

Patrimonio e industria. Génesis del paisaje
cultural de la ciudad latinoamericana del
siglo XX: una necesaria regeneración

Marcela Pizzi Kirschbaum

Master of Architecture, Washington University.

Arquitecta, Universidad de Chile.

Investigadora Asociada, Instituto Tecnológico de Massachusetts
(MIT).

Miembro fundador, *International Association for the Study of
Traditional Environments, University of California, Berkeley.*

Ex Vice Decana, Facultad de Arquitectura, Universidad de Chile.

La mayor parte de las ciudades latinoamericanas deben su génesis, identidad e imagen -que a su vez conforman un paisaje cultural característico-, a la generación de un proceso de industrialización generalmente asociado al ferrocarril y/o a la actividad portuaria. Este proceso se inicia durante el siglo diecinueve y se consolida a inicios del veinte para luego caer en la obsolescencia con posterioridad a la década del sesenta.

A partir de dicho momento se genera un proceso de abandono, deterioro y/o reemplazo de valiosas estructuras, y como producto de dicho proceso, de huellas del ferrocarril usado como medio de transporte, las que por su calidad debieran de ser preservadas y revitalizadas como testimonios de la generación de la ciudad moderna.

El reconocimiento reciente y lento de estas manifestaciones de la industrialización, las que incluso por su función productiva no han sido consideradas como patrimonio, deben valorizarse, liderar un debate sobre el rol de la arquitectura industrial en la definición y el trazado de la ciudad moderna. Más aún, no ha sido considerada desde una perspectiva histórico-urbanística sino sólo a partir de una mirada objetual destacando algunos ejemplos en particular.

Las grandes fábricas y complejos asociados al ferrocarril, habitualmente conformados por construcciones de gran calidad, pueden constituirse en elementos que impulsen procesos de renovación urbana, considerando la historia, manteniendo el carácter e identidad de las zonas en donde se implantan y de este modo no limitarse a replicar el criterio inmobiliario de edificios en altura que invade nuestras ciudades.

Al respecto cabe preguntarse:

¿Cuáles son los efectos de la industrialización en nuestras ciudades desde la perspectiva de su trazado e imagen urbanas?

¿Es posible determinar elementos comunes en la definición de la ciudad industrializada en América Latina?

¿Qué características particulares adquiere la ciudad industrializada de borde costero *versus* aquéllas del interior?

¿Qué estrategias pueden desarrollarse para revitalizar los vestigios patrimoniales de la ciudad industrializada en Latinoamérica?

¿Es posible aprender de las experiencias europeas o de otros contextos internacionales?

La concentración en las ciudades es por esencia un fenómeno económico que surge como consecuencia de la Revolución Industrial a fines del siglo diecinueve y principios del veinte, que tuvo lugar en determinados países de Europa Occidental tales como Gran Bretaña, Alemania, Francia, Bélgica y los Estados Unidos de América a partir del uso de fuerzas motrices basadas en el vapor, el carbón, la electricidad y el petróleo como fuentes de energía. Ello determinó la formación de paisajes económico-culturales ligados a procesos de urbanización crecientes que transformaron el carácter y las condiciones de las agrupaciones urbanas conocidas hasta ese momento.

Durante dicho período la población urbana se multiplicó diversificando sus actividades, embriagadas por el vértigo del progreso y que a las ciudades hicieron irreconocibles en muy poco tiempo generando lo que José Luis Romero define como "ciudades burguesas" acelerando las tendencias que desvanecían el pasado colonial e instaurando la vida moderna.



Ferrocarriles de Circunvalación de Santiago



Antigua Maestranza de Tranvías de Santiago

Hacia fines del siglo dieciocho, etapa que podemos definir como preindustrial, la economía se caracterizaba por el dominio de una actividad manufacturera dispersa, de carácter rural, generalmente de pequeño tamaño, desarrollada artesanalmente en talleres familiares.

Es con el advenimiento de la Revolución Industrial y la aplicación de sus innovaciones tecnológicas que surge la gran fábrica vinculada al ferrocarril y a los puertos, naciendo la ciudad industrial como núcleo de concentración urbana transformando la sociedad, la que se aglutina en ellas desvinculándose del campo.

Como indica Romero, los países industrializados como Europa, Estados Unidos de América y posteriormente Japón alcanzaban su apogeo: concentraban capitales, poseían industrias en plena expansión y promovían otras de vastas perspectivas. Necesitaban materias primas y los mercados para colocar sus productos elaborados e incluso consumían una cantidad de alimentos superior a la que eran capaces de producir.

Dichas exigencias produjeron una acción directa y en algunos casos indirecta en los países que no poseían un

desarrollo tecnológico de avanzada. Estados Unidos, por ejemplo, impuso una dominación progresiva desde 1898 en los países del Caribe y América Central, obteniendo derechos sobre un territorio que les permitió abrir el Canal de Panamá.

Con el objetivo de buscar un parámetro común para situar el punto de partida en la génesis y consolidación de nuestras ciudades, y como primer elemento a analizar para definir la historia de las ciudades latinoamericanas desde una dimensión patrimonial, nos referimos al momento en que cada uno de nuestros países inicia sus procesos de industrialización y con éstos, las formas características que cada uno adquiere y en las que se manifiesta.

En el caso chileno, hasta 1810 -año de su independencia de España e inicio del período republicano-, su economía permaneció aislada del comercio europeo, que ya había iniciado una vigorosa expansión industrial en la búsqueda de materias primas, nuevos mercados y tierras de pastoreo, principalmente por vía marítima. La economía chilena presentaba un carácter cerrado, vinculándose sólo con España y algunas de sus colonias cercanas como Perú y Argentina,



Molino San Cristóbal



Ex Bodegas y Silos, Empresa de Comercio Agrícola (demolida), ejemplo de Patrimonio Industrial



Ex Empresa de Comercio Agrícola (demolida)

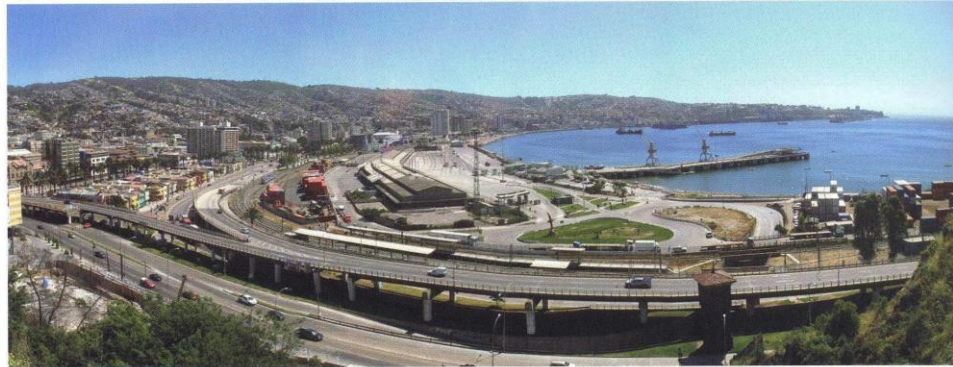
hecho que le permitía cumplir escasamente con las necesidades mínimas de subsistencia sin generar excedentes. Durante dicho período, la población total de Chile no alcanzaba a los cuatrocientos mil habitantes presentando una actividad económica que se concentraba mayoritariamente en la zona central del país.

Con el advenimiento de la Independencia, el país se abre al intercambio comercial con el resto del mundo, declarando el libre comercio y atrayendo capitales extranjeros que permiten el desarrollo de una industria de exportación basada principalmente en la minería en el norte del país, la agricultura en la zona central y la ganadería al sur en la zona patagónica. Este desarrollo, a su vez, permitió ejercer la soberanía sobre un territorio de gran extensión a través de dos elementos clave: el desarrollo de los puertos por donde se exportaban las materias primas e ingresaban aquellos productos elaborados, y la construcción del ferrocarril que permitió generar una red de conectividad entre los centros de producción, los puertos y las ciudades del interior.

En el caso de los puertos, éstos logran durante dicho

período adquirir la categoría de ciudades, no alcanzada en sus primeros balbuceos coloniales pues por las características del proceso de colonización en nuestro país, Chile, su desarrollo se inició principalmente tierras adentro, a causa de encadenamiento de asentamientos de carácter rural y urbano de origen agrícola, minero o castrense. Diversas circunstancias, entre ellas las geográficas y la inseguridad de la navegación por el Pacífico Sur hasta avanzado el siglo dieciocho, fueron determinantes para esta segregación en la urbanización del litoral.

Aun así, resulta inexplicable la falta de interés de la Corona Española por crear enclaves marítimos sólidos, lo que se traduce en un error estratégico del que, como excepciones, escaparon el puerto fluvial de Valdivia y las tardías fortificaciones de San Carlos de Ancud y Valparaíso, puerto que posteriormente se convertiría en el más importante del Pacífico Sur. En forma previa a la fiebre del oro en California, y al auge del carbón y la productividad de la minería norteña, Valparaíso respondía a su condición de puerto comercial estratégico, constituyéndose en un prototipo a seguir por otros asentamientos de borde mar. En el siglo diecinueve, sin embargo, las



Bodegas Simón Bolívar, Valparaíso

aletargadas caletas y fondeaderos que jalonaban el litoral alcanzaron en pocos decenios la condición de ciudades.

Conjugando productividad y navegación industrial, tras una centuria de gobierno independiente, a inicios del siglo veinte se logró en buena medida una ocupación orgánica del territorio marítimo chileno, asegurando la estabilidad de los centros urbanos del litoral. Varios de ellos se fundaron, crecieron y alcanzaron plena madurez como ciudades preindustriales en apenas cinco décadas. Destacan en este sentido los puertos de Iquique y Punta Arenas, que en este breve plazo implementaron sus trazados urbanos con servicios, infraestructuras y una arquitectura de carácter permanente, lo que les permitió sobrevivir a factores adversos como la Primera Guerra Mundial y la apertura del Canal de Panamá, que afectaron la comercialización del salitre y la lana. En ambos casos los puertos se convirtieron en ciudades relevantes ya que las *company town* en el norte del país y los cascos estancieros al interior en la zona patagónica se limitaron a construir las estructuras mínimas asociadas a la producción no generando ciudades relevantes.

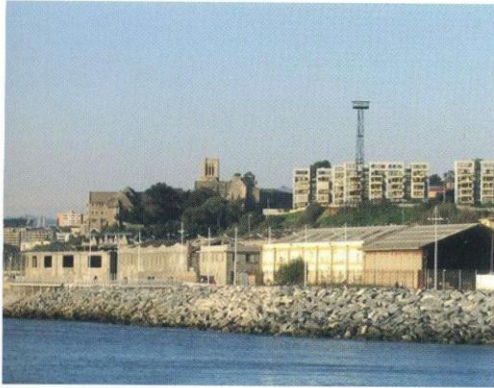
Seis puertos eran en 1897 cabezas de provincias y

dieciséis lo eran de departamentos con una gravitación importante en el contexto de la economía nacional.

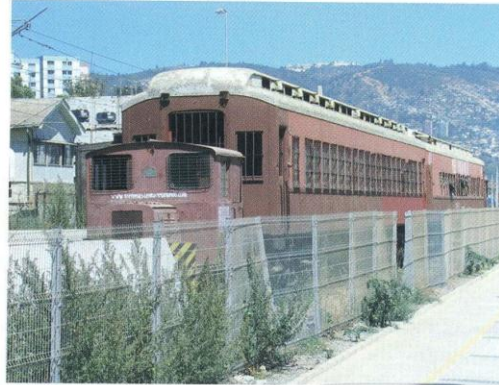
Si bien inicialmente la industria en el caso de Chile era principalmente de carácter proveedor de materias primas, lentamente se inician medidas tendientes a generar una industria manufacturera propia, la que crece a inicios del siglo veinte con el advenimiento de la Primera Guerra Mundial, y que debido a dificultades de transporte limita la importación de diversos artículos. Cabe señalar que la industria manufacturera, en sus inicios, se generó como un elemento de apoyo a una industria de mayores dimensiones, productora de materias primas como los productos mineros, el trigo y la ganadería.

Podemos establecer el vínculo puerto-ferrocarril-industria como variable relevante en la definición de la historia de la ciudad latinoamericana.

Con ello es posible elaborar un mapeo del génesis de las principales expresiones de este mundo del comercio y la industria a partir de las ciudades-puerto y aquellas del interior, estableciendo las redes de conexión asociadas a partir del trazado del ferrocarril



Bodegas Portuarias, Valparaíso



Vestigios ferroviarios, Valparaíso

y su relación con la industria.

Dicho fenómeno, desde la perspectiva urbana, adquiere características particulares, cuyas manifestaciones podemos relevar y comparar.

En relación a la condición de deterioro y abandono en que hoy se encuentran estas estructuras que dieron forma a este primer proceso de industrialización, es necesario definir acciones conjuntas que nos lleven a revitalizar estas áreas en deterioro, verdaderas cicatrices urbanas que deben recuperarse.

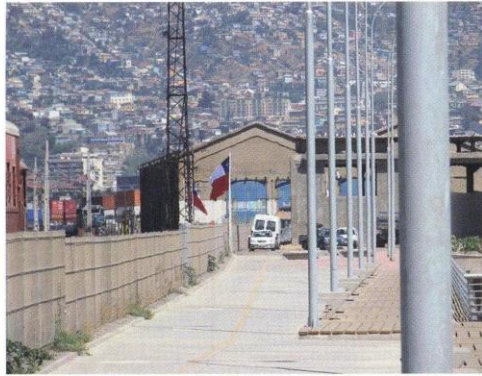
Un segundo elemento relevante en este proceso de industrialización que afecta las ciudades latinoamericanas en particular, está relacionado con las influencias extranjeras que experimentan al vincularse con imperios comerciales, generalmente de origen europeo y posteriormente de los Estados Unidos de América. Los dueños del capital y sus administradores eran generalmente extranjeros, mientras que la mano de obra era de procedencia nacional.

Esto se traduce en una impronta que modifica tanto el trazado como la arquitectura de nuestras ciudades

y que, en una simbiosis con elementos locales y condicionantes geográficas y climáticas produce un nuevo referente, único, propio y particular.

La observación objetiva del clima y la topografía, la inexistencia de una tradición constructiva, la disponibilidad de materiales producidos industrialmente, las distintas exigencias funcionales y la capacidad artesanal de los carpinteros de mar encauzaron la arquitectura portuaria, minera y ganadera. Sólo excepcionalmente las expresiones agrícolas mantuvieron un lenguaje más relacionado con la impronta hispánica de la colonización.

Un nuevo lenguaje espacial, formal y constructivo de tabiquerías de madera cubiertas por hierro galvanizado arraigó en la vivienda culta y popular con una planimetría compacta, capaz de abordar con soltura los desniveles del terreno y los constantes sismos. Como contrapartida, quedaron sin resolver los peligros de incendios y el silencioso trabajo de las termitas. Este hecho llevó a reemplazar en muchos casos los edificios de madera por estructuras de albañilería generando una imagen en que coexisten tipologías de diferente materialidad.



Bodegas industriales, Valparaíso



Industrias y ferrocarriles, Valparaíso

A modo de ejemplo, la visión más generalizada que se tiene de la arquitectura de las ciudades portuarias es la de un conjunto de viviendas pintorescas que se superponen unas a otras, dominando el espacio marítimo en el que se concentra el movimiento de navíos en una suerte de anfiteatro que contiene a la planta edificada.

A diferencia de las ciudades del interior y de aquéllas de la Patagonia, éstas se constituyen como unidades concentradas, herméticas a los ventarrones, en algunos casos con galerías vidriadas y miradores orientados hacia las bahías: una arquitectura que evidencia una transculturación desde las ciudades-puerto europeas y de la costa atlántica de los Estados Unidos de América.

La ruptura con modelos mediterráneos propios de la tradición hispánica se traduce en volúmenes simples en uno o dos niveles, generalmente con su fachada más ancha hacia la calle, dividida en tres módulos con un acceso central. Esta unidad base deriva en subtipologías que se generan por la incorporación a este volumen inicial de ciertos elementos característicos de una impronta extranjera, como es el caso del porch, los *bay* y *bow windows*, el soberado, el acceso destacado, la mansarda habitable, el balcón y

el mirador.

La vivienda de volumen simple con porch aparece fuertemente en las ciudades del norte y en la Patagonia, donde sus habitantes deben protegerse de los rigores climáticos. Lo mismo sucede con la casa-balcón, que busca contrastar el carácter residencial del segundo piso con la actividad comercial que se realiza en el primero. Son características en cambio de la zona sur, siendo casi inexistentes en la zona norte, las tipologías de volumen simple con soberado, con accesos destacados y mansarda habitable.

Con respecto a la planimetría, se individualizan dos casos genéricos: el primero corresponde a un diseño de planta rectangular con más frente a la calle que fondo, con una modulación de vanos de tres a cinco tramos, con el acceso y circulación centralizada, de la cual se desprenden las diferentes habitaciones. Este trazado planimétrico es en general el mismo utilizado para los volúmenes simples con sus complementos, como también para un modelo tipo "cajón" con volúmenes salientes.

El segundo caso responde a una espacialidad longitudinal, con una sucesión de patios intermedios relacionados por volúmenes simples o con porch,



Antigua Maestranza, Valparaíso

conformando en ocasiones en la zona norte un conjunto de viviendas continuas, como en el caso del puerto de Iquique.

Las villas desarrollan una volumetría más compleja, determinada por la búsqueda e inclusión de situaciones y elementos arquitectónicos con gran libertad de expresión.

El impacto que produjo el vínculo económico entre las ciudades latinoamericanas y las grandes economías industrializadas no se manifestó de manera homogénea ni simultánea. En algunos casos la industrialización no produjo los frutos esperados, quedando los centros urbanos fuera de los circuitos económicos. En otros, se produjo un desarrollo exponencial, manifestando un matiz singular.

Por último, el tercer elemento incidente en la conformación de la ciudad latinoamericana es el ferrocarril, indispensable cinta transportadora de bienes y personas, relevante por su magnitud y que tiene su apogeo entre 1880 y 1930. Su tendido, en muchos casos, seccionó virtualmente el espacio urbano, lo que es particularmente relevante en las ciudades de carácter portuario, en su obligación de llegar, con los bienes y productos transportados, hasta

el borde mismo del mar. Un proceso poco afortunado que alcanzó su clímax en Antofagasta, Coquimbo y el mismo Valparaíso, entorpeciendo la fluidez de las relaciones sociales y la integración visual y por tanto sensorial de sus habitantes con el contexto de su hábitat geográfico. Lo mismo ocurre con las ciudades del interior, en las que el ferrocarril se transforma en un límite e incluso una barrera para el crecimiento armónico de la ciudad, tal como claramente se refleja en Santiago a partir del ex ferrocarril de Circunvalación.

La transformación tecnológica ha evolucionado de tal modo que los edificios e instalaciones industriales han quedado obsoletos. Se suma a ello el deterioro en un contexto caracterizado por la debilidad de las políticas de protección del patrimonio, lo que pone en grave peligro las estructuras del pasado industrial y que recién hoy comienzan a ser reconocidas.

Hacia 1920 los aspectos que otorgan identidad urbana y arquitectónica tienden a desaparecer en la búsqueda de una imagen más progresista, anodina y caracterizada por la masificación, generando un desequilibrio que hoy es necesario revertir.

■ BIBLIOGRAFÍA

BENAVIDES, J.; PIZZI, M.; y VALENZUELA, M.P., (1998). "Ciudades y Arquitectura Portuaria. Los puertos mayores del litoral chileno", Editorial Universitaria, Santiago, Chile.

BENITO DEL POZO, P.; (2002). "Patrimonio Industrial y Cultura del Territorio", en Boletín de la AGE, N°34, Madrid, España.

GIEDION, S.; (1941). "*Space, Time and Architecture. The growth of a new tradition*"; Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, USA.

Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico,(2001). "Preservación de la Arquitectura Industrial en Iberoamérica y España", Granada, España.

Ministerio de Fomento. (2006). "Ferrocarril y Ciudad" Revista N°533, Madrid, España.

PIZZI, M.; VALENZUELA M. P.; BENAVIDES, J., (2009). "Patrimonio Arquitectónico Industrial en torno al ex Ferrocarril de Circunvalación de Santiago: testimonio del desarrollo industrial manufacturero en el siglo XX", Editorial Universitaria, Santiago, Chile.

ROMERO, J.L. (1976). "Latinoamérica, las ciudades y las ideas", Siglo XXI, Editores Argentina S.A.,

SENNOTT, S. (editor) (2004). "*Encyclopedia of 20th-Century Architecture*". Fitzroy Dearborn, New York, USA.

TARTARINI, J. (2000). "Arquitectura Ferroviaria", Ediciones Colihue, Buenos Aires, Argentina.

TRINDER, B. (editor) (1992). "*The Blackwell Encyclopedia of Industrial Archaeology*", Blackwell, Inglaterra

Fuente de ilustraciones: las fotografías han sido tomadas por la autora