

CAPÍTULO III

Los inicios del siglo XX: El impacto de los adelantos científicos y técnicos

Si bien, durante el siglo XIX, Roma había sido la capital universal del arte, fue París quien arrebató esa condición en el último cuarto del siglo. La llegada del novecientos encontró a la Ciudad Luz como la verdadera capital de Europa, con el ansia de progreso con que el siglo XIX había acogido las innovaciones revolucionarias. Era el marco más apropiado para el desarrollo de la postal ilustrada.

Alemania, Inglaterra, Austria, Italia y otras naciones del viejo continente ya editaban postales recogiendo imágenes de sus principales ciudades, a través de técnicas de impresión realmente sorprendentes.

El 1º de abril de 1900 se inauguró en París la Exposición Universal, cuyo eje se extendía a través del Sena en dirección a la explanada de los Inválidos. La espectacularidad consecuente con aquellos días de ensoñada realidad era el escenario más apropiado para todo tipo de hazañas, para exhibir el lujo y la riqueza; era el marco ampuloso para que un alto grupo social se empapara de una soberbia autoridad en el tránsito de un próspero período socioeconómico.

El escritor y diplomático francés Paul Morand¹⁶ dijo que la Exposición Universal de 1900 *“era como una ciudad nueva y efímera escondida en el interior de otra. Fue como un barrio entero de París que se disfrazaba”*. Todo giraba con contagioso optimismo.

Podemos decir que el 1900 fue la culminación del proceso de la autocomplacencia burguesa que sentía a París como la hermosa capital de una próspera y poderosa nación. Junto con este sentimiento colectivo de confianza plena en el desarrollo continuo del conocimiento humano, se desarrolló también el ansia de explorar lo desconocido y de *“expandir la civilización”* a todos los confines. La figura del viajero se perfiló así como una consecuencia natural del hecho de situarse en el pináculo del mundo.

Pero el hombre no viaja solo, lleva su imagen de mundo consigo e intenta propagarlo a los pueblos incultos, lleva también sus recuerdos, sus raíces afectivas, su nostalgia. Es en este sentido que las Tarjetas Postales se constituyeron en puentes que conectaban la búsqueda de novedad con su origen, una vía para mantener vivos los nexos cultivados en los años precedentes y que se alimentarían de estas imágenes y palabras traídas desde la distancia.



f. 20

Plaza Muñoz Gamero de la ciudad de Punta Arenas. Postal editada por la "Peletería El Zorro". Propiedad de G.M. Grossi. Colección Patricio Parragué.



f. 21

"Restaurant y Laguna en el Parque Cousiño". Postal serie Santiago, reproducida en huecograbado. N° 5. Editor Carlos Brandt. Colección Samuel León.

La Cultura del Viaje: La Ampliación de los Horizontes Geográficos

Alrededor del novecientos se contempló una suma de hallazgos de sitios, inaccesibles para una inmensa mayoría, pero que despertaron las ansias de conocer y vivir, de alguna forma, la emocionante sensación de llegar a lugares remotos. f. 8

El impacto y difusión que alcanzaron los descubrimientos y exploraciones decimonónicas fueron el mejor acicate para un público que se mostraba ansioso por la aventura, la novedad y la emoción.

Las grandes expediciones habían comenzado. África era reconocida cautelosamente entre 1875 y 1900; la India aún tenía vastas regiones desconocidas que carecían de trazados cartográficos. Recién en 1904, un cuerpo expedicionario inglés había irrumpido en Lhasa, ciudad sagrada del budismo tibetano. Entre 1909 y 1911 se alcanzaron los polos norte y sur de nuestro planeta. La Tierra comenzaba lentamente a ser territorio conocido.

En Chile, concluida la Guerra del Pacífico, empezaron a ingresar las utilidades del salitre manifestándose una Belle Époque en sus propias dimensiones, que vino acompañada de un interesante flujo migratorio hacia los nuevos territorios mineros en el norte y hacia los territorios agrícolas incorporados en la Araucanía.

La incorporación a la producción de estos nuevos territorios permitió a un segmento de la sociedad chilena disponer de nuevas fuentes de riquezas, lo que redundó en consolidar el bienestar de esta elite, con la cual se identificó la llamada Belle Époque chilena de fines del siglo XIX².

Se trataba de una elite que miraba con admiración la Ciudad Luz de inicios de siglo, y que combinaba su tiempo entre ambas latitudes. Los chilenos harían la larga travesía desde Valparaíso, en los románticos vapores de línea, o “*Vía Cordillera*”, para zarpar desde el gran puerto de Buenos Aires. f. 9
f. 10

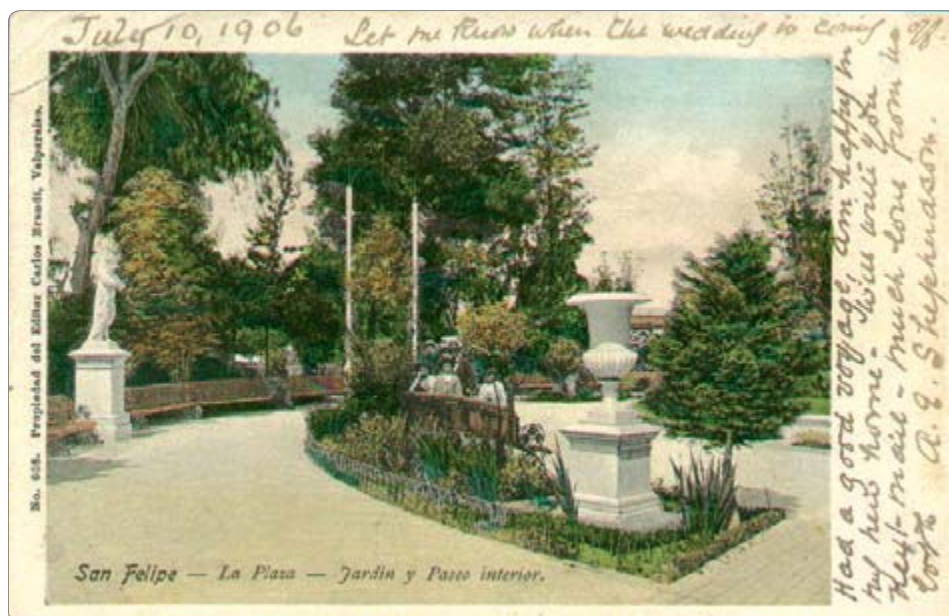
Esta inquietud viajera hizo uso de diversos medios de transporte tanto para trasladar a quienes se aventuraban en la distancia, como para transportar sus ideas, imágenes y recuerdos. f. 11

Este movimiento permanente de personas a través del continente europeo, que más tarde se realizaría entre el Viejo y el Nuevo Mundo, iría paulatinamente transformando al viajero ligado a la aventura del destino desconocido en turista apoyado en la implementación de una amplia estructura de transporte, residencia e información, eliminando el riesgo y estimulando el placer de viajar.



f. 22

"Tocopilla, Oficinas de la Cía. Salitrera H. B. Sloman y Cía." Henry B. Sloman, empresario salitrero alemán que se estableció en Tocopilla en 1904, donde fundó la compañía salitrera que es motivo central de esta imagen. Postal iluminada. Serie N°3059. Editor Carlos Brandt. Colección Samuel León.



f. 23

Plaza de San Felipe. Editor Carlos Brandt. Postal N° 668. Colección Patricio Parragué.

El Tren: Base Técnica del Turismo Europeo

Europa había desarrollado extensas vías ferroviarias y los servicios del tren se convirtieron en la principal base técnica del turismo, actividad que se extendió cada vez más y que proporcionó un impulso enorme a la producción de tarjetas postales, las que se afianzaron como un medio práctico, estético y significativo para transmitir las emociones del viaje.

f. 12

Con el tren, el viajero podía saborear el camino hacia su destino con el tiempo suficiente para experimentar la mágica sensación de entrar poco a poco en el terreno de lo inesperado.

Citando la obra de Ado Kyrou, *L'Age d'Or de la Carte Postale*, Gisèle Freund¹⁸ señaló que el envío de una postal, en la que se representa la vista de un paisaje donde uno está, corresponde a una afirmación de las propias posibilidades de poder viajar y, por lo tanto, un símbolo de status social.

Las expectativas de los más exigentes viajeros se vieron completamente satisfechas con la aparición de trenes de servicio regular, algunos de los cuales se transformaron en un mito, como el Orient Express establecido en 1883 y que, con un lujo desbordante, unía París con Estambul.

Las dos guerras mundiales interrumpieron su marcha solemne hasta quedar fuera de servicio en 1977. Sin embargo, a contar de 1981, volvió a circular saliendo ahora de la Estación Victoria, en Londres, para llegar a Venecia.

Otros trenes de largo recorrido se integraron a las redes europeas llevándose a sus pasajeros y su placentera inquietud por disfrutar de otros mundos. Cabe citar que a finales del siglo XIX, por instrucciones del Zar Alejandro III, se iniciaron las obras del Transiberiano que entró en servicio hacia 1916.

Por otra parte, las compañías ferroviarias de Europa y Estados Unidos de América venían, desde mediados del siglo XIX, esmerándose en ofrecer diversos servicios a los viajeros más acomodados para llegar a hacer que un viaje en tren fuera verdaderamente una cuestión de lujo.

Fue así como el norteamericano Georges Pullman introdujo, en 1865, los primeros coches camas y de ahí que su apellido Pullman se asocie al ámbito de la comodidad en buses y trenes.



f. 24

"Ovalle, Plaza con la Iglesia". Postal N°3097. Editor Carlos Brandt. Colección Samuel León.



f. 25

Retiro con eje divisor que comenzó a imprimirse en las ediciones que se hicieron desde mediados de 1905.

Los Hoteles: Residencia Obligada del Viajero

El desarrollo y la difusión del ferrocarril, a mediados del siglo XIX, vino a transformar los hábitos sociales y la facilidad para el traslado masivo dio impulso a la construcción de nuevos hoteles, incluso por parte de las propias compañías ferroviarias en las inmediaciones de las estaciones de las grandes ciudades.

f. 13

Sucesivamente, fueron apareciendo desde 1854 el Great Western, vecino a la estación Paddington; en 1862, el Grosvenor, en la estación Victoria y en 1865, el Charing Cross Hotel en la propia estación de Charing Cross, todos en Londres. Como comitentes de esta nueva empresa hotelera concurrieron, tanto en Inglaterra como en Estados Unidos, las compañías ferroviarias privadas.

La Exposición Universal de París de 1889 estrenó la apertura del Hotel Terminus Gare St.- Lazare, sin embargo, fue el Pera Palace Hotel, de Estambul (1892), el que acaparó la atención, pues estaba destinado a los lujosísimos y nobles viajeros del Orient Express. Fue en este hotel donde Agatha Christie escribió su famosa novela policial *“Crimen en el Expreso de Oriente”*.

Los grandes hoteles han servido de escenario al escapismo romántico, donde el viajero se ha sentido libre, sin ataduras y responsabilidades. Fueron los castillos de los sueños de la elite.

Difícil es sustraerse a la fascinación que producían hoteles como el *“Cipriani”*, de Venecia, el *“Claridges”* o el *“Savoy”* de Londres, el *“Raffles”* de Singapur, el *“Carlton”* de Cannes y el *“Ritz”* de París, cuyo propietario, César Ritz, redactó lo que fue conocido como el credo hotelero: *“Ver sin mirar, oír sin escuchar, atentos, pero no serviles, adivinan el deseo sin indiscreción.”* Y otros tantos podríamos citar, como el *“Negresco”* de Niza o el *“Hotel París”* de Montecarlo, y por qué no, para nuestra medida, el desaparecido *“Hotel Crillón”* de Santiago.

Así como algunos grandes hoteles quisieron difundir su magnificencia, los editores postales también comprendieron la relevancia de algunos de éstos dentro del atractivo y oferta turística de algunas ciudades. Desde sus orígenes, las postales han mostrado hoteles, situación que se confirma observando innumerables ediciones de diferentes partes del mundo, y ya lo había afirmado Georges Goury en el citado artículo de agosto de 1900 para la Revista Ilustrada de la Tarjeta Postal, agregando que los hoteleros habían sido los verdaderos creadores de la Tarjeta Postal Ilustrada.

La necesidad de viajar se consolidó después de entrado el siglo XX, tras la búsqueda de nuevos horizontes y sólo las dos guerras mundiales interrumpieron ese afán y terminaron con algunos grandes hoteles, famosos en el pasado. Con la finalidad de atraer nuevamente a los visitantes, muchos de ellos desplegaron



f. 26

"Antofagasta. Muelle de pasajeros y ferrocarril". Postal editada en Valparaíso con anterioridad a 1905, con proceso en huecograbado. Serie N° 12022. Editor Carlos Brandt. Colección Samuel León.



f. 27

Retiro de la postal "Antofagasta, Muelle de Pasajeros y Ferrocarril". Desde mayo de 1905 entró en vigencia la disposición que establecía que las postales exhibieran en el retiro un eje divisor. En esta postal, editada antes de dicha disposición, el remitente marcó un eje para dividir los campos.

enormes esfuerzos para la rehabilitación de inmuebles e invirtieron cuantiosas sumas de dinero, las cuales provinieron, especialmente, de ricos hombres de negocios norteamericanos y de los artistas famosos del cine y el espectáculo.

Con el inicio de la Primera Guerra Mundial, en 1914, se dio término a la llamada Belle Époque, ese delirante período de la vida colectiva de París y su resplandor en Europa.

Mirando aquella época, donde la tarjeta postal tuvo su mejor desarrollo, se puede afirmar que:

“es un tiempo de la historia, tierno, emotivo y vagabundo, a la vez. Era como un escenario inmenso y cambiante, poblado por miles de figuras diversas que representaban una comedia de costumbres, de prejuicios, de optimismo inocente, de progreso indefinido, de paraísos terrenales profesando un esteticismo refinado y exótico que parecían aceptar todos, aunque nadie, en realidad, creía en su vigencia.”¹⁹

El correo: su transformación durante el siglo XIX

El correo cuenta con una larga historia que se inició en la fértil medialuna en la época de los grandes imperios. Varios siglos transcurrieron desde la aparición de una especie de correo en Sumer, Asiria, Babilonia, Egipto, China y otras sociedades de la antigüedad hasta la instauración de un servicio de correos propiamente tal, en Roma, con el advenimiento de Augusto como emperador (27 a.C.-14 d.C.).

Sin embargo, los correos estuvieron a través del tiempo ligados al poder político y comercial, lo cual motivó en la Roma imperial a que miembros del patriciado crearan sus propios servicios utilizando a sus esclavos en la función de mensajeros.

A la caída del Imperio Romano de Occidente, en 476, se perdió fluidez y seguridad para las comunicaciones, surgiendo los sistemas de correo en manos de privados que, por muy largo tiempo, quedaron en poder de las órdenes monásticas, los reyes, el papa, los ayuntamientos o las universidades, a veces, en manos de viajeros y comerciantes o de los propios señores feudales.

Hacia el siglo XV, un auge económico permitió que los correos privados tuvieran una sólida actividad aunque los Estados no confiaran en éstos, por no tener el control directo sobre la correspondencia.

En 1502, el emperador Maximiliano de Habsburgo entregó la concesión del monopolio de los servicios postales a Francisco de Tassis (1459-1517) en todo el territorio del Sacro Imperio Romano Germánico. Tassis llegó a manejar un eficiente servicio internacional cubriendo Francia, España, Holanda, Suiza, Bélgica, y otras regiones de Europa.



f. 28

"Fachada antigua del Cementerio Jeneral" (sic) - Santiago. Editor C. Kirsinger & Cia. Colección Samuel León.



f. 29

Valdivia - Llegada del Correo. Se puede apreciar al pequeño vapor "Pisagua" próximo a amarrar a uno de los muelles valdivianos. Postal iluminada. Serie N° 88609. Editor C. Kirsinger & Cia. Colección Samuel León.

Esta organización, de carácter familiar, continuó por varias generaciones, aún hasta fines del siglo XIX, en el manejo de correos de algunos Estados alemanes.

La más radical transformación del correo se produjo durante el transcurso del siglo XIX, donde encontramos tres hechos de relevancia. El primero de ellos fue el impulso dado por la Revolución Industrial a la creación de medios más veloces y seguros, como la navegación a vapor y el ferrocarril, que activaron el desarrollo comercial, social y cultural de los pueblos y ciudades que se conectaron a través de las vías férreas. Un segundo hecho, originado en Inglaterra, puso término a las complejas situaciones en el uso del correo, producto de la aplicación de tarifas en los distintos hitos del transporte postal, el cobro al destinatario y al remitente. Después de tres largos años de discusión, el 6 de mayo de 1840, el Parlamento inglés legalizó el uso del sello postal, inventado por Rowland Hill, siendo la primera estampilla de correos el Penny Postage, conocida hasta hoy como el Penique Negro. La introducción de la estampilla postal permitió que el correo cobrara por anticipado los servicios postales. Finalmente, un tercer componente en la transformación de los correos fue el que la administración de éstos pasara al Estado garantizando, con este monopolio de manejo, la accesibilidad indiferenciada al servicio.

La Unión Postal Universal

Desde la aparición de los nuevos y veloces medios de transporte, la estatización de los servicios de correos, la utilización de la estampilla de franqueo y el enorme desarrollo y crecimiento de la comunicación postal, se hizo necesario contar con normas regulatorias. Éstas se venían intentando desde algún tiempo a fin de coordinar operaciones postales internacionales.

En otras palabras, se trató de uniformar lo que hasta ese momento quedaba entregado a la voluntad de las empresas privadas, las cuales sustituían a los propios correos estatales. Por lo tanto, se hizo imprescindible disponer de normas reguladoras en las entregas y canjes de correspondencia entre correos interestatales.

En 1862, surgió fugazmente la Unión General Postal, por iniciativa del norteamericano Montgomery Blair. Sin embargo, el personaje de mayor importancia en la historia del correo moderno fue el entusiasta y tenaz alemán Heinrich von Stephan, quien organizó lo que vendría a ser la Unión Postal Universal, la que reconocería un territorio postal internacional. En julio de 1873, el gobierno alemán dio a conocer a todas las delegaciones postales de Europa y Estados Unidos de América, un proyecto de constitución de una Unión Internacional de Correos.

El 15 de septiembre de 1874, se realizó en Berna, Suiza, la Conferencia Postal tras un año de estudios y proposiciones efectuadas por las diversas delegaciones.



f. 30

Barrio Bellavista–Valparaíso. Muestra un amplio sector de la ciudad que se construyó sobre la superficie ganada al mar. A la derecha se aprecia el Teatro de la Victoria, flanqueado por la Avenida Brasil, recién abierta en 1895. Editor C. Kirsinger & Cía. Postal iluminada. Serie N° 24565. Colección Samuel León.



f. 31

Esta tarjeta es parte de una extensa serie que refleja una dramática visión del terremoto de 1906 en Valparaíso. Otros editores porteños, como Carlos Brandt, Hardy y Cía. o Max Heydel, realizaron series de postales ilustrando el desastroso estado del puerto de Valparaíso. Editor C. Kirsinger & Cía. Colección Samuel León.

El 9 de octubre del mismo año quedaron firmadas las actas y el protocolo, estableciéndose así la Unión Postal Universal, la que se convertiría en la más grande organización internacional de la historia hasta la creación de la Organización de Naciones Unidas.

Chile mantuvo un observador en la Conferencia de Constitución y designó, como su representante ante el Segundo Congreso Postal en 1878, en París, a Alberto Blest Gana.

Hacia el término del decenio de 1870 ya hay normativas generalizadas:

“Las convenciones resueltas en 1878 por la Unión Postal Universal, antigua Unión Postal General, significó el reconocimiento de la libre circulación de tarjetas postales en un territorio internacional con tarifas diferenciadas, además, definiendo el formato y dejando el dorso reservado para la dirección”²⁰.

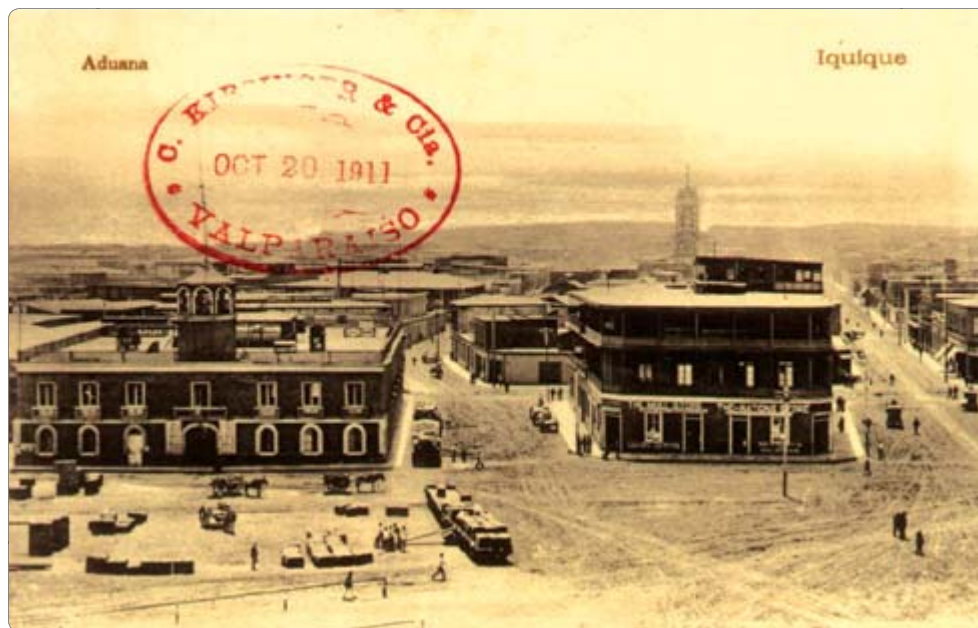
Durante la administración del Presidente Aníbal Pinto (1876-1881) se dictó una ley que autorizaba al Presidente de la República para firmar una adhesión a la Unión Postal Universal, previa aceptación, por parte de Chile, de las capitulaciones de la Convención de París. De esta manera, con la firma del protocolo del 1° de abril de 1881, el país quedó incorporado al territorio mundial postal.

Bajo la administración de Jorge Montt (1891-1896), Chile adhirió al protocolo firmado en el Congreso de la Unión Postal Universal lo que significó que se hicieran diversas modificaciones destinadas a la modernización en las operaciones internacionales en transporte, encomiendas, tráfico postal, giros postales y cambio de monedas.

A su vez, la Unión Postal Universal había hecho diversos alcances que tenían relación con las tarjetas postales. En 1885 se celebró el Congreso Postal de Lisboa donde, entre otros acuerdos, se estableció la obligatoriedad de que las tarjetas postales llevaran en el retiro (reverso) las inscripciones en francés *Carte Postale* y *Union Postale Universelle*. Doce años después, en el Congreso Postal de Washington D.C., 1897, se modificó el acuerdo de Lisboa pudiendo expresarse *CARTE POSTALE* en diversos idiomas.

Entendidas así las tarjetas postales para ser utilizadas sin sobre, recibieron franquicias tarifarias considerando lo limitado del espacio para la comunicación. De esta forma, se perdió la inviolabilidad de la correspondencia, hecho que había sido un logro bajo todo régimen de libertad, siendo reemplazado por este “exhibicionismo postal” que permitía a quien quisiera o pudiera, leer sin rubor una declaración de amor, de seducción o de reproche.

Incluso durante la Primera Guerra Mundial, muchos soldados comentaban intimidades, como sus enfermedades venéreas, tal vez como una reafirmación de masculinidad. La vida privada se hacía pública.



f. 32

Aduana-Iquique, postal serie N° 217283. La serie Iquique fue impresa en cartulinas amarillas de bajo gramaje. Una considerable cantidad de postales aparecen, en diversas colecciones, timbradas en rojo con la lectura: "C. Kirsinger & Cía. - oct. 20-1911, Valparaíso". Colección Samuel León.



f. 33

Valparaiso Matadero. Editores Burmeister & Cía, Valparaíso. Esta casa comercial editó una extensa serie de postales en las que se recogieron novedosas imágenes de Valparaíso. Colección de la Biblioteca Emil Held Winkler.