

Un espacio fluvial formado por actividades y sus infraestructuras en Valdivia, cuyo origen se remonta a los siglos prehispánicos y coloniales (Saelzer y Urbina, 2015), permite observar la ocupación urbanizadora de una porción de ribera entre ca. 1876 [1] hasta la última demolición en 2012 [2]. De ella surgen las preguntas, cuáles son las características que determinan un interés de paisaje en un espacio que se fue incorporando a la ciudad para fines comerciales; cuánto de ciudad portuaria propone este espacio y qué aportan estos antecedentes para la planificación de la ciudad.

Este artículo entrega una reflexión a través de la cartografía histórica. Las escalas de representación contribuyen a los objetivos delineados en la primera investigación: acercar a un hecho territorial histórico que puede aportar al planeamiento de infraestructuras urbanas en Valdivia, que tratan de una materia geográfica y patrimonial desde ya singular en el continente Sudamericano. La actividad económica de estos asentamientos tendría efectos en una manifestación social pública íntimamente ligada a los espacios edificados, y la consecuente transmisión de una reputación de ciudad que se iba elaborando [3].



Plano “Valdivia 1934, eración de manzanas oficial de la Asociación de Aseguradores de Chile, (firma) administrador, es propiedad Registro nº 3257”. (Fuente: Sala Toribio Medina, Biblioteca Nacional).

Mercado fluvial, plaza fuerte y ciudad moderna

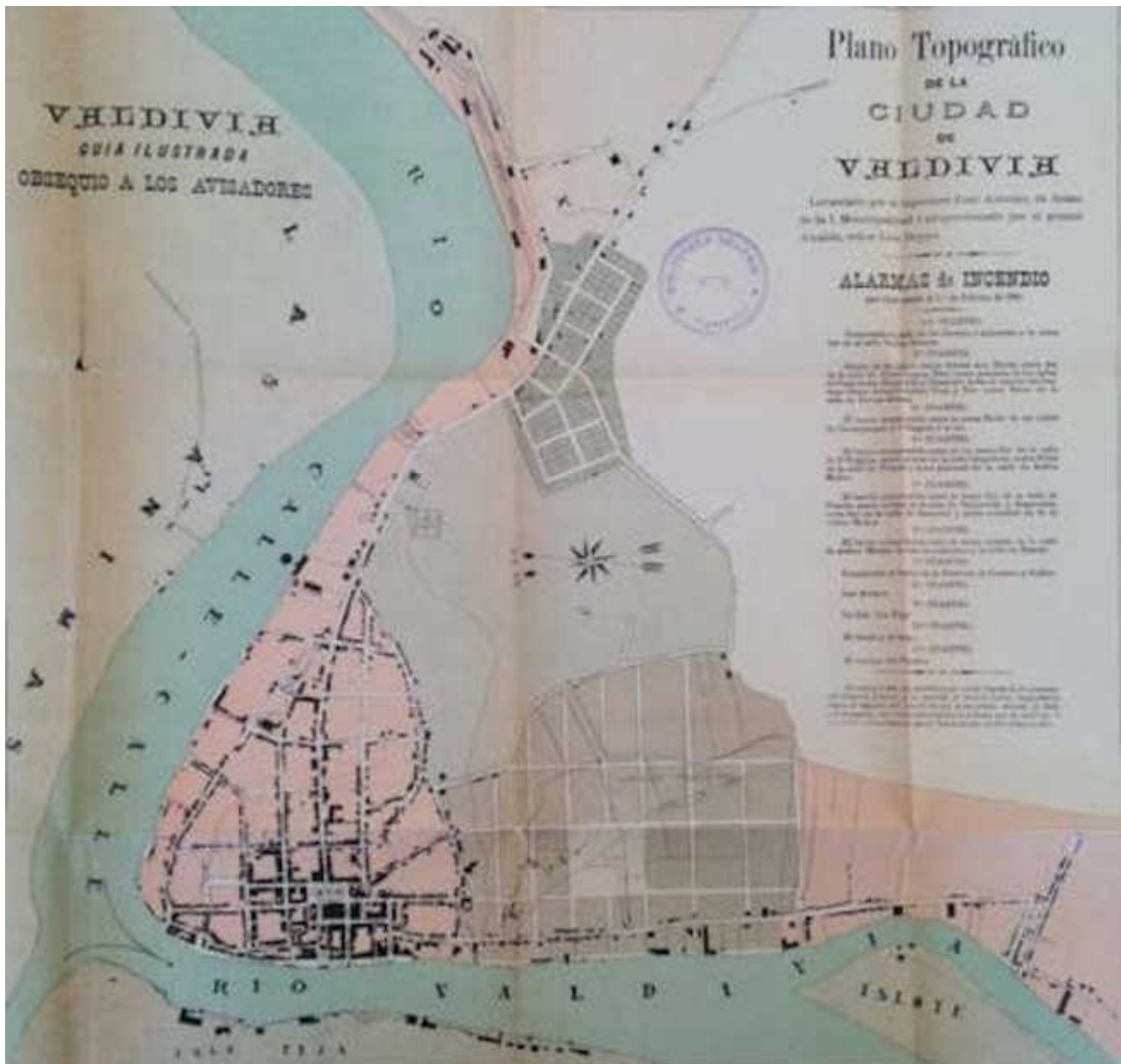
Los testimonios asociados al período Colonial de Valdivia (Adán *et al.* 2017), muestran la dinámica de navegación que se encontraba en el núcleo de la cultura Mapuche-Huilliche. La actividad de mercado de ribera -surgida en las riberas del río Guadalafquén y que en el siglo XVIII acompañó el proceso de la Plaza Fuerte de frontera meridional del imperio español instalada en la refundación de 1645- disputó con la urbanización del antiguo río. Esta fue emprendida por la administración de la ciudad recuperada del decaimiento postcolonial, fuertemente conducida por las acciones productivas y comerciales de los inmigrantes, que responden con su llegada a la idea de civilización y consecuente plan territorialidad de la república [4].

Es preciso indicar el intercambio de productos y la conformación del mercado de abastos prehispánico, rutina que surtía a la población desde las playas y que fue derivando en el actual Mercado Fluvial sobre el malecón del centro de la ciudad (Poblete, 2016, Urbina *et al.* 2017), hoy patrimonio protegido. Un mercado ya no provisionado desde el río, articula para Valdivia la disputa de una relación en un pasado “que no pasa”, en razón de lo que la intrahistoria [5] busca: “el sincretismo y pluralidad”, que como lugar incluye “negación y desencuentro” (Sánchez, 2016). El objeto estratégico de defensa para el régimen colonial virreinal del Perú era el espacio oceánico meridional del Mar del Sur con dos accesos directos desde el Atlántico, foco del régimen Borbónico que impulsó en Valdivia y en su bahía oceánica una inversión crematística y técnica en fortificaciones e instituciones en conjunción con Callao, que en dirección norte resguardó hasta Acapulco (Soto, 2006). El entroncamiento con las redes marítimas del mundo hispánico y la dependencia y coordinaciones con Lima permitirían reconocer esa dinámica para el abastecimiento como para el comercio.

La información arqueológica confirma que es el río el umbral de acceso de las materialidades, personas y bienes que irrigan la posibilidad y sustento de Valdivia durante

el siglo XVII y XVIII, que todo proviene desde el mar y es altamente posible que desde los cursos superiores, desde donde poblaciones indígenas interactuaron. Sitios arqueológicos en el Área Fundacional de Valdivia (Mera *et al.* 2018) documentan un punto donde afluyen las cerámicas esmaltadas del virreinato y luego las lozas británicas que saliendo desde Liverpool alcanzan las costas del Pacífico Meridional (Brooks *et al.* 2029).

Desde la Plaza Fuerte hasta la ciudad de la segunda mitad del s XIX, la información urbana dibujada se remitía a una lenta producción, no tan por debajo de Valparaíso puerto de Santiago, desde *escalas cartográficas* -hidrográficas, mensura de tierras- a *planimetría urbana* y *levantamientos* (Saelzer, 2019 a). Valdivia hereda *planimetrías urbanas* que ilustran condiciones morfológicas naturales y edificadas [6]. Desde el censo poblacional nacional de 1895, con producción planimétrica de la Dirección Nacional de Obras Públicas (DOP), se hereda el rango de ciudad. No obstante, así como en este último instrumento, del s. XIX, en el plano Antoine de la planificación municipal de 1907 (ver imagen: Plano Topográfico de la Ciudad de Valdivia) se habrán eliminando los datos catastrales. Además, a diferencia de la Plaza Fuerte y el siglo XIX, al comenzar el siglo XX, se carece de un plano topográfico detallado (Larroucau 2017).



“Plano Topográfico de la Ciudad de Valdivia. Levantado por el ingeniero Juan Antoine, de orden de la I. Municipalidad”. En Rodemil Espejo: Guía Ilustrada Industrial y Comercial 1907-1908. Imprenta Inglesa, Valparaíso.

El Río como Lugar: Lo que Nos Dice un Plano de 1934

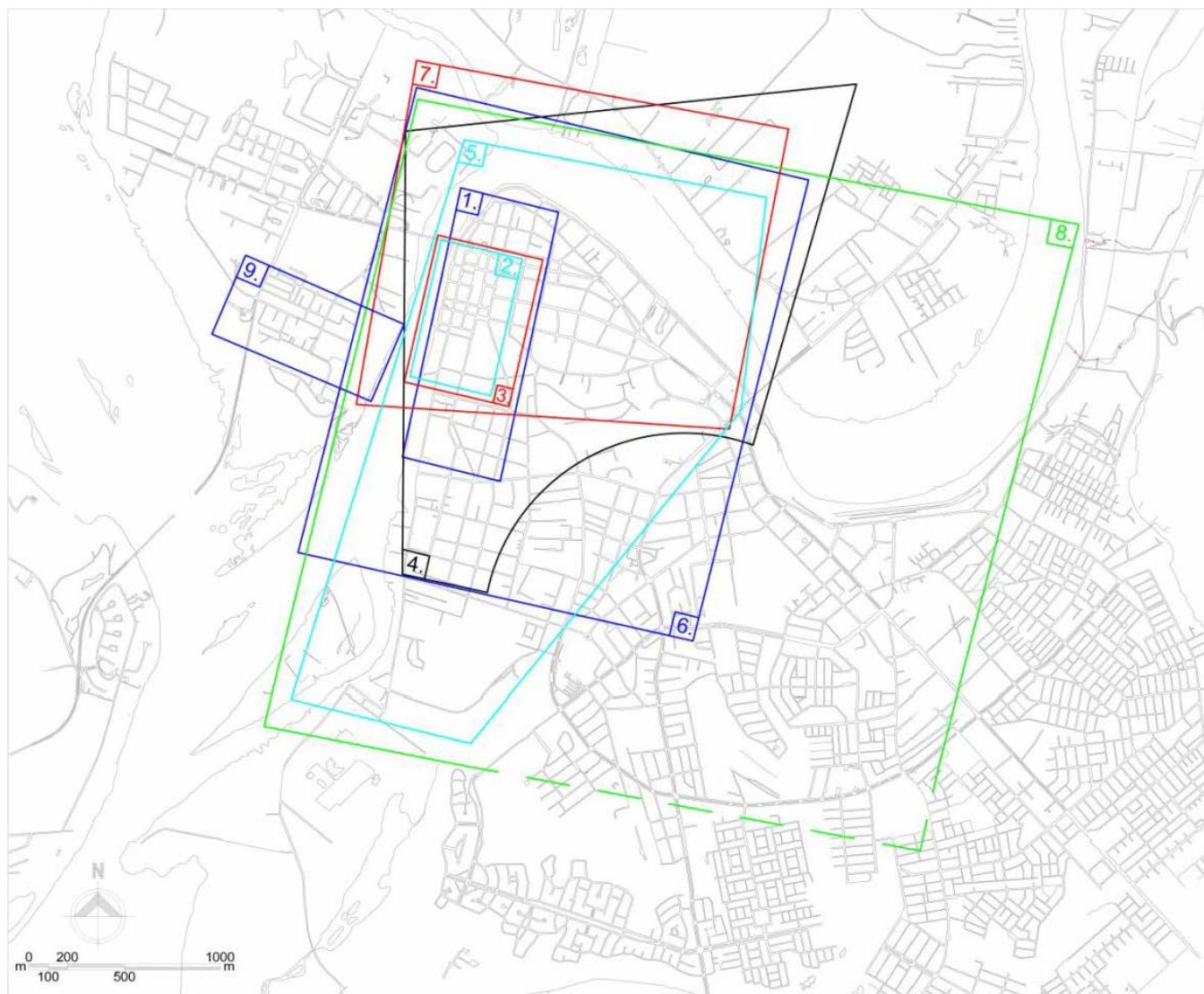
La cartografía catastral que nos proporciona una singular información -el plano de 1934 de la Asociación de Aseguradores de Chile (AACH), curiosamente no editado (ver imagen: Plano Valdivia 1934) compone la red fluvial al centro de la ampliación de la ciudad. La fecha corresponde a un momento del desarrollo de la industria en Valdivia posterior pero cercano al auge entre 1870 y 1914, según argumenta el historiador Almonacid (2013: 9 y 313) basado en análisis de flujos de capital, en especial el que produjeron los inmigrantes centroeuropeos desde su llegada a Valdivia a mitad del siglo XIX. No obstante, el período de transformación de los oficios locales y aquellos traídos por los extranjeros, alemanes en su mayoría, impulsando procesos productivos y de capitalización, los resultados continuarán ejerciendo uno de los atractivos para el sentido de pertenencia local y regional.

Las aseguradoras aportaron escalas urbanas y arquitectónicas derivadas de normas de edificación para las infraestructuras a que estaban destinadas, que impulsarían la renovación y mejoramiento de las estructuras tras los desastres como el gran terremoto de Valparaíso en 1906 y el gran incendio de Valdivia de 1909 (Boloña y Espinoza, 1937). Una de las primeras planimetrías urbanas que incluye levantamientos catastrales de predios es el de la AACH, entidad gremial fundada en 1899 [7]. Como representativo de los intereses de ese sector financiero de la economía, su importancia radica precisamente en la identificación de la actividad industrial y comercial en el territorio, y la influencia sobre ellas que van implicando las condiciones para la edificación.

La recomposición de fachadas nos ha permitido relacionar el resultado con conjuntos históricos de las pequeñas ciudades hanseáticas, como pudimos apreciar y analizar en la restauración de dos inmuebles de la administración central de la universidad valdiviana - Austral de Chile- a dos cuadras de distancia de los muelles y desaparecida aduana (Saelzer, 2019 b). Una de las casas -Reccius- era vivienda y despacho profesional del abogado de la aduana. Una tercera casa, que estuvo adosada a ese grupo hasta su desplome en el gran terremoto de 1960 -vinculada al colapso general en la ribera urbanizada- fue vivienda del accionista mayoritario de un astillero, y también oficina de representación de la industria y exportadora de calzados Rudloff, 1876 a 1960 [8], ubicada en la ribera opuesta (ver imágenes: Aduana en el casco histórico y primeras industrias en Isla Teja, 1908; Isla Teja ca.1930). La exploración de un caso específico, como lo es esta cuadra, revela datos que permiten situar en qué consiste la dinámica de un puerto y su economía que se transforman en identidad cultural.

Considerando cómo el río va apareciendo en los márgenes de las planimetrías históricas hasta mostrar el ancho total (ver imagen: Encuadre de la cartografía histórica para la ciudad de Valdivia), su representación se reubica como eje composicional de la ilustración de 1934. En este plano, por primera vez se describe visualmente al río como entidad central del territorio urbano, como no se había registrado en los siglos anteriores; sumando la subdivisión predial en las riberas que a su vez aumentan la extensión funcional de Valdivia.

Los lotes que circundan la ciudad adherida a los ríos, pero carentes de casco urbano -vialidad y cuadras- en la lámina de 1934 tendrán un número oficial de *eración de manzanas* (ver imagen: Plano Valdivia 1934), de acuerdo a la finalidad del instrumento. Mientras que, con gráfica, se les confiere una condición urbana, resalta a primera vista que en el casco urbanizado se indican los nombres de las calles, pero en los lotes fluviales se señalan nombres propios; claramente sus propietarios, puente hacia acciones desde donde derivan funciones financieras y entre ellas las oportunidades de edificar.



1. Claudio Gay, 1835.

2. Bernardo Philippi, 1842.

3. Bernardo Philippi, 1848.

4. Enrique Siemsen, 1855.

5. Guillermo Teichelman, 1858.

6. Guillermo Frick, 1860.

7. Nicanor Boloña, 1896.

8. Juan Antoine, 1907.

9. Plano Municipal UCOM 8602 T01, 1986.

Encuadre de la cartografía histórica para la ciudad de Valdivia, ca. 1835-1986. (Elaboración: Gerardo Saelzer en Saelzer y Urbina, 2015).

El Río como Lugar: Concepción Territorial y Patrimonio en el Urbanismo Fluvial

Mediante las ocupaciones de la cuenca -tierra y riberas- y del curso fluvial -la navegación- la hoya hidrográfica del Calle Calle y Valdivia atraviesa la noción interdisciplinaria de lugar (Castello, 2009) ligados a los hechos y apogeos descritos. Estas valorizaciones que sustentan la interpretación de una fisonomía urbana, pueden en conjunto ir definiendo la interpretación de un paisaje local edificado sobre un patrimonio natural y cultural de acuerdo a los criterios y lineamientos internacionales (Silva y Fernández, 2015).

Si en principio la planimetría urbana de los levantamientos de la Plaza Fuerte y posterior ciudad dejaron ver parcialmente las riberas, hace pensar que aludieron a una concepción urbanizadora orientada tierra adentro, y al casco edificado como protagonista del hecho urbano. Por tanto, en la cartografía señalada, cuanto se tocaba el borde fluvial lo era en sentido utilitario como muelle y estibas. Los planos de la DOP, y los de planificación municipal de 1907 y 1909, grafican los bordes fluviales construidos frente a la ciudad, pero tan solo como lo que el encuadre ha permitido, y en ningún caso como la continuidad artificial de muelles con características urbanas y paisajísticas, enhebrando las industrias principalmente en la Isla Teja, que paralelamente sí dan cuenta las fuentes fotográficas y relatos contemporáneos (Saelzer, Urbina, 2015). Sin embargo, el plano 1934 además de identificar el casco urbano, integra el río como espacio donde tendría un fundamento la extensión urbana, y por lo tanto de las comunicaciones; a diferencia del crecimiento tierra adentro.



Aduana en el casco histórico y primeras industrias en Isla Teja, 1908. "Edificios del establecimiento Hoffmann y elementos de servicio en ambas riberas del río". En Rodemil Espejo: Guía Ilustrada Industrial y Comercial 1907-1908. Imprenta Inglesa, Valparaíso.



Isla Teja ca.1930. Vista desde chimenea termoeléctrica SAESA junto al casco histórico, enfocado en la Isla Teja sobre las industrias Hoffmann, Refinería de Azúcar, Rudloff y Anwandter (maltería), Isla Teja. Fuente: álbum Gerardo Saelzer Biel.

Conclusión: Evolución de la Extensión Urbana y su Identidad Social

El abordaje cartográfico del hecho urbano que pasa de tierra adentro al protagonismo fluvial, centrado el río en las láminas, no queda completo si no se lo inscribe dentro de la complejidad territorial enfatizada desde la concepción del medio ambiente (Foladori, 2007: 13-16, 23). El cruce medioambiental en la cartografía histórica tiene por objetivo profundizar en el análisis del territorio que forma la ocupación de los bordes fluviales, especialmente respecto del sujeto de la sostenibilidad: el ciudadano.

Como medida de compensación ambiental bajo ambos enfoques -la dimensión subjetiva y la concepción del medio ambiente- en el proyecto contemporáneo *punto Cochrane*, en Valdivia, toma forma el *Parque Jardín Los Canelos* (CFC-MOP, 2017; Saelzer, 2018). Sin

embargo, en la elaboración y entrega de contenidos se vio la pertinencia de elaborar una respuesta en razón de la construcción permanente de infraestructuras [9]: donde históricamente se han desarrollado soluciones para urbanizar la relación de la ciudad y sus habitantes con el río, hoy esos hechos se argumentan como lugares de valor patrimonial *-patrimonializables* (Silva y Fernández, 2015).

Entre períodos de aceleración del asentamiento, plaza y ciudad portuaria fluvial, se constatan otros períodos recesivos de cincuenta años aproximadamente. Del último período recesivo hemos aprendido que la ciudad no pierde su condición portuaria. Serán las nuevas economías y no solo las extractivas, las que generarán el siguiente período de aceleración.

A 60 años del gran terremoto, el mundo se orienta a la sostenibilidad[10] y el replanteamiento de prioridades. La planificación territorial asociada a las variables históricas analizadas, constituye una gran oportunidad.

Notas

[1] Modernización industria de cueros y calzados Rudloff, ubicada en la Isla Teja, para comercio nacional y exportación.

[2] Conjunto industrial Hoffmann, Isla Teja.

[3] Ver profusa edición de fotografías en las ediciones de Aranda, 1920, Borneck e Izquierdo, 2009, y Guarda, 2001, p.540, 558, 566-591, 640, 749-754.

[4] Ley de Colonización, 1845. -Ley de Colonización Selectiva- enfocada en el sur de Chile.

[5] Empleado por la filósofa Sánchez en particular torción al uso que (Miguel) Unamuno hace del concepto.

[6] Philippi de 1842 Siemsen de 1855, Teichelmann de 1858, 1860 Frick, 1877 Fierro 1902 AACH -aportan una mirada del período que antecede la transformación del borde fluvial.

[7] www.portal.aach.cl/quienessomos.aspx

[8] Mediante instalaciones menores de emergencia, cierra ca. 1980.

[9] Carta Diacrónica para la interpretación crítica del área urbana protegida como patrimonio.

[10] Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS- ONU.

Referencias

Adán, L., Urbina, S., & Alvarado, M. (2017), Asentamientos humanos en torno a los humedales de la ciudad de Valdivia en tiempos prehispánicos e históricos coloniales. *Chungara revista de antropología chilena* 49(3): 359-377.

Almonacid, F. (2014), *La industria valdiviana en su apogeo (1870-1914)*. Ediciones Universidad Austral de Chile, Kultrún. Valdivia.

Boloña, N. & Domingo Espinoza (1937), *Atlas jeográfico de las ciudades i puertos de Chile*. Actualización ediciones 1902 y 1921. Asociación Chilena de Aseguradores Contra Incendio. Valparaíso.

Brooks, A., Urbina, S., Adán, L., Carabias, D., Sepúlveda, V., Chiavazza, H., & Zorrilla, V. (2019), "The Nineteenth-Century British Ceramics Trade to Southwestern South America: An Initial Characterization of the Archaeological Evidence from Chile", en *Archaeology of the British in Latin America*, C. E. Orser Jr. (Ed.), pp. 55-71. Springer.

Castello, L. (2009), *A Percepção de Lugar: repensando o conceito de lugar em arquitetura-urbanismo: Propar-UFRGS, Porto Alegre*.

CFC-MOP (2017), *Estudios complementarios de Ingeniería de detalle para Puente Cochrane - Dirección de Vialidad*. Capítulo 10. Asesoría Patrimonial Fase 2. Caracterización y Anteproyecto Conceptual. CEP-UACH, 2017, Valdivia, Chile.

Foladori, G. (2007), Paradojas de la sustentabilidad: ecológica versis social. *Trayectorias*. Año IX, nº24, mayo-agosto.

Guarda, G. (2001), *Nueva Historia de Valdivia*. Ediciones Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago.

Larroucau, A. (2017), El rol del estado en el proceso de integración y desarrollo del departamento de valdivia (1837 - 1907). Tesis doctoral. Santiago, Chile.

Mera, R., Munita, D., & Urbina, S. (2018), El sitio Contraloría Regional de Valdivia. Del varadero al muelle y a la patrimonialización de un contexto urbano. [Dossier] *Revista de Arqueología Histórica Argentina y Latinoamericana* 12: 875-902. Buenos Aires.

Poblete, F., & Egert, M. (2016), *La Feria Fluvial. Memoria e Iconografía de un Mercado Ribereño*. Ed. Kultrún.

Saelzer, G., & Urbina S. (2015), *Las formas arquitectónicas del urbanismo fluvial en Valdivia: desaparición y recuperación (ca. 1820-1912)*. *Revista de Urbanismo*, nº33, Universidad de Chile, Santiago.

Saelzer, G. (2018), *Análisis patrimonial y de detalle estructural de inmuebles en cabezal oriente de Puente Cochrane, Valdivia, Región de Los Ríos - ID 1340-118-LP17*. Informes nº1, 2, 3, Seremi MOP-SERVIU.

Saelzer, G. (2019 a.), *Prácticas de urbanización en Valparaíso 1848 - ca. 1928: Instrumentos gráficos y aproximaciones al paisaje urbano*. *Revista AUS*, nº26, Valdivia.

Saelzer, G. (2019 b.), *Casa Central: Proyecto de Intervención Patrimonial*. Valdivia, Chile: Universidad Austral de Chile y Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio. Valdivia.

Sánchez, M^a C. (2016), *Segunda sección en: Reflexiones sobre política y cultura en Latinoamérica. Marcos García de la Huerta, lectura y deslecturas*. P. 69-120, LOM, Santiago de Chile.

Silva, R., & Fernández, V. (2015), *Los paisajes culturales de UNESCO desde la perspectiva de América Latina y el Caribe. Conceptualizaciones, situaciones y potencialidades*. INVI ISSN: 0718-1299, Universidad de Chile, Chile.

Soto, J. (2006), *La Defensa Hispana del Reino de Chile*. *Tiempo y Espacio*, nº 16 Dep. Ciencias Sociales Universidad del Bío-Bío, Chillán, Chile.

Urbina, S., Adán L., & Chamorro C. (2017) Carta arqueológica del área fundacional de Valdivia: arquitectura, materiales constructivos y tradiciones cerámicas. *Revista AUS* 21: 51-60.

Head Image: Isla Teja ca.1930 frente al casco histórico.