La ciudad de Valdivia, Chile, se ha caracterizado a lo largo de su historia por el desarrollo de una vida urbana ligada al río Calle Calle, así como elemento fundante este estructura la trama urbana fundacional industrial y prehispánica. Este artículo pone en evidencia la relación histórica de una identidad que se desarrolla a través de un vínculo material entre los habitantes y su borde río, los muelles que, consecuentemente, dan forma a un Paisaje Industrial que se forja durante su periodo de auge productivo (1855-1960); paisaje que cambia dramaticamente con el terremoto del año 1960 y que aún hoy se maniefiesta entre ruinas y memoria.

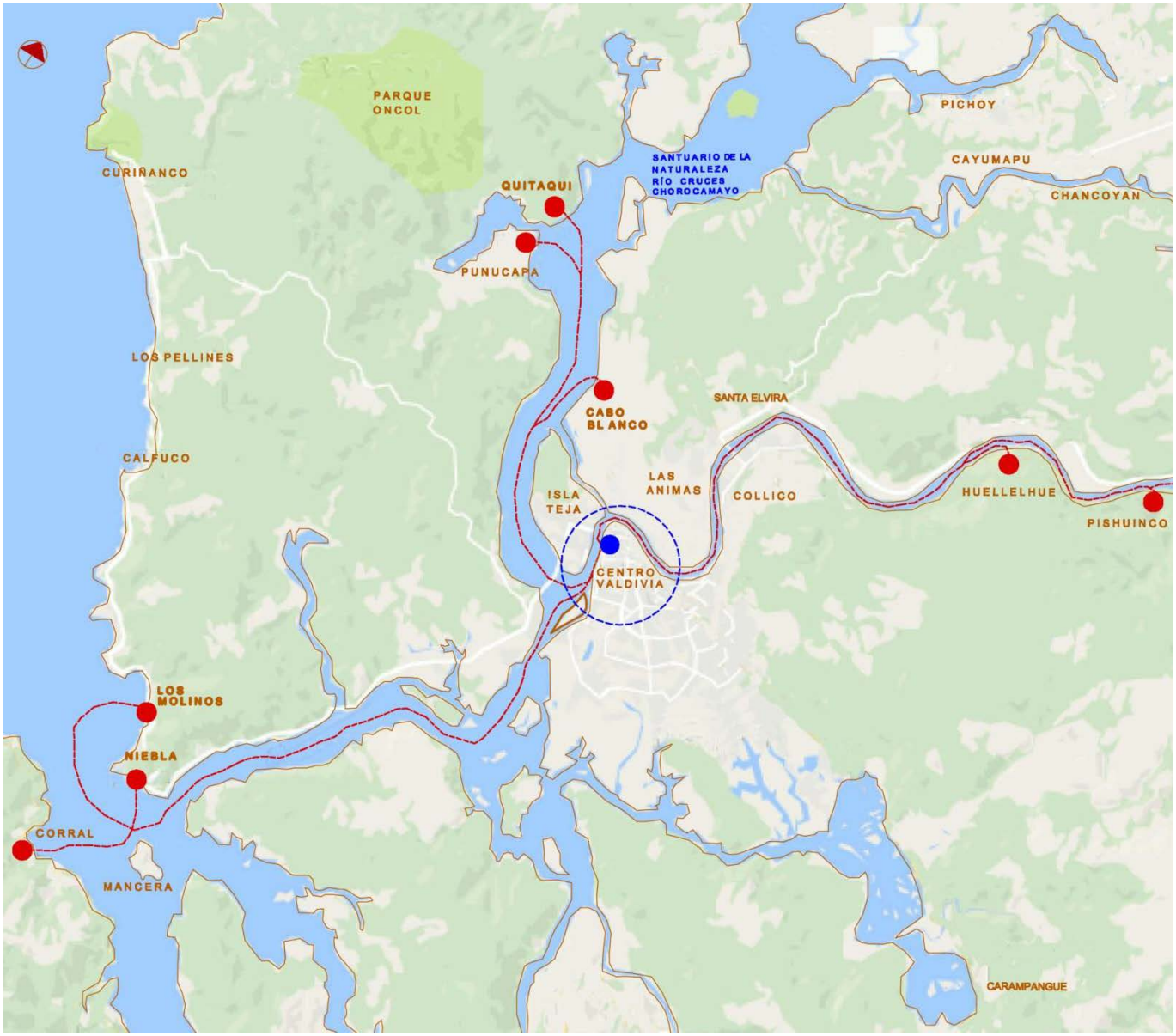
La herencia de este período de auge productivo y manufacturero ligado al uso del río, se encuentra expresada materialmente mediante un conjunto de antiguos muelles en el borde, que además de trascender por su carácter evocativo y nostálgico, son también relevantes por evidenciar la urgencia de su puesta en valor respecto a su actual estado de vulnerabilidad; se cree necesario posibilitar desde una dimensión patrimonial, la comprensión de la vigencia de las piezas industriales en una sociedad post-industrial y su rol en los procesos de construcción de ciudadanía, identidad y memoria colectiva.

En relación a la dimensión de interés patrimonial mencionada, el levantamiento de los diversos tipos de muelles, como unos o los artefactos, se fundamenta en la idea de que estos construyeron un vínculo casi virtuoso, material y simbólico con los habitantes, con sus usuarios y con quienes de oficio los labraron; así estos muelles son los contenedores de una memoria latente relacionado a un periodo productivo en Valdivia, y son expresión de una identidad relacionada al uso del río, que tiene su origen en los usos prehispánicos del mismo.

Una red fluvial de conexión

El sistema de conexión fluvial existente y apropiado por la comunidad, se acoplaba y se articulaba en función a la estructura urbana de Valdivia y el río, este también era parte de una red mucho mayor, que conectaba con rutas comerciales hacia la costa (Corral, Niebla y Punucapa) y con rutas madereras hacia el Río San Pedro (Huellelhue, Antilhue y Pishuinco), como se obsreva en el mapa a continuación. Si

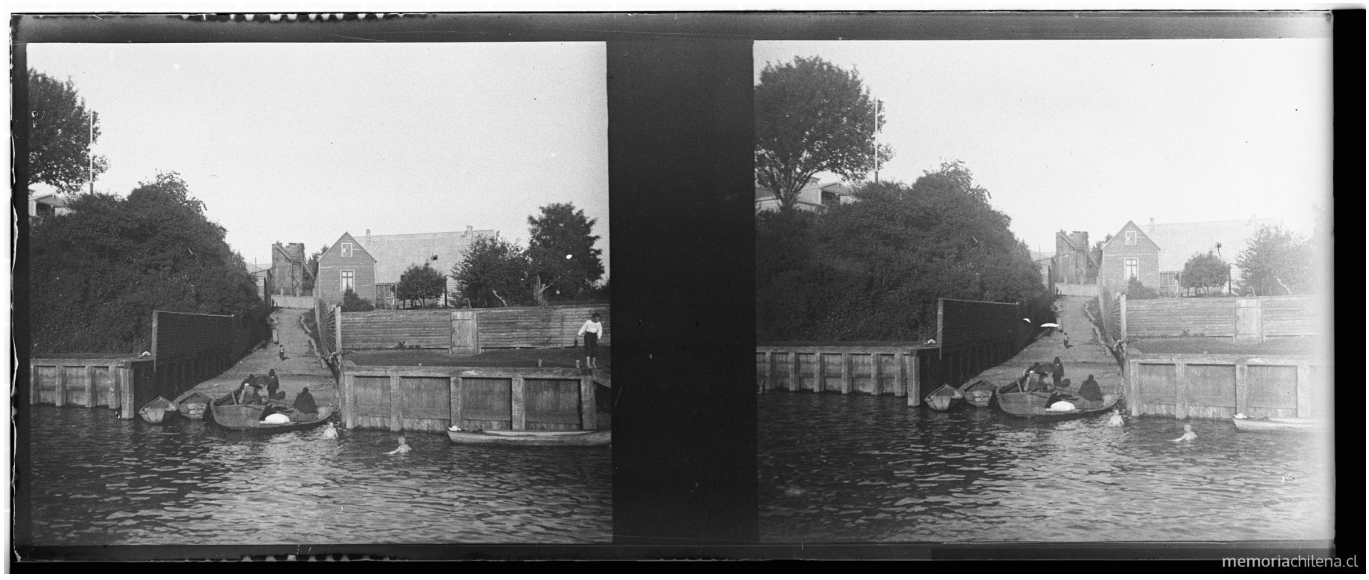
bien el tema central de este estudio no involucra una escala tan extensa, es necesario mencionar la complejidad y el alcance que estas rutas tuvieron en su apogeo. Así mismo, esto permite ubicar a Valdivia como punto central de este gran sistema fluvial, ya que esta ciudad tenía el muelle principal de llegada y salida de productos hacia el resto del país y el mundo a través del Puerto de Corral.



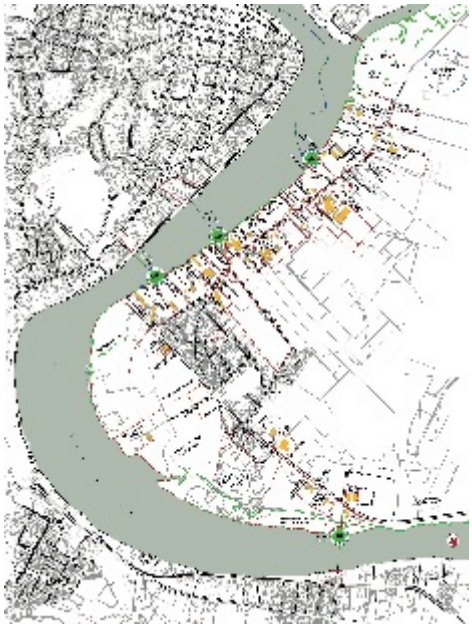
Contexto mayor de rutas fluviales. (Fuente: Claudia Jiménez. Arquitecta CMN Valdivia).

Los artefactos

Los muelles, tenían la particularidad de sostener un sistema económico y de comunicación entre distintos puntos del territorio de la ciudad de Valdivia y la región, diferenciándose unos de otros por su jerarquía social y programática (Jimenez, C et all, 2013, p.27). Algunos de estos muelles fueron destinados a usos recreativos, como: las Quintas de recreo (antiguos lugares de esparcimiento, su superficie actualmente corresponde a la Universidad Austral de Chile,Valdivia) y sector Las Ánimas. Mientras otros, se utilizaban con fines comerciales, como por ejemplo: Muelle La Peña, actualmente Pasaje Orella), como se observa en la imagen en blanco y negro; también se posibiltaron usos con fines para fabricación naval, como maestranzas y astilleros, entre ellos: Muelle España, actual sector Las Ánimas, y Muelle Las Mulatas, actual cruce entre Torobayo y Calle Las Mulatas). Algunos de estos todavía existen, sin embargo, se encuentran desprovistos de su función original como se puede ver en con puntos verdes en planimetría más abajo.



Antiguo Muelle La Peña (1907), balseos de comunicación entre Iglesia San Francisco e Isla Teja – actual Pasaje Orella. (Fuente: Extraído de Memoria chilena. Autor: Bertrand Vidal, Julio. Propiedad intelectual: Patrimonio cultural común. Valdivia, entre 1906 y 1907).



Planimetría sobre muelles y balseos, se muestra Balseo Condell, Scheihing, Gatica y Transporte Fluvial Oettinger. Fuente: "Cuatro Espacio Simbólicos barrio Las Ánimas". (Jiménez et al., 2013: 25).

Caso de estudio y discusión

La propuesta pretende analizar los muelles del río Calle-Calle a través de dos directrices patrimoniales: primero, como puntos en el territorio que se presentan como *lugares* (Schulz, 2011) inefables, sublimes e irrepetibles, capaces de evocar emociones, los que pueden ser interpretados y vividos a través de una aproximación sensible. Y segundo lugar, como vestigios capaces de evocar y expresar memoria (Benito del Pozo, 2002) y que potencialmente pueden ser una propuesta de reconversión patrimonial y urbana.

En su conjunto, estos muelles permitieron la conformación de un Paisaje Industrial (Pizzi K, Valenzuela & Benavides Courtois, 2010, p.37) porque se reconocen como parte de una dinámica productiva de la que formaban parte distintos elementos y que hoy en día, pueden aún visibilizarse insertos en el territorio. Entre estos estan: la infraestructura industrial, la red urbana, el territorio y el río. Es interesante destacar este último, debido a que el río es el elemento sustancial que traza la ciudad y por lo tanto, como medio y eje conector es imprescindible para el entendimiento de su sistema de conexión y la identidad histórica de todo un territorio.

Estos artefactos, los muelles, son relevantes en su conjunto, porque durante su vigencia en el apogeo productivo de la ciudad involucraron ciertas prácticas, actividades y formas de asentarse en el territorio, permitiendo encuentros de índole social e intercambio económico. Todo lo anterior, posibilitado y sostenido únicamente por el agua y su relación con el hombre. A continuación se puede observar un “permiso de balsero” y que se asocia a uno de los puntos destacados en verde de la planimetría presentada.


Daniel Andrade tiene termino para balsear frente a Las Animas en la calle Antonio Muñoz hasta el 31 de Diciembre de 1925 con el bote N°237 y con la placa del mismo número.
Valdivia, Enero 29 de 1925

Perrmiso de Balseo. Fuente: “Cuatro Espacio Simbólicos barrio Las Ánimas” (Jiménez et all., 2013: 29). Gentileza Señora Carmen Vidal Andrade, sector Bombero Hernandez documento perteneciente a su abuelo, Daniel Andrade.

Conclusiones

El terremoto de 1960 altera la unificación del borde río y su dinámica productiva. Esto sucede porque este hecho catastrófico no sólo logra cambiar morfológicamente el territorio, sino porque además, hay un cambio socio cultural: la comunidad desarrolla una percepción de trauma y amenaza frente a su territorio que, consecuentemente, logra fragmentar el vínculo que existía entre las personas y el río. Este escenario provoca el desuso del río y la obsolecencia del sistema de conexión fluvial, causando un quiebre en la condición de unidad del paisaje industrial.

El escenario actual en el que se encuentra el sistema fluvial no es alentador, pues los muelles se encuentran en una situación de vulnerabilidad y obsolecencia. El sistema de conexión fluvial se encuentra fragmentado debido a que, no existen los elementos vinculantes entre las partes que logran armar en la memoria el paisaje industrial en su totalidad. En consecuencia, estas piezas industriales han quedado dispersas en el territorio y desvinculadas de su funcionalidad, perdiendo sentido y significado. Por lo tanto, se deben establecer y reconocer los vínculos de los elementos constituyentes que se han perdido, que se han diluido de este gran sistema urbano histórico.



“Río Cau-Cau, Isla Teja, Valdivia”, Knittel, sin fecha. (Fuente: Matthwes, 2001: 65. Jiménez et al., 2013: 29).

En efecto, hoy el paisaje industrial descrito se encuentra fragmentado, debido a que este sistema de transporte ya no se utiliza y sólo quedan sus vestigios, de manera descontextualizada y desvinculados de su conjunto, visualizándose a modo de vestigios. La problemática hace énfasis a la vulnerabilidad de un paisaje industrial que se transformó, pues el conjunto de muelles y su sistema de conexión fluvial que conformaban dicho paisaje, queda obsoleto en el tiempo.

Analizar y reflexionar acerca de la vigencia de las piezas industriales en la ciudad actual, con el propósito de hacer re aparecer simbólicamente una condición de ciudad aparentemente desaparecida. La revalorización del patrimonio industrial a través de un método de prospección y reconocimiento permitiría el resguardo de este tipo de patrimonio local, así como, posibilitaría la activación de otros procesos de puesta en valor, memoria, identidad colectiva y construcción de ciudadanía.



Familia cruzando hacia Valdivia, Colección familia Reyes, Gentileza del Señor Ramón Reyes. Sin fecha. (Fuente: "Cuatro Espacio Simbólicos barrio Las Animas". Jiménez et al., 2013: 29).

Resulta sugerente como iniciativa reconstituir los fragmentos mediante de la Arqueología Industrial [1] que permite visibilizar el Paisaje Industrial Fluvial en Valdivia, por medio de una metodología de registro, categorización e inventario de los componentes que definen y unifican este sistema. En efecto, estas piezas industriales empiezan a cobrar sentido cuando aparecen los elementos que permiten vincularlos a un todo.

Una puesta en valor respecto al Paisaje Industrial de Valdivia (Saelzer, G. & Urbina, S., 2015). a través de sus muelles, permitiría activar una cultura urbano fluvial y revincular a los habitantes de la ciudad con el río, como lo señalan los autores mencionados. Por lo tanto, la Arqueología Industrial como disciplina resulta pertinente para este caso de estudio pues propocia la catalogación, el registro, inventario y la investigación en post del libre acceso a la información, de la puesta en valor y proyección, y rescate del vínculo entre los habitantes y su río. En efecto, el presente escrito tiene la podría transformarse en una herramienta de consulta para los nuevos desarrollos urbanos en la ciudad que, pudiesen considerar el río como un elemento jerárquico, fundante, comsolidar al menos una atmósfera y relevar su estado de vulnerabilidad.

Notas

[1] “La arqueología industrial es un método interdisciplinario para el estudio de toda evidencia, material o inmaterial, de documentos, artefactos, estratigrafía y estructuras, asentamientos humanos y terrenos naturales y urbanos, creados por procesos industriales o para ellos” (TICCIH, 2003).

Arqueología industrial: “el descubrimiento, la catalogación y el estudio de los restos físicos del pasado industrial, para conocer a través de ellos aspectos significativos de las condiciones de trabajo, de los procesos técnicos y de los procesos productivos” (Aguilar, 1998).

Referencias

Aguilar Civera, I. (1998). Arquitectura Industrial: concepto, método y fuentes. Valencia, Diputación de Valencia.

Allier, E. (2008). Los Lieux de mémoire: una propuesta historiográfica para el análisis de la memoria. *Historia Y Grafía*, *31*, 165-192. Retrieved from

http://www.redalyc.org/pdf/589/58922941007.pdf

Benito del Pozo, P. (2002). PATRIMONIO INDUSTRIAL Y CULTURA DEL TERRITORIO. Boletín A.G.E., 32, 123. Retrieved from http://boletin.age-geografia.es/articulos/34/3415.pdf

BCN Re.Set – IDENTIDAD / Urbanus + La Salle. (2018). Plataforma Arquitectura. Retrieved 19 April 2018, from https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/626922/bcn-r-et-identidad-urbanus

Cosgrove, D. (2002). Observando la naturaleza: el paisaje y el sentido europeo de la vista. Boletín de la asociación de Geógrafos Españoles, vol. 34, p. 63-89

Cullen, G. (1959). *Townscape.* Londres, Architectural Press; trad. española: *El paisaje urbano*. Barcelona, Blume, 1974.

Cruz Pérez, L. (2007). Los paisajes de la industrialización. Bienes Culturales: Revista Del Instituto Del Patrimonio Histórico Españo, (7), 119-131. Consultado en: https://asociacionarpi.files.wordpress.com/2012/09/14-paisajes_industrializacion.pdf

Escolar, C. (2010). Memoria y espacio social. la territorialización de la memoria en la construcción de ciudadanía, 1–8

Feliú Torras, A. (1998). “El patrimonio industrial, localizaciones, regeneraciones: una nueva geografía” en *Ábaco* 19, Gijón.

Gaete, C. (2018). Barrio Flotante de Valdivia se inaugura este lunes 12. Plataforma Urbana. Retrieved 19 April 2018, from http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/01/08/barrio-flotante-de-valdivia-se-inaugura-este-lunes-12/

Garden, M. C. E. (2006). The Heritagescape: Looking at Landscapes of the Past', International Journal of Heritage Studies 12, 394—411.

Guarda, G. (2001). Nueva historia de Valdivia. Santiago, Chile: Ediciones Universidad Católica de Chile.

Gobierno de España, Ministerio de Cultura y Deporte. (2001). Plan Nacional de Patrimonio Industrial de España (pp. 7-8).

HIstoria De Valdivia – Chile. (2018). Retrieved from http://historiadevaldivia-chile.blogspot.cl/

Hudson, K. (1963). Industrial Archeology, an Production. Londres: Penguin Books.

Iturriaga, S. (2018). MAIPO 60×60 Vía Verde – Patrimonio del Paisaje Ferroviario en torno al ex Ferrocarril Militar. Retrieved from https://www.maipo60x60.cl/atlas-visual

Jelin, E. (2002): Los trabajos de la memoria, Siglo XXI, Madrid, España.

Jiménez, C., Poblete, F., & Egert, M. (2013). Cuatro espacios simbólicos Barrio Las Ánimas. Valdivia.

Ley Nº 17.288 DE MONUMENTOS NACIONALES DE CHILE (1970). Disponible en: https://www.uta.cl/masma/patri_edu/PDF/LeyMonumentos.pdf

Maderuelo, J. (2010). Paisaje y patrimonio. Madrid: Abada.

Moya López, L., & Vásquez Díaz, N. (2015). Relatos de balseros de los ríos San Pedro y Calle-Calle (1930-1960). Santiago: Serifa Editores.

Norberg Schulz, C. (2011). *Genius loci*. Milano: Mondadori Electa.

Pizzi K, M., Valenzuela, M., & Benavides Courtois, J. (2010). El patrimonio arquitectónico industrial en torno al ex ferrocarril de circunvalación de Santiago. Santiago de Chile: Universitaria.

Rodríguez, L. (2016). Lugares con sentido, identidad y teoría urbana: el caso de las ciudades de Concepción y Talca. *Revista De Geografía Norte Grande*, *64*, 167-186.

Saelzer Canouet, G., & Urbina, S. (2015). Urbanismo fluvial en el apogeo industrial de Valdivia: Desaparición y recuperación (ca. 1850-2012). Revista De Urbanismo, 0(33). doi: 10.5354/0717-5051.2015.34285

TICCIH. (2003, julio 17). Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial. TICCIH. Consultado en: http://international.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-sp.pdf

TICCIH (2011). Principles for the conservation of industrial heritage sites, structures, areas and landscapes. Consultado en:

http://www.docomomoiberico.com/images/stories/docomomo/pdfs/2011_principios_de_dublin.pdf

TCA. Think Tank Creates “Parasite Pavilion” With Five-Day Workshop in Venice. (2018). ArchDaily. Retrieved 19 April 2018, from https://www.archdaily.com/570483/tca-think-tank-s-parasite-pavilion-is-the-result-of-a-five-day-workshop-in-venice

UNESCO, Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. (2006). Textos básicos de la Convención del Patrimonio Mundial de 1972 (pp. 132-138). París: UNESCO. Retrieved from http://whc.unesco.org/uploads/activities/documents/activity-562-2.pdf

Van Der Hammen, M. (2009). La Construcción del Patrimonio como Lugar: Un Estudio de Caso En Bogotá. Antípoda, 8, 61-85.

Vicenti Partearroyo, A. (2007). PERSPECTIVAS SOBRE LA ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL. ARQUEOWEB. REVISTA SOBRE ARQUEOLOGÍA EN INTERNET, 9(1). Retrieved from http://webs.ucm.es/info/arqueoweb/pdf/9-1/vicenti.pdf

Zunino, J. (2012). El paisaje de Ocoa, Exposición 14 de junio 2012 Curso Estado de la Investigación en Arquitectura y Paisaje.

UNESCO (1972). In Convención para la protección del Patrimonio mundial, Cultural y Natural. París. Retrieved from https://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf

1960: Transformaciones Geo-Sociales Y Ruptura Historica – De Todas las Aguas del Mundo. (2018). Retrieved from http://www.detodaslasaguasdelmundo.cl/articulos/1960-transformaciones-geo-sociales-ruptura-historica/

Head Image: Vestigios actuales de los embarcaderos en el borde río del Río Calle – Calle. (Fuente: Luco, V. 2019).