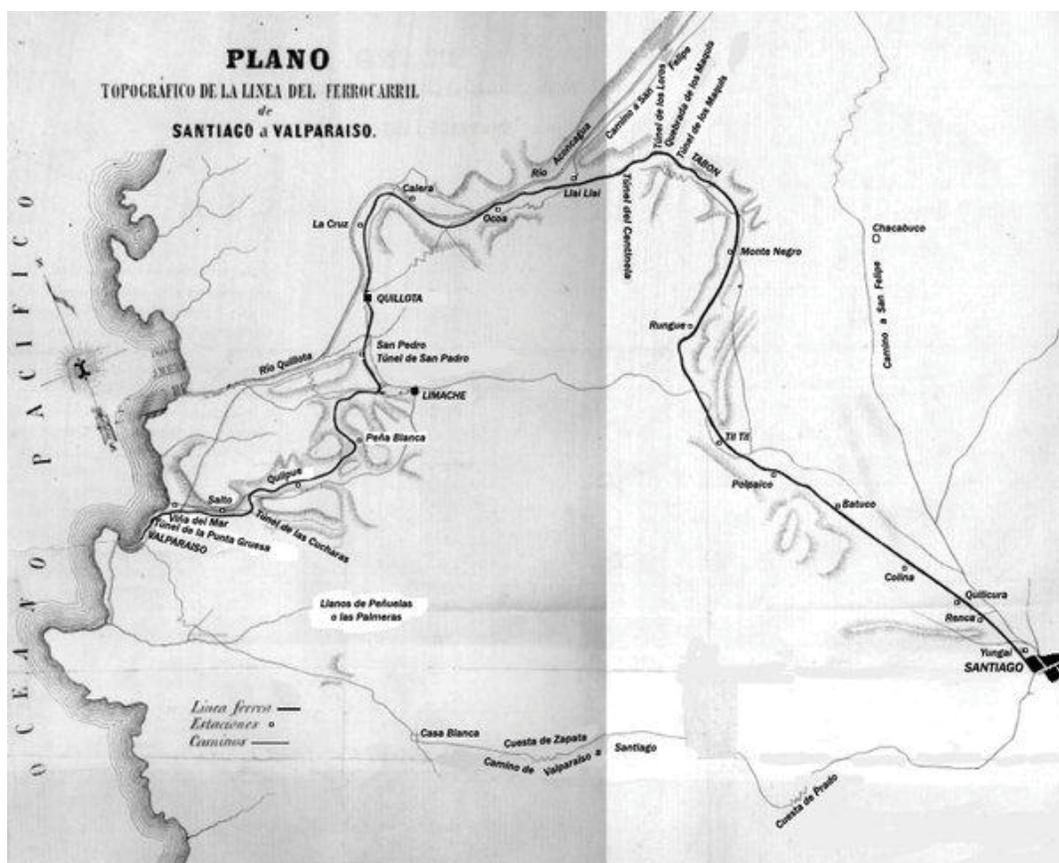
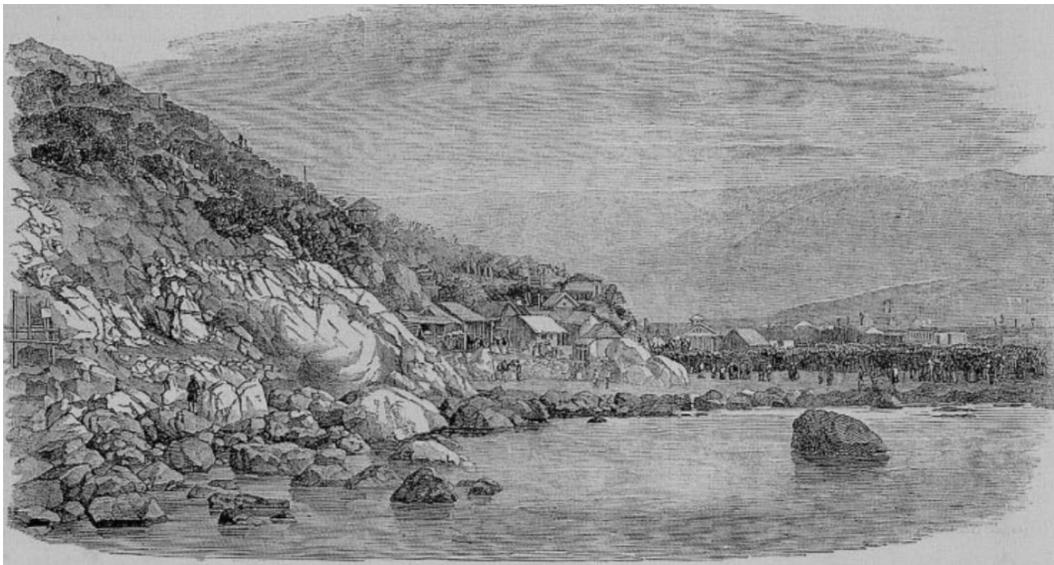


Fig. Nº 25. Plano de ferrocarril Valparaíso a Santiago.
Fuente: www.memoriachilena.cl

Lo que se ha llamado la “triada de la época del vapor”: energía, productividad y progreso es el elemento simbólico que en el momento de la independencia relaciona lo moderno con el progreso. En la época la economía nacional era básicamente productora de materias primas ligadas a la minería de la plata y el cobre en el norte y a la agricultura en la zona central y sur.

Luego del éxito de la construcción del ferrocarril Copiapó Caldera, Wheelwright propone la construcción del recorrido Valparaíso Santiago, el que Guillermo Guajardo describe de la siguiente manera:

“la iniciativa para los ferrocarriles provino desde el ámbito privado e internacional. En 1842 el empresario estadounidense William Wheelwright presentó al gobierno un proyecto para construir una vía férrea entre Valparaíso y Santiago, formándose en 1845 una sociedad integrada por banqueros y comerciantes ingleses de Liverpool y Londres. pero en 1849 ante la demora del proyecto en el congreso, Wheelwright se asoció con empresarios mineros del norte para crear la compañía del Ferrocarril de Copiapó –ciudad ubicada aproximadamente a 800 km al norte de Santiago– que entró en operaciones en 1851. el atraso del proyecto de Valparaíso hizo que los comerciantes, importadores y exportadores del puerto presionaran al gobierno para lograr la aprobación y formación en 1852 de la compañía del Ferrocarril entre Santiago y Valparaíso (FCSV), con un capital social de siete millones de pesos aportado en un 50% por el estado. dicho aporte aumentó a medida que se experimentaron incrementos en la construcción y operación de las líneas. en septiembre de 1858 se autorizó al gobierno para comprar las acciones del FCSV gracias a un préstamo de Baring de Londres por un total de siete millones de pesos, suma de la cual se destinaron cinco millones para la compra del FCSV y los otros dos millones fueron para construir el Ferrocarril del sur (FCS), que uniría Santiago con Talca –una distancia de cerca de 250 km–, e iniciado en 1856 con un capital social de tres millones de pesos con un tercio aportado por el estado” (Guajardo, 2007, pág. 40)



*Fig. Nº 26. Helsby, W. 1852. Inicio de las obras del ferrocarril a Santiago.
Litografía de daguerrotipo de W. Helsby. Fuente: (Rodríguez Villegas, 2001)*

En la formación de la compañía FCSV en 1851, los principales accionistas fueron el Estado con 2000 acciones, Matías Cousiño con 800 acciones, Candelaria Goyenechea y Josué Waddington con 600 acciones cada uno. Cousiño tenía su fortuna en base a la minería del carbón de Lota, Goyenechea

era heredera de Miguel Gallo que hace su fortuna con la mina de plata de Chañarcillo, descubierta en 1832 por el pastor Juan Godoy en los alrededores de Copiapó y Waddington, ingeniero británico llegado a Valparaíso en 1817 y que a través del comercio generó una de las mayores fortunas del país. Todos ellos pertenecen a la nueva burguesía que compró grandes haciendas en el valle central, como una forma de integración a la alta sociedad de origen terrateniente.

Luego de numerosos percances y estudios de alternativas de trazados en 1855 se inaugura el trazado de Valparaíso a Viña del Mar, transformándose en una atracción turística. En 1856 el ferrocarril llega a Limache y en 1857 llega a Quillota. Debido a los problemas técnicos el proyecto financieramente no era sostenible, por lo que el Estado intervino, a través de un préstamo contratado en Londres.

En 1861 el gobierno de Montt a través de su ministro del interior, Antonio Varas, llega a un acuerdo con el norteamericano Henry Meiggs para la finalización de la vía. A principios del año 1863 había alrededor de 10.000 obreros trabajando, entre ellos mineros, herreros, carpinteros, mayordomos y peones, para terminar en julio del mismo año, un año antes de lo comprometido por Meiggs. La ruta se inaugura oficialmente el 14 de septiembre de 1863. El viaje en carretela antes duraba 24 horas y costaba \$ 20, con el ferrocarril demora menos de 7 horas y costaba \$ 5, precio que fue bajando con el tiempo, por lo que los viajes se hicieron más frecuentes y menos costosos.

Después de esta inauguración el Estado se decide a promover la construcción de ferrocarriles como una manera de construir el territorio de la República de manera estructurada y centralizada. El punto de inicio de todos los tramos sería la Estación Central y se prolongaría hasta Chañaral por el norte y Talca por el sur, de acuerdo a su plan. Hasta entrado el siglo XX, las redes ferroviarias eran de origen tanto público como privado, prácticamente en partes iguales, lo que da cuenta de los intereses de cada parte en la organización económica del país. La manera en que el Estado organizó la red es creando la Dirección General de Ferrocarriles, que se encargaba de la fiscalización de los privados, la fijación de tarifas y la planificación de las redes. En 1884 se crea la Empresa de Ferrocarriles del Estado, que sería central en las políticas de desarrollo durante el siglo XX.



*Fig. Nº 27. 1870. Estación Barón, Valparaíso.
Fotografía. Fuente: Dominio público.*

2.5.2. Impacto del ferrocarril en Valparaíso

De acuerdo a Nelson Olivares en (Olivares, 2018, pág. 80), el ferrocarril Valparaíso Santiago, tiene consecuencias en la transformación de la ciudad, como la captación de mano de obra, en su ejecución y en su manejo. En la década siguiente a la instalación del ferrocarril y de acuerdo al censo de 1875 se produce un notorio aumento de la población, la mayoría peones y gañanes provenientes del campo.

El ferrocarril en Valparaíso transformó la zona de la actual estación Barón, donde se construyó un complejo ferroviario que incluía la estación, oficinas, la maestranza, galpones, patios de maniobras, etc. Esto llevó a que los trabajadores se instalaran también en los alrededores, principalmente en los cerros Barón y Placeres.

La llegada del ferrocarril alimentó a la economía local generando nuevos negocios y hoteles. A ello se sumó la instalación de los tranvías de sangre en marzo de 1863, que recorría todo el centro de la ciudad, lo que generó una mayor movilidad de la población. En 1876 se inauguró una precaria estación Puerto y la definitiva se construye en 1890.

Olivares también señala la importancia para la instalación de industrias en la ciudad, debido a las facilidades otorgadas por el transporte de carga. Lo mismo en la importancia para el desarrollo de la zona interior, particularmente Viña del Mar, convertida primeramente en una especie de ciudad dormitorio, aunque también ciudad balneario para los santiaguinos.

Por tanto, el ferrocarril viene a ser un corte entre un Valparaíso más autónomo en términos de administración y de innovación en términos urbanos, quedando más ligado luego al poder centralizador de Santiago. Por ello es que

se estima que su instalación es un elemento simbólico con se cierra la época de expansión de la ciudad y se inaugura la época de su consolidación decimonónica.

2.6. CONCLUSIONES DEL OBJETIVO ESPECÍFICO UNO

Estas conclusiones al primer objetivo específico: “identificar las transformaciones de los espacios de trabajo que dan lugar a una primera manera de ordenamiento urbano”, tienen carácter preliminar y se entrelazan sintéticamente en las conclusiones generales de la investigación.

Durante el período de estudio, que se ha llamado época de expansión, se ha identificado diferentes formas de trabajo y se ha determinado que ha sido este en sus diferentes formas el catalizador del crecimiento acelerado de la ciudad, lo que ha ocurrido de la siguiente manera:

1. El encuentro de la empresa imperial británica que se extiende al Pacífico Sur y hacia Asia, con las políticas de apertura comercial chilena, tienen en Valparaíso el puerto que articula ambos intereses.
2. El puerto de Valparaíso, recoge la primera avanzada comercial, en su nueva condición de “entrepot”. Con ello se multiplica la llegada de inmigrantes europeos. La articulación de los negocios incluye la importación y exportación y los lugares que atiende, van desde Copiapó hasta Talca y hasta San Juan en Argentina. Además de Sudeste asiático, objetivo estratégico del imperio británico.
3. El trabajo en el puerto demanda un uso intensivo de mano de obra, que llega desde los campos de la Zona Central de Chile. La necesidad de mayores niveles de control del proceso productivo portuario, instala la primera organización de trabajadores del país. También se crea la figura del marino mercante, que se hace parte de la historia de la ciudad de Valparaíso a partir de este momento.
4. El crecimiento de la población demanda nuevas logísticas de abastecimientos que generan más trabajo y nuevas demandas, que fueron provistas por trabajadores por cuenta propia como “aguateros” o lavanderas, así como comerciantes ambulantes por los cerros, a la vez que se fortalecen las recovas y mercado de abastos.
5. El crecimiento portuario demanda una nueva velocidad para el transporte de mercancías y personas, lo que genera que la iniciativa privada y luego el Estado, se dé la tarea de construir una vía de ferrocarriles entre Valparaíso y Santiago. Esto genera nuevos impactos, como la conformación de un barrio ferroviario y de un entorno técnico a su servicio, como zonificación urbana. La instalación del tranvía a nivel local acelera también los desplazamientos internos en la ciudad.

Por tanto, el puerto es el inicio de un ciclo virtuoso que moviliza una cadena productiva que transforma y expande las posibilidades urbanas, que genera trabajo y nuevas oportunidades a una población ávida de él y de las libertades entregadas por un salario pagado en moneda y no en fichas, como era habitualmente el trabajo campesino. El trabajo en el puerto sería una forma de primera emancipación de la cultura de la hacienda, y una oportunidad de emancipación para el comerciante a riesgo venido de Europa. El trabajo aparece también de forma precaria, aunque autónoma, a través de los abastecimientos de alimentos y agua.

Del aumento de población se sigue la necesidad de habilitación de suelos urbanos. Un caso singular es la ocupación del Almendral que pasa de una economía de subsistencia ocupada por huertos y chacras, que serán expulsadas para ser ocupada para extender las áreas de viviendas, realizadas por encargo municipal y con inversiones privadas, que serían el primer caso de especulación con el suelo urbano en Valparaíso. Los pobres tendrán que buscar lugares entre quebradas y cerros.

Las regulaciones normativas respecto al trabajo y las decisiones urbanas respecto a la ocupación del suelo y sus trazados son parte de las disputas por el territorio en una época en todo está comenzando de una manera demasiado acelerada para unas normativas aún ancladas en el tejido colonial.

El trabajo sería uno de los indicadores de la transición de una economía colonial a una centrada en el capital y un lugar privilegiado para observar las primeras decisiones urbanas de la ciudad, puesto que se genera un ciclo que genera dinámicas productivas aceleradas.

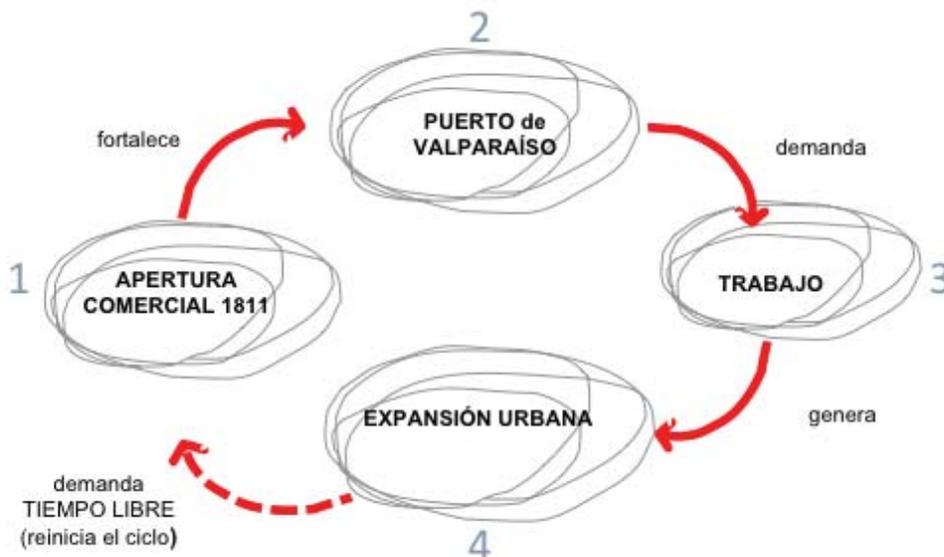


Fig. Nº 28. Esquema Ciclo de transformación del trabajo.
Fuente: Elaboración propia.

2. TRANSFORMACIÓN DE LOS ESPACIOS DE TRABAJO

El ciclo comenzaría con la apertura comercial de 1811, que fortalece un incipiente puerto, el que demanda uso intensivo de mano de obra y todo tipo de trabajos, lo que a su vez, genera una expansión urbana, sea por crecimiento demográfico o por requerimiento de nuevos lugares productivos y de comercio.

El espacio urbano es vivido como oportunidad de vida nueva para los inmigrantes del campo y de Europa.

El siguiente ciclo se iniciaría con la demanda de lugares para uso del tiempo libre generado por el trabajo productivo.

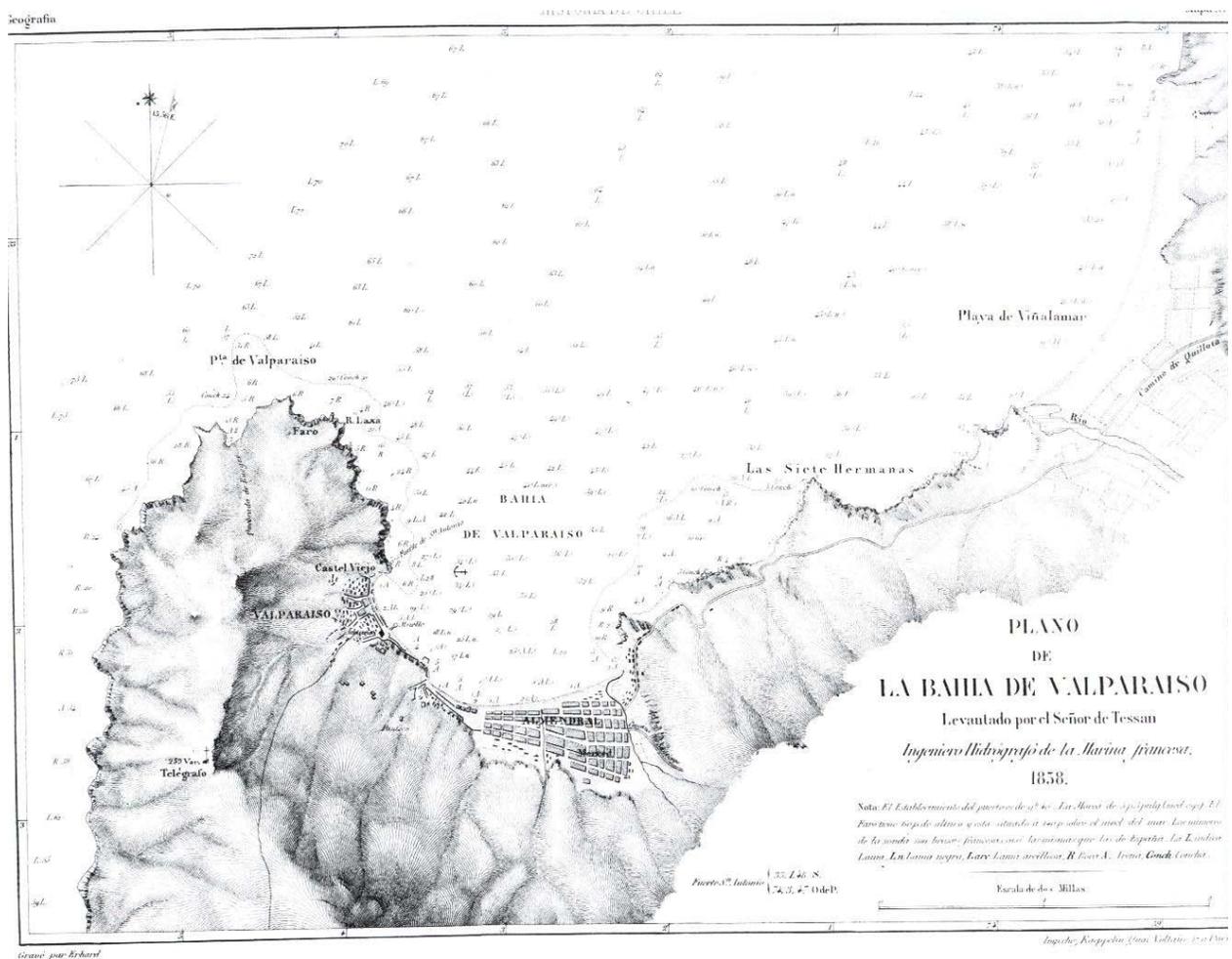


Fig. Nº 29. Plano de Valparaíso. 1838.
Fuente: Dominio público.

3. LOS ESPACIOS DE OCIO COMO NOVEDAD

Así como los negocios y el mercado del trabajo sufren transformaciones que dan lugar a la ciudad, así también es el mismo trabajo el que genera las condiciones para la aparición del "tiempo libre". Tanto para el trabajador "libre" que trabaja vendiendo su propia fuerza de trabajo, como para el comerciante o negociante que dispone de un "tiempo fuera" que se abre a diversas formas de esparcimiento, juego y diversión.

Este espacio es llamado por Norbert Elias el "espectro del tiempo libre" (siguiendo el uso del espectro de los colores, que pasa por la totalidad de los tonos de modo organizado), que esencialmente contendría a:

- 1) las rutinas del tiempo libre, como la "satisfacción rutinaria de las necesidades biológicas y el cuidado del propio cuerpo" y las "rutinas de la casa y de la familia",
- 2) las actividades intermedias del tiempo libre destinadas a la auto-realización, como los trabajos voluntarios o las actividades privadas como el estudio o los "hobbies",
- 3) las actividades recreativas, como *las actividades sociales* (sean estas las de compromiso como las que participa voluntariamente), *las actividades "miméticas" o de juegos* (ya en juegos reglamentados, sea como jugador o espectador, o en actividades más libres como el baile), o *actividades que rompen la rutina diaria* (como viajar, pasear o tomar sol)

Estas últimas son las que se observan en esta investigación, puesto que son esencialmente actividades sociales que se transforman en función del desarrollo de la cultura de origen.

El paso de la cultura colonial a la cultura moderna que se abre con el "libre comercio" tiene consecuencias en la percepción que se tiene de este tiempo y depende de la clase social a la que se aplique. Según señala Alejandra Araya Espinoza:

"La sociedad colonial chilena del siglo XVIII se encontraba en un proceso de consolidación de estructuras de dominio interno (local) como producto de una transformación de las estructuras económicas y demográficas: paso de economía ganadera a triguera, racionalización de la producción y disminución de mano de obra indígena con el aumento paralelo de la población mestiza. Enfrentar en términos de dominio y poder esta transformación de larga duración, que cristaliza en el siglo XVIII, llevó a las élites e intelectuales a emprender una tarea de conquista de aquellos que debían ser objeto de dominio –"la plebe"-, de reafirmación de representaciones identitarias y de "educación" para la nueva sociedad, empresa en la cual la transformación del vagabundo en ocioso vagabundo fue central. Para concretar esta tarea se recurrió a un conocido discurso moral, el que adquirió el rasgo de una ideología social e incluso de teoría antropológica: el discurso sobre la ociosidad" (Araya Espinoza, 1999, pág. 17)

La sociedad colonial, mayoritariamente rural, también sufrió transformaciones en sus formas de producción, lo que hizo que muchos peones quedaran al margen del trabajo de las haciendas, sea por los ciclos productivos o por cierta rebeldía a las formas de explotación laboral. La forma que estos

peones encontraron fue ofrecerse en condición de “trabajadores libres” para las faenas de temporada y en parte son ellos los que llegan a las ciudades de Santiago y Valparaíso y a las faenas mineras del norte posteriormente. La movilidad pasa a ser parte de su modo de vida y por ello se les clasificará como vagabundos:

“el vagabundo no era peligroso por la deambulación en sí misma, sino porque ella representaba un rasgo de improductividad dentro de la estructura económica que se iba imponiendo, la que estaba asociada a arraigo y poca movilidad espacial. Así, ociosos, vagabundos y malentretenidos, en la documentación colonial administrativa y judicial, tienen conexión con el concepto y problema de la vagancia” (Araya Espinoza, 1999, pág. 12)

El arraigo pasa a ser un problema de la fijación de la mano de obra para tenerla disponible de forma permanente para las faenas productivas y acaso también para no servir de mal ejemplo a los peones radicados. Luego para el nuevo Estado, fijar residencia es un objetivo de orden, una forma de control social y productivo. Orden también tributario de la Ilustración, aquella que mantiene todo clasificado y con un tipo de discurso regulatorio:

“Ya desde el siglo XVII la ociosidad había sido proclamada como madre de todos los vicios y, por tanto, el origen de todo tipo de desórdenes. Limpiar, cercenar y eliminar todas las formas de desorden pasaron a ser los objetivos de un buen gobierno. Por otro lado, dado que el ocio era el mayor vicio, el trabajo era la mayor virtud entendido éste como hacer lo que a cada uno le corresponde, que era igual a tener un destino útil” (Araya Espinoza, 1999, pág. 17)

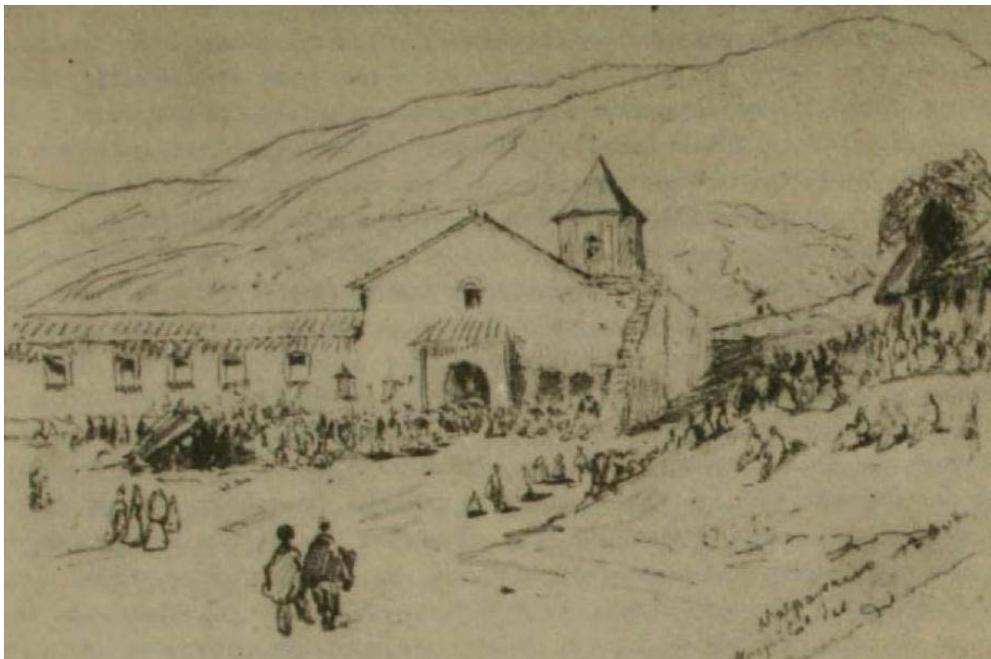


Fig. Nº 30. Rugendas, J. M. 1834. Hospital de Valparaíso y procesión del Carmen. Dibujo. Fuente: Dominio público.

Por tanto, el ocio es lo contrario a lo útil y en tanto tal debía perseguirse y eliminarse. Esto iba a ir cambiando a medida que el propio trabajo comienza a demandar tiempo libre, sea por las condiciones de renovación de la capacidad

productiva o porque se crea un excedente de tiempo que también se vuelve objeto de negocios.

Esto sin embargo, no implica que antes no hubiese fiestas, juegos o actividades fuera del espacio del trabajo. Por lo pronto, estaban las fiestas religiosas:

“Estos juegos civiles se incrementan con las entretenimientos ligadas al culto religioso: romerías, días de santos patronos, santuarios, que fueron aprovechadas por los misioneros en su obra de catequesis para introducir, por medio de la pedagogía activa, nociones religiosas que despertaran la emotividad del pueblo” (Pereira Salas, 1946, pág. 10)

El mismo Pereira Salas señala que a estos espacios de fiesta, se suma el espacio principal de la plaza, que es el que articula los espacios públicos. Sin embargo, hay otros espacios de encuentro y esparcimiento, como es la ramada en el campo y las chinganas y pulperías en las ciudades o pueblos:

“Tiendas cubiertas de ramas de árboles sin puertas ni otro seguro que sirva de resguardo que vulgarmente llaman *ramadas*” es la definición que de ellas hace el Sínodo Diocesano de Alday, añadiendo en otra de las constituciones: “a las que se agregan las ventas de comidas y bebidas fuertes, pasándose la noche en músicas y bailes”” (Pereira Salas, 1946, pág. 254)

Además de ellos, estaban los “bodegones”, lugares para comer, los “trucos” (especie de juego de billar) que en Valparaíso tuvo el capitán Lopetegui en la quebrada del Almendro y que también fueron una especie de garitos de juegos. Luego, entrado el siglo XIX aparecen los cafés y ligado a ellos el juego del billar.



Fig. Nº 31. Le Breton, L. Competencia de caballos en Valparaíso.
Grabado, litografía coloreada. Fuente: (AAVV, 2017)

Los juegos populares al aire libre son esencialmente, en tanto espectáculos, algunos como las carreras en caballos, que se corría en canchas de “unos diez metros de ancho y un largo que variaba entre 100 y 500 metros” (Pereira Salas, 1946, pág. 43), una de cuyas variantes es la llamada “carrera a la chilena” para sólo dos caballos. Samuel Burr Johnson en 1814 señala:

“las carreras de caballos es una de las diversiones principales de los chilenos, y a ellas concurren hombres y mujeres de todas edades y condiciones, clases y colores. Las grandes carreras se verifican, generalmente, en un llano que dista como cinco millas de la ciudad y a ellas asisten con frecuencia hasta diez mil almas” citado en (Pereira Salas, 1946, pág. 58)

Además, estaban las corridas de toros, las riñas de gallo. Como juegos “deportivos” la chueca, la pelota, los bolos, los juegos de calle como el volantín y la rayuela, los juegos de carta y lotería, según indica Pereira Salas.



Fig. Nº 32. Juego de naipes.
Fuente: (León Echaíz, 1974, pág. 21)

Las corridas de toro vienen de antiguo en la cultura española, no sin conflictos con la iglesia, que condena los actos asociados a estos espectáculos, que normalmente terminaban en juergas y alto consumo de alcohol. Originalmente se toreaba a caballo, cosa que cambia en Andalucía a principios del siglo XVIII cuando comienza la lidia a pie, volviéndose también el torero un

oficio profesional. A comienzos del siglo XIX la actividad está en decadencia y pronto desaparece, continuando eventualmente en algunos campos.

Desde el mundo originario, estaba la “chueca” o palín, que es un juego de origen mapuche que se extendió a todo el territorio durante el siglo XVIII:

“es el juego en que los indios hacen mayores demostraciones de agilidad y ligereza, por la competencia, emulación y porfía con que cada banda, que suele ser de hasta treinta o cincuenta personas, procura llevar a su señalado término la bola, ayudándose los de una facción contra los de la otra, repartiéndose para esto en diferentes puestos, para tener mejor suerte en adelantar a su partido, dado a tiempo su chuecada y aventando a su término la bola, sin impedimento del contrario” dice el jesuita Alonso de Ovalle en *Histórica Relación del Reyno de Chile*, citado en (Pereira Salas, 1946, pág. 126)

La Iglesia nuevamente se opone a este juego, porque los jugadores estaban semi desnudos y porque habitualmente los juegos terminaban con abundante consumo de chicha. Poco después de la era portaliana el juego vuelve a limitarse a una entretención de los pueblos originarios.



Fig. Nº 33. Alonso de Ovalle. *La chueca*. 1646.
Fuente: (León Echaíz, 1974, pág. 9).

En Valparaíso, en el actual Cerro Alegre también se encontraba una cancha para el juego de la chueca, al despuntar el siglo XIX:

“Casi encima de aquella, en el cerro que allí mismo se empina una cancha habilitada para el juego de la chueca y de bolos atraía al vecindario incorporando esa altura al radio urbano, antes de poblarse con el nombre de Cerro Alegre” (Urbina, 1999, pág. 27)

Algunas de estas actividades de recreación social, permanecen en el tiempo, mientras que otras desaparecen con el fin de la cultura colonial. Otras nuevas aparecen de la mano de los inmigrantes europeos, particularmente ingleses, que venían de unos procesos de organización social que ponía el acento en la negociación de las diferencias, sea en el parlamento, en los clubes o en los negocios, dado que era la forma más rentable de aumento permanente de la productividad. Así es como aparecen las actividades del “tiempo libre” o recreativas, sea al aire libre o en espacios interiores.

“Las actividades recreativas son una clase de actividades en las cuales, más que en ninguna otra, la contención rutinaria de las emociones puede hasta cierto punto relajarse públicamente y con el beneplácito social. En ellas puede el individuo hallar la oportunidad de sentir emociones placenteras de mediana fuerza sin peligro para él y sin peligro ni compromiso constante para los otros... En las actividades recreativas, el respeto por uno mismo y, sobre todo, por la propia satisfacción emocional, en forma más o menos pública y al mismo tiempo aprobada socialmente, puede tener prioridad sobre todas las demás consideraciones” (Elias, 1992, pág. 126)

Estas formas de sociabilidad ingresarían a la cultura nacional naciente a tal punto que Poeppig habría de decir:

“Solo el chileno de las clases populares conserva finalmente sus costumbres nacionales... Canta, guitarra en mano, alguna tonada burlona nacional, trotando detrás de la tropilla, con el mejor buen humor. El camino lo conduce frente a una chingana, como se las encuentra en todas las salidas del arrabal, y rara vez un chileno de esa clase pasará sin apearse” señala E. Poeppig (Calderón, 2001, pág. 111)

Ciertamente los modos de organización de la vida social, en particular lo relacionado con el espectro del tiempo libre estaban en un fuerte proceso de cambios y adaptaciones. Algunos de estos cambios y sus formas de producción del espacio son las que veremos a continuación.

3.1. LOS JUEGOS Y EL NACIMIENTO DE LOS SPORTS

El carácter del juego que interesa aquí es el que forma parte de un desarrollo de la cultura que le da vida, no el carácter “natural”, sino el organizado de acuerdo a la cultura y sus condiciones materiales.

3.1.1. Juegos y conductas

Así como en la Colonia los juegos y diversiones están asociadas al encuentro de la cultura española con los pueblos originarios, lo que dio lugar a hibridaciones o adaptaciones, también en la época republicana pasa algo semejante con la inmigración y lo mestizo de la nación naciente. Esto es parte de una historia de larga data y es parte del proceso civilizatorio con que Europa construye el dominio sobre la tierra. Uno de los rasgos elementales de ese proceso, según Elias, es la normatividad de la conducta de un modo más equilibrado:

“la norma social de conducta y de sentimientos, sobre todo en algunos círculos de las clases altas, comenzó a cambiar de manera bastante pronunciada a partir del siglo XVI y en una dirección muy concreta. La reglamentación de la conducta y de los sentimientos se volvió más estricta, más diferenciada y abarcadora, pero también más equilibrada y moderada, pues eliminó los excesos de autocastigo y autoindulgencia. Este cambio halló expresión en un nuevo término acuñado por Erasmo de Rotterdam y que se empleó en muchos otros países como símbolo del nuevo refinamiento de costumbres: el término «civismo» [civility], que luego dio origen al verbo «civilizar»” (Elias, 1992, pág. 33)

Dice Elias que no es posible hablar del origen del deporte en Inglaterra, sin considerar estos fenómenos sociales integradamente. La Inglaterra del siglo XVIII, que había pasado por una revolución que reordenó el mapa del poder, distribuyéndolo entre el poder del Rey y la Cámara de los Comunes, estaba en proceso de transformaciones. Las tensiones producto de los largos conflictos anteriores, incluida la muerte de un rey, dan progresivo paso al atemperamiento de las pasiones en el lugar en que se negocian las diferencias: la política. La persuasión y el compromiso pasan a ser la clave de la nueva convivencia. Junto a la emergencia económica y a los primeros pasos de la revolución industrial. En otras palabras, aparece una regulación de la violencia, que va a extenderse a todas las actividades de la vida cotidiana de las clases gobernantes. Los caballeros no pueden perder la calma ni incurrir en la violencia entre iguales, salvo que se trate de un duelo regulado. Esta regulación de la violencia sería uno de los elementos esenciales en el nacimiento de los deportes:

“Mientras la excitación es severamente reprimida en el ejercicio de lo que comúnmente consideramos las cuestiones serias de la vida -salvo la excitación sexual, confinada en sentido más estricto a la intimidad-, muchas actividades recreativas nos proporcionan un escenario ficticio para hacernos sentir una excitación que imita de algún modo la producida por situaciones de la vida real, aunque sin los peligros y riesgos que ésta conlleva” (Elias, 1992, pág. 57)

3.1.2. *Entre campo y ciudad*

El primer nivel de organización de una vida social negociada ocurre entre las clases dominantes. Son ellas las que generan las condiciones para su propia auto regulación, particularmente en la relación entre los espacios abiertos de la vida rural con los espacios cerrados de la vida urbana. Es desde ahí que progresivamente se va transfiriendo el modelo hacia los segmentos medios, que actúan por apropiación de valores y asimilación cultural, y desde ahí a las clases

trabajadoras, que durante el siglo XIX tomarán el relevo normativo de las organizaciones deportivas:

“el modo de vida de la aristocracia y de la *gentry* propietarias de grandes extensiones de tierra, o al menos de sus sectores más ricos, ligaba la vida en la ciudad con la vida en el campo, lo cual contribuye a explicar por qué en el siglo XVIII se transformaron en deportes juegos al aire libre como el críquet, en el que se aunaban los hábitos rurales con los modales de las clases altas, o luchas de índole urbana como el boxeo, que adaptó una práctica habitual de la clase baja al gusto de la clase alta. Esta tradición se mantuvo incluso después de que la influencia formativa de las clases terratenientes sobre el desarrollo del deporte hubiese terminado y pasado a las manos de las clases industriales urbanas” (Elias, 1992, pág. 52)

La caza de zorros, es uno de los primeros pasatiempos de la aristocracia que adquieren un carácter regulado y que se forma como tradición de la aristocracia del campo y como contraparte a la aristocracia y la nueva burguesía urbana. La propia aristocracia del campo tenía el hábito de pasar una “temporada en Londres”, para participar de los beneficios de la ciudad y no quedar al margen de la cultura y el poder:

“Una caza de zorros tal como surgió en el siglo XVIII, aun cuando los cazadores se negaran a sí mismos el placer de matar, y el ejercicio en sí estuviese mucho más firmemente regulado que las anteriores modalidades de caza, proporcionaba a los participantes todos los placeres y toda la emoción de un modo mimético, por decirlo de alguna manera, como si se tratara de una obra teatral salvaje representada por los perros y el zorro en la que ellos eran espectadores participantes” (Elias, 1992, pág. 64)

3.1.3. *El juego en el Nuevo Continente*

Estos hábitos se transfieren no sólo de continente, sino también de clases sociales. Los inmigrantes no pertenecen a las clases altas en sus países de orígenes y sólo algunos que tienen éxito en su empresa americana pasan a ser reconocidos entre la élite local, sin embargo, las formas culturales están haciendo la transición a sectores sociales más amplios: “los diversos grupos de inmigrantes, como franceses, ingleses, italianos promueven sus gustos por la vida y las diversiones al aire libre, tales como caminatas, paseos a caballo, cacerías de zorros” (AAVV, 2000, pág. 188). Esta primera transferencia cultural es parte del espectro de las actividades recreativas que rompen la rutina diaria y por otra parte extienden el circuito de recorridos habituales. El próximo paso es la actividad regulada y organizada.

El paso de los pasatiempos al deporte tiene en los clubes uno de sus pilares. Dado que las tradiciones locales no se correspondían entre sí respecto a las formas de interpretar las reglas de un juego o pasatiempo, fueron los clubes los que se organizaban localmente y entre estos clubes a un nivel territorial más amplio. Este sería el origen de las federaciones y de los deportes:

“En Francia, al igual que en muchas otras monarquías aristocráticas, el derecho de los súbditos a asociarse según sus preferencias estuvo restringido con

frecuencia como algo natural, cuando no totalmente abolido. En Inglaterra, los caballeros se asociaban como querían. Una expresión del derecho de los caballeros a reunirse libremente fue la institución de los *clubs*” (Elias, 1992, pág. 52)

Norbert Elias señala que los deportes nacen mayoritariamente porque “en ellos existía la necesidad de unos ejercicios físicos competitivos regulados con mayor fineza, menos violentos pero agradables y para los que se requería una gran capacidad de refinamiento” (Elias, 1992, pág. 36)

Este refinamiento es el que se alcanza cuando la ciudad y la sociedad ha resuelto algunos conflictos fundamentales ligados a la sobrevivencia. En Chile este proceso ocurre mayormente en la segunda mitad del siglo XIX cuando la sociedad ya había alcanzado un nivel de organización y estabilidad que permitía la libre organización y permitía disponer de tiempos y espacios adecuados para la actividad deportiva. Sin embargo, había algunas actividades que comenzaron tempranamente a manifestarse en Valparaíso:

“En las memorias del General Miller, éste anota como un partido de cricket entre los oficiales de un buque de S.M.B. Andromache, y los del barco S.M.B. Blossom, en 1818, condujo a la formación de un club, cuyos miembros se reunían a jugar dos veces por semana y a cenar bajo toldos, al aire libre.” (Prain, 2011, pág. 41)

Así también anota Graham que:

“Varios juegos se practican aquí tal como en Europa y en el Oriente y con seguridad fueron introducidos por los españoles. La especie de golf que en Persia se juega a caballo, se practica aquí en la misma forma. En las casas hay predilección por las cartas, los dados y el billar; al aire libre se juega al palitroque y al volantín; a éste último se dedican jóvenes y viejos” (Graham, 1953, pág. 74)

Ocurrió luego que algunos de los lugares de juegos y diversiones coloniales fueron reconvertidos a los nuevos juegos o se buscaron espacios más alejados del núcleo fundacional original, como indica Waisberg que para los viajeros, en distintos momentos, Playa Ancha era el lugar indicado para el esparcimiento, con actividades como las carreras de caballo, el juego de cricket en Quebrada Verde, los baños públicos en Caleta El Membrillo y el paseo por el camino costero (Waisberg, 1988, pág. 9)

Los juegos y su posterior paso a los sports, son una forma organizada de expresión del cuerpo que busca la regulación de la competencia y la estimulación de las capacidades en un ambiente libre de riesgos. Las hibridaciones culturales hacen que algunos se transformen o adapten de acuerdo a las condiciones de su recepción. Hubo al menos dos grandes hibridaciones, la colonial y la ocurrida en Valparaíso con la llegada de las dos formas de inmigración, interna y externa. Algunos espacios de juegos coloniales fueron adaptados a la nueva realidad y con el tiempo se transformaron en zonas residenciales, como ocurrió con la cancha ubicada en la meseta del Cerro Alegre.

De cualquier manera, la existencia y persistencia de los juegos es un indicador de la importancia que adquirió el esparcimiento en el momento de expansión de la ciudad.

3.2. LA FIESTA POPULAR Y LA CHINGANA

3.2.1. *La fiesta popular*

La fiesta es uno de los elementos centrales en toda cultura, especialmente cuando las clases populares viven orientadas a la producción. La celebración o conmemoración de un acontecimiento fundamental de la cultura es un evento con determinadas prácticas y rituales que al ser repetidos ayudan a configurar los significados de esa determinada comunidad. Desde el punto de vista del poder, la fiesta ha de ser permitida, a la vez que regulada. Se trata de evitar el exceso que ponga en cuestión el orden de las cosas. Carla Alegría lo expone del siguiente modo:

“El juego, la fiesta y la diversión en Chile estuvieron sometidos a la vigilancia, orden y reglamentación de las autoridades civiles y eclesiásticas desde la Colonia, cuyo empeño se fortaleció en el siglo XIX. El poder civil jamás dio rienda suelta a la inagotable capacidad de divertimento del pueblo, pues desde el siglo XVII, se mantuvo alerta y restrictivo, para evitar el desenfreno y la desgracia. Desde la Independencia, las fiestas religiosas fueron limitadas a ciertos grupos y adquirieron características especiales. Sin embargo, el pueblo no abandonó sus prácticas festivas, pues los testimonios de los viajeros coinciden en señalar que las festividades más importantes, como la fiesta de San Pedro y el Corpus Christi, continuaron realizándose con mucho brillo y asistencia de espectadores. A pesar de la influencia de las nuevas ideas ilustradas y de los desequilibrios que experimentó la Iglesia durante la emancipación, el sentimiento religioso se mantuvo presente en gran parte de la población hasta muy entrado el siglo. Los primeros gobiernos republicanos fueron formalmente católicos y sus autoridades asistían en representación de los poderes públicos a las celebraciones religiosas, tal como lo hicieron sus antecesores coloniales” (Alegría, 2013, pág. 78)

Las fiestas religiosas son un elemento de congregación alrededor de las creencias, pero también instrumentos de manifestación y representación de poder, en este caso de la Iglesia, por lo tanto, su control resulta esencial para su permanencia. Los espacios de las fiestas son los propios templos y las plazas de armas, además de los recorridos que muchas de estas fiestas contienen, como el caso de las peregrinaciones o el vía crucis, que recorren los lugares significativos del espacio urbano.

Más allá de las fiestas de carácter religioso, estaban los lugares profanos de fiestas populares ligados a la cultura campesina de una sociedad esencialmente rural durante la Colonia. Hay lugares asociados a dicha cultura que permanecen luego de la Independencia, aunque son re-significados. Esto ocurre asignando a lo popular el valor de lo patriótico, es decir, lo que las clases populares hacen es parte de una tradición que hablaría de algo así como la chilenidad. Esta transferencia opera como reapropiación y como fuente de promoción de lo nacional (algo que siempre habría estado ahí reprimido por el peso de la noche colonial). Lo patriótico y lo popular serían una misma cosa. Por ello, estas fiestas populares serían la pura representación de una tradición que se

proyecta para declarar la Nación. La reiteración de las fiestas, como el 18 de septiembre, por ejemplo, genera la costumbre y esta el mito de la nacionalidad como algo a lo que se le quita la condición histórica volviéndolas algo “natural” a la chilenidad.

Esta reapropiación ocurre también con los lugares. Las ramadas serían el lugar de la representación de “lo chileno”, por ser un espacio existente en todo el territorio, habitualmente en las afueras de las ciudades, donde se reunían las clases populares a comer y beber, frecuentemente de manera poco controlada:

“Sobre los locales de diversión popular, la ramada puede ser definida como una tienda de esparcimiento agrario, cubierta de ramas de árboles y sin puertas, que proveía a su clientela de comidas y bebidas, juegos, música y baile. Su versión urbana fueron las chinganas y pulperías” (Alegría, 2013, pág. 70)

3.2.2. *La chingana*

El lugar más recurrido por las clases populares, pero también por las élites y los extranjeros fue la chingana. La chingana es una especie de ramada ubicada en las zonas marginales de las ciudades, donde se come, bebe y baila al son de la música de las vihuelas. Generalmente eran regentadas por mujeres. La chingana fue durante la primera mitad del siglo XIX un espacio de sociabilidad de los sectores populares, en que se ocupaba el tiempo libre luego del trabajo. No era raro encontrarla asociada a los caminos (donde los huasos tomaban el último trago antes de volver al campo y luego de vender sus productos en los mercados urbanos) o a canchas o espacios de juego. El viajero sueco C.E Bladh, en Chile entre 1821 y 1828, señala respecto a Valparaíso:

“Todos los domingos las familias hacían un paseo a pie hacia el suburbio, en donde casi toda casa había una pista de baile, la “Chingana”, bajo el cielo abierto. Gente de ambos sexos de las clases bajas se reunían aquí en grupos. Una moza acompañaba con “guitarra” o “vihuela” una canción aguda y alegre pero poco recatada, durante lo cual una o varias parejas ejecutaban las danzas singulares y bastante equivocadas del país. Cerca había una cancha arreglada para el juego de pelota o palitroque donde “los huasos” jugaban... Para las carreras, uno de los placeres principales del pueblo, se reunían los habitantes casi unánimemente en un promontorio plano y alto al sur de la ciudad, llamado “playa grande” donde también había chinganas y juegos, además de venta de helados, ponches, frutas y otros refrescos” citado en (Calderón, 2001, pág. 84)

La chingana sería un lugar de explosión de la sociabilidad popular ligada a la ocupación del tiempo libre. Por una parte, porque este tiempo “aparece” como excedente del trabajo “libre”, situación muy restringida bajo el período colonial, en que el trabajo era de “sol a sol” para los trabajadores radicados en las haciendas y, por otra parte, una forma de organización de lo social en nuevas condiciones. El que estos lugares sean visitados por otras clases sociales o hayan sido un lugar para mostrar a los extranjeros, da cuenta que constituyeron un espacio reconocido socialmente, aun cuando no hayan sido promovidos por las instituciones y menos por la Iglesia.

En Valparaíso las chinganas fueron muy populares para sus dos fuentes migratorias: campesinos y marineros. La chingana tiene ciertamente un origen campesino, en su forma semejante a la ramada (al menos al principio) y en sus formas de sociabilidad relacionadas a la manera de acordar las formas de diversión, diferentes a las de los marineros, tal como destaca Salazar:

“El creciente número de marineros extranjeros que visitó los puertos chilenos después de 1820 significó, para las aposentadoras y administradoras de chinganas que allí vivían, la duplicación o más del número de hombres que solicitaba aposentamiento transitorio. G. Lafond de Lurcy, por ejemplo, observó que los marineros pasaban sus noches en las chinganas del Almendral, en Valparaíso, que estaban "frecuentadas por un gran número de mujeres públicas" (558). Pero entre el peón itinerante de la 'fase colonial' y el marinero de paso de la 'fase capitalista' había una diferencia importante: el peón buscaba hospitalidad y paradero más bien que un crudo y mercantilizado servicio alcohólico-sexual. Generalmente, los peones no portaban dinero. No podían pues 'comprar' servicios femeninos. Más bien, pedían favores que devolvían con favores, cuando podían. El peón operaba girando contra la confianza y la camaradería que existía entre individuos de diferente sexo pero de una misma situación socio-económica, la cuál admitía intercambios liquidables en el largo más bien que en el corto plazo. Es aquí donde debería buscarse la raíz de la famosa "hospitalidad" del pueblo chileno. Los marineros extranjeros, en cambio, eran 'compradores' naturales. Portaban dinero. Ningún lazo cultural o fraternidad oprimida les unía a las mujeres arranchadas. Su relación con ellas sólo podía asumir un carácter mercantil. Es decir: de prostitución convencional. El dinero marino debió ser un incentivo para que las mujeres emigraran a los puertos. Y así se desarrolló, en poco tiempo, la forma típica y cosmopolita de prostitución” (Salazar, 2000, pág. 303)

La mercantilización de la vida cotidiana tiene en las chinganas un temprano aparecer. El tiempo campesino es reemplazado por el dinero inmediato y junto con ello las formas de relacionarse. Ello era evidente para un viajero como Poeppig, que señala la diferencia de temperamentos entre el campesino y el marinero:

“En la década de 1840, en Valparaíso funcionaban incontables chinganas en el Almendral y en las quebradas. Eran lugares en los que la moderación brillaba por su ausencia. Los viajeros extranjeros fueron curiosos y entusiastas asistentes de estos locales. Poeppig dio una descripción muy minuciosa e ilustrativa del ambiente que se vivía en su interior. Señaló que el campesino, quien luego de vender sus productos compraba las novedosas mercaderías llegadas desde el exterior, finalizaba la jornada trasladándose en su caballo hacia las salidas del arrabal, lugares donde se concentraban estos locales. Dentro del rústico inmueble, el convidado observaba, en medio de la penumbra, a los huasos y las tocadoras de vihuelas, que a través del canto y el baile prodigaban una correcta diversión a los enfiestados “y no habrá peligro alguno mientras no se incorporen individuos del más bajo populacho del puerto o marineros, que no conocen la misma moderación del campesino”. Los hombres de mar, según el alemán, “de una naturaleza mucho más brutal, beben pronto, y a menudo la tranquila escena se verá interrumpida por una lucha seria, a que el forastero se sustraerá con rapidez” (Alegría, 2013, pág. 70)



Fig. Nº 34. Gay, C. 1854. Una chingana.
Fuente: www.memoriachilena.cl

La apropiación de lo popular ocurre no sólo simbólicamente, sino materialmente cuando los sectores acomodados imitan los usos de las clases populares. Esta es la medida del éxito de las chinganas, al construir un lugar capaz de convocar a todos:

“Según M. Graham, los- patricios de Valparaíso -y ella misma- acostumbraban visitar el Almendral los días domingo "para ver las chinganas, o entretenimientos del bajo pueblo". Ella misma descubriría que los ágapes de las familias patricias, aunque comenzaban conforme a las etiquetas y usanzas europeas, solían concluir en una imitación de las diversiones del bajo pueblo. Como se verá después, el mismo éxito económico, social y cultural de las chinganas conduciría, por diversos caminos, a su descomposición y desaparecimiento” (Salazar, 2000, pág. 94)

Con el tiempo y con la aparición de nuevos tipos de lugares de encuentro, la chingana derivaría en lugares de prostitución y por tanto, la apertura social que construyó un amplio espectro de visitantes y de intercambio social entre diversas clases sociales o diferentes tipos de migrantes, se restringe y pasa a ser un problema de orden público. Tal como señala Carla Alegría, el cuerpo de serenos, especie de primer cuerpo de vigilancia, hace permanentes llamados a las autoridades para el cierre de estos locales o al menos para que se restrinja sus permisos o se imponga un tributo que ayude a sostener al propio cuerpo de vigilantes.

La chingana, es un caso ejemplar en el desarrollo de la condición urbana de la ciudad en un país que comenzaba a pasar de una cultura eminentemente rural con un ritmo lento medido por los ciclos naturales a un ritmo más acelerado medido por el trabajo productivo. El espacio de fiesta es una medida de esa transición. A medida que avanza el siglo se imponen variadas formas de sociabilidad y otras maneras de esparcimiento, dadas también, entre otras, por la transformación de la noche en espacios iluminados. La técnica de iluminación abre oportunidades para ocupar las noches en el espacio público y con ello aparecen nuevas formas de diversión y esparcimiento.

Junto a lo anterior, los lugares comienzan a especializarse, dejando ciertos sectores relegados a aquellas actividades no reconocidas socialmente como la prostitución. El sector de La Matriz es uno de ellos según señala Paul Treutler "...desde la plaza de La Matriz a los cerros, conocida como el centro de la prostitución", citado en (Calderón, 2001, pág. 235)

Acaso si el carácter bohemio de todo puerto, tiene en la chingana una forma de articular la tierra adentro con los bordes costeros. Su desaparición tiene que ver con el paso a una sociedad urbana y la creciente sofisticación que llegará a tener una vez organizada la ciudad propiamente tal, donde también las formas de sociabilidad están en proceso de cambios y adaptación a los modelos europeos como ejemplo de civilización. Lo popular quedará reducido a determinadas fechas ligadas a lo patriótico, o a los márgenes de la ciudad.

3.3. EL PASEO Y EL JARDÍN

3.3.1. *El paseo a los alrededores*

En el proceso de transformación urbana algunas formas de comportamiento tienen un arraigo en la cultura de origen, así como se incorporan otras nuevas. Entre las primeras Luz María Méndez citando al marino francés Lafont de Lurcy indica que:

"las primeras formas de sociabilidad mantienen el estilo hispano-chileno. Así en 1822 "todos los domingos y demás feriados enteros, sale de la ciudad al Almendral mucha gente a caballo con el objeto del paseo y recreación"⁷ y también iban en carretas, coches y calesas" (AAVV, 2000, pág. 184)

Así también lo señala Carla Alegría, haciendo notar que las distancias a recorrer en un paseo eran alrededor de media hora:

"Los paseos preferidos de la población fueron las salidas a pie, a caballo o en carreta hacia lugares que atraían por su belleza o a los jardines diseñados con laboriosidad y sentido estético por los inmigrantes y vecinos. Las zonas

⁷ Cita a Gabriel Lafont de Lurcy en *Viaje a Chile*, p. 68-69.

escogidas estaban relativamente cerca, a una media hora o más, desde el centro de la ciudad” (Alegría, 2013, pág. 74)



*Fig. Nº 35. Rugendas, J. M. 1842. Valparaíso.
Óleo sobre tela. Fuente: (AAVV, 2017)*

El paseo es un pequeño viaje, una manera de salir de lo más inmediato para conectarse con el entorno. Es una manera de apreciación de lo natural y de reconocimiento de lo bello. Es un “viaje” breve a la medida de un día, que se hace en pequeños grupos o en familia. Los ingleses le agregarán la comida y bebida, por lo que el destino es propiamente un “día de campo”. Es una forma de pasar el tiempo reunidos como otra forma de encuentro, seguramente más distendido.

“Como aquí no existen sitios públicos de esparcimiento para la juventud, cuando los ingleses tienen que celebrar un día de fiesta, organizan con el nombre de picnics sus excursiones a los cerros y valles, a donde van en grupos a caballo, y pasan corriendo, comiendo, bebiendo y bailando alegremente.” (Graham, 1953, pág. 88)

Este paseo vuelve a ligar lo urbano y la salida al campo como una manera de reconocimiento, similar a la forma en que lo rural aparecía ante la vida urbana en las cacerías de zorro, por ejemplo, entre la aristocracia británica. El campo es una forma de esparcimiento, pero ligada a un reconocimiento. Esta es la forma en el territorio va siendo ocupado y “domesticado”.

El momento en que esto ocurre coincide con la plena expresión del romanticismo y su extensión en la sociedad como contraparte a la expansión de las fuerzas productivas de la industria. La belleza y la naturaleza aparecen nostálgicamente como aquello que la urbanidad y la ciudad pierde, de ahí que la expresión de Graham reclame una referencia literaria para su propia descripción de lo que ve al salir de paseo en Valparaíso:

“Seguimos unas cuantas millas por el camino a Santiago, y entonces nos internamos en un delicioso valle llamado el “Cajón de las Palmas”...Durante la primera media milla bajamos una escarpada colina que no presentaba otras hierbas y arbustos que los que habíamos dejado en el camino real, pero cuando llegamos a un hermoso esterito que salta de piedra en piedra, ora formando cascadas en miniatura, ora pequeños lagos entre el tupido césped, nos encontramos con arbustos de mayor tamaño; y mientras nos emboscábamos en medio de ellos, la fragancia que exhalaban sus hojas me traían al pensamiento el recuerdo de las enramadas que describe Milton en el “Paraíso Perdido” (Graham, 1953, pág. 40)



Fig. Nº 36. Ohlsen, Th. Hacia fines de los '80. Pic-nic en una quebrada Las Palmas. Dibujo. Fuente: Dominio público.

El paseo o la “salida” a un “día de campo” de cierto modo es una forma de transitar gratuita, un ida y vuelta que tiene la duración de un día, que sería también una manera controlada de salir de lo habitual, de conocer y fundamentalmente de pasar el tiempo junto a otros. No es un paseo reflexivo, sino social. El diario de viaje y sus detalladas descripciones da cuenta de su objetivo comunicativo. Por tanto, es también un medio de llevar noticias o mostrar

lo nuevo o desconocido a quienes conocen a través del viajero. Sería una forma de apropiación a través de lo imaginario que la descripción transmite.

La descripción detallada tiene además de un sentido comunicativo, uno de carácter más bien expresivo en cuanto aparece el paisaje, es decir, lo que está ante los ojos es propiamente un espectáculo, por tanto, el observador es al mismo tiempo un espectador que se reconoce como parte de una obra mayor. Lo inmenso de la naturaleza queda expuesto y también la propia condición frágil de lo humano. Esto lo veremos en el capítulo tercero con mayor detenimiento, para ver cómo es que actos como el paseo que hoy parecen naturales a la condición urbana eran profundamente novedosos para la época.

Esta salida a lo natural tiene luego un retorno a lo urbano en el sentido en que la naturaleza se trae a la ciudad en la forma de paseo, jardín o parque. Pasada la mitad del siglo XIX, la ciudad se reconoce a sí misma a través de estos espacios, que son parte del proceso de evolución de lo que se estima una ciudad por un lado, una especie de representación de la misma en el sentido que le da Lefebvre, que incluye el carácter estético de la apreciación o conceptualización de lo que es o debe ser una ciudad, pero también es una forma de espacio vivido, es decir, destinado a ocuparse de una cierta manera para el disfrute cotidiano de los habitantes, como lo dice el viajero alemán Treutler:

“Terminado el almuerzo, fui invitado a un pequeño paseo, en el que participaron unos veinte hijos de Alemania... Así corrimos a gran velocidad sobre el pésimo pavimento por las calles adornadas con miles de banderas, al barrio del Almendral, situado en la parte oriental. Visitamos allá un jardín público, denominado Polanco, donde se tocaba música y bailaba, y en cuyos salones reinaba gran animación... Desde aquí corrimos a galope a la plaza principal de ese barrio, llamada de la Victoria, donde hubo, como parte de la celebración, magníficos fuegos artificiales, y después de haberlos presenciado, nos dirigimos al teatro situado en esa plaza.” Paul Treutler en (Calderón, 2001, pág. 227)

Un día de fiesta en Valparaíso a mediados de siglo describe un almuerzo, un paseo a un jardín público para el disfrute entre flores y aromas, la visita a la plaza Victoria con un espectáculo y cerraba el día yendo al teatro. Un día como este es ya propiamente urbano y burgués, por lo que es posible reconocer que el pequeño poblado colonial en medio siglo se ha transformado en una ciudad capaz de disponer de un espectáculo al interior de la misma, es decir, lo que se buscaba en los alrededores ahora es provisto en el propio centro urbano como oferta. En la medida que esta oferta de espectáculo natural como el jardín o cultural como el teatro aparece, la ciudad es más capaz de retener a sus habitantes.

El desarrollo comercial del puerto permitió el crecimiento de la ciudad como área urbana a la vez que como actividad civilizatoria. El trabajo productivo propio el tiempo libre y este la condición de apreciación estética con la ciudad se conforma. El paseo es una forma de recorrer ese proceso.

Más adelante, cuando la ciudad ya se ha conformado, hacia fines del siglo XIX ésta forma del paseo se incorpora también al interior urbano a través de miradores como el Paseo Americano (actual Paseo Yugoslavo), el Paseo Atkinson o el Gervasoni. El propio nombre de “paseo” es un indicador de la vocación original como lugares y su constitución una manera de interiorizar lo

natural como espectáculo y como placer estético cotidiano. El paseo mirador, reúne ambas condiciones, el desplazamiento del cuerpo y el ojo.

3.3.2. *El jardín urbano*

De cierta manera el jardín es una consecuencia del paseo, una forma de traer la naturaleza a casa. Una forma de los sentidos y una forma del espectáculo. La casa tradicional de la Colonia, heredera de la tradición andaluza de los patios, tiene los jardines al interior, cuyo sentido tiene más que ver con el recogimiento o el despliegue de la interioridad como espacio protegido y de cierta manera separado de lo exterior, entre otras cosas porque no existe la noción de paisaje, no al menos de la manera que funcionará luego del romanticismo. Luz María Méndez precisa este tránsito brevemente:

“Los jardines españoles antiguos se cobijaban en el patio trasero de las casas, los ingleses los construirán en el frontis de sus viviendas en el Cerro Alegre después de la Independencia, y desde mediados del siglo, estos se instalarán definitivamente en las plazas y parques de la ciudad de Valparaíso” (Méndez, 1987, pág. 24)

El jardín, como el paseo, expone el tránsito urbano de la ciudad.



Fig. Nº 37. Graham, M. 1822. Casas y jardines.
Fuente: Dominio público.

No es que las flores o el cuidado de los árboles no haya existido antes, sino que el sentido al que se orientan es lo que cambia. El chacarero o el huertero tenía con la siembra y el cultivo un sentido ligado a los ciclos naturales y una condición productiva. El trabajo es lo que lo liga a la tierra y su cuidado. De ahí que los cronistas hicieran ver el carácter más reposado del campesino, como se señalara antes. De cierta manera hay una reflexividad que une la propia vida a la vida de lo natural a través de la comprensión de los ciclos del agua o el sol. El jardín de la chacra es un “excedente” de la producción agrícola de carácter interior. Su cultivo lo hace notar Graham: “En todas las chacras hay un huerto o arboleda pequeña, y pocas son las que no tienen un jardincito en donde se cultivan la mayor parte de las flores conocidas en Inglaterra.” (Graham, 1953, pág. 27).

Cuando el nuevo jardín aparece, no sólo se ubica al frente de la casa como espectáculo por una parte y como espacio intermedio entre lo público y lo privado por otra, sino que además es atendido dentro del espacio de lo doméstico y dentro de él, por las señoras, reservando para el hombre “las tareas más pesadas” como señala Juan Eduardo Vargas:

“La mujer se ocupaba personalmente del cuidado del jardín, dedicándose preferentemente al cultivo de las flores; entre estas sobresalían las camelias, jazmín del cabo, rododendros, lilas, azaleas, dalias, acacias, peonías, rosas y magnolias. Es posible que el dueño de casa, al igual que en el mundo inglés, se hiciera cargo del parrón y los árboles frutales. El trabajo de los esposos, y el del jardinero que hacía las tareas más pesadas, posibilitaba tener un espacio hermoso, ordenado y limpio, que invitaba a gozar con la naturaleza que había sido “domesticada” en aquel lugar” (Vargas, 1999, pág. 667)

Es interesante ver la distribución del trabajo del jardín según el género, así como la incorporación del hombre a una actividad doméstica, aunque no cualquier actividad, sino una que es propia del esparcimiento y el tiempo libre, una especie de pasatiempo que es a la vez un espectáculo y un espacio reflexivo, en el sentido de un espacio propio.

Este espacio “propio” en el sentido de lo privado tiene una contraparte en el espacio de lo público. El esparcimiento adquiere un carácter recreativo formalizado como paseo, como apertura de los sentidos, como espacio de sociabilidad en los jardines de uso público:

“El grupo social alto y los inmigrantes desarrollaron en Valparaíso y en otras ciudades de Chile un estilo de recreación que tuvo por escenario y ornamento la vegetación cultivada. Los jardines privados de uso público mostraban flores y atraían a las aves. En ellos se realizaron fiestas, bailes, ceremonias civiles y religiosas, conciertos al aire libre y rifas. En el puerto, uno de los jardines más famosos fue el Polanco, ubicado en el límite oriente del barrio del Almendral. Fue un área recreativa de uso popular con amplios salones donde se efectuaban números musicales, bailes y ventas de refrescos. En sus proximidades existían muchas chinganas y atraía a los marineros” (Alegría, 2013, pág. 74)

Los sentidos y la sensibilidad en general habían sido hasta ahora un asunto privado, incluso por largos periodos reprimidos por ser una apertura a los goces sensuales y con ello al pecado. La emergencia de la Ilustración, la

potencia con que emergen las ciencias naturales y la progresiva secularización de la vida, así como la re-valorización de la belleza natural disponen las condiciones para que los sentidos sean despertados a la sensibilidad como parte de las formas de sociabilización. El disfrute y goce de las flores en un espacio público como el jardín es una experiencia reveladora de la transformación social en proceso.

En Valparaíso, los jardines de propiedad privada y de carácter público son iniciados por el jardinero francés Pablo Abadie cuando llega a Chile en 1845 con un amplio surtido de plantas y semillas, construyendo un espacio que incorporaba diseños de paseo y espacios para escuchar música, que fueron frecuentados por la élite porteña. La ampliación de los sentidos y el gusto social en micro espacios o paisajes diseñados para el goce estético comenzaban una transición hacia mayores niveles de exigencia de sofisticación urbana:

“Nace un nuevo gusto estético y recreativo en un mismo espacio culturalmente embellecido, son los jardines privados, recinto de uso utilitario y social, donde se inicia la difusión del gusto por el cultivo de especies florales y por el ornato vegetal” (AAVV, 2000, pág. 175)

El gusto estético socializado urbanamente es una novedad para las ciudades de este país, particularmente cuando Valparaíso ni siquiera era reconocido como ciudad sólo unos pocos años antes. No es sólo es el trabajo quien transforma las relaciones de producción del espacio, sino también el disfrute de la belleza que proporciona esta nueva apertura de los sentidos.



*Fig. Nº 38. Charton, E. 1859. Jardín en Cerro Alegre.
Fuente: Dominio público.*

El giro que se está produciendo en esta transición de la forma de construir la ciudad, es que es menos prescriptiva y normativa y más proyectiva, llena de

propósitos futuros acerca de la nueva vida. La ciudad colonial tenía reglas de formación, un orden que aunaba la totalidad del sentido de la vida con la correcta manera de proceder. Las decisiones urbanas de Valparaíso, junto a las restricciones del suelo y de sus costos se plantea con propósitos de representación de lo que debiera ser la ciudad. Una conectada a las circulaciones que incorporan el ocio y el esparcimiento, una ligada a la sensibilidad y los sentidos como los jardines públicos y uno ligada al espectáculo de una ciudad capaz de observarse a sí misma, desde los miradores y hacia el mar:

“A partir de 1860, podemos decir que Valparaíso inició realmente el proceso de transición entre su estilo de vida tradicional y el nuevo que impone la cultura europea mediante sus avances técnicos y sus nuevos estilos de ornato... En el decenio comprendido 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... En este decenio, Valparaíso tiene considerables transformaciones. Adquiere una fisonomía urbana más ordenada. Diversas políticas edilicias, en especial las adoptadas después del bombardeo y la destrucción que ocasionó la escuadra española, contribuyen a conformar su carácter de ciudad decimonónica” (Méndez, 1987, pág. 28)

La transición que indica Méndez, es ya el inicio de la consolidación de elementos que comenzaron a operar mucho antes, en que el paseo era a los alrededores. Ahora es la propia ciudad la que abre dicha oferta al interior. La sensibilidad ahora comienza a operar como “estilo de ornato”, es decir, una forma de representación de lo deseado, y en tanto deseado (no se desea lo que no se conoce) se vuelve objeto de negocio, como los jardines privados de carácter público, como Polanco y luego Abadie. La política municipal comienza a intervenir para dar “orden” a la ciudad, porque ya se sabe hacia donde ir. La idea de ciudad por tanto ya había sido imaginada.

3.4. LAS PLAZAS

3.4.1. *La plaza colonial*

De todas las cosas que no se aplican a Valparaíso, una de ellas dice relación con la ausencia de Plaza Mayor o Plaza de Armas derivada de su falta de fundación y por tanto de no adscribirse a la correcta forma de ser ciudad. La tarea de fundación española fijó en las ciudades la forma de control del territorio desde temprano. Se reafirma en el siglo XVIII con la política de fundaciones destinada a la “desruralización del Reino” al decir de Santiago Lorenzo (Lorenzo, 1987, pág. 93). Este proceso incluía el orden según una estructura de poder y de representación que incluía al centro la plaza y sus edificaciones más importantes como el gobierno, la justicia o la iglesia. Por ello, la plaza es el centro de la ciudad y Valparaíso carecía de ese orden.

Con la República, el carácter de la plaza cambia progresivamente, tal como señala Méndez:

“a partir de 1830 y en especial después de 1850, en forma simultánea al proceso de organización de las república hispanoamericanas, la plaza va a ser concebida en forma diferente. Se la entiende como un lugar destinado al descanso, a la recreación, al lucimiento personal y familiar, mantiene su funcionalidad en los actos cívicos y sacros, pero adopta nuevas formas estéticas vinculadas al paisaje cultural con un objetivo de belleza más trascendente” (Méndez, 1987, pág. 23)

La más antigua plaza de Valparaíso es la Plaza de la Municipalidad, actual plaza Echaurren, que estuvo desde un comienzo ligada al comercio y mercado de abastos y que es progresivamente mejorada, pasando de los usos coloniales de las plazas a la visión decimonónica de plaza de recreación con el proyecto de Echaurren en 1886, sin embargo, las tradiciones y usos de la ciudad mantuvieron las antiguas prácticas sociales.

Esta mezcla de usos a la manera colonial, particularmente con la Plaza de la Municipalidad, con las nuevas maneras de plaza recreativa, es un proceso largo que requiere una forma de conciencia de los nuevos valores urbanos por parte de los habitantes y especialmente de las autoridades:

“Sólo hacia 1843 , se inicia un lento proceso de transformación de las áreas de esparcimiento público y existe una incipiente preocupación entre las autoridades edilicias por estos aspectos. La Alameda y la Plaza de la Victoria son los centros de atención... El decenio comprendido entre 1850 y 1860, va a ser definitivo en el crecimiento de nuevas áreas recreativas, en la incorporación de arboledas y fuentes a las plazas principales. Este período muestra una incipiente incorporación de estilos estéticos diferentes al modelo colonial” (Méndez, 1987, pág. 25)

3.4.2. La plaza de La Victoria

En esa dinámica activa por proveer a la ciudad de una plaza es que se conforma la Plaza de Orrego, luego de un largo proceso de proyecto que va de 1822 hasta los años 1841, año en que toma el nombre de Plaza de la Victoria y en que comienza a consolidarse como centro urbano al incorporar la iglesia de San Agustín y un teatro. Aún esto dentro de los cánones hispanos de plaza que incluían una recova que le daban su aspecto de comercio campesino de alimentos, así como también artesanos de muebles y zapatos el fin de semana. Recién en:

“1856 la Municipalidad emprendió un proyecto de remodelación de la Plaza de la Victoria, que sería muy significativo para Chile, ahora se las concibe como un lugar destinado al descanso, a la recreación, al lucimiento personal y familiar, mantienen su funcionalidad en los actos cívicos y sacros, pero adoptan nuevas formas estéticas vinculadas al paisaje cultural con un objetivo de belleza más trascendente” (AAVV, 2000, pág. 158)

Entre esos cambios de hábitos comienza a usarse de noche como paseo, aunque recién en 1872 adquiere el carácter de plaza decimonónica al estilo

europeo. La ciudad se ha reconocido como tal, y comienza a representarse de acuerdo a la imagen de lo que quiere ser como ciudad. Por ello puede indicarse también que ha llegado progresivamente a su fin el proceso de “caos originario” y comienza el proceso de consolidación de carácter burgués de la ciudad:

“La Plaza de la Victoria había logrado un estilo de sociabilidad netamente burgués a diferencia de la Plaza Echaurren, que concitaba a los grupos populares. Esta modalidad de paseo y de gozo hedonístico de la flora y sus delicados perfumes se prolongó en las costumbres de los porteños al siglo XX” (AAVV, 2000, pág. 163)

La plaza Victoria desde el punto de vista de la transformación por parte del gobierno local en acuerdo con los vecinos durante un largo período es un ejemplo de la forma de negociación urbana que tuvo la ciudad. Cada trazo o cada espacio construido, esencialmente por la falta de suelos y sus altos costos, es un acuerdo negociado socialmente.



*Fig. N° 39. Fowler Hastings, G. 1867. Plaza Victoria.
Fotografía. Fuente: Dominio público.*

3.4.3. Otras áreas públicas

De la misma manera que la plaza Echaurren sería una expresión más permanente de la falta de regulación normativa y asociada a las formas populares de acuerdos, que dicen relación con el comercio y la sobrevivencia. Además de estas plazas,

“al promediar la década de los sesenta, Valparaíso tenía 8 áreas públicas, de las cuales sólo dos estaban incipientemente ornamentadas con vegetación al estilo

europeo, y 3 con pilas centrales que surtían de agua a la población del sector, administradas por particulares” (Méndez, 1987, pág. 27)

La fecha nuevamente es clave, dado que la consolidación urbana de carácter decimonónico se sitúa pasada la década del '70:

“En los inicios de esta década, la ciudad de Valparaíso no había logrado aumentar sus áreas de recreación en forma notoria. Hacia 1872, subsistían las tradicionales como la Plaza de la Independencia... También la Plaza de la Municipalidad... Se mantenían además como paseos públicos: La esplanada del Muelle, el de Los Almacenes Fiscales, la Alameda de las Delicias, la Plaza Victoria y el jardín Abadie” (Méndez, 1987, pág. 29)

Otro de los espacios públicos que existían en las ciudades y villas en Chile al iniciar el siglo XIX son las alamedas, la que tampoco estaba presentes en Valparaíso, sino tardíamente:

“Durante el período colonial existieron en las ciudades de Hispanoamérica diversos espacios de sociabilidad que fueron producto de la antigua tradición mediterránea e hispánica, siendo de gran uso público las plazas y plazoletas en los siglos XVI y XVII, y las alamedas ya avanzado el siglo XVIII... La Alameda de Valparaíso se crea tardíamente, cuando ya existían varias plazas con el estilo tradicional” (AAVV, 2000, pág. 169)

El carácter de las plazas de Valparaíso, es un esfuerzo por configurar la ciudad, una vez que esta ha iniciado su andadura urbana de carácter “moderno”, a diferencia de las ciudades fundadas. A diferencia de los jardines, que son una novedad urbana, las plazas tienen un antecedente colonial que progresivamente se transforma y que incorpora los elementos más propios de una sensibilidad en transformación que reúne las condiciones de sociabilidad y representación con los de la apreciación estética. Del duro concepto de plaza colonial se pasa al área verde recreativa, que es también un efecto de la transición de la sociedad y en particular de la sociedad porteña.

3.5. LA PLAYA Y LOS BAÑOS DE MAR

3.5.1. “Invención de la playa”

La primera relación con el mar es productiva. La condición de puerto remite el borde a otro borde, como origen y destino, donde el mar es un “territorio vacío”. El Estado en Chile refuerza esa imagen y deja lo recreativo sujeto a la iniciativa privada. En Valparaíso principalmente ingleses, que replican lo que conocen: baños de mar y toma de sol como condición terapéutica.

Durante un breve lapso, lo recreativo y lo productivo del puerto convivieron en el uso del borde, situación que cambia con la llegada del tren. Con ello se inicia una larga segregación y un alejamiento del agua para la ciudad. Lo mismo ocurre con el desarrollo de Viña del Mar, que da la espalda al mar, en una relación que privilegió la condición de jardín, como domesticación de lo campestre. Menos olas, más hojas.

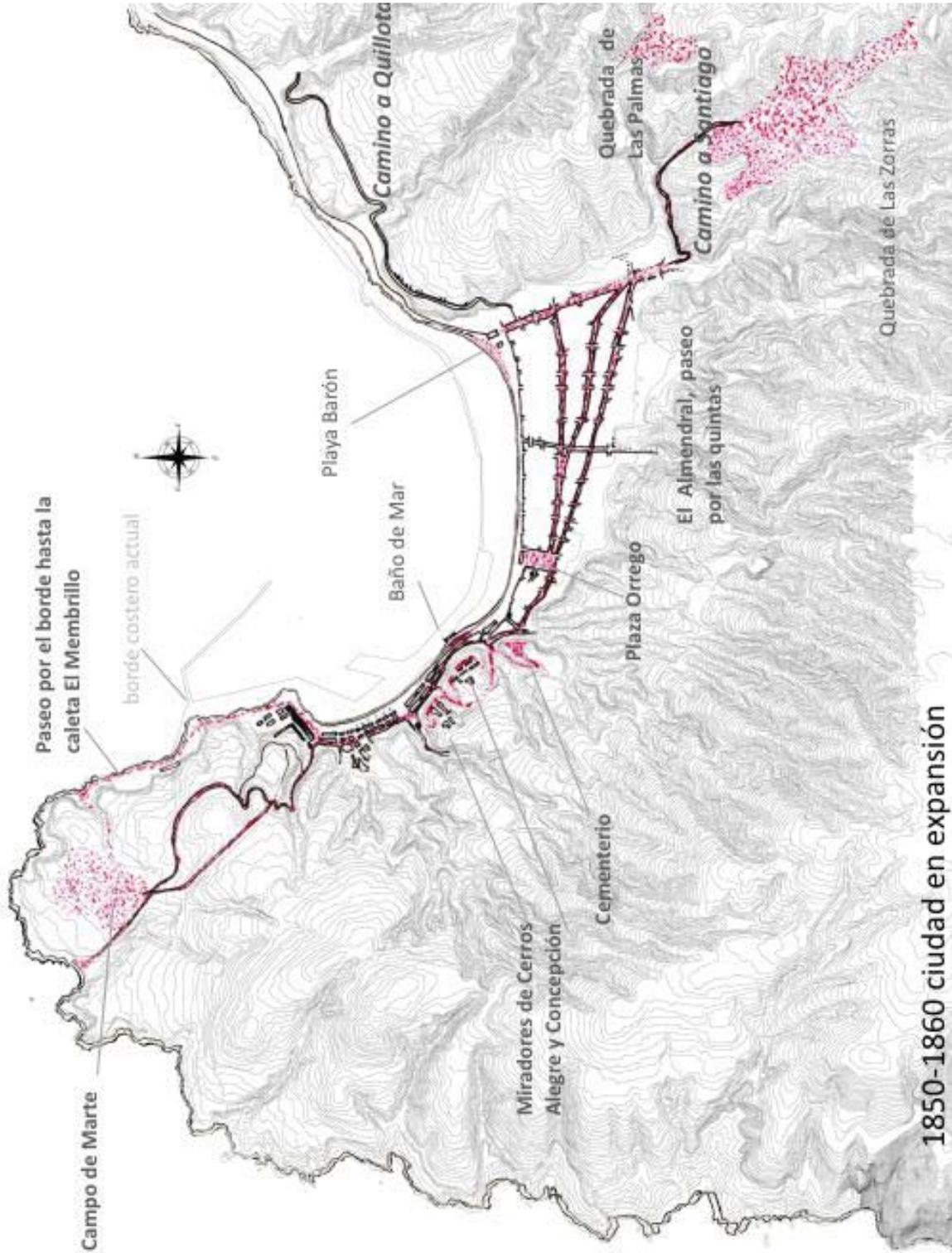


Fig. Nº 40. Plano indicativo de lugares de esparcimiento en la década de 1850. Ciudad en expansión. Fuente: Elaboración propia.

Lo que deja ver lo balneario es la progresiva emergencia del cuerpo. El contacto con el agua tiene una historia que principia con los usos terapéuticos y deviene en goce y placer del cuerpo en el agua y la arena.

Brevemente, la historia de la relación del hombre con el mar está tramada por concepciones míticas y arcaicas que sólo en la época moderna han sido movilizadas en función de la emergencia de nuevas representaciones y por la emancipación de los cuerpos. Salvo excepciones como los balnearios romanos al sur de Italia, el mar ha sido concebido como lo informe, lo monstruoso, lo temible, lo repugnante. La orilla es el movedizo limes entre agua y tierra y entre agua y aire.

Las marinas holandesas (1635-1665) de pintores como van Ruysdael o van Goyen dramatizan la relación del hombre con el mar y lo inconmensurable. A través de estas marinas o “escenas de playa” se genera un modelo de comprensión que convoca el afán de visitar dichos lugares.

En la estética, desde el Pseudo Longino a Kant lo sublime convoca lo inconmensurable de la naturaleza y el estremecimiento que provoca en el individuo. El mar aparece en la pintura inglesa de Turner o Constable o del alemán Friedrich, pero también en el mismo sentido aparece el baño de mar, como el enfrentamiento con la violencia del agua.

El viaje turístico, particularmente a Italia tiene como motivaciones la pintura italiana de los museos, los lugares religiosos y la literatura clásica, que crea a fines del siglo XVII entre los caballeros ingleses, franceses y alemanes cultos el recorrido por los lugares por los que ha viajado Eneas u Odiseo. Esto permite reconocer lugares que se volverán objetivos de viaje. A medida que comienza a aparecer una “industria” del viaje, aparece una falsificación del periplo que degrada el viaje generando un modelo en serie, la “mera apariencia de viajero, impermeable a lo inesperado, preludia la masificación de los usos” (Corbin, 1993, pág. 180)

Así como la acedia medieval, la melancolía está de moda a principios del siglo XVIII, para los que se recomienda respirar nuevos aires y visitar el mar o el campo como ejercicios que equilibran el cuerpo y el alma. “Tomar del pueblo su alegría y vigor forma parte de una terapéutica que apuesta por la circulación social de las conductas” (Corbin, 1993, pág. 90). Vendrán luego varios tipos de terapias con agua de mar, como los baños fríos, los baños calientes o las caminatas por la arena, que generan el primer balneario terapéutico, en la localidad de Brighton, al sur de Inglaterra. Principiando con ello, la aparición de las vacaciones para descansar y reponer el cuerpo, aunque el hedonismo aún está ausente.

3.5.2. Los baños de mar

La playa y sus bordes-paseos convocan el deambular y el conversar configurando nuevos espacios de sociabilidad, que construye una nueva

arquitectura del mar, que se ordena en función del acceso a las “vistas” del paisaje convirtiéndolo en espectáculo.

“Hacia mediados de 1850, llamaron la atención del alemán Paul Treutler las prácticas playeras desarrolladas en Valparaíso. Consignadas sus impresiones en un libro publicado algunas décadas más tarde (1882), el viajero visitó los “baños-flotantes” que estaban ubicados en la calle del Cabo, en el centro de la ciudad... A pesar de la simpleza de las instalaciones, este lugar era visitado por la alta sociedad porteña, quienes no utilizaban la arena de la playa, sino que tomaban los baños de mar entrando en camarotes: “un cajón perforado, sumergido en el mar hasta que el agua alcanzara el pecho, de modo que el bañista estaba seguro de no ahogarse (...)” (Booth, 2002, pág. 110)

La playa de Barón fue uno de los lugares favoritos de todos los segmentos sociales. Los sectores populares conocían desde antiguo las virtudes de la diversión en el mar. De hecho, la desnudez era vista a principios de siglo como parte de las condiciones bárbaras de las clases bajas.

La incorporación de los segmentos más altos se realizó luego de la publicidad de las recomendaciones higienistas y luego de la creación de balnearios como Brighton o Biarritz, por tanto, luego que se ha producido un reconocimiento de “sus virtudes” y que se ha creado una moda para las élites. Recién ahí aparecen los usos balnearios en Valparaíso a mediados de siglo.

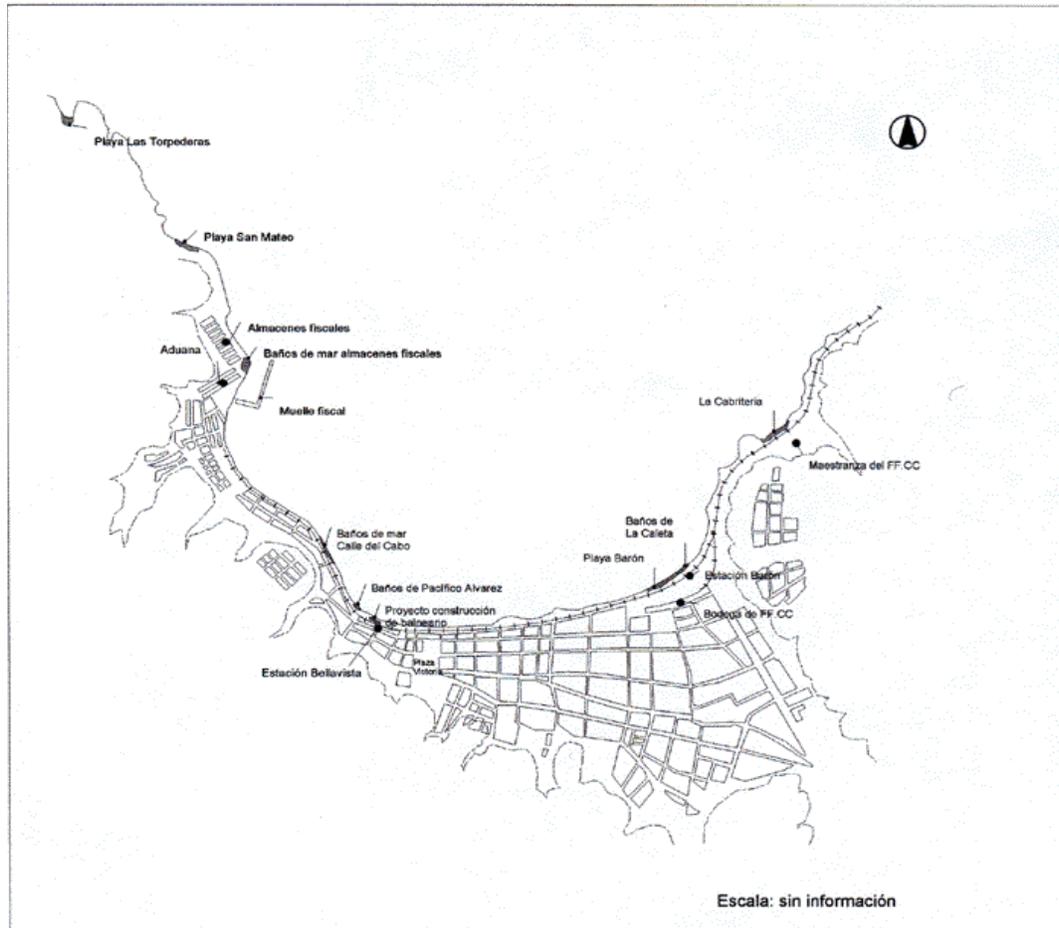
Al producirse la unidad ferroviaria a Viña del Mar, puesta desde el origen como espacio balneario y de descanso, aunque primeramente alejado del mar, se generan las condiciones para la emigración y segregación de los usos. Viña del Mar balneario y Valparaíso puerto. Cuando la red viaria se conecta con Santiago, esta división del espacio será progresivamente consolidada.

Así como la llegada del ferrocarril fue clave en la transformación de los espacios de trabajo, también lo fue en la transformación de los espacios de esparcimiento ligados al mar:

“Al mismo tiempo que facilitaba el acceso de veraneantes, la vía férrea constituyó, desde la década de 1870, un punto de inflexión que modificó el acercamiento de los porteños al mar. La extensión del tendido desde la estación Barón hacia el centro de la ciudad, además de generar un límite simbólico y material con el mar, provocó que una serie de instalaciones entre las que contamos bodegas, galpones, patios de maniobras, viviendas para los trabajadores de la empresa y la construcción de dos estaciones, acapararan la costa y dificultaran el mantenimiento de los antiguos balnearios (Torner, 1872: 147-148). Devenida en una externalidad negativa para los usos balnearios, la vía férrea resultó determinante en el lento proceso de expulsión de los usos recreativos del mar más allá de los márgenes de la ciudad” (Booth, 2002, pág. 110)

Sumado a ello, en la década de 1870 comienzan a desaparecer los usos balnearios de Valparaíso, como consecuencia de los niveles de contaminación generados por el puerto y por la evacuación de las aguas negras, por lo que las aguas carecían de las condiciones prescritas por los higienistas para las terapias de baños de mar.

EL PUERTO EN LA CONFORMACIÓN DE LA CIUDAD DE VALPARAÍSO



LEYENDA	
	Trama urbana
	Sectores de playa
	Línea de ferrocarril
	Línea de cerros
	Sitios de interés

Fuente de información:
Cartografía histórica de Valparaíso, 1999.

Fuente cartográfica:
Plan der Stadt und des Hafens Valparaíso, 1853.
Plano de la ciudad y puerto de Valparaíso, segunda
mitad del siglo XIX. Tognalio.
Plano de Valparaíso 1890. Enrique Espinoza.

Fig. Nº 41. 1880. Plano de los baños de mar de Valparaíso.
Fuente: (Booth, 2002)

Por tanto, la separación del uso de orilla de mar como balneario y baño, es una historia que comienza casi simultánea a la consolidación de la ciudad. Así como también asumía esos usos la localidad emergente de Viña del Mar. La distribución funcional comenzaba tempranamente.

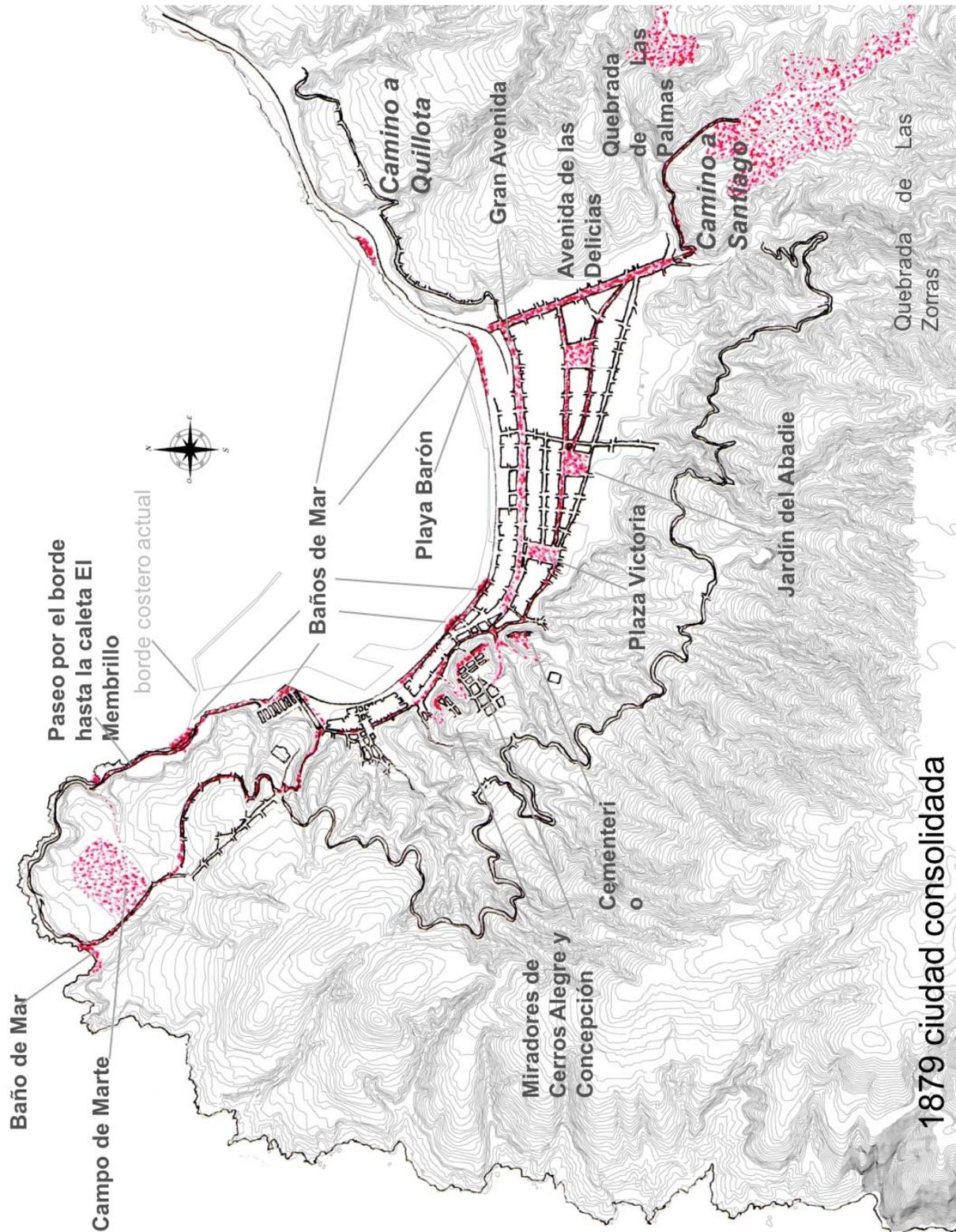


Fig. Nº 42. Plano indicativo de lugares de esparcimiento a fines de la década de 1870. Ciudad consolidada. Fuente: Elaboración propia.

3.6. CONCLUSIONES DEL OBJETIVO ESPECÍFICO DOS

A modo de conclusiones parciales para el objetivo específico dos: “reconocer los espacios de ocio como novedad urbana”, estas se integrarán luego en las conclusiones generales de la investigación.

Una vez instaladas las nuevas formas de producción y de trabajo con base en el puerto, se generan las condiciones para la emergencia del tiempo libre y con ello, los espacios de ocio, entre otras cosas por la disponibilidad de circulante para gastar.

1. Los juegos son un ejemplo de hibridación cultural. La primera hibridación ocurre entre lo originario y lo español, luego, entre esto ya mestizado y la nueva inmigración europea. Son por otro lado, una forma de conflicto regulado destinado a establecer normas sociales “civilizadas”. Los sports vendrían posteriormente cuando se forman los clubes.

2. De la vieja cultura colonial, permanecen las fiestas ligadas a las formas campesinas, como la ramada y luego la chingana. Estos permanecerán en el tiempo, cuando exitosamente se les asocia a lo patriótico como elementos simbólicos de la cultura popular.

3. Ante la falta de actividades de esparcimiento en la ciudad, aparecen nuevas prácticas urbanas como parte del uso de ese tiempo libre, en actividades como los paseos a los alrededores, la apreciación de los “paisajes” o la urbanización de la naturaleza a través de su incorporación de los jardines de carácter público.

4. Como complemento, y, a falta de plazas coloniales, salvo la Plaza de la Municipalidad, se construyen plazas verdes como espacios de representación donde las personas se muestran para ser vistas. Cada uno de estos espacios es un triunfo en disputa por el escaso suelo.

5. Las playas como descubrimiento, son usadas para los baños de mar, dentro de la idea del higienismo de que serían fuentes de buena salud. Estas sus prácticas, para sectores acomodados, son muy diferentes a la desnudez de los “bárbaros” del pueblo que se bañaban directamente en el mar.

El ocio fue perseguido durante la Colonia porque se le liga al vagabundo, que no fija residencia y que se vuelve peligroso porque no se domestica, y hasta es parte del bandidaje rural. Ligado a ello esta, los excesos que ocurren en las fiestas, sean religiosas o no, habitualmente terminan en altos consumos de alcohol, lo que es rechazado por las normas y la Iglesia.

Con los conceptos de lo moderno y el progreso, esta visión negativa del ocio se modifica para incluirla como parte de las actividades de esparcimiento justificadas por la productividad del trabajo. La cultura incorpora al espacio

urbano el goce estético y la sensibilidad como parte del buen vivir, de ahí la primera novedad.

El tiempo libre es también una forma de negociación de las diferencias que se hace distendidamente a través de los juegos compartidos. El campo y la ciudad se visitan como parte de esa extensión de los acuerdos, primeramente, para luego ser parte de una nueva sensibilidad en la apreciación del paisaje y lo natural.

El paseo, implica una apreciación sensible de la naturaleza, la que se transfiere a la ciudad como jardín, ya sea en las casas, entre el espacio público de la calle y la residencia; o en el jardín público y posteriormente en las plazas.

Respecto a la playa, cuyos usos balnearios fueron tempranamente descubiertos, tienen en la instalación del ferrocarril un momento de cambio, puesto que separa la ciudad del mar, además que los usos portuarios que contaminan las aguas y entran en conflicto con el carácter higienista del discurso dominante. Este uso balneario se trasladará pronto a Viña del Mar, alejando a la ciudad del acceso al agua.

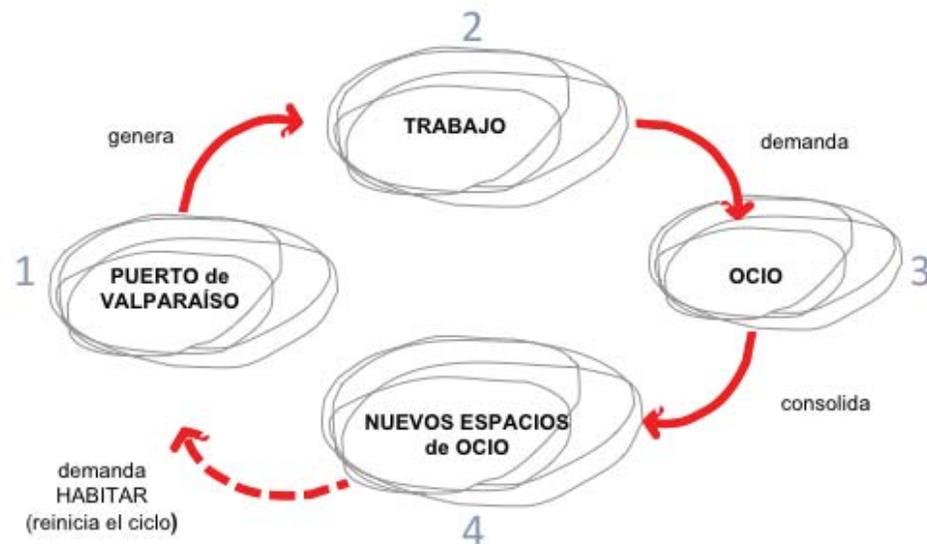


Fig. N° 43. Esquema Ciclo de los espacios de ocio.
Fuente: Elaboración propia.

El ciclo que se inicia con la existencia del puerto y la generación de nuevas formas de trabajo, progresivamente, estas demandan nuevas formas para la ocupación del tiempo libre, asociadas al ocio y el esparcimiento, lo que inicia la consolidación urbana del conjunto de espacios, tanto de trabajo como ocio de acuerdo a las maneras "modernas" de comprender la ciudad. Lo que, a su vez, demanda la renovación del ciclo urbano a través de las nuevas formas de habitar la ciudad.

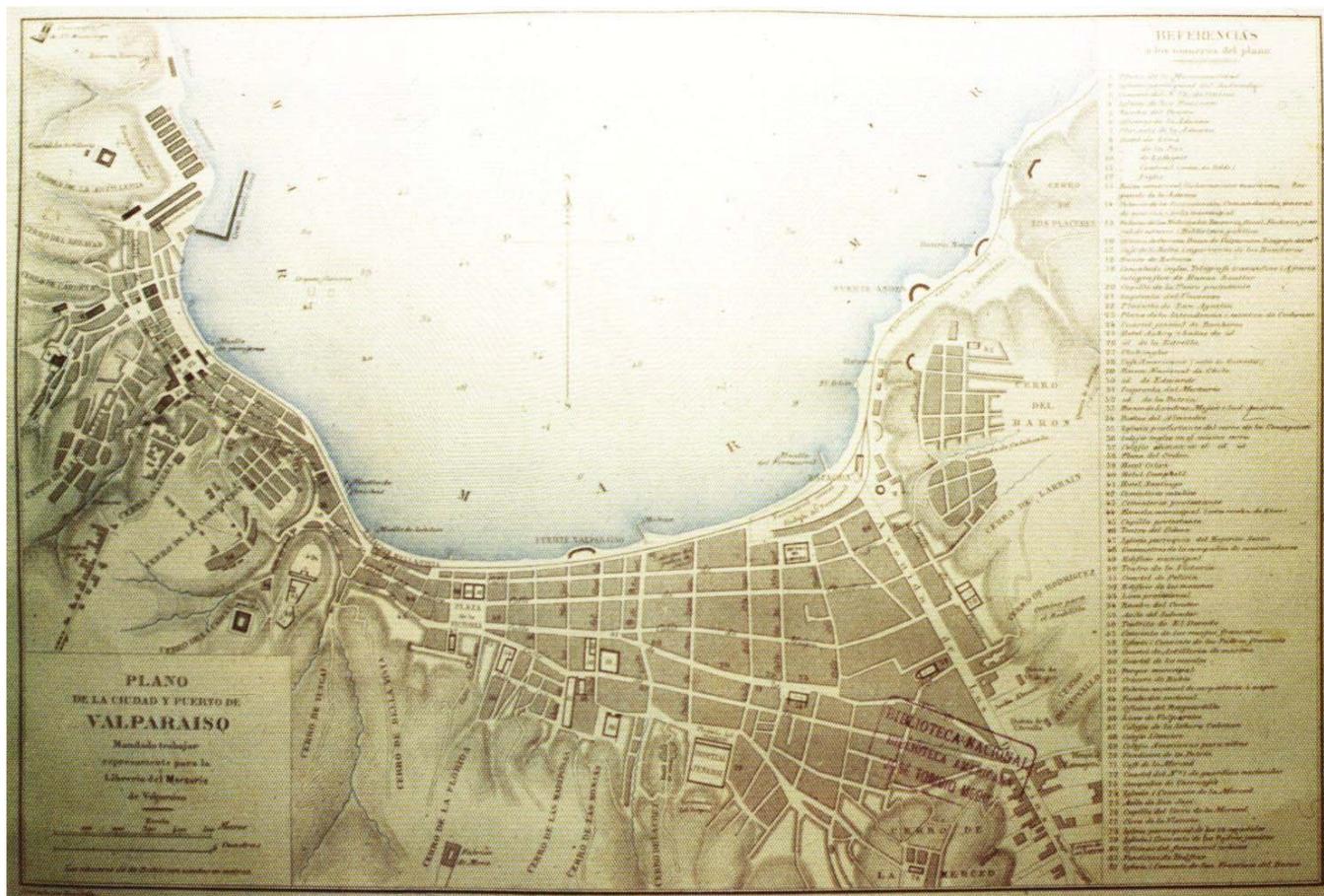


Fig. Nº 44. Plano de Valparaíso. Segunda mitad del siglo XIX.
 Fuente: Dominio público.

4. NUEVAS FORMAS DE HABITAR VALPARAÍSO

Hasta ahora se han identificado los espacios de trabajo que conforman los primeros elementos de la construcción urbana en el periodo de expansión de la ciudad y luego se han reconocido algunos elementos de que el uso del tiempo libre generó en el espacio urbano y como se incorporan nuevas prácticas urbanas basadas en el tiempo de ocio como expresión de la libertad y del buen vivir.

El presente capítulo buscará comprender los elementos que fundamentan estas nuevas formas de habitar y se pone el acento en la apertura a la observación directa de la naturaleza americana, a la construcción de una idea moderna de paisaje y a la forma de la mirada que a ello da lugar. Desde estas perspectivas se visitan los modos de organización de lo urbano y la nueva residencia para comprender como es que estos fundamentos conforman la ciudad de Valparaíso.

4.1. EL VIAJE AMERICANO

4.1.1. *El viaje americano de Humboldt*

Tal vez a manera de excursión, observar el viaje de exploración científica ejemplar de Humboldt sirva para situar tres asuntos acerca de la observación moderna: la idea de viaje de investigación, la manera de organizar el conocimiento mediante la observación directa y su correspondiente registro y, por último, la publicación e incorporación a la cultura universal del continente americano.

El viaje había aparecido al despuntar la modernidad, particularmente desde el norte hacia el sur de Europa, tratando de redescubrir los orígenes griegos y latinos. Parte de ello comprende el llamado Renacimiento. A fines del siglo XVIII se está al final de la Ilustración y en auge del romanticismo alemán⁸, que decantará más tarde en la estética de lo sublime. Este recorrido dicho brevemente es el que tiene un momento excepcional en el viaje de Humboldt a América.

Hasta ahora el conocimiento de la naturaleza permanecía ligada a los dominios de la “filosofía de la naturaleza” que deduce la totalidad de la existencia de unos principios fundamentales, que esencialmente vienen de la cultura clásica griega.

El viaje de Humboldt es la aparición de la observación directa de la naturaleza que instalaba una ciencia de la naturaleza y que emergía dejando atrás a la “filosofía de la naturaleza”. Algo similar ocurre con dominios como la

⁸ Las principales características del romanticismo alemán son el rechazo a la razón absoluta, la valoración de los sentimientos como principio de la libertad y la recuperación del espíritu del pueblo (Volkgeist) pangermánico como historia de la nación.

mineralogía o la geología que viven su época dorada al despuntar el siglo XIX. El viaje es ahora un viaje de descubrimiento y de conocimiento, al mismo tiempo que es la construcción de una estética del viaje y de la mirada.

En el viaje de cinco años de Humboldt y Bonpland a América aparece lo más propio de la nueva forma de conocer: la ciencia moderna, basada en la observación directa por medio de los órganos del cuerpo y de los instrumentos que miden y precisan. Lo que demanda esta forma de viaje, es el contacto directo con el objeto de estudio. La esencia de la subjetividad moderna se encuentra en plena expansión de la relación sujeto-objeto.

De tal manera el viaje es el medio, pero también la base del conocimiento del mundo, en este caso del Nuevo Mundo, el que de esta manera entra a ser conocido por el Viejo Mundo, a través de la ciencia. Por ello este viaje es la inauguración de una manera de conocer, distinta a la filosofía de la naturaleza y distinta a la “imagen” construida del nuevo mundo desde Europa, imagen asociada a lo salvaje, desconocido y monstruoso, así como a la exuberancia de la propia naturaleza.

Humboldt coloca a América en la historia del mundo teniendo su propia historia, muchas veces adelantando a Europa, como es la constitución de naciones bajo la forma de la República, en medio del espectáculo europeo de las restauraciones monárquicas.

De tal manera lo más propio de América es mostrado por un viajero no americano, pero que, a su vez, se ha deshecho de los prejuicios existentes para internarse en la investigación bajo los nuevos paradigmas de la construcción del conocimiento, que es la apertura a lo desconocido y la novedad del descubrimiento. Esta novedad es la construcción americana desde sí y no desde la imagen construida por los primeros mitos acerca del continente, que no son más que la “proyección” que Europa hace de América. Con Humboldt, América comienza a aparecer en su “propia realidad”.

Comienza de esta manera una mirada diferente de América, no sólo como la tierra del imperio español desde la cual se extraen riquezas inconmensurables, sino un territorio que aún está por conocer, lleno de riquezas de paisajes y de culturas. Este cambio comienza al despuntar el siglo y se irá consolidado con el tiempo.

4.1.2. Literatura de viajes

Aun cuando los viajeros que visitaron Chile apenas conocían la obra de Humboldt, salvo Caldcleugh que lo cita puntualmente, y que tampoco disponían de su amplitud intelectual ni su alcance estético, pertenecen a un “espíritu de época” común.

Las crónicas de viaje, por tanto, tienen un sentido descriptivo de acuerdo a los intereses del viajero, ya sea gente de ciencia, de negocios o aventureros, que van mostrando a la vez una forma de mirar, que reúne las condiciones desde las cuales mira (su propia cultura), con lo nuevo que tiene ante los ojos. Es, por

tanto, no sólo una descripción neutral, sino una forma de la observación. Estos libros de viaje ya correspondían a una forma literaria a fines del siglo XVIII en Gran Bretaña y anunciarían las estéticas del paisaje en torno a conceptos como lo “romántico”, lo “sublime” y lo “pintoresco”. El viaje es la disposición de la naturaleza ante un espectador culto:

“La aproximación y la apreciación que estos viajeros tuvieron acerca del mundo natural, también se da a partir de una dimensión estética. Pero aquel “antiguo lazo misterioso”, que de acuerdo a Humboldt podía conectar al paisaje con la vida sentimental del espectador, en estos viajeros tomó la forma de una estética asociativa, materializada en la retórica de lo sublime y lo pintoresco, que ha sido considerada como característica del viaje romántico inglés de esta época” (Somarriva, 2007, pág. 119)

Es decir, se observa lo natural del territorio desconocido, pero se hace desde una matriz para la mirada. La inmensidad de la naturaleza americana, tiene las dimensiones para que una forma del romanticismo sea el compañero de viaje permanente: la estética de lo sublime:

“así como las estéticas de lo pintoresco y las visiones topográficas pueden ser una manera de expresar visiones de colonización, apropiación y dominio territorial; una sensación de vulnerabilidad puede traslucirse de una visión que reduce y minimiza el papel del hombre ante la grandeza del mundo natural, como ocurre con la estética de lo sublime, o de percepciones del propio cuerpo, que se presenta como un ámbito vulnerable y susceptible de ser afectado de manera dramática por el paisaje” (Somarriva, 2007, pág. 12)

Comienza a aparecer en esta relación con la observación natural y con la fragilidad del propio cuerpo, un elemento nuevo: el paisaje.

4.2. LA INVENCION DEL PAISAJE

4.2.1. *El paisaje como construcción*

En nuestro tiempo nos hemos habituado a ciertas cosas y nos aparecen naturalizadas. Una de ellas es la noción de paisaje. No sólo por el hábito y lo que parece sabido desde siempre, sino porque el paisaje se asocia a lo natural y esto como lo originario y no tocado. De ahí que cierto tipo de paisajes requieren un complemento, como el paisaje urbano por ejemplo. Javier Maderuelo nos dice que “el paisaje es un constructo, una elaboración mental que los hombres realizamos a través de los fenómenos de la cultura. El paisaje, entendido como un fenómeno cultural, es una convención que varía de una cultura a otra” (Maderuelo, 2005, pág. 17). El paisaje aparece en Chile a principios del siglo XIX a propósito de la literatura de viajes principalmente y por la inmigración europea luego, por tanto, es heredero de una visión dominada por el romanticismo.

El mismo Maderuelo, indagando sobre las condiciones de invención del paisaje cita a Berque y señala las condiciones que ha de cumplir el concepto:

“Las cuatro condiciones necesarias que Berque ha establecido empíricamente y que él exige para que se pueda considerar que una civilización posee una cultura paisajista son: primera, que en ella se reconozca el uso de una o más palabras para decir «paisaje»; segunda, que exista una literatura (oral o escrita) describiendo paisajes o cantando su belleza; tercera, que existan representaciones pictóricas de paisajes; y cuarta, que posean jardines cultivados por placer” (Maderuelo, 2005, pág. 18)

Siguiendo a Berque, en las cuatro condiciones para la existencia del paisaje, se podría indicar que las cuatro se cumplen en Valparaíso.

Respecto a la palabra, esta existe en el idioma español, así como también es complementado su significado con el aporte extranjero, particularmente en cuanto a la forma de describir, como es el caso de los viajeros europeos y la literatura de viajes.



*Fig. Nº 45. Woods, Ch. Valparaíso, Chile.
Fuente: Dominio público.*

También en la pintura, aparece primeramente por creadores como el inglés Charles Wood, con una obra centrada en el paisaje marino o el alemán Rugendas, que pasa la década de 1830 pintando el paisaje y a los chilenos. Además muchos viajeros dibujaron el paisaje y las ciudades como parte de sus escritos.

La última característica corresponde a lo tratado en 3.3 EL PASEO Y EL JARDÍN, que hace el recorrido de los paseos al campo, que luego incorpora el jardín a las casas y a los jardines públicos y que finalmente construye las plazas como espacios verdes. La aparición de los sentidos auditivos y olfativos comandan esta forma de apreciación estética de la vida, al interior de la ciudad.

4.2.2. El aprendizaje visual

Sucede que la palabra paisaje sirve para definir un entorno real y para indicar la representación de ese entorno, esto indicaría según Maderuelo, que no habría existido paisaje hasta que los artistas comenzaron a representarlo. Sería una especie de escuela de la mirada.

Esta historia, conlleva un esfuerzo de “aprendizaje visual” y su relación con las interpretaciones con que el hombre comprende su entorno, pasando desde la creación de mitos en el mundo antiguo a una filosofía de la naturaleza y luego a una ciencia de lo natural, que se abre con el siglo XVIII.

El recorrido podría decirse que pasa también del miedo, al conocimiento y luego al deleite, producto de la creciente sofisticación de la comprensión. La naturaleza misma, originariamente dispuesta como producción para la técnica, tiene en la apreciación estética un vuelco posibilitado por el completo dominio sobre la naturaleza, siendo el placer estético una especie de excedente de esa misma producción.

El recorrido que plantea Maderuelo para la “escuela de la mirada” parte en la China del siglo V donde ya existirían una representación del paisaje en la pintura y en la poesía; pasa por los romanos, que casi desarrollan un paisaje, cuando crean villas de recreo destinadas al ocio. De ahí al siglo XVIII, con el encuentro con la cultura clásica a través de su redescubrimiento por Winckelmann en el siglo XVIII, que unía el ideal de lo bello a lo bueno, y por ende, con lo eterno; con la técnica de la perspectiva, así como la técnica de la luminosidad de los colores, abren la posibilidad de la representación del paisaje natural al campo del arte, y desde ahí a la cultura en general como parte de sus representaciones. El paisaje así visto, es una mirada introspectiva y reflexiva acerca de la propia condición del hombre frente a lo natural. La contemplación natural sería una fase del auto conocimiento, una especie de “retorno a sí” del espíritu. Cada época observa como está en condiciones de hacerlo y esta es la época del descubrimiento del mundo:

“Cada forma de ver la tierra, cada manera de describirla o representarla supone que tras ella hay un tipo diferente de pensamiento, se establece así una relación entre objeto y sujeto a través de la mirada que se torna intencionada e instrumental y que pone en evidencia un paralelismo sinéscico entre ojo y pensamiento. Vemos solamente aquello que somos capaces de reconocer, y pensamos según aprendemos a ver la diversidad fenoménica del mundo” (Maderuelo, 2005, pág. 36)

4.2.3. *El paisaje como espectáculo*

Así como la pintura incorpora la categoría de “pintura de paisaje”, aparece un “arte de los jardines” o una poesía del paisaje. Es, por tanto, la extensión de su noción la que se volverá luego difícil de definir. En ese momento es cuando la noción se transfiere a América a través de la mirada de quienes contemplan los nuevos paisajes, porque “la idea del paisaje no se encuentra tanto en el objeto que se contempla como en la mirada de quien contempla. No es lo que está delante sino *lo que se ve*” (Maderuelo, 2005, pág. 38), y lo que se ve son lugares, en la pintura, en los jardines y en los países o comarcas, primero de lo natural y progresivamente urbanos.



Fig. Nº 46. Woods, Ch. 1849. Valparaíso.
Acuarela. Fuente: Dominio público.

La condición de espectáculo para la vista la hace notar Graham como parte del paseo: “...Sus habitantes me hacían notar la hermosa vista de que gozan entre el Océano y los Andes cubiertos de nieve y ponderaban el placer de dar un paseo por los cerros en la tarde de un día de fiesta...” (Graham, 1953, pág. 48). De nuevo en la acción de pasear, aparece lo “entre” mar y cordillera.

Por último, situar esa otra condición de paisaje que son los jardines, que Luz María Méndez indica como micropaisaje cultural:

“El cultivo de especies exóticas en los jardines botánicos de Valparaíso, prepararon el ingreso de una multitud de especies vegetales exóticas a los jardines privados y luego a las plazas, jardines y parques públicos de Valparaíso.

La población y el alto grupo social desarrollaron un gusto especial por este micropaisaje cultural, sumamente odorífero y colorido. El cual se traslada a otros espacios donde permanecían los vivos y los muertos” (AAVV, 2000, pág. 174)

Esta configuración de micropaisajes urbanos comienza a partir de 1860, pero se vuelve más desarrollada a partir de 1875, período que se ha señalado como de la consolidación urbana y donde ya estarían fijadas las bases de organización urbana.

4.3. UNA FORMA DE MIRAR

4.3.1. *Recursos representacionales*

Esta forma de la mirada que muestra el paisaje, se inicia con la modernidad y la Ilustración, y tiene un fuerte desarrollo social con el romanticismo, que pasa de las formas del arte a la vida como “obra de arte” unos años más tarde, y tiene una forma privilegiada de observación en lo que Sergio Rojas llama “la progresiva emergencia de los recursos representacionales”:

“la representación es el ámbito en el que la subjetividad moderna ensaya su soberanía sobre la realidad, y podría decirse que, en general, la modernidad es la valoración del proceso subjetivo (categorial) de “edición” del mundo. Esto es precisamente lo que con posterioridad el arte contemporáneo desarrolla críticamente, exhibiendo esos procesos, y entonces los recursos representacionales van progresivamente emergiendo en la obra, de modo que ésta exhibe su propio proceso de construcción” (Rojas, 2009, pág. 15)

Esta “edición” del mundo es la emergencia de la representación en tanto tal, es decir, no sólo se sabe de su condición como forma de elaboración o selección de lo “real” en la obra, en la moda, en las formas de hablar, sino que también se impone como forma universal de mirar. Por decirlo rápidamente o se es moderno o se es antiguo. Por cierto, los valores positivos están asociados a lo moderno, porque ello representa el progreso y este es la condición de posibilidad de la libertad.

De esta manera, la construcción social de la realidad ha quedado anunciada en el arte y de ahí a las formas de la vida cotidiana, puesto que la capacidad de observación o de sensibilidad sobre el mundo, queda abierta democráticamente, entendiendo esto ciertamente, como democracia de los iguales, que, en el caso de Chile, es aun censitaria y limitada. Como imagen esta edición del mundo y su representación las figuras de Agustín y Martín son las antítesis puestas en juego en el Martín Rivas de Alberto Blest Gana, es el desajuste con la “realidad”, de uno con respecto a la moda universal de París y del otro de la vida provinciana atascada en un mundo anterior que se esfuerza por alcanzar lo moderno. No es banal que la novela sea publicada en 1862, cuando todo está en transformación y la lucha entre los nuevos valores y los conservadores ha llegado hasta el enfrentamiento civil.

4.3.2. *Lo sublime y lo pintoresco*

En esta emergencia de los recursos representacionales en la historia del arte, tiene en la estética de lo sublime y lo pintoresco un momento clave, con autores como Edmund Burke, Kant o Schiller, que reúnen los conceptos de lo grande, lo bello y lo singular, que fueron la forma de abordar desde la sensibilidad y el mundo de las ideas, el problema de la belleza, a través de la naturaleza:

“Burke determinaba como algunos encuentros con la naturaleza podían dirigir la mente del espectador hacia ideas sublimes o hacia ideas bellas. Entre las fuentes de lo sublime, Burke señaló al poder, la oscuridad, la privación, la vastedad, la infinitud, lo difícil y la magnificencia —“una gran profusión de cosas, que son espléndidas o valiosas en sí mismas, es magnífica. El cielo estrellado, aun cuando se presenta de manera tan frecuente ante nuestra vista, nunca deja de producir una idea de grandeza”” (Somarriva, 2007, pág. 130)

Lo pintoresco a su vez sería aquello diferente de lo bello, que es suave y terso, y diferente a lo sublime que es poderoso y oscuro. Lo pintoresco sería al decir de William Gilpin lo “irregular, áspero y asimétrico”.

De ahí que Valparaíso frecuentemente haya sido definido como “pintoresco”. Se vuelve, por tanto, un escenario propicio para el turismo, que puede ser calificado en términos de sublime, pintoresco o romántico. Un verdadero lenguaje del gusto o un filtro para la mirada. Estos conceptos fueron las formas en que se apreció la naturaleza y así fue llevada al campo del arte.

En la construcción del paisaje urbano, la ciudad es mirada como “vistas”, “escenas” o “cuadros”, cuando lo novedoso de la construcción se ha vuelto una característica que puede ser fijada y usada para vender su particular y pintoresco paisaje. Se ha producido una especie de familiarización que agota la diferencia de lo nuevo y lo vuelve disponible a una lectura rápida de acuerdo a los cánones o filtros ya determinados. Ciertamente esto es posterior al momento de la expansión y ocurre en la época de la consolidación, pero explica como es que la ciudad se vuelve “familiar” y “civilizada” en una diferencia pre-*vista*.

4.3.3. *La pintura y la fotografía*

“La fotografía retarda el tiempo hasta el punto de su detenimiento. En el escenario de la toma se captan, se precipitan, se distribuyen, se interceptan y se solidifican materialmente energías innombradas que traman el tiempo... Ocurre, pudiera decirse, una catástrofe cósmica: el aislamiento, la incomprensible emancipación de la imagen de la inmediatez de las cosas y de los seres” (Kay, 2005, pág. 20)

La replicabilidad mecánica de la fotografía tempranamente la dispone como lo otro que la pintura. Funcionan en el mismo campo visual, pero de manera diferente. La “edición” de la “realidad” en la captura es también diferente. Tienen un tiempo distinto y obliga a pronunciarse una respecto de la otra. Por otra parte, lo que había sido habitual en la historia de la pintura que es representar una escena fuera de contexto histórico o en un ambiente mítico, como en el renacimiento o en el romanticismo, será ahora imposible, porque la luz del aparato técnico llevó a la luz natural capturada por el ojo a ver sólo directamente. De ahí el impresionismo, por ejemplo, que fija su atención directamente en las impresiones generadas por la luz.

Dice Kay que en Europa lo que capta el lente de la cámara como aparato técnico produce una homología entre significante y significado, puesto que lo que fotografía (contenido y significado) es igualmente técnico, como las estaciones de ferrocarril o la torre Eiffel, por ejemplo. La cámara es contemporánea de su objetivo visual.

En América habría dos tiempos diferentes, produciendo una discontinuidad temporal:

“Inmediatamente después de su invención la cámara penetra (hacia 1850) en el espacio americano, donde incorpora a sus negativos sujetos y objetos, en comparación con su ultramodernidad técnica y perceptiva, anacrónicos, desarraigados, fantásticos, sorprendidos, en suma, prefotográficos. Por consiguiente, el medio de registro que es el lente, marca y traduce, como heterogéneo a él, aquello que hace ingresar a su documental de la escena americana: poblados incipientes en cuasipaisajes indominados e inconclusos abruptamente actuales, trasportables y ubicuos, presas y trofeos de la cacería fotográfica, bajo la especie de lo exótico... Varios tiempos y una sola imagen, por tanto, imagen estratificada. Una discronía” (Kay, 2005, pág. 27)

Habría otro elemento para esta discronía: la ausencia de una tradición pictórica propiamente americana previa a la llegada técnica de la cámara. “La fotografía en el Nuevo Mundo le roba a la pintura desde ya, e inexorablemente, la posibilidad de constituirse en tradición” (Kay, 2005, pág. 28) porque ya no será posible la singularidad y la perduración, que requiere una tradición, en la pintura.

La fotografía llega antes que la pintura, y por ello, sabemos del espacio americano a través de su disperso registro. “El paisaje pictórico, en cuanto género y tópico constituyente del espacio europeo, es la transferencia visual de la habitación que de un paraje ha hecho una civilización” (Kay, 2005, pág. 29), a diferencia del registro fotográfico que no puede sino capturar la inmensidad del espacio americano actuando como testigos de su real existencia.

Antes de la cámara propiamente tal, estaba la llamada cámara oscura, usada por una serie de artistas, principalmente en retratos de estudio. Aunque Charles Wood y John Searle la usaron para tomar algunos paisajes: Rugendas tenía una a su llegada a Valparaíso en 1834.

El daguerrotipo llega a Chile en 1840, apenas un par de años después de su invención por Daguerre, aunque recién en 1845 se producen las primeras imágenes de calidad con la llegada de los hermanos Ward, el mismo año se estima que se habían realizado más de 500 retratos en Valparaíso.

En 1851, con los alemanes Alexander y Boehme llega a Valparaíso la fotografía en papel. Con ello se produjo una separación entre los daguerrotipistas y los fotógrafos. En esta lucha aparecieron formatos como el ambrotipo con vidrio como soporte, el ferrotipo con chapa de hierro como soporte y el panotipo, son soporte de paño encerado o seda.

William G. Helsby, desde 1846, tuvo uno de los estudios más importantes y firme defensor del daguerrotipo. Victor Deroche, divulga el “daguerrotipo sobre papel” desde 1854 y desarrollo las vistas al paisaje. Ya en 1860, los menores costos del soporte papel, hicieron que los demás formatos desaparecieran.

A partir de esta fecha surgen a través de todo Chile fotógrafos ocasionales y establecidos que cubren toda la gama de temas, técnicas y formatos. Casas importadoras los surten de materiales y equipos, los que, hacia 1880, se hacen también accesibles a los primeros aficionados, que con su obra van abriendo nuevas perspectivas a la fotografía”



*Fig. Nº 47. Boehme y Rleyfus. 1854. Valparaíso.
Litografía de C. Fuchs, de un daguerrotipo de Boehme y Bleyfus.
Fuente: (Rodríguez Villegas, 2001)*

La captura del paisaje y especialmente el paisaje urbano, a través de la cámara, hace que la pintura sea un ejercicio ya no destinado a la reproducción de la realidad, sino un acto representativo remitido al campo del arte, por tanto, una forma de expresión al interior de un campo determinado, en donde los medios de representación pasan a tener el protagonismo. La técnica, la luz, la paleta de colores, aparecen de una manera menos utilitaria a como se había desarrollado con anterioridad.

De cierta manera, la aparición de la imagen fotográfica en el paisaje urbano, especialmente en una ciudad como Valparaíso, que se presta a las

vistas, construye la representación como “realidad”, sin pasar por el campo de la representación artística, por lo que esta no alcanza a formar su propia historia, cediendo la construcción “imaginaria” de la ciudad y el paisaje a la producción técnica.

Como el paisaje es más una forma de mirar, que lo que se ve, la forma de la cámara como artefacto técnico construye una imagen editada de la ciudad, que se hace desde ciertos “recortes”, “vistas” o “paisajes”. Por ello, de cierta manera, esa ciudad es producida o inventada por la fotografía, que tiene además la conveniencia de ser “fiel a la realidad”, suspendiendo aparentemente, el punto de vista y la forma de su producción. Así es como aparece un Valparaíso moderno.

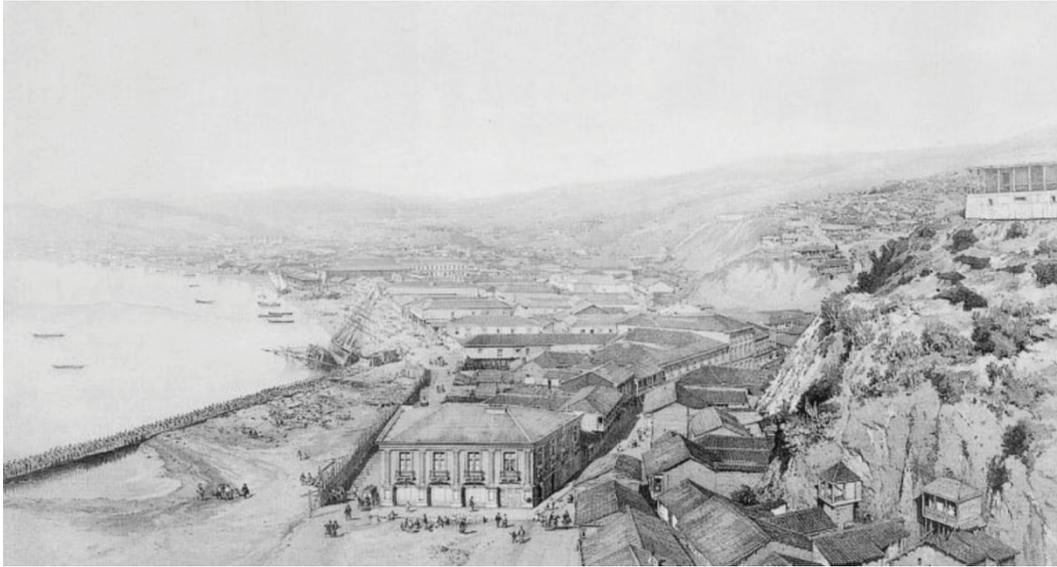
Antes de la intervención de la fotografía como manera de mostrar la ciudad, hubo un componente habitual de los libros de viaje: el croquis o dibujo. Casi todos los viajeros dibujaron. Los viajes de investigación contaban con especialistas como Conrad Martens, compañero de viaje de Darwin, además de los artistas como Rugendas, Wood o Searle. Viajeros como Caldcleugh, Graham o Darondeau también dibujaron o pintaron Valparaíso, generando valiosos registros visuales. Aun cuando varios de ellos no entran propiamente al campo del arte, ni tampoco lo pretendieron, sirven como ilustraciones de la época y por tanto sirven al objetivo de esta investigación.

4.3.4. *La “escala media” de Valparaíso*

En esta “urbanización” del paisaje es donde Valparaíso resulta privilegiado por la mirada de “escala media”⁹, a propósito del tamaño de la ciudad y de la posibilidad de no ver la totalidad, pero tampoco sólo la parte, sino una mirada intermedia que es capaz de orientarse entre el todo y el detalle, que sería lo propio de Valparaíso. En espacio entre el trazo de Le Corbusier y del detalle del naturalista. Valparaíso sería “sin detalle”.

El paisaje no es sólo un “ante el paisaje” sino un entre y ante a la vez. Naturaleza urbanizada, aunque sin detalle, una especie de “work in progress”, que se hace y rehace desde la mirada del que ve cada vez. Quizás si el que mira es una forma de hacer y re-hacer permanentemente. Una especie de voluntad de permanecer a pesar de todo. Habida cuenta que la precariedad y el desastre ha sido compañía constante de la ciudad con sismos, sequías, inundaciones, salidas de mar o incendios. Sin embargo, permanece el habitar y el paisaje.

⁹ Le debo el concepto a Mauricio Puentes.



*Fig. Nº 48. Boehme. 1854. El Almendral, Valparaíso.
Litografía, Lindemann & Benoit, París, de un daguerrotipo de Boehme.
Fuente: (Rodríguez Villegas, 2001)*

La ciudad tiene la escala del paseo y la circulación, desde ahí se construyen imágenes, rincones, vistas enmarcadas, atravesos o bordes miradores, una especie de “entre” el paisaje y el modo del ver. Lo que se mira, es ante el mar, el entre el mar y los cerros y se mira lo natural de la condición topográfica con lo urbano integrado. Por último se mira lo público y lo privado, en una especie de ojo indiscreto, en un movimiento que incluye la permanencia de un punto de vista incluido en el acto de pasear.

El observador es observado, por lo que ocurre una cierta reflexividad como forma de mirar. Esta reflexividad opera cada vez como una organización de la experiencia: el salir al encuentro. Lo que muestra la forma de mirar Valparaíso es que es capaz de mirarse a sí mismo desde esa escala media entre lo observado y el observador.

4.4. MODOS DE ORGANIZACIÓN DE LO URBANO

4.4.1. Des-colonialización

El puerto de Valparaíso fue durante la Colonia en la práctica el puerto de Santiago. La distancia a recorrer era un asunto a salvar de la manera más práctica y más breve para el traslado de los productos desembarcados en

Valparaíso para su destino final en la capital. Samuel B. Johnston en 1811 en *Relato de los pormenores de un viaje a Santiago* dice:

“...puede cruzarse en cuatro días por carretas bien cargadas; por cuya falta, en otro tiempo, cuanta mercadería llegaba al puerto de Valparaíso era conducida a lomo de mulas a la capital, modo de transporte sumamente costoso y molesto” (Calderón, 2001, pág. 53)

Los lomos de mula de los viajes por tierra se transformarán en los barcos de las largas distancias entre continentes.



Fig. Nº 49. Darondeau, B. 1836-1837. Ruta de Valparaíso a Santiago. Aguada. Fuente: (AAVV, 2017)

Descolonizar es una tarea que se dio bien al puerto en medio del ajetreo cotidiano del trabajo. Recién en ese momento es que la condición propiamente marítima hace su aparición, al menos desde el punto de vista productivo y luego como organización urbana. Esto es construyendo suelos y extendiendo los existentes, así se establecen las prioridades y se toman las decisiones.

Desde el punto de vista del tipo de construcciones estos siguen al tipo de formación social de los que son parte. La vivienda es colonial en sus formas, materialidades y organización interna:

“El establecimiento del sistema colonial involucró la formación de una sociedad determinada, cuyos usos y costumbres generaron una vivienda de características arquitectónicas claramente definidas. En un proceso similar, será necesario el transcurso de la mitad del siglo XIX para que las transformaciones de índole social, una vez consolidadas y coincidiendo con un extraordinario período de

auge económico, den origen a una vivienda urbanas diferente e igualmente identificable con las demandas propias de su época” (Waisberg, En torno a la historia de la arquitectura chilena, 1978)

La falta de suelos planos hace que El Almendral sea una planicie deseada, principalmente por los nuevos especuladores urbanos, y en donde se intenta trazar según “instrucciones” que la ciudad no había tenido. Gabriel Guarda señala:

“Las casas del primer puerto comercial de Chile serpentearon en el fondo de apretadas quebradas, agrupadas en torno a iglesias y conventos cuyas torres desaparecían ahogadas por los cerros. Castillos y baterías cifieron el ámbito de la bahía y sobre ellos también treparon construcciones civiles como enredaderas a la copa de un árbol. Sin embargo, en esta época es cuando se habilita como zona urbana la agradable planicie del Almendral, objeto de las “instrucciones” estudiadas, donde de inmediato un proceso de regularización teje la cuadrícula, invariablemente unida en su exactitud al acto fundacional; el nuevo barrio de Valparaíso, por esta última razón, tampoco resultará plenamente geométrico, “las sobredichas poblaciones (Puerto y Almendral), sentenciará alguien, como no se hicieron de propósito en su principio, no guardan la regularidad de las otras que se han hecho en Chile” (Guarda, 1968, pág. 46)

Cuando avanza el proceso de urbanización, este ya no será al modo colonial, sino que aparecerán nuevas maneras en la vivienda, pero fundamentalmente en lo urbano. La inmigración trae una forma de construir la ciudad que se trama con lo existente de una cierta manera, pero cada vez es único. No hay un patrón pre-definido a aplicar, sino que cada decisión es única en cada momento, particularmente en las decisiones del ordenamiento público de plazas, mercados o trazado de calles.

4.4.2. Proceso de expansión urbana

Al mismo tiempo que la ciudad crece, existe una gran pobreza “urbana” en la época de transición. Una dramática descripción de ella la da Mary Graham:

“Es imposible imaginar un grado mayor de pobreza que el que presentan las viviendas de los loceros de la Rinconada. Algunos, sin embargo, tienen un lecho aceptable; una cuantas estacas enterradas en el suelo y entrelazadas por correas, forman el catre; un colchón de lana y, donde hay mujeres industriosas, unas sábanas de algodón ordinario y una gruesa sobrecama tejida proporcionan un sitio de descanso nada despreciable para el marido y la mujer, o más bien dicho, para la mujer, porque según me parece los hombre pasan la mayor parte de las noches durmiendo al aire envueltos en sus ponchos como es costumbre en el país. A los niños se les cuelga en pequeñas hamacas de cuero amarradas a las vigas del techo y los demás niños y parientes, duermen como pueden, tendidos en el suelo sobre unos cueros y envueltos en sus ponchos. En uno de los ranchos no había una sola cama; todo el mobiliario consistía en dos baúles de cuero y ahí dormían los once moradores, incluso dos mellizos de corta edad, sin padre ni hombre alguno que los protegiera.” (Graham, 1953, pág. 48)

La terrible miseria urbana poco tenía que ver con los grandes negocios de escala global o nacional. Probablemente esa misma miseria era el “ejército de reserva” con que se formaba la ciudad.

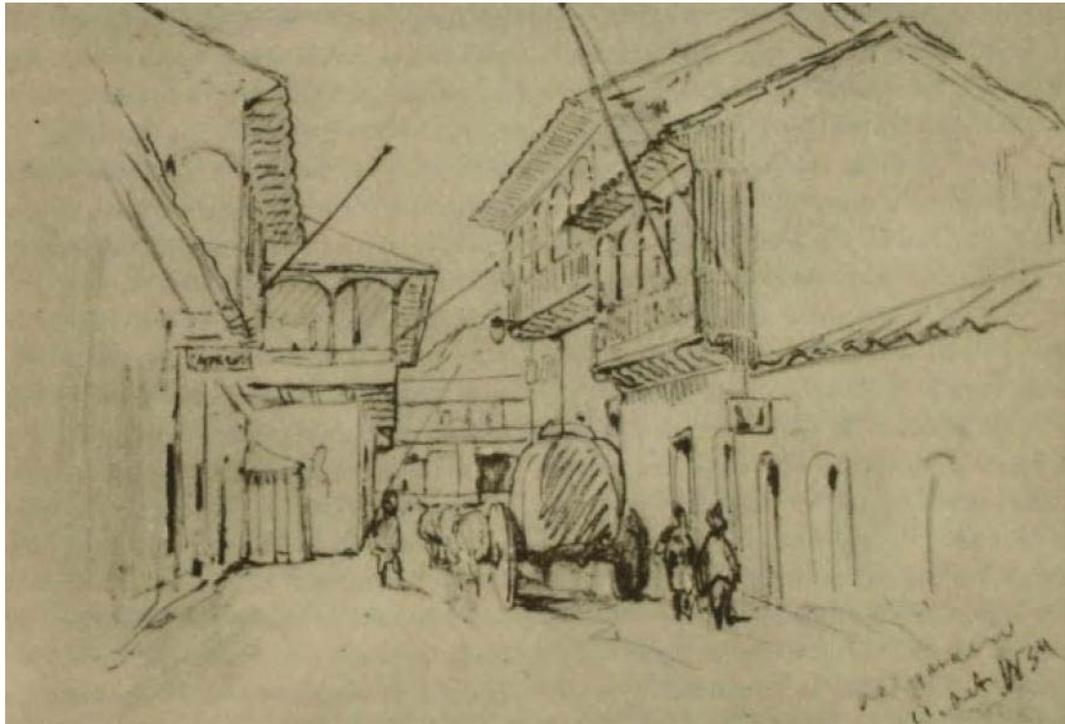


Fig. Nº 50. Rugendas, J. M. 1834. Calle Principal de Valparaíso. Dibujo. Fuente: Dominio público.

A la pobreza había que agregar los desastres naturales. En 1822 un sismo de alta intensidad provocó la destrucción de la ciudad existente y de carácter colonial. C.E Bladh señala “...casi todos los demás edificios de Valparaíso habían sido totalmente destruidos por el tremendo terremoto en 1822; pero ahora (1828) estaban reconstruidos en su mayor parte.” Citado en (Calderón, 2001, pág. 84). Como en el resto del país a lo largo de la historia, los sismos son configuradores de las ciudades y causa del escaso patrimonio de larga data. Las reconstrucciones han instalado formas de comprensión de lo urbano, unas especies de declaraciones tácitas respecto a cómo es o cómo funciona el mundo. El sismo de 1822 es uno de esos momentos, que no tiene el carácter de planificación que tuvo la reconstrucción de 1906, pero es igualmente urgente, al estar recuperado seis años después al decir de Bladh.

Poepping a fines de la década de 1820 señala lo que iba a ser la forma propia de Valparaíso, la ocupación de los espacios casi contra la gravedad: “Casi comparable a nidos de aves, se hallan suspendidas numerosas pequeñas casas, escalonadamente, en la roca emparejada, pero son tan estrechas y reducidas, que no sugieren la idea de habitables” (Calderón, 2001, pág. 106). En 1831, otro

viajero, William Ruscherberger describe lo que ya era la forma inicial de organización urbana:

“La población de Valparaíso se reparte entre el Puerto y el Almendral. Constituyen el Puerto una tortuosa calle y las quebradas, en cuyas laderas se han construido casas en todo sitio apropiado para edificar. Se destacan aquí y allí en las faldas de los cerros por doquiera que se encuentre un paraje adecuado, los ranchos de la gente del pueblo, produciendo el efecto de grandes nidos de pajarotes. La escasez de terreno es una gran desventaja para el adelanto del puerto; sin embargo, ha progresado más rápidamente que cualquiera otra ciudad de este lado del Cabo de Hornos. Por lo general, las casas de la calle principal son buenos edificios de dos pisos, cuyos bajos están ocupados por tiendas y almacenes. En la parte oriental del Puerto y en el Almendral, las casas son de un solo piso, construidas de adobe, blanquedas y con el techo de tejas” (Ruschenberger, 1956, pág. 18)

En el proceso de expansión urbana se pasa de un pequeño villorrio a una ciudad en regla, cuyo producto es una gran autonomía respecto a la capital. Este proceso, marcado por las tensiones entre los inmigrantes y los nativos, entre la burguesía naciente y la organización del trabajo, entre el trabajo y el tiempo libre como conquista social y personal, entre los intereses del imperio comercial y los industriales financieros en las metrópolis versus los intereses nacionales de una república en formación son el campo de lucha espacial y cultural que expanden lo posible hasta límites impensados al momento de declaración de Independencia.

Como herencia de la Ilustración, aparecen todo tipo de formulaciones y teorías, especialmente respecto a las formas de gobernar. Ellas pasaron a Chile como formas de comprensión del poder y el territorio. Aunque Foucault lo dice respecto al siglo XVII francés, podría ser igualmente válido para Chile en el siglo XIX:

“Hay toda una serie de utopías o de proyectos de gobierno del territorio que toman forma a partir de la idea de que el Estado es semejante a una gran ciudad; la capital figura su plaza, y las rutas son sus calles. Un Estado estará bien organizado a partir del momento en que un sistema de policía tan estricto y eficaz como el que se aplica a las ciudades se extienda a todo el territorio. En su origen, la noción de policía designaba únicamente un conjunto de reglamentaciones destinadas a garantizar la tranquilidad de una ciudad, pero en este momento la policía se convierte en el tipo mismo de racionalidad para el gobierno de todo el territorio. El modelo de la ciudad se convierte en la matriz de donde son producidas las reglamentaciones que se aplican al conjunto del Estado” (Foucault, 2010, pág. 87)



Fig. Nº 51. Helsby, J. y Rowsell, C. 1864. Valparaíso. Albúmina, imperial. Fuente: (Rodríguez Villegas, 2001)

El modelo de ciudad como matriz por el cual se entiende el territorio en el caso de Chile, tiene un correlato en la forma en que se configuró el territorio colonial. La ciudad es el centro en el cual la ley funda y desde la que se extiende a todo lugar. La reglamentación moderna, que sigue a la ley, que sigue al Código, organiza todos los detalles del poder y desde ahí urbaniza, en su doble acepción, de construir lo urbano de la ciudad y la urbanidad como reglas de comportamiento social. El gobierno sobre los hombres es el gobierno de lo urbano en esas acepciones:

“Lo que quiero recalcar es que a partir del siglo XVIII todo tratado que encara la política como el arte de gobernar a los hombres comprende necesariamente uno o varios capítulos sobre el urbanismo, los equipamientos colectivos, la higiene y la arquitectura privada. Esos capítulos no se los encuentra en las obras consagradas al arte de gobernar producidas por el siglo XVI. Este cambio no está quizás en las reflexiones de los arquitectos sobre la arquitectura, pero es muy perceptible en las reflexiones de los políticos” (Foucault, 2010, pág. 85)

Estas formas de reglamentación y ordenamiento se corresponden con la modernidad en cuanto distribución del espacio a través de los ejes homogeneidad, fragmentación y jerarquización al decir de Lefebvre:

“El espacio de la «modernidad» posee caracteres precisos: homogeneidad-fragmentación-jerarquización. Tiende hacia lo homogéneo por diversas razones: la fabricación de elementos y materiales, análogas exigencias de los intervinientes, los métodos de gestión, de control, de vigilancia y de comunicación... Con una jerarquización estricta: espacios residenciales, espacios comerciales, espacios de ocio, espacios para marginales, etc. gobierna una

curiosa lógica de este espacio que la anuda ilusoriamente a la informalización. Y que oculta bajo su homogeneidad las relaciones «reales» y los conflictos” (Lefebvre, 2013, pág. 58)

Aunque en Valparaíso, los conflictos urbanos no fueron producto de unas estrictas normas de antemano establecidas y que estas fueron creadas según la particularidad de cada una de las situaciones, sí existieron y sí definieron los trazados y las zonificaciones. El pleno gobierno sobre los hombres es un asunto que tomaría su tiempo en la ciudad.

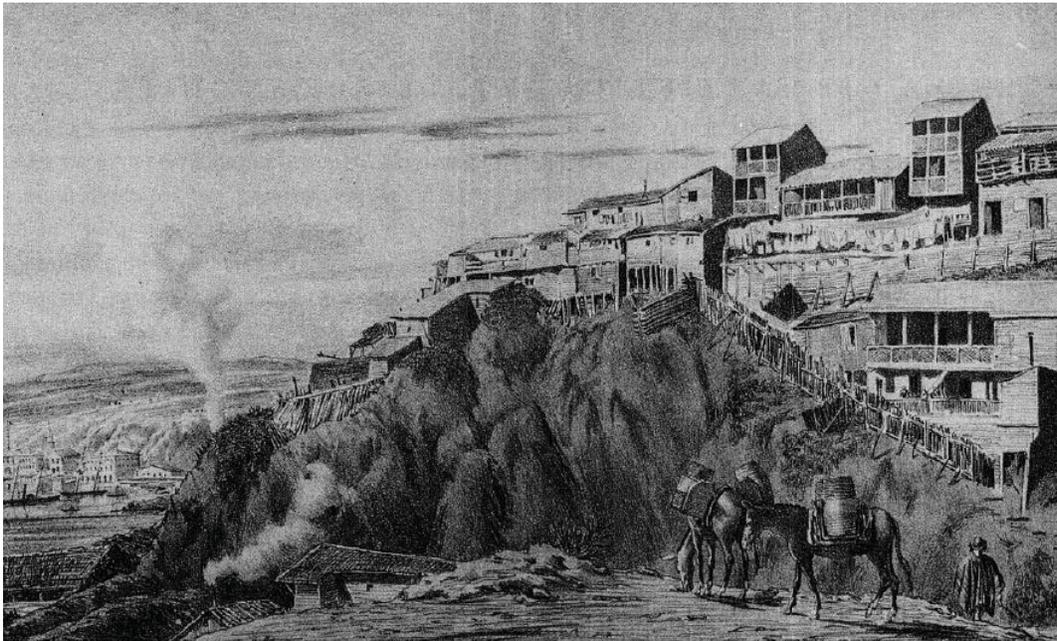


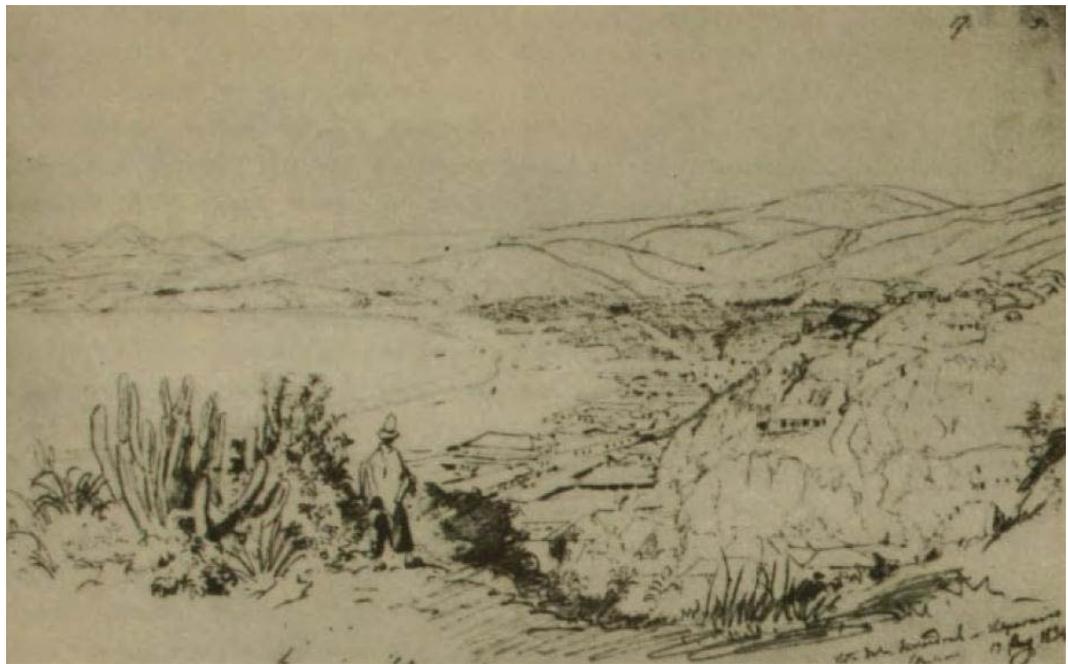
Fig. Nº 52. Palliere, L. 1858. Las quebradas de Valparaíso. Grabado e impreso por Julio Pelvilain. Fuente: (Pereira Salas, 1992)

El modo de producción antes del pleno gobierno, es el caótico encuentro de las diferencias. Un mundo que venía de la regularidad de los días, de un ritmo lento a la medida del caminar o del cabalgar, pasa a uno en que las vías adquieren protagonismo y velocidad, cambiando con ello las propias relaciones de producción:

“El modo de producción organiza —produce su espacio y su tiempo (a la vez que algunas relaciones sociales)—. Es así como se realiza... El modo de producción proyecta sobre el terreno esas relaciones, lo que actúa sobre ellas... Inicialmente lo que hubo fue la utilización del espacio existente, por ejemplo de las vías fluviales, marítimas y terrestres; le siguió la construcción del ferrocarril, para continuar con carreteras y aeródromos. Ningún medio de transporte en el espacio ha desaparecido del todo, pues todavía se emplea la marcha pedestre, la bicicleta, el caballo, etc.” (Lefebvre, 2013, pág. 59)

Uno de los procesos que tempranamente comenzaron a configurar la ciudad es la sub-urbanización, es decir, el proceso de desplazamiento a sectores alejados del centro se produce por varios factores, uno de ellos es la progresiva separación del trabajo y la vivienda, haciendo a la vivienda el refugio frente al ajetreo de la vida cotidiana. Otra fuente de sub-urbanización es el alejarse de los sectores más pobres, creando barrios segregados socialmente y, por último, porque las nuevas viviendas descubrieron el valor de los jardines y las vistas en el Cerro Alegre o los jardines y huertos de la casa quinta en El Almendral y en sector de Las Zorras:

“Desde un punto de vista general, y aunque se suelen argüir razones vinculadas con las restricciones en la oferta de suelo plano para entender la elitización de algunos cerros porteños, la prematura apertura de El Almendral al mercado de la tierra urbana introduce una poderosa interrogante. La amplitud de dicho sector, sumada a la temprana presencia de quintas de descanso en su planicie y también en zonas relativamente adyacentes como Las Zorras, nos hace dudar respecto de la verosimilitud de dicho planteo” (Cáceres, 2002, pág. 155)



*Fig. Nº 53. Rugendas, J. M. 1834. Vista del Almendral.
Dibujo. Fuente: Dominio público.*

Estas emigraciones internas tienen al menos dos hitos, con los señores Bateman y Waddington, a la vez poderoso inversionista del sector del Almendral:

“Al menos, un puñado de chilenos figuraron entre los vecinos propietarios, desde que, en 1822, un comerciante inglés de apellido Bateman construyera su casa en el Cerro Alegre y Joshua Waddington, también inglés pero una década más

tarde, pusiera en el mercado a la venta lotes del cerro de la Concepción” (Cáceres, 2002, pág. 158)

Estas sub-urbanizaciones continuarían en la etapa del proceso de consolidación cuando las élites se desplazan hacia Viña del Mar y a Santiago. Uno por las condiciones balnearias y otra por legitimar el poder, ingresando a las familias más nobles a través de matrimonios y de la compra de haciendas, que darían la imagen de saber de la tierra, elemento sin el cual no podría llegar a ser un igual entre las familias “aristocráticas”.

4.4.3. *Proceso de consolidación urbana*

Este proceso llega a un punto de consolidación, una especie de “conciencia de sí” en las que los elementos en juego ya no son el tránsito de lo antiguo a lo moderno, sino que esto se encuentra completamente configurado. No es que el “peso de la noche” haya desaparecido, sino que hasta lo conservador usa los ropajes de lo moderno. De tal manera pudiera decirse que la transición está cumplida. Lo que viene más adelante es la progresiva consolidación y expansión de lo ya creado y configurado. Este proceso es el que simbólicamente se inició con la llegada del ferrocarril.

La transición comienza a cerrarse, al menos simbólicamente con la re-significación de tres elementos esenciales que fueron parte del momento inicial del puerto:

Primero, la Colonia ha dado paso a una sociedad moderna y consecuentemente a una “ciudad moderna”.

Segundo, Santiago centraliza todas las formas de poder, incluyendo sobre todo el poder espacial a través de la modernización de la comunicación terrestre con la inauguración del ferrocarril. El que se haya privilegiado esta obra pública sobre la imprescindible construcción de un muelle acorde a las necesidades portuarias es un indicador de los procesos territoriales y urbanos.

Por último, la distribución del suelo urbano ha sido completada a través de la “zonificación” de las funciones urbanas y de la ubicación de las residencias, a través de la permanente marginación de los pobres hacia los lugares menos atractivos desde el punto de vista del suelo (los cerros y periferia vecina).

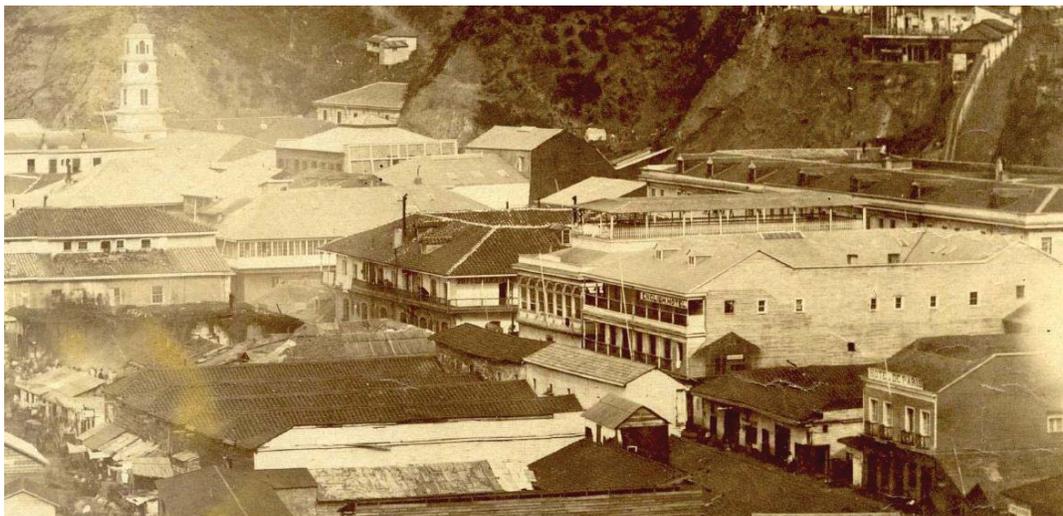
Esto coincide, por otra parte, con la primera gran crisis portuaria derivada de factores como la emergencia de San Francisco en el comercio con México, Centroamérica y Asia, el surgimiento de buques más rápidos como los clippers o el aumento de los ferrocarriles al interior de EEUU que permitían pasar de costa a costa. Aunque sin duda la más determinante es la apertura del Canal de Suez en 1869 que permitió unir Europa con Asia a través del Mediterráneo y el Mar Rojo. De ese modo la ruta del Cabo de Hornos dejó de ser la principal alternativa y con ello Valparaíso quedó postergado de las grandes rutas comerciales globales. Estas condiciones son factores en la base de la larga declinación de la ciudad, al respecto Aldo Yávar señala:

“Los diferentes factores anotados, unos más que otros, contribuyeron en la declinación que comenzó a experimentar el puerto de Valparaíso a partir de, aproximadamente, la década de 1870. El abandono que se produjo de la ruta Atlántico Sur – Cabo de Hornos se tradujo para Chile y para su principal puerto en una vuelta al pasado en relación a su inserción en el tráfico mundial... Al parecer y como efecto de los cambios, tanto internos como externos, que se dieron en la segunda mitad del s. XIX, hacia la década de 1870 culminó la época de oro del puerto de Valparaíso, y si bien conservó posteriormente una importancia relativa en el contexto del país y del extremo sur del continente sudamericano, no volvió a ser el emporio del Pacífico, ni uno de los puertos de referencia obligada en las grandes rutas comerciales mundiales” (Yávar, 1989, pág. 345)

Desde el punto de vista social también comienza a perder importancia a partir del fortalecimiento del poder como Estado centralizado y consecuentemente con la pérdida de la “novedad” de la ciudad portuaria a partir de la consolidación de las instituciones, los hábitos y las formas urbanas de representación. La socialización de la novedad, del progreso y su “democratización” a las provincias, deja a Valparaíso fuera de la construcción de hegemonías culturales o al menos ya no es el lugar que impone la primicia, el gusto o la estética social.

Las rutas marítimas son las que dan la oportunidad al pequeño puerto de Valparaíso de emerger en la historia global y ocupar un lugar importante en ella. La cercanía a Santiago fortaleció esa condición, y lo llevó a tener el alcance de puerto de carácter nacional. Este espacio, luego, es reconfigurado mediante la irrupción del ferrocarril:

“Es indiscutible que el ferrocarril desempeñó un papel primordial en el capitalismo industrial, en la organización de su espacio nacional e internacional. Pero también lo hizo en la escala urbana con los tranvías, metros y autobuses. A escala mundial, señalemos el transporte aéreo. La organización anterior se desintegra y el modo de producción integra los resultados.” (Lefebvre, 2013, pág. 60)



*Fig. Nº 54. Calle Serrano, hacia 1863. Hotel de L'Union, English Hotel y Hotel de Paris.
Fuente: Dominio público.*

El ferrocarril que une finalmente Santiago con Valparaíso, luego llegará hasta Talca y seguirá extendiéndose, lo que reconfigurará los territorios, integrándolos a la centralidad de Santiago, pero también generando una mayor densidad de población alrededor de las estaciones, así como también la creación de nuevos poblados a raíz de las instalaciones de zonas de re-abastecimientos de agua y carbón.

“la apertura del primer tramo del ferrocarril Valparaíso-Santiago introdujo una modificación esencial en un área mucho más vasta que la urbanizada por el principal puerto de Chile. Conector por excelencia, la difícil, pero finalmente exitosa introducción del ferrocarril, no sólo implicó un cambio radical del paisaje en todos aquellos lugares donde su presencia se hizo frecuente, sino que, además, se transformó en un generoso articulador de territorios antes separados o deshabitados” (Cáceres, 2002, pág. 158)

Esta reconfiguración de los territorios, por una parte articulados desde el punto de vista del acercar distancias y de la creación de múltiples nodos en los recorridos, también hizo que las áreas urbanas fueran especializándose, como ocurre con la condición de nuevo balnearia de Viña del Mar. Sólo que este proceso no estuvo guiado por la voluntad política de Valparaíso, sino por los promotores inmobiliarios y ese descuido, permitió desperdiciar la condición unitaria de un Gran Valparaíso como única ciudad, o al menos, es uno de los elementos de la ecuación, en que el núcleo original de construcción de Valparaíso irá quedando cada vez más desconectado de su territorio inmediato. El propio consejo especulativo de El Mercurio, tendrá algo que ver con el hecho de que esa libertad de mercado ya no beneficiaría más a la llamada ciudad puerto:



*Fig. N° 55. Estación Barón y su torre.
Fuente: Dominio público.*

“Una conocida nota publicada por El Mercurio de Valparaíso en 1856, permite aproximarnos a la explosión de expectativas que el “camino de hierro” habría generado en parte de la élite porteña: “...la Viña de la Mar será dentro de muy poco tiempo el jardín de delicias de Valparaíso, el paseo favorito, el lugar de diversión, y reunión los días domingos y que luego veremos surgir como por un encanto una gran población en ese lugar aún casi deshabitado. Aconsejamos a los capitalistas que especulen en la compra de terrenos solares en la Viña de la Mar para revenderlos cuando adquieran valor”” (Cáceres, 2002, pág. 159)

Como ya habíamos visualizado en 2.5.2 “Impacto del ferrocarril en Valparaíso”, la consecuencia urbana de la llegada del ferrocarril a la Estación Barón reconfigura todo su entorno y se extiende hacia Bellavista y Estación Puerto, lo que sumado al tranvía tramará la circulación a través de todo el plan de la ciudad. Por otro lado, irá configurando la zona interior ahora agregada a unos recorridos de rápido alcance:

“Si bien hasta 1858, los trenes que partían de Valparaíso rumbo a Viña del Mar, Limache o Quillota, lo hacían desde lo que en ese momento era la estación Barón y que más tarde, se convertiría en un complejo industrial-residencial que giraría en torno a una maestranza de grandes proporciones, los trabajos inaugurados ese mismo año prolongaron la vía hasta la estación Bellavista, acercando el tren unos 3 km en línea recta hacia el corazón bursátil-financiero de Chile. Si bien no hemos podido datar la extensión final de la vía hasta la estación Puerto, evidencia secundaria nos permite cifrarla hacia 1877” (Cáceres, 2002, pág. 161)

La organización urbana que dio lugar a la ciudad en expansión, desaparece reintegrando los éxitos de su proceso de formación, hacia el nuevo ciclo de consolidación, el que luego no genera un proceso que sea capaz de una nueva autonomía que genere unas nuevas condiciones de producción y que reapropie las fortalezas desarrolladas. La ausencia de esta renovación del ciclo urbano podría explicar que después de la etapa de consolidación de lo urbano, se produzca una larga declinación para la ciudad de Valparaíso.

4.5. LA NUEVA RESIDENCIA

Así como territorialmente se produjo una transición que determinó la condición urbana y pública de la ciudad, estas mismas transformaciones urbanas cambiaron la forma del habitar privado en la vivienda.

4.5.1. *Primera transformación de la vivienda*

La transformación es el paso de las viviendas coloniales de tierra a las nuevas edificaciones de piedra, ladrillo y madera. El sismo de 1822 fue un nuevo punto de partida.

Cuando el sueco C.E Bladh visita la ciudad en 1828 señala que “muchos edificios elegantes han sido construidos últimamente al lado del mar y de la plaza, entre las cuales se destaca la casa del comerciante inglés (el señor Waddington)”. Estas edificaciones son las que darán la partida a las nuevas construcciones y a las nuevas maneras de hacerlo. Waddington es un personaje fundamental en la temprana historia de Valparaíso en el siglo XIX, porque es uno de los mayores inversores y en diferentes actividades en la ciudad. Las señas de los cambios también las da C.E Bladh cuando dice:

“El suburbio que se llama el Almendral...está dividido en cuadras regulares, y tiene varias calles derechas, aunque generalmente poco habitadas. Varios extranjeros han invertido bastante dinero aquí...Construyeron lindas y cómodas casas, plantaron jardines y terrazas con flores, etc., lo que dio a este suburbio un aspecto agradable y semi europeo...” (Calderón, 2001, pág. 80)



*Fig. Nº 56. Ohlsen, Th. Fines de los '80. Paseo en la veranda por la mañana.
Dibujo. Fuente: Dominio público.*

Se ha pasado de las chacras a un suburbio de “aspecto agradable y semi-europeo”, lo que no era sino el mayor elogio de un europeo, que reconoce en el otro extremo del mundo una forma de habitar como la propia. El asunto es lo “civilizador” extendiéndose a toda la tierra, como patrón de medida del progreso y la modernidad. Lo que hacía lindas las casas es que ya no están cerradas y

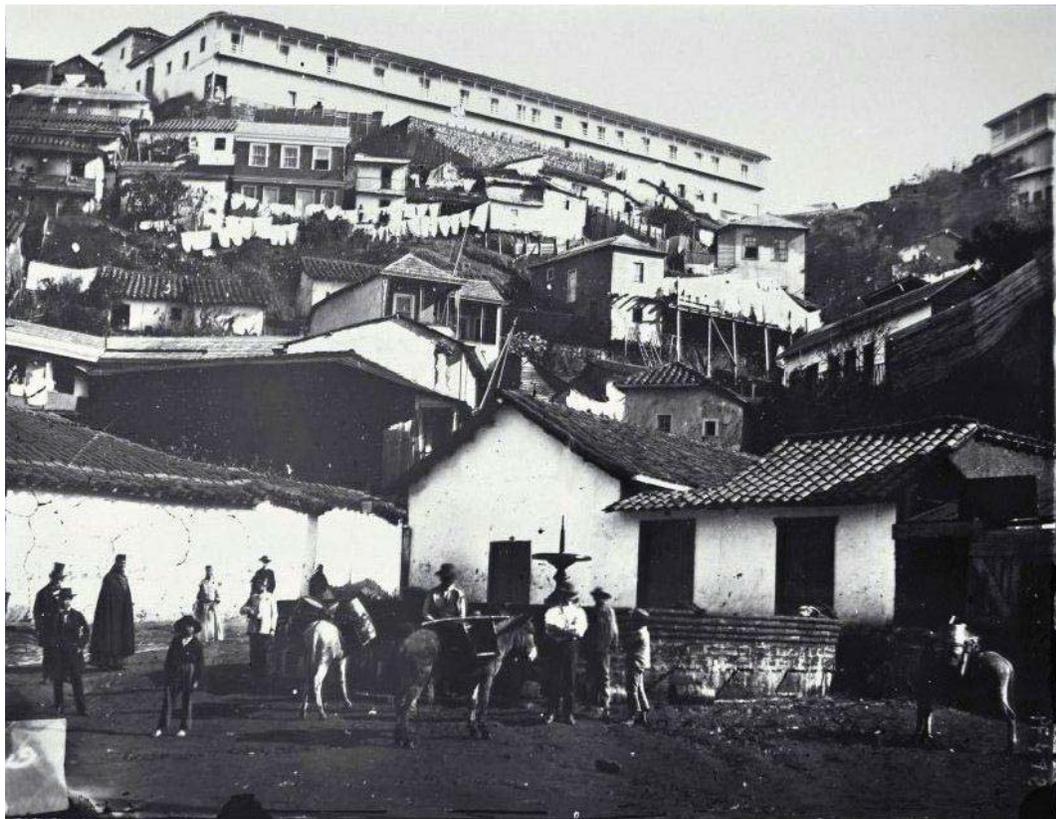
volcadas al interior, sino entre-abiertas a través de los jardines y terrazas. El espacio entre lo público de las calles y el interior de la vivienda aparecía un jardín. Las flores no son sólo un adorno, sino una forma que trae lo natural y sus fragancias a la propia vida cotidiana. Juan Eduardo Vargas señala respecto a esto:

“En este sentido hay que tener en cuenta que una de las preocupaciones centrales de aquellos fue trocar su falta de vegetación por jardines llenos de plantas y flores, que incluso procuraban cultivar más allá de los límites de cada propiedad. De esta manera sus habitantes –que en su mayoría eran ingleses– incorporaban la naturaleza a sus casas, y convertían a estas últimas en lugares que, tanto por sus flores como plantas, resultaban cada vez más acogedores para sus moradores y vecinos” (Vargas, 1999, pág. 624)

El aumento de los ingresos de las principales familias genera las condiciones para las nuevas formas de habitar, las que se complementan con la transferencia a la ciudad de sus propias maneras de hacerlo. Poco antes, las casas de “clase media” ni siquiera podían imaginar estos cambios. Como dice Graham:

“Ninguna casa de la clase media en Valparaíso, presenta más de una ventana; ésta es sin vidrios, resguardada, por lo general, con barrotes de madera tallados o con rejas de fierro. Esta ventana corresponde a la antesala, de manera que el dormitorio está perfectamente a oscuras.” (Graham, 1953, pág. 23)

La nueva riqueza de los comerciantes impactará rápidamente en la construcción de las viviendas, uno porque hay más recursos para invertir en ellas y otra porque pasan a ser la representación de la nueva riqueza acumulada.



*Fig. N° 57. Castro Ordoñez, R. 1863. Plaza San Francisco.
Fotografía. Fuente: Dominio público.*

Desde el punto de vista tecnológico, el cambio de materialidad permite nuevas formas de construcción con una mayor flexibilidad del diseño, mayor apertura de ventanas y por tanto mayor claridad interior. Los recintos también son adecuados a las nuevas formas, como el mismo espacio de antesala, que antes no existía de esa manera. El zaguán que sería su homólogo tiene un carácter más exterior que la antesala que es propiamente interior a la vivienda. El estudio de estas transformaciones de la vivienda excede a este proyecto de investigación, aunque sin duda podrían encontrarse muchas relaciones semejantes en el cambio de la vivienda en relación a la ciudad, como encontramos en la ciudad en relación al territorio.

4.5.2. *Separación vivienda y trabajo*

Uno de los elementos de organización de lo urbano es la condición burguesa de separar el trabajo de la vivienda. El tiempo de los oficios, con los artesanos trabajando en la planta baja y viviendo en la parte alta de su propia vivienda, que es el modo de la ciudad anterior a la de la época industrial europea, da luego paso a la separación de la vivienda y el trabajo que es propio de la forma de producción industrial que separa al hombre de su trabajo (del oficio, del oficiar y del tener un mundo a la mano) y que vuelve a la vivienda una especie de refugio de la vida urbana:

“En ese sentido, recordemos que los ingleses venían de una sociedad en la cual la separación entre el lugar de trabajo y el hogar cobraba cada vez más fuerza. Y que los anteriores procuraban tener una vida familiar físicamente independiente del espacio donde se desarrollaban los negocios” (Vargas, 1999, pág. 620)

Esta separación es la que organiza una zonificación fáctica de la ciudad. En el caso de Valparaíso, la primera separación es de la pobreza de la vida pública cotidiana, con sus calles sucias, llenas de desperdicios y de malos olores producidos por una ciudad convertida en un gran mercado y también porque las quebradas son fuentes contaminantes que demorarán en ser canalizadas. Por último, porque los propios pobres, son desplazados a los márgenes y se ubican cada vez más lejos.

Esta segregación urbana en Valparaíso se constituyó, en un primer momento, en la “huida” hacia El Almendral y prontamente a Cerro Alegre. En ambos sectores se intenta regular los trazados de una manera ortogonal que no siempre se llevará a efecto.

Se genera el espacio de los jardines como espacio intermedio. Y dentro de la vivienda se generan otros espacios de transición como la antesala. Un segundo momento de segregación urbana ocurre en el desplazamiento hacia Viña del Mar a fines del s. XIX. También el ferrocarril y el acortamiento de las distancias, son los determinantes, a la vez que la consolidación de una clase social que busca cierta exclusividad. Aunque esto último ya es parte de una historia diferente de la ciudad.

4.5.3. *Lo doméstico como refugio*

En cuanto a lo propiamente doméstico, en la familia burguesa, la mujer no es parte del mundo del trabajo, sino que su lugar es domesticar la casa. A diferencia del mundo de los artesanos y trabajadores en que la mujer es parte de la sobrevivencia, ya sea en la producción o en la comercialización de los productos. Las mujeres en Chile mayoritariamente tampoco estudian fuera de casa y por tanto sus ocupaciones son las tareas domésticas:

“La dirección de las tareas de la casa era una función netamente femenina. En ella no participaba el esposo, y para llevarla a efecto se aceptaba que la mujer ejerciese "una autoridad inmediata y casi absoluta en (el) círculo limitado... (de) la administración interior del hogar". En la práctica, esto significaba preocuparse de las "cosas sencillas", como por ejemplo la estufa, la mesa, el almuerzo, la comida o el vestido de los niños, con la indispensable ayuda de los empleados que servían en el hogar. Se recomendaba que en cada una de esas tareas la esposa debía conducirse con "economía, método y elegancia". Incluso, se le aconsejaba que las debía realizar con "belleza y poesía", y sin olvidar que "ella era la alegría, el encanto y la delicia de la familia"” (Vargas, 1999, pág. 652)



*Fig. Nº 58. Anónimo. Acuarela de Valparaíso.
Fuente: Dominio público.*

Estas residencias a la vez iniciaron la apreciación del paisaje desde las propias viviendas. De cierta manera descubrieron el mar desde la altura del cerro. Es así que tiempo después Paul Treutler señala:

“Las quebradas y colinas han sido edificadas; sobre todo en éstas últimas se encuentran magníficos chalets y jardines, pertenecientes la mayoría a comerciantes alemanes y británicos. Se disfruta de ellos de un encantador golpe de vista sobre el mar, y hacia el interior se divisa el cerro de La Campana...” (Calderón, 2001, pág. 227)

La densificación en altura que la forma edificatoria incorpora, racionaliza el escaso suelo, pero también abre las ventanas a balcones y galerías, nuevos espacios “entre” la vivienda y el afuera. Todo en la nueva vivienda es objeto de atención y luego de diseño:

“Cuando la casa está dotada de un segundo piso , éste siempre está rodeado de balcones o galerías, en que los pobladores pasan comúnmente más tiempo que en el interior de las piezas. A menudo el amoblado es muy incómodo, y las paredes de barro café y los pisos fabricados del mismo material sólo han comenzado a ceder su lugar desde la llegada de los extranjeros a los papeles pintados para los aposentos, a pisos de madera y a ricas alfombras, que adornan ahora cada casa de la buena sociedad, con frecuencia en franca contradicción con la fachada... Las ventanas de vidrio...todavía no son conocidas en todos los edificios” (Calderón, 2001, pág. 111)

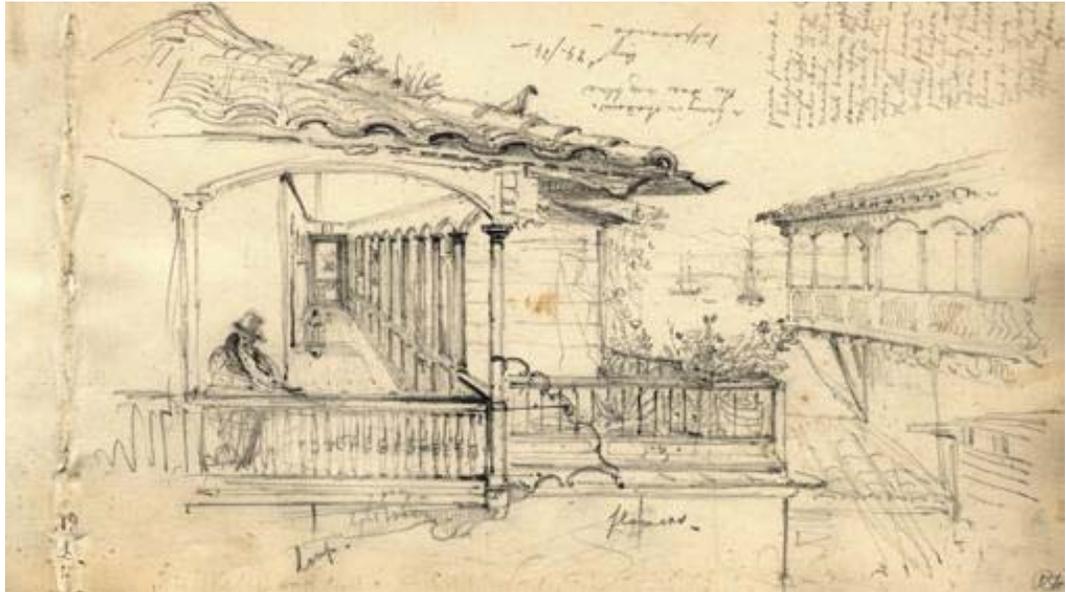


Fig. Nº 59. Martens, C. 1834. Valparaíso (balcones de casas).
Fuente: Dominio público.

El proceso de transformación de la ciudad se vuelve irreversible y esta nueva residencia es la medida de todas las cosas y será reproducida en todos los lugares acomodando la geografía a la voluntad de habitar.

El trabajo ha construido la ciudad y a la vez la separa de la vida interior que asoma en la propia vivienda. El interior es el refugio donde se aspira a reconocerse a sí mismo y desde donde se puede observar al mundo. No es menor el gusto por el paisaje, las vistas largas sobre la ciudad. Lo que el burgués espera de su vivienda es la seguridad desde donde pueda observar. Walter Benjamin, expresa el fenómeno de la siguiente manera:

“Para el particular, el espacio de la vida aparece por primera vez como opuesto al lugar de trabajo. El primero se constituye en el *interior*. La oficina es su complemento. El particular, que en la oficina lleva las cuentas de la realidad, exige del *interior* que le mantenga en sus ilusiones. Esta necesidad es tanto más urgente cuanto no piensa en extender sus reflexiones mercantiles al campo de las reflexiones sociales. Al configurar su entorno privado, reprime ambas. De ahí surgen las fantasmagorías del *interior*. Para el particular, el interior representa el

universo. En él reúne la distancia y el pasado. Su salón es un palco en el teatro del mundo” (Benjamin, 2013, pág. 43)

De cierta forma la vivienda se corresponde con unas condiciones materiales que la posibilitan, sin embargo, siempre hay un descalce entre lo que se hace y lo que se cree que se hace. Es decir, la representación opera sobre lo ya conocido, pero no puede ver lo que está ocurriendo en cada momento. No es que cuando se represente la vivienda con sus balcones, decorados o mobiliarios se esté ante un plexo de referencias y posibilidades, sino restringido siempre a unas condiciones de posibilidad que le son anteriores y sobre las cuales los individuos no pueden operar. Es el tema de subjetividad moderna que una y otra vez hace su aparición. La distancia entre el discurso de la libertad y su efectiva realidad. Josep Quetglas aborda el punto de manera precisa:

“La vivienda de nuestro tiempo aún no existe; sin embargo, la transformación del modo de vida exige su realización. Esta exigencia sólo puede cumplirse en el curso de un continuado movimiento real, capaz de cancelar tanto la vida ficticia - la vida sometida a medida, juicio y valoración por parte de otros- como el lugar de su representación -el domicilio privado como refugio y escenario de los valores del individuo. Entonces la casa, desaparecida como institución, como lugar específico opuesto a los otros lugares -por cuanto el ocio dejará de ser la aparente oposición al trabajo, y lo privado dejará de ser la aparente oposición a lo colectivo estará por todas partes: será cualquier lugar, cada espacio y cada tiempo donde se afirme y reencuentre un sujeto libre y múltiple, igualitario y real” (Quetglas, 1993)

El tiempo del trabajo es el que genera el tiempo del ocio, no sólo como ganancia del propio tiempo para sí, sino porque en ello se comienza a cumplir el propio destino que el discurso de la libertad ha traído a la mano.

4.6. CONCLUSIONES DEL OBJETIVO ESPECÍFICO TRES

Para el objetivo específico tres: “comprender los elementos que dan lugar a nuevas maneras de habitar desde los sentidos y la mirada”, se presenta el siguiente avance de conclusiones, previas a las conclusiones generales.

La comprensión de las nuevas maneras de habitar que se expresan en el Valparaíso de la época de su expansión, son un recorrido por una trama de elementos en transición, de lo colonial a lo “moderno” y de Europa a América, que se encuentran con un territorio aun por conocer. El viaje americano de exploración, las nuevas formas de mirar o de apreciar el paisaje, se consideran elementos fundantes de la conformación de la ciudad de Valparaíso.

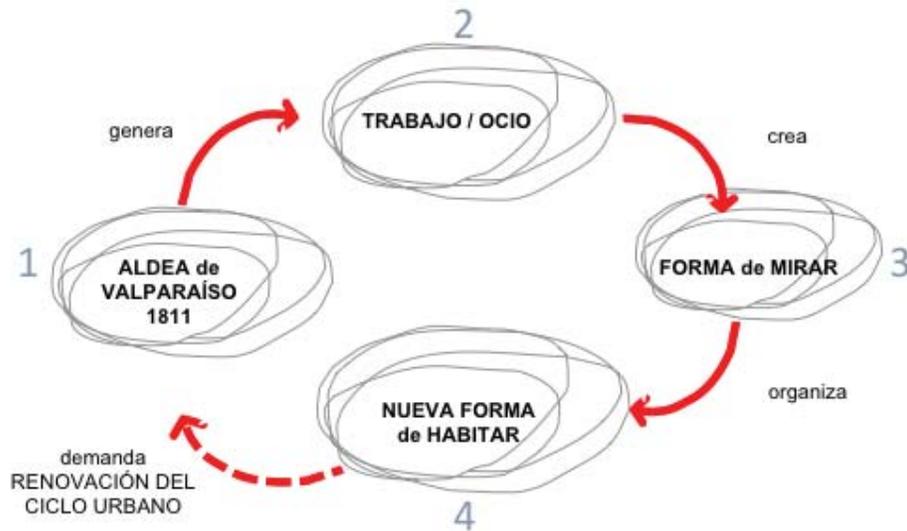
1. La primera transición es el propio viaje a América de los nuevos inmigrantes. Ahí es donde las expectativas y sueños pueden ser cumplidos. Algunos lo lograrán y retornarán y otros se quedarán, lo hayan o no logrado. El viaje construye una mirada sobre lo “realmente” americano, más allá del imaginario construido durante la ocupación española.

2. Opera en la formación de la literatura de viaje una construcción del paisaje, que contiene un aprendizaje visual, que encuentra en la inmensidad americana y la diversidad de sus elementos naturales un “espectáculo” privilegiado. La naturaleza es puesta en condición de disponibilidad, ya no sólo como materia prima, sino como disponibilidad a los sentidos y a la observación, por tanto, también como representación estética de la sensibilidad.

3. Esta mirada está tramada sobre la base de las estéticas dominantes en el norte de Europa, como la estética de lo sublime y de lo pintoresco, las que construyen la idea del viaje, así como sus descripciones. Construyendo así, una forma de representación que comienza a ser propiamente anclada al territorio. En esta mirada, las representaciones a través de croquis de viajeros son la forma de la primera forma de representación. Al no existir una tradición pictórica del paisaje, se pasa directamente a su representación a través de la cámara fotográfica, la que muestra una diferencia entre el aparato técnico y la historia americana como un descalce, que hace verla como un “paisaje exótico”. La fotografía urbana, especialmente en Valparaíso irá disminuyendo lo exótico, para dar lugar a lo “pintoresco”. Esta imagen será reforzada por la propia condición de una ciudad de “escala media”, que se presta a la representación técnica por estar a medio camino entre el gran trazo y el detalle.

4. Es así, como la breve historia de organización de lo urbano se desplaza entre un proceso de des-colonialización, la emergencia de lo moderno como expansión urbana que construye los elementos diferenciadores de la ciudad, los que serán posteriormente consolidados. Esto funciona en los ámbitos urbanos y también en la vivienda, que hace la transición de la vivienda colonial a la “moderna”, particularmente luego de los sucesivos desastres naturales, especialmente el sismo de 1822, que obligan a un estado permanente de construcción y reconstrucción.

5. La nueva vivienda, incluye su separación del trabajo, lo que da pie a una de las primeras segregaciones urbanas, con el desplazamiento de la élite porteña hacia nuevos “barrios” como el Almendral y Cerro Alegre. La separación moderna del espacio casa y del espacio de trabajo es heredera de la revolución industrial y el fin de la preeminencia de la artesanía y tiene como consecuencia que la casa se reduce a lo doméstico y es concebida ahora como refugio.



*Fig. Nº 60. Esquema Ciclo de transformación de las formas de habitar.
Fuente: Elaboración propia.*

Por tanto, el habitar Valparaíso comprende una forma de la sensibilidad que permite su apreciación y representación, a la vez que se habita en la “escala media” de un observador que recorriendo es también de observación. Es la manera porteña de salir al encuentro. Ver y ser visto.

El paseo a los alrededores, se vuelve recorrido urbano, el paisaje de los alrededores, se vuelve paisaje marino a través de los miradores urbanos. La circulación urbana permite apreciar la escala media de la ciudad y por ello, permanece en una especie de “entre”, que no simplifica el trazo de su observación, pero tampoco lo detalla al modo de un naturalista. La escala media sería la escala propia de la ciudad, que se observa y se recorre.

El proceso de construcción urbana tiene en los límites de suelo una condición para la negociación de cada decisión. La falta de recursos públicos orienta las iniciativas hacia lo privado, que incluye desde los trazados de calles, hasta la construcción de viviendas o de espacios públicos como teatros o jardines públicos.

5. CONCLUSIONES GENERALES

“En la interpretación el comprender no se convierte en otra cosa, sino que llega a ser él mismo. La interpretación se funda existencialmente en el comprender, y no es éste el que llega a ser por medio de aquella” (Heidegger, 1997, pág. 172)

El objetivo general de la investigación, la comprensión de la importancia del puerto en la conformación espacial de la ciudad de Valparaíso al inicio de su período de expansión a comienzos del siglo XIX, es desde ya una tarea compleja. Se había adelantado al final de cada uno de los tres capítulos de investigación, las conclusiones preliminares, que se correspondían con cada uno de los objetivos específicos planteados. En las presentes conclusiones generales se aborda la síntesis comprensiva del conjunto de la investigación, guiada por el objetivo general y su pregunta de investigación.

La interpretación de las fuentes de época y la matriz conceptual desde la cual se observó el material recolectado, constituyen dos formas de comprensión de los temas urbanos. Las fuentes trataron de representar la realidad de la época como construcción social, que se correspondía con la emergencia cultural de la observación directa, tramada por unas estéticas como forma de representación que van de lo sublime a lo pintoresco. Dichas fuentes corresponden a la llamada literatura de viajes, por lo que pertenecen a un corpus textual reconocible aún hoy, desde el presente, que contienen una gran riqueza perceptual y textual en sí mismas.

Por otra parte, la matriz del pensamiento crítico contemporáneo, constituye una interpretación reciente en la historia del pensamiento espacial, puesto que la preeminencia del tiempo se ligó frecuentemente a la forma del ser, olvidando los asuntos del espacio. Pensar el espacio, es por tanto, un asunto nuevo, más aun cuando se mira hacia una época que en sí misma es original e inaugural de una comprensión del espacio a nivel territorial y a nivel urbano a principios del siglo XIX. Esta novedad del pensamiento espacial deviene esencialmente de integrar a los sistemas interpretativos la condición del espacio vivido, a la anterior dialéctica del espacio físico / espacio de representación, transformando la matriz interpretativa en una trialectica siguiendo a Lefebvre, o en una tríada en palabras de Soja.

No sólo la observación directa esta impedida para nosotros en este caso, a dos siglos de iniciado el proceso de expansión del puerto de Valparaíso, sino que los datos recolectados corresponden a disciplinas diversas, con maneras de producción diferentes, que a veces ha sido difícil hacer dialogar sin dar algunos rodeos. Estos rodeos serían una especie de circulación, como la que pasa del territorio a la ciudad y de ésta al territorio, sería por ello, una especie de homología estructural que se correspondería entre el objeto y los métodos de su estudio. También las escalas de los temas y problemas se traman multidimensionalmente, por lo que los cruces y hasta las reiteraciones en la escritura de la investigación, pueden resultar inevitables hasta cierto punto.

Para efectos de comprender el proceso de crecimiento del puerto y la ciudad de Valparaíso, se han distinguido algunos elementos que sirven de hitos (ya sea funcionales o simbólicos) para situar temporalmente ciclos y procesos que han resultado ser diferentes momentos en la evolución de la ciudad.

El primero es el decreto que declara la libertad de comercio en el Chile de la Patria Vieja en 1811, a través de los puertos de Valdivia, Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo. Este hito es claro y reconocido por la historiografía. El segundo hito lo es menos, como la llegada del ferrocarril de Valparaíso a Santiago en 1863.

La investigación ha mostrado que este hito de 1863, es clave en la forma de comprender la ciudad, puesto que hasta ese momento, Valparaíso contaba con una “autonomía” relativa respecto del poder centralizador de Santiago, que fue mayor mientras el país se encontraba en su primer período de organización. Luego de la Constitución de 1833, comienza la organización institucional de los gobiernos conservadores, consolidando a Santiago como el centro político del país y por tanto, las provincias pierden autonomía.

En Valparaíso, dicha “autonomía” relativa se extiende un poco más, principalmente porque el volumen de negocios y los valores transados constituyen la principal fuente de recursos fiscales por un lado, y, por otro, porque la novedad, la moda, las formas de hacer las cosas son diferentes a un Santiago más influido por las tradiciones coloniales. Situación que comienza a cambiar con la consolidación institucional del Estado y, entre otros, con la contratación de vitivinicultores y todo tipo de profesionales, naturalistas e investigadores que provienen de Francia a partir 1850, los que producirán el relevo de las costumbres más bien británicas de la naciente ciudad de Valparaíso. Ese cambio cultural, es también un cambio económico y fundamentalmente político, dado que es en el centro desde donde se tomarán todas las decisiones del país, produciendo con ello un reordenamiento de la élite gobernante que se instalará en Santiago y complementariamente comprará haciendas del Valle Central para unirse a las familias terratenientes, que aún gobiernan los destinos del país.

Estos dos hitos, configuran tres etapas de desarrollo diferenciadas de la ciudad de Valparaíso: la primera es la etapa de formación, anterior a 1811; la segunda es propiamente la etapa de expansión que se sitúa entre 1811 a 1863, que es el objeto de esta investigación, y la tercera, que es la época de la consolidación urbana, en que se han sentado las bases de la conformación urbana y que remiten a la continuidad de lo ya existente más que a la creación de algo urbanamente nuevo.

Se comprende cada uno de los procesos conformadores de la ciudad como ciclos que organizan los elementos de manera integrada. Un proceso generado por el trabajo, que genera a su vez el tiempo el ocio con sus propios espacios sociales y urbanos. Juntos, trabajo y ocio, construyen una manera de habitar que ocurre desde una sensibilidad y una mirada nueva, y, que serían los elementos configuradores de la ciudad de Valparaíso.

Para efectos de precisión, se procederá primeramente, con cada uno de los objetivos específicos que habían sido adelantados al finalizar cada capítulo, y de los cuales, se extraen ahora los elementos esenciales para una comprensión general del tema de investigación.

Primero, sobre los espacios de trabajo.

El puerto inicia un ciclo virtuoso que moviliza una cadena productiva transformando y expandiendo las posibilidades urbanas, generando trabajo, nuevas oportunidades y nuevas libertades, que serían una primera forma de emancipación de la cultura colonial.

El crecimiento demográfico obliga a la habilitación de nuevos suelos urbanos. Un caso singular es El Almendral, que expulsa a sus precarios habitantes hacia los cerros y quebradas, para construir ciudad con cargo a iniciativas privadas de carácter especulativas, principalmente inglesas.

Aparecen las primeras regulaciones sobre el trabajo, para disciplinar una mano de obra esencialmente indócil y las primeras regulaciones urbanas, largamente negociadas entre el municipio y los privados que cuentan efectivamente con los recursos para la transformación urbana.

El trabajo sería uno de los indicadores de la transición de una economía colonial a una centrada en el capital y un lugar privilegiado para observar las primeras decisiones urbanas de la ciudad, puesto que se genera un ciclo de dinámicas productivas aceleradas.

Segundo, los espacios de ocio como novedad

La apertura al mercado libre del trabajo, genera las condiciones para la aparición del tiempo libre, que es valorado socialmente, como parte de las nuevas costumbres y hábitos.

En lo esencial desde el punto de vista espacial, hay elementos ligados a la cultura campesina, como la fiesta de cosechas o las fiestas religiosas, las que frecuentemente terminan en el consumo excesivo de alcohol, que lleva a su permanente regulación por parte de los gobiernos civiles y eclesiales. Luego, con la República, se reinterpretan esas antiguas formas de fiestas campesinas, como la ramada por ejemplo, y adquieren un carácter patriótico producto de la profundidad de las costumbres del pueblo. Un caso ejemplar es la fiesta del “18 de septiembre”. El éxito de tal reinterpretación se prueba con su permanencia en el tiempo.

Por otra parte y de otro modo, la cultura urbana descubre los paseos a los alrededores, como valoración de los paisajes, los que serán progresivamente incorporados a los usos urbanos a través de los jardines privados o públicos y las plazas verdes. La sensibilidad se transforma y crea las condiciones para el desarrollo de una nueva estética urbana que relaciona el paseo como acto social.

Así como se descubre el paseo al campo, aparece pronto una cultura del baño de mar, aunque motivado por discursos higienistas, más que por la sensualidad del paisaje marino. Este tipo de baños se extiende por el borde de la ciudad y se vuelve un negocio rentable, sin embargo, la construcción ferroviaria genera un límite urbano que sumado a la contaminación de las aguas producto de los usos portuarios y la eliminación de excretas de la propia ciudad, aleja a ésta de su acceso al mar en cuanto uso balneario, produciéndose el traslado de dicho uso a la naciente Viña del Mar y con ello asignando un carácter

diferenciado a cada espacio urbano. Puerto a Valparaíso y balneario a Viña del Mar, que pronto se autonomiza como ciudad independiente. Por ello a fines del siglo XIX y en medio de la consolidación urbana de la ciudad, los espacios de ocio se alejan del mar y quedan reducidos al interior de la ciudad.

Tercero, nuevas formas de habitar Valparaíso

Uno de los elementos fundamentales del nuevo habitar de Valparaíso, es reconocer que sus nuevos habitantes son principalmente inmigrantes y por tanto viajeros de largos recorridos, sean estos por mar como los europeos, o por tierra como los campesinos. El viaje, es por tanto, el primer elemento de fundación.

Otro elemento, es la sensibilidad nueva que estos inmigrantes traen en sus propios hábitos. El paseo es uno de esos elementos, que comprende una forma de la sensibilidad que genera unos modos de representación. El afuera del paseo se vuelve recorrido urbano, el paisaje de los alrededores se vuelve paisaje marino a través de los miradores urbanos. Esta “invención” del paisaje, requiere un aprendizaje visual, que se produce de varias maneras, principalmente por imitación de hábitos, pero también por la producción cultural asociada al arte visual y literario. Una vez incorporado, se produce una “naturalización” que facilita su reproducción como hábito.

La forma de mirar está construida con recursos de representación, que emergen sobre la base de los conceptos de lo sublime y lo pintoresco, como manera de apreciar y representar lo natural. Los dibujos de viajeros construyen una primera descripción visual del paisaje americano, que no ingresa propiamente al campo del arte en la pintura, al menos como tradición, lo que hace que la emergencia de la máquina fotográfica tome el relevo de la representación, mostrando la “realidad” de lo natural y lo humano americano, casi siempre mostrado como lo exótico. Luego, lo urbano en el caso de Valparaíso, muestra la perspectiva de una ciudad que se representa como “pintoresca”, es decir, áspera, irregular y asimétrica, marca con la que permanecerá largamente.

Otra manifestación del paseo, en tanto circulación urbana, permite apreciar la escala media de la ciudad, y por ello, permanece en una especie de “entre”, una escala media, que sería la escala propia de la ciudad, que se observa y se recorre.

Desde el punto de vista del crecimiento de la trama urbana, ésta entra en permanente disputa con los límites, sea por la escasez de suelo, sea por su dificultad para domesticar cerros y quebradas, sea por el alto valor de los suelos, que expulsa a los pobres a los márgenes urbanos en las quebradas y cerros menos valiosos y cada vez más lejos. Esta primera segregación y separación de las familias acomodadas, que primeramente se desplazan a El Almendral y Cerro Alegre, mostrará la ruta de futuros desplazamientos a Viña del Mar, y luego a Santiago, dejando a la ciudad sin la mayor parte de su primera élite. Esto ocurre porque los elementos de legitimidad social buscados una vez lograda la riqueza los acercan al poder, que está en Santiago y a la propiedad de la tierra en haciendas del Valle Central como símbolo de pertenencia a la aristocracia.

LOS CICLOS VITALES DE LA CIUDAD

La pregunta por la importancia del puerto en la conformación espacial de la ciudad de Valparaíso se responde atendiendo a que los ciclos de inicio, desarrollo y estancamiento de las ciudades, tienen hitos decisivos que abren oportunidades o generan peligros, muchas veces inadvertidos.

El puerto es el inicio de un ciclo virtuoso de expansión urbana y de modos de vida diferentes a los conocidos en el territorio de Chile, por tanto, a través del puerto, no sólo ingresaron recursos para las arcas fiscales, sino modos de ser, cultura y formas de habitar que permitieron el desarrollo no sólo de la ciudad, sino el desarrollo de todo el país de múltiples maneras.

En este ciclo virtuoso son elementos fundantes la libertad de comercio, así como la libertad de trabajo, y por consecuencia las formas de ocupación del tiempo libre. Trabajo y ocio generan una forma espacial reconocible en la ciudad, así como como una forma de habitar propia. Estos elementos que definen tanto lo físico como la forma vivida de la ciudad, tienen unos elementos de representación de la ciudad, que se reconocen como un paisaje y una forma de mirar propia.

La condición que permitió a la pequeña aldea construirse como ciudad moderna, está dada por el emplazamiento de estar “entre rutas y caminos”. Valparaíso tuvo desde el origen una mirada en el mar y otra mirada hacia y desde tierra adentro, los caminos a Santiago o Quillota son prueba de ello. La práctica espacial comprendía la red de caminos de abastecimientos, o la red de puertos de importación y exportación, a escala internacional. Luego esa red se extendió a lugares cada vez más lejanos.

Una mirada de la conformación espacial, de lo territorial a lo urbano y viceversa, permite comprender el tiempo de origen de la ciudad y su condición esencial, el Ser o ser social o sociedad, dependiendo del autor, que en otras visiones corresponde a su destino, contiene unos procesos históricos a la base de los cambios, sin embargo, son las determinantes espaciales las que construyen las articulaciones urbanas características de la ciudad, teniendo a la escasez de suelo o la topografía compleja, como base de toda acción urbana, en el caso de Valparaíso.

El trabajo en el puerto moviliza unas migraciones que requieren nuevos espacios para habitar, lo que moviliza a su vez nuevas formas de trabajo, en que la condición de relativa autonomía constituye una novedad en el período post-colonial, al menos por la extensión alcanzada. La regulación y el control del trabajo es constituyente del crecimiento de la ciudad, sea por expansión de sus márgenes o por las nuevas funciones urbanas a que da lugar.

El trabajo, genera las condiciones para la emergencia del tiempo libre o tiempo dedicado al ocio. Una vez reconocido como parte de la sensibilidad, éste se extiende a la apreciación del paisaje a través del paseo, o al tiempo dedicado a la fiesta o los juegos. Ellos son configuradores del espacio urbano, con la construcción de una red central de paseos, jardines y plazas públicas, o de paseos miradores en los bordes de cerros. Todos orientados por la sensualidad de los sentidos y la “vista” al paisaje. Los lugares de fiestas, por otro lado,

generan pequeños barrios en los perímetros de la ciudad, como Polanco o cerro Mesilla, o en las zonas que van siendo abandonadas progresivamente como el sector de La Matriz.

Trabajo y ocio han generado este ciclo de expansión en que se han creado las condiciones para la construcción de una ciudad. Luego viene un periodo de consolidación, en el que se desarrollan y mejoran las condiciones antes creadas, sin afectar en lo fundamental lo ya definido.

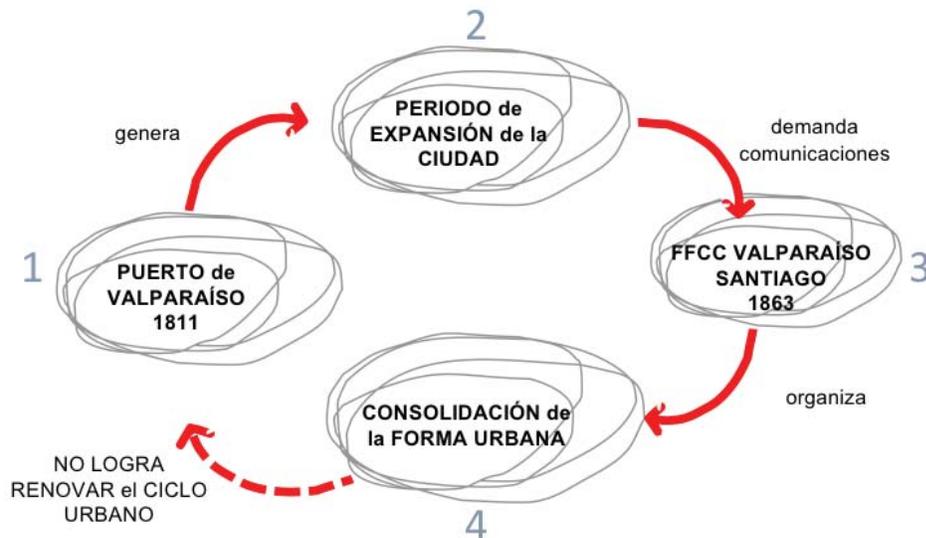
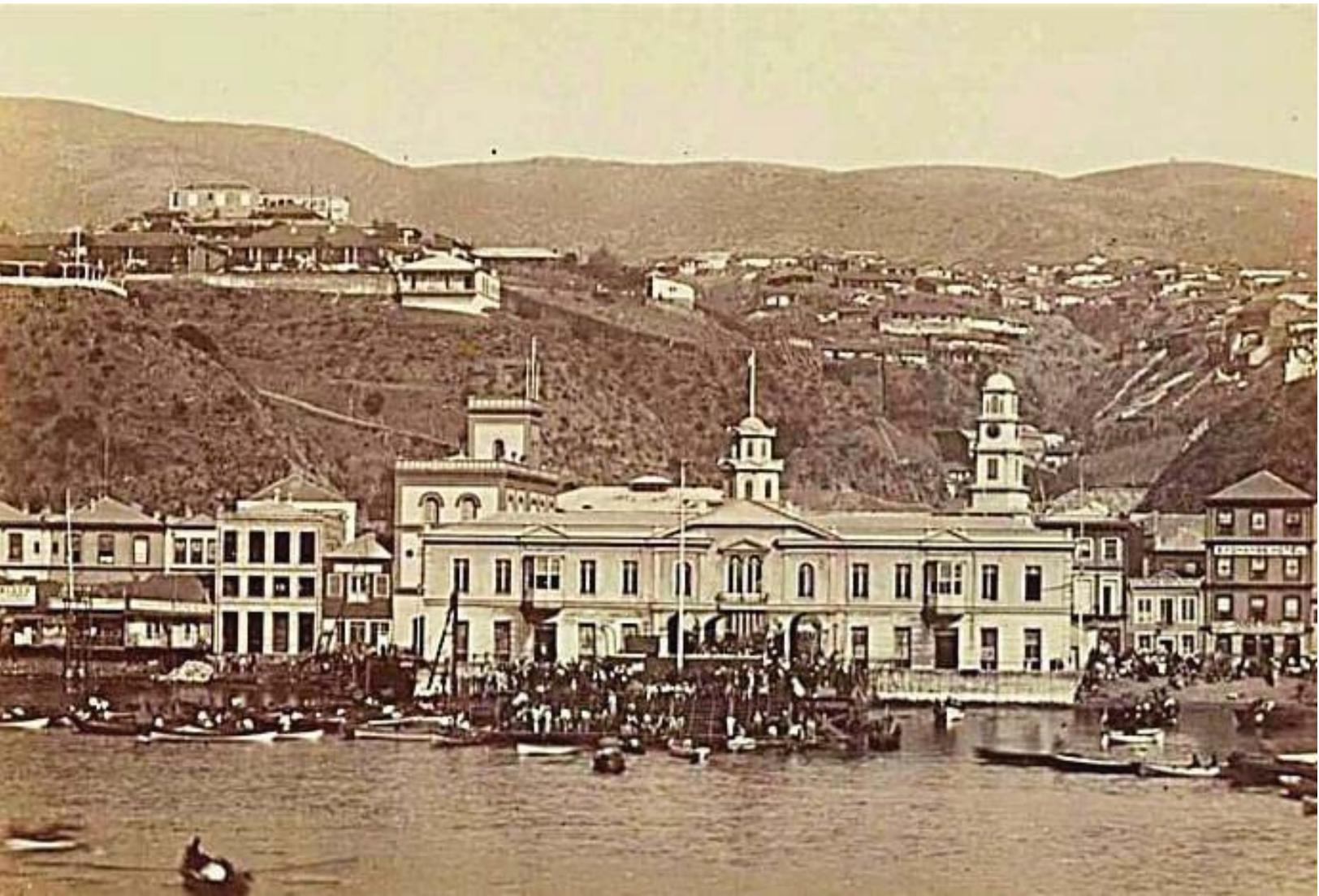


Fig. Nº 61. Esquema de los Ciclos urbanos de la ciudad de Valparaíso en el siglo XIX.
Fuente: Elaboración propia.

La traza y la trama urbana permanecen en tanto elementos físicos y espaciales construidos, también las formas de mirar y habitar de cierta manera están presentes aún hoy en la ciudad, sin embargo, Valparaíso, luego del período de la consolidación, ha sido incapaz de renovar el ciclo urbano de lo que constituyó su primera expansión exitosa: su emplazamiento en la red global de circulación de mercancías. Por tanto, fue el propio éxito el que generó las condiciones de su largo declive posterior.

Por tanto, se puede afirmar que se ha realizado una comprensión de la importancia del puerto en la primera conformación espacial de la ciudad de Valparaíso, en la perspectiva de la ciudad física, la representada y la vivida, y, que esta perspectiva ha sido puesta espacialmente en el horizonte del tiempo, de modo que se han reconocido ciclos diferenciados de producción del espacio urbano de lo que puede ser reconocido como lo propio de Valparaíso.

La respuesta a mi ahora adolescente hijo, motivo inicial de la pregunta de investigación, sería finalmente que, Valparaíso no ha sido capaz de impulsar nuevos ciclos virtuosos de renovación y el pasado apela cada día por hacerlo, las huellas de su existencia son más grandes que el descuidado presente.



*Fig. Nº 62. Aduana de Valparaíso, hacia 1863.
Fuente: Dominio público.*

BIBLIOGRAFÍA

- AAVV. (1987). *Valparaíso 1536 - 1986*. Valparaíso: Ediciones Altazor.
- AAVV. (2000). *Valparaíso. Sociedad y economía en el siglo XIX*. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso.
- AAVV. (2014). *Mar de Chile*. Santiago de Chile: Museo Chileno de Arte Precolombino.
- AAVV. (2017). *Perspectivas viajeras. Una mirada a los Artistas viajeros del Archivo Central Andrés Bello*. Santiago de Chile.
- Alegría, C. (2013). *El Gibraltar de las costas americanas. Marinería chilena y extranjera. Valparaíso, 1811-1840*. Universidad de Chile, Facultad de Filosofía y Humanidades Departamento de Ciencias Históricas. Santiago:
- Almandoz, A. (2013). *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*. Santiago de Chile: Colección de Estudios Urbanos UC.
- Araya Espinoza, A. (1999). *Ociosos, vagabundos y malentretenidos en Chile colonial*. Santiago de Chile: LOM Centro Investigaciones Diego Barros Arana.
- Bauer, A. J. (1970). Expansión económica en una sociedad tradicional: Chile central en el siglo XIX. *Historia*, 9, 137-235.
- Benach, N., & Albet, A. (2010). *Edward W. Soja. La perspectiva postmoderna de un geógrafo radical*. Barcelona: Icaria Editorial.
- Benavides, J. (1994). *Ciudades y arquitectura portuaria. Los puertos mayores del litoral chileno*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.
- Benjamin, W. (1998). *Para una crítica de la violencia*. Madrid: Taurus.
- Benjamin, W. (2013). París, capital del siglo XIX. En W. Benjamin, *Libro de los Pasajes* (págs. 37-49). Madrid: Akal.
- Booth, R. (2002). El estado ausente. La paradójica configuración balnearia del Gran Valparaíso (1850–1925). *EURE*, 28(83), 107-123.
- Browne, A., & R. C. (S/F). *Valparaíso*. Valparaíso: Editorial Universidad de Valparaíso.
- Caceres, B. y. (2002). Suburbanización y suburbio en el Chile: una mirada al Gran Valparaíso decimonónico. *Archivum*, III(4), 151-164.

- Calderón, A. (2001). *Memorial de Valparaíso*. Santiago de Chile: RIL Editores.
- Corbin, A. (1993). *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Barcelona: Mondadori.
- Delgado, J. M., & Gutiérrez, J. (1999). *Metodos y técnicas cualitativas de investigación en ciencias sociales*. Madrid: Síntesis.
- Derrida, J. (Abril de 1986). La metáfora arquitectónica. *DOMUS*(671), S/I.
- Donoso, R. (1946). *Las ideas políticas en Chile*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- Elias, N. y. (1992). *Deporte y ocio en el proceso de la civilización*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- Foucault, M. (2010). *El cuerpo utópico. Heterotopías*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Foucault, M. (2015). Espacios diferentes. En M. Foucault, *Obras esenciales* (págs. 1059-1067). Barcelona: Paidós.
- Góngora, M. (2003). *Ensayo histórico sobre la noción de Estado en Chile en los siglos XIX y XX*. Santiago de Chile: Universitaria.
- Graham, M. (1953). *Diario de mi residencia en Chile en 1822*. Santiago de Chile: Editorial del Pacífico.
- Guajardo, G. (2007). *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1890*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles - UNAM.
- Guarda, G. (1968). *La ciudad chilena del siglo XVIII*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- Guarda, G. (1978). *Historia urbana del Reino de Chile*. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello.
- Gúzman Ramírez, A., & Acosta Pérez, J. (mayo-octubre de 2009). Un método cualitativo para el análisis del entorno urbano arquitectónico a partir de los imaginarios urbanos. (U. d. Bajío, Ed.) *Nova Scientia*, 1-1(2), 157-183.
- Heidegger, M. (1994). *Conferencias y artículos*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Heidegger, M. (1997). *Ser y Tiempo*. (J. E. Rivera, Trad.) Santiago de Chile: Universitaria.
- Heidegger, M. (2000). *Carta sobre el humanismo*. Madrid: Alianza Editorial.
- Heidegger, M. (2000). *Tiempo y Ser*. Madrid: Tecnos.
- Hernández, R. (1924). *Álbum Valparaíso panorámico*. Valparaíso: S/I.
- Kay, R. (2005). *Del espacio de acá*. Santiago de Chile: Metales Pesados.
- Lazo, W. (2011). *Viajeros y botánicos en Chile durante los siglos XVIII y XIX*. Santiago de Chile: Universitaria.
- LeBlanc, F. (S/F). *Valparaíso. Fotografías*. Valparaíso: S/I.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing Libros.

- León Echaíz, R. (1974). *Diversiones y juegos populares chilenos*. Santiago de Chile: Editora Nacional Gabriela Mistral Ltda.
- Lorenzo, S. (1987). Concepto y funciones de las villas chilenas del siglo XVIII. *Historia*(22), 91-105.
- Lorenzo, S., Harris, G., & Vásquez, N. (2000). *Vida, Costumbres y Espiritu Empresarial de los Porteños. Valparaíso en el siglo XIX*. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso.
- Maderuelo, J. (2005). *El paisaje. Génesis de un concepto*. Madrid: Abada Editores.
- Maderuelo, J. (2008). *Paisaje y territorio*. Madrid: Abada Editores.
- Méndez, L. M. (1987). Plazas y parques de Valparaíso, transformaciones en el micro paisaje urbano. En AAVV, *Valparaíso 1536 - 1986* (págs. 21-44). Valparaíso: Altazor.
- Navarro, P., & Díaz, C. (1999). Análisis de contenido. En J. M. Delgado, & J. Gutiérrez, *Métodos y técnicas cualitativas de investigación en ciencias sociales* (págs. 177-224). Madrid: Síntesis.
- Olivares, N. (2018). *Valparaíso. Estudio del proceso de poblamiento de sus quebradas y cerros, 1536 - 1900*. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso.
- Pereira Salas, E. (1946). *Juegos y alegrías coloniales en Chile*. Santiago de Chile: Zig Zag.
- Pereira Salas, E. (1992). *Estudios sobre la historia del arte en Chile republicano*. Santiago de Chile: Ediciones de la Universidad de Chile.
- Pinto Vallejos, S. (1986). Historia de los ferrocarriles de Chile. Volúmenes de carga y cantidad de pasajeros transportados (1901-1929). *Cuadernos de Historia*(6), 49-66.
- Pinto, J., & Ortega, L. (1990). *Expansión minera y desarrollo industrial: un caso de crecimiento asociado (Chile 1850-1914)*. Santiago de Chile: Universidad de Santiago de Chile, Departamento de Historia.
- Prain, M. (. (2011). *Legado británico en Valparaíso*. Santiago de Chile: RIL Editores.
- Purcell, J. (2014). *Visión de Valparaíso (1953-2011)*. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso.
- Quetglas, J. (septiembre de 1993). Habitar. *Charla*. Sevilla, Andalucía, España: Circo.
- Rodríguez Villegas, H. (1985). Historia de la fotografía en Chile. Registro de daguerrotipistas, fotógrafos, reporteros gráficos y camarógrafos 1840-1940. *Boletín de la Academia Chilena de Historia*, LII(96), 189-340.
- Rodríguez Villegas, H. (2001). *Historia de la fotografía. Fotógrafos en Chile durante el siglo XIX*. Santiago de Chile: Centro Nacional del Patrimonio Fotográfico.

- Rojas, S. (2009). *Las obras y sus relatos 2*. Santiago de Chile: Ediciones Departamento de Artes Visuales.
- Romero, J. L. (2001). *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- Ruschenberger, W. S. (1956). *Noticias de Chile (1831 - 1832)*. Santiago de Chile: Editorial del Pacífico.
- Salazar, G. (2000). *Labradores, peones y proletarios*. Santiago de Chile: LOM.
- Salazar, G. (2009). *Mercaderes, empresarios y capitalistas*. Santiago de Chile: Sudamericana.
- Soja, E. W. (2008). *Postmetrópolis*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Somarriva, M. (2007). *Como un mapa ante mis pies "Viajeros ingleses en el cono sur 1819-1829"*. Universidad de Chile, Facultad de Filosofía y Humanidades Centro de Estudios Latinoamericanos, Santiago.
- Urbina, R. (1999). *Valparaíso, auge y ocaso del viejo "Pancho" 1830-1930*. Valparaíso: UCV-UPLA.
- Vargas, J. E. (1999). Aspectos de la vida privada de la clase alta de Valparaíso: la casa, la familia y el hogar entre 1830 y 1880. *Historia*, 32, 617-684.
- Vowell, R. L. (1923). *Memorias de un oficial de marina inglés al servicio de Chile durante los años de 1821-1829*. Santiago: Imprenta Universitaria.
- Waisberg, M. (1978). En torno a la historia de la arquitectura chilena. *Publicaciones DAU Serie Estudios N° 2*, 1-56.
- Waisberg, M. (1988). *Casas de Playa Ancha. La vivienda de fines del siglo XIX en Valparaíso*. Valparaíso: FONDECYT.
- Wright Mills, C. (1985). *La imaginación sociológica*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- Yávar, A. (1989). El gremio de jornaleros y lancheros de Valparaíso 1837 - 1859. Etapa de formación. *Historia*(24), 319-395.

COLOFON

La presente edición fue impresa en formato carta (216 x 279 mm) en sentido vertical en papel hilado de 90 gr.

Para el diseño de las páginas se consideró sólo tipografía Arial en diferentes tamaños.

Fue impresa en Valparaíso en diciembre de 2018.