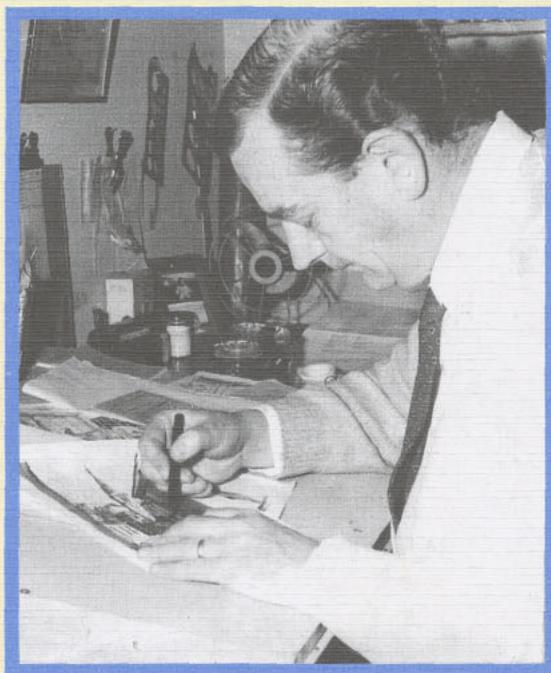


LAS CRONICAS



DE LUKAS

Si quieres ser universal escribe sobre tu aldea, aconsejó León Tolstoi a un aprendiz de escritor.

Recomendación que cobra especial vigencia más de un siglo después, cuando la globalización borra fronteras no sólo económicas, sino que amenaza con imponer las formas de pensar, sentir y vivir de los países centrales a las naciones del Tercer Mundo. Camino peligroso pues la diversidad de culturas se confunde con el patrimonio que ha acumulado el hombre desde que apareció sobre la faz de la tierra.

Así como la naturaleza se empobrece con la desaparición de especies animales o vegetales, con el angostamiento de la biodiversidad, la riqueza humana se deteriora cuando una cultura muere, sufre mella o debe sumergirse vergonzante en un intento por sobrevivir en condiciones que le son hostiles.

Para un filósofo de la talla de Emmanuel Mounier, la cultura es lo que queda cuando ya no se sabe nada. Incorpora todo lo que es aprendido mediante la comunicación entre los hombres, o sea, el lenguaje, las tradiciones, las costumbres y las instituciones. La capacidad de generar cultura es la característica distintiva y universal de las relaciones humanas, a la vez que idiosincrasia a cada pueblo.

Por lo mismo, la cultura es fundamento de todo progreso y desarrollo.

Si la empresa moderna se proclama portadora del progreso no puede dejar librada la cultura al mero arbitrio del mercado. Tiene que apoyarla, lo mismo que los mecenas del Renacimiento.

Responsabilidad tanto mayor en una economía en desarrollo como la de Chile, país todavía de personalidad balbuceante, que podría verse aplastada por la oleada de la globalización.

Sólo reconociendo los valores que nos son propios e identifican, estaremos en condiciones de asumir el desafío tecnológico de manera creativa.

Si los porteños han acogido a un extranjero como Renzo Pecchenino como uno de los suyos es porque se sintieron reflejados, ellos y sus antepasados, en las caricaturas y dibujos de este italiano que echó anclas en Valparaíso. Observar lo que él supo valorar, acoger su fina crítica, impregnada siempre de cariño por esta comarca, son ejercicios que fortalecen el alma y ayudan a enfrentar en mejor forma las exigencias de la globalización.

En su carácter de filial de Enap, una empresa del Estado consciente de las exigencias de la modernidad, la **Refinería de Petróleos Concón** se complace, pues, en participar en el esfuerzo por preservar y difundir el legado de Lukas.

Con objeto de prologar y dar lugar al anhelo de...
 primer libro de la que...
 Después que los... de Lukas que...

PROLOGO

■POR SARA VIAL

El primer aporte que entregan estas crónicas recopiladas un poco al vuelo, porque son tantas las que aguardan para ser cazadas como mariposas marinas, es saber que Lukas se hizo columnista en el diario LA SEGUNDA, de Santiago. Vemos la página que el diario publica, el Jueves 13 de agosto de 1961. Acostumbrados a que en su pluma predominara la imagen, que fue su razón de salir al mundo de su consagración personal como artista, ir reencontrando estas crónicas, de todos modos ilustradas, pues Lukas se apoyó fundamentalmente en el dibujante, es sin duda una nueva sorpresa, que él esperaba darnos en forma de libro. A lo mejor el libro lo hemos armado guiados por esa invisible presencia suya que ya no es invisible. Desde que se creó su Fundación en la casona del paseo Gervasoni del Cerro Concepción, han ido sucediendo eventuales milagros, y decimos "eventuales", para que no parezca que todo se lo atribuimos al azar y no al trabajo empecinado y lleno de respeto y de amor que sus fundadores han realizado desde que un Pedro Ibañez visionario dio en apasionarse por la idea, en contra del escepticismo de muchos. No está ya en este mundo para celebrarlo, para alegrarse, para verificar que su intuición no fue equivocada. Por cierto, es imposible no nombrar, en esta sucinta retrospectiva, a Eugenia Garrido, que primero concibió la idea de un diario mágico, el que Lukas soñaba, "un diario sin malas noticias" y luego, fue a la par con sus colaboradores, entre ellos, el motorizado periodista Osmán Rodríguez, el mesurado Fernando Ceballos, el Ángel diseñador, Ángel Rodríguez, el sereno Beltrán Urenda que primero, miraba como si no lo pudiera creer...hasta esos artistas y periodistas y todos esos extrañables amigos de Lukas que se acercaron al colmenar, porque en él estaba su propia juventud, la de sus días de estudiante junto a un Lukas que también supo nutrirse de la potencialidad imaginativa de cada uno de ellos, para luego, ir armando esa ciudad Valparaíso a la que llegó, ya lo sabemos, tan pequeñito, con sus bucles rubios, de la mano de sus padres, para anclar para siempre en un puerto que lo esperaba como un inmenso lienzo en anfiteatro, que necesitaba su mano, su pluma, su gracia, su inacabable imaginación, para existir verdaderamente.

Porque, más allá de toda onomatopeya, de los escritores y pintores, que nos han hecho grandes, un Camilo Mori, un Arturo Gordon, un Juan Francisco González, un Edwards Bello, un Salvador Reyes, Lukas era esa palpitación portuaria, que como el trabajo rítmico de todos los días, acertaba con el sonido, la sonrisa, la ironía y esa actualidad tras la cual miraba como en un vaso transparente. Nosotros lo necesitamos. Y él nos necesitó. Por eso, sin tentarse por horizontes que pudieron, como decía Edwards Bello, recompensar mejor su talento, él permaneció fiel a este puerto que era su inspiración y su hogar. Le gustaba por abigarrado y múltiple, lo sorprendía, como un callejón desconocido, un ancla recién desenterrada bajo un edificio en demolición, una pendiente por la que creía no haber subido nunca. Con sus amigos, de muchacho recorría los cerros, miraba Valparaíso desde arriba y sin saber, configuraba lo que él mismo iría siendo y haciendo, hasta llegar a su primer libro de crónicas.

Con alegría las prologamos y nos plegamos al anhelo de hacerlas realidad. Sin duda, es el primer boceto de lo que tendrán que seguir siendo en otras recopilaciones.

Creemos que los lectores de Lukas que alguna vez las leyeron fugazmente en un diario, al volver a hallarlas, disfrutarán con este paseo cronístico. Dentro de la línea adoptada

en sus libros, "Apuntes Porteños", "Apuntes Viñamarinos", incorpora otro género, en el que él, a no dudar, soñó perfeccionarse sin que el tiempo le diera tiempo.

No ha sido fácil elegir entre estos textos publicados en El Mercurio de Santiago, de Valparaíso, en el ex diario La Unión, en la pionera Segunda. Y no lo ha sido, porque existiendo crónicas ilustradas muy buenas, eran predominantemente ilustraciones. Y de lo que se trataba, era de hallar un material nuevo, en el cual fuera la palabra la que predominara sobre el dibujo, aún siendo, aunque más levemente, acompañada por éste, del cual Lukas no pudo prescindir. De ahí su feliz colaboración con Guillermo Blanco en "Contando a Chile", con Hugo Montes en "Leyendo a Chile", sus dibujos en la revista náutica VIGIA, muy poco conocidos, los de su próximo libro sobre Isla de Pascua, "Bestiario del Reyno de Chile", etc. Sin incluir los publicados por la Fundación, los aparecidos en agendas, calendarios, almanaques, y cuántas publicaciones publicitarias.

Casi olvidábamos su risueño primer libro, modestamente financiado por él mismo, "Señoras y Señores", con chistes de La Unión y La Nación y que la Fundación hizo muy bien en reeditar. En la portada, aparecen caricaturizados todos sus amigos, incluyendo los poetas Ennio Molledo y Hugo Zambelli.

Lukas fue sintiendo como todo porteño de cepa el paso de los tiempos y por ello no se cansó de referirse al Valparaíso que se iba sin remedio. Prueba de ello es la breve y hermosa crónica "EL VIEJO MARINERO", publicada en el ex diario La Unión de Valparaíso, ilustrada con tres dibujos impostergables. Ya se está insinuando en él la mirada romántica, cuando describe la bella cabeza del marinero, que en verdad era Gutemberg, según entendidos en el caso, y que se hallaba en el edificio que enfrentaba, en calle Ecuador, al demolido edificio Brown, cuya muerte dio paso a la remodelación Bellavista. Vale la pena también haber podido rescatar "LOS CURIOSOS BARES PORTEÑOS", que es una estampa de bares desaparecidos. Y crónicas de mayor acopio de datos como "EL BARCO DE LAS MIL BANDERAS", en que describe la odisea de los marinos alemanes sobrevivientes del DRESDEN De igual modo "DONDE MANDA EL MAR", es un brochazo oceánico donde muestra su atracción por las aventuras del mar, fuente de inspiración permanente y en variadas formas. Otras crónicas como la encantadora y plástica visión "DE LA MANO DE LUKAS", en que hace un recorrido coloquial e histórico por las calles del puerto, enumerando lo que cada adoquín esconde, nos ha parecido adecuada para iniciar la lectura del libro pues muestra la madurez a que ya había llegado su pluma en la crónica larga. Recordemos que los textos brevísimos de sus chistes, fueron siempre alabados por su precisión y su síntesis, por la eterna sonrisa que llevaban consigo y el estilo tan definido de su humorismo observador y contenido, siempre refinado, sin recurrir jamás al detalle barato o a la facilidad: innecesaria "DE LA MANO DE LUKAS", fue publicada primero en El Mercurio de Santiago y posteriormente el escritor Alfonso Calderón la incluyó en su magnífico libro "MEMORIAL DE VALPARAISO", en que Lukas logró una buena figuración como cronista, demostrando que el oficio lo atrajo al punto de ir perfeccionándolo en relación a sus primeros y sucesivos trabajos. Obvia apreciar en él, además, el serio trabajo de investigación emprendido.

Profética resulta la frase del diario LA SEGUNDA, cuando expresa en su página (reproducida en este libro) "Y LO QUE VIERNES A VIERNES ESTA APARECIENDO EN NUESTRO DIARIO, ES LA SEMILLA DE ALGO GRANDE"

Era aquel inicial "ESPECIAL DE LUKAS", con las series que se titulaban alternativamente "APUNTES DE CHILE" y "APUNTES DE VIAJE".

En la primera crónica se dibujó a sí mismo en un antiguo triciclo, "se aperó de block y jockey para el sol y salió a recorrer Chile y el mundo para sus nuevas series".

Sin embargo, Lukas era tímido y modesto. Con su enorme potencial interno, no se evaluaba a sí mismo y sus palabras al ser invitado a convertirse en cronista de un diario de nivel nacional, lo hizo exclamar: "ME APROBLEMO PARA ESCRIBIR. ESTOY ACOSTUMBRADO A EXPRESARME NADA MAS QUE EN EL DIBUJO. PERO ESTOY REALMENTE ENTUSIAMADO CON LA IDEA".

Confesaba además que esa tarea era " la que más le exigía de cuanto hacía en ese momento".

Su primer artículo se llamó "LA SEÑORA DE LA PAILA". He aquí algunos títulos de las crónicas que se incluyen en su primer libro de crónicas inéditas, o sea, no publicadas en libro: "LAS CARRETAS DEL MAR", (así llama a los fañuchos maulinos) "LOS ABUELOS DE SAINT MALO", en alusión a los románticos Cap Horniers.

Desgraciadamente esta cofradía fundada en 1837, con el nombre INTERNACIONALE DES CAPITAINES AU LONG COURS CAP HORNIERS, más sencillamente, los capitanes mercantes que cruzaban el Cabo de Hornos a vela, se encuentra a punto de desaparecer , dada la extinción paulatina de sus viejos capitanes. Lukas nos brinda un dato original: el puerto francés de Saint Maló, desde donde partían a Chile los barcos, cruzando el tempestuoso y mítico Cabo... Las primeras raíces de los apellidos fueron de...chilenos.

Otros títulos: "UNA PILA DE PILAS", " LA BANDERA DE VALPARAISO", "SAN PEDRO, LOS CHILENOS Y EL MAR", "RINCONES OLVIDADOS", "VALPARAISO VISTO POR UN EXTRANJERO", "VIÑA, BALNEARIO CAMPESTRE", "LA FIESTA DE LA PRIMAVERA", " LOS PARADEROS", "LA PLAZA ANIBAL PINTO", "LOS CURIOSOS BARES PORTEÑOS", "LA LOCA ARQUEOLOGÍA", "¿ USTED DE QUE SE QUEJA?", "EL DERBY DAY", "SALUDOS MARINEROS", "CIEN AÑOS DEL TRANVIA ELECTRICO..."

Pero esto no es un índice, sino un aperitivo...así es que llegamos hasta aquí.

Pienso que muchos libros, como él los soñó, podrán seguir haciéndose a partir de su palabra escrita en los diarios. ¿ No ocurre y ha ocurrido siempre así con la mayoría de los escritores? Desde los más conspicuos a los más sencillos, no han podido resistir a la idea de cazar en una invisible red sus artículos dispersos en los diarios. Porque el diario es la palabra inmediata y fugaz y, con suerte existe el recorte que se guarda, o colecciona, amarillento y extrañable, sin dejarlo pasar en vano. Eso es el libro. Eso hubiera querido hacer Lukas. Y eso es lo que se está haciendo en su memoria.

No olvido esa vez que dijo, con imperceptible melancolía: "A menudo me pregunto adonde voy. A veces pienso que terminó la etapa del dibujante de periódicos y que debo buscarme en la tarea del papel que permanece. Pero mis personajes, como duendes, fantásticos, me dominan, se apoderan de mis actos, del consciente y subconsciente. Don Memorario suele tirarme de la chaqueta cuando tengo otros propósitos y me impele a darle vida, a poner forma a sus reflexiones, y todo intento de abandono de la línea primera de mis "mos", queda desbaratada.

"...Y QUE DEBO BUSCARMEN EN LA TAREA DEL PAPEL QUE PERMANECE..."

En entrevistas cercanas a su muerte, cuando apenas sobrepasaba los cincuenta años, declaraba: "LAMENTO NO HABER DEJADO MAS LIBROS, HABER DIBUJADO MAS DEL PAIS, CHILE, DIBUJOS QUE PODRIAN HABER SIDO EL MEJOR TESTIMONIO DE MI PASO POR LA TIERRA, DE LA EPOCA EN QUE VIVI, HABER DEJADO UN PATRIMONIO MAS PERDURABLE Y DE MAYOR VALOR".

Su sensibilidad le impedía sentirse realizado con lo ya hecho, pues si alguna palabra no figuró jamás en su temperamento, fue la fatuidad.

Se diría que incluso se sentía incómodo cuando se le elogiaba; para qué decir cuando se le paraba en la calle para hablarle de su último chiste o se le procuraba acaparar en alguno de esos "cóctiles" o reuniones sociales de las que escapaba como un gamo en cuanto podía. En cambio, qué risueño y espontáneo era cuando se hallaba entre sus íntimos, sus amigos de toda la vida, luciendo alguno de sus anchos pulowers de lana y relajado como si estuviera en una hamaca. Ese era el Lukas comunicativo y de verdad, que entretenía hasta cuando se aislaba (aparentemente) pues se hallaba dibujando sigilosamente alguna caricatura de alguno de los presentes, que luego dejaba circular con maliciosa sonrisa.

Y este Lukas que hoy reaparece entre nosotros, es el Lukas enamorado de los cerros Alegre y Concepción, que soñaba ver complementados con pequeños hoteles, coincidiendo con su admirado y admirador Edwards Bello, hotelitos para mirar el mar, de pocos pisos,

siguiendo la línea armónica de la ciudad, con más miradores, con casonas antiguas que se convirtieran en amables posadas... tal como hoy sucede. Lo mismo imaginaba en general para la parte alta... como está sucediendo. Es para pensar, que tras alguna dimensión invisible, él dibujó "La Colombina", el Brighton, antes que sus propios dueños lo imaginaran.

Es por ello que, con las carencias que exista en el número de estas crónicas, ellas son de todos modos, esas "recuperaciones de la nada", de las que habla el poeta Guzmán Cruchaga, siempre preferibles a no haber sido recuperadas nunca.

Lukas, su sólo nombre es el eco de una fidelidad a Valparaíso que todos los que le conocimos, compartimos, y aún los que no tuvieron esa suerte. Vio tantas cosas que no iba a ver. Por ejemplo, la propia sede de la Fundación que lleva su nombre y que dibujó en postales que vuelan como palomas y que nos muestran, desde el ascensor Turri, que va bajando, esa ventana que hace esquina con el aire. Ese trozo de jardín alado, bordeando el paseo Gervasoni al que subió tantas veces.

Es misterioso como podía dibujar las cosas antes de convertirse en protagonista de ellas mismas.

La calle Condell, Prat, la Plaza Anibal Pinto, son el entrepuente de barco por el que seguimos viéndolo cruzar, a paso rápido, como un ágil marinero del acontecer de cada día.

Cuántas veces habrá pasado por nuestro lado con sus brillantes ojos azules escondidos tras la niebla y el nombre de Valparaíso doblado sobre el pecho como una blanca bufanda traída de otros mares.

Hoy se queda con nosotros en este libro, como si estuviera en una roca de la Costanera, dibujando un temporal, un suplementero dormido, un ascensor que persiste, y finalmente razón por la que cerramos el libro con ella y no con el "FARO EVANGELISTAS" creemos que la crónica más bella y profunda de esta colección, es LUKAS EN NUEVA YORK. El "Faro Evangelistas" por ser el más lejano del mundo, pudo haber parecido en una línea más congruente, luego de los relatos de los sobrevivientes del Dresden y otros vinculados a nuestro tempestuoso mar, una especie de cierre de viaje emprendido desde la calle Condell de Valparaíso. Pero la última imagen sensitiva que nos quedará de Lukas, será, en cambio, la de ese breve artículo que es una especie de claroscuro de pensamiento mas interior, en comparación con las otras, volcadas hacia fuera. Su profundidad, cierto secreto premonitorio cuando describe el pequeño cementerio con palabras que parecieran dictadas en su interior de manera distinta, nos llevó a detenernos en esa imagen final en que la muerte es un acorde sordo en el silencio de ese domingo que nos sorprende con otro Lukas.

Ese Lukas que aquel silencio anticipador nos dejó inconcluso para siempre.

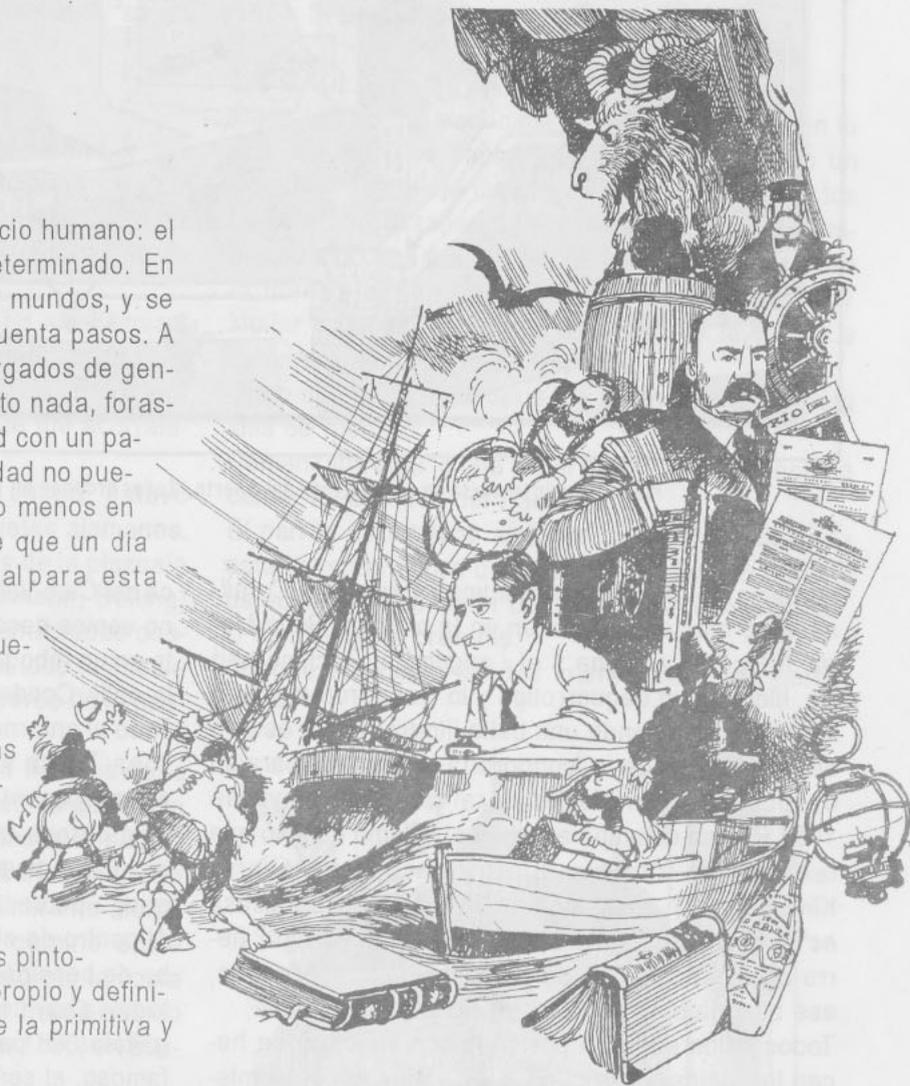
"...Pues debo buscarme en la tarea del papel que permanece..."

VALPARAISO DE LA MANO DE LUKAS

Vamos al más agradable ejercicio humano: el recorrer calles sin itinerario ni fin determinado. En esta ciudad archipiélago hay muchos mundos, y se puede ir de un mundo a otro con cincuenta pasos. A veces veo pasar buses de turismo cargados de gente soñolienta y aburrida que no ha visto nada, forasteros que pretenden conocer la ciudad con un paseo dominical, en automóvil. Esta ciudad no puede ser visitada en automóvil ni mucho menos en día domingo. No hay nada más triste que un día festivo en Valparaíso. El vehículo ideal para esta minimetrópolis de pequeñas cosas es una silla de ruedas.

Adelante...

Nuestro trayecto será corto, de unas tres cuadras, siguiendo la antigua línea de la costa, que en el plano está marcada con una línea de pequeños trazos negros. Empezará en un naufragio y culminará con un naufragio. La ciudad luce una sarta de plazuelas pintorescas, y cada una tiene un carácter propio y definido. Nacieron espontáneamente donde la primitiva y



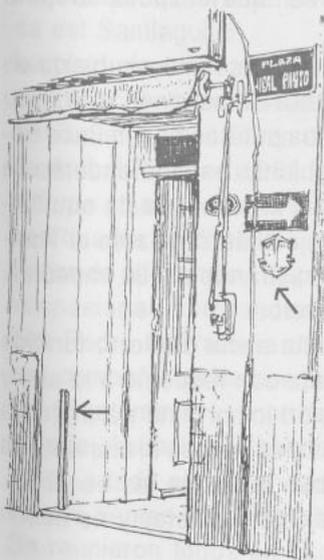
única vía de circulación se encontraba con los accesos de los cerros, es decir, con las quebradas. Son un espacio urbano típico de Valparaíso único en Chile.

PLAZUELA ANIBAL PINTO

Nuestra partida en calle Melgarejo. Junto a la Intendencia Regional (1), donde estuvo el renombrado Bar Alemán. Aquí una noche Pablo Neruda fundó el Club de la Bota.

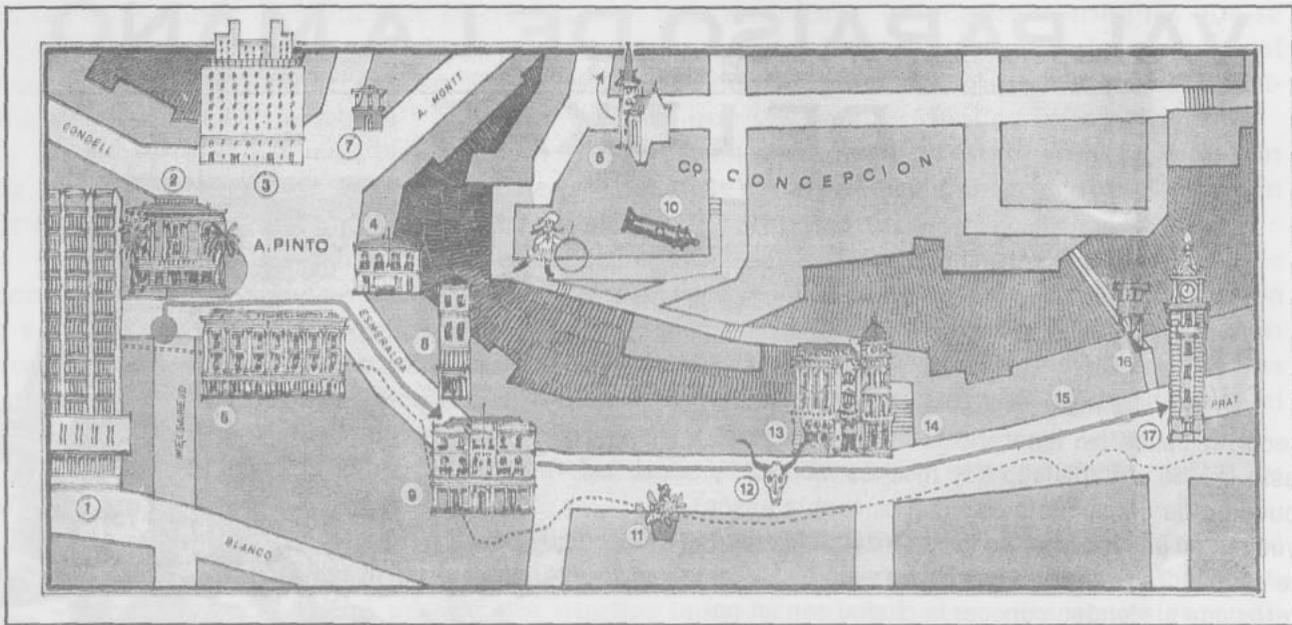
Valparaíso está celebrando sus 450 años, pero este lugar, y todo lo que vamos recorrer, durante 300 de esos 450 años no fue otra cosa que una estrecha playa, un roquerío solitario.

Muy cerca de nosotros, a la izquierda, naufragaron



DETALLES: Flecha de la izquierda indica los rieles donde se insertaban tablas para defenderse de los aluviones.

La otra muestra una diminuta ancla de hierro que señalaba el nivel de ese punto con respecto a la alta y baja marea



Plano para internarse en el laberinto del puerto, *Lukas propone un paseo por el centro.*

en mayo de 1854 los bergantines *Express* y *Catalina*. Algo más allá quedaron en la playa el *Bella María Teresa*, el *Fortuna* y el *Longomilla*. Bochme and Co. hicieron un daguerrotipo y lo mandaron a grabar a París, produciendo una bella litografía que es uno de los clásicos de la iconografía chilena: Valparaíso después del terrible temporal del 6 de mayo de 1954. En esa estampa aparece el mismo edificio que tenemos al frente y que hoy ocupa la joyería Klickmann (2), antiguamente de dos pisos. Esta casa es un buen exponente de la arquitectura porteña: fierro corrugado, ventanas de guillotina y, sobre todo, ese aire viejo, venerable, un tanto nostálgico.

Todos estos edificios porteños son viejos, o se hacen los viejos. Creo que fueron viejos desde el mismo día de su inauguración. Se entra por una puerta pequeña, mal iluminada, se bajan tres gradas, y se topa con un ogro viejo, olor a rancio. Cuando llegaba un empleado joven lo guardaban en la oscuridad como un queso para que envejeciera.

Todo esto terminó cuando los jóvenes se alzaron, después del terremoto de 1906, y huyeron a Viña del Mar.

DON HUCKE

Frente a nosotros, el edificio blanco (3) de la Cooperativa Vitalicia ha muerto como tres veces. En su tiempo fue el más alto de Chile. El primer rascacielos. Algunos lo han llamado el rascacerros, pues está sujetando el viejo cementerio, al nivel de su décimo piso, que asoma allí como una prolongación orgáni-

ca del Club Valparaíso. Ese cementerio increíble, que no vemos desde aquí, de vez en cuando se convierte en un tobogán de tumbas que se desploman sobre la calle Condell.

Todo el entorno de la plazuela ha sido declarado una zona Típica y de Protección. Es lo que llamamos pomposamente el centro victoriano de Valparaíso. Más parece una vieja estampa de barrio europeo. Joaquín Edwards Bello la definió como la plazuela-gringa pobre: rubia, flaca y mal vestida.

Al centro de ella, se instaló en 1920 la primera bomba de bencina que hubo en Chile, y al frente, donde todavía hay una panadería (4), empezó a fabricar sus galletas un panadero alemán que después se haría famoso, el señor Hucke.

La antigua vida cotidiana puede ser descubierta en pequeños detalles. A nuestra derecha, en el edificio del Café Riquet (5) todas las puertas tienen unos rieles donde se insertaban tabloncillos para defenderse de los pavorosos aluviones del invierno. Hasta aquí llegó la avenida que se produjo al derrumbarse el Tranque de Mena, en 1888, arrastrando casas, muebles, animales y más de 80 muertos.

Sobre el muro, una pequeña ancla de fierro fundido señala el nivel de ese punto con respecto a la alta y baja marea. Una precaución importante para fijar la pendiente de los desagües y evitar que el mar entrea a las casas. Antes, estaban en todas las esquinas. Han sido robadas por los coleccionistas y no deben quedar más de cinco.

Todo nuestro camino estará jalonado de placas que

señalan la muerte de unos bomberos, de primorosos monogramas, letreros insólitos, restos de viejas luminarias a gas, etc. Son pequeñas cosas caras a la tradición porteña, pero que no interesan mayormente al forastero. Así es que de ahora en adelante, para no importunar al resto de los lectores, se las voy a señalar solamente con el dedo.

DEUDA EXTERNA

En este edificio (5), estuvo el Hotel Dimier, y sus otras prodigiosas, que ofrecía habitaciones con vista al mar, precisamente porque estaba a la orilla del mar...La casa tiene sus historias. El 26 de junio de 1905 dio un salto de terror.

Por la puerta que hoy tiene el N°1158 salió ensangrentado el asesino Dubois, que intentó liquidar y robar en ese lugar al dentista Davies. Huyó por Melgarejo hacia los malecones, donde fue acorralado.

En la esquina, donde ahora está Jacob, estuvo Burmeister, el hechicero de los juguetes alemanes. Una mirada a los letreros comerciales de la plazuela (Jacob, Rosch, Schultze, Ivens, Klickmann, Bulling) nos dará una sinopsis de lo que fue una ciudad cosmopolita. Arriba en el cerro, remata el todo la Iglesia Luterana, una joyita engastada en el borde de la quebrada (6).

La hondonada del fondo señalaba, en tiempos de la Colonia, el límite oriental de Valparaíso: la quebrada del piloto Elías. Esta quebrada es ahora la subida Cumming, pues allí fusilaron en 1891 a Ricardo Cumming. La otra subida se llama Almirante Montt (antes Tubildad) y era el antiguo camino entre Valparaíso y El Almendral, pues el paso por la costa estaba cerrado por el cerro. Por allí habrá subido seguramente don Juan de Saavedra en 1536, en busca del Santiaguillo.

La plazuela empezó a tomar forma por los rellenos que hizo don Josué Waddington (don Guarinto) en 1840. Se la llamó Plaza del Orden y tomó el nombre de Anibal Pinto en 1884. Ese año falleció el ex Presidente en su modesta casa de la calle del Teatro, a una cuadra de distancia.

Cerca de allí vemos una pérgola (7), que corona unas vespasianas sorprendentemente decentes, instaló don Pedro de Valdivia una ramada donde festejó a sus compañeros de conquista. Don Pedro necesitaba urgentemente "socorros" del Perú y urdió una mascarada. Anunció por bando que se permitiría embarcarse a todo el que lo deseara (al revés de ahora, en ese tiempo estaba prohibido salir del país).

Se reunieron todos en esa quebrada y mientras se

llevaba a bordo las pertenencias, se comió y se levantó un acta. Así entretenidos los felices viajeros, don Pedro se embarcó "sin rumor alguno" en el Santiago que estaba fondeado a un tiro de ballesta y huyó con 80 mil ducados. Allí nació, el 1° de diciembre de 1547, la Deuda Externa chilena.

LA CALLE ESMERALDA

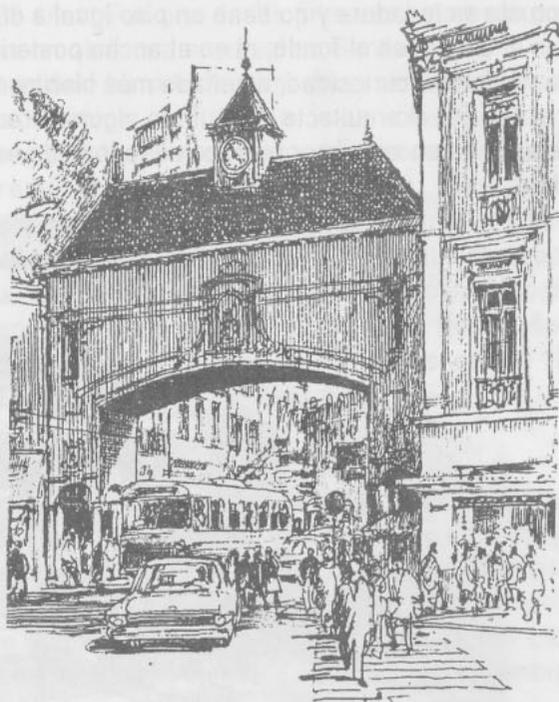
Cuando se abrió esta calle en 1822, se instaló en lo que entonces se llamaba El Peñón de Rautillo un portón donde el día domingo se cobraba peaje a los que entraban y salían de Valparaíso. Este lugar siempre ha sido una puerta. Allí se levanta su arco entre la librería donde estuvo el Bar Neptuno de Willy Muller y la casa Jacob, al otro lado de la calle. La llamaremos la Puerta de Neptuno.

Claro que no pueden verla los que no vayan en esta silla de ruedas.

Comenzaba aquí lo que fue el más atractivo shopping center a este lado del Pacífico.

El parrón de letreros acrílicos que le han puesto la está llevando ahora decididamente hacia lo rasca y usted tendrá que hacer un esfuerzo de imaginación. O simplemente creerme.

Aquí se alineaban tiendas interesantes, con perso-



Cuando se inauguró la calle Esmeralda, en lo que entonces se llamaba El Peñón de Rautillo, se instaló un portón donde, cada día domingo, se cobraba peaje a los que entraban y salían de Valparaíso.

najes de Julio Verne, con cubiertas de mármol y letreros como joyas de bronce y de cristales relucientes. Tiendas chinas, inglesas, frivolidades, hoteles, cigarros de La Habana, casimires de Londres. Tiendas del Gran Valparaíso de los negocios y de los viajes.

¿ Qué compraba un viajero en la Curiosity Shop, digamos en 1860? Conchas .

Conchas traídas desde Panamá, de California, de la Oceanía. Fósiles traídos del Norte. Valiosas muestras de minerales de oro, de plata, de cobre. Pieles de chinchilla (a 5 dólares la docena) pieles de foca (a 2 dólares cada una). Espuelas de plata y, una curiosidad, pequeñas vasijas perfumadas " hechas por unas monjas de Santiago". En la calle, los ambulantes ofrecían encajes de algodón, plumeros de avestruz de la Patagonia (20 centavos) y cueros de puma, al regateo.

Aquí nacieron las Ferias de Artesanía.

El edificio de la Óptica Hammersley (8) es un Monumento Nacional. ¿ Qué tiene de monumento este cajón de lata? Sepa usted que es la óptica más antigua de Chile. El edificio fue construido especialmente en 1860 y es notable el frente vidriado del segundo piso, una audacia para la época.

Aprisionado por las propiedades vecinas, se inscrusta en la ladera y no tiene un piso igual a otro. Ni en el alto, ni en el fondo, ni en el ancho posterior. Una verdadera curiosidad, diseñada más bien por el cerro que por el arquitecto. Ha sufrido algunas transformaciones en su primer piso, como todo lo de esta calle.

Al frente, donde ahora hay una fuente de soda, estuvo el Pacific Café que hace un siglo se promovía como el más antiguo bar inglés de la ciudad. Aquí se fundó la Asociación Chilena de Fútbol, en 1898.

Al lado, el antiguo Hotel Colón (9) que persistió en su empeño hasta hace unos tres años. Perteneció a Kirsinger and.Co. y lo regentaba el señor Kernbernhardt . Por supuesto, allí se alojó su sobrina, actriz célebre que redujo su apellido a Bernhardt; Sara Bernhardt.

Allí llegó también la reluciente comitiva de Mr. North que de calderero en Iquique se había convertido en el Rey del Salitre.

Hoy se arriendan sus habitaciones como modestas oficinas. Kirsinger, que ocupaba la esquina, solía exhibir pinturas en sus vidrieras. Aquí se dieron a conocer Somerscales,Caro, el retratista Walton. La modalidad de mostrar obras de arte en las vidrieras comerciales fue una tradición de esta calle Esmeralda que sólo se extinguió en 1984, cuando cerró la casa de Nicolás Ross.

BERLINES PERFUMADOS

El cerro Concepción se llama así por el Castillo de la Concepción (10), que erigieron los españoles en 1698, para defender el puerto de los piratas. Claro que de castillo sólo tuvo el nombre y sus cañones no dispararon nunca un tiro.

El viento, ese viento mitológico de Valparaíso, borró poco a poco sus bastiones de adobe. El cerro se



DESCONTAMINADA: La comercial y céntrica calle Esmeralda, allá por 1830, cuando aún no era un parrón de letreros de acrílico.

adelantaba aquí en un cabo que se precipitaba sobre los roqueríos, cerrando el paso. Se le llamó el Pequeño Cabo de Hornos, por ser el lugar que todos los veleros elegían para naufragar. La lista de los dramas, el terror y las angustias que aquí se vivieron alguna vez, las callaremos para no entristecer su paseo.

Hay una acuarela anónima, pintada hacia 1830 que aquí copiamos. Muestra lo que era esta calle hacia 1830. Ese fue el Valparaíso que conoció O'Higgins, el de la increíble Escuadra Libertadora. Todos los edificios del lado del mar, en el mismo sitio que ahora estamos recorriendo, fueron reconstruidos luego de cada temporal hasta que como los holandeses, los porteños lograron hacer retroceder las olas hasta la actual Costanera. En las épocas en que Valparaíso le ha ido bien, se le ha ganado terreno al mar. Y cuando le va mal, se encarama a los cerros. Al cruzar la bocacalle, enfrentamos el imponente edificio de lo que fue el Hotel Royal. Se defiende de la arterioesclerosis con varios locales desocupados, en poder de los bancos. Déle una mirada a la Florería Pumpin. El negocio se inició en 1891 y está aquí desde 1899 (11). Siempre en manos de la misma familia. No hay florerías como ésta en este lado del continente, salvo tal vez en Bogotá, donde le venden orquídeas a los norteamericanos.

Me gustaría levantar la cortina de la puerta que lleva el N° 1051. El interior está lleno de esqueletos antiguos y animales embalsamados (12). Aquí yace en la oscuridad el Museo de Historia Natural desde que pasó a manos de la Dirección Nacional de Bibliotecas y Museos. Antes el amplio local cobijó al Café Vienés que derramaba a la calle los dulces efluvios de sus pasteles y de sus violines.

A las doce en punto el Café Vienés disparaba desde sus cocinas una andanada de berlines perfumados que cubría de dulzura el mediodía de la calle Esmeralda.

Cuando Valparaíso era un Emporio, era una ciudad de olores. El perfume de los chocolates, de las galletas, cubría manzanas enteras. Los olores aterciopelados y misteriosos de las especies acumuladas en las bodegas; las ácidas tufadas del humo de los vapores y de los trenes; el olor de las jarcias, de la lona, de la brea...de los callejones sombríos. Hoy nos queda solamente alguna bocanada de anhídrido carbónico.

SI BIEN ES CIERTO.

Ahora tenemos que echarnos a la boca unas

piedrecillas, como hacían los antiguos arrieros para romper el maleficio de un chivato que habitaba una oscura caverna, refugio de ladrones y contrabandistas, situada exactamente frente a nosotros: la Cueva del Chivato. Este chivato, ayudante de los brujos y que se alimentaba de carne humana, se batió en retirada cuando la policía municipal hizo colocar allí un farol de cebo, en 1811. Y desapareció definitivamente cuando don Andrés Blest (sí, el Dr. Blest) arrendó la cueva para instalar aquí la primera cervecería de Valparaíso. Más tarde, la cerró definitivamente el edificio de El Mercurio, construido en 1901 (13).

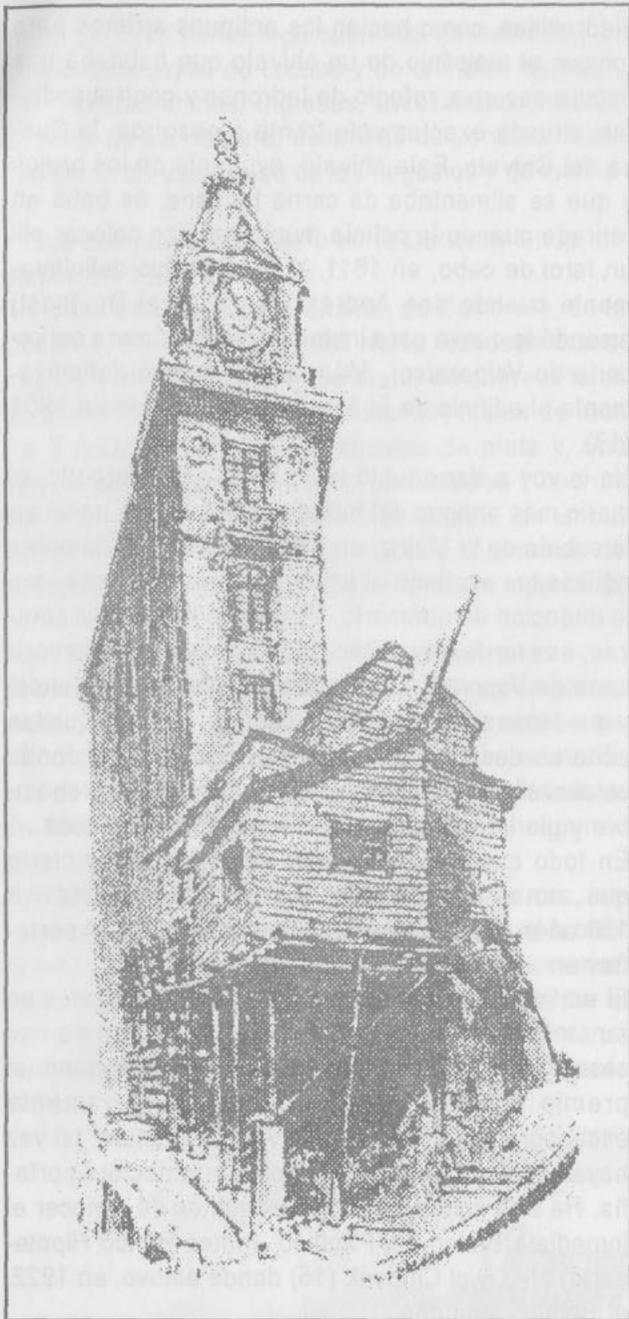
No le voy a dar aquí la historia de este Mercurio, el diario más antiguo del habla castellana que nació en la subida de la Matriz, en 1827. En 1903, el flamante edificio fue asaltado al anochecer por una turba, con la intención de quemarlo. Ya habían reducido a cenizas, esa tarde, el edificio de la Compañía Sudamericana de Vapores. El personal del diario se defendió y quedaron siete asaltantes muertos. Los anarquistas editaron después un periódico. El Matasiete, donde colaboraba Pezoa Véliz: "A los que sueñan renombre y gloria, y hacen su almuerzo con un pequé..." En todo caso, el diario, con sus "si bien es cierto que...no es menos cierto que" ha sabido sobrevivir 159 años. Fue una de las primeras empresas porteñas en abrir una sucursal en Santiago.

El edificio ha sufrido numerosas remodelaciones en su interior. La última, con ocasión de su sesquicentenario, es digna de conocerse y ganó un premio nacional de arquitectura. Ligeramente escenográfica, al destacar la vieja estructura, tal vez haya señalado un nuevo estilo de arquitectura porteña. Ha sido imitada y son interesantes de conocer el inmediato Banco del Pacífico, (antes Banco Hipotecario) (14), y el Citibank (15) donde estuvo, en 1922, el Banco Holandés.

MINI BIG BEN.

Por este mismo lado de la calle, ahí donde hay un letrero que dice "Este es otro de los caminos para llegar al edificio Gervasoni" (!!) un pequeño pasaje lo llevará hasta el ascensor. Es el primer ascensor de Valparaíso (16). Fue construido por don Liborio Brieba, escritor, siendo inaugurado en diciembre de 1883. No subiremos por ahora.

Aquí termina la calle Esmeralda. La vía se bifurca en dos. Hacia el cerro, la calle Prat (antes calle del Comercio): y hacia el lado del mar la calle que empezó a hacerse rellenando la playa en 1825, y que es la única de Valparaíso que nunca ha cambiado de



CONTRASTE: Junto al edificio que cobija al Reloj Turri y que imita una proa de barco, modestos palafitos agarrados a la pendiente.

nombre Cochrane.

Como fin de fiesta mencionaremos el Reloj Turri (17) Valparaíso tiene por típicos estos edificios estrechos que nos salen al paso, como proas de buque. Se nos vienen encima desde lejos y son numerosos en esta ciudad de trazado irregular. Desde modestos palafitos agarrados en algunas pendientes, a este soberbio Big Ben en miniatura que cada noche le regala a la calle Esmeralda la luna llena de su esfera iluminada. Lo construyó don Agustín Edwards y al inaugurarse provocó la demolición de un viejo inmueble que lo procedía, como un espolón de dos pisos, y que los antiguos porteños conocían como "el ataúd".

En ese viejo edificio se instaló, en 1842, el daguerrotipista Helsby. Siguió cobijando fotografías ilustres ininterrumpidamente, siendo los últimos en ocuparlos los retratistas de Valck (hoy en el Hotel Colón, que ya vimos). Aquí se escribió la historia de los primeros cien años de la fotografía en Chile. Y aquí naufragó, en 1769, el velero *Nuestra Señora de la Hermita*, muriendo varios de sus tripulantes.

Hasta aquí llegamos. Tal vez en otra oportunidad sigamos camino por la antigua calle del Comercio que tiene una impresionante cantidad de naufragios comerciales, otras especialidad porteña. O tal vez conozcamos otro Valparaíso, el de la "selva de callejuelas empinadas, de callejones inverosímiles, de nieblas y encrucijadas".

Perdón ¿ Sintió el temblor?

*Revista del Domingo 16 de Febrero 1986.
"El Mercurio" de Santiago.*

LA SEÑORA DE LA PAILA

Ahora que Santiago se enorgullece de sus torres con sus correspondientes "infiernos" para estar en la onda, yace un poco olvidada la más graciosa de todas; la Torre de los Bomberos. Es una vieja dama y como corresponde a nuestras costumbres, un tanto desfigurada por los letreros de acrílico y las antenas que la contaminan.

Es de maravillarse que no haya sido declarada Monumento Nacional, que en esta materia, como en los premios Nacionales, disparamos de chincol a jote. Si en la lista de Monumentos Nacionales figura una ponchera, no le haría mucho daño, agregarle una "paila".

Es, la vieja dama, la segunda que ocupa ese lugar. Antes en 1866 Fermín Vivaceta construyó la primera, por encargo del directorio del Cuerpo de Bomberos, con el exclusivo propósito de sostener una campana que sirviera de alarma a los voluntarios.

La Torre de Vivaceta fue reemplaza por la actual en 1893.

En los primeros tiempos " el aviso del incendio estaba a cargo de guardianes montados que recorrían las calles a galope tendido, golpeando las puertas de cada voluntario, cuyas casas se hallaban para este efecto marcadas con una estrella que se clavaba en cada puerta".

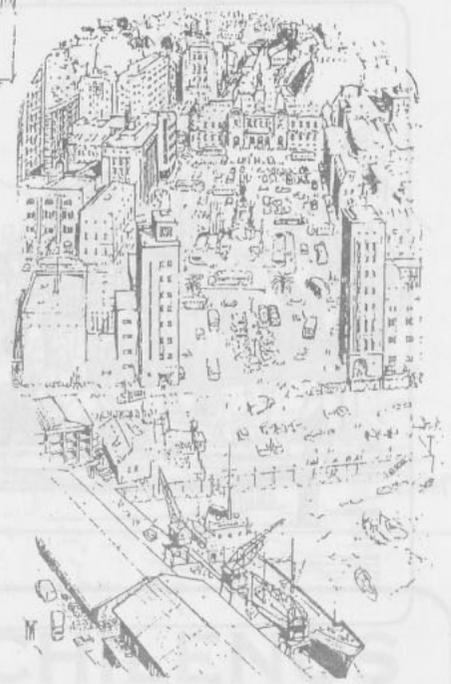
Don Enrique Meiggs, que empleaba una gran campana para llamar

a sus obreros en la obra de construcción del ferrocarril de Santiago a Valparaíso decidió traspasarla a los bomberos, en 1856, a cambio de 1.500 pesos, "Mister Motemey", como se le conocía, era por esos años segundo comandante del Cuerpo Bomberil.

Tal es el origen de la "paila". La versión de que esta campana habría pertenecido a la iglesia de la Compañía, cuyo terrible incendio dio origen a los voluntarios santiaguinos, es errónea.

*Diario La Segunda,
05 de Junio de 1981,
pág.23*





EL SANTUARIO INVOLUNTARIO

Valparaíso, tan pobre en espacio, es tal vez la única ciudad chilena que ha venido construyéndose sobre sí misma. Permanece en el mismo sitio de siempre, recreando cada generación, su propio ámbito, sobre los restos anteriores. Sólo aquí es posible desarrollar una "arqueología urbana" y descubrir sorprendentes etapas de su corta pero sabrosa historia.

- 1) En 1825 estaba fondeada en Valparaíso la vieja "Esmeralda", la que Cochrane tomara en Callao. Convertida en un pontón de la Armada, es decir en una bodega flotante, yacía, desarbolada, sobre sus anclas
- 2) En mayo de ese año, un violento temporal la arrastró hacia la playa, donde quedó varada en la arena; frente a la quebrada de San Agustín.
- 3) Poco después, rescatado lo rescatable y dado que no valía la pena reflotarla por su vetustez, el gobernador de Valparaíso decidió aprovechar su esqueleto como base para un embarcadero. Se convirtió así en el primer muelle de Chile.
- 4) Con los años, la ciudad relleno la playa con escombros y al primer embarcadero se le fueron agregando cortas prolongaciones convirtiéndola de esta manera en un eficiente muelle para carga y pasajeros.

- 5) En 1858, sobre la vieja quilla, "embalsamada en la arena" se levantó el edificio de la Bolsa de Comercio. Bajo su airoso arco central, se pasaba al ya definitivo muelle de pasajeros y por ambos lados los nuevos malecones fijaban la nueva línea de la costa. A sus espaldas, la quebrada aparecía como la Plaza de la Aduana, corazón del pujante emporio comercial.

La Bolsa, uno de los blancos favoritos del bombardeo español, subsistió allí hasta 1886, año en que fue demolida para construir la cripta y monumento a los héroes de Iquique.

- 6) De manera que por una extraordinaria coincidencia, en el mismo lugar donde lentamente se extinguió la antigua "Esmeralda", en la misma arena, yacen ahora los heroicos marinos de la otra "Esmeralda", la de la gloria.

La costa está hoy más lejana. El monumento permanece señalando donde llegaba el mar, hace un siglo y medio, convirtiendo ese lugar, sin que nadie se lo haya propuesto en el más extraordinario santuario de nuestra historia naval.

La Segunda, 27 Noviembre 1981.

UNA PILA DE PILAS



Tacna, Valparaíso y Boston, en una versión inédita del "Talca, París y Londres", tienen la misma fuente en una de sus plazas.

En Valparaíso nadie sabe el origen de la versión local. Para muchos se trata de un trofeo de la guerra del Pacífico, lo que no es cierto.

En Tacna, ni hablar: los registros municipales son posteriores al plebiscito...

Cuando encontré la tercera pila en Boston me dirigí a la biblioteca pública, donde me pusieron en contacto con la "conservadora de Bellas Artes". La miss me citó para el día siguiente y me tenía 4 carillas de información, incluyendo fotocopias del "Dictionary of Boston" de 1866; del "Annual Report of Art" de 1915, y del Diccionario "Benezit".

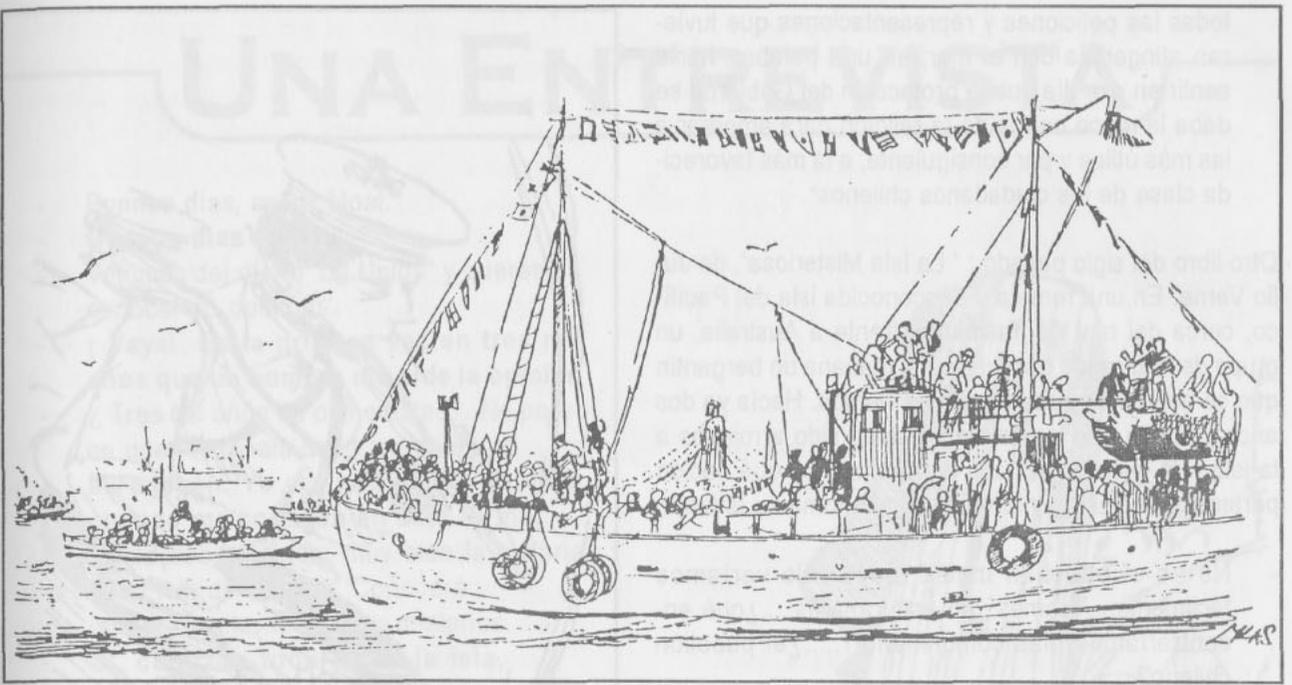
Cuando me recuperé del ataque de subdesarrollo que me sobrevino, me enteré que la fuente era un obsequio de Gaednaer Brewer, en 1867. Por eso en Boston la llaman la Fuente Brewer. Se trata de una copia de la escultura original del francés Paul Lienard, medalla de oro en la Exposición de París de 1855.

París, en esos años, era el supermarket del arte y de la artesanía. Allí habrán comprado nuestros abuelos

y también los peruanos. O tal vez anduvieron unos franceses vendiendo estatuas, por esos años... Una veta que todavía no explotan los japoneses.

*Diario La Segunda, 24 de Abril de 1981,
pág.25*





SAN PEDRO, LOS CHILENOS Y EL MAR

- Señora, ya llegó, ya llegó.
- ¿ Quién llegó, hijo?
- El Almirante. Nuestro grande y querido Almirante, y si Ud. se acerca al balcón verá las banderas en el Almendral.
- Estamos en Junio de 1822. María Graham anota en su diario: " En el día de San Pedro se acostumbra a sacar su estatua con toda solemnidad de la Iglesia Matriz, en donde se guarda y colocarla en una goleta, adornadas con cintas y guirnaldas enteramente empavesadas y con otras imágenes a bordo. La goleta da una vuelta por la bahía seguida por todos los botes y canoas tripuladas por pescadores. En diversos puntos de la bahía se estacionan algunas bandas de música y cuando la goleta se va acercando se la saluda con petardos y cohetes".
- " Siempre he admirado la sabiduría de Venecia en lo que se refiere a sus festividades. Casi no hay ninguna de las fiestas de la Iglesia que no tenga relación con algún acontecimiento nacional. En la fiesta de la Purificación celébrase la captura y el rescate de las novias venecianas, conocidas bajo

el nombre de las Marías, que ha servido de temas a innumerables leyendas y poemas en todos los idiomas. Las ceremonias del último día del carnaval conmemoraban una división interna de la ciudad. Pero entre mil otras, la más importante en todo sentido era la que se celebraba en el día de la ascensión; el Dux se internaba en alta mar a bordo del " Bucentauro" y se desposaba solemnemente con El Adriático, en conmemoración del triunfal regreso del Dux Urseoli, el día de la Ascensión, después de haber sometido todo el Adriático al dominio de Venecia".

- " Chile es un país tan esencialmente marítimo, separado como se halla su territorio por los Andes, de los países del Este y por el desierto de Atacama, de los países del Norte, que si yo fuera legislador, dirigiría toda mi atención y todo mi interés hacia el mar. Haría del día de San Pedro una festividad nacional esencialmente marítima: distribuiría premios a los pescadores y a los lancheros; acordaría recompensas honoríficas a los oficiales, recibiría y resolvería

todas las peticiones y representaciones que tuviera atingencia con el mar; en una palabra, haría sentir en ese día que la protección del Gobierno se daba la mano con la de la religión para amparar a las más útiles y por consiguiente, a la más favorecida clase de los ciudadanos chilenos*.

Otro libro del siglo pasado : " La Isla Misteriosa", de Julio Verne. En una remota y desconocida isla del Pacífico, cerca del mar de Tasmania, frente a Australia, un grupo de náufragos descubre una mañana un bergantín que se acerca, impulsado por los vientos. Hacía ya dos años y medio que los colonos habían sido arrojados a la isla y la vista de la nave los excita. ¿ A qué nación pertenecería? El ingeniero Ciro Smith toma su antejo:

- No es el pabellón inglés, cuyo rojo veríamos fácilmente....Veamos...en estos mares.....¿qué encontraríamos más comúnmente?.....¿el pabellón chileno?...

¿ Habría dicho lo mismo el ingeniero Smith, si Julio Verne hubiera escrito su libro en estos días?.



Diario La Unión, 26 de Junio de 1966

UNA ENTREVISTA

- Buenos días, señor Moai.
- **Buenos días .**
- Venimos del diario "La Unión" y queremos conocer su opinión
- ¡ Vaya! . Es la primera vez en tres mil años que un hombre me pide la opinión
- ¿ Tres mil años ha dicho usted?. No parece que los moais sean tan antiguos.
- **Mire joven. Yo era una piedra ya vieja cuando me cortaron en esta forma.**
- Usted debe conocer muy bien la historia de la Isla de Pascua. Conocerá seguramente, todos sus misterios.
- **Si, conozco todo lo de la Isla, pero que yo sepa no hay nada de misterioso.**
- Pero por favor, es algo comentado en todo el mundo, ese pasado misterioso...las orejas largas, las orejas cortas y que se yo...
- ¡ Que divertidos son los hombres!. Siempre pensando en ellos mismos. Usted se refiere a la historia de la gente de la Isla de Pascua, no a la historia de la Isla de Pascua. ¿ Qué sabe usted de la historia de las hormigas, por ejemplo?.
- Bueno, yo ...en realidad...personalmente...
- **No me de explicaciones. No es necesario. Para mi los hombres son como hormigas. ¿ Y quién se interesa por la historia de las hormigas?**
- Bueno, si usted lo toma así...
- **¿ Cómo quiere que lo tome? Y le diré más. Son hormigas bastante molestas. A mí me cortaron, me arrastraron, me levantaron, me derribaron y ahora me han traído aquí a dos mil millas de mi tierra. Se aprovechan porque uno es una piedra.**
- Usted parece una persona bastante fatalista.
- **No sea siútico, joven. No soy una persona, soy una piedra con forma de persona.**



- Me parece que esta entrevista está fracasando...
- **No se enoje, perdóneme. Yo estoy muy divertido y no deseo que usted se vaya . Es la primera vez en tres mil años.**
- Yo le quería comunicar que su tierra ha sido declarada departamento de la República.
- **Yo lo sabía...y lo siento mucho.**
- ¡Cómo!. Pero si lo hacemos por ayudar .
- **Eso lo reconozco. Los chilenos nunca le han hecho daño a nadie ...intencionalmente.**
- ¡...!
- **Me explico. Lo malo no está en la cosa en sí, sino en la manera en cómo hacen las cosas . ¿ Se ha detenido usted a pensar en lo que significa duplicar de golpe y porrazo la población de la Isla?¿De una**

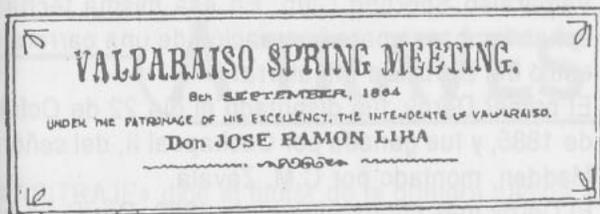
isla que no tiene agua potable? ¿De una...

- Perdón que lo interrumpa. Usted está exagerando, Solamente van a ir trescientos y tanto funcionarios.
- **Con sus familias, joven, con sus familias. O sea, algo más de mil personas. Y hablando de familia... Usted sabe que hay en estos momentos una grave epidemia de sarampión, y una gripe ¿Van a ser vacunados los niños antes de ir a la isla?**
- Me imagino que sí.
- **No se imagine nada, averiguelo. Y averigue qué va a pasar ahora que por primera vez va a correr el dinero entre los nativos. Y el vino. Y la policía.**
- No sea negativo. No veo por qué saca usted esas relaciones.
- **No soy negativo. Estoy preguntando y si una pregunta plantea una respuesta, eso es una actitud positiva.**
- Una piedra que hable, es algo bastante excepcional, pero una piedra filósofa, es demasiado.
- **Soy tal vez una piedra filosofal... ¡Ja, Ja!**
- ¿Es un chiste?. No lo encuentro gracioso.
- **Es un chiste para piedras. ¿Qué sabe usted?**
- Lo siento mucho que lo tome así. Nosotros queremos hacerles un servicio a los isleños.

- Lo que yo me temo es que los isleños queden al servicio de ustedes... ¿Cuántas nativas terminarán de empleadas domésticas en casas de funcionarios?
- ¡Qué se ha imaginado usted, pedazo de piedra!
- Yo oí a un funcionario diciendo que la isla media por un lado tres mil kilómetros. Se de otro, que interrogado sobre los pascuenses, contestó que sabía que eran gente muy ladrona. He oído muchas cosas. Esa gente va sin saber adónde va; sin saber qué se va encontrar; cómo son los que se va a encontrar. Esa gente cree que va de pic-nic a una población callampa. Yo se lo aseguro. ¡NO SE HA PLANEADO NADA!
- No grite usted, por favor. Van a creer que estoy hablando solo.
- Yo no quería decir eso. Usted fue quien llegó aquí a preguntarme cosas.
- Tiene razón, muchas gracias. Yo pensé que entrevistar a un Moai podría resultar divertido. Era material para una sección que es generalmente divertida.
- Lo siento. Las piedras no somos divertidas. Muy pocas cosas hoy son divertidas.
- Hum...Tal vez. Hasta luego.
- Adios.

«La Unión» 7 de Agosto de 1966

LAS CARRE RAS



POR
L. YAS

La iniciativa en la implantación de las carreras de caballos "a la inglesa", en nuestro país, correspondió a la ciudad de Valparaíso, cuya colonia británica organizó en el mes de Septiembre de 1864, la primera reunión hípica de que hay recuerdo en Chile.

Las primeras carreras se llevaron a efecto en una cancha ubicada en los llanos de Placilla, el día 8 de Septiembre.

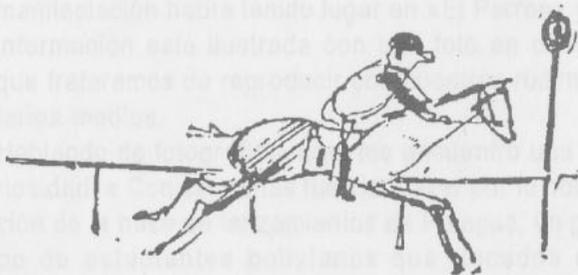
«Ya no se encuentra caballo en las caballerizas que no está comprometido para las carreras del jueves», anotaba la prensa, agregando que el entusiasmo de los porteños por el nuevo espectáculo iba en aumento a medida que se acercaba la fecha de la reunión. El día indicado, una desusada correspondencia llegaba hasta los llanos de la Placilla en todos los medios posibles. «Había - dijo un cronista - como dos mil personas y carruajes como noventa.»

El primer programa contaba de dos carreras de caballos y una carrera a pie. Las carreras de caballos se corrieron en el antiguo sistema «de tres, dos» es decir, que se corrían tres pruebas de cada carrera y se declaraba vencedor al caballo que tuviera las mejores llegadas.

Se disputaron dos premios: el premio Commercial

Stakes, para jinetes aficionados y de una milla (entrada :25 pesos cada caballo); y el premio Placilla Stakes, también de una milla y para jinetes aficionados (entrada:10 pesos cada caballo). La carrera a pie consultaba una entrada de 5 pesos por corredor y se inscribieron en ella, siete atletas.

Ganadores de esta primera reunión fueron el caballo «Melbourne», de don Jorge Garland, jineteado por Mr. H.C. Gunston; y el potrillo «Aspirante», del mismo dueño, conducido por Mr. E. Kammerer. La carrera pedestre, también de una milla, fue ganada por el señor Bettoley, que fue el que demostró más pujanza y habilidad, recorriendo la distancia en 6 minutos y 13 segundos.



Este tipo de reuniones fue repitiéndose año a año en lo que se llamaba «Valparaíso Spring Meeting», y poco a poco el entusiasmo de los criollos fue sumándose al de los ingleses, para terminar creándose definitivamente el deporte hípico en nuestro país.

Las primeras reuniones no podían dejar de tener su lado pintoresco y anecdótico. «Nuestros huasos, decían los diarios - no están acostumbrados a estos espectáculos y deseosos de presenciarlos, se agruparon en derredor de los corredores hasta casi impedir el desarrollo de la carrera»... «Después de las carreras de caballos, no faltaron quienes pretendían correr a pié y esto fue la mejor parte de la fiesta»... «Mañana, Valparaíso va a estar silencioso. La Inglaterra estará en Placilla»... Para las carreras de mañana, están ya en gran demanda los caballos. Veinte pesos están pidiendo los coches de alquiler, lo que prueba la numerosa que va a ser la concurrencia»... «En la ciudad, no han quedado más caballos que los de los pacos, los del ferrocarril urbano y los que se ocupan en acarrear ebrios»... «Y no se crea que son solamente ingleses los que estarán presentes, porque tratándose de diversión, nuestros compatriotas, los huasos, salen a la cancha como llovidos»... «Les deseamos felicidad, sobre todo en la primera carrera, que es donde suelen discriminarse algunos jinetes, y les encargamos que tengan cuidado a la vuelta, porque el camino tiene también sus saltos y a veces sus salteos»

Esto de los salteos no es un simple chiste del cronista, sino el peligroso epílogo de muchas reuniones del Alto del Puerto. «El Mercurio» comentaba así

el final de la primera reunión. «Pero, la fiesta ha tenido su lado malo. Muchos han sido los desórdenes, los robos y salteos. A pesar del piquete de policía destinado a vigilar el regreso de los presentes, algunos de éstos han sido despojados, hasta de los zapatos y otros han salido estropeados en las riñas que tuvieron que trabar con los que salieron a buscarles camorra para robarles».

En 1881, el Valparaíso Spring Meeting contaba ya con 69 socios y, considerando lo distante de la cancha de Placilla y los peligros del camino, el hipódromo fue trasladado al potrero «Las Rosas» en la hacienda de don José Francisco Vergara, en Viña del Mar. Un año después, en 1882, se fundaba el Valparaíso Sporting Club. En esa misma fecha se echan las bases para la creación de una carrera «al estilo del Derby de Inglaterra».

El primer Derby, fue disputado el día 22 de Octubre de 1885, y fue ganada por Cachapoal II, del señor D. Madden, montado por C.M. Zavala.

El Derby más curioso fue el de 1889. Corrió un solo caballo: Orompello.





Siempre resulta entretenido releer diarios viejos. Lo que es verdaderamente apasionante es leer diarios del futuro. Esta gracia la puedo hacer ya por un procedimiento que no me es permitido revelar pero, en compensación, tengo la venia de la Jefatura para contarles a ustedes algo de lo que he visto.

Tengo ante mí un diario fechado en GRAN (Abreviatura de Gran Valparaíso), en el año 2102. Se trata de un ejemplar de ¡La Fusión!

A TRAVÉS DEL TIEMPO

« ARBITRAJE » dice el titular de la primera página a todo lo ancho. Más abajo comenta « Nuestra Cancillería sostiene que solamente a través de un arbitraje podrá decidirse la disputa territorial que mantiene Chile y la Argentina sobre la zona de Concepción. El hecho de que la gendarmería haya puesto alambradas alrededor del Apartadero Naval de Talcahuano, no es señal de soberanía. Es un simple atropello. Es desconocer los protocolos de 1988 en los que se aclara limpiamente que Concepción es argentina, pero el puerto de Talcahuano es y será chileno »



En la Sección Vida Social, que abarca 73 de las 76 páginas del diario, hay numerosas informaciones con fotos en tres dimensiones. Las novias se ven estupidas. Una noticia interesante es una comida de despedida que un grupo de amistades ofreció al joven Segundo P...dinámico astronauta porteño, con motivo de su próximo lanzamiento al espacio. La manifestación había tenido lugar en «El Parrón» y la información está ilustrada con una foto en colores que trataremos de reproducir con nuestros rudimentarios medios.

Hablando de fotografías, aquí me encuentro una curiosidad: « Con simpatías fue visto ayer por la población de la base de lanzamientos de Pisagua, un grupo de estudiantes bolivianos que, tocados con escafandras de astronautas se fotografiaron delante de uno de nuestros cohetes interplanetarios (el «Condorito IV»).

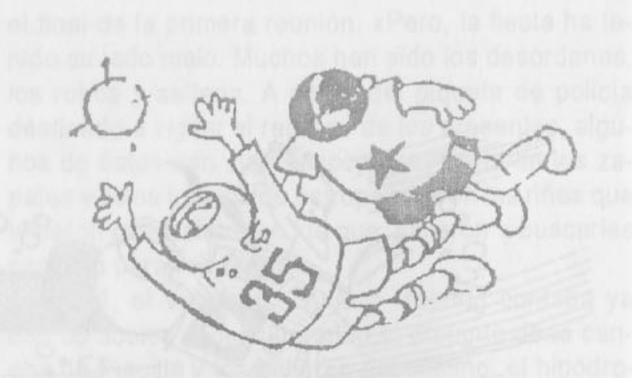


Aquí parece que se tratara de una campaña, porque en otra página leo un cable que dice:

«El nuevo Presidente de Bolivia, el venerable estadista Victor Paz Estenssoro, de 104 años de edad y que recientemente se tomara el poder mediante un violento golpe de estado, hizo declaraciones en la Paz, hace pocos segundos, en el sentido de que Bolivia tenía todos los derechos para exigir una salida al espacio sideral y que él lo consideraba como algo fundamental para el desarrollo y progreso de su país».

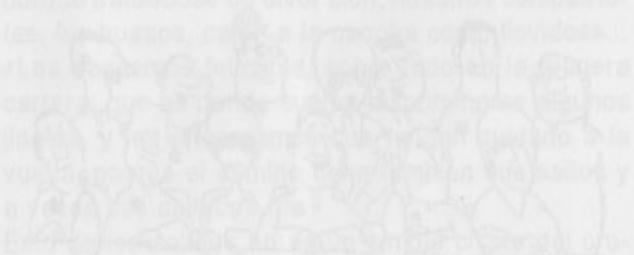
La página deportiva tenía un gran titular: LUNA 3 CHILE 0.

Se trata de un partido de futbolvet (una especie de futbol modernizado). La cosa parece estar que arde, porque se indica que todo el país estaba esperando indignado a nuestros jugadores. El entrenador declaraba directamente desde la Luna, que nuestros muchachos habían extrañado la altura, la noche lunar y la falta de gravedad, sin contar con el pésimo arbi-



traje del referi marciano y del ruidoso apoyo del público selenita a sus jugadores.

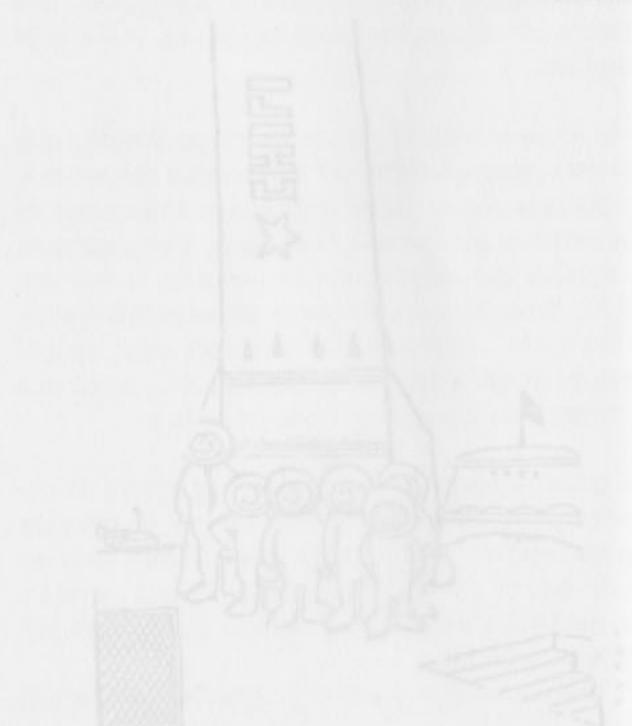
El resultado del partido era una sorpresa, ya que debíamos haber ganado fácilmente, y no faltan en el diario los periodistas que opinaban que a nuestros deportistas les faltaba fuerzas que era algo inevitable, que nuestra raza se estaba debilitando desde hacia siglos, en especial desde que se había implantado el consumo de 18 leches distintas, siendo la más barata una caricatura de leche.



El hecho de que la gente se esté interesando por el fútbol de la Luna es una señal de que la gente se está interesando por el espacio. Es un signo de que la gente se está interesando por el espacio. Es un signo de que la gente se está interesando por el espacio.

En la Sección Vida Social, que abarca 73 de las 75 páginas del diario, hay numerosas informaciones con fotos en tres dimensiones. Las fotos se ven estupendas. Una noticia interesante es una comedia de despedida que un grupo de amigables ofreció al joven Segundo P. dinámico astrónomo portafoto con motivo de su próximo lanzamiento al espacio. La manifestación había tenido lugar en «El Parón» y la información está ilustrada con una foto en colores que tratamos de reproducir con nuestros mismos colores médicos.

Hablado de fotografías, aquí me encuentro una curiosidad: «Con simpatía me visto ayer por la población de la base de lanzamiento de Pisagua, un grupo de estudiantes bolivianos que, todos con sus escarabajos de astronautas se fotografian delante de uno de nuestros cohetes interplanetarios («El Condor IV»).



PEGASOS DE AYER

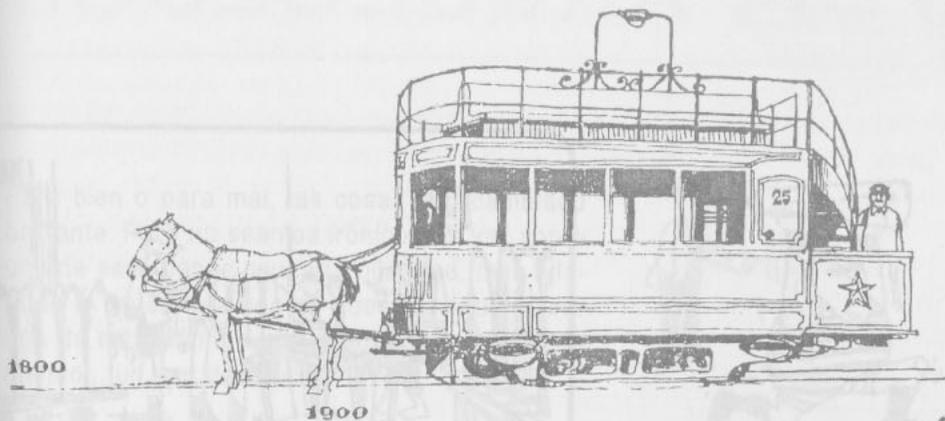


Desde 1863 Valparaíso tuvo un servicio regular de movilización colectiva.

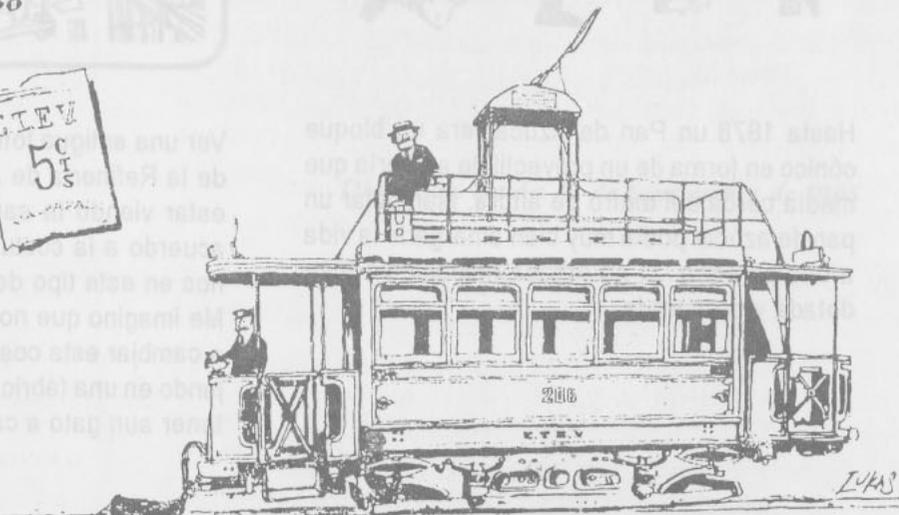
Fue la Compañía del Ferrocarril Urbano, fundado por David Thomas y que contaba con 45 carros y 350 caballos. Eran tranvías de tracción animal, con capacidad para 20 pasajeros de primera clase (abajo) y 23 en segunda (en el techo o imperial). El tranvía ilustrado más abajo es un modelo de fines de siglo, modernizado. Los antiguos carros fueron luego adaptados como remolques de los "carros-motor" que iniciaron una nueva etapa en el transporte urbano: los tranvías eléctricos.

Tanto los primeros modelos, como los más reciente de estos abuelos de Pegaso, duraron en circulación casi 40 años. Sus nietos de hoy están siendo reacondicionados luego de 6 meses de servicio.

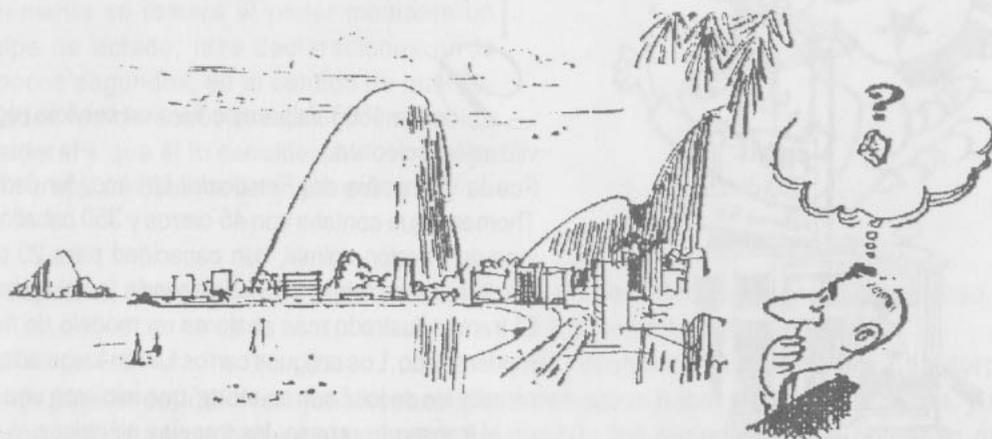
Una característica que desapareció es la profusa publicidad ("réclame", decían entonces) que adornaba los vehículos. Otra curiosidad, ya perdida, era la costumbre de entonces de ceder el asiento a las mujeres.



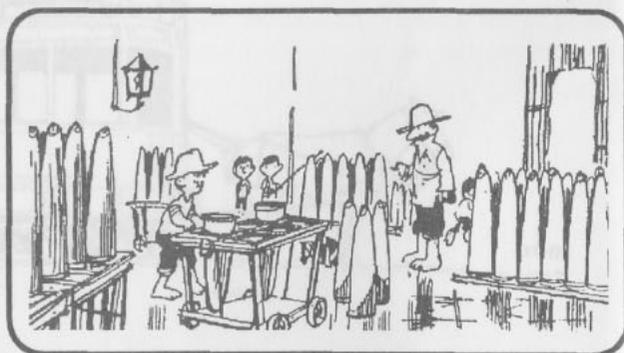
1900



OTROS TIEMPOS



Muchas veces se habrá preguntado el lector por el motivo que motivó a bautizar como "El Pan de Azúcar" a uno de los más característicos picachos que rodean a la bahía de Guanabara, en Brasil. Por más que se mire y remire dicho picacho no se ve por donde está el parecido que dio pauta que lo llamaran de esa manera. Y mal podría encontrarle la solución al dilema, a menos que hubiese vivido Ud. en la época en que los panes de azúcar parecían cerros, lo que sucedía, efectivamente, hace unos lustros. De manera que cuando al "Pan de Azúcar", le pusieron "El Pan de Azúcar", era porque los panes de azúcar eran como el "Pan de Azúcar".



Hasta 1878 un Pan de Azúcar era un bloque cónico en forma de un proyectil de artillería que medía cerca del metro de altura. Manipular un pan de azúcar podía muy bien amargarle la vida a una persona. Si no estaba físicamente bien dotada y preparada.

Ver una antigua foto de la sección Lavado de moldes de la Refinería de Azúcar de Viña del Mar, es como estar viendo la santabárbara de un acorazado. De acuerdo a la costumbre de la época, trabajaban niños en este tipo de tareas livianas.

Me imagino que no sólo las leyes sociales obligaron a cambiar esta costumbre, ya que tener niños trabajando en una fábrica de azúcar debe haber sido como tener aun gato a cargo de una carnicería.



Con panes de este calibre, el comprar una chaucha de azúcar, como se estilaba entonces, era una maniobra nada fácil. El almacenero tenía que cargar con el pancito hasta el mostrador. En seguida, premunido de un hacha, aremeter contra el obelisco, hasta lograr sacarle unos trozos adecuados al monto de lo pedido por la casera. Después, recoger lo partido y pesarlo. Una vez pesado, envolverlo. Una vez envuelto, devolver el manido pan a su lugar. Y lo más probable era que después de toda la función la casera le pidiera fiado o, en el mejor de los casos una "yapita".

Para bien o para mal, las cosas han cambiado bastante. Pero no seamos irónicos. Si ver ahora uno de esos panes causaría hilaridad, más hilaridad le causaría a uno de nuestros abuelos ver uno de esos cubitos que nosotros seguimos llamando... un pan de azúcar.



Diario La Unión 12 de Septiembre de 1965

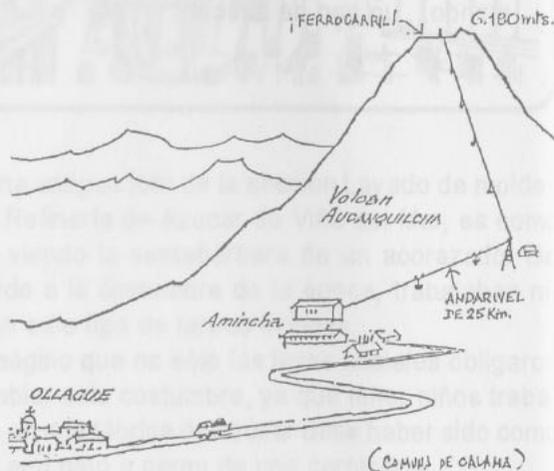


UNA LOCA ARQUEOLOGIA

A propósito de lo publicado en uno de estos Apuntes respecto al curioso ferrocarril Internacional de Arica a Tacna, un amable lector, el señor Aquiles Muñoz Aguilera, de Antofagasta, nos envía esta información: En 1971, unos calicheros que trabajaban en la cima del volcán Aucanquilcha, extrayendo «caliche de azufre», se encontraron con unos rieles formando una trocha de 60 cm., entre el mineral que excavaban. La sorpresa aumentó cuando con el avance de las faenas, fue emergiendo un tren completo con varios carros y la correspondiente locomotora. La insólita faena no se detuvo hasta desenterrar por completo la máquina y bajarla hasta Amincha, un campamento de la Empresa Mantos Blancos situado a los pies del Aucanquilcha, Según señala don Aquiles, nuestro corresponsal, la locomotora la bajó don Abdón Pozo, ingeniero topógrafo de la empresa y quedó en un patio de la maestranza. Los carros quedaron en la cima del volcán y se supone que hay otros todavía enterrados. Como broche de oro de toda esta historia está el hecho de que nadie sabe quién ni cuando se construyó este ferrocarril minero. En la actualidad hay una huella caminera hasta las minas de la cumbre. Antes de esa huella ¿cómo habrán subido el tren? .

Me olvidaba un dato: El Aucanquilcha tiene su cumbre a 6.180 metros sobre el nivel del mar. Debe haber sido éste el ferrocarril más alto del mundo.

Para reconstruir «el lugar de los hechos» vamos a agregar un esquema del volcán Aucanquilcha y de los poblados vecinos.

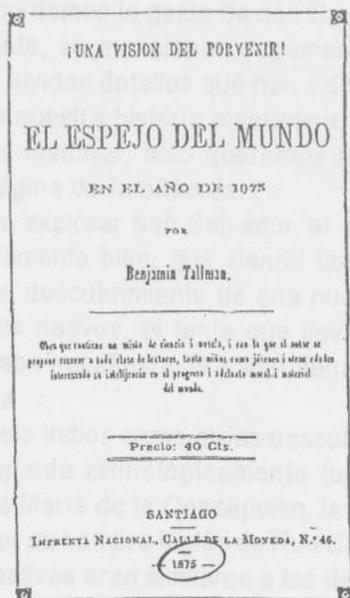
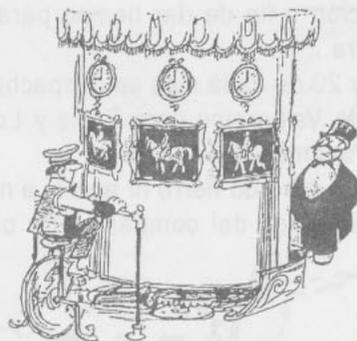


RECUERDOS DEL FUTURO

A hora que termina el año y que todo el mundo juega a las predicciones, es entretenido desempolvar un antiguo y curioso folleto publicado en Santiago, en 1875, en el que el autor, un criollo Julio Verne, vislumbra el porvenir del país y hace un viaje imaginario a lo que, según él, sería el Chile de 1975.

«Volví de Avisinia, después de haber estado ausente por muchos años», empieza diciendo el señor B. Tallman, cuando se sorprende con un anuncio «impreso en signos estenográficos»: «CABALLERIZAS. Venta de animales. En el edificio de las Columnas N° 105. Santiago... Hay una galería fotográfica a la entrada, en la que se puede ver el retrato de los caballos con el número respectivo de cada pesebrera... Se verá también el tiempo y la distancia que emplean en días, minutos y segundos, ya sea el trote, y a la carrera... El movimiento de cada caballo se podrá observar por medio de fotografías instantáneas, tomadas en el acto mismo del movimiento por los señores Correa Valdivieso, quienes garantizan la exactitud».

Luego de esta casi predicción de la televisión, el autor de varios detalles adicionales de estas « foto-



grafías instantáneas de animales en movimiento» y aclara que « darán más informes los señores Irrarzábal y Pérez del Portal de las Columnas, en Santiago, y los señores Brown y Bezanilla de la cancha de carreras de Placilla, en Valparaíso.»

En lo que acierta el autor es en decir que Santiago es una enorme ciudad de 3 millones de habitantes:

« Ahora se extiende hasta San Bernardo» Brevemente entresacamos de sus páginas: «El ferrocarril urbano, que en 1875 estaba empezando se extiende ahora a más de 300 millas». «El cerro Santa Lucía ha mejorado inmensamente» y « hai pendiente ahora un proyecto para alzar todo el cerro uno veinte metros por medio de la presión hidráulica; pues su altura actual no alcanza a dar vista al telescopio para divisar San Bernardo», donde había sido trasladado la fundición nacional de Limache. La quinta Meiggs había sido transformada « aunque algo queda de su estructura original» en la Casa de Gobierno.

Pero donde este delicioso viaje por el futuro alcanza su máximo es cuando B. Tallman, seguramente un pseudónimo- describe los portentosos medios de movilización. Un aviso anuncia el «Céfiro Alado. Línea de Correos... Saldrá del Cerro de Santa Lucía el 1° y el 15 de cada mes a las 4 P.M. para Londres; París y Berlín ...Los boletos deberán tomarse con 4 horas de anticipación a fin de dar tiempo para estibar la carga y lastre...

Los días 5 y 20 de cada mes se despachará el Cón- dor Aéreo de Valparaíso para París y Londres con escala en Panamá y Nueva York...

No se permite a bordo fierro ni acero, a no ser el de la aguja magnética del compás». Por otro lado la

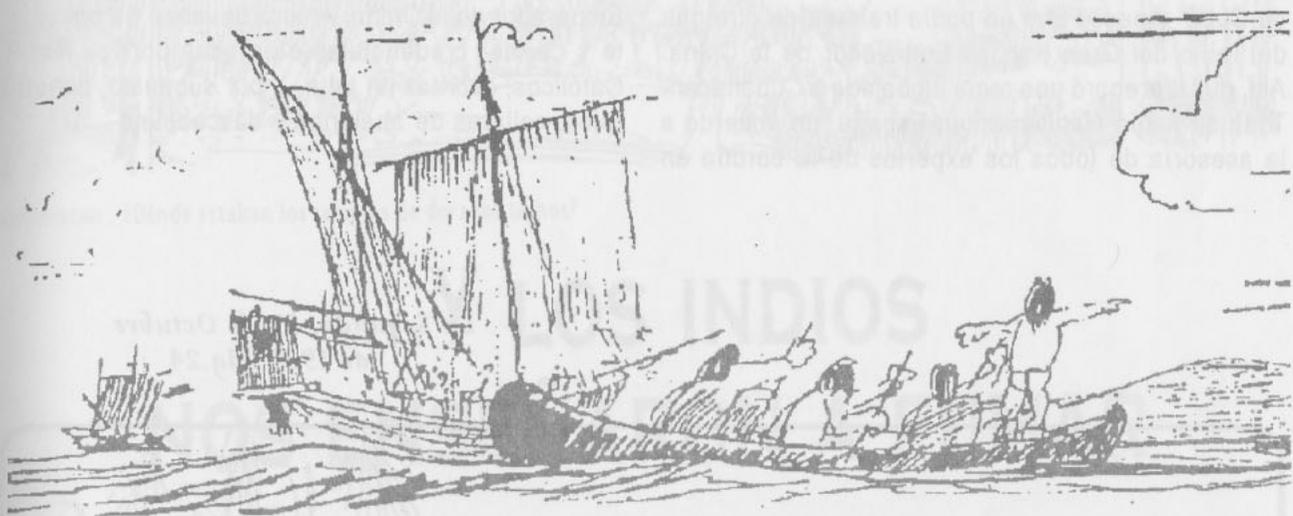
«Línea Independiente de Oposición» ofrecía los ser- vicios, algo más extensos del «Gladiador Volante». La nave había sido examinada por la «Junta Aero- náutica de Ingenieros de Valparaíso» y se asegura- ba que «el conductor es una persona de inteligencia l siempre estará dispuesto a comunicar a los pasaje- ros todos los datos que exijan acerca de los países por donde se pase».

«Una de las ventajas más notables de esta línea es la circunstancia de que no requiere provisión de agua más que para 24 horas, pues, así que se haya ago- tado el depósito, no habrá más que barrenar las nu- bes para obtener toda la que se quiera».

Feliz año...

*La Segunda, 31 de Diciembre
de 1981 Pág.19*





25 de octubre

OTRO GRAN DESCUBRIMIENTO

a menudo nos detenemos en el 12 de octubre cuando recordamos la gesta de don Cristóbal Colón. Más adelante, se mencionan vagamente sus otros viajes y se olvidan detalles que han sido muy significativos en nuestra historia americana. No vamos a ponernos a historiar, sólo queremos recordar una modesta página de la bitácora.

Después de explorar San Salvador, el almirante sabía perfectamente bien, que siendo tan interesante como era el descubrimiento de una nueva isla y de sus curiosos nativos, él tenía que llevar a España alguna prueba manifiesta de haber llegado al Japón o a la China.

Tomando seis indios como guías descubrió otras islas. La segunda cronológicamente fue bautizada como Santa María de la Concepción, la que hoy conocemos por su nombre inglés de Run Cay (Cayo del Ron). Los nativos eran similares a los de San Salvador y estaban igualmente contentos con los bonetes

rojos; cuentas de cristal y cascabeles que el almirante les regalaba.

Los indios se acercaban remando hasta la nave capitana y movían sus dedos rápidamente, queriendo decir; ¡ Más cascabeles!... Pero, ¿dónde estaba la evidencia de que aquello era el mitológico Cipango, el Japón? ¿Dónde estaban los templos de dorados techos, los cañones de bronce de boca de dragón y los señores y las damas vestidos de sedas y brocados de oro?

Ansiosos de agradar, los guías nativos seguían asegurándole por señas que en la isla siguiente hallaría grandes riquezas.

Así pasó don Cristóbal por las que hoy conocemos por Long Island, Crooked Island, Fortune Island...Todas iguales a San Salvador.

Con el pasar de los días el Almirante y sus indios se iban entendiendo mejor y tuvo noticias de una gran isla llamada Culba (Cuba)¿Sería Cipango?

En la mañana del 25, las naves entraron en la bahía de Bariay "Nunca vide puerto tan hermoso" anota el Almirante. Los nativos dijeron, aprendiendo rápidamente la onda, de que había mucho oro en el interior de la Isla, en un pueblo llamado Cubanacan. Colón no podía saber que Cubanacán significa "en medio de Cuba" y pensó que no podía tratarse de otro que del reino del Gran Kan, el Embajador de la China. Así, pues, preparó una regia embajada a Cubanacán. Todo se había planificado en España, de acuerdo a la asesoría de todos los expertos de la corona en

estas materias. La expedición fue encomendada a don Luis de Torres, docto conocedor de la lengua árabe (que se suponía entendería el Gran Kan) y el marinero Rodrigo de Jerez que además de ser inteligente, había tenido tratos con un rey negro en Guinea, por lo que sabría la manera correcta de llegar al Emperador de la China. Ambos llevaban un pasaporte y cartas credenciales otorgadas por los Reyes Católicos, escritas en latín. Y por supuesto, bonetes rojos, collares de abalorios y cascabeles.

*La Segunda, 23 de Octubre
de 1981 Pág.24*



Un Doctor en lengua árabe y un marinero inteligente encabezarían la embajada a Cambaluk



Cubanacán . ¿Dónde estaban los templos de dorados techos?

...Y LOS INDIOS NOS ENSEÑARON A FUMAR

La embajada de don Cristóbal Colón se puso en camino a Cubanacán por el valle del río Cacoyuguín (en lo que es hoy la provincia de Oriente). Los campos recién sembrados de maíz, porotos y papas hicieron concebir esperanzas a Torres de Jerez de que se hallaban, efectivamente, en la provincia de Cambaluk, cerca de la ciudad Imperial del Gran Kan. Pero, Cubanacán era sólo un poblado de unas cincuenta chozas con techo de palmas. Torres, sumamente decepcionado por no haber sido recibido con grandes honores por mandarines y altos dignatarios (con los que esperaba practicar su árabe), decidió el regreso.

Esta embajada frustrada hizo, sin embargo, un descubrimiento que tendría para la felicidad de muchos millones de personas más alcance que cualquier posible tratado con la China.

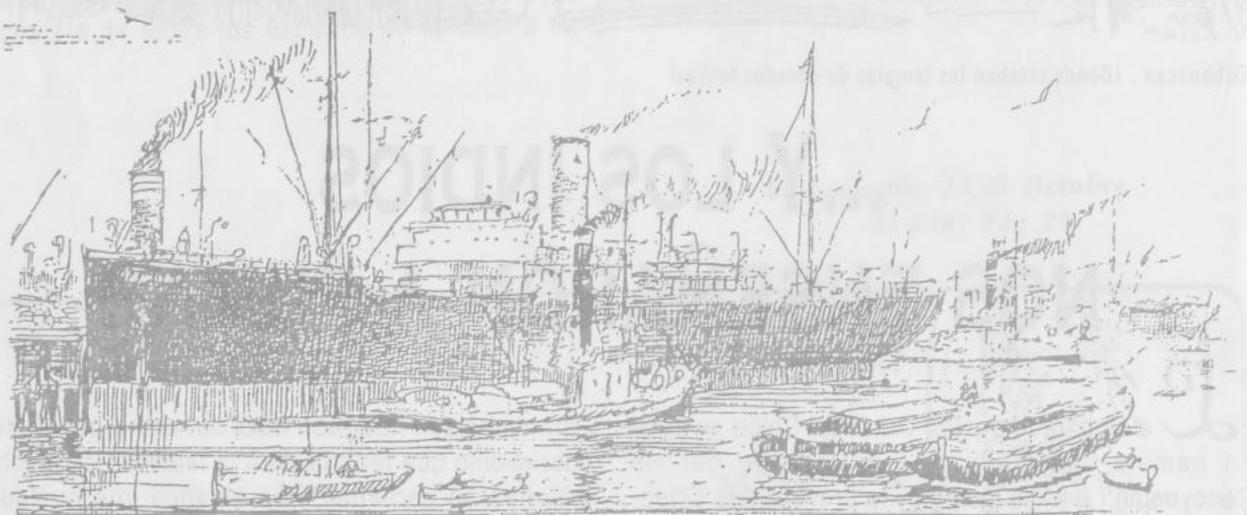
Como Colón consignó en su diario, Torres y Jerez encontraron mucha gente que «llevaba en la mano un tizón encendido y rollos de yerba, cuyo humo aspiraban, según tenían costumbre». Los nativos encendían las yerbas enrolladas y aspiraban tres o cuatro veces el humo por la nariz. Y cuando viajaban, había niños encargados de llevar los tizones encendidos. Los indios llamaban a estos rollos, tabacos.



Los nativos aspiraban sus tabacos por la nariz. No sabemos cuando ni qué español atinó a aspirarlo por la boca.



EN CORRAL UNA TARDE DE DOMINGO



Hace 20 años el puerto de Corral tenía un activo movimiento marítimo.

El domingo 22 de Mayo, tres buques; el «Canelos», el «Carlos Haverbeck» y el «Santiago», estaban en maniobras de carga y descarga. La tarde era luminosa, entibiada por un sol otoñal y el comentario obligado era el terrible terremoto que había asolado a Concepción el día anterior.

A las 15,10 horas un nuevo terremoto sacudió el puerto. Los buques se estremecieron fuertemente y en el «Canelos» se desplomó una ruma de sacos.

Pero en Corral, el terremoto casi no produjo daños. Lo peor estaba por venir. Al cabo de diez minutos el segundo piloto del «Canelos» Harold Willer, vio que el nivel del mar bajaba lentamente. Poco después, corrientes cada vez más fuertes comenzaban a entrar en la bahía. Eran los primeros instantes de un maremoto.

Minutos más tarde una rugiente masa de agua, em-

pujada por una enorme ola, irrumpió destruyendo todo lo que tenía por delante. Todo lo que estaba a menos de 10 metros de altura fue arrasado. Muelles, casas, la Subestación eléctrica, los altos hornos...El «Carlos Haverbeck» pasó sobre el muelle francés y embistió contra el «Santiago». Todos los buques maniobraban desesperadamente.

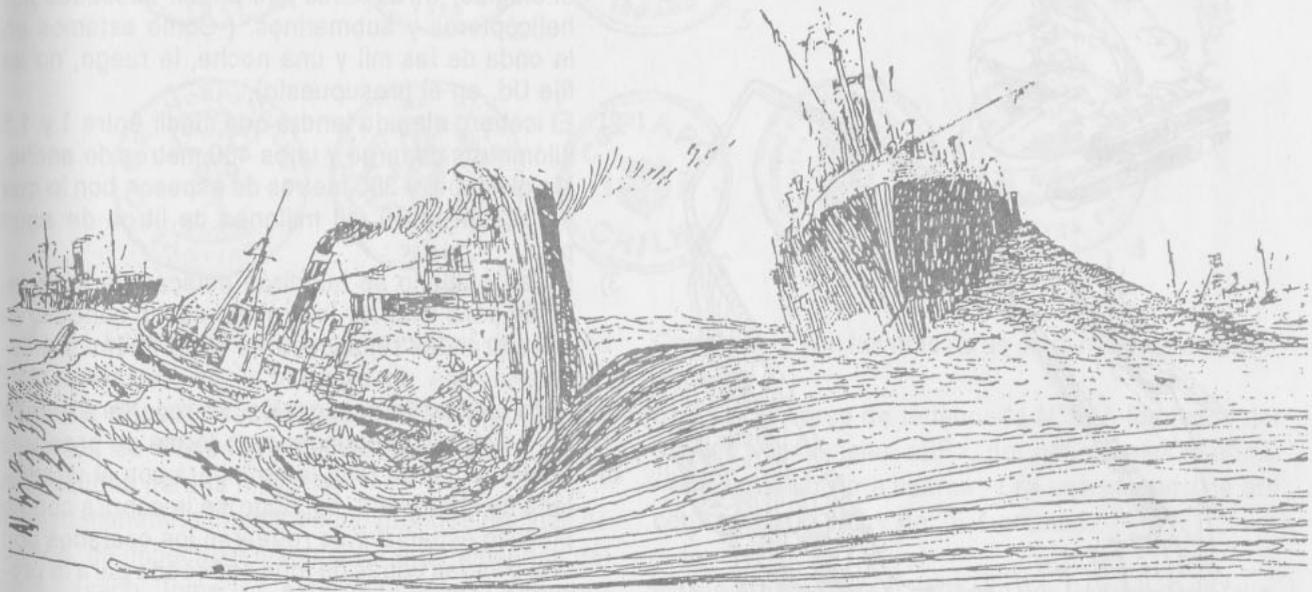
La inundación se mantuvo estacionaria algunos minutos, para luego comenzar a vaciar en forma cada vez más acelerada.

Fue entonces que se vio entre el banco «Tres Hermanas» y la Punta Piojo un pavoroso abismo. El agua de la bahía y del río caían en una hendidura de unos 8 a 10 metros, emergiendo luego en terrible turbulencia. Dos remolcadores trataban de luchar contra la vaciante. El «Puma», virando a gran velocidad, se lanzó en un salto indescriptible y pasó el abismo. El «Pacífico», en cambio, cayó de popa. Dio una doble vuelta de campana y desapareció para siempre

Finalmente, un gran silencio. El «Carlos Haverbeck» quedó en seco a pocos metros de la hendidura, mientras la corriente acumulaba arena sobre un costado. El remolcador «Pacífico» apareció mal herido, muy adentro, frente a la Isla de Mancera. El «Canelos» naufragó una milla y media río arriba, mientras que el «Santiago», luego de

múltiples peripecias y de recorrer la bahía en todas direcciones, logró fondear nuevamente. Esa noche recibió órdenes de volver a Valparaíso. Pero el «Santiago» no llegó nunca a su puerto de matrícula. Su radar se había descompuesto y, en su viaje al norte, varó en una punta de la Isla Mocha.

La Segunda, 10 Abril 1981 Pág.25

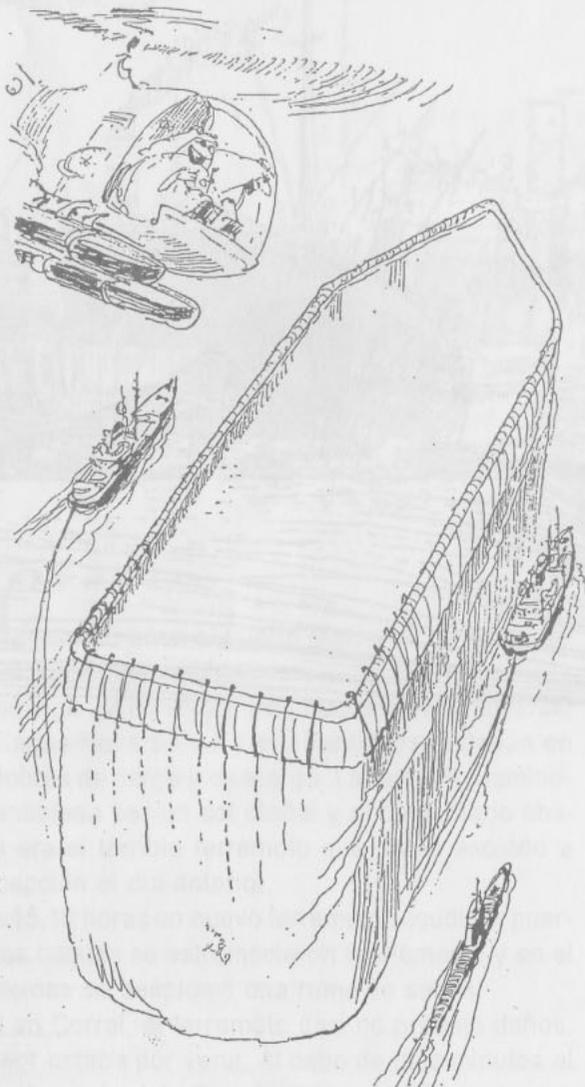


EL CUENTO DEL TEMPANO

La historia comienza en 1974. Arabia Saudita organizó un seminario internacional al que concurrieron expertos de 50 países y que culminó con la creación de la «Compañía Internacional Limitada de Transporte de Icebergs». Sede en Francia, caja en Arabia. En 1977, la Universidad de Iowa y la compañía mencionada organizaron una «Conferencia Internacional Académica para la Utilización de Icebergs». De allí salió el plan para remolcar témpanos de hielo desde la Antártida (¿chilena?) hasta el puerto de Djeddah, en el Mar Rojo. Según la pandilla de expertos, «el primer témpano sería entregado en 1982».

Este es el proyecto:

- 1) Hay que seleccionar un témpano mediante satélites para detectar cualquier trizadura que tenga el elegido. Otras fallas podrán ser buscadas por helicópteros y submarinos. (Como estamos en la onda de las mil y una noche, le ruego, no se fije Ud. en el presupuesto).
- 2) El iceberg elegido tendrá que medir entre 1 y 1,5 kilómetros de largo y unos 400 metros de ancho. Me olvidaba, y 300 metros de espesor, con lo que se aseguran 60 mil millones de litros de agua pura
- 3) En el témpano se hundirán estacas de gran tamaño para amarrar los cables que lo conectarán a los grandes remolcadores encargados del flete.
- 4) Para facilitar la navegación, se recortará uno de los extremos del témpano en forma de proa.
- 5) Antes del zarpe (alguien romperá con el una botella de champaña, supongo) se le cubrirá con un plástico especial y se rodearán los costados con una o varias capas de lona embreada para la protección térmica.
- 6) Se amarrará una gruesa tira de espuma de polietileno en los bordes superiores, de manera que se forme una piscina con el hielo que se vaya derritiendo.
- 7) Otra posibilidad que podrá estudiarse (nunca faltan motivos para otro congreso internacional) es ponerle al témpano un motor a popa y dos grandes ruedas de paleta a los costados.
- 8) Eso sería todo. Al cabo de 6 a 8 meses de travesía estaríamos en el Mar Rojo. Como el Iceberg no podrá cruzar el estrecho de Bab el Mandeb, allí se procede simplemente a cortarlo en trozos que serán remolcados al estanque y estación de bombeo que habrá que construir en Djeddah.
- 9) «¿ Y si se chinga?».



Todos conocemos la historia del huaso al que le vendieron la Estación Central, o del chusco que compró el acorazado Latorre. Este es el cuento del jeque al que le vendieron un témpano, aunque con el correr del tiempo, lo que parece que le vendieron fue el «estudio de factibilidad». Es una obra maestra de los cuescos-cabrera del jet set.

La Segunda, 15 de Mayo 1981. Pág. 25

LA CASA DE LAS MONEDAS



El edificio de la oficina principal del Banco Sudamericano, en la esquina de Agustinas con Morandé, tiene en sus fachadas una extraordinaria colección de monedas chilenas, seguramente casi inadvertidas para la mayoría. El bello monetario muestra ocho grandes réplicas de bronce, de impecable manufactura, de monedas del siglo pasado. Tome Ud. esta página de «La Segunda», a manera de una guía de turismo, y comience el tour cultural desde la calle Agustinas.

- 1) La primera moneda del museo abierto es la primera moneda de Chile independiente. Acuñada en 1817, era una pieza de plata de 26,9 gramos. Las iniciales «F.J.» son de los ensayadores. Esta moneda utilizó por primera vez en el mundo la palabra «peso», en reemplazo de los «ocho reales» españoles.
- 2) Esta moneda se acuñó desde 1818 hasta 1834. El ejemplar señalado corresponde a este último año. El lema dice «Por la razón, o la fuerza». Era una onza de oro de 27 gramos.
- 3) Es el reverso del real de a ocho de 1839. Muestra un cóndor rompiendo unas cadenas y el lema ha cambiado a «por la razón y la fuerza». Más abajo señala «10Ds.20 Gs» lo que significa: 10 dineros y 20 gramos.
- 4) Este es el anverso de la moneda N° 1 con el volcán heráldico que nos parece un símbolo tan chileno y tan poco empleado. La moneda señala la palabra Santiago. Piezas iguales se acuñaron en

Coquimbo y son las más raras de la numismática chilena.

5) Es el anverso de la moneda N°3. A los lados del escudo, las iniciales «BR», por ocho reales denominación que volvió a usarse. Era una moneda de oro con Ley de 0,902 y de 26,4 gramos.

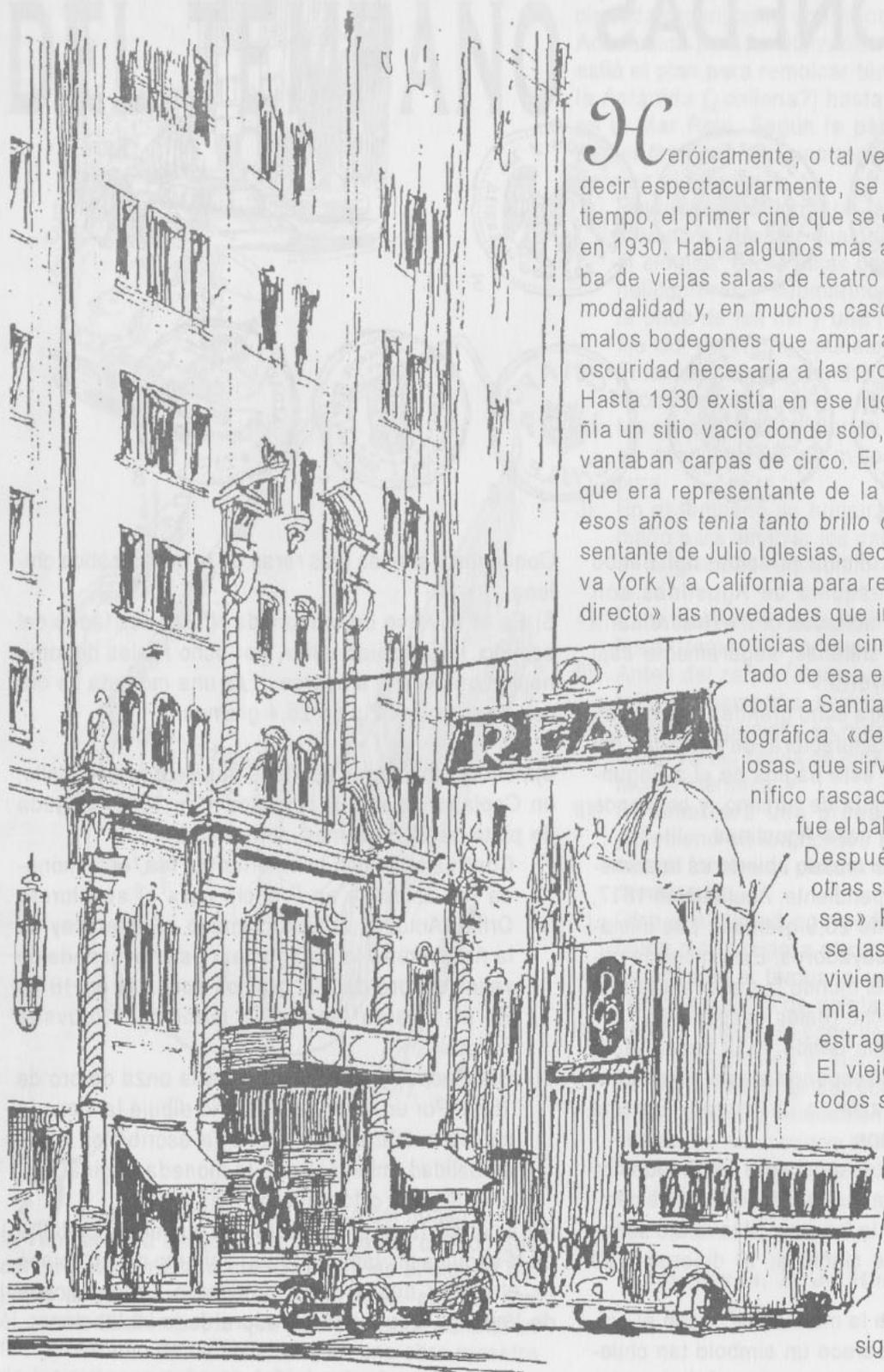
6) Moneda obsidional acuñada por Pedro León Gallo, en Copiapó durante la revolución de 1859. Moneda de plata de 22,3 gramos, sin reverso.

7) Contrastando con la anterior tan fea, esta moneda fue acuñada en Francia para el aventurero Orllie -Antoine, autoproclamado «Primer Rey de la Araucanía y la Patagonia». Es una moneda de vellón de oro de 20 gramos acuñada en 1874. En el reverso llevaba la mención «Nouvelle France».

8) Esta moneda es el reverso de la onza de oro de 1838. Por un error involuntario dibujé la moneda con la palabra «ley» como la escribimos en la actualidad, mientras que la moneda original emplea la vieja ortografía con «i» latina.

Para completar el juego, verá Ud. que el Banco tiene en la esquina un vapor, que es la silueta del «Copiapó I», el primer buque de la Compañía Sudamericana de Vapores, que fue la creadora de la institución.

¿ PRIMERO Y ULTIMO ?



Heróicamente, o tal vez sería más apropiado decir espectacularmente, se defiende del paso del tiempo, el primer cine que se construyó en Santiago, en 1930. Había algunos más antiguos, pero se trataba de viejas salas de teatro adaptadas a la nueva modalidad y, en muchos casos, no pasaban de ser malos bodegones que amparaban su tristeza con la oscuridad necesaria a las proyecciones.

Hasta 1930 existía en ese lugar de la calle Compañía un sitio vacío donde sólo, temporalmente, se levantaban carpas de circo. El señor Benito del Villar, que era representante de la Paramount, lo que en esos años tenía tanto brillo como ser ahora representante de Julio Iglesias, decidió trasladarse a Nueva York y a California para reconocer «en vivo y en directo» las novedades que involucran las primeras

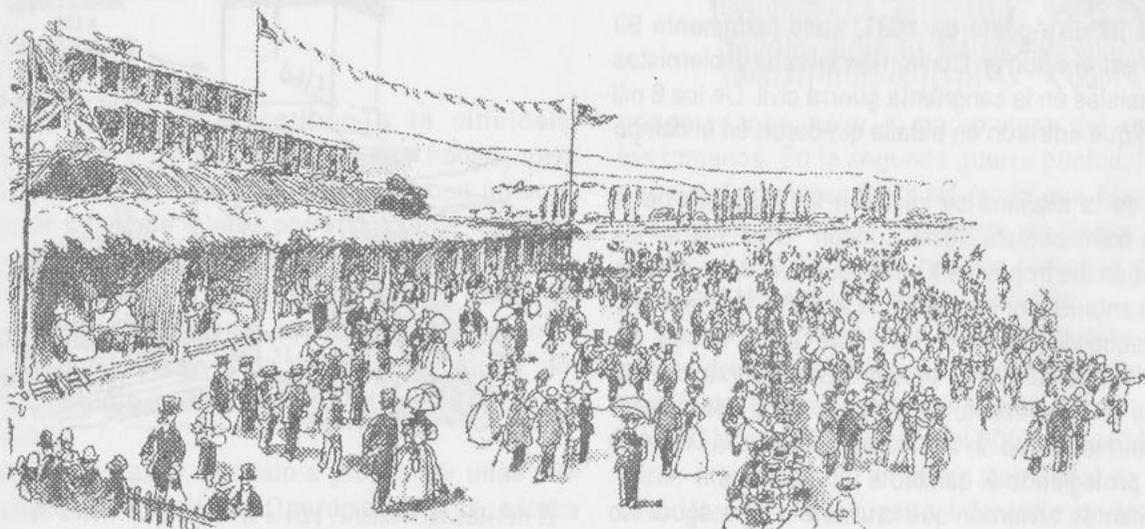
noticias del cine sonoro. Como resultado de esa estada surgió la idea de dotar a Santiago de una sala cinematográfica «de líneas modernas y lujosas, que sirviera de base a un magnífico rascacielos» El sitio elegido fue el baldío de calle Compañía.

Después del Real vinieron otras salas «modernas y lujosas». Poco a poco el virus TV se las llevó. Entre las sobrevivientes, una nueva epidemia, la A.F.P. está haciendo estragos.

El viejo Real sigue vivo, con todos sus adjetivos muy apagados. Ya no es un rascacielos, pero por lo menos le queda el rasca. Como parte viva de la historia urbana de Santiago, le deseamos que siga vivo y rascando.

EL DERBY DAY

De la capital llevaron caballos muy corredores, y aquellos más superiores apuraditos ganaron, porque también ensillaron otros muy buenos allí, yo no gané ni perdí, ni quise hacer una apuesta y sólo por ver la fiesta a la Viña del Mar fui.



El primer Derby chileno fue disputado en Octubre de 1855, de manera que el del próximo domingo va a ser el nonagésimoséptimo clásico de la hípica.

Desde un comienzo, la carrera dio motivo a una notable reunión social: un día de campo, en el que siempre se combinó con armonía el ambiente de garden party que imponían los ingleses residentes, y la remolienda. El pic.nic con la chingana.

«Sólo por ver la fiesta a la Viña del Mar fui», cantaba el poeta popular, y ese ha sido realmente el propósito de los asistentes durante casi un siglo. Gracias a esto, la cancha siempre ha sido un gran teatro... Antes, cinco filas de ramadas que ocupaban las familias como palcos, una gran platea de paseantes y coches de alquiler y por último el pintoresco campamento de carpas y fondas.

Cuando los presidentes de Chile duraban seis años en el cargo, el Derby siempre fue el estreno en sociedad de los mandatarios. Recién elegidos, asistían al primero acompañados por una clamorosa ovación; al segundo, con los corteses aplausos de las ramadas y al tercero, en medio de una silbatina que es-

pantaba hasta a los caballos.

Invariablemente, los presidentes no asistían a los otros Derbys « por compromisos contraídos con anterioridad». El primer Presidente que asistió oficialmente a una reunión hípica viñamarina fue don Federico Errázuriz, en el año 1900.

El primer Derby tuvo un desenlace curioso. Se había establecido que el premio de \$ 700 se daría sólo en el caso de que el tiempo máximo no excediese de 2 minutos y 51 segundos. Corrida la prueba, la ganó Cachapoal II en 2 minutos y 52 1/2 segundos. La junta de comisarios rápidamente reunida determinó que « no se ha llenado la condición relativa al tiempo y no hay carrera».

Los ingleses levantaron las cejas y los chilenos levantaron la voz y, finalmente, el directorio acordó pagar los premios.

Este domingo, volverán «Las damas de bello semblante/ cada cual más elegante / afeitadas con solimán» por un lado, y del Puerto «llegarán muchas venteras / boleteras, chinganeras/ a las mentadas carreras».

La Segunda
5 Febrero 1982. Pág.21

LA BATALLA DE CONCON

El 21 de Agosto de 1891, hace justamente 90 años, se enfrentaron en Concón las fuerzas gobiernistas y congresistas en la sangrienta guerra civil. De los 8 mil hombres que entraron en batalla quedaron en el campo 2.200.

A las 7 de la mañana se iniciaron los disparos de la artillería balmacedista hacia Concón Bajo. Allí se les enfrentaban las tropas de Korner, que habían avanzado la noche anterior por las dunas de la costa. Korner ordenó el ataque de sus hombres y Del Canto, el otro comandante revolucionario, presionó desde Concón Alto, iniciando un movimiento de tenazas contra los efectivos gobiernistas que se apostaban en todas las laderas del sur, protegiendo el camino a Viña del Mar.

Los atacantes tuvieron que cruzar el Aconcagua. No pocos fueron arrastrados por las aguas. A las 11 los jefes gobiernistas, advertidos del flanqueo, intentaron detener el ataque poniendo en acción a todas sus fuerzas. Se desarrolló entonces la terrible batalla.

Hacia las 4 de la tarde las últimas reservas de Balmaceda bajaron desde el cerro Torquemada, pero fueron rechazadas. Una hora después los gobiernistas se dieron a la fuga en el más completo desorden, rumbo a Quilpué y Viña del Mar.

No debe confundirse los lugares Concón Alto y Concón Bajo con las actuales denominaciones del que es hoy el balneario de Concón, que está emplazado en la desembocadura del río Aconcagua. El viejo Concón Alto es lo que hoy se conoce por Santa Rosa de Colmo, por el



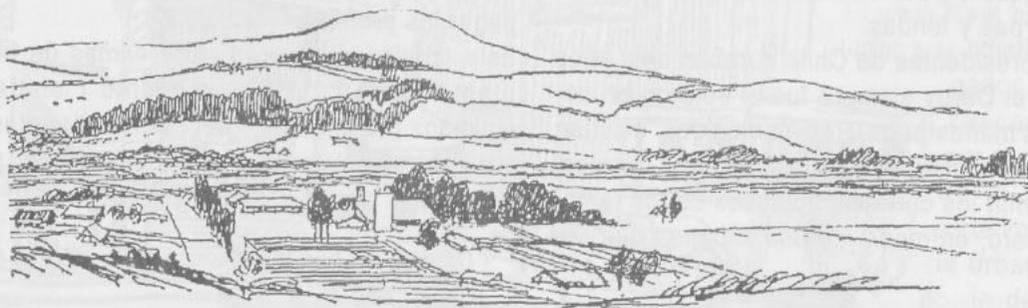
El Monolito Recordatorio. parece oír a Benjamín Vicuña Mackenna, cuando se lee su inscripción.

nombre de la hacienda de ese lugar, que perteneció a Benjamin Vicuña Mackenna.

En los faldeos del Mauco, que se levanta detrás de las casas de la hacienda, junto al viejo camino a Quintero, existe un monolito de mármol situado en el preciso lugar donde el «estado mayor» de las fuerzas revolucionarias dirigió el ataque. Su blancura destaca desde lejos en el verde paisaje y, por su fácil acceso, permite al viajero interesado un atalaya inmejorable para revivir esa trágica página de nuestra historia.

Como una muestra de respeto a los que derramaron su sangre, debería ser rescatado del penoso abandono en que se encuentra.

La Segunda 28 Agosto 1981. Pág.24



EL CAMPO DE BATALLA VISTO DESDE EL MONOLITO DEL CERRO MAUCO. La viajera Inglesa María Graham dijo de estos campos, en 1822, « me recuerdan las tierras de Devonshire»

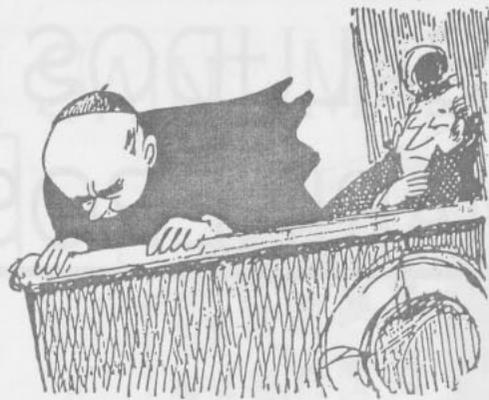
LA CINETOSIS O ESCAFONAUSIA

Los médicos describen a la cinetosis, escafonausia, o mareo como se le dice habitualmente, como un trastorno que comienza con un vago malestar y falta de interés por el ambiente, acompañado por repetidos bostezos (un estado que el Dr. Samuel Butler llama «el aura beatífica»). Luego sigue la anorexia, hipotonía, bradicardia, palidez, contracción pupilar, salivación y sudoresis, apatía, ansiedad, pérdida de coordinación motora y, finalmente, vómito.

Hace algunos años, invitado a presenciar unas maniobras de la tradicional Operación Unitas, estaba yo empezando a navegar por « el aura beatífica cuando se me cruzó rápidamente otro invitado, Monseñor Raúl Silva Henríquez , que ya me llevaba varias etapas de ventaja.

El poeta Horacio escribió : «El hombre pobre alquila un bote y se marea lo mismo que el potentado que navega en su propia galera».

Durante miles de años esta afección ha sido relacionada con el mar. La palabra náusea deriva del



griego «naos», nave. Y mareo viene del «mare» de los romanos. En la segunda guerra púnica, las legiones estaban mareadas a tal punto que tuvieron que interrumpir el viaje y descansar en tierra. Para no perder el tiempo, como buenos romanos antiguos, fundaron Massalia, la actual Marsella.

El mareo fue grave en la segunda guerra mundial, en las grandes operaciones marítimas. Uno de los principales temores del alto mando durante la invasión de Normandía fue que el 60% de sus tropas estaban mareadas por el cruce del Canal de la Mancha. Un oficial de nuestra Infantería de Marina me hizo el siguiente comentario: «Mejor que se mareen. Así no ven la hora de poner pie en tierra.»

En la segunda guerra apareció una variante: la aeronáutica. Según la RAF, 30% de sus pilotos combatieron constantemente mareados. Al parecer los navegantes, obligados a vigilar el instrumental, se mareaban más que los pilotos que mantenían la vista hacia el cielo y la tierra. Este ha sido el principal problema de los astronautas. El ruso Cherman J. Titov tuvo una pésima travesía, en este sentido. Los ingenieros norteamericanos han colocado detectores infrarrojos del horizonte para ayudar a sus pilotos y evitarlos, en lo posible, los «trastornos vestibulares». Si alguna vez usted empieza a sentir el aura beatífica, tal vez le sirva de consuelo que Ulises, Julio César, Robert Scott, Carlos Darwin y la Reina Victoria sufrían de lo mismo. Es más. Lord Nelson navegaba todo el tiempo miserablemente mareado.

Una versión patriótica dice que «encontraba alivio para el mareo en el ardor de la lucha». Esto explica, creo yo por otro lado, que pasara tanto tiempo en tierra, donde los balances de Lady Hamilton resultaban mucho más agradables.

Lawrence de Arabia se mareaba frecuentemente con el continuo vaivén del camello en las dunas del desierto.



SALUDOS MARINEROS

Un joven oficial chileno dispuesto a subir, a un buque de su Majestad británica, en tiempos de Prat, saluda en primer lugar a la bandera puesta a popa de la nave; en seguida se vuelve y saluda al oficial en cubierta y solicita permiso « para subir a bordo ». El permiso es concedido por el inglés, seguramente pensando lo bien que estos jóvenes marinos aprendieron las tradiciones navales traspasadas por Cochrane y sus ayudantes. El saludo, una costumbre inglesa, (luego de todas las marinas del mundo) tiene un origen bastante más antiguo que la venerable Royal Navy.

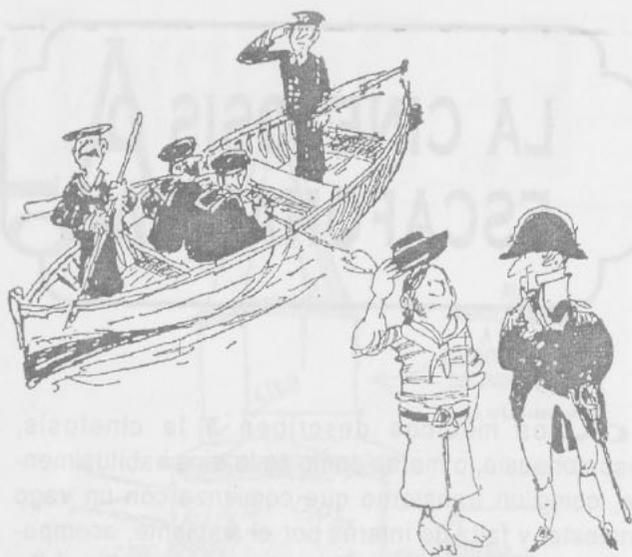
Los romanos solían «proteger» sus naves con una pequeña escultura de algún dios de su nutrida mitología. Estas esculturas llamadas «puppi», en latín, se colocaban en la parte de atrás, que era la más segura y que generalmente albergaba al jefe o capitán. De aquellos «puppi» se origina la denominación «popa»

Seguramente, más tarde se reemplazó el pequeño dios romano por una virgen o imagen de algún santo y, con los años, con el aparecer de los nacionalismos, por la bandera del país de origen.

Otro, no menos antiguo, es el nacimiento del «mascaron de proa».

El llevarse la mano a la frente, en cambio, es una simplificación del gesto de descubrirse ante un superior, sacándose la gorra o sombrero. En la Armada de Chile, los marineros sólo se descubren para co-rear los tres «Viva Chile» con que en ciertas ocasiones se saluda, a bordo, al Presidente de la República.

El saludo marinerero de las salvas o cañonazos con que un buque reverencia a un puerto y que es contestado desde tierra, tiene el mismo significado original de la presentación de armas, común a todos los militares. Mostrar las armas al frente es una señal inequívoca de respeto e intenciones pacíficas. Indica claramente que no se van a usar contra el homenajeado. En los antiguos buques, esta fórmula era

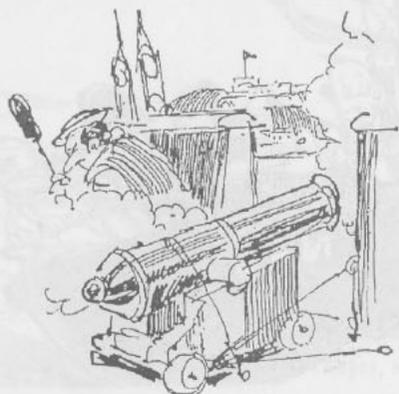


impracticable por la distancia que separaba a los interlocutores.

Saludos Marineros.

El capitán ordenaba disparar todos los cañones que estaban en el sentido contrario del puerto al que pretendían entrar. Luego, virando la nave, repetía la descarga de los cañones de la banda opuesta. Un viejo cañón, una vez disparado, necesitaba al menos 15 minutos para enfriarse antes de volver a ser cargado, con lo que la salva demostraba la disposición pacífica de la nave hacia la plaza, vaciando sus baterías. Obviamente, la plaza fuerte en tierra respondía de la misma manera. Como generalmente las baterías de tierra disponían de más munición y pólvora seca de la que podía transportar un buque, se hizo costumbre que desde tierra se contestara con tres andanadas por cada una de las que el buque hacía. De allí, y de los complicados y rebuscados afares protocolares, derivó finalmente en una sutil contabilidad de cañonazos para distinguir las buenas intenciones, hasta culminar en los clásicos 21 disparos de saludo.

La Segunda 22 Mayo 1981-Pag.25



LOS ABUELOS DE SAINT MALÓ

En el viejo puerto francés de Saint-Maló yacen, olvidadas, algunas de las raíces de Chile. Fueron sus mercantes armados los primeros franceses que llegaron a estas costas, a partir de 1695. Aportaron "manufacturas jamás conocidas" y, por supuesto, numerosos apellidos: Pradel, Labbé, Montaner, Pinochet, Letelier y otros.

Ahora, tal vez sin proponérselo, mantienen vivo un vínculo muy especial a través de la "Amiclae Internationale des Capitaines au long cours Cap-Horniers", es decir, algo así como la Confraternidad Internacional de los Capitanes que cruzaron (a vela) el Cabo de Hornos.

El pavoroso paso, con un velero, se entiende, a merced de los vientos tormentosos del legendario Cabo, ha conmovido siempre a todos los marinos del mundo. Lo difícil de la travesía y la cantidad de naufragios que sucumbieron en ella es una leyenda heroica para los navegantes de todo el mundo.

Todo esto se ha ido hoy, las aguas del Cabo están casi siempre solitarias. Su última "temporada" fue en tiempos de la primera guerra mundial cuando por necesidades de combustible y de unidades a flote, se rehabilitaron muchos viejos veleros para retomar la navegación del Pacífico, reeditando los gloriosos días de la carrera del salitre. De los hombres que navegaron esos "clippers" nació la asociación de los Cap-Horniers.

Fundada en 1937 como una especie de club francés,



se eligió a Saint Maló como sede. Ese era el puerto de matrícula de los grandes veleros salitreros de la Casa Bordes. Muchos capitanes Cap-Horniers eran, por lo demás, nativos de ese puerto.

En 1946, la sociedad se abrió también para extranjeros. Ese año varios belgas fueron admitidos. Los siguieron rápidamente noruegos, alemanes, ingleses, italianos, daneses, norteamericanos, australianos, holandeses, etc. No sabemos si algún chileno pertenece a la cofradía. Sus miembros, algo más de dos mil, se dividen en "Albatros" (capitanes que cruzaron el Cabo al mando de un buque) y "Malamoks" (capitanes que cruzaron el Cabo como simples oficiales). Tienen su sede permanente de reuniones en el "Hotel des Ajoncs d' Or" y este año se abrirá un Museo Cap-Hornier en el torreón «La Général», anexo al Castillo de Saint-Maló.

Habiendo casi desaparecido la navegación a vela en el remoto Cabo, cada año que pasa ralean las filas de los viejos capitanes.

La Segunda, 24 de julio de 1981. pág. 21



DOS HOMBRES Y UNA MUJER

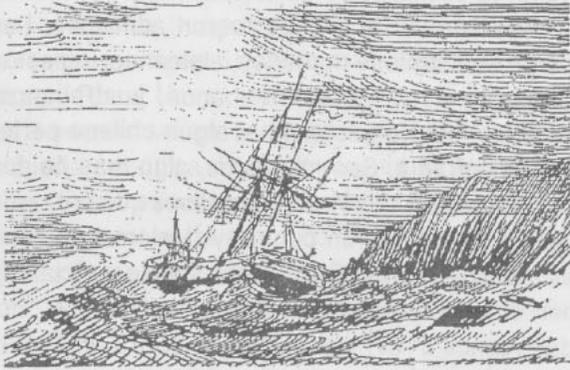


El libro « Algunos naufragios en las costas chilenas », de Francisco Vidal Gormaz es un registro de los siniestros marítimos ocurridos en el mar de Chile, hasta 1901. Sin mayores comentarios, se anotan escuetamente los datos, fechas y ubicación geográfica de estos hechos. Sin embargo, no hay libro más dramático y novelesco para el que puede leer entre líneas e imaginar la carga de tragedia escondida entre sus páginas.

De esa obra entresacamos algunos párrafos y logramos armar una desgraciada historia:

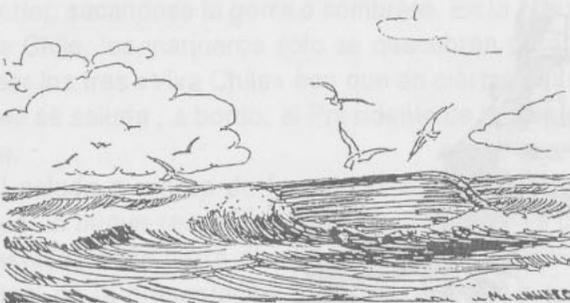
« ROSA. Fragata francesa ballenera. En los primeros días de junio de 1833 recogió de la isla Mocha... a dos hombres y una mujer que habían permanecido 8 meses abandonados en aquella isla.

Los infelices se habían mantenido con cochayuyo desde hacía 15 días, al arribo de la Rosa ».



De El mercurio de Valparaíso, julio de 1833: « El 19 de junio, hacia las 3h.30m. en un temporal deshecho, con una noche tenebrosa y una lluvia fortísima, la fragata Rosa fue arrojada a la costa de Arauco, frente a la desembocadura del río Imperial. El equipaje se componía de 31 hombres, además de tres pasajeros que había recogido la noche anterior en la Isla Mocha ». Los naufragos, tras una odisea de 20 días, hostilizados por los indios y azotados por un tiempo inclemente, lograron llegar a Concepción, por tierra.

« Ocho de éstos se embarcaron en Talcahuano, con destino a Valparaíso, en el bergantín Intrépido. El resto tomó pasaje en el bergantín Primavera ».



Volvamos a Vidal Gormaz:

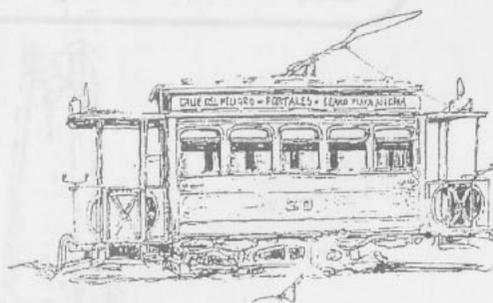
« INTREPIDO. Bergantín nacional. Salió de Talcahuano a Valparaíso con algunos pasajeros y ocho marineros de la fragata Rosa que había naufragado en la boca del río Imperial... se embarcaron también dos hombres y una mujer que la Rosa había recogido en la Isla Mocha ».

El Intrépido nunca llegó a su destino.

« El 9 de agosto de 1833 se recibió un aviso del puerto de San Antonio, por el cual se comunicaba que a corta distancia de esta localidad se percibía la quilla de una nave que había dado la voltereta. Se supuso, desde luego, que debía ser el Intrépido ».

La Segunda 8 de Mayo de 1981. Pág.25

100 AÑOS DEL TRANVIA ELECTRICO



¹⁴⁰⁵
Hace cien años circuló en Berlín el primer tranvía eléctrico. Construido por Siemens & Halske, dejó definitivamente relegados a partir de ese 1881, a los viejos carros del llamado ferrocarril urbano, arrastrados por caballos.

En Chile, Valparaíso fue el pionero de ese medio de transporte. Inauguró su «Ferrocarril a sangre» en 1863. Cabe anotar que el medio era una novedad. París había inaugurado al suyo en 1860. Madrid los tendría en 1866. Lo que da una buena medida de lo que era Valparaíso por esos años.

Los primeros tranvías eléctricos aparecían en el Puerto en 1903, y eran ingleses. El invento era inglés (tram:riel;

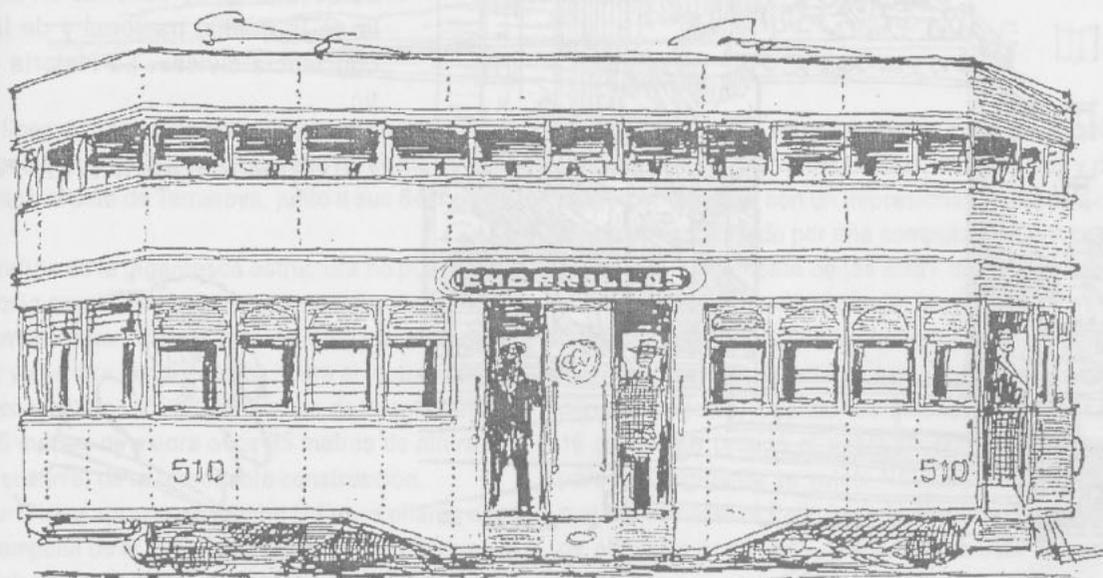
way:via) aunque la primera línea regular fue berlinesa. Los primeros circularon en Valparaíso llevando como remolque a los viejos carros de caballos.

Más tarde aparecieron los carros con «imperial», es decir, con segunda clase en el techo. Estos carros se hacían en Chile y sólo se importaba el motor.

Los últimos, con imperial cerrado, y que corrían desde la Aduana hasta Viña del Mar, eran belgas. Eran los acorazados Latorre de la movilización colectiva.

En 1953 hicieron su aparición los trolebuses. Todavía corren, son los mismos, en Valparaíso.

La Segunda, 6 Noviembre 1981. Pág.30



1930-

LA HISTORIA SE REPITIO

Poco después de, las tres de la madrugada del 6 de junio de 1837 dispararon sobre Diego Portales. Mientras las descargas de los civicos y los cañones de los buques retumbaban en la distancia, se detuvo el birlocho histórico, en el alto de el Barón. «Tírenle seis» ordenó Florín y los soldados vacilaban. Al fin se acercó uno, y «afirmando el fusil en la mejilla izquierda del ministro, disparó...»

El 11 de septiembre de 1973 volvieron a disparar sobre don Diego. En el dramático enfrentamiento de la Plaza de la Constitución, esta vez bajo el estruendo de las armas automáticas y de los aviones a reacción, una bala perdida alcanzó la mejilla izquierda del monumento de Portales. Los daños en los edificios han sido reparados, nada hay allí que recuerde aquella trágica mañana, salvo el monumento que, tal vez porque nadie ha reparado en ello, conserva las huellas intactas.

«La obra de Portales continuó después de su muerte, se convirtió en un símbolo de la unidad nacional y de la nueva conciencia cívica». La historia se repitió.

La Segunda 3 Abril 1981. Pág. 25.



EL FIN DE UN GIGANTE



A fines de Septiembre de 1979 pasó por Valparaíso la plataforma petrolera «Ocean Ranger», la misma que volcó y naufragó al este de Terranova, junto a sus 84 tripulantes.

Las fotografías de la gigantesca estructura no pueden dar un testimonio exacto de sus dimensiones. En el mar, al no existir elementos conocidos como referencias, es muy difícil medir y «sentir» las distancias. Para el lector no habituado, poco dicen las 15.000 toneladas de desplazamiento, los 125 metros de eslora o los 95 metros de altura, incluyendo su torre, de la formidable construcción.

Para dar una idea aproximada, tome Ud. unos pilares altos como el campanil de la iglesia San Francisco. Coloque encima el Palacio de la Moneda y corone el conjunto con la

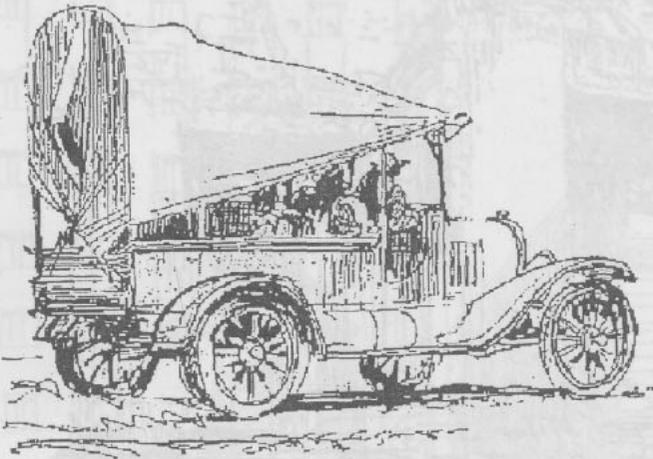
torre Entel (sin su antena superior, para ser exquisito). La plataforma tenía varias plantas, cuatro pisos y dos helicópteros. Contaba con un impresionante sistema de estabilización gobernado por una computadora. «A bordo casi no se siente el embate de las olas» dijo su capitán ... «Incluso, cuando aumenta el oleaje, la computadora toma sus medidas y estabiliza adecuadamente la estructura». Fue precisamente la falla en ese sistema la que desencadenó la tragedia. Cuando los balances sobrepasaron los 16 grados se ordenó el evacuamiento. Algo después, al parecer, el gigante se volcó. No quedaron testigos. Creo que ver volcarse el Palacio de la Moneda desde 40 metros de altura es una buena despedida de este valle de lágrimas.

La Segunda 20 febrero 1982. Pág.29

¿UD. DE QUE SE QUEJA?



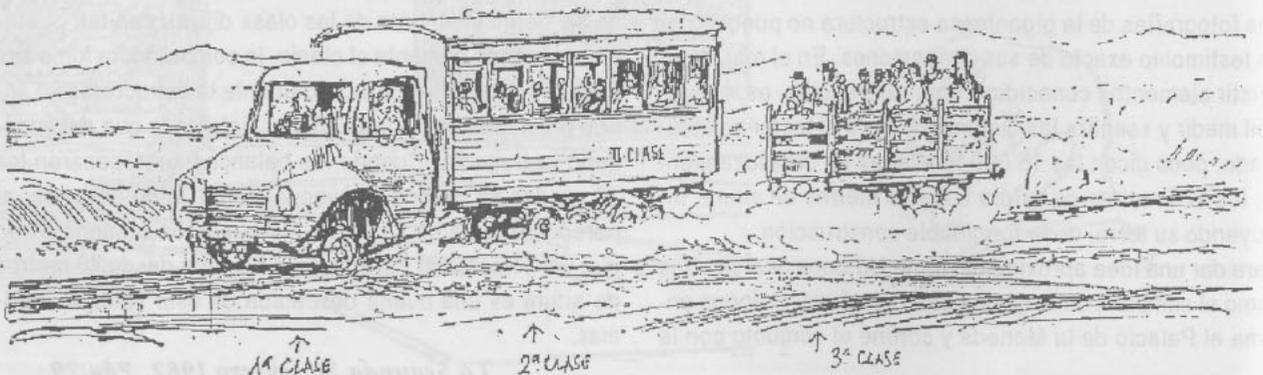
Una vieja fotografía de la pampa salitrera muestra a media docena de obreros desplazándose velozmente por el desierto en lo que la borrosa lectura define como «a nitrate railway's schooner» es decir, «una goleta ferroviaria salitrera», si me permiten la traducción. Otra foto inmortaliza un curioso camión entoldado corriendo bajo el sol brillante que hace ondular con su calor el horizonte. Aquí no figura ningún dato. Tal vez se trate de un « falte », vendedores ambulantes enemigos número uno de las pulperías.



Y como broche final de esta serie de vehículos realmente singulares, esta joya de ferrocarril. Ahora no se trata de una foto, sino de un viejo apunte tomado al norte de Arica mientras buscábamos los restos del «waterree» (un buque que naufragó en el desierto, cuya historia contaremos en otra oportunidad). Se trata del Ferrocarril Internacional de Arica a Tacna. Sobre un viejo camión se incrustó uno de los pequeños carros del viejo tren, -se trata de una vía de trocha angosta-, o debajo del carro se incrustó un camión, vaya uno a saber. Y como complemento una vagoneta descubierta para la clase tercera. Así lo vimos en 1967. Viajaba atestado, haciendo en una hora y media, y sin escalas, el trepidante recorrido.

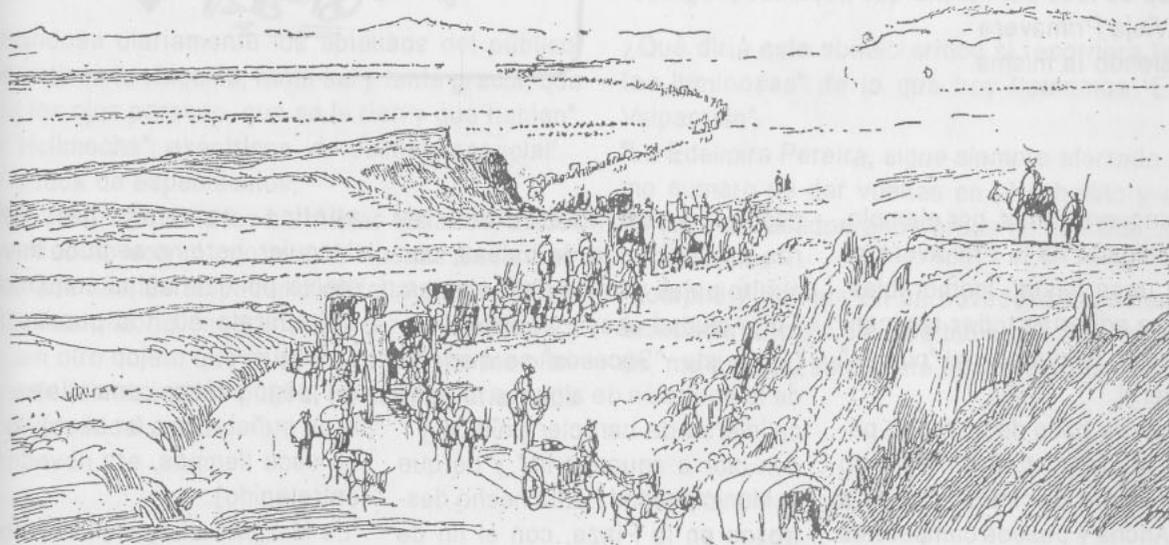
Aprecie Ud. estas maneras de movilizarse ... y refocílese con su «micro».

La Segunda 12 de Junio 1981. Pág.23.





JOSE BENITO GONZALEZ



1890

Tarapacá. La dirección de la «The Nitrate Railways Company», que tenía el monopolio del transporte del salitre ha alzado considerablemente sus tarifas. Casi un centenar de Oficinas que producen tres millones de quintales mensuales se ven enfrentadas a ceder o paralizar sus faenas. Un español, José Benito González, a quien todos conocen como «El Godo», decide desafiar la misteriosa magnitud del desierto y ofrece transportar el caliche en carretas.

El Ferrocarril de Antofagasta a La Paz había extendido uno de sus ramales hasta los minerales de Huanchaca, en Bolivia. Centenares de carretas tiradas por mulas habían quedado en desuso. Apoyado, por industriales de Tarapacá. González organiza una de las empresas más heroicas y legendarias de la Pampa. Viaja a Huanchaca, compra 500 carretas, se provee de 4.000 mulas, contrata 1.500 personas para la conducción, planifica la ruta a seguir, destaca una avanzada para la construcción de tambos y corrales

en el desierto, hace habilitar aguadas y emprende la odisea. Hay que conocer Tarapacá para admirar la inmensidad de la obra.

De este modo llegó con su tropa comparable a la histórica expedición de Almagro desde el Altiplano, a la zona de Lagunas, rodeó las serranías hasta alcanzar el Alto de San Antonio, trazó una ruta sinuosa hasta las alturas de Molle, en la cordillera de la costa, para bajar por fin hasta Iquique y establecer su empresa de acarreo de salitre.

Si José Benito González hubiese hecho lo mismo más al norte, hoy sería uno de los héroes de la Conquista del Oeste y estaríamos pagando buenos dólares para ver sus aventuras en la televisión y en las historietas. Pero lo hizo en Tarapacá. ¿Quién se acuerda de José Benito González?. Mejor dicho..., ¿quién sabía de José Benito González?.

La Segunda 29 Mayo 1981. Pág.25

FIESTA DE PRIMAVERA

Nuestros abuelos parecían tener más motivos que nosotros para regocijarse.

Celebraban, incluso la llegada de la Primavera. Claro que las cosas han cambiado mucho. No habían entonces tantos psiquiatras ni se había logrado el alto nivel del desarrollo a que hemos llegado ahora, pero, aunque parezca ingenuo, es una pena que no se sigan celebrando estas fiestas.

Después de todo por mucho que hayamos progresado, la Vieja Primavera sigue siendo la misma.



Hace cincuenta años, por ejemplo, con la llegada de la Primavera se hacían unas fiestas memorables, a las que adherían todas las instituciones de la ciudad y el "pueblo" en general.

Banquetes y baile de fantasía, paseos a bordo y "pick-niks" (y no pic-nic como decimos ahora) a Playa Ancha y paseos campestres al Matadero (i)

Todo adobado con filarmónicas estudiantinas, fanfarrias, pequeños y chicha.

En ese año se destacó el desfile de comparsas organizado en el cerro de Barón, el que fue tan bueno que un cronista de la época comentaba "Gran falta hacía este acontecimiento a los entusiastas vecinos de esa localidad pues, ahora, al satisfacer sus deseos, lo hicieron en forma tan correcta que han merecido la aprobación general". De lo que deducimos que hasta entonces las fiestas "en esa localidad" no habían sido todo lo cristianas que era de esperar.

En el puerto, catorce regatas. : Para marineros, para aspirantes a

pilotos, para oficinistas. Dos carreras a nado y una de balsas, con cuatro palas y trajes de fantasías. En la ciudad chaya y pololeos.

La revista "Sucesos" se quejaba de la aparición de algunas murgas callejeras de carácter político y "con olor a aguardiente" y de que la Municipalidad había hecho destrozos en la Plaza, con el fin de plantar arbolitos.

Muy importante y nutrida en la cartelera de espectáculos.

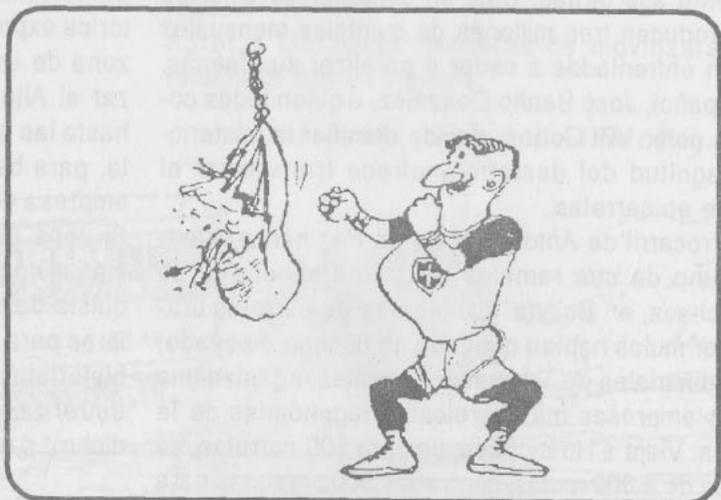
"Se anunció el Punch Bag, juego

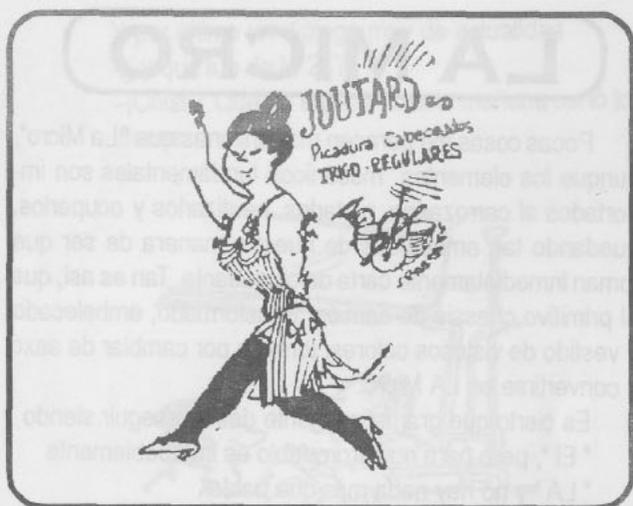
atlético especial del señor Jacquier, pero no se pudo llevar a efecto por las malas condiciones del aparato ad hoc que se hizo construir"

(El juego atlético consistía en darle de puñetazos a un saco), lo que en esos tiempos, era novedoso y entretenido).

"La Margarita Sayssel tuvo un estreno excelente: Dio una sesión de tiro al blanco en la que se reveló una verdadera maestra".

"La Manolita Lestrada, sigue con-





quistándose diariamente los aplausos del público. Porque tiene la chiquilla, tanta sal y tanta gracia, que hasta los ojos parecen, que se le rien y que hablan". "Los Hollmecha"; exéncricos de escuela especial".

Una crítica de espectáculos:

"Por lo que respecta a las hermanas Maffalda, es decir verdad no son ni con mucho buenas bailarinas; pecan además, de su poquillo de falta de moralidad: hay bailes que no cuadran bien con la decencia y que, sin otro objeto que el de mover mucho las piernas y de manera poco pulcra, no se perdería nada con suprimirlos"

¿Qué diría este abuelo crítico si recorriera las "pistas luminosas" de lo que hoy llamamos "El Gran Valparaíso".

"La Edelmira Pereira, sigue siempre aferrada al mismo número de dar vueltas en el caballito y anoche se llevó enredados unos arcos de réclame, en uno de los saltos"

"Scarpini y Holmer, en un novedoso espectáculo de acrobacia" Etc.etc.etc...De todo esto nos han quedado, me parece, solamente las hermanitas Maffalda..

La Unión 26 de Septiembre de 1965.

LA MICRO

Pocas cosas me parecen más chilenas que "La Micro", aunque los elementos mecánicos fundamentales son importados al carrozarlos, pintarlos, bautizarlos y ocuparlos, quedando tan embebidos de nuestra manera de ser que toman inmediatamente carta de ciudadanía. Tan es así, que el primitivo chasis de camión, transformado, embelecado y vestido de vistosos colores, termina por cambiar de sexo y convertirse en LA Micro.

Es cierto que gramaticalmente debería seguir siendo "El", pero para nuestro pueblo es indudablemente "LA" y no hay nada más que hablar.

Solamente los siúticos y los tontos graves dicen EL micro.

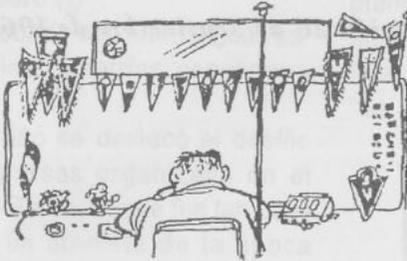
La micro chilena está hecha a nuestra imagen y semejanza. En ella están todas sus cualidades y defectos, y el descubrir todas estas correlaciones puede constituir un juego interesante, además de hacer más llevadero el viaje.

Lo invitamos a investigar.

La micro tiene dos partes principales. La parte de afuera y la parte de adentro. Generalmente ambas se ven cubiertas de pasajeros y para el observador no especializado pueden parecer iguales. No lo son.

La Micro por dentro.

La micro por dentro, a su vez, se subdivide en otras dos secciones. El espacio destinado al chofer y el espacio destinado a la carga, perdón....a los pasajeros.



El espacio del Chofer.

El espacio del chofer puede ser tan variado como cada chofer lo desee. Existe por ejemplo, el deportista. Este em-



La Micro por fuera



La Micro por dentro.



pezó por colocar la enseña del Club de Fútbol de sus amores en un lugar destacado de su cabina y a terminado por exhibir los banderines de los clubes de la serie A; lo de los clubes de la serie B; la bandera de los países participantes en el último campeonato mundial, dos o tres de los clubes de su barrio y otros tantos de los clubes que toca en su recorrido. Tiene algo de torneo medieval de día domingo. Es el chofer de las multitudes.

Otro tipo característico es el chofer sentimental. Este llena su espacio de calcomanías multicolores, combinando liberalmente al ratón Mickey con la Virgen de Lo Vásquez. Pone flores artificiales, llama a su máquina con motes cariñosos: "La Blanquita", "La Reina del Puerto". Invariablemente guarda recuerdos de tantos pasajeros que se fueron y cuelga del parabrisas un guante y un zapato de guagua.

Este tipo es el que prefiere adornar todo el perímetro de su ventana con multicolores paletas de helados.

Mucho mas sobrio que los anteriores es el chofer de los letreros. A este se le hace poca la micro para escribir cosas. Su número de placa, la patente, el teléfono de la línea, etc. etc. Agrega varias recomendaciones a los pasajeros: que bajen por atrás, que no conversen con él. Incluye algunos proverbios o simples frases de uso popular y como nota irónica gusta de anotar las tarifas (que siempre

se olvida de poner al día) y una frase inmortal: CAPACIDAD, 45 pasajeros.

Un rango notable de este tipo de chofer, es que para decir todo esto (y mucho más) usan complicados estilos góticos de letras negras. Donde pierde todo estilo y toda sobriedad es cuando agrega en el parabrisas y en las ventanillas laterales otro letrero (¡ más todavía!) AL ESTADIO, POMPEYA, SALINAS, BALNEARIOS.

A pesar de todas las advertencias casi nunca falta un personaje muy especial en esta parte de la micro. Es el amigo del chofer. Parlanchín incurable. Si Ud. está cerca le recomendamos prestar atención a su cháchara, pero le advertimos que Ud. no entenderá nada si Ud. no pertenece al grupo de los iniciados.

Los diálogos son de este tenor:

-¿ Salió la 35?

Salió esta mañana, pero ahora se fue a guardar...

- Vi a la 49 que iba para abajo.

- ¿ La 49?...No...Si la 49 tiene que ir para arriba.

Y por último un diálogo muy de actualidad

-¿ y qué fue de la 24?

-¡Chis! ¿ Que no supiste?...esta mañana cortó los frenos.



LA MICRO 2

La semana pasada vimos lo que sucedía en la parte delantera de la micro.

Corrámonos para atrás. Este es el espacio destinado a los pasajeros. Consta de dos filas con asientos, donde habitualmente se ubican los escolares y gente joven en general, y un pasillo central, donde se ubican los cuarenta o cincuenta pasajeros que completan la dotación.

De manera que al viajar en micro puedan adoptarse diversas aptitudes, dentro de las que podemos destacar las más comunes que son las siguiente:

Primera Clase.-

Sentado en unos de los asientos.

Segunda Clase.-

De pie en el pasillo central.

Clase Prenatal.-

En el asiento sobre la rueda.



Clase Astronauta.- Suspendido en el aire, libre de la gravedad.

Cabe hacer una nota especial a la clase prenatal. Está es una de las más típicas de las micros chilenas. A pesar de que hace 18 años que se carrozan micros en Chile todavía no ha surgido el genio del diseño que logre solucionar la po-

sición que debería llevar el asiento y queda sobre las ruedas traseras del artefacto.

El pasajero que tiene la desgracia de elegir este asiento debe adoptar una clásica posición de criatura nonata (la más cómoda según los científicos)

Y de ahí viene el nombre de esta sección.

Pero la micro no sería micro sin los pasajeros. Es decir, sin "algunos" pasajeros que son los que, a la postre, junto con el chofer, son los que le dan color y sabor al viaje.



Estos "algunos" son los infaltables. Está, por ejemplo, el curadito que nos obliga a sentarnos en un borde del asiento y que insiste en conversarnos. "Pero si Ud. tiene que ser sobrino del Intendente... ¡Claro!... Yo conocí mucho a su tío el Intendente... ¿No ve que me consiguió una mediagua?".

Otros de los que nos apretujan sin



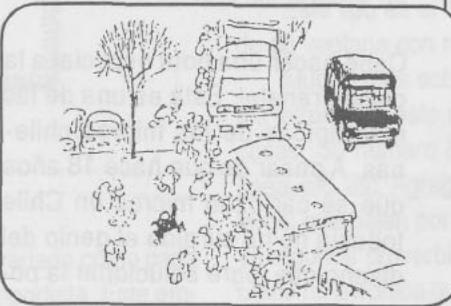
inmutarse es el clásico "cansado". Este señor nos cede gentilmente la tarea de sostenerlo, sujetarlo y apuntalarlo. Cuando uno se tiene que bajar, hay que avisarle, para darle tiempo para ubicar a otro pasajero que quiera seguir ayudándolo.



Mucho más discreto y elegante es el tipo que ilustra el tercer dibujo. Huelgan los comentarios. Si empuja lo hace suavemente. No habla. No mira. No lee nuestro diario. Sentimental incorregible, a veces suele llevarse algunos recuerdos.



Otro infaltable es la señora "dueña de la micro". Esta señora viaja con paquetes. Esta señora se sube a empellones. Nunca tiene en la mano el dinero para pagar, si no que lo guarda en la chauchera que lleva dentro de la cartuchera, que tiene en la guantera de la cartera. Nunca se acuerda de bajarse hasta que se le pasa el paradero y está convencida que la única manera de que suene el timbre es colgándose del cordelito.



Tampoco puede faltar la simpática "patria joven". Este grupo es uno de los más pintorescos y su presencia en las micros ayuda a crear emociones en el viaje, que sin ellos sería cosa gris y rutinaria.



Para finalizar un consejo. Cuando Ud. esté apurado y necesite que "su" micro llegue pronto, encienda un cigarrillo. No falla nunca. Inevitablemente, a la primera bocanada, aparece la micro. La prudencia y la batalla contra la inflación aconsejarían apagar disimuladamente el cigarrillo y guardar esa colilla nuevecita. Pero hay que actuar rápido. Porque las micros nunca vienen solas. Vienen de a cuatro o cinco juntas. Como es tradicional Ud. botará el cigarrillo y correrá al final de la fila, donde se ubicó "su" micro. Como es tradicional, cuando la vaya a alcanzar el chofer hará una maniobra e irá a colocarse a la cabeza de la fila. Usted tendrá que desandar rápidamente lo corrido. Y silbará y se tropezará y, como es tradicional, se le escapará "su" micro. A esperar otra. Pero no se desespere. Si Ud. está realmente apurado, encienda otro cigarrillo.

Los paraderos

¿RECUERDAN UDES. ERAS VIEJAS MICROS CON COBRADOR DE LAS QUE NOS BAJABAMOS "SOBRE-CORRIENDO"? NO SE DETENIAN CASI NUNCA Y TODOS COMPETIAN POR VER QUIEN SE BAJABA CON MAS VELOCIDAD Y EN CONDICIONES MAS DIFICILES.

¡PARE BIEN! - GRITABA EL COBRADOR Y TODOS MIRABAN CON SOLEMNIDAD Y RESPETO EL INSOLITO ESPECTACULO DE UNA "GONDOLA" DETENIDA MIENTRAS UNA FRAGIL DAMA DESCENDIA CON UNA TIERNA CRIATURA EN SUS BRAZOS.

¿CUANTOS MILLONES DE PESOS ANDRRAADOS EN FRENOS, EN CASAS DE CAMBIOS, EN DESCASTE DE MOTORES Y CUANTOS GALLARDOS CABALLEROS DEJANDOSE CAER DE LAS MAQUINAS CON UN GESTO VIRIL, CON LAS MANDIBULAS APRETADAS Y GUIÑÁNDOLE EL OJO A LAS NIÑAS DE LA PLAZA QUE LOS MIRABAN CON LOS OJOS ENTORNADOS!

¡COMO HAN CAMBIADO LOS TIEMPOS!

HOY DIA UNO NO SE BAJA, LO BAJAN. ENTRE EL MUCHACHO DEL CONTROL QUE CON UNA URGENCIA DE CORREO DEL ZAR SE NOS METE ENTRE LAS PIERNAS PARA RECIBIR LA TARJETA QUE LE PASA EL CHOFER, ENTRE EL SUPLEMENTERO QUE VIENE VOCIFERANDO SUS DIARIOS, ENTRE LOS COLEGIALES QUE TRATAN DE SUBIRSE POR LA PUERTA DE ATRAS PARA NO PAGAR PASAJE Y PARA GANARSE LOS ASIENTOS DESOCUPADOS, CAEMOS DE LA MICRO EN UN REMOLINO DE ZAPATOS Y BOLSONES, DE GRITOS Y CODAZOS, SUJETANDONOS LA BILLETE-RA Y LA DENTADURA POSTIZA, VIENDO CON HORROR COMO EL MALHABADO PARADERO SE NOS VIENE ENCIMA.

EL PILOTO DE UN COHETE QUE OPRIME UN BOTON QUE LO LANZA AL AIRE CON ASIENYO Y TODO, TIENE MAS PROBABILIDADES DE EXITO QUE EL DESGRA- CIADO CIUDADANO QUE CAE EN LA LOCA GEOGRAFIA DE UN PARADERO.



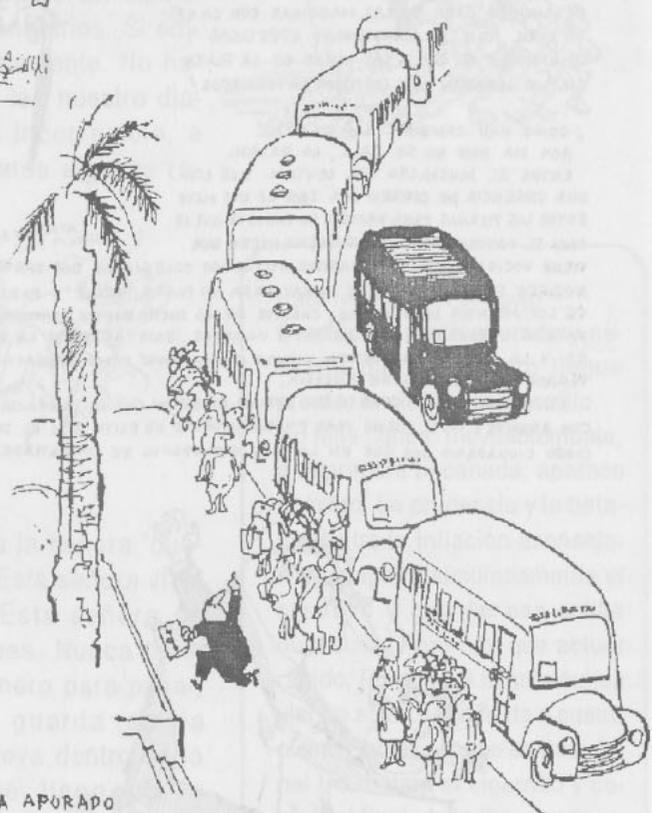
ALLI NOS ESPERA UN LABERINTO ERIZADO DE DIFICUL- TADES, UN MUNDO HOSTIL DE BUZONES, ARBOLES, SOL- DOS PASTES DE ACERO, LETREROS DE TRANSITO, GRITOS DE BOMBEROS, PUESTOS DE DIARIOS, ALAMBRES DE PNAS, LUSTRABOTAS, MIRONES Y VIEJAS CON CANASTOS QUE NOS HACEN REBOTAR, AVANZAR Y RETROCEDER HASTA EL INFALTABLE CAUCE ABIERTO DONDE TERMINAMOS EN UNA CAIDA BIEN POCO ELEGANTE.



UN DIA DE LLUVIA EN EL PARADERO DE CERRO CASTILLO CON VISTA HERMOSA.



COMO ESPERAN MICRO 4 PERSONAS EN 75 CM² DE VEREDA EN UN PARADERO DE LA AVENIDA ESPAÑA.

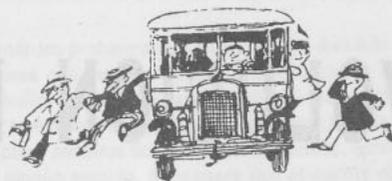


¿ UD. ESTA APURADO Y SU MICRO NO LLEGA? -; ENCIENDA UN CIGARRILLO!
 INFALIBLEMENTE, A LA PRIMERA BOCANADA EL CONDENADO VEHICULO SE ASCOMA POR LA ESQUINA,
 UNO NO TIENE TIEMPO DE APAGARLO CON DISIMULO Y METERSELO AL BOLSILLO, SI ESTA EN UN PARADERO DE VALPARAISO DONDE TODAS LAS MICROS SE DETIENEN EN LOS MISMOS LUGARES.
 UD. ENTONCES, CORRE HACIA LA MICRO - HACE SEÑAS. BOTA EL CIGARRILLO - GRITA ... PERO EL CHOFER VA A PARAR DELANTE DE LA COLA.
 UD SE DEVUELVE - TROPIEZA - SE LE CAE LA PLATA - SILBA - VUELVE A GRITAR ... PERO EL CHOFER PARTE CUANDO YA LO VA A ALCANZAR.
 ENTONCES UD ... BUENO, NO SE HAGA MALA SANGRE.
 SI REALMENTE ESTA APURADO ENCIENDA OTRO CIGARRILLO



TODO EL ENCANTO DE LA CIUDAD JARDIN EN LOS PARADEROS DE LA AVENIDA 1 NORTE.

LAS ESQUINAS



«Entre las muchas cosas que se han ido perdiendo con el tiempo, está el viejo y varonil deporte del bajarse sobrecorriendo»

Las antiguas góndolas, eran unos simpáticos artefactos que la gente empleaba para movilizarse. Las góndolas tenían 4 puertas. Cuatro para bajarse y las mismas cuatro para subirse. Las góndolas empezaban su recorrido a una velocidad amable en la madrugada y no se detenían (salvo fuerza mayor o accidente) hasta el término de su jornada, en la noche. Las góndolas no cortaban los frenos. Tampoco tenían paraderos.

Todo este cuadro fue creando el deporte del "sobrecorriendo". Bajarse sobrecorriendo o subirse sobrecorriendo. Cuando la ocasión lo exigía, el cobrador (en ese tiempo había cobrador), decía con voz fuerte y clara "¡ Pare bien...Baja una señora con guagua". La ocasión era solemne. Todos se acomodaban en sus asientos. Se producía un silencio respetuoso. El chofer procedía entonces a una serie de

maniobras destinadas a detener la máquina, con un acompañamiento impresionante de crujidos y de chirridos. Lo peligroso de la maniobra era evitar por todos los medios de que se detuviera el motor, porque en ese caso, el reponerlo en funcionamiento significaba un interminable palanqueo de cobrador frente a la góndola agitando una larga barra de hierro en vísceras del motor como si intentara darle cuerda. Todos usaban el "sobrecorriendo".

Claro que las calles, y más precisamente las esquinas, son otra cosa.. Las esquinas eran claras, aseadas y apacibles.

Solo los italianos conocían los secretos de las esquinas. Un buen día el secreto se perdió y todos se dieron cuenta que era bueno poner cosas en las esquinas Y aparecieron los paraderos. Y a las góndolas les cambiaron la pintura y le clausuraron tres puertas. Y se llamaron " micros". Desde entonces empezaron a cambiar las cosas.



Las viejas esquinas tenían un árbol y un almacén.

Poco a poco le empezaron colocar casas a tal punto que casi nada se concibe

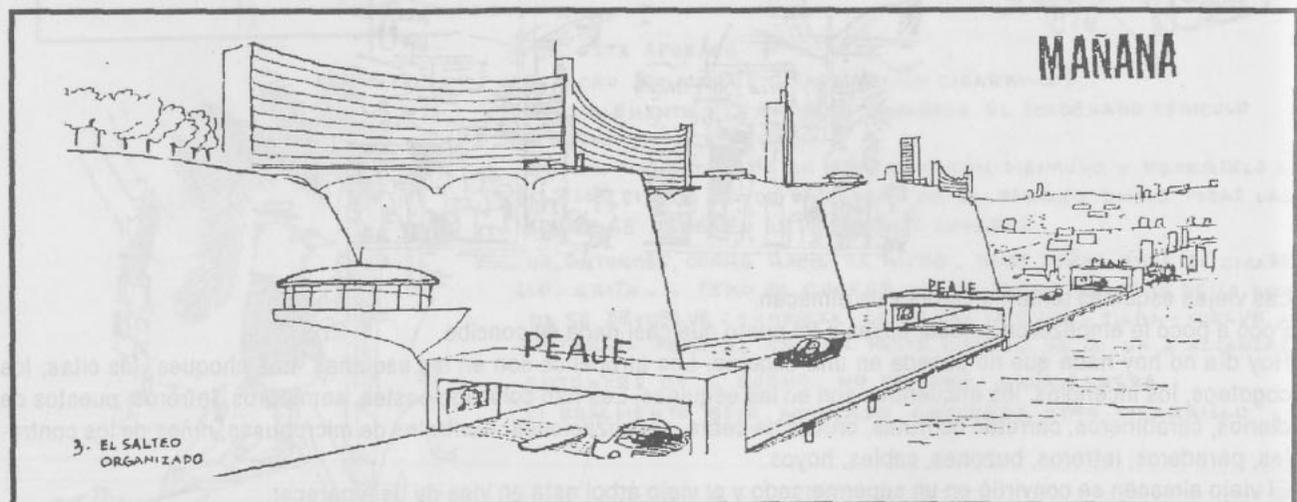
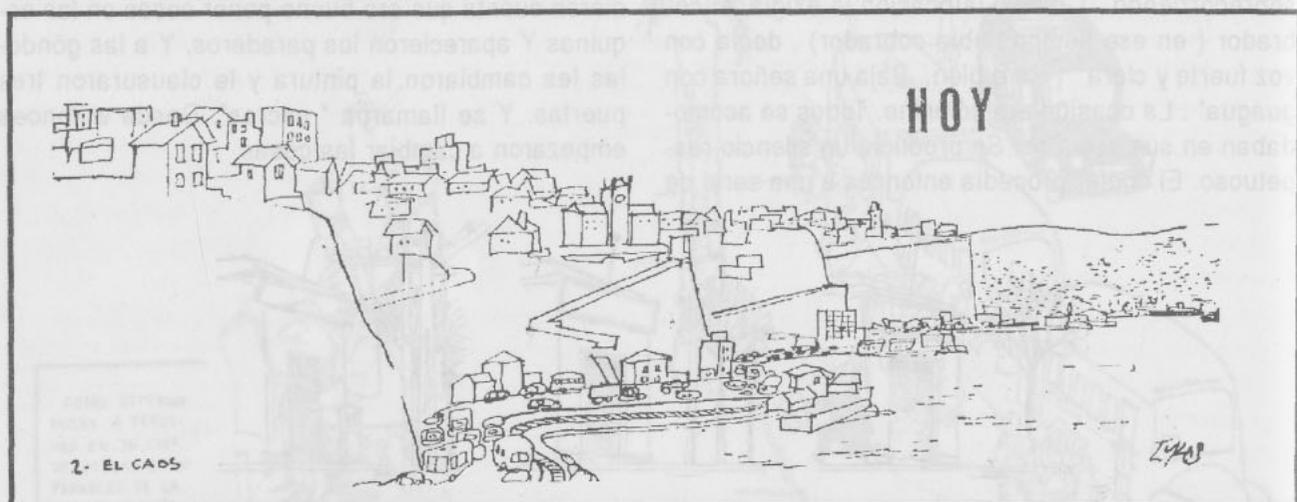
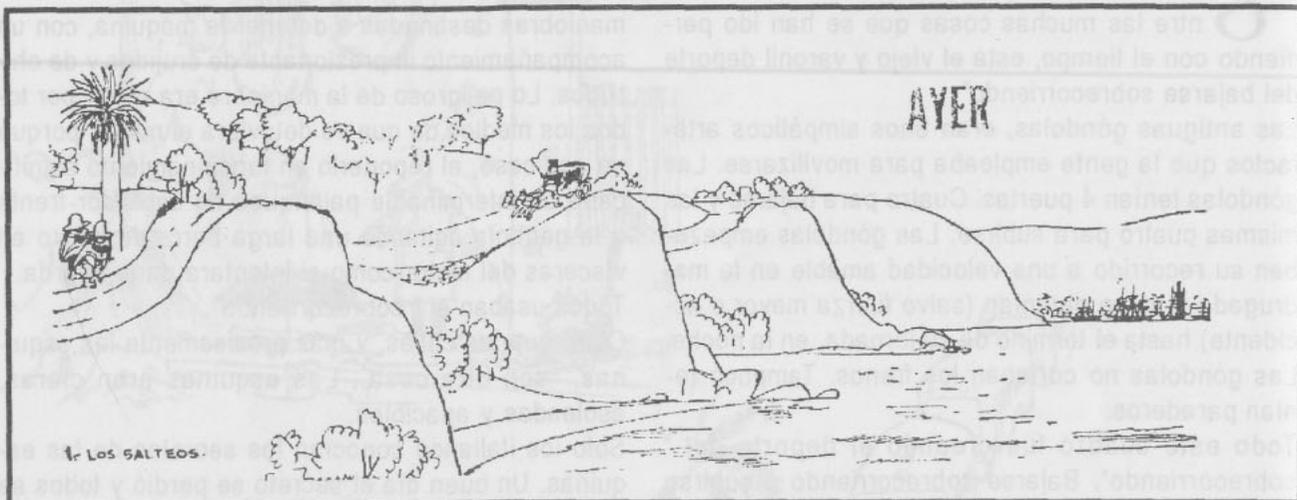
Hoy día no hay nada que no suceda en una esquina. Los atropellos son en las esquinas. Los choques, las citas, los cogoteos, los incendios, los encuentros son en las esquinas. Les han colocado postes, semáforos, letreros, puestos de diarios, carabineros, carretas de frutas, cruces de cebra, señalizaciones. Controles de microbuses, niños de los controles, paraderos, letreros, buzones, cables, hoyos.

El viejo almacén se convirtió en un supermercado y el viejo árbol está en vías de desaparecer.

Cuando algún trolley se incrusta en una esquina y hace tabla rasa a la semana todo vuelve a aparecer vigorosamente como una selva imbatible.

Ahora HAY QUE PARAR en las esquinas. Ya nadie baja o sube "sobrecorriendo"-

EVOLUCION DE LA AV. ESPAÑA



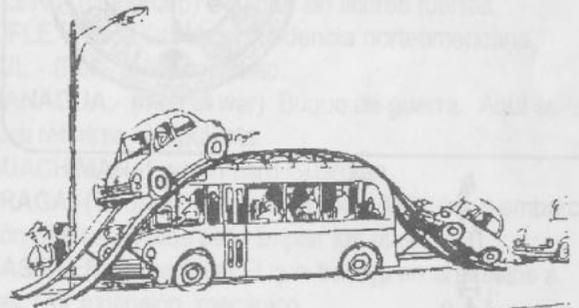
SUGERENCIAS

1.-En primer lugar, se sugiere suspender el tránsito de vehículos motorizados a las 8, 10, 12, 14, 16, 18 y 20 hrs. Durante 10 minutos. En esos períodos se haría transitar por la Avenida exclusivamente burros, carretelas, motonetas, bicicletas, rampas y otros vehículos de promovidos, que entorpecen actualmente el veloz tránsito de los automóviles



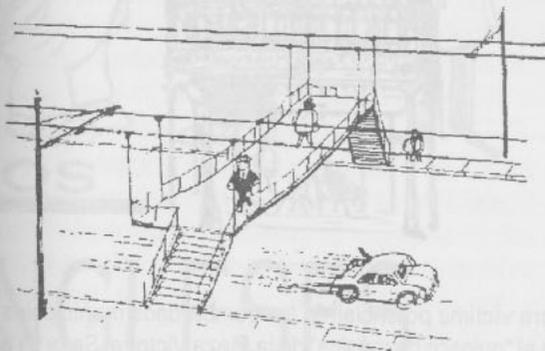
Para solucionar los problemas de tránsito de la Avenida España, no queda otra cosa que ampliar y renovar el trazado de este camino. Hace poco finalizó el enésimo estudio sobre dicho asunto.

Para ampliar la Avenida se necesita de un proyecto y de muchos estudios, pero como nosotros somos subdesarrollados, tenemos muchos proyectos y ningún escudo, de manera que el cuento no tiene para cuando terminar. Sin embargo, podrían adoptarse algunas medidas, dictadas por la experiencia, y de fácil realización.



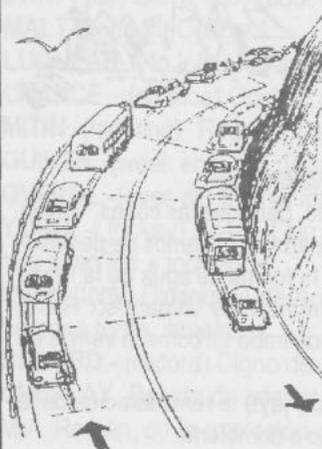
2

2.-Con una pequeña inversión, los microbuses, buses y otros vehículos de la locomoción colectiva, podrían proveerse de una práctica "pasarela" científicamente diseñada, para permitir el paso de vehículos menores. En estos momentos, cuando un bus se detiene en un paradero, tiende a formar un taco o una cola, debido a los autos que no pueden adelantarse. Con este sencillo artefacto, el problema desaparecería y el tránsito sería fluido, sin poner en peligro a los peatones.



3

3.- Y ya que hablamos de peatones, éstos podrían tener como dos pasos, sobrenivel, aprovechando los cables de los troleys, que pronto quedarán en desuso. Como lo ilustra el esquema sería sencillo establecer novedosos puentes colgantes que fuera de prestar una gran utilidad podrían transformarse en una atracción turística.

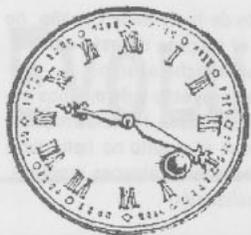


4

4.- Finalmente una perogrullada. Es conocida la tendencia de nuestros choferes de manejar por la izquierda en la Avenida España. Nada ha podido cambiar este hábito. Ni los letreros, ni los "partes" de Carabineros. La solución es la más sencilla del mundo. Si todos insisten en ir por la izquierda, dejando la derecha prácticamente desocupada: ¡Cambien el sentido del tránsito!

Los vehículos tenderán a alejarse en vez de irse unos encima de otros, como lo hacen en la actualidad, y se evitarán los accidentes y los consecuentes tacos en la movilización.

Si yo no fuera patriota, cobraría por estas ideas.



El 31 de Marzo de 1866, a las 9,15 horas, empezó el bombardeo de Valparaíso. Una de las primeras balas se incrustó en la esfera del reloj de la Intendencia y la máquina se detuvo por el impacto, marcando para siempre las 9.20 de la mañana. La esfera de éste reloj "mártir" se conserva como una curiosidad en el Museo de Santiago (no en Valparaíso, como podría creer un ingenuo), y quedó tal como la muestra el dibujo de la izquierda.

El dibujo de la derecha muestra el actual reloj de la Intendencia el que no conoce ni la sombra de un bombardeo, pero que a juzgar por su aspecto parece haber estado en Hiroshima. Algunos vecinos piadosos sostienen que quedó así por el terremoto de Marzo. Puede que así sea. En todo caso, como el terremoto fue a mediodía y el reloj está detenido a las 8.23 deducimos que para esa fecha tampoco hacía gala de su calidad de guardián del tiempo.



Así son las cosas de este "gran Valparaíso".

Que los relojes no anden es malo, pero que las cosas "vayan para atrás", es pésimo, no se crean que pecamos de pesimistas. Vean Uds. lo que le pasó a la fuente de agua de la Plaza Echaurren. Era la fuente más hermosa de Valparaíso. Hasta hace pocos años todavía se le admiraba tal como la vemos en el croquis de la derecha.

Un día la Municipalidad propuso (¡ay!) la remodelación de la plaza y se procedió de inmediato a demolerla.

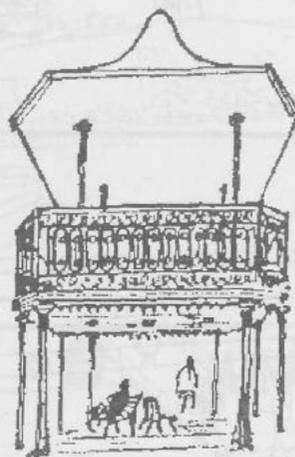
Hoy solo queda una parte de su base y el viento arremolina papeles sucios y desperdicios donde antes la reflejaba un tranquilo espejo de agua. La vieja fuente fue olvidada con la misma facilidad con que fue olvidado el proyecto de remodelación.

¿ Dónde está ahora? La Municipalidad debería sentirse obligada a dar una respuesta.

¿ La vendieron por chatarra?

¿ Se la robaron?

ANTES Y AHORA



Otra víctima potencial de los bombardeos municipales es el "quiosco de música" de la Plaza Victoria. Se la va a reemplazar por uno de concreto como parte de un plan (¡ ay!) de remodelación. ¿ Qué tiene de malo este quiosco! Que fácil sería remozarlo, limpiarlo, volver a colocarle sus faroles de bronce librándole de esa iluminación de quinta de recreo que ahora tiene, y volverle a dar, finalmente, todas sus galas. Bueno o malo, representa la época que lo levantó y lo que nos dejan de herencia nuestros abuelos tenemos que conservarlos sea bueno o malo.

¿ Y como estuvo el patache?.

¡ Delguan, compañero! -Estuvimos en el club social de los donkeros. Partió la custión con piscosauer, después trajeron una ponchera y unos sánguches. Yo me cuadré con un bisteque y unos tragos de cleri y Ud. que es como rifle para estas cosas no vino.

-Estuve trabajando a todo ful. No ve que ahora estoy de managuá. Si pues compañero. Mi compadre, que es guachimán en la draga, me consiguió una pega de gásfiter. Allá tuve unos finteos con el chufinga, , pues . Es un jaibón que se las da de lider¿, pero no le da ni para junior.:Me mandó el manso espiche sobre la puntualidad . Yo lo caché que me tenía grima y me quería chequear. Me dijo que no le achuntaba a una. Así que dejé botados los guaipes y me vine.

-j Buena, compañero! Vamos pal bar a tomarnos una maltita y aprovechemos para luquear un poco. Todavía tenemos chance para que nos inviten a un mitin que están organizando para este guiquén. Claro que mejor se saca el overol y el yoqui, porque así parece toni. Vamos a batir el record tomando chufly . ¿ Okey?

- Olray, compañero. Vámonos en trolly. Hoy tenemos chipe libre.



LOS

INGLESES DE LA AMERICA DEL SUR

Cuando se dice que somos los ingleses de la América del Sur, generalmente la frase despierta sonrisas socarronas e incrédulas.

Pero no es una exageración cuando se constata que los dos « compañeros de la derecha están hablando prácticamente ...j en inglés!. Vamos viendo...

DELGUAN.-(one, uno) del uno. Muy bueno.

CLUB.-(club) Junta de individuos. Sociedad de recreo.

DONKEROS.-(donkey) Burro, grúa pequeña Donkero se llama al que maneja este artefacto.

CUSTION.-(question) Problema, asunto.

PISCOSAUER.-.Vocablo hibrido a imitación de wisky sour.

PONCHERA.-(punch) Bebida espirituosa. Vaso en que se sirve.

SANGUCHE.-(sandwich) Emparedado.

BISTEQUE.-(beefsteack). Lonja de carne de vacuno, asada

CLERI.-(claret-cup) Bebidas sin licores fuertes.

RIFLE.-(rifle) Fusil de procedencia norteamericana.

FUL.-(Full) Todo, completo.

MANAGUA.-(man of war) Buque de guerra. Aquí se usa para referirse al tripulante

GUACHIMAN.-(watchman) Guardian.

DRAGA.-(To drag) Tirar arrastrando. Máquina o embarcación que se emplea para limpiar los puertos.

GASFITER.-(gas fitter) El que trabaja en artefactos a gas. Por extensión, mecánico

FINTEO.-(Feint) Ataque falso o fingido.

CHUFINGA.-(chief engineer) Ingeniero , jefe.

JAIBON.-(hig born) Altamente nacido o de elevada cuna.

LIDER.-(leader) Jefe, conductor.

JUNIOR.-(junior) Empleado joven, principiante.

ESPICHE .-(speech) Discurso.

CACHAR.-(to catch) Sorprender, pillar. De allí cachativa»

GRIMA.-(grima) Desazón, discurso

CHEQUER.-(check) Comparar documentos o cantidades.

ACHUNTAR.-(shunt) Conectar, conexión.

GUAIPÉ.-(wiper) Estopas, hilachas.-

BAR.-(bar) Barra, mostrador de una posada.

MALTA.-(malt) Cerveza.

LUQUEAR.-(to look) Mirar.

CHANCE.-(chance) Opción, oportunidad.

MITIN.-(meeting) Reunión pública.

GUIKEN.-(week end) Fin de semana.

OVEROL.-(over all) Mameluco.

YOQUI.-(jockey) Jinete, Gorra con visera, similar a la que usan los « jockeys»

TONI.-(tony) Diminutivo de Anthony que se aplica a una persona tonta, simple.

RECORD.-(record) Digno de anotarse o registrarse.

CHUFLAY.-Bebida de inferior calidad . Proviene, según M.A.,Román, de la expresión ¡ schoo Fly ! (¡ Ah. Mosca!) que solían cantar los ingleses en los momentos de expansión».

OKEY.-(okey) Bien, correcto.

OLRAY.-(all right) Bien, muy bien.

TROLY.-(trolley) Carretilla. Pértiga que transmite la corriente a los tranvías

CHIPE.-(chip) Ficha de valor minimo para juego de naipe.-

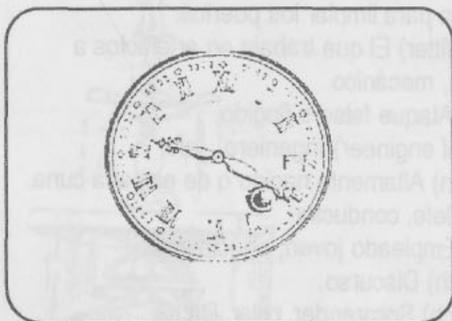


Hace 100 años del famoso bombardeo de Valparaíso. El bombardeo no fue sorpresivo y desde hacia varios meses, todo el mundo estaba esperando este desenlace de la guerra con España...

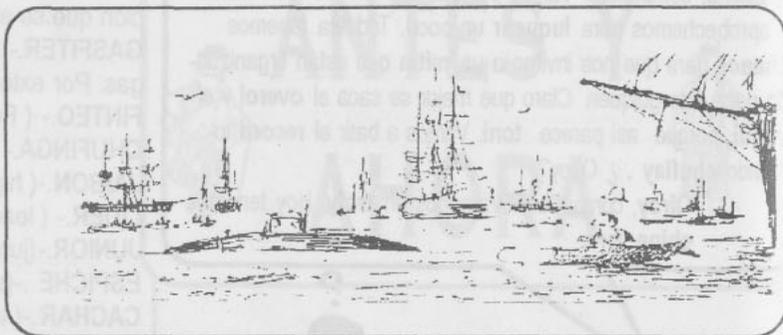
El almirante español, cuando la situación se le hizo insostenible, decidió el bombardeo, anunciándolo previamente.

La población civil abandonó la ciudad instalándose en los cerros circunvecinos, para no perderse detalles de este cuasi espectáculo.

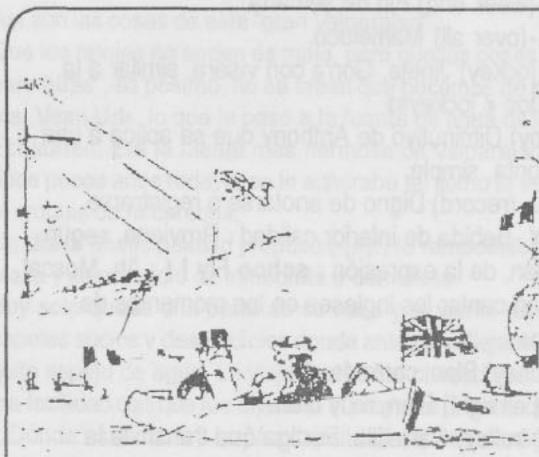
Así lo captó en un grabado «El Correo de Ultramar», de París, lo que nos sirvió de modelo para el croquis de la izquierda. La población se retira con sus enseres más preciados. La escena está tomada frente a la «Fotografía Helsby». Hoy se levanta allí el Reloj Turri.



A los pocos minutos del bombardeo un proyectil se incrustó en la esfera norte del reloj de la Intendencia, deteniéndolo para siempre a las 9.20 de la mañana. La esfera con el proyectil se conserva en el Museo Nacional de Santiago. Debería volver a Valparaíso esa reliquia porteña y ocupar un lugar en la actual Intendencia falta de un Museo Histórico de Valparaíso.

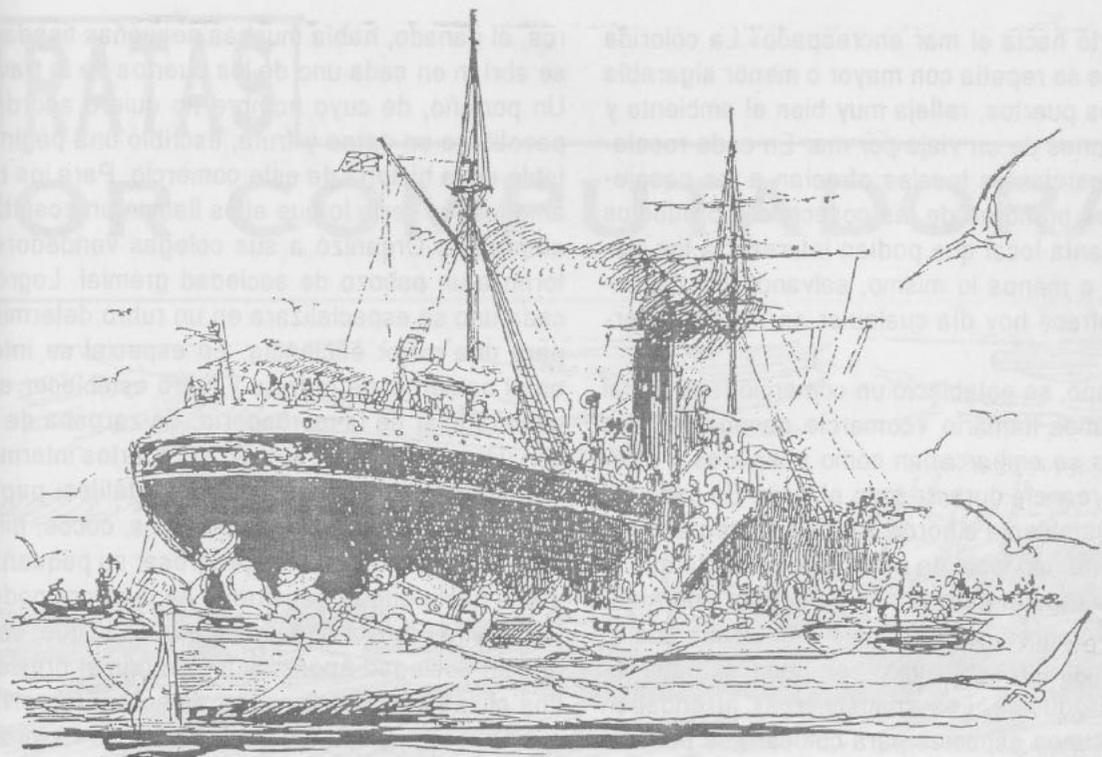


Otro hecho notable de esos días fue la botadura del primer y único submarino que se ha construido en el país. Muy pocos datos se han recogido de este «bote sumergible» y no hay ningún grabado que pueda proporcionarnos su aspecto. Sólo sabemos que tenía 10 metros de eslora y 1.70 metros de puntal. Fue construido en Valparaíso por Carlos Flachs, un alemán residente, con parte fundidas por Hendersony Cía, de este puerto. Luego de varias pruebas exitosas que despertaron el interés de la Armada, el submarino chileno, con 10 hombres a bordo, (3 chilenos y 7 alemanes) se hundió en la bahía sin que fuera posible rescatarlo. Nunca más se logró su reflotamiento y aún yace en el fondo de de nuestro puerto con sus diez heroicos tripulantes.



Si pudiésemos regresar con una máquina del tiempo a los días del bombardeo, nos sorprendería seguramente, encontrar la bahía atochada de buques de las más diversas nacionalidades, pero con ningún barco chileno. Desde que iniciara su bloqueo a las costas chilenas, la escuadra española capturó, hundió o inutilizó a más de 30 mercantes chilenos. En vista de esto, los armadores chilenos optaron por cambiar la bandera de sus barcos, adoptando las de algunos países neutrales, ya sea para burlar el bloqueo, ya sea para evitar represalias. Cuando se anunció el bombardeo no quedó ni una tabla a flote con bandera chilena (a excepción de los buques de la Armada se entiende) En Valparaíso 12 barcos tomaron la bandera italiana. Un número no especificado enarboló el pabellón británico. El «Matías Cousiño» llevaba bandera colombiana. Hasta el mismo dique pretendió salvarse haciendo flamear la bandera de Prusia. No todos estos barcos, por desgracia volvieron, al fin de las hostilidades, a la bandera chilena.

La Unión 31 Marzo 1966.



LOS PACOTILLEROS

Del libro «Andanzas de un alemán en Chile», de Paul Treutler, entresacamos algunas frases que dan una vívida descripción del zarpe de un vapor desde Valparaíso, a mediados del siglo pasado.

«Por fin se acercó el día anhelado de mi salida, y después de despedirme de todos mis conocidos, me embarqué en la mañana en el grande y elegante vapor. Se encontraban ya casi todos los pasajeros a bordo y reinaban en la cubierta una gran animación y mucho bullicio; llegaban y regresaban más de 50 lanchas y botes, con pasajeros y mercaderías, y se encontraban en la cubierta o rodeaban el buque con sus pequeños botes numerosos vendedores de frutas, helados, flores, dulces, cigarros, etc...»

«A pesar del agitado movimiento que reinaba, era fácil distinguir a los pasajeros que sólo hacían un corto viaje de aquellos que se dirigían a Europa, pues mientras los primeros estaban alegres y contentos, los últimos revelaban gran seriedad y preocupación en sus fisonomías. Por aquí se escuchaban los vivas de un grupo de jóvenes comerciantes que despedían a uno de sus amigos y vaciaban algunas botellas de champaña en su honor. Más allá se encontraba el obispo de La Serena que regresaba a su diócesis y se veía acompañado por un grupo de religiosos de todas las órdenes, en trajes que representa-

ban todos los colores. En un rincón, algunos hebreos de Alemania trataban de recuperar el valor de sus pasajes, ofreciendo a los pasajeros su joyería falsa. En la segunda clase se había congregado un gran número de prostitutas, que afluían al nuevo Eldorado de Copiapó. En una de las cubiertas, unos policías habían descubierto a un joven de buena familia que había olvidado, por ciertas razones, de participar su salida a ciertas personas a las que debía dinero en Valparaíso. Más allá una novia, con la corona de mirtos en la cabeza, seguía a su joven esposo... el hermano se despedía del hermano, el amigo del amigo»:

«Repentinamente se escuchó el primer disparo de alerta, señal de que toda persona que no viajaba en el buque lo abandonara de inmediato...Al cuarto de hora, se izó la escalera del buque, los marineros comenzaron a levantar las anclas con las canciones de costumbre, y la máquina comenzó a lanzar lentamente el vapor.

Nos arrojaron desde todas partes naranjas, ramos de flores, bombones...Finalmente, un último cañonazo, el estridente silbido de la máquina. Las banderas fueron izadas y arriadas tres veces, señal que contestaron todos los buques que se hallaban en los contornos, y con un ¡hurra! general, zarpamos velozmen-

te del puerto hacia el mar encrespado». La colorida escena, que se repetía con mayor o menor algarabía en todos los puertos, refleja muy bien el ambiente y las condiciones de un viaje por mar. En cada recalada, los comerciantes locales ofrecían a los pasajeros, algunos primores de las cosechas o productos de la artesanía local que podían interesar a los viajeros. Más o menos lo mismo, salvando las distancias, que ofrece hoy día cualquier aeropuerto internacional.

Con el tiempo, se estableció un comercio regular, tal vez podríamos llamarlo «comercio navegante». Los vendedores se embarcaban como pasajeros y ofrecían su mercancía durante todo el viaje. En cada recalada se establecía a bordo una feria, integrándose a ella el comercio local de cada puerto, hasta que el sistema fue regularizado por la Compañía Sud Americana de Vapores que organizó definitivamente lo que se llamaba «la pacotilla», es decir, la compraventa de productos. Los «pacotilleros» arrendaban en la popa unos espacios para colocar sus puestos formando un «shopping center» que se armaba y desarmaba en cada puerto.

La revista inglesa «Fairplay» en su edición de Marzo de 1972, dedica un artículo a esos barcos de la CSAV y los llama «Bazar ships»

Buques - bazar donde «junto a la carga, los pasaje-

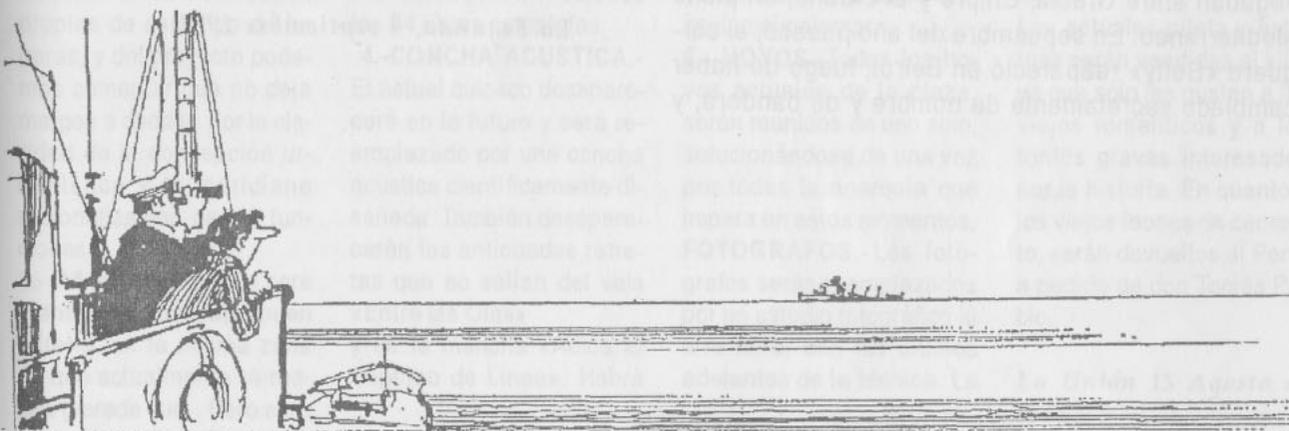
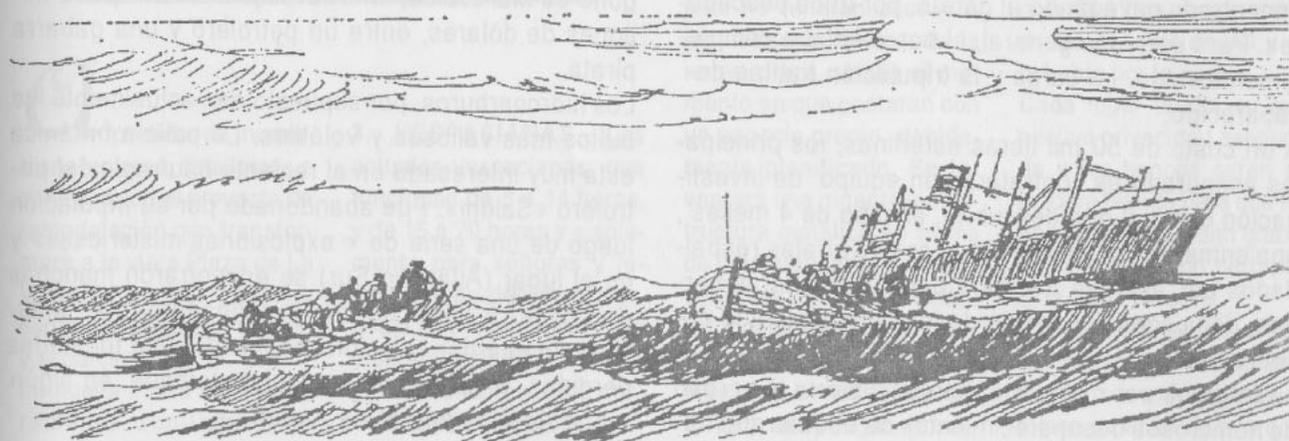
ros, el ganado, había muchas pequeñas tiendas que se abrían en cada uno de los puertos de la travesía. Un porteño, de cuyo nombre no quiero acordarme, pacotillero en carne y fruta, escribió una página notable en la historia de este comercio. Para los norteamericanos sería lo que ellos llaman un «capitán de empresas». Organizó a sus colegas vendedores en torno a un esbozo de sociedad gremial. Logró que cada uno se especializara en un rubro determinado, para una mejor eficiencia. En especial se interesó en el comercio de la fruta y logró establecer un circuito regular de la mercadería. Se zarpaba de Chile con uvas, manzanas, etc. En los puertos intermedios se agregaban, digamos, mangos, dátiles, papayas. Y se regresaba ofreciendo plátanos, cocos, piñas.

Este notable pionero hizo progresar su pequeña empresa hasta que la transformó en la otrora poderosa Compañía Frutera Sudamericana, de la que, convertida en Sociedad Anónima, fue su primer presidente. Los chilenos que peinan canas no habrán olvidado sus famosas campañas publicitarias de «Asproman» (Asociación de Productores de Manzana) y de la «Sidra Doña Francisquita».

En estos días, la Frutera Sudamericana yace como una manzana descompuesta y muy pronto todos estos hechos serán definitivamente olvidados.

PIRATAS

POR COMPUTADORA



VENEZUELA: Está tratando de determinar cuánto petróleo se ha «filtrado» por la vía del contrabando

Más de cincuenta buques mercantes se hundieron en los últimos tres años, en una curiosa secuencia de infortunadas circunstancias. « El fútbol es así », dicen los cronistas deportivos y, en ocasiones como éstas, la gente de mar hace comentarios parecidos. Nunca llegan a conocerse realmente los misterios insondables del mar.

Sin embargo, observadores menos románticos, como lo son generalmente las compañías de seguros, empezaron a atar cabos sueltos y fueron determinando conclusiones bastante sorprendentes.

Por lo general, se trataba de buques viejos con cargamentos valiosos, como equipos electrónicos, y la

inmensa mayoría de los buques tenía la original idea de irse a pique en el Mar del Sur de la China. Más de 200 millones de dólares comprometidos en cascos y cargamentos se habían pagado a firmas establecidas en Hong Kong, Taiwán, Singapur y Bangkok. Los agentes de Hong Kong de la Chung Hsin Navigation Company tenían una mala suerte rayana en lo increíble, y sólo uno de seis barcos despachados por ellos había llegado a destino. Por otra parte, en la inmensa mayoría de los casos las buenas condiciones del tiempo habían permitido la salvación de las tripulaciones, lo que liberaba a los aseguradores de responder por la mercadería desaparecida.

La olla comenzó a destaparse con el «nafragio» del «Starter». Era el «Starter» un viejo carguero con bandera panameña perteneciente a la Chung Hsin que debió ser abandonado en alta mar por las numerosas filtraciones de su casco, acosado por una fuerte marejada, de acuerdo a lo radiado por su capitán. La historia se habría repetido una vez más, a no ser que el «Starter» se negó a hundirse y su casco fue encontrado navegando al garette, por unos pescadores. Para sorpresa general, el barco estaba completamente vacío. La carga y la tripulación habían desaparecido.

A un costo de 50 mil libras esterlinas, los principales aseguradores contrataron un equipo de investigación criminal que descubrió, al cabo de 4 meses, una enmarañada y fraudulenta red de piratas respaldados por agentes, créditos bancarios y otras yerbas, dedicados al negocio de los «hundimientos de liberados».

La Interpol, por otra parte, ha descubierto la verdad de numerosos desaparecimientos de buques que navegaban entre Grecia, Chipre y el Líbano, en pleno Mediterráneo. En septiembre del año pasado, el carguero «Betty» reapareció en Beirut, luego de haber cambiado secretamente de nombre y de bandera, y

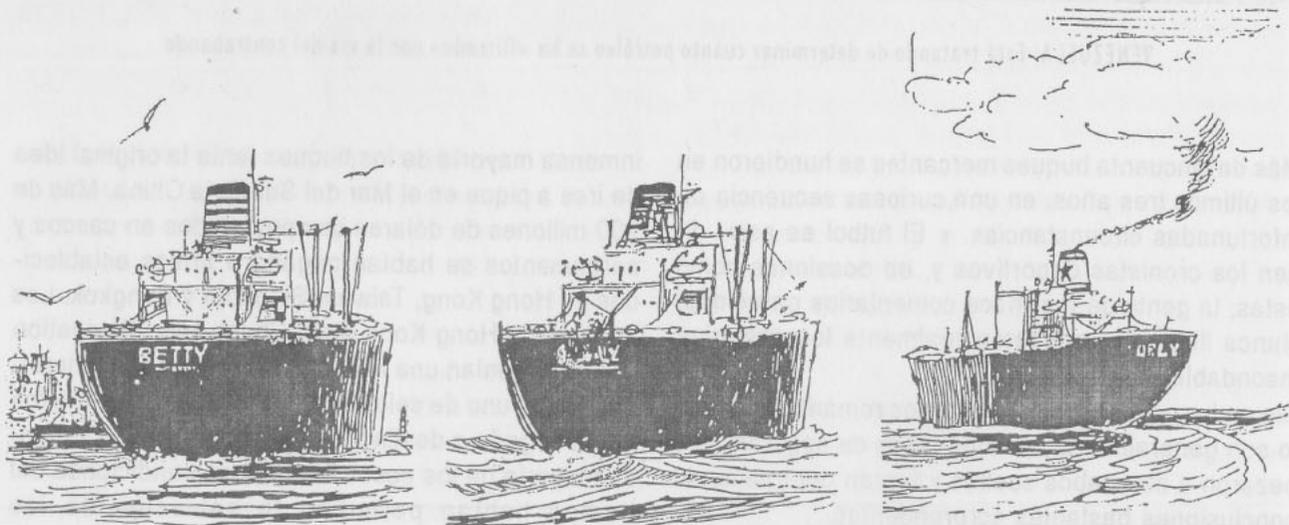
después de haber vendido su mercadería en el puerto libanes. Pero su destino era Arabia Saudita, cuyo gobierno solicitó la investigación.

De la misma manera apareció el «Poseidón» que había vendido su cargamento de 1 millón de dólares en azúcar, muy lejos de su puerto de destino: el emirato de Qatar.

Los guardacostas venezolanos detuvieron, en pleno golfo de Maracaibo, un trasvasije de crudo por 2 millones de dólares, entre un petrolero y una gabarra pirata.

Los hidrocarburos, por supuesto, son actualmente los bultos más valiosos y volátiles. La policía británica está muy interesada en el reciente naufragio del petrolero «Salem». Fue abandonado por su tripulación luego de una serie de «explosiones misteriosas» y en el lugar (Atlántico Sur) se encontraron manchas de aceite. A juicio de los investigadores, las manchas no guardan relación con las 193.000 toneladas perdidas y tal vez la pesquisa termine en algún «boicoteado» puerto de Sudáfrica.

La Segunda, 4 septiembre 1981.-



La extraña metamorfosis del «Betty» en pleno mar mediterráneo

LA NUEVA PLAZA VICTORIA

a pedido de numerosos lectores, detallamos a continuación el proyecto de remodelación que transformará a la vieja Plaza de La Victoria en un moderno centro de desahogo urbano y esparcimiento.

La nueva Plaza será enteramente zonificada de acuerdo a las actividades propias de este tipo de lugares, y del proyecto podemos comentar que no deja margen a dudas por la claridad de la concepción urbanística y la meridiana racionalización de las funciones.

1.- PASEO.- El paseo será mantenido, con muy buen criterio, en la misma zona en que actualmente se realiza (vereda sur). Pero será totalmente mecanizado pudiendo los peatones deslizarse en ambos sentidos sobre amplias cintas transportadoras.

2.- AREAS VERDES.- una de las primeras medidas que se adoptarán será la de barrer con los 84 árboles, 34 arbustos y 172 plantas que actualmente crecen en la plaza. La nueva planificación contará con 2 áreas verdes en la que se plantarán naranjos para hacer juego con la Avenida Pedro Montt. Por las experiencias obtenidas, estos naranjos serán racionalmente protegidos.

3.- VESPASIANAS.- Las actuales vespasianas, que funcionan de 8 a 14 horas, y de 16 a 20 horas y « solamente para señoras y niños », serán declaradas artículo de primera necesidad y serán ubicadas en un lugar claramente visible desde todos los ángulos, permaneciendo en funciones las 24 horas completas.

4.- CONCHA ACUSTICA.- El actual quiosco desaparecerá en lo futuro y será reemplazado por una concha acústica científicamente diseñada. También desaparecerán las anticuadas retretas que no salían del vals «Entre las Olas» y de la mancha «Adiós al Séptimo de Línea». Habrá

nueva música, más acorde con los tiempos que corren, y la concha tendrá numerosos enchufes para conectar guitarras eléctricas, cornetas eléctricas, bombos eléctricos, etc.

5.- PALOMAR.- Las palomas no tendrán acceso a las distintas zonas de la nueva plaza, desde el momento en que contarán con un espacio propio, debidamente planificado. Se levantará una gigantesca estructura metálica en forma de pino araucaria, para que estos característicos volátiles puedan posarse libremente. Se consultan además otras obras de adelanto para este lugar, proviendo a una debida higienización al palomar.

6.- HOYOS.- Todos los hoyos actuales de la plaza, serán reunidos en uno solo, solucionándose de una vez por todas la anarquía que impera en estos momentos.

FOTOGRAFOS.- Los fotógrafos serán reemplazados por un estudio fotográfico al aire libre, con los últimos adelantos de la técnica. La

atención del «studio» será entregada por propuesta pública y por un espacio de un año, renovable.

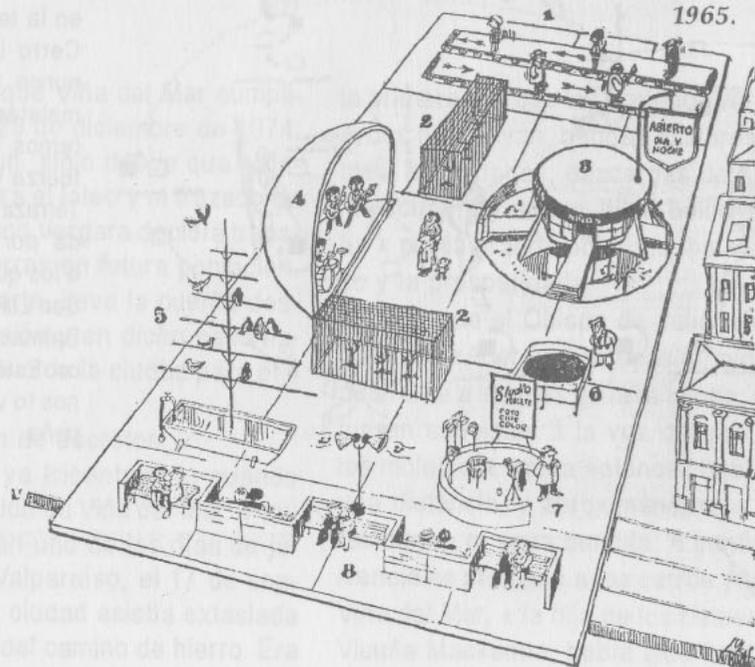
POLOLEOS.- Todos los pololeos se realizarán en lo futuro en la zona norte de la plaza, desde donde se obtendrá una mejor visión de las puestas de sol y de la bahía por la noche.

Cada lugar tendrá su respectiva privacidad asegurada y los bancos serán de madera blanda para que los enamorados puedan grabar sus iniciales con cortaplumas, si lo desean.

El Municipio se encargará de transmitir música ambiental adecuada y a un volumen de acuerdo a la ocasión.

Las actuales pileta y estatuas serán vendidas al kilo, ya que sólo les gustan a los viejos románticos y a los tontos graves interesados por la historia. En cuanto a los viejos leones de cemento, serán devueltos al Perú, a pedido de don Tomás Pablo.

La Unión 15 Agosto de 1965.



Hernán Carmona V en su interesante libro "Postales del Viejo Valparaíso" define nuestro puerto como la ciudad de las estatuas viajeras. La definición no tiene nada de rebuscado si anotamos los innumerables viajes, traslados y virajes a que hemos sometidos los pocos monumentos que tenemos. Y resulta divertido comprobar que esta manía de los porteños se mantiene con todo su vigor hasta nuestros mismos días.

Lord Cochrane. - Este, que es el primer monumento que tuvo Valparaíso, se inauguró en 1873 en la actual Plaza Sotomayor. En 1885 fue trasladado a su actual ubicación en la Avenida Brasil, pero aún allí no dejó de moverse, pues antes miraba hacia el Almendral, colocado en un modesto pedestal, siendo más tarde "virado" hacia el puerto, cuando se convirtió en monumento.

Wheelwright. - El buen don Guillermo fue ubicado primitivamente en la Pla-

za Aduana en 1877. Desde principio de siglo fue llevado a la Avenida Brasil, donde también fue girado hasta tomar la ubicación que hoy tiene (que no nos atrevemos a calificar de definitiva)

Colón. - Desde su pedestal del Crucero de Ruboi (donde hoy está la estatua del bombero) fue radicado, al mismo tiempo que Wheelwright, hacia la Avenida Brasil.

El Bombero. - Este señor tiene el récord de viajes a través de la ciudad. Colocado primitivamente en el Mausoleo de la primera Compañía de Bomberos, fue situado en una Plazuela que existía en la actual " Pérgola de Flores" de la Subida Cumming. Desde allí fue trasladado a la Calle Blanco y posteriormente se le colocó en la Plaza Italia, en el lugar dejado por Cristóbal Colón. Existe ahora un movimiento de opinión que desea hacerlo regresar a la calle Cumming, una de sus antiguas residencias.

Francisco Bilbao. - Antes de llegar a la Plaza Aduana, donde ha tenido que cambiar de ubicación en dos oportunidades debido a remodelaciones de ese sector, tuvo - al decir de los cronistas - diversas estadas, de las que no tenemos desgraciadamente referencias precisas. Antes de ubicarse en la Plaza Aduana, estuvo incluso abandonado en un rincón de la Plaza Italia.

La Justicia. - Quizás la más afortunada de todas las estatuas porteñas, nunca ha dejado la Plazuela de los Tribunales. Pero allí no ha tenido descanso, pues ha sido removida de su pedestal, nada menos que en tres ocasiones y a viajado desde un costado de la plaza al centro de ella, para ubicarse hoy, en un lado del edificio principal.

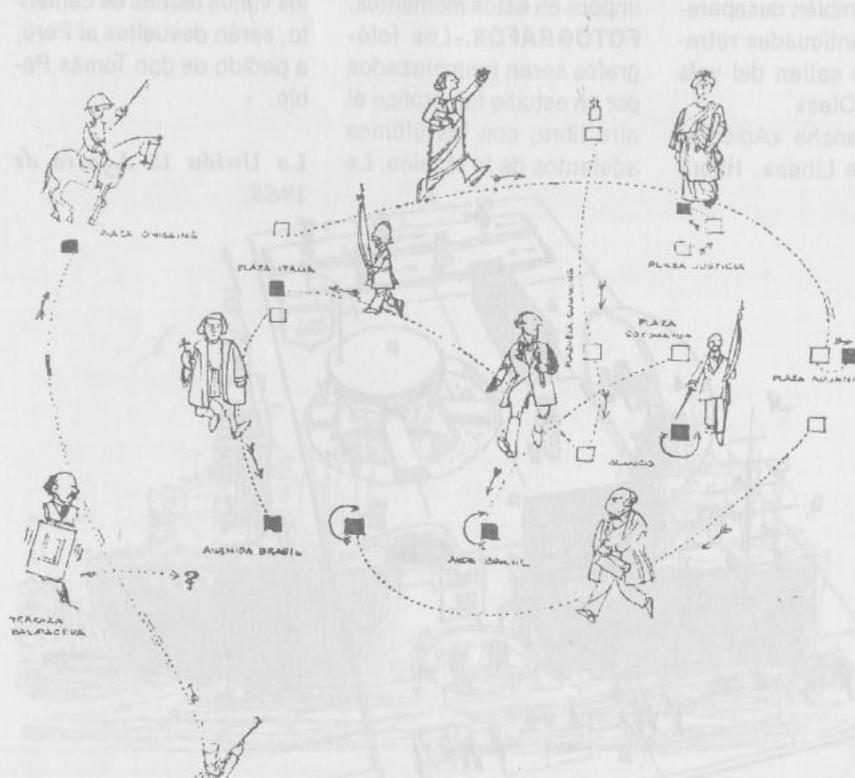
Arturo Prat. - Nuestro héroe Naval también ha cambiado de posición, sino de lugar. Cuando se inauguró el monumento, en 1886, miraba hacia el Mar. Hoy lo hace hacia la Intendencia.

Bernardo O'Higgins. - Como podemos ver, ni los Padres de la Patria se escapan de esta moviediza urbanización. El "grupo escultórico" de la Plaza O'Higgins viene viajando desde hace más de 15 años y todavía no logra ubicarse. Actualmente hay unos escombros vergonzosos que se le tiene destinado.

Balmaceda. - El busto de Balmaceda en la terraza del mismo nombre, del Cerro Los Placeres, no ha viajado nunca, pero ya tiene, suponemos, las maletas hechas. Cualquier día lo veremos trasladarse por la razón o la fuerza y por el simple motivo que la Terraza Balmaceda ha sido "remodelada" por la Municipalidad, dando paso a los que dicen que será la Subida de San Luis.

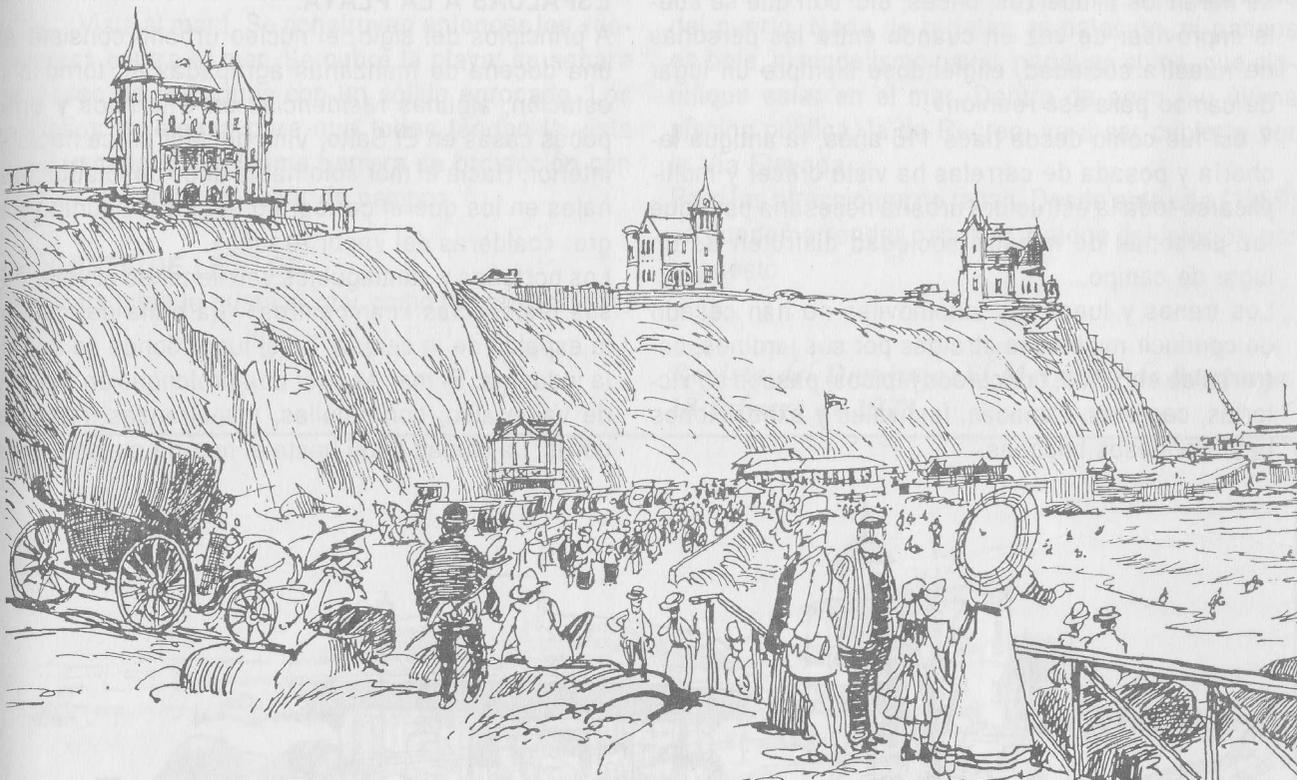
Balmaceda está al borde del barranco. Estén atentos. Uno de estos inviernos lo vamos a ver en la Avenida Española.

LAS ESTATUAS VIAJERAS



VINA DEL MAR

BALNEARIO CAMPESTRE



Algunos sostienen que Viña del Mar cumplirá su primer centenario el 29 de diciembre de 1974, cuando haya transcurrido un siglo desde que el Intendente Echaurren aprobara el loteo y el trazado de calles con que José Francisco Vergara decidía transformar una parte de sus tierras en futura población. La Municipalidad, por su parte, lleva la cuenta desde el día de su primera sesión y en dicho caso habría que esperar el centenario de la ciudad para el 4 de mayo de 1879.

Pero las ciudades no nacen de decretos.

La apacible hacienda era ya tricentenaria cuando ocurrió la verdadera fundación de Viña del Mar. Y sucedió, como corresponde, en uno de los días de júbilo más estruendosos de Valparaíso, el 17 de septiembre de 1855, cuando la ciudad asistía extasiada de placer a la inauguración del camino de hierro. Era

la primera vez que los porteños verían correr un tren. Arcos de arrayán, bandas militares, brillantes uniformes, autoridades, descargas de fusilería, salvas de la escuadra y una multitud bulliciosa que se felicitaba « por la grande obra que iba a esparcir el progreso y la prosperidad ».

« Luego que el Obispo de Juliópolis pronunciara las palabras « Acérquense esas formidables máquinas a postrarse a los pies de la religión », como si realmente fueran sensibles a la voz del prelado, obedecieron las moles que hasta entonces habían permanecido a una distancia, y aproximándose a los pies del altar recibieron el agua bendita. A continuación la concurrencia se precipitó a los carros y comenzó el paseo, Viña del Mar, « la hija de los rieles », como la llamara Vicuña Mackenna, había sido fundada.

BALNEARIO CAMPESTRE

«El Mercurio» informaba, días después, del entusiasmo de toda la población por hacerse transportar en los trenes.

«Valparaíso cuenta ya para lo sucesivo con un excelente paseo al disminuir diez minutos la distancia que nos separa de la Viña del Mar. Este será el paseo favorito, así lo creemos, allí se dirigirán los picnics, se harán los almuerzos, onces, etc. con que se suele improvisar de vez en cuando entre las personas de nuestra sociedad, eligiéndose siempre un lugar de campo para esa reunión».

Y así fue como desde hace 116 años, la antigua lechería y posada de carretas ha visto crecer y multiplicarse toda la estructura urbana necesaria para que las personas de nuestra sociedad disfruten de un lugar de campo.

Los trenes y luego los automóviles no han cesado de conducir multitudes atraídas por sus jardines, carreras de caballos, concursos hipicos, paseos en victorias, cacerías, ramadas, festivales y exposiciones bajo frondosos bosques.

¿Y el mar? Viña del Mar fue fundada por porteños que vivían colgados sobre el mar y habitada por santiaguinos que, como buenos huasos, querían vivir al lado de la estación. ¿Para qué, entonces, el mar? El mar estaba en Valparaíso. Viña era el «Versalles chileno». Un lugar de campo. Viña era y es una ciudad de caballos.

ESPALDAS A LA PLAYA.

A principios del siglo, el núcleo urbano consiste en una docena de manzanas agrupadas en torno a la estación, algunas residencias en Chorrillos y unas pocas casas en El Salto, Viña del Mar crece hacia el interior. Hacia el mar sólo había unos desolados arenales en los que el cartógrafo señala un puntito negro: «calderas del vapor Arauco».

Los porteños y santiaguinos van llenando el valle con sus residencias «campestras». La orilla del mar es la espalda de la ciudad. Es el lugar donde se instala la industria. El mar es casi una prolongación del mar de Valparaíso, con muelles, maestranzas, remolcadores. La ciudad llega hasta el mar de malas ganas.



Viña del Mar, « la hija de los rieles », como la llamara Vicuña Mackenna, había sido fundada.

MAR A LA VISTA.

Un proyecto de obras portuarias propone en 1897 una inmensa dársena en la Población Vergara. La idea no prospera, seguramente por falta de financiamiento, pero su proposición vuelve a surgir varias veces en el transcurso de los años, hasta que la moda impone al santiaguino la residencia «con vista al mar». Es el «boom» de la construcción. Los edificios empiezan a colarse por entre la zona industrial. ¡Vista al mar!. Se construyen entonces las «defensas» contra el mar. Se cubre la playa; se separa al paseo de las aguas con un sólido enrocado. Los edificios se elevan para que todos tengan la vista tan buscada. Es la última barrera de protección con que se defiende «el lugar de campo».

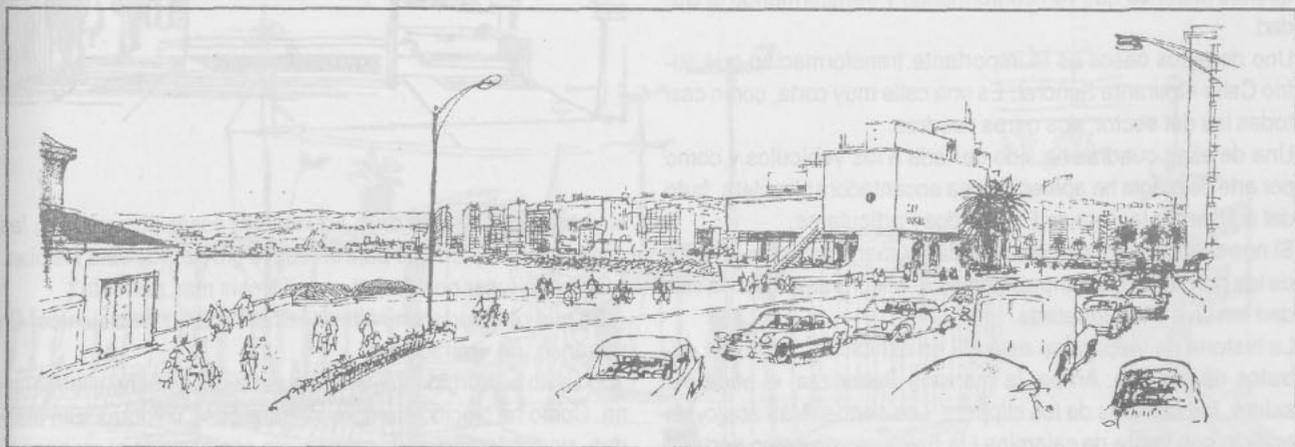
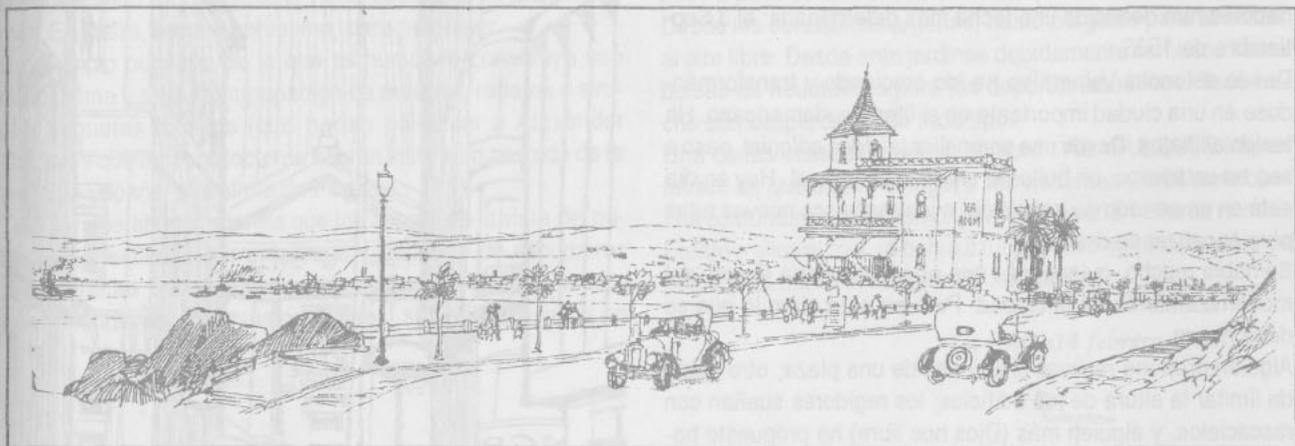
LA COSTA DE LEJITOS.

Al santiaguino le gusta el mar como la cordillera. De

lejitos. Como horizonte, pero no para meterse adentro. Un setenta por ciento de la gente que va a la playa lo hace para tostarse al sol. Viña del Mar multiplica sus atracciones «interiores». Un Casino, a la orilla del mar, que le da las espaldas; unos tímidos acuarios de pececillos de agua dulce; una Feria del Mar en la Quinta Vergara, Entre Playa Ancha y Quintero hay un solo embarcadero posible: el muelle Prat, del puerto. Nada de regatas, ni natación, ni paseos en bote, ni modelismo naval, nada, en suma, que signifique estar en el mar. Dentro de poco, su última piscina pública, la de Recreo, va a ser cubierta por la Vía Elevada.

Pero las atracciones no faltan. Desde este año (1966) se pueden arrendar caballos, traídos del interior, por supuesto.

*Revista del Domingo, El Mercurio de Santiago,
18 Febrero de 1973.*



1536 - 1966

Hace 430 años un joven capitán español, llamado Juan de Saavedra, bajó por estos cerros al encuentro de un pequeño barco: el «Santiaguillo», Juan de Saavedra cumplía órdenes de Diego de Almagro y el barquichuelo venía mandado desde el Perú con provisiones para los descubridores. Saavedra, casi como por broma, llamó a este valle remoto, «Valparaíso».

Esto sucedió en los primeros días de Septiembre «y los historiadores han deducido una fecha más determinada: el 3 Septiembre de 1536.

Desde entonces Valparaíso ha ido creciendo y transformándose en una ciudad importante en el litoral sudamericano. Ha tenido altibajos. Desde una somnolienta aldea colonial, pasó a ser, en un tiempo, un bullente emporio comercial. Hoy en día está en un período de transición, mientras busca nuevas rutas para encauzar su destino.

Se habla mucho, quizás más que en ninguna otra época, del modernizamiento de la ciudad. Pero no está claro lo que se debe hacer.

Alguien propone renovar el quiosco de una plaza; otro habla de limitar la altura de los edificios; los regidores sueñan con rascacielos, y alguien más (Dios nos libre) ha propuesto barrer con una plaza para levantar en ella un edificio.

Pero, casi sin intención, calladamente, aparecen de tarde en tarde lugares nuevos, barrios enteros a veces, y en otras, pequeños rincones que van conformando y transformando la ciudad.

Uno de estos casos es la importante transformación que sufrió Calle Almirante Señoret. Es una calle muy corta, como casi todas las del sector, dos o tres cuadras.

Una de esas cuadras ha sido cerrada a los vehículos y como por arte de magia ha aparecido una encantadora plazoleta, fruto del edificio de la Caja de Empleados Particulares.

Si nos situamos en ella, de espaldas al mar, (posición favorita de los porteños) nos sorprendemos al encontrarnos con la ciudad tan viva y tan retratada.

La historia de Valparaíso está allí en exhibición, como los estratos de la tierra. Arriba, la mansión Baburizza, el auge del salitre, las carreras de los clippers. Los cerros. Más abajo, un edificio con frente de calamina (la típica construcción porteña del siglo pasado) y las galerías de vidrio sobre el mar, suspendidas en el vacío. Las quebradas. Al fondo, el Banco de Chile,



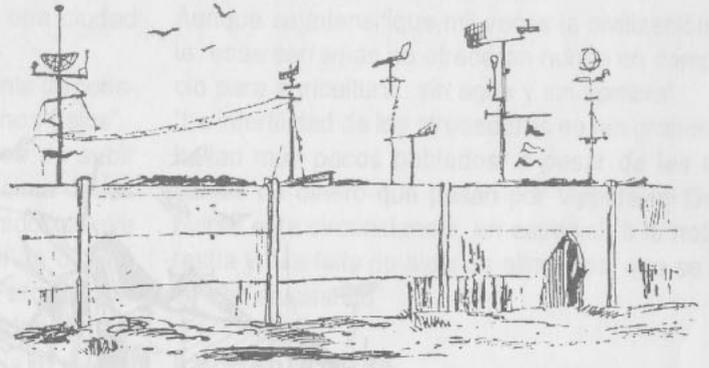
el «business», la calle de la Aduana, las casas comerciales, las oficinas. Es el plan que baja en suave gradiente hasta las olas. ¿Qué otro lugar nos darías una síntesis más perfecta?

¿ En qué otra parte sino allí se necesitaban unos asientos, un remanso, un «mirador».

Todo esto ha surgido así, simplemente de la noche a la mañana. Como ha crecido siempre Valparaíso. Con obras. Sin alardes, sin conferencias de prensa, sin aspavientos ni propaganda.

Diario La Unión de Valparaíso.

PAN ...Y FANTASIA

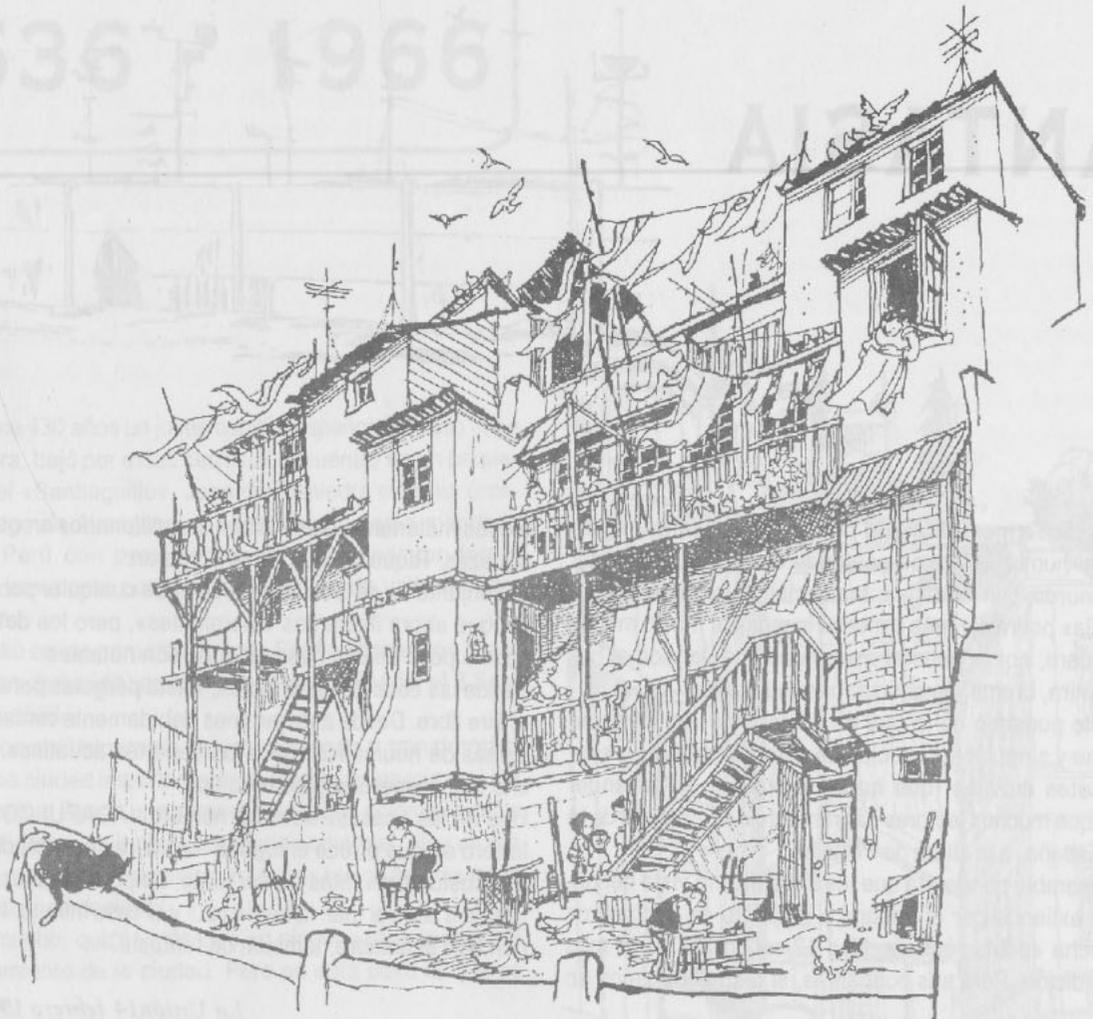


Se dice a menudo que el pueblo chileno tiene un gran sentido del humor. Pero se confunde el sentido del humor muy a menudo, con la «talla», tan común entre nuestra gente. La «talla» podrá ser más o menos ingeniosa, más o menos chistosa, pero, por lo general nada tiene que ver con el humor. Es sátira, broma, sarcasmo, pero no humor. Un ejemplo purísimo de lo que es humor, lo constituye una curiosísima y singular agrupación de antenas, radares o simples juguetes móviles (que harían palidecer a Alexander Calder) y que muchos lectores habrán visto a un costado de la Avenida España, a la altura de Portales. Tras la miserable pandereta que los separa de la vista del público, se extiende por el basural y botadero de escombros una estrecha «población» de 10 o 12 callampas de la más pobre condición. Pero sus ocupantes, si bien pobrísimo en

bienes materiales, demuestran ser millonarios en otro tipo de riquezas. Riquezas que no se compran. El conjunto no se diferencia mucho de cualquier población de las que ahora llamamos «marginales», pero los detalles que poco a poco se van descubriendo son notables. Desde las consabidas antenas, hasta pérgolas para almorzar al aire libre. Desde ante jardines debidamente cercados hasta balsas de neumáticos para los deportes acuáticos. Todo hecho con desperdicios de todo tipo. Una de las «casas» lleva un nombre: ACAPULCO. Otra, un letrero en que ofrece el lugar a los visitantes y proclama buenas costumbres. Más humor junto, no podría hallarse nunca. Frente a ellos el mar, la bahía azul y el cielo infinito. No sólo de pan vive el hombre, también de fantasía.

La Unión 14 febrero 1966.





CERRO CORDILLERA

VALPARAISO VISTO POR UN EXTRANJERO

Es común encontrar en esta página más dibujos que palabras. Por esta vez vamos a hacer una excepción la ocasión así lo exige.

Conocer las opiniones de un europeo, de paso por nuestra ciudad, siempre resulta interesante. Debería también resultar útil, a fin de sacar de ellas las conclusiones necesarias, y tomar las medidas que aconseja un ciudadano que procede de países más desarrollados y con mejores medios de civilización.

Pero nunca hemos aprendido estas lecciones.

Nuestro sentimentalismo nos impide tomarlas como tales y sólo vemos en ellas halagos o insultos.

Ofrecemos a nuestros lectores las impresiones de un europeo que nos visitó y ... ¡ al que le venga el sayo, que

se lo pongal.

La ciudad.

Apenas llega, empieza por decir:

"Entre los numerosos forasteros que llegan a Valparaíso, no habrá uno sólo que olvide...la impresión desfavorable de sus alrededores". Esto lo recalca más adelante: "La sensación de la esperanza amargamente desengañada que tuvo en aquel momento no lo volverá a olvidar jamás".

De nuestra ciudad dice que:

"De ninguna manera Valparaíso corresponde a las expectativas que se podrían cifrar en su bello nombre: El sitio mismo es el menos adecuado para construir una

ciudad destinada a concentrar el comercio marítimo de un gran país...Dejando a un lado el puerto, que no es en absoluto seguro, el lugar impide construir una ciudad extensa".

"La angosta costa está cubierta por un laberinto de construcciones irregulares, mezcladas con ranchos bajos". "Senderos estrechos y visiblemente difíciles de subir permiten a los peatones alcanzar hasta la cima de las serranías"... (donde) "...casi comparables a nidos de ave se hallan suspendidas numerosas pequeñas casas, escalonadamente, en la roca emparejada. Pero son tan estrechas y reducidas que no sugieren la idea de ser habitables".

Del plan de la ciudad, expresa:
" Hay tiendas llenas con productos de la industria europea- Los trajes nacionales desaparecen entre el vestuario para mí inexpresivo de la moda de Europa. El mercado está ocupado por cosas que uno ha visto en su país... Las esperanzas de encontrar algo característico en las quebradas próximas, se ve amargamente defraudada... Hasta las escasas plantas de jardín son europeas."

Desde el plan, anota, se separan " callejuelas cortas, sucias e incómodas, donde vive una población densa, en casas poco acogedoras"

La falta de espacio le causa mucha impresión y continuamente la destaca con frases como " Ya en la actualidad, en que el comercio de Chile está muy lejos de haber alcanzado su pleno desarrollo, falta espacio".

La Zona

Más personajes que las anteriores resultan, para nosotros, sus opiniones sobre la zona que los rodea.

" Por donde se mire, solo se presentan murallas rocosas, grises y sieníticas...

" No existe algún grupo de árboles que interrumpe esa triste uniformidad, pues la ingrata tierra solo es capaz de alimentar arbusto con ramas leñosas y hojas grises"

" Es seguro que esta serranía pelada, de arbustos degenerados y aislados, estaba poblada hace tres siglos por bosques tupidos. Una destrucción desconsiderada, como todavía se practica en este país, ha tenido como consecuencia el agotamiento de los arroyos y que los aguaceros invernales lavara la capa vegetal de las rocas graníticas".

" Desde las cimas de los cerros bajan a menudos quebradas profundas y oscuras, originadas visiblemente por los grandes torrentes de lluvia, que descienden por ellas y que amenazan todos los inviernos, la seguridad de la ciudad." " Falta leña y agua".

" En las pocas arterias de agua, se aglomera el pueblo desde la madrugada hasta la noche".

Aunque se intensifique mil veces la civilización en Chile, esas serranías no ofrecerán nunca un campo propicio para agricultura...sin agua y sin sombra"

"La infertilidad de los alrededores es tan grande, que se hallan muy pocos poblados, a pesar de las enormes sumas de dinero que pasan por Valparaíso Debe atribuirse esta circunstancia, en especial, a la notable carestía y a la falta de algunos alimentos, que se observa de vez en cuando"

La Gente.

De nuestra gente así, como de los que anteriormente hemos mencionado, nuestro visitante se refiere extensamente, pero, por razones de espacio, sólo seleccionamos algunas de sus anotaciones.

" La inconstancia, característica del modo de vivir que acompaña al estado primitivo de las sociedades, se expresa por doquier en las viviendas y en las costumbres".

" Valparaíso revela pobreza en atracciones, desaseos y miseria".

"El hombre ilustrado no disfruta de goces refinados, ni siquiera de unos pocos, al terminar su diaria jornada" Existía un teatro, pero indecente y ruinoso.

" A pesar del entusiasmo y del talento nacional por la música, se carece de una buena orquesta,"

"El pobre vive en un desaseo indescriptible por la falta de espacio; el comerciante y los habitantes de mayor renta pagan sumas extraordinarias por viviendas relativamente cómodas.

" Resulta notable su queja..." La plaga de pulgas, que es inevitable en este clima, es la única plaga de este tipo que se conoce en Chile, pero lo que se sufre por ella es insoportable, encontrándose con estos insectos también en las casas de las mejores familias...contribuyendo a ella la mala costumbre de los chilenos de rodearse de verdaderos rebaños de perros inútiles".

Ya se estarán amostazando los lectores, como me amostazé yo en la debida oportunidad, y estarán rabian-do por conocer la identidad del autor de estas malhadadas notas de viajes.

Su autor es un botánico viajero alemán y las citas han sido tomadas de su libro " REISE IN CHILE, PERU UNDAUF DEN AMAZONEN". El que quiera conocer el texto completo, puede comprar una traducción al castellano en cualquier buena librería.

¿ El nombre del autor ...? Edward Poeppig.

El Señor Poeppig estuvo en Valparaíso en 1826. Es decir, hace exactamente 139 años atrás....

¡Valparaíso tiene que cambiar!.

LOS BARES PORTEÑOS



En todos los pueblos de Chile hay un almacén « El Tropezón » o un bar « El Quitapenas » o un bazar « El Cañonazo ». Son nombres que el tiempo ha arraigado y que casi podríamos decir forman parte de lo típico. Igual como resulta difícil entre nosotros imaginar un almacén sin un italiano, una paquetería sin un «turco» o una ferretería sin el correspondiente español. «Atendido por su propio dueño» como todavía garantiza algún anuncio.

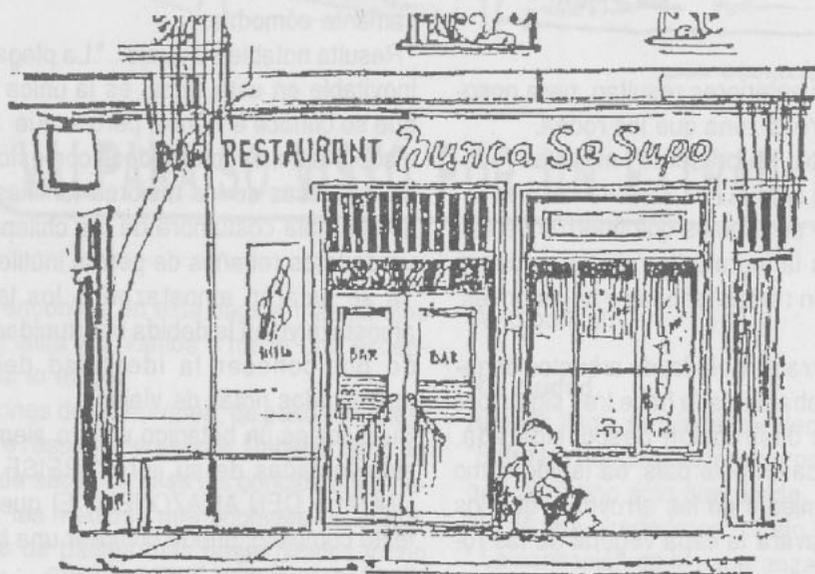
En un puerto, por su condición de tal, la preponderancia del negocio de licores, entre el comercio popular, resulta notoria y llámese Bar, Restaurant, Café o Casino Social, su finalidad y razón no son otras que el satisfacer -Baco mediante- las gargantas reseca- cas de la gente del mar.

Valparaíso no se escapa a esta realidad y aunque con los años haya disminuído el movimiento marítimo, no por eso ha decrecido el movimiento de empinar el codo, conforme a la más pura tradición marinera.

Porque el Bar, fábrica de ensueños baratos, resulta inseparable de los conglomerados humanos y termina por reducir en su forma, fondo y estructura de su clientela.

Por eso es que los bares porteños sean tal vez los más curiosos, exóticos e increíbles de Chile y en ellos encontremos materializadas toda la picardía y socarronería del «roto» navegado.

Con sólo mirar sus rótulos lo dicen todo...



¿ Qué decir del famoso NUNCA SE SUPO?

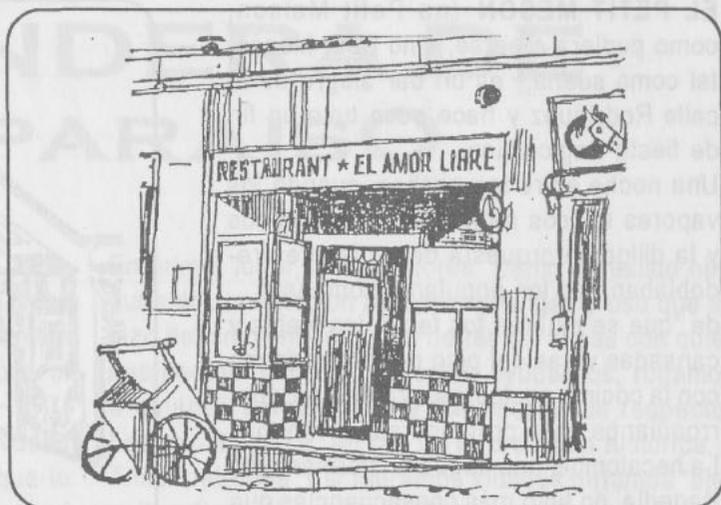
Aunque haya franqueado su puerta, no hay porteño, ni el más abstemio, que no lo conozca y, todos han deseado alguna vez desentrañar el apasionante enigma de qué fue lo que nunca se supo.

La respuesta tal vez sea: Nunca se Supo.-

Un record de "increíble" lo tiene este Bar de la calle San Francisco.

Al lado de la carnicería "Bucéfalo" (¡) abre sus audaces puertas el Bar Restaurant **AMOR LIBRE**.

Pero tras el anárquico anuncio, sólo se esconde un modesto despacho de "tres tiritones"



No hace mucho existía en Retamo con Independencia un Bar que se llamaba **LA OFICINA**.

El nombre era quizás el más práctico de todos los conocidos y su utilidad era innegable. Tanto como para solicitar su reapertura.

-¿ De dónde vienes a esta hora?- preguntaba la mujer.

-De la Oficina – respondía el marido.

¿Sospecharía Ud. algo de este discreto hombre de negocios que entra circunspecto a una oficina, en un barrio de oficinas?

La plancha de mármol grabado indica claramente **COMPAÑÍA DE SEGUROS** y el tono general, austero y metódico, sólo parece señalar a un "business" más de la calle Cochrane.

Pero si penetramos al interior, los archivos se trocarán en estanterías de botellas, los documentos en servilletas y los tinteros en jarros de jugosa chicha. En vez de escritorios, encontraremos mesas y el febril tecleo de las dactilógrafas ha sido reemplazado por el rodar, no menos febril, de cachos y dominós.

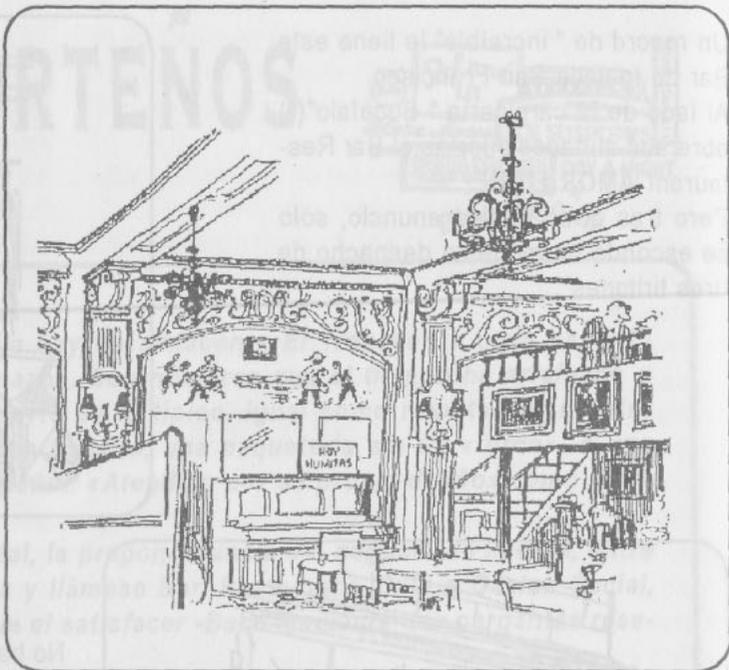
La sutil ironía de esta "compañía de seguros" fue rota hace poco por un feo letrero que dice **BAR PECOS BILL**.

Deberían retirarlo.



EL PETIT MESON (no Petit Maison, como pudiera creerse, sino Petit Mesón, tal como suena,) es un bar alegre de la calle Rodríguez y hace poco tuvo un fin de fiesta tragicómico.

Una noche entre las noches, cuando los vapores etílicos se hacían más espesos y la diligente orquesta de profesores redoblaban con los populares compases de "que se mueran los feos", las viejas y cansadas vigas del piso cedieron, dando con la cocina, cocineras, profesores y parroquianos en el profundo subterráneo. La hecatombe, que pudo transformarse en tragedia, no tuvo más consecuencias que el disipar instantáneamente a la clientela y el primero de los "damnificados" rescatado por los bomberos, preguntó con voz entrecortada ¿Donde fue el epicentro?



En un oscuro rincón de la calle Simón Bolívar, está el «doctor Jekyll» de los bares porteños. Tras un enclaustrado aspecto durante el día, remachado por antiguos cerrojos y mirillas misteriosas, despierta a la medianoche para transfigurarse con luces y actividades. Es el Restaurant « LA ROSA », etapa final obligada de bohemios y trasnochadores que buscan «arreglar el cuerpo» con sus famosas y nocturnas cazuelas de gallina. Cuando llegan las primeras luces del día, cierra cansadamente sus puertas. Es la hora en que despiertan las gallinas...

Con la trágica muerte del Presidente Kennedy, el tan conocido Cabo Cañaveral de La Florida, fue rebautizado como "Cabo Kennedy". Los porteños, siempre atentos al acontecimiento internacional, no ha querido quedarse atrás y el **CAÑAVERAL**, del barrio puerto, se apresuró a incluir en su letrero la nueva denominación. Hoy, su rótulo dice: CAÑAVERAL – John F. Kennedy – COMEDORES CON VISTA AL MAR (iii).

Diario La Unión Febrero de 1964



LA BANDERA DE VALPARAISO

Muy pocas personas saben, por no decir casi nadie, que Valparaíso tiene una bandera. Muy pocos lo saben hoy día, porque eran muchos miles los que la conocían en el siglo pasado. En todo el mundo.

Ahora que la Municipalidad de Valparaíso ha vuelto a adoptar el antiguo escudo de la ciudad, el que le concediera graciosamente el Rey de España, es el momento apropiado, nos parece, para volver a poner en uso la antigua bandera de Valparaíso.

El único documento existente sobre esta bandera es una carta o guía de banderas marítimas de todo el mundo, editada por Charles Wilson en Londres, en el año 1848.

El documento, un hermoso cuadro mural, grabado en acero y coloreado a mano, de acuerdo a la técnica de la época, está en las oficinas de Wienecke y Cia., la fábrica de velas y carpas de este puerto.

Ha sido una característica nuestra desgraciadamente, el romper repentinamente todas nuestras tradiciones, olvidar todos nuestros valores y borrar todas las costumbres, pagando estos pecados con el precio inevitable de tener que empezar de nuevo, "Los que no conocen su pasado tienden a repetirlo".

Al promulgar y hacer pública la existencia de esta bandera, aprovechamos la oportunidad para hacer algunos llamados.

En primer lugar, a los lectores. Como no existe ninguna documentación respecto al origen y uso que se hizo del emblema ni nadie de las personas con quienes hemos hablado ha podido ayudarnos, rogamos a quienes tengan alguna información al respecto, hacernosla llegar, en pro de la precisión histórica.

A los "patrones" (si fuéramos siúuticos diríamos "ejecutivos") de Wienecke y Cia, les pedimos custodiar la única documentación conocida hasta el momento y no cederla o venderla, a coleccionistas, ni permitir que el tiempo la deteriore. Algún día tendrá un lugar en el Museo Histórico de Valparaíso (el que se fundará a pesar de los porteños).

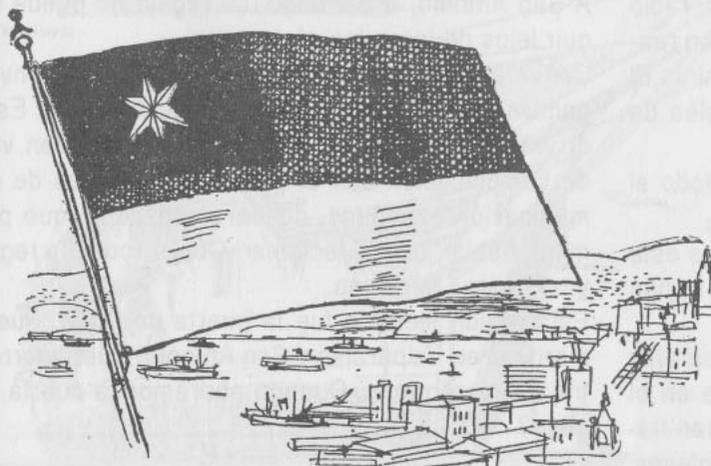
Y por último un llamado a las autoridades para que mediante su apoyo, volvamos a ver flamear bajo las caricias de nuestros vientos, la vieja y noble enseña de Valparaíso.

Ella, conoció en otros tiempos mares lejanos y puntos remotos.

Allá conocieron a través de ella, algo de nosotros. Debemos revivir una de las más bellas tradiciones marinerías de nuestra ciudad.

Espero que el alcalde de Valparaíso, que también es profesor de Historia, tenga tiempo de leer el Magazine Dominical...y la página de Lukas.

Diario La Unión



CALLE Y CALLEJONES

**Nota de la redacción*

El dibujo pertenece a la «Guía Secreta de Valparaíso» de Lukas, entonces en preparación. No fue editada.



Las calles del puerto siempre fueron un cuadro vivo de agitación y bullicio, donde minuto a minuto se renovaba una multitud cosmopolita y atareada, en un ir y venir incesantes. Era el « viento negro de Valparaíso », como lo llamó Neruda, en su Elegía a Alberto Rojas Jiménez, Valparaíso floreció con el desarrollo de las comunicaciones. Estratégicamente colocado en las rutas del comercio y de las emigraciones, se vió envuelto en un inmenso tráfico de influencias y poderes coloniales que lo transformaron en una ciudad anglo-chilena.

La comunidad, atenta y comprometida, supo integrarse y creó sus propios tentáculos. Los logros de Valparaíso no son otra cosa que sus logros en el campo de las comunicaciones. De ahí sus líneas de vapores, sus ferrocarriles, tranvías, teléfonos, radio y televisión. El viejo Telégrafo Trasadino era en realidad un telégrafo entre Valparaíso y Buenos Aires. El South Pacific Mail no era sólo el diario inglés de Valparaíso, era el Correo del Pacífico Sur.

Aquí, entre el muelle y la plaza se anudaba todo el sistema. Era el corazón de Chile.

Hoy día causa admiración saber que a muchos este lugar les parece un callejón sin salida...Una región sin salida.

Valparaíso no es un callejón sin salida. Valparaíso dejó que cerraran su puertas, encerrándose en sí mismo. Nuestro mar fue abandonado por el gran tráfico transoceánico. Back waters, dicen los ingleses. Los viajeros fueron atraídos inevitablemente al avión. El «cabotaje» se trasladó a las vías terrestre y las

nuevas vías de comunicación se anudan en la capital.

Las antiguas carreras del té, del salitre, que disputaban los veloces clippers no eran competencias deportivas, eran luchas comerciales. Los primeros embarques lograban los mejores precios del mercado, tal como ahora sucede con la fruta, financiando el esfuerzo y generando buenas utilidades.

Pero los clippers de ahora cruzan los cielos. El primer vuelo a Isla de Pascua, hace sólo veinte años, necesitó casi 30 horas de vuelo, para cubrir la distancia, llevando 5 pasajeros. Hoy, las naves aéreas llevan centenares de pasajeros...¿ Cómo será en 20 años más?

Hay que reabrir puertas. Al norte, al sur, a Rancagua, A San Antonio, a Santiago. La región no puede seguir lejos de las rutas aéreas.

Convertir esta voluntad en obras, que por su envergadura requieren de la acción reguladora del Estado, significa aguzar el ingenio y abrir también vías de comunicación expeditas, desburocratizadas, que permitan hablar, exigir, reclamar. Obras «con» la región y no «para» la región.

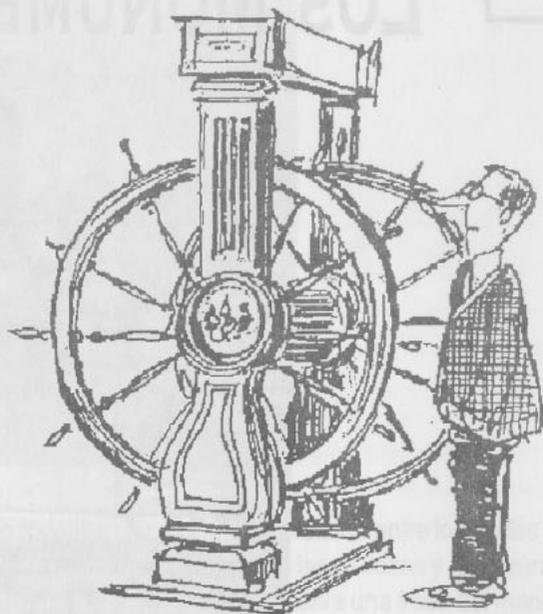
Esta región siempre fue la puerta de Chile. Puerta marítima en Valparaíso y San Antonio. Puerta terrestre en Los Andes. ¿Cuándo abriremos la puerta del cielo?

La Unión de Valparaíso.

UN TRAGO DE NOSTALGIA

En uno de los pabellones de la última Fisa se exhibió una enorme caña de timón, primorosamente conservada. Fue presentada por Ian Taylor y Compañía, una firma de agentes navieros de Valparaíso. La estupenda pieza, que normalmente se exhibe en la oficina porteña, es un buen ejemplo de lo que los ingleses llaman «craítmanship». Es decir, de la mejor artesanía, hecha de prolijidad, eficiencia y un hábito de «amor laboral» que ganaría con largueza a todas las esculturas de una Bienal de Arte contemporánea.

Perteneció al H.M.S. «Liffey» un bergantín de madera de la Armada británica. En 1880, el barco fue estacionado en Coquimbo para servir de hospital de la Flota del Pacífico Sur. Sirvió también como buque -

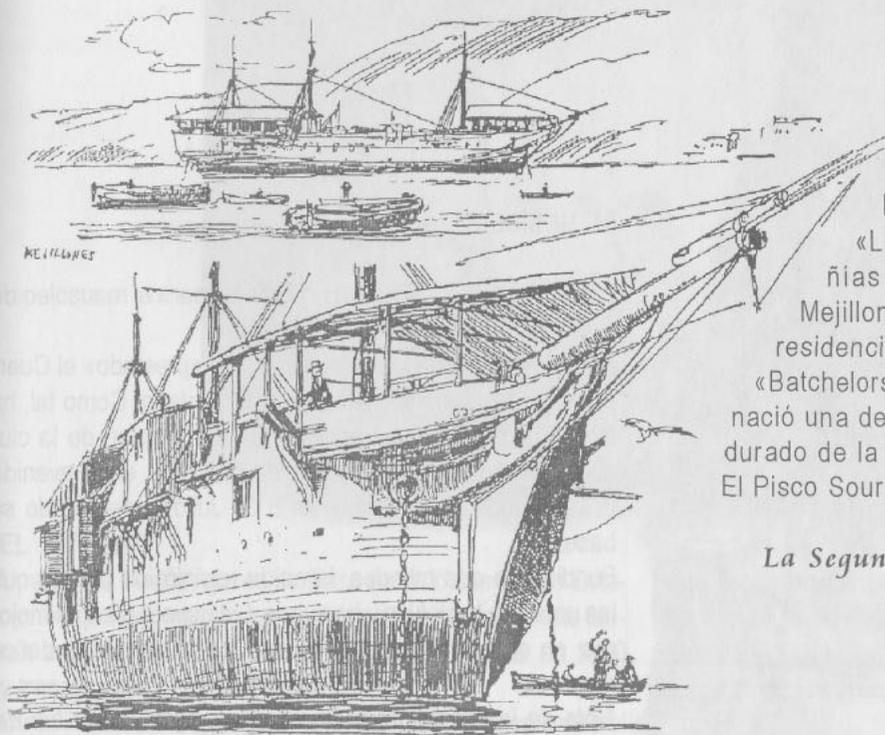


almacén, lo que en jerga náutica se llama pontón, hasta 1902. Enajenado por la Royal Navy, fue adquirido por John Mac-Auliffe, naviero de Coquimbo desde 1891. Mac-Auliffe lo convirtió en su hogar, vivió a

bordo con su familia, y posteriormente lo utilizó para atender sus negocios como proveedor y agente marítimo. La casa Taylor de Valparaíso es sucesora por lazos familiares de la vieja empresa,

Más tarde, hacia 1920, el ex «Liffey» fue vendido a unas compañías salitreras que lo trasladaron a Mejillones para servir como alojamiento y residencia de empleados solteros. En estos «Batchelors Quarters» o «Batchelors Houses» nació una de las tradiciones que más han perdurado de la era dorada del «Chilean Nitrate». El Pisco Sour...

La Segunda 4 Diciembre 1981. Pág. 29



LOS MONUMENTOS OLVIDADOS



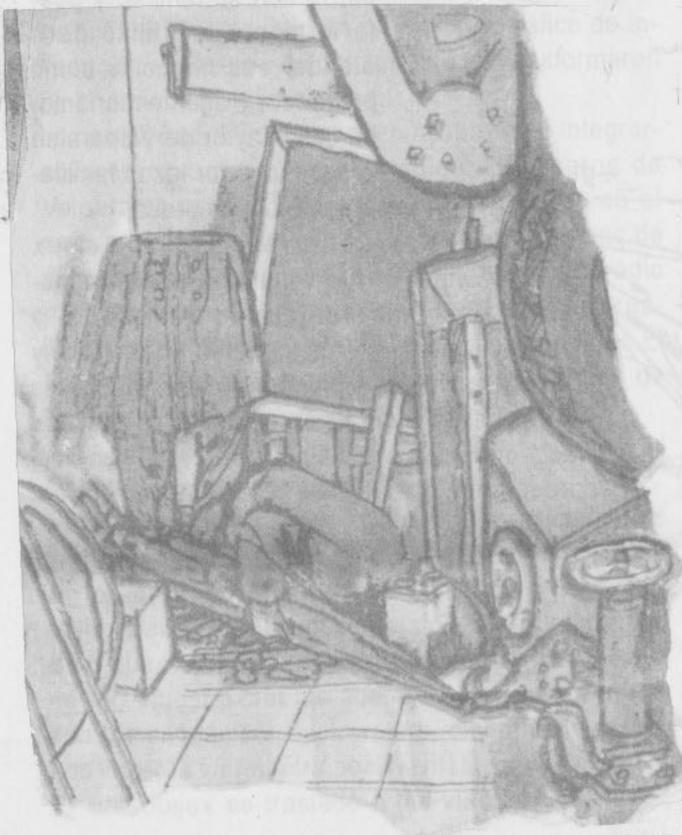
LA VIRGEN

Construido en 1870 en un terreno cedido por doña Mercedes Salva. Forma una pequeña plazuela en un costado de la calle Linares. Por el norte está limitado por un bosquecillo de acacias y eucaliptus, lo que crea un paisaje poco común en el ámbito de Valparaíso.

Fue creado para ofrecer un lugar de romería y en esa función fue sostenido hasta que la costumbre popular despla-

zó la veneración hacia Lo Vásquez.

Hoy está en total abandono. Su basamento de piedra rosada está destruido; las letras de bronce que formaban la inscripción «intercede por el clero», han desaparecido y el terreno pedregoso y arrasado está ocupado por escombros y algunos ranchos.



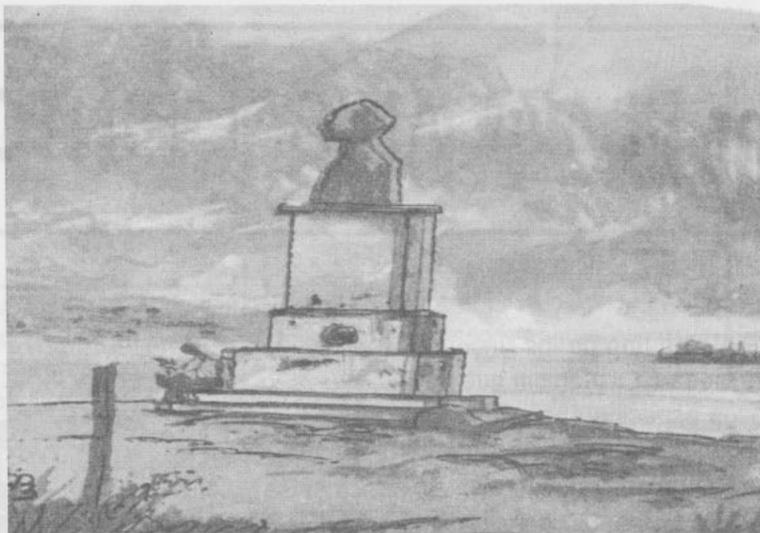
EL BOMBERO

Escultura de bronce hecha en Francia para el mausoleo de la Primera Compañía de Bomberos.

Desde un comienzo, sin embargo, fue «prestado» el Cuerpo como Monumento al Bombero Voluntario. Como tal, ha tenido numerosas ubicaciones dentro del plan de la ciudad, para terminar, al parecer, en definitiva, en la avenida Brasil, donde el terremoto del 8 de Julio lo derribó de su base.

Fundido en dos mitades, la caída rompió los pernos que las unían en la cintura y hoy yace a la espera de días mejores, en el depósito de la Novena Compañía. Tiene daños menores.

Nota de la redacción: al parecer la operación no fue del todo exitosa porque le quedaron cortas las piernas.



BALMACEDA.

Es una de las figuras históricas más invocadas en estos últimos tiempos, pero su monumento en Los Placeres se encuentra en un penoso abandono.

El busto es de bronce y fue fundido en la Maestranza de Ferrocarriles a cuyos obreros pertenece el monumento.

El basamento de piedra llevaba diversas placas conmemorativas, algunas de las cuales han desaparecido. Está increíblemente pintarrajeado por consignas políticas y las palabras que abundan en los lugares públicos.

La construcción de la subida San Luis convirtió la terraza

que lo rodeaba en un sitio eriazos donde entre los restos del antiguo embaldosado aparecen las malezas y la basura.

En su frente, el monumento conserva una frase del mandatario, fundida en bronce. «Cuando ustedes y mis amigos me recuerden, crean que mi espíritu con todos sus más delicados afectos estará en medio de ustedes».



EL INVIERNO.

Una de las cuatro figuras de fierro fundido, las cuatro Estaciones que adornaban los vértices de la plaza Victoria fueron adquiridas en Francia por suscripción popular en 1860 y tres de ellas permanecen en su lugar.

Otra víctima del último terremoto. Cayó de su base sobre el césped, lo que la salvó de dañarse irreparablemente .

Fue depositada en el sitio 3 de los recintos portuarios desde donde fue llevada a Puerto Varas y allí se encuentra ahora tendida en el suelo, en un costado del acceso. Con estos traslados sufrió la quebradura de su base.

El Mercurio de Valparaíso, Domingo 24 de octubre 1971.-

LA PLAZA ANIBAL PINTO

La Plaza Aníbal Pinto es uno de los rincones más característicos de la ciudad. La planicie que hoy ocupa, uno de los escasos espacios «abiertos» del estrecho plan de Valparaíso, era la base de un desfiladero durante la colonia y señalaba el comienzo de la playa del Almendral.

Cobijó algunas chozas de indios changos que vivían de la pesca y, que la ciudad fue desplazando sucesivamente a otras caletas, (estero de Jaime, El Barón, La cabritería, Portales)

En tiempos del Gobernador Zenteno se construyó una pasada, rebajándola del cerro y se levantó allí un «portón» donde se cobraba peaje a los viajeros que iban al Almendral. Sucesivos desmontes fueron rellenando la playa hasta lograr un regular espacio donde se levantaron algunas edificaciones que respetaron la explanada.

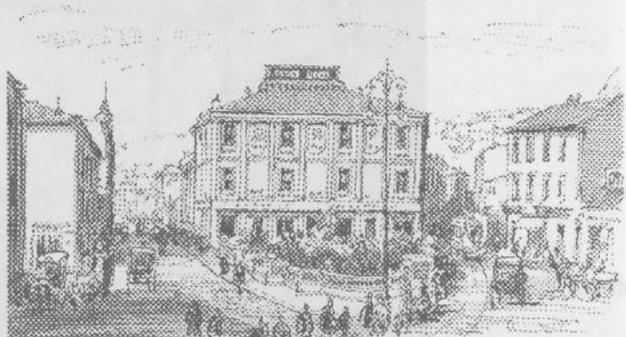
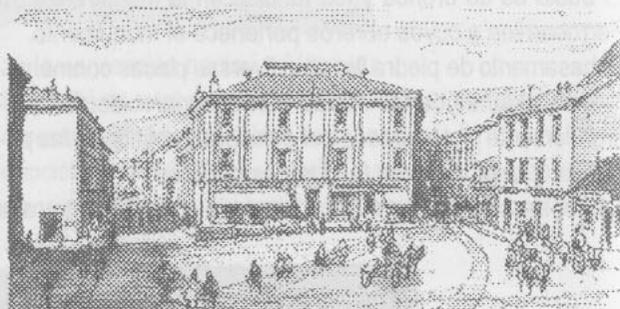
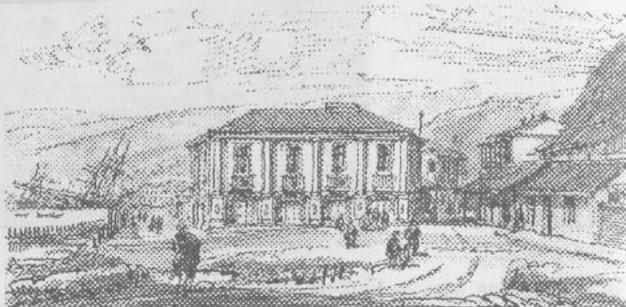
La primera vista del lugar la tenemos de un grabado de 1854 y en él aparece un terreno arenoso junto al mar limitado hacia el oriente por un edificio de bodegas que es hoy básicamente el mismo que ocupa ese lugar, con algunas modificaciones (un piso más). Al lado del cerro unos ranchos de tejas, algo más adelantados que la actual línea de edificación, dejando un estrecho pasaje al comienzo de la calle San Juan de Dios, hoy Condell.

Hacia 1870, la plaza tenía ya la fisonomía que conocemos. El conjunto de edificios ha sobrevivido en los costados norte (Café Riquet y Casa Jacob) y Oriente.

En esta parte se colocó a principios de este siglo, la fuente de Neptuno que primitivamente tenía un frondoso jardincillo rodeado de una reja. Constituyen un valioso testimonio de la arquitectura victoriana representativa de una época de Valparaíso, hoy algo uniformada por la actividad comercial.

La nueva edificación que se levantará en la esquina nororiental, correspondiente A LA REMODELACION BELLAVISTA, volverá a cerrar el espacio con un volumen de 3 pisos (fueron veinte) a fin de no desequilibrar el conjunto, y la torre central estará desplazada hacia el mar, sobre la calle Melgarejo.

Actualmente, es uno de los más hermosos rincones



porteños. Sus jardines han sido rediseñados y su prado y sus flores son una feliz sorpresa en el árido paisaje urbano. Esto puede ser apreciado en una de las raras ocasiones en que la plaza está libre de cartelones de propaganda, ya que su ubicación privilegiada, la convierte en el «escaparate» favorito de la publicidad política, hoy tan abundante y tan liberalmente permitida.

El Mercurio de Santiago, Domingo 11 Junio 1972.-

EL VIEJO MARINERO



Hace unos días, un incendio produjo graves daños en una antigua propiedad ubicada en las calles Bellavista con O'Higgins. Para ser más precisos, en la parte que quedaba de una antigua propiedad, ya que el edificio se extendía, antes, por toda la manzana, hasta la calle Condell. El sector, hoy desaparecido, fue también consumido, en su oportunidad, por las llamas.

El edificio tiene para nosotros una singular significación, ya que fue allí donde se fundó, hace 79 años, este diario. Y allí funcionó hasta 1913.

Todavía puede verse entre las ennegrecidas calaminas, la figura de un viejo marino coronando la esquina como un pétreo mascarón de proa.

El capitán está allí, con las vista fija al horizonte y desde su mirador ha desafiado sin inmutarse los embates de tantos años y de tantos vientos.

Pero si ha salido triunfante en su navegación con los elementos, no ha tenido la misma suerte con sus amos de carne y hueso.

Como amotinados tripulantes los hombres no han sido generosos con el viejo capitán. Primero, el avance de la ciudad fue poco a poco alejándolo del mar. Las olas, que antes bañaban sus pies de piedra, hoy están muy lejos, tras una estrecha perspectiva de edificios y altos muros. Más tarde, perdió su larga pipa de cemento. Sin mucho respeto por sus años, alguien lo tomó después como base

para el paso de unos cables eléctricos. Y ahora, como triste final, ha debido soportar ante sus barbas, el febril trajinar de los bomberos.

Hoy sus párpados parecen haberse cerrado. Son pocos los que saben que esta parte de Valparaíso era una antigua playa que fue posteriormente cubierta por una especie de malecón que corría a lo largo de la calle Blanco. Allí estaba la línea de la costa, allí se estrellaban las olas y los temporales. Lo que ahora son la Avenida Brasil y Errázuriz, las líneas del Ferrocarril y la Costanera nacieron de relleños artificiales.

Para quienes les parezca dudosa esta afirmación, he copiado en el dibujo de abajo, una foto del archivo de la Primera Compañía de Bomberos.

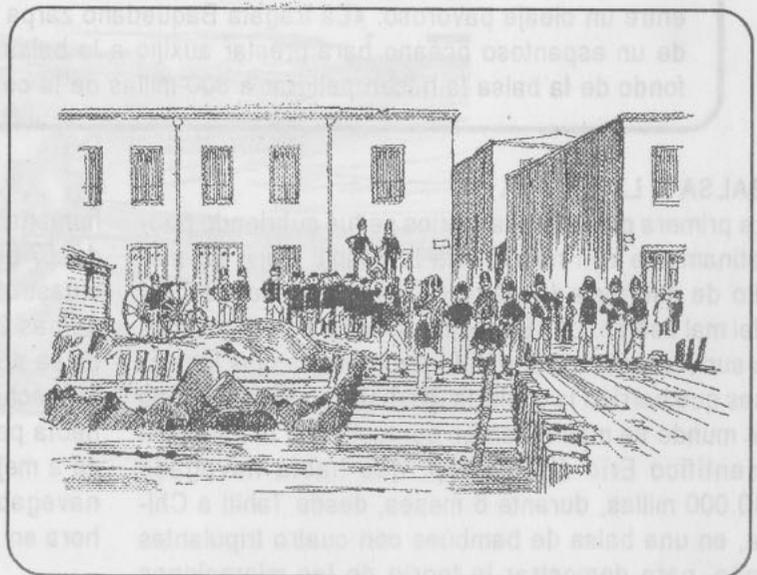
Podemos ver a los voluntarios de entonces dirigiendo a los antiguos «auxiliares», que bombean con un «chorizo» agua desde el mar. Es la esquina de Blanco con Melgarejo. Atrás, los edificios que todavía están ahí. La onceava Compañía, el Café Riquet, y en primer plano unas escasas obras de contención. Un modesto embarcadero y un pequeño muelle de madera.

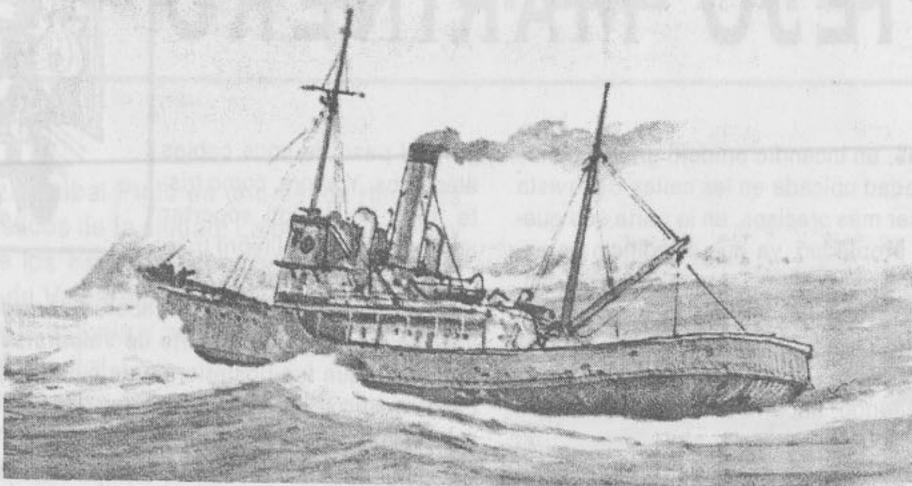
La foto fue tomada en 1858.

Los edificios que ahora se construyan ya no tienen entre sus estucos viejos marineros de piedra.



Diario La Unión de Valparaíso.





DONDE MANDA EL MAR

Como la tempestad, la noticia fue creciendo poco a poco. Sábado 18 de mayo de 1957. «Temporal en Juan Fernández. Dirección del Litoral anuncia temporal de viento y Lluvias., Domingo 19: « Temporal de gran violencia avanza hacia Valparaíso. Vientos de 90 kilómetros por hora. En la mañana de ayer ya llovía en Concepción. Lunes 20: «Temporal azota con violencia a Valparaíso. Vehículos estacionados en la costanera fueron barridos por el mar: cinco goletas perdidas y dos hundidas. Quebrado el faro de la punta del Molo. Las lluvias se propagaron hasta Coquimbo, donde hacía dos años que no llovía. Vientos de 100 kilómetros por hora en Santiago. En Salamanca el viento voló el 5 por cientos de las techumbres». La sala del télex repiqueteaba como si hubiera un concurso de mecanografía, los cables del telégrafo zumbaban por los caminos rurales. Una foto en primera plana mostraba un puntito negro entre un oleaje pavoroso. «La fragata Baquedano zarpa a toda máquina del puerto en medio de un espantoso océano para prestar auxilio a la balsa «Tahiti Nui». Moluscos adheridos al fondo de la balsa la hacen peligrar a 800 millas de la costa frente a Talcahuano...»

BALSA A LA DERIVA

La primera plana de los diarios se fue cubriendo paulatinamente con noticias de la «Tahiti Nui», en medio de informes desastrosos de las consecuencias del mal tiempo. La «Baquedano» exigía cada vez más a sus máquinas mientras la proa rompía olas inmensas que barrían la cubierta. Radioaficionados de todo el mundo se mantenían en contacto con la balsa del científico Eric de Bisshop, que había navegado 10.000 millas, durante 6 meses, desde Tahiti a Chile, en una balsa de bambúes con cuatro tripulantes más, para demostrar la teoría de las migraciones

humanas entre la Polinesia y América. El 21 de mayo del 57 el país llevaba 48 horas sufriendo los efectos catastróficos del temporal. La «Baquedano» estaba a unas 2 horas de navegación de la Tahiti Nui», y la balsa prehistórica, de 15 metros de largo por cinco de ancho, azotada por el mar y los fuertes vientos había perdido algunos bambúes. A mediodía empezó a mejorar el tiempo. La balsa de Eric de Bisshop navegaba con sus cinco tripulantes a 2 millas por hora en dirección noroeste.

UN INSTANTE DE REPOSO

A las 3 de la tarde del 21 el radioaficionado francés Yves Maintre captó en París un mensaje del telegrafista Alain Brun, de la «Tahiti Nui»: «Mar en calma. Posición de 34.39 sur; 89.16 oeste. Mala visibilidad. Viento sudoeste de 3 nudos. Temperatura 26 grados. Esperamos fragata para mañana en la noche. El peligro parece haber pasado. Arreglaremos el mástil esta tarde. La tripulación duerme». El comandante Francisco Suárez, de la fragata «Baquedano», ordenó al teniente Ceppi y a los tres miembros de la guardia colorada mantener vigilancia nocturna. A las 4.45 de la madrugada del 22 los 4 hombres avistaron la balsa. La tripulación del buque se puso violentamente en movimiento. A las 5.30 el capitán Suárez envió a uno de sus oficiales a la «Tahiti Nui» y regresó con Bisschop a bordo: «Si no fuera francés quisiera ser chileno, dijo el científico al subir a la fragata.

EL MAR DESPIERTA NUEVAMENTE.

Eric de Bisschop deseaba permanecer en la «Tahiti nui» y ser remolcado hasta Juan Fernández para limpiarla de moluscos. La fragata «Baquedano», le pasó cigarrillos, harina, leche, limones y verduras. Se le entregaron tambores vacíos para la flotabilidad, elementos para la reparación y se le lanzó una espía de 120 metros de largo para el remolque. El 23 de mayo la balsa navegaba con banderas de Chile y Francia, ilimitada por los rayos de sol que realzaban su exótica belleza en el amplio océano azul. Todo

parecía en calma; pero al atardecer los instrumentos de la «Baquedano» empezaron a registrar alteraciones climáticas. Empezó a llover. El mar principió a agitarse y el viento fue aumentando su violencia. A medianoche el vendaval norweste soplaba furioso con fuerza 5 y a las 0.30 se cortaron los cables de remolque. La balsa seguía perdiendo bambúes. En Valparaíso el temporal alcanzó fuerza 7. Un tren rastro fue arrastrado por el mar en el desvío Barón. Ferrocarriles interrumpió sus servicios. Seis naves se hallaban a la capa. En Coquimbo y La Serena se ordenó evacuar las escuelas: había 2.000 personas sin hogar. En medio del pavoroso temporal, recién a las 9 de la mañana del 25 de mayo, se logró volver a unir la «Tahiti Nui» a la «Baquedano», Cada vez más frágil y casi hundida, la balsa había permanecido 9 horas a la deriva.

UN JUGUETE DE LAS OLAS.

El mar continuaba azotando sin piedad a la balsa primitiva. Le quebró la viga maestra de la roda. Los hombres de la «Tahiti Nui», calados hasta los huesos, trataban de reparar lo que ya no era sino ruinas. La parte delantera ya estaba completamente sumergida. Todo fue inútil. Eric de Bisschop decidió que había que abandonar la balsa. Los marineros de la «Baquedano» tendieron cables de una borda a otra para trasladar el material y los documentos científicos. La chancha «Panchita» se negaba a saltar al mar. Francisco Owen, el cazador de tiburones, la tironeaba y empujaba; pero ella se echaba al suelo aferrándose a la embarcación. Como eso ya duraba demasiado y el tiempo corría peligrosamente, el



chilote Juan Bugueño Cárdenas, el único chileno de la expedición científica, destapó una botella de vino y se la vació hocico adentro. «Panchita» embriagada saltó a las aguas embravecidas del océano. Cuano la izaron a la «Baquedano» parecía que estaba muerta, dormía su borrachera. Al día siguiente fue la chancha más fotografiada del mundo entero. De Bisschop y sus hombres vieron con tristeza, desaparecer la masa informe de su balsa entre las agitadas olas con sus pabellones al viento y la imagen del dios Tiki tallada en la proa.

MILES DE BRAZOS ONDEAN EN TIERRA FIRME

La población de Valparaíso se desbordó a la plaza Sotomayor para ver a los fantásticos expedicionarios. «El tenía tanta confianza en que podía hacerlo», declaraba entretanto la esposa de De Bisschop en Honolulu. «Se que lo intentará de nuevo». La cabina de la «Baquedano» estaba hacinada de rui-

dosos periodistas que gritaban preguntas en todos los idiomas. El capitán Suárez observaba silenciosamente la escena desde un rincón y sólo intervino un instante para abrir paso al Comandante en Jefe de la Primera Zona Naval, contraalmirante Jorge Escobedo. Los marinos se miraron a los ojos y se dieron un apretón de manos sin decir una palabra. En el muelle la multitud vitoreaba: «¡Viva Chile!» «¡ Viva Francia!» «¡ Viva De Bisscho!». El chilote Bugueño fue sacado en andas desde el muelle. De Bisschop agradeció la entusiasta bienvenida desde los balcones de la Intendencia. Las fotos de primera plana mostraban a un hombre maduro, de rostro curtido por el mar, el pelo cano, una sonrisa amplia y los ojos azules empañados por una sobrecogedora tristeza: « Mis hombres se portaron como leones,» dijo como hablándose a sí mismo. «Fueron todo fibra y corazón. Sólo el mar no quiso obedecer mis órdenes».

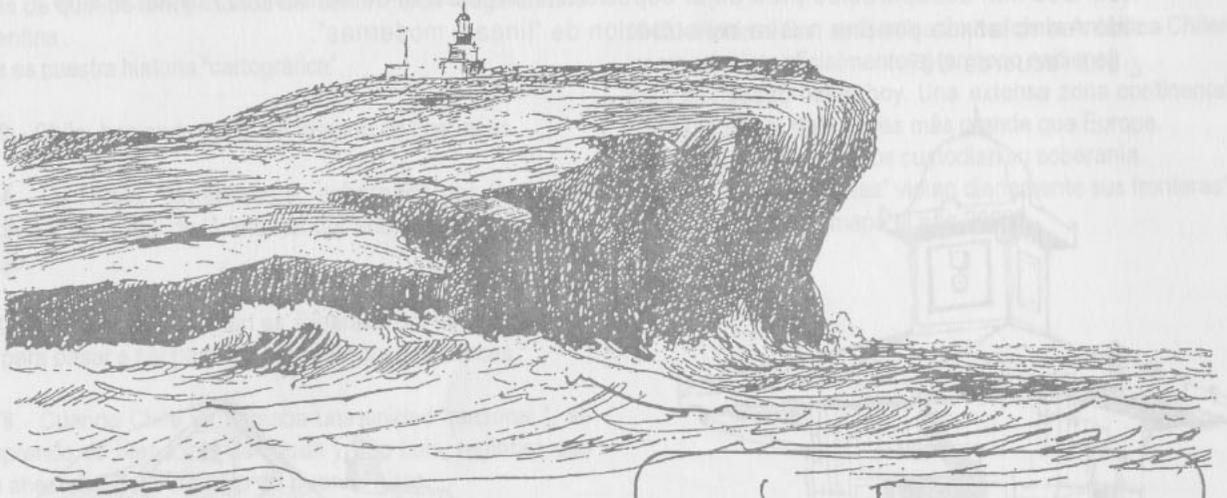


BALSA A LA DERIVA

La primera plana de los periódicos de Valparaíso se llenó con noticias de la expedición científica. El día de mañana se dio de informes detallados de la expedición. La «Baquedano» se encontraba a las órdenes de su capitán, Juan Bugueño Cárdenas, quien había perdido algunas cosas durante el viaje. A medida que se fue mejorando el tiempo, la balsa de Eric de Bisschop navegaba con sus cinco tripulantes a 2 millas por hora en dirección noroeste.

La expedición científica de Bisschop, que había navegado desde Valparaíso con sus cinco tripulantes a 2 millas por hora en dirección noroeste, había perdido algunas cosas durante el viaje. A medida que se fue mejorando el tiempo, la balsa de Eric de Bisschop navegaba con sus cinco tripulantes a 2 millas por hora en dirección noroeste.

EL FARO EVANGELISTA



El reaprovisionamiento de faros es una labor rutinaria y burocrática, común en todos los países con litoral marítimo. En una costa como la nuestra, o la de Perú por ejemplo, la faena consiste en cambiar los balones de gas licuado en cada uno de los faros que están situados a lo largo de la Carretera Panamericana.

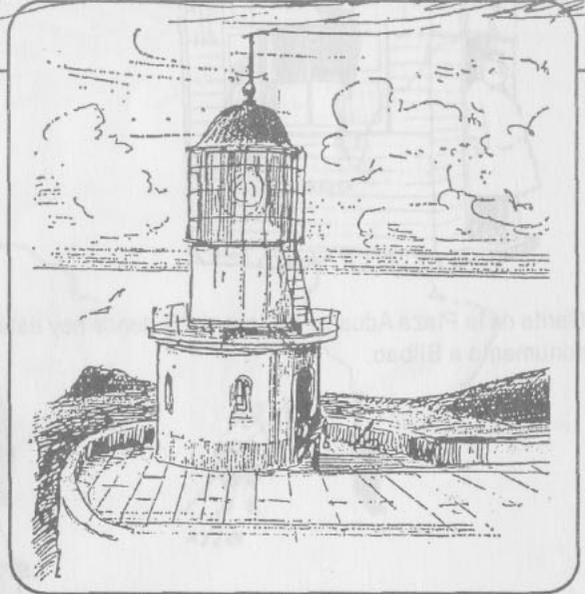
Pero si lo mismo hay que hacerlo desde Puerto Montt al sur, la rutina se convierte en la más extenuante y costosa aventura.

El Faro Evangelistas, colocado en uno de los Islotes que lleva ese nombre, frente a la boca occidental del Estrecho de Magallanes, es uno de los más solitarios del mundo.

Su aprovisionamiento es una de las maniobras más difíciles y riesgosas, tal vez la misión menos deseada por la gente del mar.

En la desolada costa magallánica hay una caleta "Cuarenta días". Tiene ese nombre por un barco que estuvo en ella 40 días esperando el tiempo propicio para abastecer a Evangelistas. Es el Faro de América.

Su construcción se inició en 1893 y los trabajos de-



moraron 4 años. Al frente de la obra estuvo el ingeniero inglés George Slight, que es una especie de patriarca del servicio de faros. Slight y su cuadrilla de chilotes hicieron una obra de ingeniería marítima admirada, en su tiempo, en todo el mundo.

Tanto amó Slight a su faro, que terminados los trabajos vivió en él durante otros 4 años. En dos ocasiones visitó Punta Arenas de vacaciones.

Diario La Segunda 13 de Noviembre de 1981

RINCONES OLVIDADOS

La desaparición del quiosco de la Plaza Victoria, nos lleva a recordar otros viejos rincones que el desarrollo de la ciudad ha hecho desaparecer.

En esta página hay tres ejemplos. Pequeñas construcciones, de líneas graciosas, y que parecen arrancadas de ilustraciones de cuentos infantiles. Son antiguas garitas de tranvías. Dos han desaparecido para dejar espacio a la circulación de vehículos, y la tercera ha sido reemplazada por una nueva construcción de "líneas modernas".

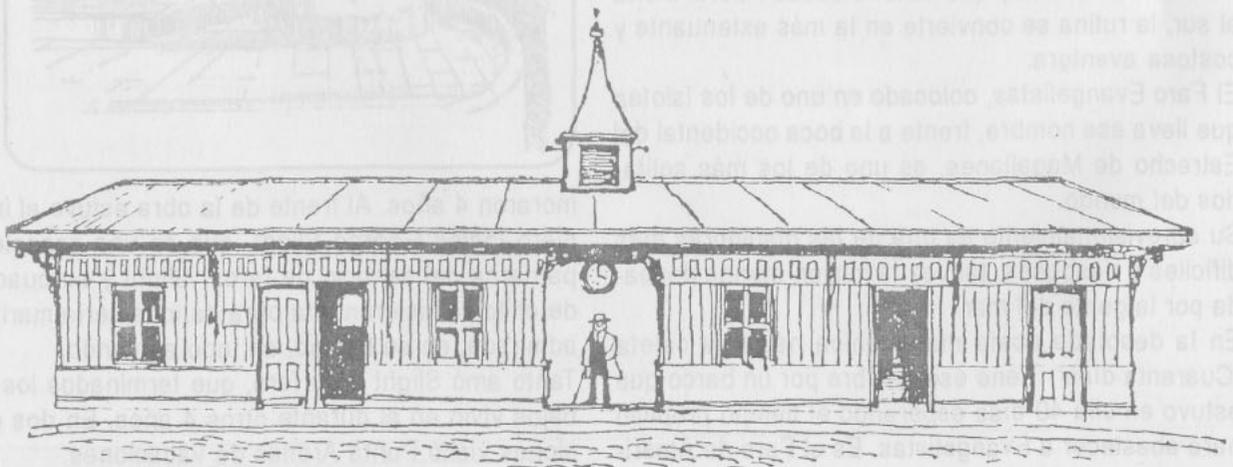
¿Las recuerda Ud?



1.- Garita de la Plaza Aduana. Se levantaba donde hoy está el monumento a Bilbao.



2.- Garita de la Parroquia de Viña. Estaba en la plazuela entre la Parroquia y el Edificio Contursa.



3.- Garita de Barón. Al final de la Avenida Argentina, en el mismo lugar que ocupa la garita actual.

LOS MAPAS DE CHILE

Nunca falta el "talentado" que cree que los problemas de nuestras fronteras se deben a que los generales argentinos pretenden así distraer a los peronistas. Pero si observamos los mapas de Chile, a través del tiempo, veremos que estas cosas pasaron antes de que hubiera gorilas y muchos antes de que los antepasados del señor Perón llegaran a la Argentina.

Esta es nuestra historia "cartográfica".

1500. - Chile, haciendo parte del imperio de Los Incas.

1554. - La Nueva Extremadura, gobernada por Pedro de Valdivia y separada de la anterior por una línea blanca, en el dibujo

1563. - La zona de Tucumán es separada del territorio nacional para pasar a ser parte en la Audiencia de Charcas.

1778. - Cuando Chile ya formaba una unidad "nacional", se desprende de Mendoza, San Juan y San Luis, regiones que son anexadas del Virreinato de Buenos Aires.

1881. - A raíz de los Tratados de Límites con la República hermana de la Argentina, le entregamos graciosamente toda la Patagonia Oriental.

1888. - Chile se levanta en el Pacífico Sur y lo convierte en meta de su destino (destino que todavía muchos parecen no ver). Se consolida la soberanía en el Norte y se gana la Isla de Pascua.

1945. - Hacia el Sur, se fijan los límites de la Antártica Chilena, incorporándola oficialmente el territorio nacional.

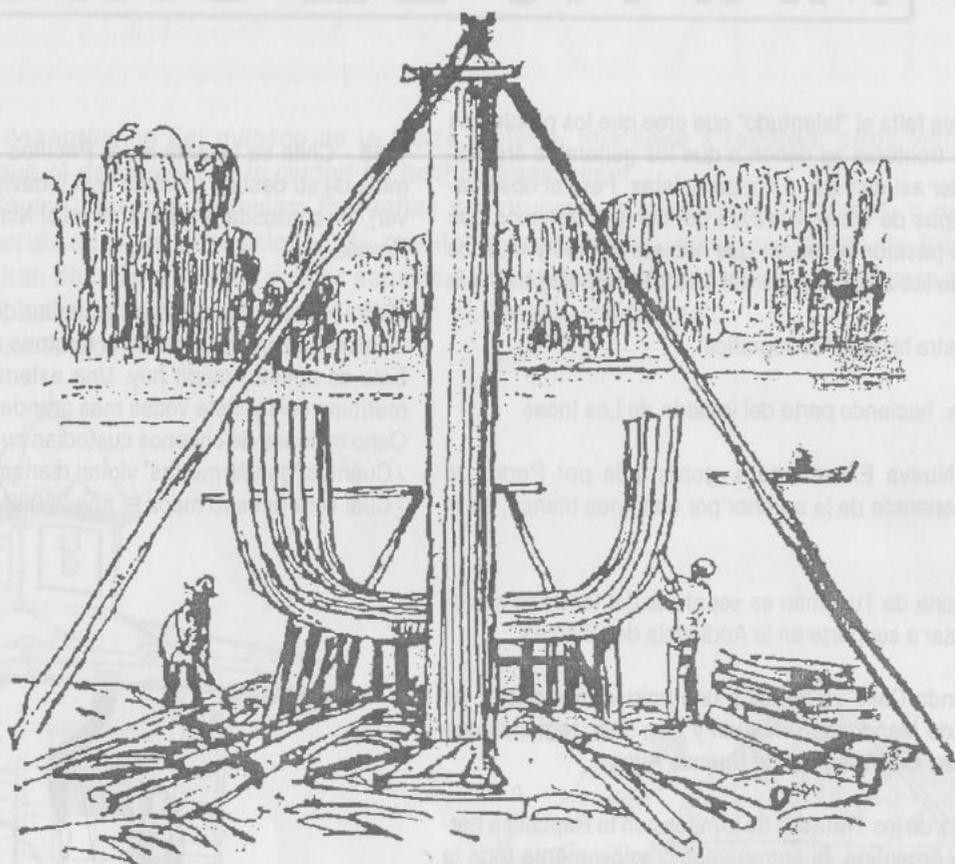
Este es nuestro mapa hoy. Una extensa zona continental y marítima seis y siete veces más grande que Europa.

Ocho millones de chilenos custodian su soberanía.

¿Cuántas "gendarmerías" violan diariamente sus fronteras?

¿Cuál será nuestro mapa el año 2000?.





Sólo el viento sur puede impulsar sus 60 toneladas, con un velamen tan escaso.

LAS CARRETAS DEL MAR

En el Maule está el último refugio de vida fluvial de Chile. En sus riberas florece todo un ambiente típico en el que el viejo río no sólo es una vía de comunicación sino, más que eso, un medio de vida. Con el avance "camino", afortunadamente lento, muy pronto todo este mundo entrará en vías de extinción y cada embarcación será reemplazada por un "Suzuki".

Existe, todavía un "huaso maulino", existen todavía las famosas balsas que bajan lentamente la corrien-

te cargadas de madera y existen todavía los quiméricos faluchos, una embarcación única que bien puede describirse como la carreta del mar.

El falucho nace en las orillas del Maule. De hecho, sólo puede construirse del roble maulino, el duro e incorruptible "pellín". Los maestros van a la montaña con una plantilla a escoger cada pieza con la forma exacta que necesitan, y dicen que sólo pueden cortar los árboles cuando la luna es "favorable".

Diario La Unión de Valparaíso



El diseño del falucho fue traído por franceses normandos, herederos de la tradición escandinava en la construcción de barcos: Con los años se ha modificado adaptando una forma y un estilo propio y todavía navegan en un alarde de audacia e improvisación que sólo se da entre los "guanayes", los tripulantes del Maule.

En la actualidad sólo se construye para ser remolcado. Antes, levantaba una vela cuadrada, eternamente parchada y emprendía sus travesías hasta Panamá y California.

El fantástico lanchón no hace más que un viaje en toda su vida y después se vende junto a la mercadería que transporta. No puede llevar sino una dirección: el norte. Este fenómeno, único en el mundo de la navegación, se debe a que navega solamente impulsada por el viento que viene del sur. Más que un barco, esta carreta del mar es un envase flotante. Luego descansa, fondeado en un puerto para el resto de su existencia. Puede durar cien años.

El "guanaye", su tripulante, viaja sin instrumental. Va guián-

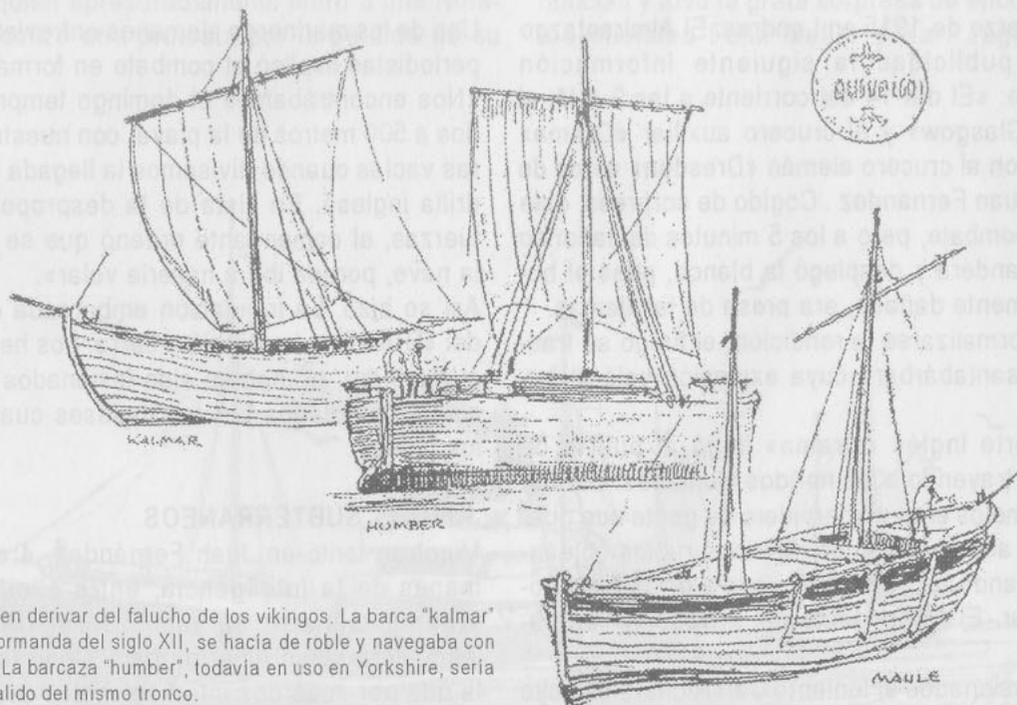
dose por las estrellas o por la silueta de la costa. Puede alejarse del litoral hasta perderlo de vista, pero se acerca cada cierto tiempo para ver donde va.

Estos navegantes primitivos se lanzan al océano sin ninguna acomodación a bordo. Generalmente lo tripulan cuatro hombres que duermen en un rincón arrebujados en sus ponchos. En un brasero metido en un cajón de arena calientan su té y sus tortillas.

Algo de charqui, 400 litros de agua y mucho viento sur es todo lo que piden.

Muchos escritores se han visto subyugados por las aventuras de los guayanes. Baldomero Lillo y Mariano Latorre narran el caso fantástico del piloto Oyarzo. Enrique Bunster cuenta las hazañas prodigiosas del "Camarón".

Al cabo de sus andanzas, luego de surcar miles de millas, de sobrevivir las calmas o de correr violentos temporales, vuelven calladamente al Maule en un carro de tercera.



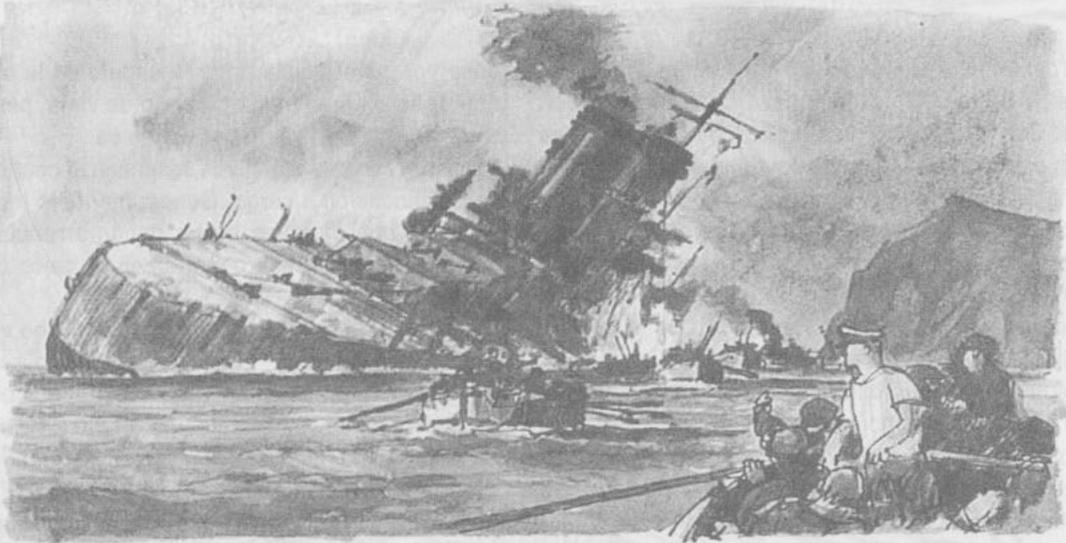
Algunos se hacen derivar del falucho de los vikingos. La barca "kalmar" embarcación normanda del siglo XII, se hacía de roble y navegaba con vela cuadrada. La barcaza "humber", todavía en uso en Yorkshire, sería otro pariente salido del mismo tronco.

Cuando los astilleros de Quivolgo eran prósperos, hace un siglo, pagaban con hermosas fichas de cobre.

Diario La Segunda 25 de Septiembre de 1981

TRAS LA BARCA DE LAS MIL BANDERAS

LOS SOBREVIVIENTES DEL CRUCERO DRESDEN Y SU FUGA HASTA ALEMANIA EN LA BARCA «TINTO»



Marzo de 1915 en Londres. El Almirantazgo dio a la publicidad la siguiente información inalámbrica: «El día 14 del corriente a las 9.A:M: el crucero «Glasgow» y el crucero auxiliar «Orama» descubrieron al crucero alemán «Dresden» cerca de la Isla de Juan Fernández. Cogido de sorpresa, éste aceptó el combate, pero a los 5 minutos de cañoneo arrió su bandera y desplegó la blanca, pues el buque gravemente dañado, era presa de las llamas. Antes de formalizarse la rendición, el fuego se trasladó a la santabárbara cuya explosión voló al buque».

El transporte inglés «Orama» llegó al puerto de Valparaíso trayendo a los heridos alemanes. Los espigones y molos eran un hervidero de gente que quería ver los acontecimientos. Marineros rubios cojeando y sangrando se sujetaban unos a otros para poder caminar. El comandante del «Dresden» en camilla.

Entre los lesionados el teniente Carl Richarz en cuyo parte médico se leía: «Herida en el cuello desde la oreja izquierda hasta el centro del cuello; la herida fue suturada y se estableció el drenaje. Laceración de la oreja izquierda.

Uno de los marineros alemanes entrevistados por los periodistas explicó el combate en forma diferente.

«Nos encontrábamos el domingo temprano fondeados a 500 metros de la playa, con nuestras carboneras vacías cuando divisamos la llegada de la escuadrilla inglesa. En vista de la desproporción de las fuerzas, el comandante ordenó que se abandonara la nave, porque iba a hacerla volar».

Así se hizo. La tripulación embarcada en los botes del «Dresdén» se dirigió a tierra. Los heridos, según el marinero, no habían sido lesionados en combate sino ametrallados por los ingleses cuando iban en los botes.

JUEGOS SUBTERRANEOS

Mientras tanto en Juan Fernández, 4 oficiales alemanes de la Inteligencia, entre ellos el teniente Wilhem Canaris se embarcaron en la goleta langostera «Luis Alberto» para eludir la reclusión a la que por acuerdos internacionales debía someterlos Chile como país neutral. Canaris terminó siendo el Jefe de la Abwehr, Servicio Secreto Alemán.

El 23 de mayo de 1915, 358 sobrevivientes del «Dresden» fueron internados en la isla Quiriquina;

sin embargo, se dejó en libertad a los oficiales bajo palabra de honor de no abandonar el país. Junto con esto, el gobierno había retenido en Guayacán al buque-escuela mercante alemán «Herzogin Cecilie» de la Norddeutscher Lloyd.

Pero en la Legación germana habían empezado a contactar a la colectividad residente para estudiar la forma de permitir la fuga de sus compatriotas.

Necesitaban a la tripulación en el frente de batalla. Un día el Embajador de Su Majestad Británica, Jorge V, denunció ante el Ministerio de Relaciones Exteriores, que la barca «Tinto», al ancla en Calbuco, estaba embarcando un aparato, T.S.H., bencina y víveres en abundancia, artículos todos considerados contrabando de guerra, lo que hacía suponer que estaban aprovisionando a submarinos alemanes.

Su propietario, el armador Carlos Oelckers, de Calbuco, demostró que el aprovisionamiento era rutinario y efectivamente el 27 de noviembre de 1914, la «Tinto» zarpó de Calbuco. Según el despacho iba « con destino a Ancud y Melinka donde cargaría una partida de ciprés para el Perú, bajo las órdenes del capitán Gustavo Krammer y con el numero de tripulantes chilenos exigidos por la ley».

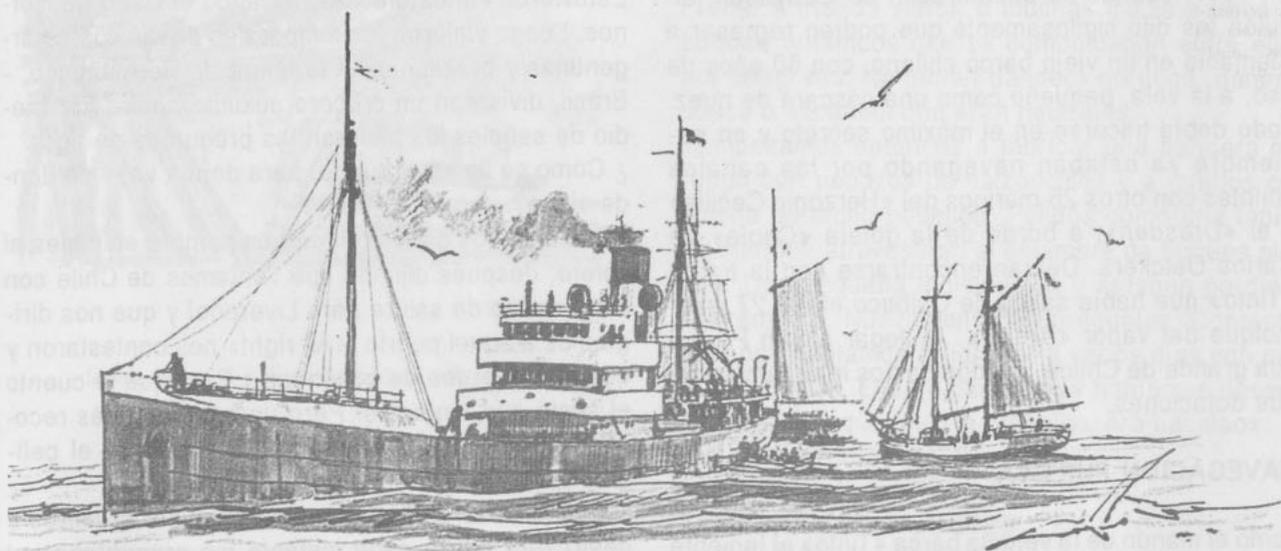
Esta vez el Embajador británico se presentó a la Cancillería reclamando que la «Tinto» se había fugado con tripulación alemana. La cancillería solicitó a la Corte Suprema instruir un proceso contra Carlos Oelckers, quien apresuradamente entró a una Notaría y protocolizó una protesta por la pérdida de su

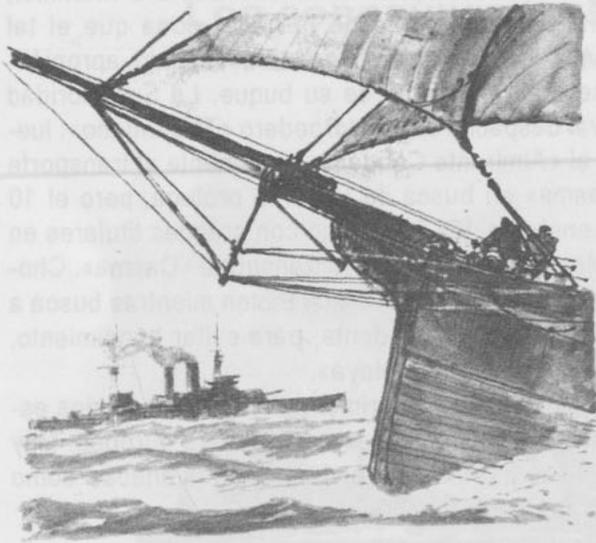
barca «Tinto». Según él había fletado la nave a un tal Carlos Reumer para un viaje al Callao, con ciprés de las Guaitecas. La contratación de la tripulación correría por cuenta del tal Reumer. El sólo le había exigido que su capitán el chileno Gustavo Krammer, continuara al mando de la nave, cosa que el tal Reumer había aceptado, pero no cumplido, apropiándose arbitrariamente de su buque. La Superioridad Naval despachó al cazatorpedero «Talcahuano»: luego, al «Almirante Condell» y finalmente al transporte «Casma» en busca de la barca prófuga; pero el 10 de enero de 1917 apareció con grandes titulares en El Mercurio: «Accidente al transporte «Casma». Choca con una roca en el Canal Picton mientras busca a la «Tinto». El comandante, para evitar hundimiento, vara el buque en la playa».

En aquellos años la primera plana de los diarios estaba cubierta de noticias de la guerra europea. Muy pronto la «Tinto» fue olvidada, señalándose como «desaparecida»

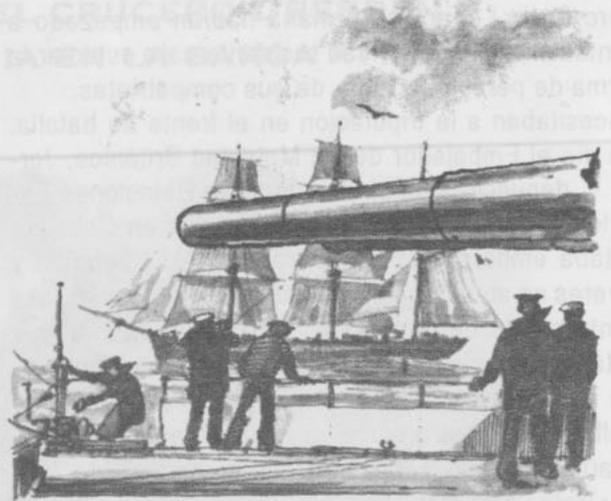
DIEZ AÑOS DESPUES

Cuando el 14 de octubre de 1926 llegó a Valparaíso el vapor «Ludwigshaven», de la Norddeutscher Lloyd, uno de los periodistas del vespertino **LA ESTRELLA** de Valparaíso salió a recorrer el puerto en busca de noticias y tuvo la grata sorpresa de encontrarse con los oficiales Félix Muller y Karl Jagenhuber, ex





«Barca inglesa con cargamento de salitre a Liverpool»



«Venimos de Santos, cargados de café. Somos franceses»

pilotines de la «Herzogin Cecilie», a quienes había conocido 10 años atrás, cuando se paseaban ociosos por el país. Muller le mostró un álbum de fotografías de la época de la guerra y le narró sus experiencias bélicas, pero de pronto, al dar vuelta una opágina, apareció una foto de la «Tinto»

«¿La «Tinto»?»

«Oh, sí, es el buque chileno...»

En 1917, cuando se encontraban en Guayacán, alguien les dijo sigilosamente que podían regresar a Alemania en un viejo barco chileno, con 60 años de uso, a la vela, pequeño como una cáscara de nuez. Todo debía hacerse en el máximo secreto y en noviembre ya estaban navegando por los canales chilotes con otros 26 marinos del «Herzogin Cecilie» y el «Dresden», a bordo de la goleta «Chola» de Carlos Oelckers. Debían encontrarse con la barca «Tinto» que había salido de Calbuco el día 27 a remolque del vapor «Arturo». Al llegar a San Pedro, Isla grande de Chiloé, los dos navios intercambiaron sus dotaciones.

NAVEGACION FURTIVA.

Tomó el mando de la vetusta barca «Tinto» el teniente Carl Richarz, que se había cambiado de nombre y se hacía llamar Carlos Reumer. El vapor «Arturo»

remolcó a la barca hasta altamar. Al amanecer había una densa neblina, pero, luego comenzó a despejarse, la «Tinto» hinchó sus velas con un viento favorable y se echó a correr hacia el sur con la bandera chilena flameando al tope. La tripulación, excitada por la aventura, comenzó a cantar «Deutschland», «Deutschlander uber alles» y después la Canción Nacional de Chile.

Estuvieron varios días atravesando el Cabo de Hornos. Luego vinieron los temporales de las costas argentinas y brasileñas. A la altura de Pernambuco, -Brasil, divisaron un crucero auxiliar inglés. Por medio de señales les hicieron las preguntas de rigor. ¿Cómo se llama el buque, para donde va, y de donde viene?

«Contestamos dando primero un nombre en inglés al velero; después dijimos que veníamos de Chile con cargamento de salitre para Liverpool y que nos dirigíamos a aquel puerto. «All right» nos contestaron y nos dieron orden de continuar. ¡Para qué le cuento el susto que teníamos! Pero un marino jamás reconoce que ha tenido miedo una vez pasado el peligro».

Todas la rutas se hallaban cercadas por cruceros y destroyers que a cada instante les preguntaban el nombre y rumbo.

«Una tarde divisamos un cazatorpedero inglés que

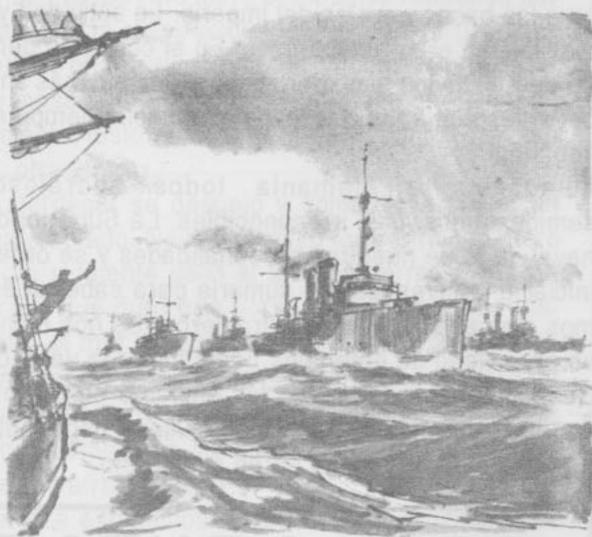
venia hacia nosotros a toda velocidad. Nos consideramos perdidos. Nos formamos en cubierta y entonamos el himno británico. Los enemigos pasaron felices a nuestro lado. Nos informaron con señales que iban hacia Brasil en busca de la «Tinto».

Frente a las Islas Canarias empezaron a racionar los alimentos. Las provisiones disminuían en forma alarmante. No tenían agua. La recogían en baldes cuando llovía. A la altura de España les salió al encuentro un crucero ligero británico apuntándoles inmediatamente sus cañones. Empezó la comunicación con señales.

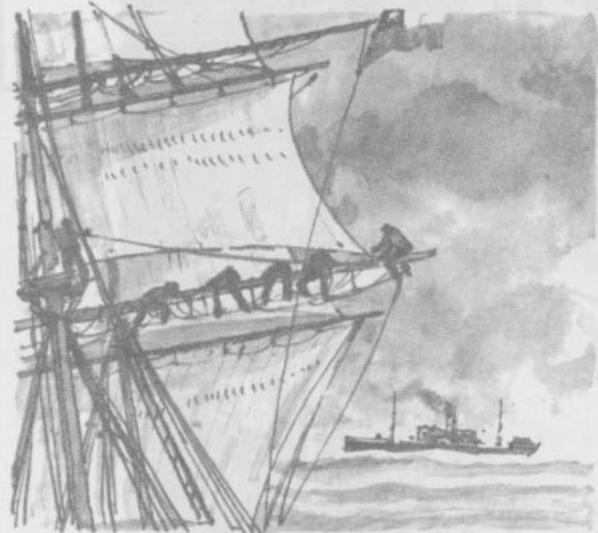
«What ship is that, pray?»

«Somos franceses», contestamos, «y venimos de Santos, Brasil, con un cargamento de café».

Nos preguntaron si habíamos visto a la «Tinto», buque chileno tripulado por alemanes, que huyó de aquel país de la noche a la mañana. Les respondimos que más o menos a 800 millas por nuestra popa divisamos en lontananza a un velero de tres palos, pero no supimos su nombre, nacionalidad, ni



«Somos noruegos y transportamos bacalao para Portsmouth»



«Somos chilenos y llevamos carbón a Punta Arenas»

podimos comunicarnos con él, porque nuestra radio estaba descompuesta».

El crucero emprendió rápido el viaje en busca de la que suponía la «Tinto». Si el crucero los aborda habrían estado completamente perdidos,

«Nuestra estación radiotelegráfica interceptaba a cada instante comunicaciones de los buques ingleses preguntando por la «Tinto».

Frente a Irlanda vieron a muchas millas a unos 30 buques británicos que se comunicaban entre ellos por telegrafía. No tenían bandera noruega, danesa, sueca o española que eran neutrales.

«Empezamos entonces a fabricar una bandera noruega con pedazos de calzoncillos y a teñirlos con anilina de dicho pabellón. Pálidos como una lápida de mármol, atravesaron el enjambre de buques aliados. Una pequeña indiscreción y estaban perdidos sin remedio. Nuevamente las preguntas. Contestamos que habíamos salido hacia varios días con carbón en lastre. El cargamento que habíamos desembarcado en aquel puerto británico, era bacalao. Y les creyeron.

TEMPORAL DE TRAMITES.

Después de navegar unas 15.000 millas, llegamos una mañana llena de sol al puerto noruego de Drontheim. ¡ Estábamos salvados ! En Noruega, los

diarios llenaron sus páginas relatando la odisea de la «Tinto».

De ahí se dirigieron por tren a Alemania a presentarse a las bases navales del imperio. La actividad y el movimiento eran asombrosos. En el comando general de Kiel se los tomó por seres raros, sin más antecedentes que haber permanecido mucho tiempo navegando.

«Llegamos a Alemania todos andrajosos, semidesnudos, casi irreconocibles. La Superioridad naval dudó de nuestras personalidades y se ordenó iniciar una investigación sumaria para saber si éramos alemanes o espías extranjeros. Se nos mantuvo en calidad de detenidos hasta saber la verdad». Despejadas las dudas, se los embarcó en distintos buques; pero los inseparables Muller y Jagenhuber en un destroy y luego en un submarino.

«En nuestra Compañía no faltó nunca esa banderita chilena que usted ve sobre mi cama. Esa banderita nos ha traído siempre buena suerte. Es nuestra mejor mascota».

La barca chilena «Tinto» quedó internada en Noruega. Cuando vino la paz definitiva, Alemania tuvo que entregarla a Francia.

«Si no me equivo, la «Tinto» está nuevamente en poder de Alemania, para la enseñanza clásica de las generaciones marítimas germanas, terminó diciendo Muller.

Muller y Jagenhuber regresaron a su tierra en el «Ludwigshaven» y no volvieron más; pero en 1938, visitó Chile el comandante F. Fleisher, al mando del acorazado «Schlesien» que también había corrido la aventura en la «Tinto»; esta vez desgraciadamente faltó un periodista que lo entrevistara.

POR LA RUTA DEL CABO



Antes de enfrentar el Estrecho contaba Muller, encontramos a uno de los vapores de la P.S.N.C. no sé sin el «Orita» o el «Oropesa», que venía armado. Se nos preguntó de a bordo para donde íbamos. Les contestamos que llevábamos carga-

mento de carbón para Punta Arenas. Después de pasar de largo la entrada del Estrecho de Magallanes, vieron una gran nube negra rodando desde el sudoeste.

«¡ Aquí viene el Cabo de Hornos! » dijo el tenien-

te Richarz.

Apenas tuvieron tiempo para subirse a los mástiles a maniobrar las velas. En pocos minutos se levantó un pesado mar amenazante, la pequeña barca hundió la proa y toda su parte delantera quedó bajo agua. El océano salpicaba hasta lo más alto de la vieja barca y amenazaba con barrer la cubierta. Comenzó a lloviznar con granizo. Las velas endurecidas por la helada les hacían sangrar las manos.

El teniente Richarz decidió capear la bahía. La tormenta fue violenta por la noche: lluvia, granizo, nieve y mezcla de todo junto golpeaba a la humilde «Tinto». Al amanecer la barca estaba blanca y resbalosa. Cuando despejó un poco y comenzó a soplar un viento más amable, el teniente Richarz dio la orden de zarpar. Viraron con facilidad todo el día y toda la noche pero hacia el amanecer el viento declinó completamente y la «Tinto» se encontró flotando en una calma mortal en medio de una espesa neblina. Las calmas en el Cabo son efímeras. Todos permanecían en sus puestos atentos al más leve cambio de tiempo.

«Por primera vez en mi vida oía respirar a las ballenas. No las veía, pero estábamos rodeados por ellas. Era la respiración vigorosa, aletargadora y lenta de criaturas poderosas. De pronto una enorme masa negra rompió la superficie en medio de la niebla, justo al lado de la pequeña barca: Luego, otra y otra».

Al atardecer se despejó y comenzó a soplar un viento helado. Nevó y granizó toda la noche, pero al día siguiente salió el sol. Un hermoso día de verano que duró tres horas. Después, en un instante, el mar se comenzó a levantar en olas gigantes y el día se oscureció como si fuera de noche. Cuando bajaron de maniobrar velas, la pobre «Tinto» se sumergía enloquecida en olas que le barria la proa».

Siempre estábamos mojados. Nos cambiábamos la ropa empapada por otra menos mojada. Se nos escarchaban los pantalones y a pesar del temporal, dormíamos como troncos, agotados».

*Revista del Domingo.
El Mercurio de Santiago
21 Nov. 1976.*

LUKAS PASEA POR NUEVA YORK



No conozco un paseo más dramático que una visita al distrito bancario de Nueva York, en la mañana de un domingo.

Apenas se cierran las puertas del Metro, nos sobreviene la soledad de la vetusta estación. Todos siguieron. Se los lleva el tren y en un instante se extingue su eco metálico por las oscuras galerías.

Afuera, la ciudad desierta. Nuestros pasos resuenan en un paisaje de ciencia ficción. No es sin embargo un paseo tranquilo. Es como enfrentarse a una tumba que puede estallar en cualquier instante. Todo el mecanismo está detenido, no abandonado.

Poco a poco, todo parece estrecharse en torno a uno. Nueva York se convierte en una especie de carrusel portátil que gira lentamente, desplazándose con nosotros. Aparecen entonces, las pequeñas cosas escondidas. Listas de bronce incrustadas en el pavi-

mento que señalan el límite irregular de las antiguas propiedades: «Private property», cedidas por 999 años al uso de la ciudad. Una placa de mármol que recuerda un atentado dinamitero al banco del poderoso J.P. Morgan. O las esferas de un múltiple reloj señalando la hora en distintas latitudes. En una de ellas, la hora de Valparaíso (diferencia de portuarios) en donde también es domingo y en donde también son las 10 de la mañana, y en donde, lo sabemos, la calle Prat estará también casi desierta como esta calle Wall, «la calle de la muralla». Más allá, en el centro de la calzada, un pintor dominical instala su caballete.

UN CEMENTERIO EN PAZ

Donde se encuentran las calles Wall y Broad hay una pequeña iglesia. Tal vez no es tan pequeña, pero sí

lo parece enfrentada a los colosales edificios de la Bolsa y del Ayuntamiento. Trinity Church. La conocíamos pero con la soledad, la vemos ahora realmente por la primera vez, No hay servicios dominicales. Esta iglesia funciona, como todo el sector, de lunes a viernes. A un costado tiene un minúsculo prado, casi un patio, con un viejo cementerio. Algunas tumbas, más que «bicentenarias», datan de 1697. Allí están enterrados Alexander Hamilton, Robert Fulton y otros que figuraron en la antigua historia de la ciudad.

Las calles de este sector neoyorquino son estrechas. Los edificios penetran bajo su superficie 10 ó 12 pisos de bodegas, bóvedas centrales de calefacción, disputando el subsuelo a las raíces de la gran ciudad: a los ductos, galerías, estaciones y líneas de trenes que se cruzan en distintos niveles. Cuando nos apoyamos en la reja del melancólico cementerio

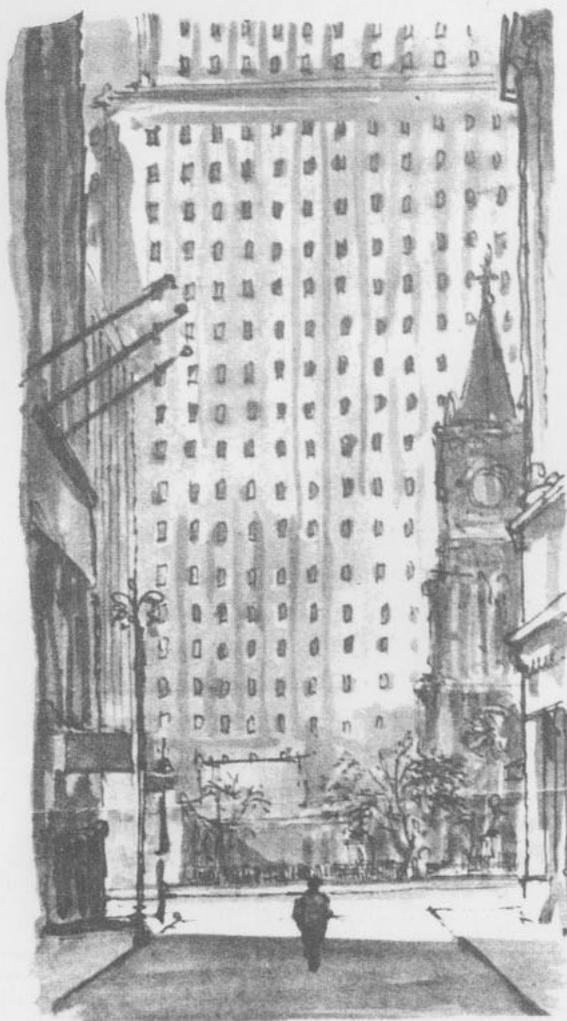
nos llegan, apenas perceptibles mil vibraciones del monstruoso mecanismo que palpita en las profundidades.

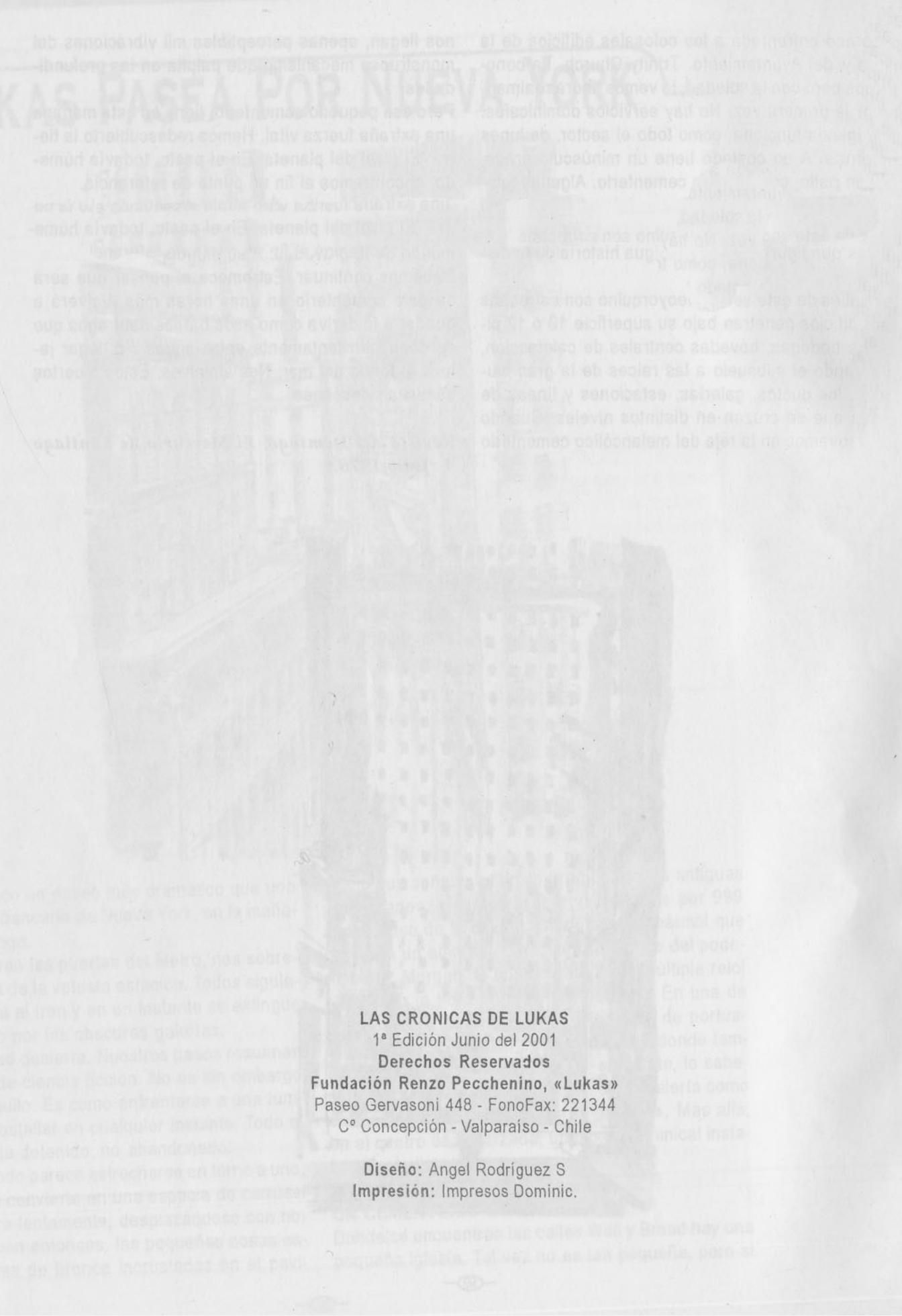
Pero ese pequeño cementerio, tiene en esta mañana una extraña fuerza vital. Hemos redescubierto la tierra. El nivel del planeta. En el pasto, todavía húmedo, encontramos al fin un punto de referencia.

Ahora hay un arriba y un abajo y sentimos el mismo alivio que deben sentir los astronautas al regresar al mundo de la gravedad. A su mundo.

Debemos continuar. Estremece el pensar que será de este cementerio en unas horas más. Volverá a quedar a la deriva como esos barcos naufragos que se deshacen lentamente entre aguas sin llegar jamás al fondo del mar. Nos alejamos. Estos muertos necesitan descanso.

*Revista del Domingo, El Mercurio de Santiago
4 Julio 1976.*





LAS CRONICAS DE LUKAS

1ª Edición Junio del 2001

Derechos Reservados

Fundación Renzo Pecchenino, «Lukas»

Paseo Gervasoni 448 - FonoFax: 221344

C° Concepción - Valparaíso - Chile

Diseño: Angel Rodríguez S

Impresión: Impresos Dominic.