

Durante el siglo XX, como en muchas ciudades portuarias, los cambios en la matriz económica de Talcahuano derivaron en cierre de industrias (Gastaldi & Camerin, 2015), y abandono de edificaciones especializadas. Al desatarse el proceso de industrialización sustitutiva de importaciones (Aliste, 2012), reforzado por la creación de la Corporación de Fomento (CORFO) en la década de 1940, se instala en Talcahuano la Compañía de Aceros del Pacífico (CAP), determinando un drástico cambio económico, social y ambiental en la producción y el territorio urbano. El abandono de edificaciones industriales derivó en deterioro del tejido urbano (Solà-Morales, 1997) del área central, donde se localizaban.

A partir de allí surgen las preguntas ¿Cómo se configuró el tejido urbano central de Talcahuano en relación con la economía portuaria, y ¿Cómo pueden las edificaciones industriales abandonadas aportar a una regeneración del área central deteriorada? Para ello, se revisa el surgimiento y abandono de arquitectura industrial, en base a un caso relevante, a fin de fomentar su valorización como elemento clave del tejido urbano central, y potenciar su reconversión funcional, como aporte a la regeneración del centro urbano. La metodología utilizada es mixta, con énfasis morfológico del crecimiento urbano (Solà-Morales, 1997; Esteban y Noguera, 1998). Se identificaron edificios industriales relacionados a funciones portuarias, escogiéndose el Molino de Trigo, también conocido como Molino Brañas Mathieu, o Saelzer, por su localización, calidad constructiva, imagen y valoración local.

El tejido urbano como patrimonio urbano-portuario de Talcahuano

Las ciudades portuarias chilenas cuentan con tejidos urbanos densos en su interfase puerto-ciudad (Hoyle, 1988; Alarcón, 2016), y arquitecturas de calidad, algunas de las que permanecen a pesar de destrucción natural y humana. En Talcahuano el tejido central muestra cuatro etapas de conformación (Alarcón, 2016), desde el **origen** del puerto en 1764, en el borde del Canal Ifarle; su posterior traslado hacia el norponiente, que marca una fase de **unidad** puerto-ciudad, fomenta la urbanización de los cerros David Fuentes, Bellavista y Cornou, y el desarrollo de proyectos de crecimiento, como el de Cardemoy, (Boloña, 1896), y grandes operaciones ferroviarias, Astilleros y Maestranzas de la Armada (ASMAR), y el Malecón Blanco Encalada, que consolidan la relación puerto-ciudad, junto al centro urbano.

Patrimonio urbano edificado en ciudades portuarias, como aporte a la regeneración urbana en Talcahuano, Chile

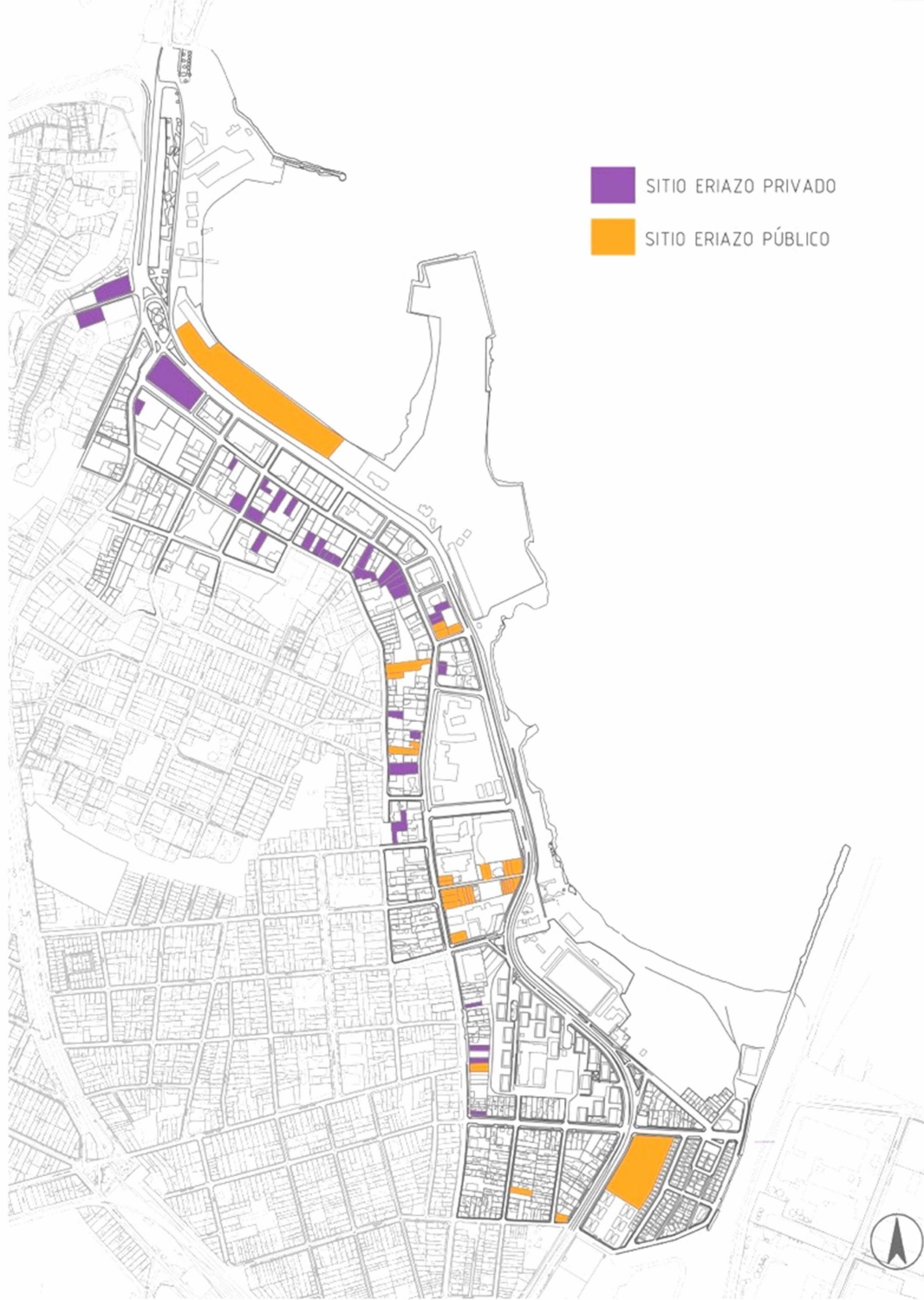


Proyecto de Cardemoy para ampliación del puerto de Talcahuano. BIBLIOTECA NACIONAL DE CHILE. Nicanor Boloña: Álbum de planos de las principales ciudades y puertos de Chile. Memoria Chilena. (<http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-546.html>. Accedido en 2 de julio de 2019)

A mediados del siglo XX, se observa **disociación** puerto-ciudad, al consolidarse la industria en la Bahía de San Vicente, al sur urbano, llegando a contar con más de 600 industrias pequeñas y medianas, y 40 de mayor tamaño, entre las que destacan la siderúrgica Huachipato, Petrox, Enap, y Cementos Biobío. La producción industrial poco regulada transformó a Talcahuano en una de las cinco ciudades más contaminadas del mundo en la década de 1980. En la década de 1990 se implementó el Plan de Recuperación Ambiental de Talcahuano (PRAT), que determinó la salida de muchas industrias pesqueras, y el centro urbano se empobreció y deterioró. Durante la primera década del siglo XXI la inversión pública y privada se trasladó a la periferia, en límite con las comunas de Concepción y Hualpén, desarrollando áreas residenciales para diferentes estratos socioeconómicos, el sector El Trébol, con comercio de retail y servicios asociados, y el Casino Marina del Sol, consolidando un polo de desarrollo junto con el Aeródromo Carriel Sur.

Luego del terremoto y tsunami de 2010 se observa una articulación puerto-ciudad, a través de la reconstrucción del sector La Poza con inversión pública, que ha logrado devolver el uso público a una parte del frente portuario. Sin embargo, el proceso muestra falencias, asociadas a lógicas de producción neoliberal del Borde Costero en Chile (Guerrero y Alarcón 2018), en su limitación para promover una regeneración integral del centro urbano, donde persisten más de 70 predios eriazos y edificaciones abandonadas, que inciden directamente en su deterioro.

SITIO ERIAZO / POLÍGONO TALCAHUANO



Predios vacíos y edificaciones abandonadas y/o deterioradas en el centro de Talcahuano. (Archivo investigación Trabajo Final Magíster en Procesos Urbanos Sostenibles, 2019).

El Molino de Talcahuano como paradigma de la transformación puerto-ciudad

En el año 2012 la Agrupación Talcahuano Patrimonial solicitó al Consejo de Monumentos Nacionales (CMN) de Chile una declaratoria del Molino Brañas Mathieu como Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico, que contaba, en ese momento, con decreto municipal de demolición total. El CMN elaboró un Informe que releva las principales características del edificio:

- Su construcción en torno a 1850, como primer molino de vapor de la Región del Biobío, y su pertenencia al “frente productivo portuario de Talcahuano”, como edificio notable.
- Su organización en 4 niveles, como “edificio máquina” triguero.
- Sus valores históricos como “testimonio representativo de un periodo histórico del origen portuario de Talcahuano, como parte del imaginario de la ciudad”.
- Su aporte al comercio en el proceso de gestación, producción y exportación, que contribuyó a la formación de un “circuito de producción virtuoso” que aportó al crecimiento regional de forma inédita.
- Sus valores urbanos, arquitectónicos y constructivos, entre los que destaca su emplazamiento de pie de monte, su cercanía al puerto y a fuentes de agua para sostener la producción, y su representatividad de arquitectura industrial inicial chilena.
- Su estructura mixta, metálica y de albañilería, de gran calidad constructiva, cuya forma responde a una tendencia de la época, inicios de la arquitectura moderna; y su estructura interior de pilares y entepiso de madera, que le ha permitido resistir los terremotos de 1939, 1960, 1985 y 2010.

El CMN determinó que la existencia de un Decreto de demolición no era impedimento para pronunciarse, y aprobó la solicitud en 2015. A la fecha, la situación del edificio no dista de lo presentado en el Informe, tal como se observa en las siguientes figuras.



*Vista exterior del Molino Brañas Mathieu.
(<http://patrimonioindustrialbiobio.cl/molino-branas-mathieu>. Rescatado el 15 de junio de 2019)*



Vista interior del Molino Brañas Mathieu (<http://patrimonioindustrialbiobio.cl/molino-branas-mathieu>. Rescatado el 15 de junio de 2019)

Oportunidades para la valorización del Molino de Talcahuano como ancla para la regeneración del centro urbano

En el escenario actual de deterioro del centro urbano de Talcahuano, se vuelve urgente un proceso de regeneración urbana, que incorpore no solo el espacio tradicional del puerto “muros adentro”. Así, la recuperación y puesta en valor del Molino podría aportar diversos componentes. Por una parte, es un edificio de gran envergadura, con capacidad para acoger usos múltiples, diversos y dinámicos, tomando como ejemplo acciones emprendidas en otros casos de renovación de puertos americanos (Alemany, 2015), previendo pros y contras de esas operaciones.

Por otra parte, su localización estratégica y vistas inmejorables, podría contribuir a una revalorización del paisaje urbano portuario, poniendo de relieve los atributos de Talcahuano.

Finalmente, y fundamental, existe una comunidad con organizaciones como Talcahuano Patrimonial, y expertos como Patrimonio Industrial Biobío, que valoran el edificio, y han impulsado su protección, quienes podrían participar activamente de un proceso de recuperación, en articulación con otros actores -propietarios, municipio, empresa portuaria, y ciudadanía-, a fin de potenciarlo como ancla para una regeneración de la identidad de ciudad portuaria.

Referencias

Alarcón, M.; Sandoval, P. (2016). "Transformación del frente portuario de Talcahuano: oportunidades para la integración urbana." Cap. en: En las costas del neoliberalismo, Rodrigo Hidalgo et al. (Eds). Instituto de Geografía PUCCh, Santiago de Chile, 2016. ISBN: 978-956-14-1801-1.

Alarcón, M. (2009). "Renovación del frente portuario de Valparaíso. Oportunidad de re-articulación puerto-ciudad". Revista Cuaderno Urbano: espacio, cultura y sociedad, 2009, n. 8, (octubre de 2009), 205-226. ISSN: 1666-6186.

Alarcón, M. (2002) "De frontera a plataforma. El proyecto de renovación del puerto de Valparaíso". En: Ariadna Lluís i Vidal-Folch (eds.). Instituto Catalán de Cooperación Iberoamericana [3ª Jornadas Latinoamericanas de Arquitectura y Urbanismo], 319-336. Barcelona: España.

Alemaný, J. (2015). Incidencia del puerto en la ciudad. La experiencia latinoamericana de renovación de los waterfronts. Revista Transporte y Territorio, N. 12, enero-junio, 2015, 70-86. Universidad de Buenos Aires Buenos Aires, Argentina.

Boloña, N. (1896). Álbum de planos de las principales ciudades y puertos de Chile. Disponible en: <http://www.memoriachilena.cl/archivos2/pdfs/MC0007475.pdf>

Cerda, G. (1998). Patrimonio arquitectónico de Talcahuano. Arquitecturas Del Sur, 14(27), 1-20. Recuperado a partir de <http://revistas.ubiobio.cl/index.php/AS/article/view/904>

Echenique, A.; Rodríguez, C. (1990). Historia de la Compañía de Acero del Pacífico S.A. Huachipato: consolidación del proceso siderúrgico chileno. Santiago de Chile: Ograma. Disponible en: <https://es.scribd.com/document/125009183/HISTORIA-DE-LA-COMPANIA-DE-ACERO-DEL-PACIFICO-HUACHIPATO-Consolidacion-del-proceso-siderurgico-chileno-1905-1950>

Esteban, J. (1998) Elementos de ordenación urbana. Barcelona: Ed. Aula de arquitectura.

Gastaldi, F. y Camerin, F. (2015). URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales. Volumen 5, número 1, páginas 71-88 - Papers - ISSN: 2014-2714 71. La regeneración urbana y los grandes eventos en Génova en el período 1992-2004. Urban regeneration and important events in Genoa 1992-2004.

Guerrero, R. y Alarcón, M. (2018). Neoliberalismo y transformaciones socio-espaciales en caletas urbanas del Área Metropolitana de Concepción. Los casos de Caleta Los Bagres y Caleta Cocholgüe, Tomé. Revista de Urbanismo, 38, 1-17. Revista de Urbanismo N. 38. Junio 2018. Departamento de Urbanismo FAU, Universidad de Chile, <https://revistaurbanismo.uchile.cl/index.php/RU/article/view/48666>

Hoyle, B.S. (1998). Development Dynamics at the port-city interface. In B.S. Hoyle, D.A. D.A., y Hussain (Eds.), Revitalising the waterfront, 3-19. London: Belhaven Press.

Schubert, D. (2004). Transformación de zonas portuarias y costeras en desuso: experiencias, posibilidades y problemas. Revista Ciudades, N. 8, 2004, 15:36. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/1253126.pdf>

Head Image: Explanada Blanco Encalada y recinto de Aduana del Puerto Comercial de Talcahuano, hacia 1910. (Recuperado de: <http://repositorioarchivohistorico.armada.cl:8080/handle/1/11235>, 02.07.2019)