

La Isla Grande de Chiloé, en la Patagonia Insular de Chile, actúa como un biombo que detiene los vientos que vienen del Pacífico en el flujo y el reflujo de un mar que cada 6 horas cambia el nivel de las aguas, dejando un espacio intermareal definido por las más altas y las más bajas mareas, llamado bordemar.

A estos terrenos desde el sur llegaron en sus extraordinarias dalcas [1] los nómades del mar y levantaron sus chozas [2] al lado del bordemar, el mismo que cultivaron posteriormente los pueblos huilliches para atrapar peces con sus corrales de pesca de piedras y maderas en el juego de las mareas.

Es por ello que no fue extraño que en este territorio de tierra y mar, en algún momento de la historia insular, no se sabe cuándo [3], surgiera la respuesta arquitectónica más arcaica y más contemporánea; el palafito, una casa con pilotes sobre el agua conectada con la tierra y con una terraza muelle donde se amarra el bote, elemento esencial para el desplazamiento de los isleños hasta mediados del siglo XX.

Dicho esto, en esta oportunidad quisiéramos recrear la fuerte vinculación que desde fines del siglo XIX y hasta mediados del siglo XX tuvieron los palafitos de Castro con el puerto de la ciudad, comprendiendo que la funcionalidad de las casas sobre pilotes ha mutado constantemente desde su aparición, adaptándose a las circunstancias sociohistóricas.

Los primeros barrios palafíticos del siglo XX

Durante los siglos anteriores, los palafitos fueron una realidad casi únicamente rural. Así, los palafitos urbanos de Castro nacen asociados a la actividad portuaria del siglo XIX y, por ende, a una voluntad comercial, ya que ellos facilitaban el cabotaje y el traslado de productos y personas al atracar en el mismo emplazamiento en que éstos se albergan. A diferencia de los barrios habitacionales de palafitos que nacerán paralelamente, los palafitos con función comercial serán aquellos que custodian, entre otros, tiendas, bodegas, barracas y alberges.



El Puerto de Castro. (Fotografía de Gilberto Provoste, Archivo Museo de Sitio Fuerte de Niebla)

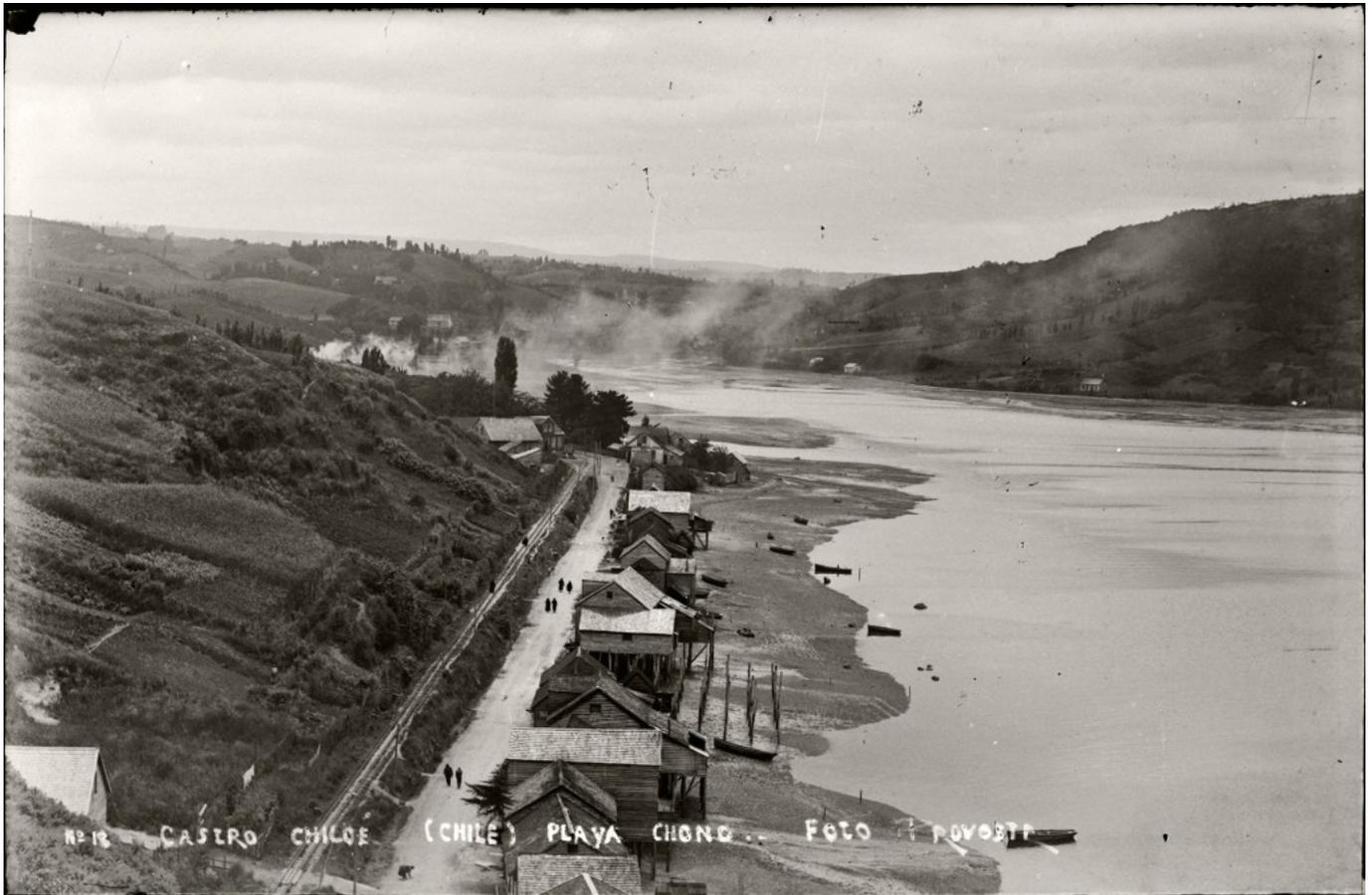
Los primeros atisbos de modernidad y progreso llegaron a la Isla de Chiloé a comienzos del siglo XX. En 1908 se comenzó a construir el tramo del ferrocarril Castro-Ancud, el único de la isla, inaugurándose 5 años después. Esto significó, entre otras cosas, que una serie de campesinos de las islas aledañas migraran a Castro para emplearse en las obras de construcción de la nueva línea férrea y de la estación. En 1912, el recién inaugurado tren entraba a Castro bordeando la playa de Punta Chonos, aledaño a la zona portuaria.

La cada vez mayor actividad que se estaba desarrollando en la zona costera se comprende porque el año 1913 el puerto de Castro se incorpora a los circuitos comerciales de Chile [4]. Durante los próximos 17 años, el puerto de Castro logró romper el aislamiento y posicionarse dentro de tan relevante ruta austral.



En el Puerto de Castro. (Fotografía de Gilberto Provoste, Archivo Museo de Sitio Fuerte de Niebla)

Es posible palpar los nuevos procesos que Castro estaba viviendo en el aumento de su población, la que se incrementó de 1200 a 2700 personas (aproximadamente) entre 1907 y 1920. Esto se vio evidenciado en 1918 al constituirse, por medio de la ocupación espontánea, el barrio de palafitos Punta Chonos, albergado en la gratuidad de los terrenos de playa. Este modesto barrio se estableció en el borde costero, acompañando a la línea del ferrocarril en su último tramo.

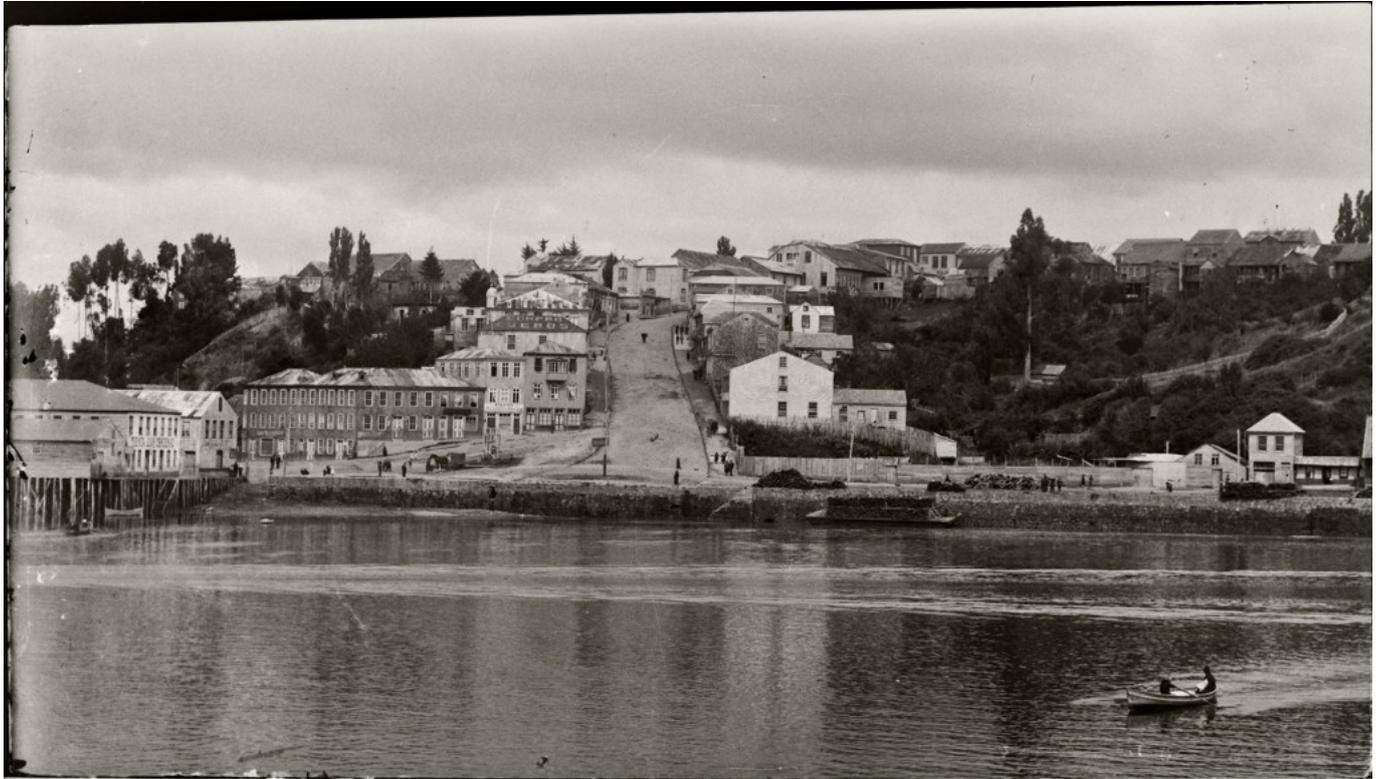


Punta Chonos. (Fotografía de Gilberto Provoste, Archivo Museo de Sitio Fuerte de Niebla)

A pesar de éste, los desplazamientos, en su gran mayoría, seguían siendo vía marítima, por lo que el palafito habitacional y su terraza cumplían además una función primordial. En ellas atracaban los chalupones y lanchas y, desde allí, descendían las personas.

El puerto y la calle Lillo

Dos años después, en 1920, comienza a consolidarse el barrio Lillo, ubicado al sur del puerto de Castro. El barrio Lillo fue a la vez comercial y habitacional. Grandes bodegas, barracas y almacenes se alzaban desde el mar a la altura de la calzada. Ejemplo de esto es la edificación del Matadero Municipal y la bodega palafito, de mayor valor que las comunes, de los Sres. Triviño e hijos.



Calle Lillo. (Fotografía de Gilberto Provoste, Archivo Museo de Sitio Fuerte de Niebla)

Los palafitos comerciales, nacidos al alero del puerto, contaban con una gran pasarela muelle que rodeaba el conjunto compuesto por edificaciones neoclásicas en madera, recubiertas en tablas, tejuelas o chapas de metal, creándose pasajes interiores que nos dan cuenta de un conjunto urbano estructurado por estos muelles y pasajes sobre el mar.

Este conjunto urbano y arquitectónico de calle Lillo surge y se desarrolla producto del auge portuario y por la existencia de rutas de vapores que conectaban el país y, principalmente, Puerto Montt con los puertos de los canales del sur y del Estrecho de Magallanes. Finalizando el primer cuarto de siglo, en Castro ya atracaban, regularmente, vapores de las compañías Braun y Blanchard, Menéndez Behety, Carlos Oelckers, Jerman Oelckers y Juan Barrientos. Todas compañías nacionales [5].

En esa misma década, ya se identifican dos ámbitos del puerto castreño, cumpliendo dos funciones diferentes; calle Lillo con palafitos modestos así como otros grandes y hermosos, tanto de viviendas como de establecimientos ligados al comercio. El segundo corresponde a

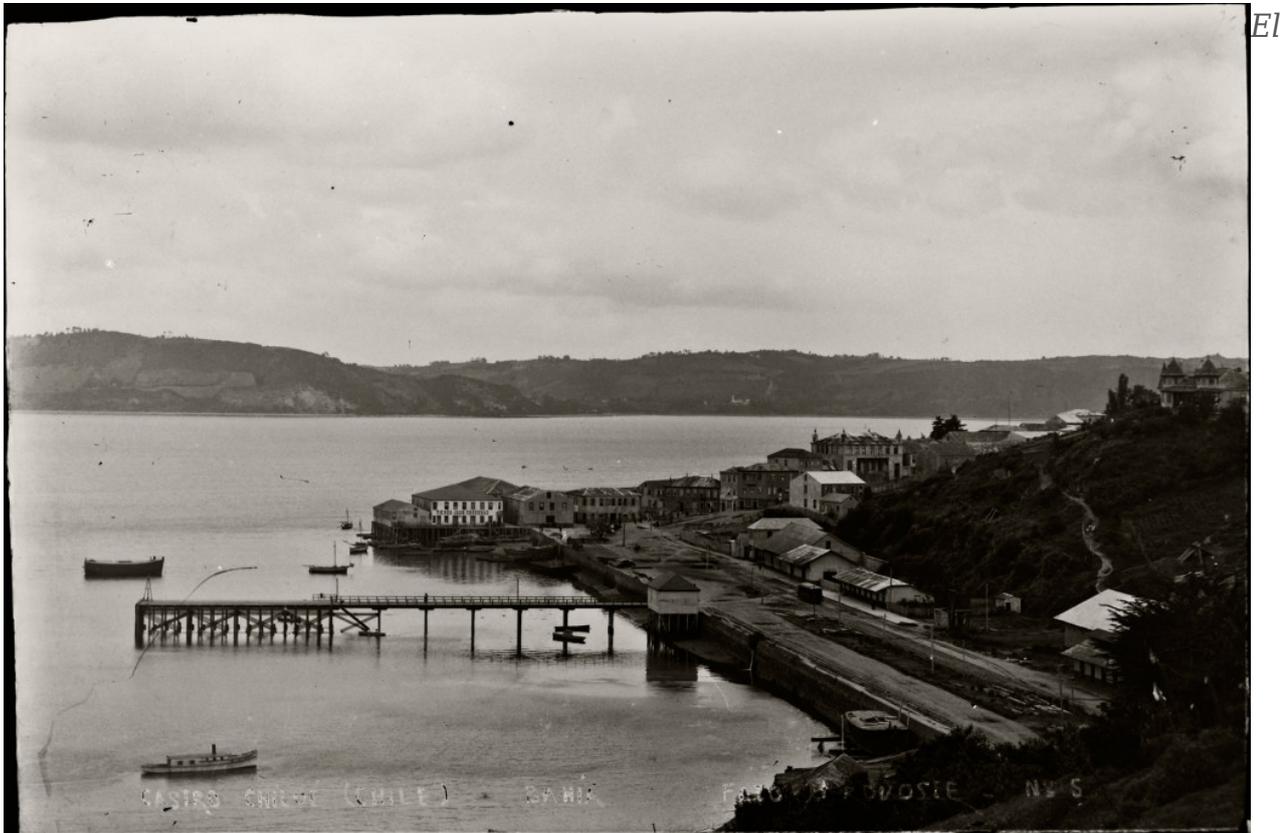
calle Pedro Montt, con el “humilde y marginal” barrio habitacional Punta de Chonos como ícono de la pobreza urbana.

Castro bajo, como se caracterizaba a la zona costera de la ciudad, era el sector más activo, vinculado al puerto, La Playa y todo aquello que éste contempla. Allí, específicamente en calle Lillo, se desarrollaba el comercio más tradicional, pues a La Playa, como se le llamaba al Mercado de Abastos, llegaban los campesinos de otras islas a intercambiar sus productos. Es la idea de una playa mercado definido como un lugar de encuentro de la sociedad castreña en general, sin diferenciaciones sociales, pues todos tenían un rol dentro de este espacio [6].

Era una escena inédita. La Playa era el centro socioeconómico por excelencia donde coincidía el comercio local y rural, donde llegaban los vapores y chalupones, donde atracaba el ferrocarril y bajaban las carretas por calle Blanco. Era una confluencia de olores y colores donde se vivía uno de los espacios de sociabilidad pública más importantes de la isla entera [7].

Los años '30 y el incendio del '36

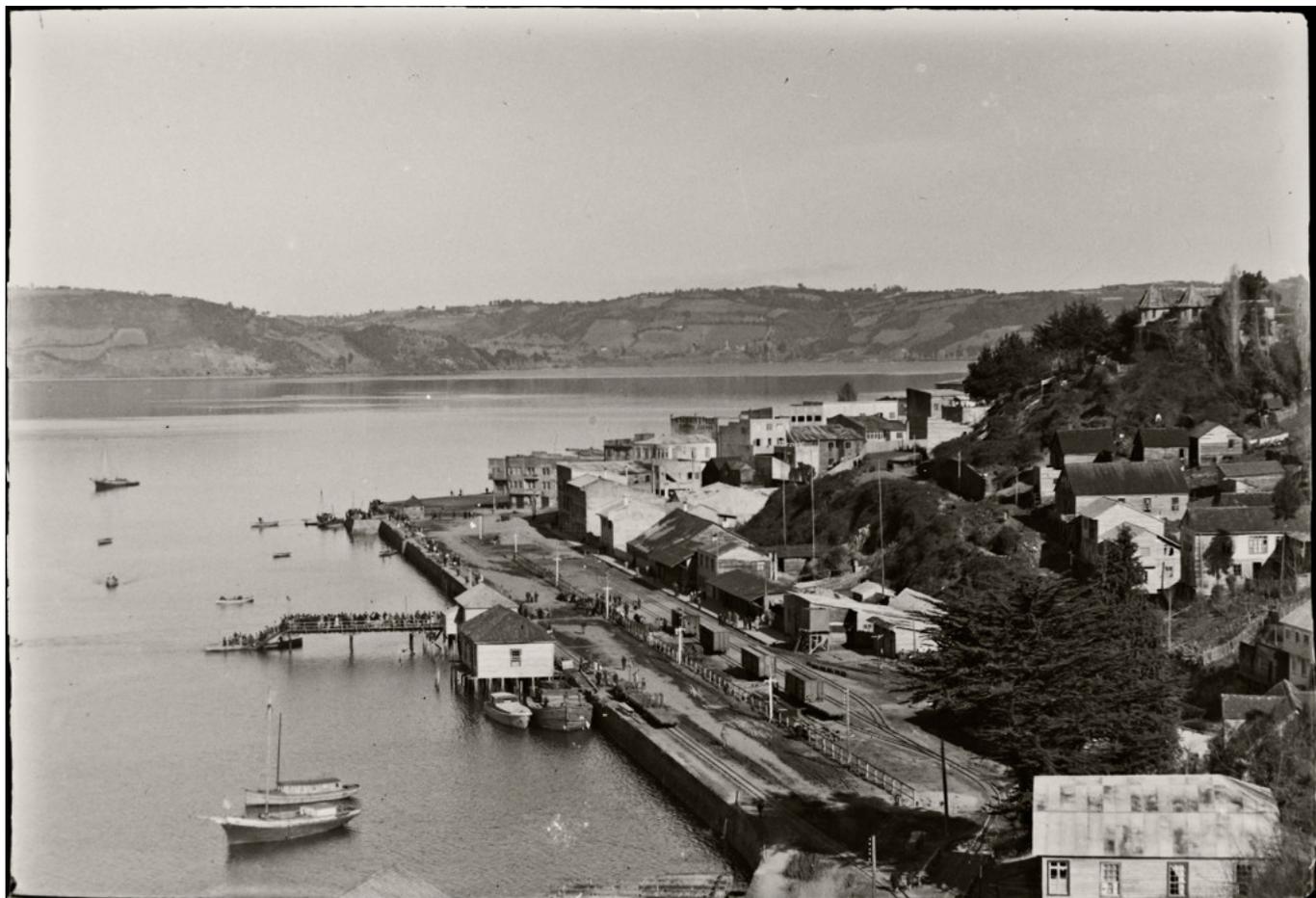
Ya en la década del '30 la situación comienza a hacerse un poco más complicada. Por Decreto del Gobernador, se ordena la erradicación de todas las construcciones de playa de calle Lillo por “insalubres” y “vergonzosas”. Finalmente, la ordenanza no se hace efectiva. Sin embargo, desde este momento y para las autoridades locales, los palafitos comienzan a percibirse como una imagen poco moderna y progresista para Castro, tanto así que en 1935 se multa a quienes no han demolido las casas consideradas “insalubres” en calle Lillo.



Puerto de Castro visto desde el norte. (Fotografía de Gilberto Provoste, Archivo Museo de Sitio Fuerte de Niebla)

Pero la imagen predominantemente comercial de dicha calle sufrió un gran revés. Un incendio el año 1936 destruyó por completo cuanta edificación había. Dos incendios en los años posteriores, terminaron con las edificaciones que quedaban en pie. El sector más central de Lillo quedó completamente disminuido.

Como producto de las Ordenanzas de Construcciones establecidas post incendio, se cancelaron todas las concesiones marítimas - las que permitían la existencia de las edificaciones bordemarinas - por considerarlas "feas". Sólo se permitieron las bodegas y barracas entre el puerto y el barrio Punta Chonos, por ser necesarias para el comercio. Pero se negaron los permisos para levantarlas en calle Lillo, la más apropiada por su cercanía a La Playa [8].



El Puerto de Castro visto desde el norte. (Fotografía de Gilberto Provoste, Archivo Museo de Sitio Fuerte de Niebla)

A pesar de los sucesivos incendios y Ordenanzas, se logró impulsar con mayor ahínco la labor comercial del puerto. Para la década del 40, imponentes palafitos comerciales albergaban almacenes y bodegas. Tanto es así que hasta el nuevo edificio Municipal de la ciudad se construyó en hormigón en calle Lillo a fines de los años 40.

Los años '50 y '60

Mientras el barrio Lillo se estableció netamente con una función comercial, hacia los años 50, las "casas colgadas" (los palafitos habitacionales) ya se identificaban con población de estrato social pobre, lo que afianza el deterioro de su imagen a vista de las autoridades.

Para la época, se estima que un tercio de la población urbana vive en “barrios de playa”.



Palafitos de Castro y embarcación. (Fotografía de Humberto Soto)

Se comenzó a construir el Mercado y, junto al nuevo molo (malecón) de Castro, la Plazoleta

Lillo, configurándose como el nexo entre La Playa y el edificio Municipal. En 1956, la ciudad se declara como Puerto Libre por medio de la Ley 12.008, lo que permite que La Playa y el Puerto alcancen su mayor concurrencia y relevancia en esta época.

La década del 50 terminaba con el nuevo muelle y la Aduana ya establecida en el Puerto de Castro, aunque de manera incipiente surgían las vías y el transporte terrestre. Pero ni el auge comercial del Puerto ni el auge de los desplazamientos marítimos de la Isla perdurarían mucho tiempo.

Así las cosas, en la década de los sesenta se construye la carretera Panamericana que une Ancud y Castro, continuando la Ruta 5 que ensambla vertebralmente Chile.

Si el ferrocarril de principios de siglo no logró desarticular la predominancia de los desplazamientos marítimos, esta carretera nacional sí. Tras la construcción de la Panamericana, el puerto de Castro fue volviéndose cada vez menos relevante para los isleños, quienes ahora viajaban en autos y micros.

Tiempos actuales

Hoy en día Castro sigue contando con un bello puerto, ligado a los barrios de palafitos habitacionales en Punta Chonos y algunos turísticos como restaurantes y hostels. Pero los chilotes ya no nos desplazamos normalmente por el mar, sino que principalmente por tierra y, hace algunos meses, también por aire desde que Chiloé cuenta con un aeropuerto comercial. Los palafitos comerciales, aquellos que fueron bodegas y barracas, ya no son útiles para el chilote actual, por lo que con el paso del tiempo se le han ido otorgando nuevas funciones como las turísticas ya mencionadas.



Palafito hostel - barrio Pedro Montt en Castro. (Fotografía Jonás Retamal Tobar)

El puerto de Castro se ha transformado más que nada en un punto turístico, donde arriban grandes catamaranes en el verano y desde donde zarpan muchos de los recorridos turísticos de la isla. Ya no alberga el núcleo de la sociabilidad urbana de antaño, pero la esencia e identidad cultural del chilote sigue anclada a la dualidad complementaria que una isla impone: ser hombres y mujeres de tierra y mar.

Notes

[1] Embarcación de madera tri-articulada.

[2] Viviendas indígenas.

[3] De los palafitos de Castro, o bien llamadas casas sobre pilotes, tenemos antecedentes desde el siglo XVII que nos han legado los cronistas y viajeros. Sin poder afirmar con certeza su existencia colonial, podemos establecer algunas conjeturas a partir de sus relatos, como por ejemplo, el emplazamiento costero de las viviendas indígenas.

[4] Urbina, Rodolfo, *La vida en Chiloé en los tiempos del fogón 1900-1940*, Editorial Puntángelos, Chile, 2002, pp. 53.

[5] Swett, Ricardo, *Guía marítima de Chile 1923-1924*, Valparaíso, pp. 1242-1243.

[6] *Ibid*, pp. 55-56.

[7] Urbina, Rodolfo, *El Municipio y la ciudad de Castro. La corporación edilicia en la reconstrucción de la ciudad. Desde el incendio de 1936 hasta el sismo de 1960*, Editorial Okeldán, Chile, 2030, pp. 29.

[8] *Ibid*, pp. 71.

References

Boldrini, Gustavo / Marino, Mauricio / Rojas, Edward y Vivaldi, Renato, *Carta por Chiloé* Revista ARS N°4, 1981, Santiago de Chile.

Boldrini, Gustavo, *Palafitos de Chiloé*, Carpeta número 18 de su archivo personal, 1976-2010.

Cardozo, Lenin, *Los Palafitos, las casa ecológicas más antiguas de América*, 2012, <https://www.veoverde.com/2012/08/los-palafitos-las-casas-ecologicas-mas-antiguas-de-america/> viewed 21 May 2013.

Comisión técnica de asesores del proyecto "Proyecto de Subsidio del programa de protección del patrimonio familiar de la provincia de Chiloé" (Minvu), *Guía de recomendaciones para la reparación y puesta en valor palafitos de Castro*, Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2013, Castro, Chile.

Enciclopedia Estudiantil CODEX, *Los Palafitos, viviendas lacustres*, n. 87, 1963, Buenos Aires, Argentina.

Fisher, Rodrigo, *Palafitos de Chiloé. Desarrollo histórico y proyecciones históricas*, como resultado del Proyecto Fondecyt n. 18 65056, 1986, Chile.

Guarda, Gabriel, *Monumenta cartographica Chiloensia: misión, territorial y defensa 1569-1826*, Corporación Amigos del Patrimonio Cultural de Chile, 2008, Santiago de Chile.

Mancilla, Luis, *100 fotos antiguas de Chiloé*, 2013

https://issuu.com/altolamurta/docs/100_fotos_de_chilo_antiguo viewed 21 May 2013, viewed 21 May 2013.

Montiel, Dante, *Castro, crónicas cotidianas de los años 60 y 70*, DIMAR Ediciones, 2010, Puerto Montt, Chile.

Stahel, Hans, *Nacimiento de un Palafito*, Editorial TIMUN MAS, 1981, Barcelona, España.

Swett, Ricardo, *Guía marítima de Chile 1923-1924*, Valparaíso, Chile.

Urbina, Rodolfo, *Aspectos del vivir de los chilotes. Castro 1950-1960*, Editorial Okeldán, 2013, Concepción, Chile.

Urbina, Rodolfo, *Castro, Castreños y Chilotes 1960 -1990*, Ediciones Universitarias de Valparaíso de la Universidad Católica de Valparaíso, 1996, Valparaíso, Chile.

Urbina, Rodolfo, *El Municipio y la ciudad de Castro: la corporación edilicia en la reconstrucción de la ciudad. Desde el incendio de 1936 hasta el sismo de 1960*, Editorial Okeldán, 2010, Concepción, Chile.

Urbina, Rodolfo, *La periferia meridional indiana. Chiloé en el siglo XVIII*, Ediciones Universitarias de Valparaíso de la Universidad Católica de Valparaíso, 1983, Valparaíso, Chile.

Urbina, Rodolfo, *La vida cotidiana en un pueblo de Chiloé: Castro 1940 -1960*, Elártole Editorial, 1991, Chile.

Urbina, Rodolfo, *La vida en Chiloé en los tiempos del fogón 1900-1940*, Editorial Universidad de Playa Ancha, 2002, Valparaíso, Chile.

Vivaldi, Renato y Rojas, Edward, *Chiloé, Cultura y Bordemar*, Taller Puertazul, 1978, Castro, Chile.

Entrevistas y conversaciones:

Boldrini, Gustavo. 2011, 2012, 2013, Santiago de Chile.

Urbina, Rodolfo. 2013. Castro, Chiloé, Chile.

Head Image: El Puerto de Castro visto desde el norte. (Fotografía de Gilberto Provoste, Archivo Museo de Sitio Fuerte de Niebla)