

EL LEGADO DE WILLIAM HENRY LLOYD NEOGÓTICO Y MODERNIZACIÓN EN VALPARAÍSO

Michelle Prain Brice

*Instituto Chileno Británico de Cultura de Valparaíso, Viña del Mar, Chile
Universidad Adolfo Ibáñez, Chile*

Valparaíso was named World Heritage site by the Unesco for being an example of early modernization and globalization in America. William Henry Lloyd, English engineer who worked in Chile during the 1850s and 1860s, is a highlight in the transference of engineering knowledge and constructive techniques which represented the materialization of the ideal of progress during the 19th Century, especially in railways. Nevertheless, his main architectural work in Valparaíso is Saint Paul's Anglican Church (Historical Monument), a fair testimony of the English Neogothic Style adapted to the Chilean context. Being the Victorian Neogothic Style linked to the Arts and Crafts Movement, which was inspired by medieval models and the recovering of ancient productive techniques, it was initially established as a reaction against modernity. This paper aims to deal with the apparent contradiction or dichotomy between modernity and tradition, trying to understand it exploring and showing the valuable legacy, mainly in Valparaíso, of one of the greatest railway engineers in America.

Keywords: Valparaíso, Neogothic Style, William H. Lloyd.

Introducción. William Henry Lloyd, un ingeniero de la diáspora

Valparaíso fue nombrado patrimonio de la Humanidad por la Unesco por ser un ejemplo de la temprana modernización y globalización en América. William Henry Lloyd, ingeniero inglés que trabajó en Chile durante las décadas de 1850 y 1860, constituye un hito en la transferencia de conocimientos de ingeniería aplicada y técnicas constructivas que representaron la materialización del ideal de progreso decimonónico en la proyección de variadas obras públicas, especialmente de ferrocarriles. No obstante, su principal obra arquitectónica en Valparaíso es la Iglesia Anglicana Saint Paul's (Monumento Histórico), un claro testimonio de arquitectura neogótica adaptada al contexto chileno. Siendo el neogótico victoriano un estilo ligado al movimiento británico Arts and Crafts, que se inspira en modelos medievales y en la recuperación de técnicas antiguas de producción, éste se planteó inicialmente como una reacción a la modernidad. Este artículo pretende abordar esta aparente contradicción o dicotomía entre modernidad y tradición, explorando y poniendo en valor el legado de uno de los grandes ingenieros ferroviarios ingleses en América, principalmente en el puerto de Valparaíso.

Al inicio de su libro de memorias *A Railway Pioneer. Notes by a Civil Engineer in Europe and America from 1838 to 1888*, el ingeniero británico William Henry Lloyd (12 de

Octubre de 1822 – 15 de Julio de 1905) afirma que la intención de su libro es dar cuenta de lo que fueron sus viajes por los océanos Atlántico y Pacífico –recorriendo más de 130.000 millas, equivalentes a dar la vuelta al globo terráqueo unas cinco veces-, para que sus experiencias pioneras en la ingeniería ferroviaria en Francia, Suecia, Italia, Chile, Perú, Argentina, Brasil, Guatemala, México, Estados Unidos, Canadá y la Indias Occidentales sirvan de entretenimiento y acaso instrucción a los lectores (Lloyd, 1900). Su testimonio es invaluable, y sin duda representa un caso ejemplar de transmisión de ideas y conocimientos técnicos y estéticos entre Europa y América a través de su trabajo como ingeniero, arquitecto y consultor de empresas vinculadas a obras civiles. A la vez, su obra material e intelectual tuvo gran repercusión en las comunidades donde se llevó a cabo, favoreciendo la conectividad, el intercambio y la retroalimentación profesional y técnica, y la transmisión cultural entre países y continentes en una época de temprana globalización.



Fig.1 William Lloyd (Londres,1854). Gentileza de su bisnieta, June Fouracre

Carolyn Dougherty, en su artículo “The Fall and Rise of the British Railway Industry, 1847-1900”, desarrolla tres ideas a partir de lo que R. A. Buchanan llamó la ‘diáspora de la ingeniería británica’ (Buchanan, 1986): cómo se llegaron a construir ferrocarriles alrededor del mundo, el hecho de que éstos fueron construidos por ingenieros británicos, y la interacción que hubo entre los ingenieros británicos y las culturas foráneas. Dougherty analiza la labor de varios ingenieros británicos en distintos lugares de Asia, África y América, concluyendo ciertos patrones comunes en sus carreras: los ingenieros jóvenes que estudiaron y fueron entrenados como aprendices en Gran Bretaña, generalmente salieron al extranjero a ocupar puestos de trabajo tras ser recomendados por ingenieros más antiguos que asistían a nuevos proyectos como consultores, basándose en los antecedentes que habían obtenido de trabajos previos (Dougherty, 2007, 5). Además, debemos tener en cuenta que la

mayoría de los ingenieros británicos que trabajaban en el extranjero eran miembros de la Institution of Civil Engineers –como fue el caso de William Lloyd- y habitualmente presentaban los resultados de sus proyectos favoreciendo el intercambio de experiencias y conocimientos con la comunidad mundial, lo que los mantenía al día con las mejores prácticas de Gran Bretaña. Según esta autora, la presencia de ingenieros británicos alrededor del mundo tuvo múltiples efectos en los países en donde trabajaron. Aunque no existían lazos formales entre los bancos londinenses y el gobierno británico, sus directores provenían de un contexto común, y mantenían vínculos personales y de negocios; la inversión tendía estar en congruencia con la política exterior.

Como veremos, William Lloyd dejó un importante legado en Valparaíso, Chile, durante el siglo XIX, que permanece vigente hasta hoy. Es importante considerar que este puerto contaba con una importante cantidad de ciudadanos británicos y norteamericanos a mediados del siglo XIX, que habían sido atraídos por la temprana independencia de Chile y su naciente libre comercio, por las oportunidades que brindaba el desarrollo comercial orientado a la cuenca del Pacífico y por la estabilidad política del país. Estos factores hicieron que tempranamente, en 1823, llegara a esta ciudad el primer representante consular de SMB, J.R. Nugent, con el objetivo de reconocer oficialmente la Independencia de Chile tras verificar que se dieran las garantías necesarias a los súbditos británicos, lo que sucedió de hecho en 1825 (Prain, 2007). Los ciudadanos británicos instalados en este puerto durante la primera mitad del siglo XIX actuaron como agentes modernizadores, a través de su influencia económica y cultural.

En este contexto, el perfil de William H. Lloyd se adaptaba perfectamente a la caracterización de ingeniero de la diáspora anteriormente descrito. Luego de ser pupilo de Joseph Gibbs por tres años, éste lo envió a investigar un ferrocarril a Francia, donde permaneció por dos años como ingeniero constructor residente para Gran Ferrocarril del Norte de Francia. En 1848 Lloyd se unió a Robert Stephenson & Co., y pasó algunos años trabajando Ceilán y en Suecia, antes de emprender viaje a Chile contratado por el gobierno local tras ser recomendado por Stephens. Por su parte, el 7 de marzo de 1854, Lloyd fue elegido miembro de la Institución de Ingenieros Civiles de Inglaterra, un temprano y merecido reconocimiento.

La década que él pasó en Chile y Perú fue muy fecunda, siendo espacialmente significativo su aporte a la ciudad de Valparaíso, particularmente a través de las obras del ferrocarril a Santiago. Pero además Lloyd destacó en la vida de la comunidad local como activo agente de modernización, transfiriendo y aplicando sus conocimientos. Por ejemplo, el 14 de Octubre de 1856 se llevó a cabo una reunión de la comunidad de habla inglesa con el objeto de organizar ‘The Valparaíso Literary and Scientific Society’. Se conformó un comité y W. Lloyd resultó elegido presidente. En sesión del 9 de diciembre, él presentó un tema de interés vital: ‘The Means of Water Supply to Valparaíso’ (Hillmann, 411). Lloyd mantuvo esta inquietud por muchos años; finalmente, en 1881, como Director de la Compañía de Desagües y Aguas de Valparaíso (Valparaiso Drainage Company), logró completar dichos trabajos en la

ciudad. Durante su vida fue consultor para variadas obras civiles, y colaboró de cerca con importantes empresarios que vieron en las obras públicas posibilidades de bienestar y progreso, de acuerdo al ideario de la modernidad. Aparte de su trabajo en el ferrocarril de Valparaíso a Santiago, en la década de 1850 y 1860 Lloyd diseñó y construyó la Iglesia Anglicana Saint Paul en estilo neogótico (1858) y terminó el tendido de rieles de la Compañía de Ferrocarril Urbano de Valparaíso (1863).

Una vez concluido el ferrocarril, en 1864, la Institución de Ingenieros Civiles lo premió en Londres con la Medalla Telford, reconociendo su trabajo y su aporte a la ciencia. Tras completar sus proyectos en Chile, Lloyd aceptó otros desafíos en Latinoamericana antes de jubilar y regresar a Inglaterra. (Institute of Civil Engineers, 76. 41 0).

William H. Lloyd y el Ferrocarril de Valparaíso a Santiago

Chile recibió tempranamente a los ingenieros de la diáspora antes mencionada. En 1851 se construyó la primera línea férrea del país, desde la ciudad minera de Copiapó hasta el puerto de Caldera; en Sudamérica sólo la antecedió la línea de Demarara, en la Guayana Británica (1848). En 1852 se inició la construcción del ferrocarril que prometía unir velozmente el puerto de Valparaíso y Santiago, la capital, antes sólo conectados por el antiguo camino de coches y carretas. No obstante, la finalización de este proyecto tardó más de lo esperado:

The distance in a straight line was not more than 55 miles, but the mountains near the ocean rose to considerable heights and the track had to be curved; this and other delays, some of them due to revolutionary uprising, prevented completion of the through Valparaíso-Santiago railway until 1863." (Holland, 1927, 272-273)

Tal como el ferrocarril de Caldera a Copiapó, el ferrocarril de Valparaíso a Santiago también surgió por iniciativa de uno de los más visionarios marinos, empresarios y gestores de obras civiles de Chile, de seguro uno de los principales gestores de la temprana modernización y globalización de Valparaíso: William Wheelwright (Merrimac, Massachussets, Estados Unidos, 1798 - Londres, Inglaterra, 1873). En la década de 1830 comenzó su tarea de establecer una línea de vapores entre las nacientes repúblicas de Chile y Perú y el istmo de Panamá como punto de conexión con Europa. Fundó en Inglaterra en 1838 la naviera Pacific Steam Navigation Company, que empezó a operar en 1840 entre Valparaíso y Callao con los vapores *Chile* y *Perú*. A la vez, se preocupó de mejorar diversas construcciones portuarias y faros en las costas, a fin de proteger la navegación y el comercio marítimo. Una década después, observando las experiencias de otros países, vislumbró la relevancia de establecer ferrocarriles entre el litoral y el interior de Chile para facilitar las comunicaciones y la extracción mineral. Wheelwright fue un hombre de su tiempo, que supo trabajar con emprendimientos particulares y con el gobierno de Chile. "Ever since its inception, the invention and growth of the British railway system had been carefully observed by other countries. While merchants and entrepreneurs in some of these countries, and governments in others, were interested in developing railways of their own, for the

most part only Britain could provide the expertise, but more importantly the capital, to construct railways. With British capital, however, came British control and British engineers, who exerted influence on local cultures and were to some extent influenced in return" (Dougherty, 11).

Así lo comprueba la obra testimonial de un contemporáneo, Charles Hillmann:

I am not positive if I told you that, as early as 1846, Wheelwright had surveys made on a route between Valparaiso and Santiago; it followed shore and cliff to Concon, was surveyed by engineers Barton and Carter, was the one Campbell proposed build on, and, when it was abandoned, later, it was known, in the discussions which arose, as 'the Concon route'. We have seen how Wheelwright urged on Government the wisdom of the enterprise and how impracticable his scheme was held by the ruling powers, as well as by the Chilean people. However, his action undoubtedly paved the way for the future, by calling attention to what was being effected in other parts of the world; consequently, in November of 1850, a law was passed placing at Wheelwright's disposal a monthly amount of \$2,000, for studying the best route, making estimate of cost, etc. The year previous, 1849, had witnessed the completion of the railway between Caldera and Copiapó and the chief engineer of that work, with at least part of his staff, was free to take in hand the surveys between Valparaíso and Santiago; this he died in 1850, completing the same about the middle of 1851". (Hillmann, 1901, 294-295)

Luego de que el bien reputado ingeniero Campbell dejara su cargo por desavenencias con el gobierno, fue sucedido por uno de sus asistentes, Mr. Robertson, quien murió trabajando en la Cuesta Chacabuco. A su vez, a él lo reemplazó otro ingeniero, George Maughan, quien falleció en 1853. Luego vinieron otros ingenieros: George Paddison, W.C. Buchanan y George Barclay. Tras los mencionados decesos, y dado los retrasos y las graves pérdidas ocurridas, llegó a Chile William Lloyd, contratado por el gobierno a hacerse cargo del ferrocarril de Valparaíso a Santiago. Lloyd abandonó definitivamente el trazado de la ruta por la arenosa y escarpada zona de Concón, y en su lugar lo hizo pasar por la que sería en el futuro la ciudad de Viña del Mar hasta llegar a Limache, vía Paso Hondo.

En 1855 se inauguró el primer tramo del aventurado ferrocarril Valparaíso-Santiago:

Los seis kilómetros, que existen desde la estación de Barón [en Valparaíso] a Viña del Mar, costaron cerca de un millón y medio de pesos y se emplearon tres años de trabajos, hasta su inauguración, el 17 de septiembre de 1855" (Vicuña Mackenna, 1931, 13). Curvas, túneles, cortes de cerros [...] todos fueron enormes desafíos para la ciencia y la técnica de la época. Como rememora Lukas, el socavón de Punta Gruesa fue el primero de los cinco túneles que tendría la línea hasta Santiago y el primer túnel de vía de comunicación que se construyó en el país. Tenía unos 160 metros de longitud y fue labrado a dinamita. En el frontal que miraba hacia Valparaíso tenía una inscripción que decía: "Gobernando la República el Excmo. Señor Presidente Don Manuel Montt. Septiembre -1855. Perseverencia omnia vincit. William Lloyd, Ingeniero". En el frontal de salida, en tanto, continuaba con tres nombres de mineros chilenos: "Albañil, José Leiva. Cantero, Lino Barrientos. Estibador, José Vargas" (Pecchennino, 1974).

Por eso se entiende la magnitud y pompa de la fiesta inaugural y que el viaje inaugural se convirtiera en un paseo recurrente e imperdible: "[...] en medio de la

fiesta flamearan banderas de América y Europa, y que la estrella de Chile luciera en arcos sobre la línea férrea. En la estación había lienzos que sintetizaban muy bien el espíritu de la época, diciendo: *La unión es fuerza. La ciencia extranjera combinada con el capital industrial nacional -en el lado derecho, y esta otra en el lado izquierdo-: Perseverancia omnia vincit. Llor al esclarecido esfuerzo de S.E. el Presidente de la República y de los señores de la empresa.*" (Vicuña Mackenna, 17).

"Maughan was succeeded by William Lloyd, sent from England for the purpose and remaining in charge until after the completion to Santiago. [...]" (Hillman, 297). Sin embargo, la desafiante geografía pondría a prueba el ingenio y la técnica. En diciembre de 1856, el tráfico ferroviario fue habilitado hasta Limache; en junio de 1857 llegaba a Quillota, y en febrero de 1861 arribaba a Calera. Pero dadas las dificultades y especialmente los problemas causados por la construcción el Túnel San Pedro, y ya que el gobierno del Presidente Manuel Montt (1851-1861) tenía un especial compromiso con esta obra, se firmó una ley que lo autorizaba a establecer un contrato con el ingeniero estadounidense Henry Meiggs (quien estaba trabajando en el Ferrocarril al Sur) para finalizar la etapa del trazado de Quillota a Santiago. Finalmente, el 15 de septiembre de 1863 se abrió la línea completa de este aventurado ferrocarril de Santiago a Valparaíso. Hoy Henry Meiggs es recordado como el ingeniero del ferrocarril de Santiago a Valparaíso; no obstante, William Lloyd, Campbell, los otros ingenieros y los empleados que participaron en esta obra no deben quedar en el olvido.

Como dan cuenta los documentos y testimonios de la época, no sólo los ingenieros, sino también la mano de obra extranjera, fue esencial en la construcción de los primeros ferrocarriles chilenos, y jugaron un factor clave en la transferencia de conocimientos a los empleados chilenos. En relación al ferrocarril Valparaíso-Santiago:

[...] There were representatives of many nationalities, no attention being given to a man's origin, though Britons and Americans predominated very largely. According to the list given by Vicuña Mackenna, there were 100 of said two nationalities to 39 of others, not including Chileans, of whom there were many. Said authority gives 8 Italians, 9 Frenchmen, 32 Germans, 38 Englishmen and 62 Americans. Many of the more intelligent artisans - masons, carpenters, blacksmiths, etc.,- were placed in charge of general work distinct from their specialties, they being selected after their capacities became known." (303). [...] "The first head carpenter of the Valparaíso shops was Thomas Munday, an American. The first head painter was Richard Sparrow, British. J. Beaver was, at one time, head boiler-maker and Alex. Aitken shop foreman. Almost all the early mechanics were Britons who had been contracted to come to Chile. Many remained permanently in their new place of residence and formed families. The first conductor on the Valparaíso railway was a Briton named Andrew D. Brown" (Hillman, 308-309)

Surgimiento de Saint Paul's Anglican Church, Valparaíso

Los orígenes de la iglesia anglicana de Valparaíso se remontan al Valparaíso de la década de 1810. Decretada la libertad de comercio tras iniciarse el proceso de independencia de Chile desde España, cada vez se hacía más frecuente en las costas la presencia de extranjeros que nada tenían que ver con el imperio español y que antes tenían vedada su circulación por estos territorios americanos sometidos al monopolio

comercial español. Es así como, a pesar de las aprehensiones que la iglesia católica pudiese tener, los cristianos protestantes se hicieron cada vez más presentes en Chile, y con ellos sus necesidades espirituales. Desde que hubo barcos de bandera británica en la bahía de Valparaíso se encontraron capellanes o pastores anglicanos a bordo. Antes de establecerse formalmente una capilla en tierra, fueron ellos los encargados de llevar a cabo los servicios religiosos de su tripulación y los solicitados por cristianos no católicos ajenos a su embarcación. Funerales, bautizos y matrimonios entre anglicanos o mixtos eran solemnizados a bordo, en el entendido de que la religión oficial de Chile era la católica, apostólica y romana, con exclusión de cualquier otra.

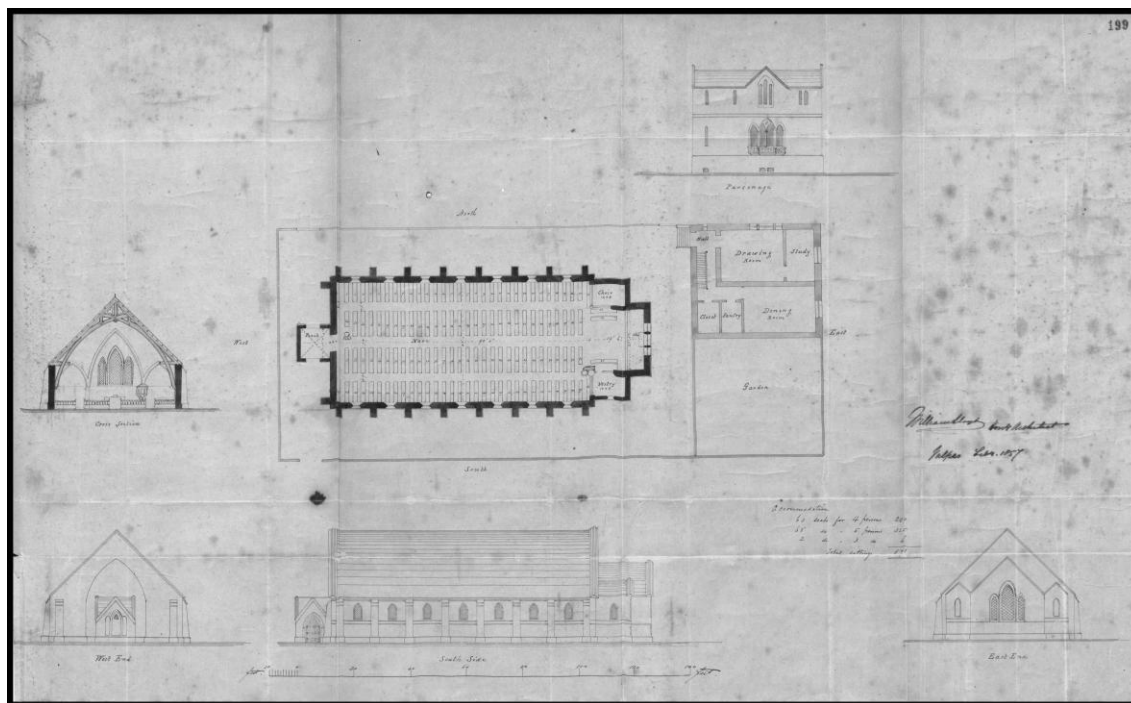


Fig. 2. Planos originales de la Iglesia Anglicana Saint Paul de Valparaíso (1857)

Ya lograda la independencia en 1818, las puertas del país se abrieron cada vez más a extranjeros que quisieran buscar nuevos horizontes y posibilidades. Como vimos anteriormente, en la década de 1820 ya había una comunidad angloparlante instalada en Valparaíso, atraída principalmente por el comercio y la minería. Dado su gusto por la vida cercana a la naturaleza y a los deportes, el sector alto de la ciudad conformado por los despoblados cerros Concepción y Alegre se llegaría a convertir en un barrio de extranjeros, donde predominaron los de habla inglesa y alemana. Entre ellos se forjaron diversas instancias de sociabilidad en la vida cotidiana, apelado a sus ideas, costumbres y tradiciones de origen; entre ellas estaba la de reunirse en torno a las creencias religiosas de distintas iglesias, ya fueran anglicanas, presbiterianas, luteranas o católicas.



3



4

Fig.3. Iglesia Anglicana Saint Paul de Valparaíso, hacia 1869

Fig. 4. Imagen de las techumbre interior de la iglesia, construida con vigas compuestas de madera laminada, aplicando de manera vanguardista una técnica de la ingeniería de la época (gentileza del arquitecto Rodrigo Lorca Barros).

En el caso de los anglicanos, entre 1825 y 1828 ellos llevaron a cabo cultos privados en la casa del vecino Thoman Kendall, que entre 1828 y 1835 continuaron en la residencia de John Sewell (Calle Leighton, Cerro Alegre). Ese año arribó desde Inglaterra, como tutor de la familia del comerciante Richard Price, el Reverendo John Rowlandson. Rowlandson jugó un papel clave en la instauración formal de una capilla anglicana, puesto que tras percibir las crecientes necesidades espirituales de los cada vez más numerosos anglicanos radicados en Valparaíso, escribe a la iglesia de Inglaterra con copia al Cónsul General de SMB en Santiago, Mr. Walpole, diciendo que la comunidad local le ha pedido que organice una iglesia. Así las cosas, en 1837 logra instalar una capilla consular en su residencia. Al año siguiente, en 1838, Edward Loring, vecino del Cerro Concepción, levantó una capilla más grande aún para la misma comunidad (Hodgson, 1917).

La comunidad anglicana practicante siguió creciendo prósperamente, lo que posibilitó que en 1857 se iniciara la construcción de la Iglesia Anglicana Saint Paul, tras recibir donaciones de compañías, casas comerciales y particulares en su mayoría de origen británico, y tras adquirir el terreno del Cerro Concepción al empresario Josué Waddington con préstamo de Agustín Edwards. El diseño y la construcción le fueron encargados al ingeniero William H. Lloyd, que en esos años estaba radicado en Valparaíso junto a su familia, trabajando afanosamente en la construcción del ferrocarril Valparaíso-Santiago. El contexto histórico fue determinante, pues las Constitución de 1833, vigente entonces, seguía estableciendo claramente que la religión oficial de Chile era la católica apostólica y romana con exclusión de cualquier otra. Por tanto, arquitectura estuvo condicionada por la ausencia de libertad de culto. “La iglesia se encuentra ubicada en la meseta del cerro Concepción, en la zona residencial de la comunidad, pero alejada del centro urbano. Su volumetría, que puede captarse casi solitaria en fotografías registradas en 1860 por William Letts Oliver, muy pronto se

pierde rodeada por la edificación vecina, volviéndose imperceptible su presencia en la ciudad". (Waisberg, 1992, 44)



Fig. 5 Interior de la Iglesia Saint Paul, Valparaíso. Gentileza del fotógrafo Robert Peebles.

En 1858 se inauguró el templo que permanece hasta hoy como una memoria histórica de la época de apogeo de la colectividad anglicana de Valparaíso, así como del contexto sociocultural de intolerancia religiosa en que se gestó. Su baja elevación, las pequeñas dimensiones de su ventanas, la ausencia de torre, campanario, aguja o cruz en el exterior, son una prueba de las restricciones religiosas que condicionaron su diseño. Su declaratoria de Monumento Histórico (1979) corrobora su valor.

Tradición y Modernidad: William Lloyd y la Arquitectura Neogótica

La formación de Lloyd como ingeniero ferroviario, especialista en la construcción de puentes, lo preparó para llevar a cabo una obra arquitectónica donde se funde la tradición medieval inglesa con la técnica moderna. En sus memorias, Lloyd afirma:

[...] Meanwhile the British community were desirous of erecting a church in Valparaíso, and I offered my services, and was appointed the honorary architect. This was duly erected from my designs and under my supervision. It was in Early English style, with a lofty hammer-beam roof, and was a unique example of a roof without a tie-beam in the country". (Lloyd, 1900)

Como lo ha analizado recientemente Rodrigo Lorca en su estudio *Iglesia Anglicana St. Paul's de Valparaíso (MH). Caso Único de Utilización de Madera Laminada en Chile en el Siglo XIX* (2012), Lloyd fue extremadamente vanguardista al utilizar madera laminada en las vigas del techo de la iglesia y al ensamblarla de manera extremadamente refinada y elegante, sin precedentes en la arquitectura religiosa de Latinoamérica. Sin duda Lloyd observó, transfirió y aplicó técnicas constructivas provenientes de la ingeniería de puentes y de las más recientes construcciones europeas. Lloyd estaba al día en los últimos avances de la ingeniería victoriana, reflejados en el emblemático Crystal Palace (1851).

De acuerdo a Myriam Waisberg, Lloyd:

[...] sin duda domina los estilos históricos del repertorio usado en el siglo XIX, como ocurre corrientemente con los profesionales ligados a la edificación en la época de la revolución industrial y del historicismo. De este último movimiento toma el lenguaje arquitectónico medieval, en su transición del románico al gótico, que aplica en una lograda versión en madera en el templo anglicano, si bien su solución recuerda otras iglesias del mismo culto". (Waisberg, 1992, 44)

Pero además de la importancia que tiene la Iglesia Saint Paul desde el punto de vista de la innovación arquitectónica y de la transferencia de técnicas constructivas de vanguardia, es indispensable considerar las implicancias de su estilo neomedieval. Los ecos neogóticos que encontramos en este templo sin duda reflejan la idiosincrasia de la colectividad británica instalada en el puerto de Valparaíso, tremendamente importante para el desarrollo de Chile y su inserción en un mundo tendiente a la globalización. Precisamente en el contexto de una ciudad puerto, abierta a la inmigración durante la primera mitad del siglo XIX, y donde tuvieron gran trascendencia las comunidades extranjeras europeas, es que la elección de los estilos neomedievales cobra sentido como una manera de volver la mirada identitaria al terruño de origen desde la diáspora. En este sentido,

[...] las comunidades protestantes consolidadas en la primera mitad del siglo XIX, proceden de Inglaterra y Alemania, países donde se ha desarrollado fuertemente el movimiento romántico; para los inmigrantes, este planteamiento es un modo de mantener vigentes los lazos culturales con el lugar de origen. [...] Este movimiento nostálgico que, en Europa, asume la restauración y el término de obras medievales inconclusas, en Valparaíso se manifiesta en el proyecto de obras nuevas, con un planteamiento arquitectónico al día". (Waisberg, 1999, 60)

A medida que pasaron los años, el templo mantuvo sus formas originales aunque fue creciendo en ornamentación en su interior. En concordancia con la tendencia imperante en Reino Unido, se importaron vitrales del Reino Unido, que fueron instalándose a partir de la década de 1880. El primero fue un conjunto de tres vitrales tras el altar, con imágenes de la vida de San Pablo, firmado en 1882 por el Taller de Nathaniel Westlake (1833-1921). A juicio de la vitralista e historiadora del arte, Andrea Araos, el conjunto de vitrales de la Iglesia Saint Paul's es importante porque "posee

distintas familias de vitrales ingleses, que provienen de diferentes firmas, talleres o artistas británicos representativos del neogótico. Hay una serie 'Neo Siglo XIII' de Westlake, una referencia directa al vitral medieval. Su autor fue un artista e investigador británico muy importante en el Gothic Revival. Publicó entre 1891 y 1894 su gran obra teórica, *A History of Design in Painted Glass*, un referente hasta hoy en el arte del vitral. Él y sus contemporáneos trabajaron basándose en tratados medievales, como el del monje alemán Teófilo, y consiguieron fabricar una paleta – tanto de vidrio como de pinturas – que remite al Medioevo” (Prain, 2015). Además, durante el estudio de los vitrales de la iglesia que Andrea Araos y Espacio Transparente han llevado a cabo durante 2014-2015, se hizo otro importante descubrimiento: la atribución de un vitral a la compañía Morris & Co., máxima exponente del movimiento Arts & Crafts.

Araos piensa que estos vitrales “demuestran que miembros de la comunidad británica de Valparaíso sabían lo que encargaban y que probablemente tuvieron vinculación con un círculo cultural importante. Hubo una prolongación del Reino Unido a través de estas personas, lo que se manifiesta en una sintonía de gusto y una correspondencia –aunque un poco desfasada en cronología– entre los mejores vitrales que se fabricaban en las islas británicas y los que se adquirían acá”. (Prain, 2015)

Si bien podría parecer que en la Iglesia Anglicana Saint Paul se manifiesta una contradicción en las concepciones arquitectónicas y estilísticas, entre una mirada vanguardista que se afirma en las ideas de ciencia y de progreso, y una mirada nostálgica que busca soluciones estéticas en los referentes del gótico y del pasado medieval, en este templo ellas se manifiestan en un equilibrio atemporal y trascendente en el tiempo.

Valparaíso, Patrimonio de la Humanidad por la Unesco

En el año 2003, Valparaíso fue declarado sitio patrimonial de la humanidad (World Heritage Site). La declaratoria de la Unesco destaca la combinación de tres factores asociados a su condición de ciudad puerto: su particular entorno geográfico y topográfico; su arquitectura, infraestructura, emplazamiento y formas urbana; y su atracción sobre e influencia de personas de distintas partes del mundo. La fusión de una geografía desafiante, del impulso modernizador y del diálogo intercultural generó, desde una perspectiva urbana, una ciudad americana enteramente original, con el sello del siglo XIX. (<http://whc.unesco.org/en/list/959>).

Si consideramos específicamente el caso de la Iglesia Anglicana Saint Paul, vemos que en sí misma refleja los tres factores asociados a la condición de ciudad puerto de su emplazamiento: está situada sobre el Cerro Concepción y surgió en las afueras del centro urbano, en el corazón de un naciente barrio británico y alemán que buscaba la cercanía con la naturaleza; en ella se manifiesta el impulso modernizador de muchos de sus feligreses, como es el caso del propio William Lloyd; y en la interacción social y religiosa entre la comunidad anglicana y otras colectividades extranjeras o chilenas se manifestó un fecundo diálogo intercultural.

Por otra parte, la declaratoria de la Unesco destaca que Valparaíso es un testimonio excepcional de la temprana globalización de Valparaíso como principal puerto comercial en las rutas marítimas del Pacífico en el siglo XIX (<http://whc.unesco.org/en/list/959>). De acuerdo a lo analizado, la iglesia de William Lloyd encarna en sí esta temprana globalización por múltiples razones: surgió en el contexto de la apertura de Chile al mundo a través del tráfico portuario y del comercio, es la expresión de las necesidades religiosas de una comunidad extranjera que se fue instalando en Valparaíso durante el siglo XIX en un mundo cada vez más interconectado - especialmente con la fuerza del vapor-, entre sus feligreses se encontraban personas de distintas nacionalidades (Reino Unido, Estados Unidos, Alemania, India, Australia, etc.), la iglesia fue un punto de convergencia de las comunidades anglicana y luterana, que no tendrá templo hasta la década de 1890, y, por último, la comunidad británica aglutinada en torno a esta iglesia interactuó con la sociedad local generándose múltiples instancias de transculturación e hibridez cultural. De ahí el sentido del apelativo de “valparagringos”.

Referencias

- Buchanan, R. A. 1986. “The Diaspora of the British Engineering”. *Technology and Culture* 27, 501-524.
- Cavieres, E. 1988. *Comercio Chileno y Comerciantes Ingleses 1820-1880: Un Ciclo de Historia Económica*. Valparaíso: Ediciones Universidad Católica de Valparaíso.
- Dougherty, C.. 2007. “The Fall and Rise of the British Railway Industry, 1847-1900”. Interdisciplinary Nineteenth Century Studies Conference, Kansas City.
- Hillman, C. “Quien Sabe”. 1901. *Old Timers. British and Americans in Chile*. Santiago: Imprenta Moderna.
- Hodgson, C.H. 1917. *A Historical Sketch of the Anglican Chaplaincy at Valparaíso*. Valparaíso: The South Pacific Mail.
- Holland, R.S. 1927. *Historic Railroads*. New York: Grosset & Dunlap.
- Institute of Civil Engineers. *Minutes of Proceedings Inst. C.E.*, vol. I, xxxvii.
- , “William H. Lloyd Obituary”.
- Lloyd, W.H. 1900. *A Railway Pioneer. Notes by a Civil Engineer in Europe and America from 1838 to 1888*. London: Baines and Scarsbrooks.
- Lorca, R. 2012. *Iglesia Anglicana St. Paul’s de Valparaíso (MH). Caso Único de Utilización de Madera Laminada en Chile en el Siglo XIX*. Tesis para optar al grado académico de Magister en Construcción en Madera. Departamento de Ciencias de la Construcción; Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño. Universidad del BíoBío.
- Pecchenino, R. “Lukas”. 1974. *Apuntes Viñamarinos. Cien años de urbanidad*. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso.
- Prain, M. 6/Septiembre/2015. “Ecos del Neogótico Británico en los Vitrales de Valparaíso”. Santiago: *El Mercurio*, Cuerpo Artes y Letras, E8.
- Prain, M. (Ed.). 2011. *Legado Británico en Valparaíso | British Legacy in Valparaíso*. Santiago: RIL editores.
- Prain, M. 2007. “Presencia Británica en el Valparaíso del Siglo XIX: Una aproximación al legado institucional y cultural de la colonia británica en Chile”. *Bicentenario* Vol. 2, No. 2, 5-38.
- Prain, M. 2008. “Surgimiento de la Iglesia Anglicana Saint Paul’s de Valparaíso en el Contexto del Siglo XIX”. *Actas del Segundo Simposio de Historia Religiosa de Valparaíso*. 117-132.
- Vicuña Mackenna, B. 1931. *Crónicas Viñamarinas*. Valparaíso: Talleres Gráficos Salesianos.
- Waisberg, M. 1999. “El Arraigo de la Arquitectura Neomedieval en el Patrimonio de Valparaíso”. *Archivum* Año 1, No. 1, 56-60.
- Waisberg, M. 1992. *La Arquitectura Religiosa de Valparaíso*. Valparaíso: Editorial Universidad de Valparaíso.