

Informe de investigación

Nuevas experiencias para los públicos con la colección de carruajes del Museo del Carmen de Maipú



MUSEO
DEL CARMEN
DE MAIPÚ

Índice

Índice	2
Resumen	3
Colección de carruajes del MCM.	4
El Museo	4
Origen de la colección de carruajes	5
Sobre los carruajes.	9
Historia del carruaje	9
Historia del carruaje en Chile	11
Maipú y el carruaje.	13
Carruajes y educación	14
Bibliografía	16
Referencias	16

Resumen

Desde su inauguración, en noviembre de 1959, el Museo del Carmen de Maipú-MCM custodia y exhibe una serie de piezas de diferente índole relativas a la historia de Chile. Entre la diversidad de colecciones que ofrece un recorrido por este museo se encuentra una colección de carruajes presente desde su apertura, con apenas dos coches, pero que con el paso de los años se ha incrementado gracias a donaciones de particulares y de la entrega en custodia de los carruajes de la Presidencia de la República materializada en 1971.

En la actualidad, esta colección suma 15 ejemplares concentrados mayoritariamente en una de las salas del museo y se ha transformado en una de las más atractivas para sus visitantes.

El presente informe no sólo relata el origen del museo en general y de esta colección en particular, si no también ofrece un panorama sobre el surgimiento y masificación de este medio de transporte en Europa, su llegada a Chile y la relación que estos vehículos tuvieron con la comuna que hoy los alberga, siendo esta un asentamiento periférico a la capital en los albores de la República donde los carruajes funcionaron como una de las herramientas de conexión entre Santiago y Maipú.

Finalmente, ofrecemos también una reflexión en torno a la importancia de la educación patrimonial como estrategia no sólo para dar a conocer esta colección a las generaciones más jóvenes, sino también como una herramienta de apropiación y valoración por parte de la comunidad de este medio de transporte que fue fundamental en los inicios de la ciudad que hoy los custodia para el futuro.

Colección de carruajes del Museo del Carmen de Maipú

El Museo

Posterior a la convocatoria del primer concurso internacional de arquitectura de Chile, “Concurso del Monumento pro-cumplimiento del Voto Nacional de O’Higgins en Maipú”¹, el 30 de abril de 1943 por el primer cardenal de nuestro país, José María Caro; y que tuvo como finalidad encontrar un proyecto idóneo para la construcción del nuevo Santuario Nacional de la Virgen del Carmen en Maipú, surgió espontáneamente la intención de varias familias chilenas de enviar objetos de carácter artístico, histórico y patrimonial a la parroquia del Carmen de Maipú, en ese entonces ubicada en la Capilla de la Victoria; como también a la Catedral de Santiago y al mismo cardenal Caro.²

La intención de estas personas y familias al enviar estos objetos era la de contribuir a la ornamentación del nuevo edificio, sumado al gesto de ofrecimiento devocional a la Virgen del Carmen.

Para 1945, dos años después de la convocatoria, ya se contaba con un proyecto ganador, el del arquitecto español chileno Juan Martínez Gutiérrez; y un incipiente avance de las obras. Por esos años el diseño había intentado responder a la serie de donaciones patrimoniales recibidas en Maipú, considerando un corredor que pudiera exhibir los objetos recibidos ³. A este espacio se le llamó Galería de la Victoria, aunque en las actas de reunión de la Corporación Voto Nacional O’Higgins, personalidad jurídica creada con el fin de generar y recibir los recursos para la construcción del edificio, ya se habla en este mismo año del Museo del Templo ⁴.

Pasado unos años las actas de la corporación muestran la decisión de hacer realidad la idea de un museo, modificando la ubicación inicial del diseño arquitectónico. La primera planta, diseñada inicialmente como una cripta, fue el espacio escogido para dos acciones de importante trascendencia: la elaboración del Mural Alegoría de la Batalla de Maipú, ya comprometido por el mismo autor, Fray Pedro Subercaseaux y que en un principio tenía al corredor posterior al ábside como lugar para su realización, pero que por motivos de seguridad y luminosidad fue descartado; y la creación del Museo del Templo.

1 Templo Votivo de Maipú de Juan Martínez Gutiérrez. Obtenido de <https://www.disenoarquitectura.cl/templo-votivo-de-maipu-de-juan-martinez-gutierrez/>

2 “Actas de Sesiones Ordinarias Corporación Voto Nacional O’Higgins, 11 de julio de 1945”, Museo del Carmen de Maipú.

3 “Actas de Sesiones Ordinarias Corporación Voto Nacional O’Higgins, 9 de mayo de 1951”, Museo del Carmen de Maipú.

4 “Actas de Sesiones Ordinarias Corporación Voto Nacional O’Higgins, 5 de noviembre de 1948”, Museo del Carmen de Maipú.

Colección de carruajes del Museo del Carmen de Maipú

El 1 de junio de 1956⁵ el Cardenal José María Caro funda el museo con el nombre de Museo del Carmen de Maipú y nombra al reconocido martillero Ramón Eyzaguirre como su primer director, encomendándole la misión de recibir, catalogar y organizar los objetos y colecciones que iba recibiendo el incipiente espacio cultural.

Pasaron 3 años para que después de una adecuada adopción del espacio y la recepción de importantes depósitos, el 29 de noviembre de 1959⁶ se inaugurara y abriera al público el Museo del Carmen de Maipú con una emotiva ceremonia que tuvo al Mural de la Batalla de Pedro Subercaseaux, presidiéndola.

Desde ese entonces y hasta nuestros días el Museo del Carmen ha ido ampliando sus colecciones con importantes depósitos, donaciones de objetos y colecciones; y la adquisición progresiva de piezas de gran valor histórico y patrimonial.

Origen de la colección de carruajes

Al momento de su inauguración, en noviembre de 1959, el museo contaba con 2 carruajes pertenecientes al depósito del Seminario Pontificio. Estos eran, una Berlina dorada de procedencia francesa usada para la solemnidad del Corpus Christi en la Catedral de Santiago, la que según un catálogo de una exposición de carruajes y trajes del siglo XIX, realizada con la finalidad de obtener fondos para la construcción del Templo de Maipú en diciembre de 1956, es de estilo Luis XVI, comprada en Francia en 1840 y “era arrastrada a mano por los esclavos de la esclavonía del Santísimo que iban con sus esclavinas de lana y oro y con hachones encendidos”⁷. A ella se suma una berlina con pescante de origen español, también usada para la solemnidad eucarística, como también para el traslado, ceremonias y la tradicional fiesta de Cuasimodo. En el catálogo citado se indica que esta es una carroza de viaje de 1826, “tirada por mulas y después por caballos”⁸.

Años después, la colección de carruajes fue aumentando en número con donaciones de particulares. Los años de ingreso de estos carruajes son inciertos al no contar con sus respectivas actas de ingreso.

Fruto de estas donaciones se encuentra un carruaje de estilo Rockaway de fabricación estadounidense que fue obsequiado en su momento a Mons. Rafael Valentín Valdivieso,

5 “Actas de Sesiones Ordinarias Corporación Voto Nacional O’Higgins, junio de 1956”, Museo del Carmen de Maipú.

6 Redacción, “Con solemne ceremonia se inaugura museo colonial en Maipú”, El Mercurio, 29 de noviembre de 1959

7 Eyzaguirre Jaime y Marquez de la Plata, Fernando, Exposición de Carruajes y Trajes del 1800 - 1900 (Santiago: Voto Nacional O’Higgins, 1956), 5

8 Eyzaguirre, Exposición de carruajes, 5

Colección de carruajes del Museo del Carmen de Maipú

segundo arzobispo en ser nombrado para Chile y reconocido en la historiografía de nuestro país por ser uno de los protagonistas del hecho político llamado “la cuestión del Sacristán” que derivó en un cambio de perspectiva con respecto a la discusión política de Chile a mediados del s. XIX. Cuenta el catálogo de 1956 que su año de fabricación fue 1856 en Boston, Estados Unidos. Fue “regalado por la ciudad de Santiago al Arzobispo Valdivieso cuando volvió de su visita a Roma bajo la presidencia de don Manuel Montt. Fue tal la muchedumbre que, en un arrebatado de entusiasmo, desengancharon los caballos y arrastraron el coche a mano hasta la residencia del Arzobispo.” El carruaje pasó a poder de varias personas, siendo su propietario para 1956 el señor Ignacio Valdés Ortúzar.

Un carruaje de menor tamaño y con la posibilidad de llevar a solo dos personas, modelo Hansom cab de procedencia inglesa fue donado por una señora de apellido Del Río en noviembre de 1967⁹. El modelo lleva el nombre de su creador, el arquitecto inglés Joseph Hansom en 1834, siendo el coche más común de la ciudad de Londres en su momento. La palabra “cab” hace referencia a su función, traducándose como “coche de alquiler”. En este modelo el cochero va en un asiento de la parte trasera y alta de la caja. El caballo se ajustaba directamente al coche, pudiendo hacer maniobras en las angostas y angulares calles londinenses. Para Chile fue un modelo extravagante y lujoso.

En el acta de la Corporación Voto Nacional O’Higgins del 6 enero de 1971 da cuenta que la señora Marta Ossa, vicepresidenta de la corporación, “informó sobre una entrevista con el Comandante en Jefe del Ejército, el General Carlos Prats, con motivo del ofrecimiento que éste hizo de la donación de los coches antiguos del Palacio de la Moneda para el museo.” Para el día 21 del mismo mes, la misma señora Ossa informaba, junto al director del museo, de la donación de la totalidad de los coches de la presidencia, los cuales suman siete.

Los siete carruajes de la presidencia son dos carruajes de gala modelo Calesch o Bandeja de la prestigiosa marca francesa Million Guiet, enviados a comprar en 1890 por el presidente José Manuel Balmaceda al ministro plenipotenciario en Francia, Carlos Antúnez; una berlina conocida como “La Berlina de la Moneda” de la misma casa de fabricación francesa.

Los siguientes son un Vis a Vis capotable de fabricación francesa marca Rose Louis; dos carruajes de modelo Landó, que deben su nombre a la ciudad alemana de Landau de donde es originaria. Ambos carruajes son completamente capotables, de fabricación francesa y marca Rose Louis. Finalmente, un Breack Vagonet con dos filas de asientos longitudinales de carrocería francesa y ensamblaje chileno por la marca nacional Ledermann Clave¹⁰.

9 “Memorandum de pago 6 noviembre de 1967”, noviembre de 1967, Museo del Carmen de Maipú

10 González Pedro, Chile, breve noticias de sus industrias (Santiago: Universo, 1920), 41

Colección de carruajes del Museo del Carmen de Maipú

En marzo de 1972 se donaron carruajes de propiedad del señor Arturo Cousiño Lyon. Se trata de una Berlina Rockaway, modelo de origen estadounidense en su versión doméstica, lo que quiere decir que el pescante va a la misma altura de los asientos interiores de la caja. A este modelo en Chile se le conoció como “coche americano”, siendo uno de los más populares en el campo, y usado en las ciudades como taxis. Esta berlina tiene su caja de madera solamente barnizada, dejando a la vista su material de fabricación. Su carrocería fue importada desde Francia y ensamblada por la casa Bardeau Frères en Santiago. Esta casa de carruajes de bandera chilena operaba en su edificio central en Calle Agustinas 1920 de Santiago Centro, edificio que hasta el día de hoy se mantiene con pequeños cambios en su fachada exterior¹¹.

El segundo carruaje donado por el señor Cousiño se trata de un Private Ómnibus de marca Muhlbacher de fabricación francesa. Es un modelo que se origina en Amsterdam como vehículo de transporte público masivo con una disposición de asientos en dos filas longitudinales y dos asientos más sobre el techo con un espacio para poner maletas o carga llamado “baca”. El catálogo de 1956 señala que es un coche preparado para recorrer grandes distancias, poniéndose de moda con el tiempo y siendo indispensable en las grandes casas. “Se usaba para ir al campo, a las carreras, a los grandes desfiles; cuyo supremo deleite era ver y dejarse ver. Perteneció a doña Isidora Goyenechea de Cousiño”.¹²

Dos carruajes de modelos y usos muy diferentes como particulares completan la colección del Museo del Carmen.

El carruaje de mayor tamaño y altura es un Caraván, similar al modelo Char a bancs diferenciándose uno de otro por ser el primero conducido a la daumont y el otro con el pescante en la misma caja del modelo.

Ser conducido a la daumont quiere decir que el cochero iba encima del caballo o mula. Los Caraván eran carruajes deportivos, usados para carreras, actividades sociales y principalmente para la cacería. Este carruaje posee barras de plata que sostienen un elegante toldo bordado, siendo una singularidad por tratarse de un coche enviado a ser fabricado por el Rey Luis Felipe de Francia (1773-1850) y del cual solamente existen dos en el mundo. Este fue adquirido por el estado chileno y vendido en el gobierno de Manuel Montt al señor Domingo José de Toro Guzmán, casado con la señora Emilia Herrera Martínez de la Torre. Fue uno de sus descendientes, el señor Raúl Phillips Toro quien lo donó al museo en mayo de 1977¹³. Del otro ejemplar se sabe que lo adquirió la corona inglesa para las cocheras reales por la reina Victoria. Se le conoce como el Caraván de la Reina Victoria.

11 Vega, M, *Album de la Colonie Française au Chili* (Santiago: Franco-Chilienne, 1904), 229

12 Carta de Ramón Eyzaguirre a Raúl Phillips Toro, 20 de junio de 1977, Museo del Carmen de Maipú

13 Carta de Ramón Eyzaguirre a Raúl Phillips Toro, 20 de junio de 1977, Museo del Carmen de Maipú

Colección de carruajes del Museo del Carmen de Maipú

El último carruaje en ingresar a la colección del museo fue una carroza fúnebre de color negro que perteneció a la Hacienda de Aculeo. En sus ruedas indica que su fabricación es chilena, siendo Ledermann y Clave su casa de ensamble. Este tipo de carruaje era uno de los varios modelos que se usaban para trasladar a los difuntos al cementerio y que variaba su uso dependiendo de la ocasión y el tipo de trasladado. En caso el traslado se hiciera de forma solemne, este era secundado por el responso y entierro respectivamente¹⁴. Para tal caso se usaba un modelo similar al donado al museo. En caso de que se tratara de un entierro no solemne por diferentes razones, los traslados se hacían con o sin ataúd, en recorridos de varios difuntos y en horarios de noche.

Del total de los 15 carruajes donados o cedidos a manera de depósito al museo, sólo uno no se encuentra actualmente en Maipú. Con fecha 8 de septiembre de 1997 se retira el carruaje de gala, modelo Calesch con pescante para ser usado en las celebraciones patrias como se había hecho desde 1992. Posterior a ese retiro el carruaje no regresó al museo y actualmente se encuentra en el criadero Santa Isabel de Graneros, propiedad de la familia Edwards del Río¹⁵.

14 "Decreto S/N Cementerio Jeneral" 6 sep 1821, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, 4

15 Mordenell Antonio "Carruajes, ecos de un Chile antiguo y profundo donde se escucha el futuro" (Santiago: Verum, 2007), 13

Historia del carruaje

Carruaje, Carroza o Coche son algunos de los nombres con los que se suele llamar a la evolución del carro o carreta del periodo medieval, y estos a su vez, de un antiquísimo vehículo de transporte que se inventó poco tiempo después de la rueda.

Cada nombre hace referencia a su historia y lugar de origen. Carruaje deriva de "Cariatge", palabra del dialecto provenzal del sudeste francés; Carroza de "carroccio", palabra del lombardo o italiano de la zona noroeste de Italia; y finalmente Coche, palabra que hace referencia a la ciudad húngara de Kötze, desde donde varios historiadores señalan su verdadero origen¹⁶. Todas estas, hacen referencia a un medio de transporte de dos o cuatro ruedas, una caja sostenida con amortiguadores sobre los ejes y un sistema de cuerdas que son atadas a los animales que lo tiran.

Es en los siglos XIV y XV que se encuentran las primeras referencias a estos carruajes provenientes de Italia y Hungría, teniendo como común denominador sus escasos ejemplares y exclusiva tenencia. Para 1550 en París sólo existían 3 carruajes y cinco años después aparecía el primero en Inglaterra, construido en la misma isla por un artesano de nombre Walter Ripon.

Durante todo el siglo XVI los carruajes eran objetos de lujo, pero no de comodidad. Son objetos de gran peso que necesitaban de una buena cantidad de animales para ser tirados, a la vez que hacía siempre falta de un cochero de experiencia que pudiera guiarlos, montado en ellos. El pescante o asiento fue añadido un siglo después, aunque su inclusión fue intermitente y dependiendo de la destreza de los constructores y domadores.

Es durante el siglo XVII en que los carruajes viven un tiempo de apogeo. Se aligera su peso al usar maderas duras, pero de menor peso, se le agrega detalles de elegancia y confort; y finalmente se perfecciona la técnica de fabricación, agregando vidrios, tapicería, y detalles tecnológicos como los ejes giratorios delanteros. En este siglo varias ciudades europeas van desarrollando modelos de carruajes respondiendo a su geografía y al gusto de sus más ricos habitantes. Madrid, París, Berlín, Ámsterdam, Amberes, Londres, Sevilla, Roma, Milán, son varias de las ciudades que se jactan de poseer decenas de ejemplares.

La delantera la toma Francia durante el siglo XVIII en cuanto a construcción de lujo y número de ellos. Esta hegemonía la tendrá hasta la primera mitad del siglo XX. El desarrollo de producción francesa se evidencia en el diseño de nuevos, elegantes y confortables diseños como la Calèche o el Cabriolet. No obstante, en Inglaterra, el carácter pragmático de la isla lleva años aplicando un novedoso sistema de arriendo de carruajes, lo cual es el primer indicio de democratización de este medio de transporte.

¹⁶ Soler Luis, "Historia del Coche" (Madrid: Cigüeña, 1952), 43

Sobre Carruajes

Una primera revolución y masificación del carruaje provino de Alemania con un modelo en homenaje a su ciudad de origen. La Berlina significó más comodidad y velocidad en comparación a los modelos antes existentes. “Sus cuatro plazas y juegos delanteros y traseros estaban unidos por dos varas o flechas que le proporcionaban una mayor seguridad, muy especialmente en camino”¹⁷.

De las berlinas nacieron varios otros modelos como el Vis a Vis, que tenían dos plazas colocadas una frente a la otra; los Coupées, al que se le suprimió las plazas delanteras; las Diligencias o Desatentas, que no eran más que Coupées de características más ligeras y montadas sobre un tren corto y ligero, pero con un solo asiento.

Una variación elegante de la Berlina fue el Landau, fabricado por primera vez en 1757 en Alemania. Con el paso del tiempo este modelo fue variando hasta tener como características

representativas sus dos capotas movilizadas por medio de resortes, un pescante alto y “una doble suspensión combinada con resortes de acero y correas de soporte que sujetan la caja.”¹⁸

El siglo XIX tiene a los fabricantes y diseñadores de carruajes de Inglaterra por delante de los del resto de países europeos. Algunos modelos, como el francés Milord fue transformado a las necesidades inglesas y al gusto de la Reina Victoria, dando origen al modelo Victoria que llegó a ser el modelo de mayor producción en el mundo por lo ligero de sus materiales y la posibilidad que pueda ser llevado por una sola mula o caballo, lo cual lo convertía en un carruaje ideal para las grandes ciudades.

¹⁷ Soler, Historia del Coche, 66

¹⁸ Soler, Historia del Coche, 68

Historia del carruaje en Chile

Del ruso Kolese que significa rueda, deriva la palabra del francés Colechè, que significa carro. Esta última da origen a la palabra castellana Calesa, que no es otra cosa que una de las tantas formas como se le llama a un carruaje, pero que, con la llegada de los Oidores de la Real Audiencia en 1609 a Santiago, es usada para nombrar a esta especie de pequeña y tosca caja de dos varas que eran tiradas con mulas, machos o caballos muy lentamente, en conclusiones, el primer carruaje de Chile.

Desde esta fecha hasta el periodo posterior a la independencia, son pocas las familias que se arriesgan a importar de Europa algún modelo de carruaje, aunque los hay y son miradas con respeto. No obstante, las que existen en la capital dan origen a, la muy escasa, producción de un tipo de vehículo de más toscas características y de peligroso uso, las carretas o carretones que eran tirados por mulas y bueyes. Estas carretas buscaban responder a la característica agrícola de nuestro país en sus varias necesidades.

Con la llegada de la independencia y el intercambio comercial marítimo, comenzaron a llegar a Valparaíso cada vez más carruajes a nuestro país, los que también importaron la moda de usar caballos en desmedro de las mulas.

Los carruajes de uso público fueron posteriores a esta primera etapa republicana. "Al principio se usaron carruajes de dos asientos llamados birlochos (del italiano biroccio) sobre uno de cuyos caballos montaba el postillón". Esta última palabra deriva de posta y la Real Academia de la Lengua Española la define como "mozo que iba a caballo, bien delante de las postas para guiar a los caminantes, bien delante de un tiro para conducir al ganado."

"Después se fue mejorando el servicio y para ir al sur se formó la compañía Expreso Americano que proporcionaba coches grandes de seis asientos que viajaban de Curicó a Concepción, pues el ferrocarril los llevaba a Curicó".¹⁹

*"Mr. Proctor, que visitó Chile en 1823 anota en 'Narraciones' lo que sigue sobre las comunicaciones entre Santiago y Valparaíso: 'El tráfico entre la ciudad y el puerto se hace en mula o grandes carros pesados y cubiertos, tirados por bueyes que avanzan con lentitud muy aburridora con gran dificultad para bajar cuestas. Lo hacen uniendo una yunta de bueyes en la culata, que va para atrás, conservando tirante la cuerda del tiro, a fin de que el carro baje gradualmente. Antes había una especie de diligencia entre Santiago y Valparaíso, cubriendo la distancia en un día. Un doblón español se cobraba por asiento y el negocio lo hacía un inglés; pero resultó que no respondía y se abandonó.'"*²⁰

19 Eyzaguirre, Exposición de carruajes, 11

20 Eyzaguirre, Exposición de carruajes, 8

Sobre Carruajes

El norteamericano William S Ruschenberg, que visitó Chile en 1831 y 1832, relata en los siguientes términos la forma en que se viajaba entonces entre Valparaíso y Santiago: Se viajaba por lo general en birlocho. El vehículo que se usa aquí no difiere del que se emplea en los Estados Unidos, excepto en que las ruedas son toscas y de una construcción más sólida. Con frecuencia el birlocho está por caerse a pedazos debido al mal trato que han tenido, y para impedir que se haga trizas, va cubierto de correas que lo atraviesan en todas direcciones. Los estribos son piezas de madera en forma de pirámides talladas con curiosas figuras, con un hueco para afirmar el pie, y a veces adornados con láminas de plata. Las riendas son de cuero trenzado y llevan en la punta una correa de seis a ocho pies de largo, que sirve de huasca. El freno es muy fuerte y capaz de gobernar al caballo más brioso. Los postillones usan sombreros de paja, que colocan sobre un pañuelo de seda o de Madras, cuyas puntas caen por detrás. Una chaqueta corta, pantalones bastos, botas, un par de grandes espuelas y el poncho a veces atado con afectado descuido a la cintura, o bien colgándose al hombro, completan su traje de viaje. ²¹

A fines del siglo XIX, en Santiago, toda la movilidad urbana dependía del tráfico de cabalgaduras y animales, lo que generó varios problemas de orden e higiene pública que fueron atendidos por la autoridad competente. “Para los higienistas chilenos, la suciedad del aire y de las superficies de tránsito urbano estaban directamente vinculadas con la expansión descontrolada del uso del caballo como sistema dominante en el transporte diario (...) es posible afirmar que en la capital de Chile circulaban diariamente entre diez mil y doce mil animales aproximadamente, sobre todo caballos, pero también bueyes y vacas”²². El promedio por habitante era de 25 personas por cada animal de transporte, produciéndose 200 toneladas de estiércol diario.

Todo lo anterior generó la preocupación de las autoridades municipales que buscaron normativas que pudieran ir controlando el caótico y poco higiénico medio de transporte. El siglo XX trajo consigo la primera ley de alcance nacional que abordaría la pavimentación de las calles más importantes de la ciudad y una lenta transición al automóvil, por lo menos la primera mitad de este siglo.

²¹ Eyzaguirre, Exposición de carruajes, 8

²² Booth, Rodrigo, Higiene Pública y Movilidad Urbana en el Santiago de 1900 (Santiago: ARQ, n°85, 2013), 52

Maipú y el carruaje

La calle principal de la hoy comuna de Maipú lleva el nombre de Pajaritos. No es posible llegar a una fecha exacta para determinar el origen de su uso, porque así la llamaban los habitantes de esta pequeña villa desde antes que fuera escogida como escenario para la batalla que consolidara la independencia de Chile. Lo cierto es que en ese nombre se esconde buena parte de la identidad e historia de Maipú.

La coloquial forma de llamar a esta ruta que, unía Santiago con las villas agrícolas del poniente, nace por el recorrido constante de las carretelas, carretas y caballos que, en su curso, iban dejando caer las semillas que transportaban. Las semillas eran aprovechadas por los “pajaritos” que habitaban una robustos y altos árboles que adornaban la larga vía con sus tupidas ramas, hasta incluso hacer perder la luz del sol en algunos momentos del día.

La calle Pajaritos nos cuenta de la historia y conexión que tuvo esta zona con la ciudad, de su importante y mayoritaria producción agrícola, la que también definía a los habitantes de esta villa.

Una de las calles que hoy interceptan la avenida Pajaritos, lleva el nombre de Carmen Luisa Correa, mujer que vivió 97 años, que llegó a vivir en 1871 a Maipú con 15 años, que habitaba una casona, hoy demolida, de las calles Portales con Pajaritos, y que el historiador Raúl Téllez Yáñez la llamó como “reliquia de Maipú”²³ en su libro Historia de Maipú, donde transcribió una entrevista que le hizo en mayo de 1948, poco antes de su muerte en 1953.

Misia Carmen Luisa describe a Maipú como una villa de pocas casas, familias que se conocían entre ellas, un lugar de campo y en el que la lluvia y el invierno era lo más temido del año.

La movilización a Santiago se hacía en carretas o carruajes particulares, en un viaje que duraba en promedio tres horas. Internamente existía un carro de sangre, vehículo similar a un vagón de tranvía que se movilizaba sobre rieles y eran tirados a caballo, que hacía un recorrido entre la Estación [Maipú] (Avenida Pajaritos con Camino a Melipilla)²⁴ y la Capilla de la Victoria

Vecinos antiguos de la comuna dan fe de lo narrado en la entrevista, recordando conversaciones con sus padres y familiares. El cambio de esta comuna pequeña y de características rurales no se dio sino hasta la segunda mitad del siglo XX, cuando se generó un plan de desarrollo industrial hacia el poniente de la comuna, lo que motivó planes de vivienda, impulsada por estas mismas empresas y sus cooperativas, para sus trabajadores.

Las carretas y carretones han ido desapareciendo del paisaje maipucino, aunque aún se dejan ver. Fiestas como la Festividad de Cuasimodo, el primer domingo después de Pascua de Resurrección, hacen volver hacia el centro y el Templo Votivo a estos vehículos que forman parte de la vida cotidiana de un Maipú rural del que poco se conoce.

23 Téllez Raúl, “Historia de Maipú” (Santiago: Antártica, 1981), 70

24 Redacción mi gente “Estaciones de Ferrocarriles de Maipú” Revista mi gente (2014) <https://web.archive.org/web/20180710133427/http://revistamigente.cl/estacion-de-ferrocarriles-de-maipu/> revisado el 10 de diciembre de 2021

Sobre Carruajes

Carruajes y educación

Un desafío permanente de toda entidad museal es la de dar a conocer sus colecciones y que estas sean valoradas y apreciadas por sus visitantes. En este sentido, hay colecciones que resultan más atractivas que otras al momento de incentivar a los visitantes a recorrer los museos, ya sea por su originalidad, por su atractivo visual o estético, por vincularse a personajes queridos por la comunidad o por ser representativos de hechos o períodos históricos en específico. Sin embargo, hay objetos y colecciones que a pesar de ser muy valorados por la comunidad, no existe entre ellos un sentido de pertenencia, un vínculo emocional que motive a las personas a proteger dichos objetos, es decir, no los considera parte de su herencia cultural.

Es posible que colecciones como la de carruajes, sean atractivas para los visitantes, sobre todo desde un punto de vista estético, pero al ser un medio de transporte caído en desuso masivamente hace alrededor de un siglo, asociado preferentemente con los estratos sociales altos o con autoridades políticas y eclesiásticas, pierde sentido para la comunidad en general como herencia del pasado. Por ello, cada museo recurre a diferentes herramientas y estrategias

que permitan despertar el sentido de pertenencia entre las personas y sus colecciones, fomentando el conocimiento, la apropiación y la patrimonialización. Una de esas herramientas es la educación desde el patrimonio, enfocada en segmentos estudiantiles de diferentes edades y que aporta experiencias que enriquecen las visitas pedagógicas a los museos.

Así, la educación patrimonial es una herramienta que, por ejemplo, nos permite visibilizar actores silenciados en los relatos museográficos. A través de ella, podemos hablar de aquellos que por diversas razones no están presentes en los museos, por ejemplo, mujeres, niños, sectores populares o inmigrantes no europeos y que no forman parte de la narrativa tradicional de la historiografía.

En este sentido, la educación patrimonial nos permite realizar ejercicios de reflexión en torno a lo que se exhibe o no en los museos y el cómo se muestran los relatos o personajes. Del mismo modo, puede ser una instancia de construcción de patrimonio, para descubrir aquello con lo que nos sintamos identificados. Es por ello por lo que parte importante del trabajo realizado con la colección de carruajes debe estar relacionado con las experiencias que se pueden entregar a visitantes escolares, por lo que el diseño e implementación de material pedagógico específico junto con una mediación presencial o virtual se convierten en un aporte a las vivencias de los estudiantes y un acercamiento e identificación con esta colección en particular.

Sobre Carruajes

A través de actividades lúdicas, relacionadas con los contenidos de sus planes de estudio, con un relato adaptado a sus edades y con la presencia de personajes cercanos es posible lograr un vínculo entre este tipo de patrimonio en niños y jóvenes.

Todo esto va en directa relación con el hecho de que las visiones actuales sobre el patrimonio no permiten entender, ni construir, este fenómeno si no es desde las personas y los vínculos que creamos con todo aquello que valoramos, de lo que nos apropiamos y custodiamos²⁵.

Así, para este “enfoque en las personas” son precisamente los vínculos los que construyen o no el patrimonio a través de un proceso que, según Olaia Fontal, es clave y se basa en una serie de pasos que se articulan entre sí como etapas de vinculación que van profundizando la creación de patrimonio desde las personas.

Para Fontal, el camino de la construcción de patrimonio desde las personas transita desde lo más simple a lo más complejo, desde lo individual a lo colectivo, en los pasos de conocer, comprender, respetar y valorar para conseguir un estado previo de sensibilización, la cual permite que posteriormente el proceso continúe con la voluntad de cuidar, disfrutar y transmitir aquello que buscamos patrimonializar, para, finalmente llegar a la etapa cúlmine de este enfoque que es la identificación de los colectivos con ese patrimonio construido mediante este proceso.

De esta forma, al ser el patrimonio un fenómeno en permanente construcción, la educación tiene un rol clave, no solo en la creación del patrimonio como algo colectivo, sino también en la gestión de este y su sostenibilidad en el tiempo²⁶. Los autores consultados concuerdan en que el hecho de que la educación sea una vía de transmisión de valores permite inculcar ideas de aquello que tiene valor o importancia y aquello que no lo tiene. Convirtiendo a la educación en general y a la educación patrimonial en particular, en una herramienta poderosa en la creación de identidad y patrimonio en la sociedad y que no debe confundirse con la educación histórica ni la artística.

Por todo lo anterior, no sólo es pertinente la implementación de estrategias y herramientas de educación patrimonial en museos y salas de clases, también es necesario plantearse el desafío de trabajar con niños desde edades tempranas, como también el formar a los docentes en este ámbito para que las experiencias cumplan con los objetivos y sean exitosas y sostenibles en el tiempo.

25 Olaia Fontal, “Educación patrimonial: retrospectiva y prospectivas para la próxima década”, Estudios pedagógicos, XLII, n°2 (2016): 416

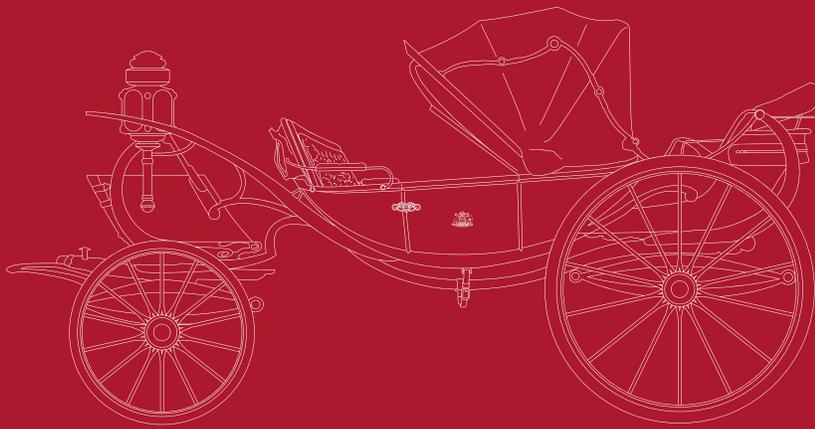
26 NeusGonzález-Monfort, “La educación patrimonial, una cuestión de futuro. Reflexiones sobre el valor del patrimonio para seguir avanzando hacia una ciudadanía crítica”, El futuro del pasado, n°10 (2019): 132

Bibliografía

1. Booth, Rodrigo. "Higiene Pública y Movilidad Urbana en el Santiago de 1900" ARG 85 (2013).
https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-69962013000300009
2. Eyzaguirre, Jaime y Márquez de la Plata, Fernando. Exposición de Carruajes y Trajes del 1800 – 1900. Santiago: Voto Nacional O'Higgins, 1956
3. González, Pedro. Chile, breve noticias de sus industrias. Santiago: Universo, 1920
4. González-Monfort, Neus. "La educación patrimonial, una cuestión de futuro. Reflexiones sobre el valor del patrimonio para seguir avanzando hacia una ciudadanía crítica", El futuro del pasado, n°10 (2019)
5. Fontal, Olaia. "Educación patrimonial: retrospectiva y prospectivas para la próxima década", Estudios pedagógicos, XLII, n°2 (2016)
6. Mordenell, Antonio. Carruajes, ecos de un Chile antiguo y profundo donde se escucha el futuro. Santiago: Verum, 2007
7. Redacción mi gente "Estaciones de Ferrocarriles de Maipú" Revista mi gente (2014) En <https://web.archive.org/web/20180710133427/http://revistamigente.cl/estacion-de-ferrocariles-de-maipu/>
8. Soler, Luis. Historia del Coche. Madrid: Cigüeña, 1952
9. Téllez, Raúl. Historia de Maipú. Santiago: Antártica, 1981
10. Vega, M. Album de la Colonie Française au Chili. Santiago: Franco-Chilienne, 1904

Referencias

11. Museo del Carmen de Maipú, Actas de Sesiones Ordinarias Corporación Voto Nacional O'Higgins, 1945-1956
12. Museo del Carmen de Maipú, Cartas de Ramón Eyzaguirre, 1977
13. Museo del Carmen de Maipú, Memorándums de pago 1967
14. Redacción, "Con solemne ceremonia se inaugura museo colonial en Maipú", El Mercurio, 29 de noviembre de 1959
15. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, "Decreto S/N Cementerio Jeneral", 6 de septiembre de 1821



MUSEO
DEL CARMEN
DE MAIPÚ