El presente artículo es producto de una investigación desarrollada por las autoras a inicios de los años noventa y que contó con el apoyo de FONDECYT [1], esta investigación tenía como objetivo primordial establecer que la expresión arquitectónica de las ciudades del litoral correspondía a una respuesta única y de carácter regional, que al igual que otras en nuestro país, caracterizan nuestra arquitectura nacional y que han sido motivo de diversos estudios en nuestra unidad académica, en la búsqueda de la puesta en valor de nuestra arquitectura patrimonial [2]. En dicha investigación se analizaron las principales ciudades puerto de nuestro país: Iquique, Antofagasta, Coquimbo, en el norte; Valparaíso, en el centro y Talcahuano, Puerto Montt y Punta Arenas en el sur.

Mapa de Chile con ciudades-puerto



estudiadas. Excluye territorio antártico chileno.
(Fuente: Elaboración propia)

A partir de su estudio fue posible comprobar que la generación de una singular expresión arquitectónica propia se relaciona no solo con su condición portuaria y las influencias extranjeras de los hombres de mar, sino también una particular forma de hacer ciudad (Benavides y otros, 1998).

La comprensión de estos procesos y su análisis desde sus orígenes nos permiten proyectar de mejor manera estas ciudades en su avance hacia el futuro, conservando aquellas particularidades que las hicieron únicas e inigualables.

La ocupación del borde de mar chileno: el periodo precolombino, la llegada de los primeros navegantes y su desarrollo durante el período colonial

La ocupación del borde mar durante el periodo precolombino fue escasa en término de vestigios urbanos, por cuanto hasta ahora, no se han encontrado hallazgos de civilizaciones urbanamente organizadas en estos territorios, destacándose la presencia de algunos pueblos nómades y canoeros con asentamientos esporádicos a borde mar, de cuyos vestigios sólo restan algunos conchales. Sin embargo con la llegada de los primeros navegantes europeos a inicios del siglo dieciséis se poblaran lentamente nuestras costas. El desarrollo de estos asentamientos durante este período será lento y escaso, habilitándose algunos fondeaderos a partir de la mitad del siglo dieciséis e instalando sistemas de fortificaciones algo más complejos a partir del siglo dieciocho. No era preocupación de la Corona Española fundar ciudades en el litoral, tanto por el control del comercio, como por la inseguridad que éstas revestían frente al constante asedio de piratas y potencias enemigas. Así, nuestro país tendrá un modelo de ocupación fundacional basado en las ciudades de carácter mediterráneo, que sostendrán el desarrollo económico y social de la Capitanía General de Chile durante todo este período (Ercilla, 1984).

Durante el siglo dieciocho, la Casa Borbón, como nuevos gobernantes, imprime un mayor empuje y autonomía a las colonias e inician, entre otras reformas, un plan de instalación de fortificaciones para América, en el que Chile se verá favorecido en su condición antemural del Perú, instalándose baterías y castillos en Chiloé, Valdivia y Valparaíso, entre otros, convirtiendo los fondeaderos en caseríos defensivos. Esta situación promoverá el habitar en estas ciudades, pero no en un desarrollo y apertura externa de carácter sostenido como el que veremos en el siglo que continúa (Gutiérrez, 1992).



Ciudad de Concepción (Talcahuano) hacia 1615. (Fuente: www.memoriachilena.cl)

La república y el desarrollo de las ciudades-puerto

La emancipación republicana se inicia en Chile en 1810, siendo una de las primeras acciones la dictación de la llamada Ley de Puertos Mayores (1811) en que se permitía el libre comercio internacional. La reconquista de Chiloé (1826), la fundación de Punta Arenas (1843) en el Estrecho de Magallanes, la colonización alemana de Valdivia y Puerto Montt (1842), y la fundación de los puertos de Porvenir (1894) en Tierra del Fuego y Puerto Natales (1906) en Ultima Esperanza, sin duda fueron acciones destinadas a fortalecer el dominio marítimo en nuestras costas y ser parte del incesante comercio que caracterizó el desarrollo industrial, de carácter global, del siglo diecinueve.

La consolidación de la República, la regularidad en la navegación a vapor y la llegada de las compañías de navegación, permitió a nuestro país formar parte regular del comercio mundial como exportador de materias primas y minerales e importador de productos manufacturados extranjeros, en base a un comercio que se dio a través de ciudades – puertos, que vieron incrementar su población y nacer múltiples edificaciones destinadas a dar servicio y habitación a la gran cantidad de inmigrantes, que de distintas latitudes, concurría a ellos. Tal afirmación se refleja en el caso de Valparaíso, cuya población se incrementó entre 1810 y 1854, de cinco mil a cincuenta y cinco mil habitantes.

Ciertamente el desarrollo de las ciudades-puerto estará marcado por acciones de gobierno, pero será más fuerte en ellas la influencia extranjera a través de los hombres de mar y la apertura al comercio e intercambio con países distintos del ámbito español característico del período colonial, de esta forma las ciudades tendrán otros referentes urbanos y arquitectónicos y se desprenderán de la tradicional imagen conventual de las ciudades fundacionales.



Puerto de Valparaíso previo a 1906.

En tal sentido podemos señalar que ello ocurre en todas las ciudades que forman parte de este estudio, donde Valparaíso, Iquique y Antofagasta son las que más muestran un desarrollo de la arquitectura en madera de raigambre anglosajona.

Puerto Montt en cambio mantendrá esta arquitectura en madera pero con aportes alemanes producto de su proceso colonizador, sin embargo Punta Arenas será la más cosmopolita, debido a su condición de punto único de recalada en el Estrecho de Magallanes.

El desarrollo sostenido de estas ciudades durante el siglo dieciocho se verá disminuido dramáticamente en las primeras décadas del siglo veinte, producto de la apertura del Canal de Panamá y la invención del salitre sintético. Nuestras costas

ya no serán útiles como puertos de recalada para unir las costas Oeste y Este de los Estados Unidos, o esta última con Europa, decayendo lentamente y congelándose su imagen arquitectónica y urbana.

Características urbanas y espaciales de las ciudades-puerto

La condición geográfica característica de estas ciudades, en la forma de un anfiteatro hacia el mar, de sumo valiosa y particular, no es la única característica que da riqueza y distingue a las ciudades portuarias de sus pares del interior, sino también ciertos elementos urbanos.

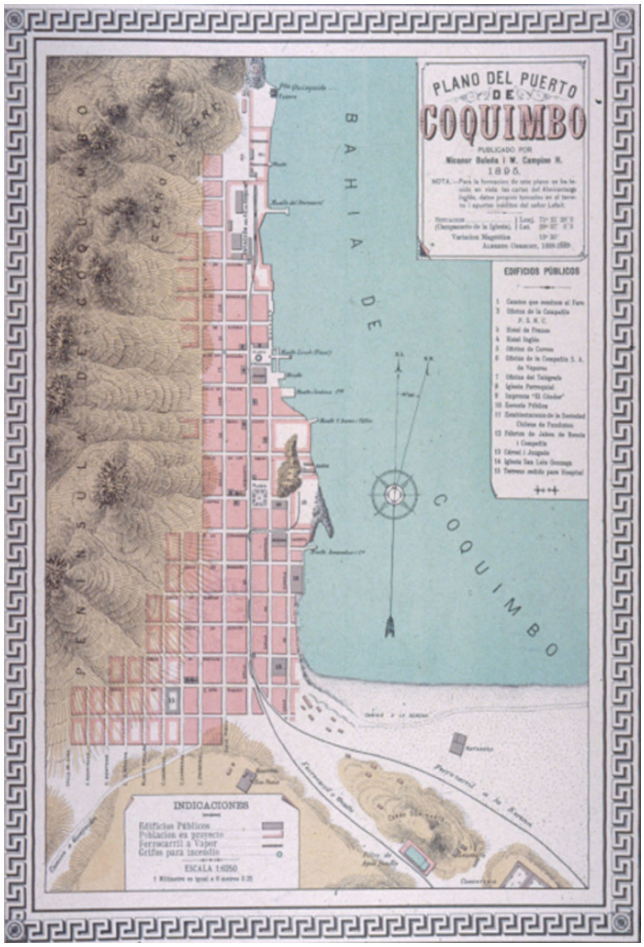
La necesaria condición como punto de conexión de barcos y costas generó a poco andar la construcción de muelles e infraestructura asociada y con ello el espacio urbano en el que se congregaron las aduanas, el comercio y los servicios portuarios. Se crea así y de manera espontánea la llamada plaza de puerto o de la aduana, germen de la actividad portuaria y origen del crecimiento de estas ciudades.



Postal Plaza de Aduana en Punta Arenas (c.1900). Archivo de la investigación. Benavides, J.; Pizzi, M. & Valenzuela M.P. 1998. Ciudades y Arquitectura Portuaria. FONDECYT.

Por ser esta expansión realizada de manera espontánea, hacia la segunda mitad del siglo diecinueve, muchas de estas ciudades sufrirán un proceso de regularización o consolidación urbana, creándose una segunda plaza hacia el interior y que recrea el espíritu de la plaza de armas fundacional, característica de las ciudades del interior, la que congregará a las actividades públicas e institucionales, como son la iglesia y el gobierno, consolidando la impronta urbana más clara y relevante de estas ciudades, como es la dualidad de plazas, desconocida en los modelos tradicionales de fundación que pueblan el concierto hispano americano.

Plano de Coquimbo. N. Boloña 1896.



A esta situación se suma otra característica, esta vez podríamos asociarla a una condición de paisaje. La situación de anfiteatro al mar de estas ciudades significa un escaso borde mar llano para construir, de tal forma que casa y edificios comenzarán a trepar por los cerros de manera orgánica, hasta que producto de la regularización de estas ciudades, muchos de estos senderos se vean remplazados por calles rectas, las que impedidas de subir llanamente, se transformarán en interminables escaleras que irán dado una imagen tradicional y condicionando la movilidad en las ciudades-puerto.



Puerto de Coquimbo (c.1910). Archivo de la investigación. Benavides, J.; Pizzi, M. & Valenzuela M.P. 1998. Ciudades y Arquitectura Portuaria. FONDECYT.

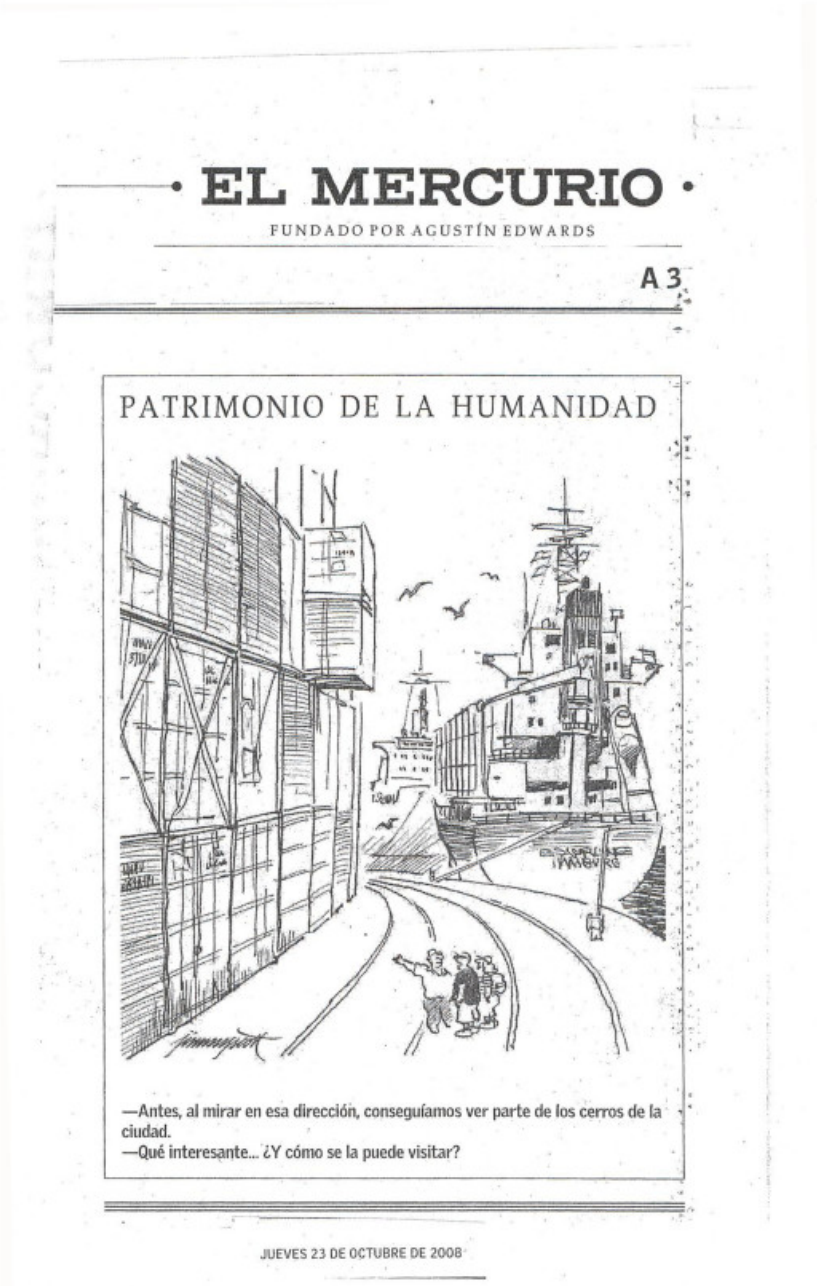
Otro de los elementos que consolidará el desarrollo de estas ciudades será el ferrocarril, medio de transporte terrestre que llegará para conectar los barcos y el interminable vaivén de productos que entraban y salían desde y hacia las ciudades de interior, siendo con ello símbolo portador de la modernidad y el desarrollo económico. Sin embargo, este factor de desarrollo se transformará en el tiempo un elemento de deterioro. El trazado de las líneas, por efectos de la racionalidad propia del modelo, se implementará por el borde de mar llegando directamente a barcos y muelles, lo que generará un fuerte límite entre la ciudad y el mar, primero de carácter funcional con la presencia física de las líneas y luego de carácter formal, cuando comienzan a cerrarse los patios de estación para proteger las materias primas y productos.



Estación de ff.cc de Talcahuano (c. 1890). Archivo de la investigación. Benavides, J.; Pizzi, M. & Valenzuela M.P. 1998. Ciudades y Arquitectura Portuaria. FONDECYT.

Si bien hoy en día el tren ha desaparecido de estos espacios, persisten dichos límites materializados en estos patios de maniobra de los puertos, y en que los muros han sido reemplazados por gruesas y altas murallas de contenedores, siendo ésta la imagen que hoy caracteriza la mayor parte de nuestras ciudades-puertos.

Caricatura



EL MERCURIO

FUNDADO POR AGUSTÍN EDWARDS

A 3

PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD

—Antes, al mirar en esa dirección, conseguíamos ver parte de los cerros de la ciudad.
—Qué interesante... ¿Y cómo se la puede visitar?

JUEVES 23 DE OCTUBRE DE 2008

sobre el puerto de Valparaíso. (Fuente: Diario El Mercurio, Octubre 2008)

La Arquitectura

Si bien hemos hablado de la particular conformación urbana de estas ciudades, falta por referirnos a su arquitectura, la que de carácter mayor o simple también tuvo su impronta, marcada por la presencia de extranjeros y las nuevas tecnologías de la industrialización, a partir de tecnologías constructivas prefabricadas en madera con lenguajes y tipologías predominantemente europeos. Creemos que la envergadura y relevancia del tema merece que éste sea tratado en su particular extensión, lo que excede del marco del presente artículo.

Conclusiones

Finalmente podemos señalar que hoy día nuestras ciudades-puertos no sólo viven de esta condición sino que es parte importante de su desarrollo el elemento turístico, en tal sentido proyectos de gobierno como el Plan Bicentenario buscan recuperar estas ciudades dando un nuevo impulso a través de esta actividad.

Creemos que ciudades y arquitectura portuaria son un valor y referente, no solo en una dimensión patrimonial de remembranzas, sino como una forma de hacer, al ver esta forma de ocupar el territorio y generar una particular arquitectura podemos encontrar las claves para el desarrollo futuro de estas ciudades, sin que ellas olviden su natural conexión con el mar, elemento que les dio su impronta y que hoy parece olvidado.

Notes

[1] Fondo Nacional para el Desarrollo de la Ciencia y Tecnología, organismo estatal que mediante concurso público entrega fondos para investigación. Proyecto 962 (1991-1992).

[2] Actual Instituto de Historia y Patrimonio, previamente Instituto de Historia de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, fundado en 1952.

References

Benavides, J.; Pizzi, M. & Valenzuela M.P. 1998. *Ciudades y Arquitectura Portuaria.* 2ª edición. Editorial Universitaria. Santiago de Chile.

Encina, F. 1984. *Historia de Chile.* Sociedad Editora Revista Ercilla. Santiago de Chile.

Espinosa, E. 1897. *Geografía Descriptiva de la República de Chile.* Imprenta Barcelona. Santiago de Chile.

Greve, E. 1938. *Historia de la ingeniería en Chile.* Tomo III. Imprenta Universitaria. Santiago de Chile.

Gutiérrez, R. 1992. *Arquitectura y Urbanismo en Hispanoamérica*. 2ª edición. Ediciones Cátedra s.a. Madrid.

Seminarios de Investigación del Archivo de Arquitectura Chilena. Desde 1952. Documentos inéditos de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile.

Head Image: Puerto de Valparaíso previo a 1906.