

Universidad de Valparaíso,
Escuela de Arquitectura

PAISAJE DE LA MEMORIA INDUSTRIAL GANADERA,
IDENTIDAD CULTURAL DE MAGALLANES.
3 CASOS DE ESTUDIO: Frigorífico de Río Seco, Estancia de Río Verde y
Frigorífico de Puerto Bories.

Alumna: Daniela Cristi
Prof. Guía: Carlos Lara
Agosto 2008

Índice

Proyecto de Seminario.....	1
Definición de la temática.....	2
Hipótesis.....	3
Problemática.....	5
Introducción.....	7
Justificación del tema.....	11
Marco Teórico.....	13
Paisaje.....	14
Paisaje Cultural.....	17
Paisaje de la memoria.....	19
Paisaje e infraestructuras, cómo trazan el territorio.....	23
Desarrollo Temático, Región de Magallanes.....	37
Casos de Estudio: Río Seco, Puerto Bories y Río Verde.....	69
Casos de estudio y su evocación: Situación actual de Río Seco, Puerto Bories y Río Verde.....	101
Conclusiones.....	118
Bibliografía.....	119

PROYECTO DE SEMINARIO:

Conformación de un Paisaje Cultural, en la parte centroriental de la Región de Magallanes, desde la actividad Industrial ejercida a finales del siglo XIX hasta la primera mitad del siglo XX. Actividad comprendida en su doble dimensión, tanto complejo interior productivo, como construcción de un territorio vasto.

Con ello, se quiere ver la relación entre los lugares destinados a la producción lanar, estancias y frigoríficos de dicha región, haciendo referencia a 3 ejemplos de éstos: Estancia Río Verde, Frigorífico Río Seco y Frigorífico Puerto Bories.

DEFINICIÓN DE LA TEMÁTICA.

- AMBITO GENERAL:** Conformación de un Paisaje Cultural.
- AMBITO PARTICULAR:** Frigoríficos y estancias desde fines del siglo XIX hasta la primera mitad del siglo XX, en la región de Magallanes.
- AMBITO ESPECIFICO:** La huella que ha dejado como tejido y como edificación, la condición industrial de Magallanes en el crecimiento de sus poblados, en cuanto al sistema de redes de interacción entre ellos, entendiéndola como parte constitutiva de su paisaje actual.

HIPOTESIS GENERAL:

Durante el periodo donde se llevó a cabo el dominio territorial, el paisaje magallánico se caracterizó por ser una gran red de concatenaciones industriales, dando como resultado espacios o centros residenciales, productos de la actividad industrial.

HIPOTESIS PARTICULAR:

Ciertos espacios industriales comprendían mayor complejidad que otros, en cuanto a su extensión e influencia para el desarrollo sustentable de la región, producto de su infraestructura portuaria como medio de comunicación.

Los frigoríficos y Estancias conforman la definición de lo que hoy en día es el paisaje cultural, en cuanto a la medida territorial que la identidad magallánica evoca, según el trazado territorial que estas infraestructuras industriales dejaron y que se mantiene actualmente.

■ PROBLEMÁTICA.

El presente seminario comienza por un interés personal de rescatar los vestigios que la vida industrial ha dado en Magallanes, entendiendo como fuente laboral a todo lo relacionado a la actividad agropecuaria en la época de mayor auge: desde fines del siglo XIX hasta la primera mitad del siglo XX.

Resulta curioso pensar que en una región tan austral, lejos de los principales centros poblados del país y con condiciones climáticas y morfológicas complejas, se haya desarrollado uno de los principales puertos marítimos de Chile.

El estrecho de Magallanes había sido el lugar de llegada y salida de toda clase de embarcaciones que buscaban navegar desde el océano Pacífico al Atlántico y viceversa.

Producto de ello, se generaron centros portuarios que abastecían dichas navegaciones, desde combustible y mercadería, hasta productos de exportación.

Sin embargo, con la aparición del Canal de Panamá, Magallanes dejó de ser el principal lugar de transición entre ambos océanos, y su auge fue restando importancia.

La pregunta nace entonces con aquellos lugares industriales agropecuarios, dispersos por la costa del estrecho y su relación con la actualidad.

Hoy en día se puede hablar de los procesos de la globalización, que el mundo se encuentra inmerso, los grandes avances tecnológicos y sus medios de comunicación han creado una homogenización cultural en ciertas ciudades, poblados, barrios. Incluso se ha escuchado este fenómeno como algo negativo, debido a que perjudica la integridad propia de un sector, al darse el fenómeno "universal".

Pero en este caso de estudio en particular, se ha dado todo lo contrario, Magallanes como lugar de transición es producto de esta cultura cosmopolita.

¿De qué manera era posible esta individualidad propia de cada centro industrial? ¿Cómo se relacionan actualmente? ¿Cómo influye a la configuración urbana de la región?

Es por ello que este estudio abarca estos "núcleos industriales" como objeto de análisis, que entregan, al estar presentes actualmente. Mediante el concepto de paisaje de la memoria a partir del vestigio, posiblemente como elemento ordenador de la trama actual de la región. Específicamente en la parte Centrooriental, eligiendo tres casos representativos: Río Seco, Río Verde y Puerto Bories.

■ INTRODUCCIÓN.

En un contexto de comienzos de siglo XX, en una época colonizadora donde se debía a toda costa establecer soberanía de todos los dominios existentes del país, la región de Magallanes tenía unas características muy particulares que hacían difícil las condiciones de habitabilidad.

Las tierras de por sí eran consideradas como inhóspitas, al tener un clima cambiante que complicaba adaptarse ante el frío y ventoleras. Esto traía como consecuencia una vegetación en su mayoría pastizales y árboles peñados perennes, peinados por el viento, sin frutos más que unas cuantas bayas, lo que no permitía el aporte necesario de vegetales para la alimentación.

A su vez, la geografía tan abrupta para al escala humana, entre la cordillera Darwin, Estepas, Ventisqueros, sumando a que el terreno se segmenta en su mayoría formando archipiélagos, Cabos, Golfos y Campos de Hielo, hacían casi imposible el recorrido vía terrestre.

La única manera de conexión entre la región con el resto del país y el mundo, era por medio de la vía marítima. Es por ello que era imprescindible la obtención de combustible para las embarcaciones que iban a arribar. Es decir, material carbonífero que se sabía de su abundante presencia en Magallanes.

Esta condición fue la que motivó a generar lugares, primero mineros para dotar de dicho combustible, hasta que se fundaron los primeros poblados en los lugares más estratégicos, marítimamente hablando: Punta Arenas (1898), Puerto Natales (1911) y Porvenir (1894).

Sin embargo, para el gobierno chileno, era necesario encontrar alguna actividad económica que permitiera poblar el resto de la región, al ser un territorio tan extenso. Además, debido a la distancia tan remota con el resto del país, no era rentable para Chile, el hecho de tener que enviar constantemente víveres y otros productos destinados a la alimentación. No era posible vivir del cultivo, como en el resto del país.

Pero sí se contaba con productos marinos y ciertos animales de la zona (liebres, guanacos, nandúes, etc.), difíciles de recolectar y cazar:

Primero, porque la temperatura tan extrema del mar imposibilitaba para los colonos el hecho de bucear y recolectar mariscos y otras especies.

Segundo, por la dificultad de cazar animales terrestres, considerando además su carne muy exótica.

De manera que la presencia de animales que no eran nativos, pero que podrían adaptarse a vivir en la región, motivó a crear una serie de estudios sobre cómo reproducir, conservar y comercializar su carne para la población.

Como se sabía que en las Islas Falkland (Malvinas), de características climáticas similares a Magallanes, la actividad ovina era todo un éxito. Esto fue el motivo del cual se incursionó en la búsqueda de su reproducción en la región. Dublé Almeyda, colonizador de Magallanes, impulsó la fisonomía económica de Magallanes que se conserva hasta nuestros días, con la introducción de las ovejas que en número de 300 trajo desde las Islas Malvinas en 1876.

Diez años después, estas alcanzaban a 250 mil y al cambiar el siglo, la población de ganado ovino superaba el millón de cabezas. Con ello, nació la industria dedicada a esta actividad agropecuaria, las estancias y frigoríficos.

Con todo lo mencionado, a modo de introducción, se permite tener una aproximación ante el entendimiento de una serie de factores que dificultaban la habitabilidad en Magallanes, y por supuesto claves para comprender el por qué se vivía en determinados lugares (primeramente por un asunto de soberanía), cuál fue el motivo o motivos que dieron ciertos patrones de orientación, de emplazamiento, la cultura que esto lleva a cabo y que dejó una huella que persiste.

Una huella que definió los lugares habitables, dada por una trama de centros poblados que definen lo que hoy es el paisaje cultural en la región:

Magallanes tuvo su mayor auge durante el desarrollo de frigoríficos y estancias, el éxito de la producción ovina trajo consigo un nuevo sistema de desarrollo autosustentable, en las tierras más lejanas.

Se requería de un espacio extenso, no tanto para el complejo industrial, sino más bien, para obtener una capacidad adecuada destinada a la crianza ovina.

¿Pero cuál es la huella de la cual se habla?

Como primera aproximación, el paisaje natural cambiaba para siempre, al tener que despejar grandes hectáreas forestales y convertirlas en terrenos pastoriles.

Pero la huella propiamente tal, consideraba mucho más que eso,

Producto de esta actividad industrial, se formaron establecimientos para el trabajo y procesamiento de las distintas etapas que la crianza ovina implicaba: matadero, secadero, frigorífico, entre otros.

Además se construyeron viviendas patronales, comedores y otros recintos para empleados.

Pero la huella de la cual se hace énfasis, es en lo que queda actualmente, en el vestigio. Hoy en día, dichos lugares industriales han perdido protagonismo. Desde el punto de vista de la conectividad, Magallanes perdió protagonismo a nivel mundial, con la aparición del Canal de Panamá. Grandes extensiones industriales, dispersas por la región, cambiaron de "escala". Los productos se comercializarían en menor magnitud y junto con ello, se daría una economía destinada a la retroalimentación propia del país.

Actualmente, de dichos centros industriales que permanecen, sus dependencias aún contienen su función original. Pero no todas sus instalaciones son habitadas, muchos galpones permanecen cerrados, deteriorándose con el paso del tiempo. Además que el antiguo sistema de comunicación (vía marítima y ferroviaria) ha sido expropiado, producto de la carretera vehicular.

Es por eso que se estudiarán estos elementos por medio del recuerdo y la evocación, como paisaje de la memoria, para entender quizás la permanencia de estos centros industriales evocando a la descentralización existente anteriormente, y que permitía una mayor autonomía en estas estancias y frigoríficos.

■ JUSTIFICACIÓN DEL TEMA.

Por interés personal de informar acerca de la cultura y forma de vida en la región, dada su condición geográfica y climática tan extrema. Es la región más austral de América, conocida como un lugar inhóspito y considerada como uno de los territorios más difíciles de colonizar.

Sin embargo, esta parte del continente, se conoció como un punto notable en Chile, por el esplendor que las actividades marítimas e industriales concedieron, hasta la primera mitad del siglo XX.

OBJETIVOS:

El principal objetivo es, recalcar la huella que dejaron los modelos de organización para vivir y trabajar, según las condicionantes que el lugar presentaba, reconociendo la autonomía de muchos de éstos.

Es por ello que es importante también, ver la posibilidad de comprender la organización territorial actual, según su desarrollo histórico en las actividades industriales.

Por último, llevar a cabo el reconocimiento de estancias y frigoríficos con su sistema de comunicación, como patrimonio industrial existente en Magallanes

■ MARCO TEÓRICO



PAISAJE.

La materialidad del espacio

El concepto de Paisaje tiene varias acepciones en el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, una de ellas se refiere a "una extensión de terreno considerada en su aspecto artístico". El sentido artístico implica necesariamente la acción humana, ya sea activa en la transformación del paisaje o pasiva, mediante la sensibilidad y la manera de percibirlo.

Santos (1991: 65) es muy enfático cuando sostiene que "el paisaje es un conjunto heterogéneo de formas naturales y artificiales; está formado por fracciones de ambas". De esta manera, a medida que la vida social se torna más compleja, más nos alejamos de lo natural propiamente dicho, avanzando hacia lo artificial. El paisaje intervenido por el hombre lo muestra su paso cultural por el tiempo. El hombre con su acción va creando y modificando el paisaje natural que nos rodea y en donde desarrolla sus actividades y su vida, va por tanto, labrando en el marco en donde existe.

El hombre altera su medio natural para obtener un medio artificial adaptado a sus necesidades. Sin embargo, hay que considerar que estas necesidades van cambiando con el tiempo, lo que se puede construir en una época puede ser destruida en otra, modificada o abandonada.

Por ello, "el paisaje va evolucionando de una forma no planificada y muchas veces de una manera casual" (Gaspar Muñoz Cosme en Paisajes y la historia).

El Paisaje, según ha sido definido en el Convenio Europeo del Paisaje, es "cualquier parte del territorio" tal como la percibe la población y cuyo carácter es el resultado de la interacción de factores naturales o/y humanos.

En este sentido, se deduce que el territorio es un elemento imprescindible, ya que permitirá la percepción humana, tanto individual como social. Espacio físico que alberga la vida del hombre. Es aquí cuando se hace hincapié respecto a dicho territorio:

Se entiende que el paisaje nace sobre el patrimonio natural y crece como patrimonio cultural, es decir, el paisaje sufre una evolución como resultado de las actividades humanas de las que es objeto y que pueden mejorarlo o empeorarlo, tanto si nos referimos a paisajes naturales, rurales o urbanos.

¿Pero de qué manera el habitante va teniendo noción del espacio en que vive?

"El paisaje es obra del espíritu. Su aspecto se constituye a partir de los estratos de la memoria tanto como de los estratos de las rocas" (Landscape and memory, Simon Schama)

La experiencia del habitante en un espacio, otorga significados en los elementos, relaciones de acuerdo a sus conocimientos. Estas experiencias formarán una memoria colectiva que aludan hacia el sentido del espacio en que se vive, sobre su emplazamiento, tamaño, funciones.

El tiempo en el paisaje:

Paisaje como espacio para la vida, como espacio tanto natural como artificial, va sufriendo modificaciones constantes a medida que el tiempo cambia, que las necesidades del hombre cambian, que el clima cambia, que la cultura cambia.

El paisaje no se crea de una sola vez, sino por adiciones, reemplazos, eliminación, etc. de objetos. Así, el paisaje es un conjunto de objetos con edades diferentes, ya que cada objeto que se incorpora al paisaje responde, históricamente, a la lógica de producción del momento de su creación, por lo que cada momento histórico tiene un conjunto propio de técnicas y correspondientes objetos

El paisaje es, por definición, una combinación de presente y de pasado; pero ¿ será el presente aprehensible y comprensible?; ¿cómo entender el pasado (visible o no) y cómo entender el presente (visible o no)?

A medida que el paisaje cambia, siempre queda un "contexto" del cual se habita, de esta manera, el paisaje puede ser entendido, por cuanto su configuración recoge los rasgos que definen a cada momento.

Entonces, un paisaje nunca será constante, será producto de una serie de sucesos cuya manifestación física, es decir visible, será lo que construya la materialidad del espacio. El paisaje existe a través de su materialidad, construida en diferentes momentos históricos, en el espacio, las formas que componen la materialidad, cumplen, en el momento actual, una función actual.

El paisaje es la materialización de un instante, mientras que el espacio contiene el movimiento.

Paisaje y materialización del lugar:

Lugar se entiende como aquello que fluye en una atmósfera y que se materializa en relaciones concretas entre las cosas, entre los accidentes geográficos, entre el hombre y la naturaleza. Por eso los lugares son llanos, inclinados, húmedos, secos, calurosos, grandes, pequeños, atravesados o no por líneas naturales, artificiales, por tensiones. En este sentido para J. Navarro en "geometrias complementarias en su habitación vacante 1998), la arquitectura se genera a partir de esos vinculos conceptuales o fenomenológicos que "recorren líneas que atraviesan y horadan las producciones materiales hasta involucramos"

Arquitectura y lugar se configuran como conceptos interrelacionados en la cultura, con distintos niveles de relación: uno a pequeña escala, en el que el lugar aparece como cualidad del espacio interior, con un especial cuidado en la definición de la forma, su materialización, sus texturas, la introducción de la luz, del color, de objetos que dan vida y valor biográfico al espacio. Y otro a gran escala, cuando el lugar se entiende como implantación, como vinculación entre las partes, entre piezas urbanas, territoriales.

El espacio no es finito, se acota, podemos ver el horizonte, pero él está fuera de nuestro lugar limitado y concreto.

Espacio es lo material. Lugar es la concreción del espacio, muchas veces a través de un hito, natural o artificial y en este último caso arquitectónico la mayor parte de las veces: que sentimos que está en su sitio de una manera directa, evidente, sin discusión ni necesidad de explicación.

Quizás la arquitectura integrada sea aquella en la que ella misma nos transmite un sentimiento de pertenencia a ese entorno, que define el lugar, y esa sensación es directa, casi primitiva, evidente. La idea de lugar, en nuestro momento cultural, cada vez se aproxima más a la de núcleos, de focos, de concentraciones de tensión, tomando la forma un valor positivo, autónomo, con presencia definida en el paisaje, y definiéndose la arquitectura como un forma autónoma que se inserta en la naturaleza junto a otros muchos objetos y cosas.

Si la arquitectura construye el lugar, entonces se podría decir que la arquitectura da la idea de pertenencia del habitante en ese espacio:

La consolidación de la idea de lugar como transformación, enlazando de alguna manera con una cierta visión clásica, se consolida a partir de la conocida metáfora del puente de M. Heidegger: "El lugar no existía antes de la construcción del puente..., se origina a partir del puente" marca decididamente el concepto de lugar.

■ PAISAJE CULTURAL.

Relación entre el agente y su medio

Carl Sauer (1925), fundador de la llamada Geografía Cultural, es el primero que propuso que se diferenciara entre lo natural y las obras de los hombres que a éste se le han superpuesto. Para Sauer, el área geográfica es, por definición, el paisaje cultural y sostiene que para llegar a ella, la cultura es el agente y el medio es lo natural.

Inicialmente, la Convención del Patrimonio Mundial reconoció la interacción entre Hombre y Naturaleza, así como la necesidad de preservar el equilibrio entre ambos por sus características naturales o culturales, pero en 1992 se adoptó una importante medida consistente en alentar la determinación de paisajes culturales como una categoría aparte merecedora de protección, con lo que la Convención pasó a ser el primer instrumento jurídico internacional que reconoce y protege esos lugares.

En 1999, la UNESCO señaló el organismo internacional que los paisajes culturales son las "obras conjuntas del hombre y la Naturaleza", y que "ilustran la evolución de la sociedad y de los asentamientos a lo largo de los años, bajo la influencia de las limitaciones y/o de las ventajas que presenta el entorno natural y de fuerzas sociales, económicas y culturales sucesivas, internas y externas" Con ello se reconoció que los paisajes culturales representan la "labor conjugada de la naturaleza y del ser humano" a que se refiere el Artículo 1 del tratado. Los paisajes culturales ilustran la evolución de la sociedad y de los asentamientos humanos a lo largo del tiempo, influidos por los imperativos materiales y las posibilidades que ofrece el entorno natural.

La expresión "paisaje cultural" abarca diversas manifestaciones de la interacción entre las personas y su entorno natural, agente y medio, reflejando a menudo técnicas concretas de explotación sostenible de las tierras o una relación espiritual asimismo concreta con la naturaleza.

Se entiende por paisaje cultural el resultado de la acción del desarrollo de actividades humanas en un territorio concreto, cuyos componentes identificativos son:

- 1.-El sustrato natural (orografía, suelo, vegetación, agua)
- 2.-Acción humana: modificación y/o alteración de los elementos naturales y construcciones para una finalidad concreta
- 3.-Actividad desarrollada (componente funcional en relación con la economía, formas de vida, creencias, cultura...)

Tipos de paisajes culturales, según la Convención del Patrimonio Mundial UNESCO:

1.-Paisaje claramente definido, creado y diseñado intencionadamente por el ser humano. Se trata de paisajes ajardinados y parques, construidos por razones estéticas que tienden a asociarse en edificios religiosos o monumentos.

2.-Paisaje evolucionado orgánicamente, debido a un imperativo de carácter social, económico, administrativo y/o religioso, y que ha evolucionado hasta su forma actual como respuesta a la adecuación de su entorno natural. Este proceso se refleja de formas diferentes, por lo que se establecen dos subtipos:

A.- Paisaje vestigio (o fósil), es aquel en que su proceso evolutivo concluyó en algún momento del pasado, pero sus rasgos característicos son todavía visibles materialmente.

B.- Paisaje activo, es aquel que conserva un papel social activo en la sociedad contemporánea asociado con el modo de vida tradicional, y cuyo proceso de evolución sigue activo.

3.-Paisajes culturales asociativos son aquellos en los que existen poderosas asociaciones religiosas, artísticas o culturales con el medio natural, en lugar de pruebas culturales materiales, que pueden ser inexistentes o poco significativas.

A partir de estas tipologías, nace la siguiente clasificación de paisajes culturales: Urbanos, Rurales, Arqueológicos e Industriales

■ PAISAJE DE LA MEMORIA.

Existen diversas tipologías de paisajes: nombrando solo algunos para comprender, puedo citar por ejemplo los paisajes de la memoria, del vestigio, paisajes industriales, paisajes urbanos, etc. Y ello dependerá del valor que se destaque en un lugar en particular dada la manera en que una determinada población se enfrenta en la Naturaleza.

“Paisaje cultural es aquel sistema paisajístico en el que se plasma la memoria colectiva del hombre, a través de acumulaciones de memorias diferentes (históricas, literarias, artísticas, religiosas, de pensamiento, de poder), y que contiene por ello una gran capacidad de evocación y de emoción” [1]. Anteriormente, se había visto la relación entre el hombre y su medio. El paisaje es, por definición, una materialización de elementos naturales y/o artificiales que combinan el presente y el pasado.

El pasado se hará material en el presente, a medida que vaya dejando una huella tangible o intangible, evocando por medio de la memoria tanto individual como colectiva.

Esta aproximación tiene que ver con la idea de que paisaje cultural vendría siendo entonces, memoria del territorio, entendiendo que los paisajes culturales ilustran la evolución de la sociedad y de los asentamientos humanos a lo largo del tiempo.

La memoria cultural se concentra en puntos fijos del pasado como migraciones, toma de tierra, exilios o éxodos. También los mitos son “figuras de memoria”. De este modo, la historia se convierte en mito a través de la memoria, lo cual no implica una conversión hacia lo irreal, sino, al contrario, constituye una fuerza normativa y formativa perpetuada. En este sentido la memoria cultural tiene un carácter sagrado, manifestado en su presentación en fiestas, en una comunicación exaltada, separada de la diaria o común.

Es la memoria la que hace perpetua el pasado. Lo que va quedando en el presente son vestigios materiales, construcciones, edificios, trazas y organizaciones territoriales, pero es la memoria la que evoca al significado y sentido de los mismos.

[1] El paisaje cultural en la Arquitectura del siglo XX, Darío Álvarez

¿Será entonces que el paisaje se construye netamente por el paso del tiempo, por superposiciones paulatinas de los estratos de la memoria?

"Los espacios ya existen, lo que hay que hacer es adaptar nuestra mirada y advertir en ellos otras realidades: latentes, presentes, próximas. Y así poder habitar de nuevo en dichos paisajes, hasta ahora entendidos como residuales. Surgen nuevos espacios cargados de sensibilidad estética" [2]

No necesariamente se debe entender que la huella debe ser residual, pero sí hay que comprender que se habla constantemente de una adaptación espacial, según cambia el tiempo.

"Mientras la memoria enfatiza continuidad, la historia enfatiza cambios, donde la memoria cesa, comienza la historia" [3]. Este concepto se opone claramente a otras memorias colectivas que parten del supuesto de que la memoria es una herencia biológica y una "memoria involuntaria" que se manifiesta en sueños y en el subconsciente.

Memoria y dimensión del lugar:

La memoria es como un no-lugar donde se produce un almacenaje de información proveniente de los distintos sentidos.

Dimensión alude a medida, a ser mesurado, cuantificado. Dimensiones son cada una de las magnitudes de un conjunto que sirven para ser cuantificado, para definir dicho fenómeno.

"Entendemos el término Paisaje, como una construcción mental, y no un objeto físico, algo que se elabora a partir de contemplar un determinado territorio." [4]

De ello se habla que el paisaje es una interpretación y por ello se entiende como algo mental. Si este almacenaje dado en un no-lugar logra relacionar elementos contruidos en un espacio, es mediante el sentido cultural el elemento ordenador que dará la dimensión territorial, al dar una cualidad propia de su habitabilidad ciertos "vestigios activos o no, aptos o ruinosos"

[2] Paisaje Cultural ... Dimensiones de la memoria, Concha Lapayese

[3] Assmann 2000a: 34- 47

[4] Paisaje Cultural ... Dimensiones de la memoria, Concha Lapayese

El territorio que da vida a un determinado paisaje, va dejando elementos construidos, en algún momento de la historia, donde la memoria dará sentido a su existencia, al establecer relaciones espaciales respecto a la cultura en que se inserta el habitante.

¿Cuáles son los elementos que constituyen a un paisaje? ¿ cuáles son los elementos que la memoria reconoce?

Lectura del lugar, la dimensión de la memoria:

Desvelar las posibles dimensiones de los paisajes de la memoria ...

El viajero que recorra un territorio va a tener una experiencia en cuanto al tiempo en su desplazamiento, en la direccionalidad de su recorrido debido a la geografía.

Comienzan las relaciones morfológicas del lugar, para entender quizás por qué su emplazamiento se localiza en ese territorio en particular, cuáles son sus límites naturales. Cuáles son sus dimensiones en cuanto a sus horizontes: alturas circundantes de accidentes geográficos si es que los hubiera.

Entender además cómo se podría recorrer dicho lugar, vía terrestre ó tal vez vía acuática (por medio de lago, río, mar)

Además de esto, considerar los recursos que el terreno otorga, flora y fauna. "El estudio de la humanización de la naturaleza pasa por el análisis de herramientas de las que disponen los grupos sociales. Descansa en el inventario de especies vegetales o animales que utilizan para hacer frente a sus necesidades. En las zonas que siguen siendo vírgenes, la explotación descansa en la recolección de plantas comestibles y la captura de fauna mediante caza o pesca" [5]. Aludiendo a una reflexión del paisaje desde el paisaje, se inicia un proceso de lectura, transcripción, traducción de éste.

"Construir un mapa por fragmentos, un "Mapa múltiple, con las distintas dimensiones, como una constelación abstracta (...)". La experiencia en el recorrido nos permite tener una lectura del lugar por medio de fragmentos. Estos fragmentos se irán entrelazando por medio de la memoria, que irá marcando la concepción global del lugar y su territorio.

"Se dibujan cartografías enteras y cartografías imaginarias(.) Lo micro y lo macro se enlazan"[6] Entendiendo esta cita, es posible entender la importancia de plasmar dichas experiencias, de transmitir la lectura del lugar hecha por la memoria.

[5] El enfoque cultural y las concepciones geográficas del espacio, Paul Claval, 2002

[6] Paisaje Cultural ... dimensiones de la memoria, Concha Lapayese

¿De qué manera sirve plasmar el lugar como cartografía?

Cartografía se entiende como la representación acotada, medida y escalada producto de la experiencia que se tuvo en el recorrido de un lugar.

Al hablar de una representación, se refiere de inmediato a una abstracción, y esta abstracción deviene de la observación que un individuo o individuos tuvieron como lectura de un lugar.

Por medio de la cartografía se marcarán los límites habitables del lugar y su contexto, la extensión inmediata y lejana de un paisaje y su relación otros.

Serán la herramienta que representa la memoria colectiva de una cultura, delimitando y dando cualidad a cada parte del territorio.

"La primera realidad para el geógrafo es la del paisaje, pero el paisaje visto desde el cielo y cartografiable, en vez que aquel viajero descubre con un placer renovado durante su trayecto"[7]. Este punto de vista permite ver cada elemento y su relación con el total. Por ejemplo: la altura del terreno, los usos del espacio, la vegetación, los límites naturales y artificiales.

Más aún, es una imagen representativa que servirá para comprender la dimensión total del espacio y lugar, sin tener que recorrerlo puesto que ya está plasmado su dimensionamiento.

Una vez que se tienen las relaciones cualitativas, los recursos naturales del cual se está inserto, el tamaño del paisaje, se analizará en una mirada más analítica, los elementos del lugar propiamente tal: mediante su infraestructura.

[7] El enfoque cultural y las concepciones geográficas del espacio, Paul Claval 2002

Paisaje e infraestructuras, cómo trazan el territorio:

La relación entre paisaje e infraestructuras puede resultar particularmente útil para expresar y ordenar ideas generales que son necesarias en el momento actual. En primer lugar entre paisaje e infraestructuras existen relaciones insoslayables de carácter histórico ya que entre ambos hechos se ha producido un largo proceso de interacción

Las infraestructuras han contribuido a la conversión de los espacios en territorios.(..)

Para las infraestructuras ya existentes la toma en consideración del paisaje ahora, mucho después de su ejecución, puede representar también una buena oportunidad de cualificación o revalorización. Concebidas en el pasado como una actuación "necesariamente hostil a la naturaleza", han mantenido con frecuencia ese carácter pese a que el transcurso del tiempo tiende a limar las asperezas de toda cicatriz sobre el terreno.

Las actividades industriales y la construcción de infraestructuras descarnadas han provocado la aparición de "paisajes extenuados, heridos y arruinados" [8]

¿Pero cuáles son las infraestructuras de las que se hablan?

En primer lugar parece necesario distinguir entre las infraestructuras del agua y todas las demás; ya que, como se ha señalado (Arenillas, 1999) desencadenan un conjunto de repercusiones sobre los componentes abióticos (erosión, escorrentía), bióticos (vegetación, fauna) y escénicos (presencia de barrancas, porte de la vegetación...) del paisaje superior al de otras intervenciones humanas.

*Sin embargo, las consecuencias territoriales y paisajísticas de las infraestructuras de uno y otro tipo son conceptualmente muy diferentes; así, por ejemplo, las infraestructuras que recorren un ámbito determinado, pueden hacerlo tangencial, transversal o longitudinalmente, siendo por ello muy distinta su posible incidencia: se trata por tanto de la cuestión relativa a su trazado, un aspecto que conviene plantearse siempre al inicio de cualquier evaluación"[9].

Esto refiere a los elementos arquitectónicos que albergan la actividad humana, una edificación pública y/o privada. La ubicación de uno con respecto del otro, dará un orden en el territorio y que permitirá una orientación, una trama que irá dando los límites del trazado.

[8]Fernández Alba, 1992

[9] Florencio Zoido Naranjo.* Paisajes e Infraestructuras, una relación de interés mutuo*

También se distinguen las infraestructuras lineales, que "sirven habitualmente para articular el territorio, pero fragmentan los ecosistemas y establecen marcas visualmente muy nítidas en el paisaje. La concepción de una infraestructura lineal nueva y de amplia capacidad (autopista, autovía, ferrocarril de alta velocidad, línea eléctrica de alta tensión, etc.) suele ser unitaria, formalmente homogénea y, sin embargo, atravesará diferentes paisajes en los que sus repercusiones ecológicas y visuales serán desiguales".[10]

En efecto se reconocen los elementos que enlazan linealmente un "conjunto paisajístico" dada por la aglomeración ordenada de sus infraestructuras habitables. Sean ciudades, poblados o núcleos, la manera en que se interconectan, enlazan, recorren es por medio de esta infraestructura lineal tanto del agua como terrenal.

El geógrafo Florencio Zoido Naranjo, además reflexiona sobre la magnitud y emplazamiento de estas infraestructuras, para así diferenciar su incidencia en el paisaje:

1. infraestructuras que se emplazan buscando lugares de baja cota y horizontes o ejes visuales cerrados (puertos, presas, etc.)
2. las que buscan puntos culminantes (antenas, faros, torres de control, etc.)
3. las que admiten más flexiblemente distintos planteamientos topográficos (tendidos eléctricos, cortafuegos, carreteras locales, vías verdes, senderos peatonales y ciclistas).
4. las infraestructuras diseñadas con el propósito de fijar un límite en la utilización del suelo (canales elevados que separan áreas agrícolas y forestales por ej.)

Las infraestructuras y su integración en el paisaje:

Como nos recuerdan Español y Rico la palabra integrar tiene varias acepciones pero su principal sentido es el de "pasar a formar parte de un todo adecuadamente". De acuerdo a este planteamiento, Florencio Zoido recalca que cada infraestructura es entonces un paisaje.

La buena integración ha de estar siempre referida a intervenciones o proyectos concretos, realizados en ámbitos concretos. Toda actuación infraestructural debe plantearse su integración ante unos determinados hechos dispuestos y relacionados de muy diversas maneras, localizarse en una determinada topografía, con una distribución de volúmenes, texturas, colores variables estacionalmente, etc. ; en definitiva cada actuación reproduce un paisaje singular.

[10] Florencio Zoido Naranjo. "Paisaje e Infraestructuras, una relación de interés mutuo"

Integrar no es sinónimo de ocultar o mimetizar, como recuerdan Español y Rico (2005): integrar un objeto en un todo no implica mayor o menor notoriedad, ni tener que pasar desapercibido; en ocasiones la integración se consigue por un procedimiento de mimesis y en otros casos por contraste.

"Los paisajes de dominante natural más estimados son tanto homogéneos (ergs arenosos, grandes bosques) como contrastados (roquedo desnudo con vegetación diseminada, estepas herbáceas o matorrales con bosquetes o árboles aislados). También en los paisajes de dominante rural aparecen la homogeneidad y el contraste (el inmenso campo de olivos, el cortijo o el pueblo blanco que refulgen en la dehesa o emplazado entre rocas). La misma combinación se encuentra en los paisajes urbanos (junto a la morfología de conjunto de un barrio medieval bien conservado o una barriada obrera de finales del siglo XIX o principios del XX, aparecen el resalte bien conjugado de enormes conventos y palacios, de un bello puente de otra época, de campanarios y catedrales." [11]

De aquí se podría pensar que la mimesis tiene que ver con un tema de homogeneidad y que esta homogeneidad podría relacionarse directamente con la dimensión en que una infraestructura abarca en un territorio. Pero va de la mano también con un tema del lenguaje, al referirse en la cita a un "pueblo blanco que refulgen en la dehesa o emplazamiento entre rocas", se toma el valor estético en cuanto al color blanco, que resaltaría del color gris cafésoso de una roca, generando el contraste.

¿Y si dicho pueblo fuera enorme? ¿si abarcara una extensión considerable de terreno? Se podría decir que existiría una "tendencia" a homogeneizar un paisaje en particular, debido a la dimensión que abarca. Otro caso, un paisaje urbano donde la ciudad es tan grande que convierte en anécdota su emplazamiento natural inicial.

[11] Florencio Naranjo Zoido, geógrafo

El paisaje, es entendido como concepto que establece la relación entre naturaleza y cultura.

Es mediante la interacción del hombre según su cultura, la que generará los lugares habitables o no en la naturaleza, es decir, en el espacio territorial.

Sin embargo, dicha interacción tiene relación en cuanto al tiempo de habitabilidad entre un individuo y su infraestructura, entre un conjunto de infraestructuras y otra, es decir, entre un individuo y la dimensión total del lugar en que habita y entre un conjunto de individuos respecto al conjunto tipo "núcleo" de infraestructuras. A su vez, entre un "núcleo" y otro en lo posible.

Dicho anteriormente, mediante una estructura lineal, se producirá una comunicación tanto peatonal, vehicular, marítima, ferroviaria que permita la interacción del individuo con el total de su paisaje.

Sobre paisaje y transición entre espacios:

En el contexto de paisajes de alta población, un altísimo número de desplazamientos cotidianos se producen sobre infraestructuras del transporte y concretamente (también en proporciones superiores) sobre vías urbanas, metropolitanas e interurbanas.

"A modo de ejemplo, un itinerario paisajístico que recorra longitudinalmente Sierra Morena, con tramos de diferentes características, en baja velocidad, representaría una posibilidad inexistente en la actualidad de disfrute de unos paisajes de gran singularidad y una oportunidad para el desarrollo territorial de un área que empieza a despegar a partir de mecanismos económicos de similares características" (turismo rural, agricultura ecológica, productos con denominación de origen, ver Zoido y Caravaca, 2006).

Esto evoca a que se trata de organizar las transiciones entre espacios y de su percepción visual, mediante el tiempo en su recorrido.

No todos los espacios intersticiales tienen idéntico valor de uso (sin ir más lejos, unos son accesibles a pie y otros no, y por tanto con posibilidad de utilización pública radicalmente diferente) pero todos tienen otra dimensión social, la paisajística, a partir de su aspecto formal y de su valor estético.

Reconocer estas transiciones representa, simultáneamente, otorgar funciones propias a cada espacio, convertirlo en referente visual, y hacerlo más comprensible paisajísticamente.

Citado dentro del 4° Congreso Europeo de Investigación Arquitectónica y Urbana sobre Paisaje Cultural, en lo que refiere a Paisajes del Transporte, se entiende como:

- Sistemas culturales que estructuran y organizan las interacciones entre las gentes y su medio ambiente.

- Los paisajes son un mundo de productos culturales. Las comunicaciones transportan los espacios físicos en lugares llenos de contenidos mediante sus actividades diarias, creencias, sistema de valores

- El paisaje es el escenario para todas las actividades de una comunidad. De esta forma los paisajes no solo son constructor de las poblaciones humanas sino que también el medio en el cual estas mismas poblaciones sobreviven y se sustentan (...). Cuando los paisajes organizan la percepción y la acción, la economía, la sociedad y el pensamiento, no es que estén interconectados sino que son interdependientes

- Los paisajes son construcciones dinámicas en las que cada comunidad y cada generación impone su propio mapa cognitivo de un mundo, antropogénico y interconectado. La temporalidad y la historicidad se mezclan en la experiencia de quienes crean orden en sus comunidades y reproducen la sociedad. Sus atributos son temporalidad y simultaneidad

Es mediante el recorrido que el individuo va adquiriendo una noción del territorio y tiempo en que habita, un viaje que lo va dotando de una memoria de imágenes, y que definirán el dimensionamiento y significado del lugar.

El análisis de las infraestructuras como elemento ordenador del territorio, plantea que recorridos de tipo ferroviario, portuario, etc. Propone un sistema de redes de estos mismos, que hacen posible la integridad física del habitante en el territorio en que está inserto, una jerarquización de puntos notables, hitos, centros significativos en un terreno extenso que se integra en base a las vías de comunicación que generan redes.

Estas redes producen una descentralización de los lugares, entendiendo según la cita anterior, que no se trata de estar interconectado, sino que se da un sistema de interdependencia

Paisaje y su estructura interdependiente:

La geografía urbana, referida a características de imagen y de enclave (nodo de servicio), está delineada por una serie de actividades que se han ido desarrollando y que están fuertemente vinculadas a la economía global.

Hago referencia al texto de "Land Links: Hiperterritorios Multiciudades, Geourbanidades, de Manuell Gausa", quien habla sobre cómo las tramas más evidentes de un nuevo sistema territorial planteado como un complejo conjunto de mallas referenciales y redes "fibrosas" irrigaría el espacio y articularía la aparición de desarrollos sincopados: archipiélagos ocupados entre los que acaban generándose intersticios, terrenos residuales, espacios de borde o en grandes reservas de omisión operando "en negativo", evidenciando un nuevo orden irregular que definiría la nueva "multiciudad". Manuel Gausa plantea la interrogante sobre "¿Qué papel deberían desempeñar en dichas estructuras polifocales los actuales núcleos o centros intermedios y cómo podría definirse, en y entre ellos una eficaz articulación entre crecimiento, Naturaleza y paisaje?". No se trata de plantear "compactos" ni modelos "difusos" sino posibles modelos entrelazados.

Modelos referidos a una nueva lógica geourbana desde la que concebir auténticos "territorios de cruce" planteados desde esa condición de un lugar de lugares, diversos y diversificados más que desde el anhelo de un hipotético "lugar ideal", esencial, cohesivo y unitario. Se habla de conectar la discontinuidad, trabajar con la simultaneidad, articular infraestructuras e infraestructuras coordinadas

"En general, con lo social sucede lo mismo con los lugares: sólo desaparecen para recomponerse y son, más bien, las relaciones entre espacio y alteridad las que deben tratarse hoy en día(...)" Marc Augé hace un estudio antropológico respecto a la importancia de "los otros", según las relaciones sociales de distintos lugares, a partir de dos realidades espaciales contrastadas pero complementarias: lugar y no-lugar."La del lugar, un lugar que he denominado antropológico porque la identidad, las relaciones y la historia de los que lo habitan se inscriben en el espacio" Un lugar de la identidad compartida, identificados cuando están juntos, es decir relacionados, conectados.

Esta relación no se expresa solamente a nivel político del territorio o poblado. Afecta a la vida doméstica y es significativo encontrar su huella en sociedades alejadas entre sí por la historia y geografía de una necesidad que les es común: "necesidad de ordenar unos espacios interiores y unas aperturas al exterior, necesidad de simbolizar el hogar y el umbral, pero necesidad simultánea de pensar en la identidad y la relación, en el sí mismo y en el otro. La identidad compartida permite una abstracción en el territorio desde un centro, el umbral y su frontera." [12].

[12] Marc Augé y el sentido de los otros

En un corto capítulo publicado en 1930 "L'homme et son intérieur", Michael Leiris hablando del cuerpo humano escribía: "Si debiésemos mantenernos solos, y reducidos a la imagen de nuestro cuerpo, frente a la naturaleza externa, esta posición quizás sería grandiosa, pero más espantosa que cualquier otra, puesto que nunca comprenderíamos cual es esta otra cosa, tan diferente de nuestro ser, tan diferente a nosotros mismos, (...) Lo que nos da la posibilidad de ligarnos a ella es la existencia de criaturas humanas diferentes a nosotros, que realizan también la función de mediación, gracias al hecho de que, por un lado, participan también de la naturaleza (como exterior a nosotros) y que por otro, participan de nosotros mismos (puesto que su constitución es más o menos parecida a la nuestra).

Se habla que la sociedad es el nexo entre la naturaleza y nosotros mismos, y si se traduce en la configuración del paisaje, los "centros de poblaciones" al entrelazarse unos con otros, permitirán valorar al individuo las características que definen su propio lugar, su propio paisaje.

Sin confundir este nuevo modelo geourbano, no se habla de una homogeneidad, sino de la relación de cada centro, de cada ciudad con otra, haciendo continua las infraestructuras de cada uno. El problema que radica en esto, es la tendencia de crearse espacios residuales.

Pero bajo el punto de vista del territorio como contenedor de centros, según el lenguaje codificado de Augé, qué pasaría si dichos centros se descentralizan? Si imaginamos un terreno vasto capaz de albergar una cantidad considerable de "centros" de distinta índole y que cada uno tenga igual importancia que otro en la sociedad, no implicaría una homogeneidad.

Si cada uno es de distinta índole, por ejemplo: centros industriales y centros comerciales, el comercio prescinde de la industria y viceversa, ambos se necesitan para funcionar, ambos programas se complementan. Mientras tengan igual papel protagónico, no tendría por qué aparecer algún espacio residual.

*Más que generalizar conclusiones, cambian las preguntas por lo local, lo nacional y lo transnacional, por las relaciones entre trabajo, consumo y territorio, es decir, alteran la articulación de los escenarios que daban sentido a los bienes y mensajes" [13]). En cuanto a la importancia que va adquiriendo un lugar, alterará en su dominio y extensión del territorio.

[13] Diferentes, desiguales y desconectados, Néstor García Canclini

¿El paisaje se puede perder? ¿Se puede desdibujar?

Recordemos que paisaje era entendido como al relación de la acción humana en un territorio.

El paisaje es, por definición, una materialización de elementos naturales y/o artificiales que combinan el presente y el pasado.

El pasado se hará material en el presente, a medida que vaya dejando una huella tangible o intangible, evocando por medio de la memoria tanto individual como colectiva.

Si se pierde rastro de dicha huella, si se pierde el sentido del lugar, si hay un olvido en la memoria colectiva, no se podrá evocar a qué era dicho espacio. Esto podría desfigurar el paisaje inicial

Pero nunca desaparecerá del todo, el espacio siempre estará presente, hasta que no se le dé un nuevo sentido, seguirá siendo un paisaje desconocido.

La pérdida del paisaje conlleva la pérdida de la cultura. "Hay que insertar el paisaje dentro de la cultura", concienciándonos de su importancia en relación con el encuentro de nuestra identidad personal.

"Vivir al pie de la alta montaña o al borde del más caudaloso río del mundo. Si usted no lleva una montaña de pensamientos en la cabeza o un río de sentimientos en el corazón, de nada vale". Por tanto, desatender el paisaje significaría perder nuestra relación con "el alma de la tierra" y olvidarnos de nuestra propia trascendencia"[14]

Con esta cita, está claro que si se deja de evocar hacia el paisaje del cual uno pertenece, sería una pérdida de nuestra propia cultura.

Esto es entendido como el límite máximo del olvido, pero existen lugares abandonados presentes en el paisaje.

El "abandono" implica una huella material, tangible, que no es puesta en valor. Sin embargo, sigue estando presente en la memoria colectiva de la gente, sigue siendo parte del paisaje.

El abandono trae como consecuencia un deterioro en la huella material, si bien es cierto está presente, al referirnos como un abandono producto de la huella artificial creada por el hombre, dicho deterioro será entendido como la tendencia del artificio a volver a su estado natural.

[14] "Conocimiento y posesión del territorio, propuestas españolas", Eduardo Martínez Piñón, cita de Umanumio

Esto viene a plantear lo que Umberto Eco habla a empezado a tratar en su libro "La estructura ausente".

Umberto Eco dice "que el objeto arquitectónico puede denotar la función o connotar otras cosas. . . desde esta perspectiva, la calificación de "función" se extiende a todas las finalidades comunicativas de un objeto, dado que en la vida asociativa las connotaciones "simbólicas" del objeto útil no son menos útiles que sus detonaciones funcionales. Resulta evidente que las connotaciones simbólicas se consideran funcionales no solamente en sentido metafórico, sino también porque comunican una utilidad social del objeto que no se identifica inmediatamente con la función en sentido estricto."

Existen en el transcurso del tiempo oscilaciones de los objetos en cuanto a sus funciones primarias (la que se denota) y funciones secundarias (las que connotan). . . este juego de oscilaciones entre estructuras y acontecimientos, entre configuraciones físicamente estables y el juego variable de los acontecimientos que les confieren significados nuevos. El fenómeno que denominamos consumo de las formas, olvido de sus valores estéticos, se basa en este mecanismo.

En base a estos pensamientos, planteo el término dicotomía, por la idea de una desproporcionalidad del control general sobre las formas y la significación de la obra arquitectónica.

„Al preservar un edificio muchas veces se cae en la falsificación. ¿Hasta qué punto alguien intenta reinterpretar una obra antigua y no da una imagen falsa de esa historia? Al mismo tiempo, intento ver cómo la degradación de esa parte histórica puede ser una nueva manera de interpretar y observar la arquitectura. La decadencia puede ser una forma de interpretar la arquitectura". [15].

En resumen, se dejará abierta la pregunta sobre la desproporción de una huella, de un vestigio, como posible motivo del abandono de éste, considerando no un abandono total, sino alguna de sus partes, analizando este supuesto en el paisaje magallánico.

[15] Rem Koolhaas.

■ MEMORIA E IDENTIDAD.

¿Qué es lo que se construye a partir de la memoria? ¿Cuál es la relación entre memoria y lugar? ¿Qué hace propio un lugar de otro, qué le da su propia identidad?

Considerando todo lo estudiado, cabe preguntarse qué hace único a un lugar de otro, cómo se relacionan todos los elementos que conforman un paisaje. Más aún, desde el punto de vista arquitectónico, la concepción de un lugar finalmente tiene que ver con la manera en cómo el habitante tiene su arraigo en dicho espacio físico-terrenal.

Concepto de identidad:

Se señala en el V congreso de Antropología dado en Nicaragua en el 2004 La Identidad, se define no desde la mismidad, sino fundamentalmente a partir de la relación yo-otro, una relación entre seres que son ontológicamente únicos y en la que se entrecruzan diferentes mundos. Es a partir del otro que el yo toma consciencia de sí mismo, o dicho en palabras de Bajtin, "como el cuerpo se forma inicialmente dentro del seno materno, así la consciencia del hombre despierta envuelta en la consciencia ajena" [16]).

El carácter universalizador del concepto identidad cultural, supone por una parte, una función cuantitativa, respecto del número y variedad de individuos a los que unifica, por otra, una función disciplinaria respecto al rol de las instituciones para producir y conservar discursos de identidad con las reglas de acceso a ellos y las posiciones relacionadas con el hacer y el representar de los individuos en las sociedades.

Por medio de la memoria, se construye la identidad:

La memoria requiere la presencia de lugares, y tiende a convertirse en espacio. Con ello, también se define como la productora de identidad. Todo ello implica también que la memoria "reconstruye" y reorganiza el pasado, y al hacerlo también organiza la experiencia del presente y del futuro [17]. La construcción de este pasado, haciéndolo presente y futuro tiene que ver con las identidades colectivas dadas por un proceso histórico.

" El ejercicio de recordar no es sólo un acto individual, sino que es también un proceso colectivo. Es un proceso creativo en el cual el pasado es elaborado, reproducido y reinterpretado en sociedad. El recuerdo y la producción de memoria son muy importantes porque ayudan a adaptarse a los humanos a los rápidos cambios del presente. La memoria crea así un sentido de orientación en el presente, sirviendo de recurso cultural" [18].

[16] Bajtin, 1982

[17] Peter Kaulicke p.2

[18] Apuntes de Antropología y Memoria, revista Fiadeiro N| 15, 2004. Universidad de Trás-os-Montes e Alto Douro-UTAD, Departamento de Antropología, Portugal.

Entonces, se dice que existe una memoria propia de cada individuo y una memoria colectiva. La primera viene más de un carácter sensorial con que un individuo percibe el territorio como espacio. La segunda es la memoria que es adquirida por medio de la interacción entre individuos y que evocan a un patrón común, dada su historia.

¿Es la historia quien relaciona la identidad de un lugar?

"A la construcción y también a la invención de la identidad colectiva contribuye de alguna manera la historia, como un recurso cultural y una estrategia de construcción de identidades, y en su utilización como recurso, el pasado se reactualiza, buscando un sentido social al presente. Por el contrario, dentro de una cultura las circunstancias y necesidades de la época en la que se escribe se convierten en parte de la historia, tanto como los episodios narrados y las personas descritas [19]

La historia es una herramienta del pasado, enfatizando los cambios, los hechos que han ocurrido, sin embargo es la memoria la que otorga dicha continuidad de los hechos, al relacionarlos con el presente. El paisaje cultural estaría dentro de estas "tradiciones" como un componente del medio en que habitamos, constituyéndose como el soporte central de la memoria colectiva de cada grupo humano y su lugar en el mundo.

Podríamos definir entonces al paisaje de la memoria como la identidad de cada pueblo plasmada en su territorio a lo largo del tiempo, entendiendo a este territorio "cicatrizado" como una carga no tan solo histórica sino también cultural, emotiva y evocadora de fantasmas del pasado que en cierta medida nos influirán, como grupo social, en la percepción de la realidad de nuestro presente[20].

Entendemos que cada individuo posee una memoria individual, y que la memoria colectiva es una construcción que deviene tanto de la historia como de la experiencia personal. La memoria colectiva para que exista, debe ser transmitida y así no evocar al olvido.

Según la cita anterior, donde se habla de las tradiciones, se puede comprender como la herramienta que pone en la realidad las costumbres de un grupo de personas, haciéndose un colectivo. Las tradiciones entendidas como fiestas, celebraciones, técnicas constructivas, y forma de vida en general.

[19] Apuntes de Antropología y Memoria, revista Fiadeiro N| 15, 2004. Universidad de Trás-os-Montes e Alto Douro-UTAD, Departamento de Antropología, Portugal

[20]Apuntes de Antropología y memoria

El espacio contiene lugares, que se consideran lugares a medida que hay una pauta de elementos que relacione al individuo con dicho espacio.

El lugar considera un tiempo habitable, constantemente los elementos que conciben el lugar van cambiando de forma y uso, de tamaño y con ello de escala.

Lo que va quedando son vestigios, considerado como memoria a punto de desaparecer, el recuerdo del extinto, rememoración geológica a punto de quebrarse.

Pero la memoria pertenece a un colectivo, que define un lugar como único y que da sentido a los vestigios, aún estando en desuso.

Pero la identidad no puede existir sin la memoria, si no existe una evocación de por medio, un vestigio, el sentido original se ira perdiendo.

Por esto la importancia del patrimonio cultural que cada civilización otorga, sin el afán de la "conservación total de la memoria colectiva", sino mas bien como el mecanismo de interacción de todos los hechos que ocurren en un determinado lugar, sea en el pasado, presente o futuro. Y así, dar sentido a la memoria del lugar, enriqueciendo su identidad

Arquitectura como forma de identidad cultural:

La arquitectura se torna significativa a la hora de describir una cultura; sus obras se hacen eco de una realidad política, social, histórica ya que se crean en un contexto y espacio específicos

Considero que un arquitecto debe tener la capacidad de plasmar la identidad de un paisaje cultural, en sus obras. De esta manera cobra sentido el diseño que se estableció, de un determinado espacio, al ser perteneciente al lugar donde se habita.

Una arquitectura debe ser propia de cada lugar, "... el reconocimiento de la propia historia y de la variada situación geográfica, siendo esto el punto de partida para la definición de una arquitectura propia y, por ende, apropiada" [21].

Respecto a la relación de la arquitectura y su cultura, reconoce como una Identidad Social: "es lo que define un patrón, de uso de una instalación, y es que la identidad social es todo aquello que engloba lo refiere a un rasgo verdadero social, en tanto a la clase que ocuparía lugar de ciertas instalaciones." [22]. Puesto que cada edificación va destinada a una función, también va destinada a un uso común, de personas, esto en relación a lo esencial, a lo base a lo primordial a la hora de identificar.

[21] Apuntes sobre una tecnología apropiada, Marcelo Martín)

[22] Luisa García

“Todo espacio realmente habitado contiene el concepto del hogar, porque allí se unen la memoria y la imaginación, para intensificarse mutuamente. En el terreno de los valores forman una comunidad de memoria e imagen, de tal modo que la casa no sólo se experimenta a diario, al hilvanar una narración o al contar nuestra propia historia, sino que, a través de los sueños, los lugares que habitamos impregnan y conservan los tesoros del pasado. Así pues la casa representa una de las principales formas de integración de los pensamientos, los recuerdos y los sueños de la humanidad” [23]

La casa en esta cita, se entiende como una extensión de la persona, aquí se pone en relación a la casa y el cuerpo como depósito de la memoria. Esto tiene una relación directa con la arquitectura, puesto que arquitectura busca crear espacio para el hombre, y dicho espacio debe ser medido a la escala humana.

Sin embargo, hay que recordar la tan citada frase de Heidegger en su libro *Construir, pensar y habitar*: “No habitamos porque hemos construido, sino que construimos y hemos construido en la medida que habitamos, es decir en cuanto somos los que habitan.

Esto demarca la importancia de la construcción del paisaje cultural, al decir que somos los que habitamos, se habla de una memoria colectiva que identifica a un grupo de personas pertenecientes a un lugar.

[23] La poética del espacio, Gastón Bachelard, Madrid 1993

Sobre el paisaje de la región de Magallanes:

Para aproximarse al paisaje de Magallanes, específicamente relacionada por su actividad industrial desde fines de siglo XIX hasta comienzos de siglo XX, es de suma importancia comprender la identidad que se generó, la relación con el espacio geográfico y el valor puesto en él.

Este valor deviene de la memoria como construcción espacial del lugar.

Hay que entender que con la actividad industrial en la región se produjo un cambio en la organización de cada variable consignada por el gobierno chileno respecto a la parcelación y/o zonificación de cada extracto o cada terreno de la región.

Se produjeron estructuras capaces de ordenar estas áreas, estructuras que más que por el bien de la supervivencia debido a las fuertes condiciones climáticas de viento y frío que alberga Magallanes, con todo un sistema de construcción respecto a los recursos que el entorno entregaba, edificaciones de madera en la mayoría de los casos, me refiero a las estructuras que permitieron la comunicación entre cada "sistema".

A continuación, en lo que se refiere a paisaje en Magallanes, se brindará la interacción con el medio geográfico, entender la relación territorial que tuvo en el emplazamiento de sus instalaciones industriales (frigoríficos y estancias), las relaciones entre éstos y su estado actual.

■ DESARROLLO TEMÁTICO:
Región de Magallanes

Espacio Geográfico de Estudio: Región de Magallanes y Antártica Chilena

“La región de Magallanes ocupa parte Terminal del continente Americano, comprendiendo la sección austral de la Patagonia Oriental, la zona sudoccidental de la misma y el archipiélago de la Tierra del Fuego, incluida la mayor parte de la isla Homónima” (descripción extraída en Introducción de [24]).

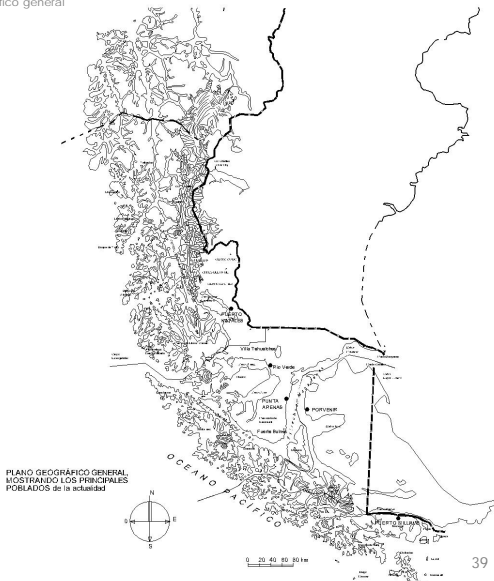
Descubierta en 1520 por Hernando de Magallanes, identificó toponímicamente a las tierras aledañas al paso que une los océanos Atlántico y Pacífico. Es importante recalcar que Magallanes era el único paso navegable seguro en aquella época, para llegar desde el océano Pacífico al Atlántico y viceversa.

El tratado de Límites dado entre la República de Chile y de Argentina en 1881, puso fin a la disputa por el dominio de la Patagonia y Tierra del Fuego, de esta manera la región posee 132.033,5 kilómetros cuadrados, lo que la hace como la más extensa del país, sin considerar su dependencia Antártica.

Se distingue una zona subandina interior de Última Esperanza, la zona Centrooriental Magallánica y la Isla grande de Tierra del Fuego, en los sectores periféricos Occidentales de las dos primeras y en el Austral de la Última se ubican distritos marginales, como los sectores de Río Verde, Isla Riesco, Península de Brunswick, Islas Dawson, Navarino, y otros menores.

[24] “Estancias Magallánicas” por Mateo Martinić, Marcela Pízza, Juan Benavides y María Paz Valenzuela

Plano geográfico general



Características Climáticas:

Debido a su gran extensión, la región presenta importantes variaciones climáticas, influenciadas principalmente por el relieve, el mar y los vientos.

En la vertiente oriental de la Cordillera Patagónica se da un clima de estepa fría que predomina en el sector continental central. En este lugar se han desarrollado la mayor parte de los asentamientos poblacionales, entre ellos Punta Arenas, donde se registra una precipitación de 425 mm. Anuales, que se presenta preferentemente en primavera-verano y en invierno en forma de nieve. Además es importante señalar el horario climático de invierno, donde amanece cerca de las 7 am y oscurece a las 16:30 pm, mientras que en verano amanece por las 4 am y oscurece por las 23:00 pm.

Esta zona es un área de constante viento, el que se hace más intenso durante la primavera-verano, época que alcanza una velocidad promedio de 30 a 40 kms/hora, disminuyendo casi totalmente en invierno

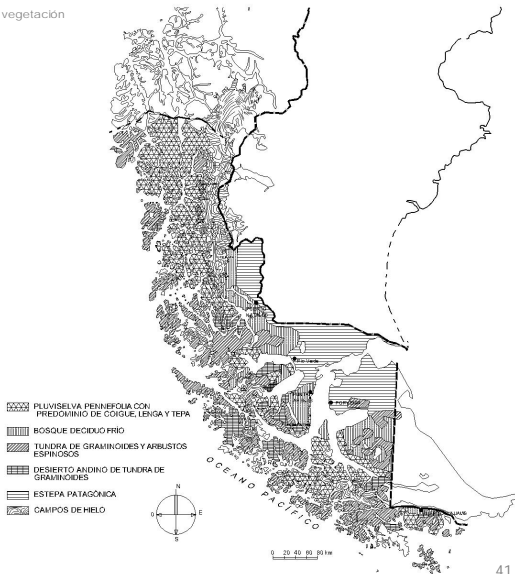
Las temperaturas medias por estación en la ciudad de Punta Arenas, situada en el centro geográfico de la sección continental son:

	Primavera	Verano	Otoño	Invierno
Medias	6,9 °C	0,6 °C	6,8 °C	2,0 °C
Media máxima	11,2 °C	5,3 °C	10,0 °C	5,8 °C
Media Mínima	2,5 °C	5,5 °C	2,3 °C	1,3 °C



VEGETACIÓN CARACTERÍSTICA DADAS LAS CONDICIONES CLIMÁTICA: BOSQUE, ARBUSTOS ESPINOSOS, DESIERTO ANDINO, CAMPOS DE HIELO.

Plano de vegetación



Lectura del territorio, dimensión de la memoria magallánica de acuerdo al recorrido espacial del S. XIX:

Dicho anteriormente, el territorio tenía un clima extremo y una geografía muy accidentada. La única manera de tener una continuidad visual del total era por medio del recorrido marítimo, el cual iba directamente relacionado al viento

Sobre la Navegación y Vientos:

Relatos seleccionados de la revista marítima "Derrotero del Estrecho de Magallanes y de los Canales que conducen al Golfo de Penas", según los últimos trabajos del Capitán de la marina inglesa Richard G. Mayne:

"En ninguna estación del año es prudente que un buque de cruz que cuenta solo con sus velas, intente pasar el estrecho del este al oeste, a no ser que tenga la fortuna de encontrar viento del este y pueda para con él, ambas angosturas: pero es muy difícil que lo llegue a cruzar sin que le encuentre, casi con seguridad, entre canales de 2 a 10 millas de ancho con un tiempo lluvioso y cerrado y con furiosos chubascos tan variables en su dirección, que no le permitirán gobernar a rumbo, y con grandes dificultades, tanto para entrar en la mayor parte de los puertos como para salir de ellos, las travesías de antiguos viajeros, algunos de los cuales estuvieron más de 80 días entre puerto del Hambre y el Cabo Pilares, atestiguan suficientemente prudencia de intentar pasar en buque de vela"...(pág. 17)

En el estrecho de Magallanes, las condiciones climáticas que el viento otorgaba, dificultaban el recorrido del hombre en el territorio. Se trataba de una época donde las grandes embarcaciones aún funcionaban con velas.

El fondeadero es bueno: está bien abrigado de los vientos predominantes del Este o Sureste, rara vez se sienten dentro tanto que haya que temer peligros. Sin embargo, desde el momento en que el viaje pica algo del Este, recalca sobre la Playa tal resaca, que mientras no se construya a propósito o se estableciera un servicio de botes especiales, será muy difícil o imposible desembarcar durante los meses de invierno. Por lo tanto, es probable que la mayor parte de los vientos del Oeste crucen directamente desde la entrada Occidental y por la entrada de tierra de Guillermo IV, Golfo de Xautegua y aguas de Otway y Skyring, a parte del estrecho que sigue al este del Cabo Negro, mientras que la Punta de la Arena queda abrigada por las colinas que la dominan al Oeste..." (pág. 51)

La costa del estrecho iba siendo habitada en cuanto se presentaba un lugar de refugio transitorio, cuando había temporal de viento



IMÁGENES SOBRE LA EVOLUCIÓN
CARTOGRÁFICA DEL SIGLO XIX

Se tenía una dimensión del espacio, según los lugares de resguardo contra el viento. Cada centímetro del litoral estaba nombrada, medida y codificado.

El trazado del territorio era simbolizado como un gran canal, desconociéndose las Islas, Senos u otros accidentes geográficos.

Estos representaban los límites habitables del lugar y su contexto.

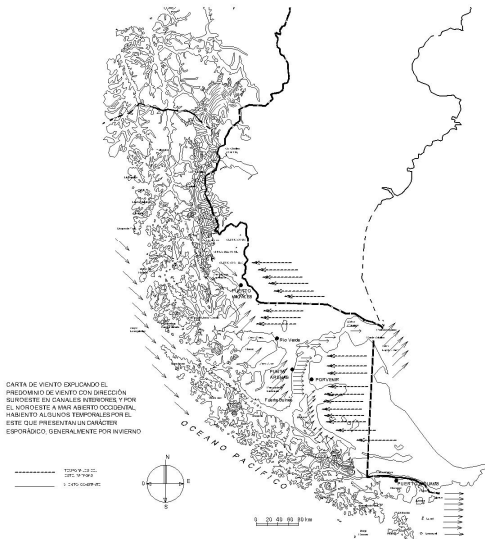
Las cuatro imágenes pertenecen al Siglo XIX, viendo su evolución cronológica en un corto periodo de tiempo.

Se entiende entonces que pese a que el estrecho presenta aguas relativamente calmas, sin mucho oleaje a diferencia del mar abierto, son los vientos los que generan estaciones de resguardo de las navegaciones, y con ellos es posible entender que fue el factor clave de la llegada de la embarcación hacia un determinado lugar, el maritorio que determina la ubicación terrestre de un poblado.

En Magallanes se puede entender un proceso horizontal del paisaje, en un terreno plano cuyos

accidentes morfológicos de grandes montañas se encuentran como espacio circundable a escala mayor, pero que el terreno a escala humana, es decir en lo que respecta a un espacio poblacional con características aptas para su habitabilidad, es más bien un terreno que tiende a ser plano.

Interpretación de los vientos en Magallanes



SINTESIS HISTORICA Y ECONOMICA EN MAGALLANES

Ocupada originalmente por la República de Chile mediante un acto jurisdiccional realizado en la Punta Santa Ana (costa de la península de Brunswick, sector central del Estrecho de Magallanes), en 1848, con el propósito de iniciar la colonización y civilización del territorio, tales propósitos se vieron frustrados tras las fundaciones de Fuerte Bulnes en lo tocante al fomento del poblamiento, desapareciendo dicho fuerte y manteniéndose débil la futura ciudad de Punta Arenas.

Solamente a partir de 1867 y luego de algunas medidas administrativas en el gobierno de José Joaquín Pérez, sobre estímulos para la radicación de colonos, zona libre de aduanas y facilidades portuarias, se inició el surgimiento de actividades productivas como:

Pieles y Plumas

La minería Aurífera y Carbonífera

La agricultura

La crianza de animales

El comercio incipiente

Gracias al arribo de colonos nacionales en 1868 y principalmente de inmigrantes europeos desde 1873, dio inicio a la expansión de la ocupación territorial.

Se afianzó así la vida económica en su fase inicial y más tarde cobró un desenvolvimiento progresivo con la introducción de ovinos y el desarrollo de la navegación mercantil.

En 1876, Diego Dublé de Almeyda, colonizador de Magallanes, introdujo 300 ovejas provenientes de Islas Malvinas. Al darse cuenta de que las condiciones climáticas y características territoriales eran similares, y sabiendo del éxito de esta actividad industrial en ese lugar, decidió impulsar la economía regional, experimentando si acaso las ovejas se aclimataran y reproduzcan sin mayor problema.

El éxito fue tal, que diez años más tarde éstas alcanzaban a 250 mil y al cambiar el siglo, la población de ganado ovino superaba el millón de cabezas.

Dublé Almeyda impulsó la fisonomía económica de Magallanes que se conserva hasta nuestros días.

La introducción de ovinos se desarrollaba extensamente sobre terrenos esteparios, permitiendo la ocupación paulatina del territorio, comenzando por la zona norte de la península de Brunswick y la sección Centrooriental de Magallanes, vecinas al estrecho. Luego las tierras adyacentes situadas hacia el interior hasta alcanzarse la frontera internacional, en un proceso de colonización que permitió el completo dominio regional hacia su explotación industrial.

En 1885 se inició la ocupación pastoril de la Isla Grande de Tierra del Fuego, esta vez con un sistema diferente, según la forma latifundaria y empresarial, bajo el otorgamiento de extensas concesiones de campos hechas por los gobiernos de Domingo Santa María y José Manuel Balmaceda.

Como consecuencia, se derivó al rápido poblamiento y ocupación del territorio insular.

Importa señalar que la actividad criadora de ovejas tuvo tal dinamismo desde 300 cabezas iniciales, llegándose hasta más de 2.200.000 en 1918.

Permitió fundar y vertebrar sobre una base sólida, toda la economía territorial, subordinando en faenas artesanales e industriales, de navegación, de servicios bancarios, administrativos entre otros.

Además que durante el curso de este proceso "autogenerado" y "autosostenido", Magallanes se incorporó a la economía mundial como una región productora de materias primas calificadas: LANAS Y CARNE, en un sistema de dependencia comercial por el Reino Unido de Gran Bretaña.

Resultado:

Construcción del paisaje por medio de centros industriales dispersos, destinados a la actividad agropecuaria.

Esta modalidad industrial requería grandes avances tecnológicos y de comunicación reflejada en el transporte.

Además, este proceso económico se complementaba con la llegada de personas de otras culturas, de inmigrantes que provenían de lugares de similares características climáticas, o bien que dominaban el área industrial que es estaba generando. Inmigrantes europeos alcanzaron su clímax entre 1890 y 1920, construyeron características de desarrollo estanciero y frigorífico que adquirieron una identidad única respecto de otras regiones existentes.

Sumado a este proceso económico, su relación evolutiva, las guerras mundiales y crisis que implicaban, desde 1880 la gente que arribara desde Europa a Magallanes, era gente con una actitud productiva hacia el desarrollo económico y habitable.

Se trataba de un territorio nuevo, con un paisaje natural que no presentaba mayor intervención en sus comienzos. El paisaje cultural se iba construyendo, a medida que personas inmigrantes iban llegando, dispuestas a trabajar la tierra.

Importaba más conquistar la vastedad del territorio y desarrollar alguna actividad industrial que generara ingresos económicos al país. Por esto, la identidad fue naciendo por un sistema de diversidad cultural, dispersa en un extenso territorio, pero que se complementaban entre sí.

Como tema de estudio centrado en la huella que dejó una actividad industrial en la primera mitad del siglo XX, hacia un territorio regional Austral, la región de Magallanes, en cuanto a su conformación urbana y sus conectividades, en su trama y las consecuencias de ésta:

- En lo que se refiere, comprender la dimensión que se dio en el espacio geográfico de la región, a partir de la percepción humana. Cuáles eran los límites habitables, qué consecuencias traía consigo el hecho de que hayan existido diversos núcleos industriales extendidos en la región.
- Cómo afectaba la distancia entre cada centro industrial, cuál era el núcleo o núcleos que los "alineaban", los unía, los interconectaba y los hacía interdependientes unos de otros.
- Cómo se construía la identidad de este paisaje, a partir de su relación con el entorno natural y su ubicación dentro de un "sistema de redes" dadas por el transporte.
- Analizar cuáles eran las infraestructuras que se encontraban en el espacio y cómo configuraban el paisaje.

Primeramente, se tendrá que ver la ocupación urbana, para entender el desplazamiento de las infraestructuras del paisaje

Ocupación Urbana:

Se inició la expansión colonizadora que en 4º años harían posible la explotación de todos los terrenos pastoriles disponibles en la Patagonia Austral y la Tierra del Fuego.

Comenzó la ocupación del litoral patagónico del Estrecho de Magallanes, desde Cabo Negro hasta Punta Dungenes, el canal Fitz Roy y mar Skyring, además de la sección septentrional de la península de Brunswick entre el estrecho y seno Otway.

Los colonos se interesaron por los campos a los que podría accederse fácilmente por la vía marítima: desde la primera angostura, hasta el grado 54 de latitud sur, luego se ocuparía por 1894 el distrito interior, definido hasta 1905.

Sobre la forma de poblamiento:

La presencia de yacimientos carboníferos, motivó a generar poblaciones destinadas a abastecer de combustible a las embarcaciones que pasaban por el estrecho. Generó centros de baja población, que enmarcó las primeras pautas de emplazamiento en el territorio.

Sin embargo, la crianza ovina fue la primera forma de poblamiento territorial consolidada, tanto en su fase pionera (en territorio patagónico) entre 1878 a 1902, como en la etapa posterior dada por la subasta de tierras que hizo posible el surgimiento y consolidación del latifundio.

La forma de poblamiento territorial principal comenzó con la ocupación de extensiones variables con cabida en general desde 3.000 hectáreas hasta 1.009.000 en Tierra del Fuego.

Además en los sectores más próximos a Punta Arenas se desarrolló una ocupación colonizadora sobre la base de fracciones entre 100 a 3.000 hectáreas.

Sobre las condiciones para la habitabilidad que se buscaban en el territorio:

Se procuraba que hubiera agua, leña, combustible, algún reparo del viento y una ubicación estratégica para el más adecuado control de las operaciones, tan próximo como se pudiera a un lugar de la costa de mar más cercana que sirviera de punto de ingreso y salida para las personas, animales, establecimientos y productos.

Sobre la importancia del emplazamiento:

Facilitaría a sí mismo tal acción otra circunstancia natural también advertida desde un principio por los foráneos, como es la ventajosa interrelación que se dan en la tierra firme y las aguas marinas interiores, de manera tal que ningún punto del territorio magallánico dentro del ecúmeno (y en los límites políticos conocidos a contar de 1881) dista por lo común no mucho más de medio centenar de kilómetros de un litoral accesible en el que se dispone habitualmente de puertos o caletas para entrar o salir del sector que corresponde [25]

En las fases siguientes, el uso de instalaciones debió tener como necesaria referencia la cercanía a las sendas o caminos interiores con acceso al litoral marítimo.

Tal fue el origen de cada establecimiento de crianza, genéricamente "la población", donde se reunían o concentraban la vida patronal, los trabajadores, que en un principio pudieron ser una sola edificación con varias habitaciones, algún galpón, un corral y no mucho más.

Principales centros:

La temporalidad de la presencia humana, ligada únicamente al vínculo laboral y carente de todo incentivo de radicación poblacional, permitió durante la evolución del proceso colonizador y post-colonizador, el surgimiento de varios núcleos poblados que en su evolución funcionaron como centros locales de servicios.

Creados por Decisión Oficial:

- Porvenir 1894
- Puerto Prat 1898 (puerto de la punta arenosa, Punta Arenas capital actual de la región)
- Río Seco 1906
- Puerto Natales 1911

Y otros de manera espontánea en encrucijada de paso o parajes litorales, tales como Puerto Cándor, Punta Delgada y Río Verde aunque de vigencia efímera.

[25] "El poblamiento rural en Magallanes durante el Siglo XX, Realidad y Utopía", Volumen 4-año 2006, Mateo Martinic, pág. 7

La influencia del comercio en la escala territorial:

Hay que destacar, para un mayor comprendimiento, que era el comercio el factor determinante antes de la fundación como poblado importante. Punta Arenas y Puerto Natales son creadas previo a la actividad industrial, mientras que Río Seco, Puerto Bories (ubicado en Puerto Natales) y Puerto Sara, nacen como algo netamente industrial, donde la población que lo circunda es netamente consecuencia de ello.

Es decir, hay una clara diferencia entre 2 grandes centros, conformados como importantes núcleos de soberanía reconocidos por el Gobierno de Chile, Punta Arenas y Puerto Natales producto del comercio, lugares que nacieron las primeras actividades industriales y producto de ello, lugares de habitación obrera, pero fue tal su desarrollo que pasaron a convertirse en los lugares donde se presentaban las principales casas matrices, donde se representaba toda la actividad de la región y sus estancias en grandes y lujosas oficinas. Los lugares que nacieron producto de la actividad industrial conformaron otros micro-núcleos, los más representativos son: Puerto Bories, Río Seco, Puerto Sara.

La actividad minera y su influencia en el paisaje:

Otro agente de poblamiento histórico temprano fue el trabajo minero (aurífero, carbonífero, cuprífero):

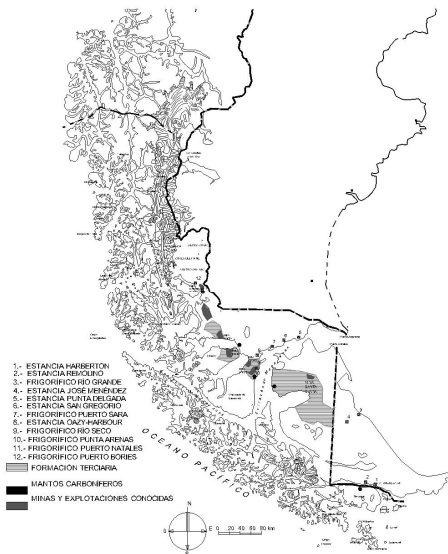
-En Sierra Boquerón (zona Noroccidental de Tierra del Fuego) en 1879 se encontró oro, por 1881 varios hombres fueron en busca del mineral, pero en 1910 se vio un agotamiento de este recurso.

-En las islas australes de canal Beagle, entre 1891 y 1894, distrito neoeconómico y únicamente temporal en el poblamiento rural.

Su sola consecuencia trascendente fue la que dio origen a Porvenir en 1894, sede administrativa oficial de Tierra del Fuego y un incipiente centro de servicios sociales, mercantiles y artesanales.

Entonces, es posible distinguir los 3 grandes núcleos, 2 nacidos por la comercialización y uno nacido como consecuencia de una actividad minera: Punta Arenas, Puerto Natales y Porvenir.

Plano con principales centros industriales y su relación con los yacimientos carboníferos



Punta Arenas:

Surge en 1848 como base de la ocupación nacional en reemplazo de Fuerte Bulnes. Inicialmente tuvo el carácter de establecimiento penal-militar y consecuentemente su desarrollo fue nulo, económicamente dependía de la totalidad del estado. Este desarrollo conformaba escasamente por funcionarios públicos, artesanos y pequeña dotación militar con alojamiento de sus familiares.

Dicho núcleo se enriqueció hasta los nuevos tratados por 1867 respecto a políticas que incentivarán su producción industrial. Allí se gestionaron las primeras actividades productivas y con ellas aparecieron capitales necesarios para emprender nuevos negocios de mayor envergadura.

Este desarrollo trajo durante fines del siglo XIX y comienzos de siglo XX un papel hegemónico quizás más importante que cualquier otra ciudad chilena de aquel tiempo. Esta importancia se reflejó en su evolución urbana (edificaciones públicas y privadas, servicios e instalaciones modernas, etc)

Esto marcaría la historia urbana, no solo durante la segunda mitad del siglo XX, sino hasta la actualidad, se estima que alcanza un promedio de un 66% del total regional.

Porvenir:

Surgió en 1894 y fue el segundo en orden cronológico en la región Magallánica, y el primero y único en la Isla Grande de Tierra del Fuego. Su razón estuvo en la necesidad de dotar algunos servicios a este distrito insular de una cabecera administrativa que dispusiera de algunos servicios elementales, como poblado que se hallaba inmediato a un entorno por contingente de trabajadores que se dedicaban al lavado de arenas auríferas.

La actividad ovina, en un comienzo fue ajena, sólo en 1920 se desarrolló con mayor potencia, cubriendo prácticamente la totalidad de los campos de Tierra del Fuego, siendo Punta Arenas el lugar desde el cual les eran enviados los suministros que necesitasen, comunicándose por pequeñas caletas emplazadas en el borde del estrecho

Puerto Natales:

Este centro surge en 1911 a orillas del canal Señoret, distrito de la Patagonia Andina (Última Esperanza), en sustitución de las fundaciones previas de Puerto Prat y Cóndor, poblaciones creadas en tanto por la necesidad de la soberanía nacional de ese territorio interior ante Argentina.

Consolidado en 1902, Puerto Natales había tenido surgimiento espontáneo desde 1904, fue establecido el lugar más apropiado como puerto para la determinante vinculación marítima en las primeras décadas del siglo XX.

No obstante, algunas instalaciones industriales y mercantiles que surgieron en el curso de su primera década de existencia, Puerto Natales fue fundamentalmente un poblado de habitación obrera, cuyas estancias y establecimientos se concentraban en la tarea ganadera e industrial más importante y predominante del distrito de Última Esperanza.

Sobre la población y sus límites en el paisaje:

La población presenta una escasez de centros urbanos, apenas entre 1848 y 1953: Punta Arenas, Porvenir y Puerto Natales, en medio de un gran territorio destinada a la actividad estanciera, lo que llevó a un vacío poblacional.

Mateo Martín señala además que, "los paisajes nivelados por las actividades humanas no se corresponden con las fronteras de origen natural. Definen regiones agrícolas o industriales. Una vez creadas, estas divisiones se comportan en ocasiones, de manera estable: se habla de regiones históricas.

Cuando finalmente, es la atracción de un centro urbano lo que da la unidad a un conjunto, por otra parte, diverso, estamos ante una región polarizada" [26]

Bajo este punto de vista, influye la cantidad de población, la demografía representaba la importancia de un lugar, dándose como modelo: a mayor cantidad de habitantes, mayor importancia tendrán en el territorio. Esto tiene que ver con una estabilidad, con una permanencia que construye una memoria.

[26] "Vida Rural en Chile durante el siglo XX. El ordenamiento rural en Magallanes, 1894-1973: La dirección y manejo de las grandes estancias", Mateo Martín. Pág. 8

Vías de comunicación en la región:

Vía terrestre, ferrocarriles:

Nacieron primero en la principal ciudad de la región: Punta Arenas, con la función primordial de transportar el material carbonífero hacia la playa de embarcadero. Pero además, fue utilizado como medio de transporte para otros bienes materiales, como también para la gente.

Sin embargo, no presentaba una rentabilidad eficiente, se hallaba paralelo al río que cruza perpendicularmente la ciudad, cuyos temporales traían consigo inundaciones y deterioros en las líneas férreas. Además, la segunda Guerra trajo el impedimento por obtener nuevo material férreo, rieles.

Ferrocarriles en centros industriales:

Las estancias de la región utilizaban un sistema ferroviario de transporte de carga, ferrocarriles Decauville en establecimientos industriales, minero y marítimo: sus líneas fueron instaladas en diversos establecimientos productivos durante el transcurso del medio siglo entre 1890 y 1940.

Su objetivo era permitir el movimiento interno de cargas originadas en diferentes explotaciones económicas desde los sitios de elaboración o extracción según el caso, hasta los muelles de embarque de los productos para su ulterior traslado por la vía marítima.

Tales sistemas fueron instalados en las graserías que funcionaron en Oazy Harbour y Punta Delgada a contar de 1894 y 1896, respectivamente; en las factorías madereras de Puerto Yartou, Puerto Arturo y La Paciencia (isla grande de Tierra del Fuego) desde los años de 1910; y en las de Puerto Harris (isla Dawson) y Río Grande (isla Riesco) aproximadamente por la misma época. También en los frigoríficos de Río Seco (1905) y Puerto Natales (1917), en los centros mineros de Cutter Cove, península de Brunswick (1907) y en las minas Josefina y Elena de la isla Riesco (décadas de 1920 en adelante). Además en los faros de Evangelistas y de Bahía Félix, a contar de 1895 y 1907, respectivamente. No podían excluirse de este recuento algunas grandes estancias ovejeras como las de Gente Grande, Bahía Felipe y Caleta Josefina en la Tierra del Fuego, que contaron con muelles propios para las correspondientes operaciones de carguío de sus producciones y para la recepción de abastecimientos variados.



TRANSPORTE TERRESTRE POR CARRETAS



SISTEMA DECAUVILLE



EJEMPLO DE EMBARCACIONES S.XIX



PUERTO PRAT, PUNTA ARENAS



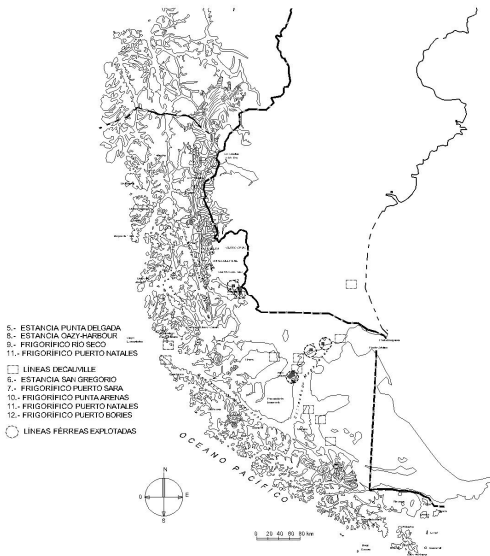
PUERTO PRAT CON LINEA FÉRREA HACIA EL MUELLE

Se podría cuestionar sobre porqué no se planteó la comunicación ferroviaria entre estancias y ciudad. Existieron numerosas propuestas, donde la principal era unir Punta Arenas con Puerto Natales. Pese a ello, nunca se llegó a concretar, ya que la peculiaridad de la configuración de la geografía interior magallánica, advertida por los colonos y productores, privilegió en su desarrollo el medio marítimo por sobre el terrestre, ahorrando significativamente el costo de instalación que implicaba una vía férrea (gran cantidad de rieles debido a las distancias)

Via marítima, puertos:

Dicho anteriormente, la gran mayoría de centros industriales y sobre todo los núcleos comerciales, tenían su propio puerto. El puerto era la vía más eficiente y por lo mismo imprescindible. Su emplazamiento orientaba la infraestructura terrestre, sobre todo en los centros industriales. Hay que recordar que las instalaciones de los complejos industriales contaban con el sistema Decauville, que pasaba por cada "galpón", recogiendo los productos de elaboración. El recorrido finalizaba en el muelle, para facilitar el abastecimiento de las embarcaciones con sus productos mercantiles.

Plano de Centros Industriales y su relación con las líneas ferroviarias



LOS ESPACIOS GANADEROS:

Los usos ganaderos históricos han dejado dos huellas fundamentales sobre el territorio natural. La primera esta constituida por la amplia red de caminos y puertos; la segunda son los espacios usados para pasto del ganado que han dejado una importantísima huella toponimica, en lo que se refiere al despeje del terreno.

Sobre la huella de las vías de comunicación:

La infraestructura de caminos ferroviarios y puertos, descrito anteriormente, fueron los focos de localización y orientación territorial, para su futura habitabilidad. Esto recalca la idea de que, debido a las condiciones geográficas, las distancias y difícil acceso entre una zona y otra, motivaba a crear un plan estratégico.

El litoral no presentaba mucho oleaje, pero sí muchas corrientes marinas por los accidentes geográficos. Además el viento era aún el principal instrumento de navegación, el cual no era constante. Los sectores costeros considerados como aptos para el embarque, fueron los emplazamientos de los principales núcleos y centros industriales. Estos configuraban los "puntos" más importantes en este sistema concatenado de comunicación.

Sobre la huella toponimica en el paisaje:

La explotación masiva de los bosques magallánicos comienza con el establecimiento del colonizador, prácticamente con la construcción del Fuerte Bulnes en 1843 y la fundación de Punta Arenas en 1848. El estilo de vida de esta nueva etnia un poco agrícola, maderera, minera y principalmente ganadera, trajo como consecuencia un uso irracional de los bosques.

Los aserraderos contribuían a la construcción de los espacios ganaderos, puesto a que la gran mayoría de la infraestructura de estos complejos industriales, como galpones y secaderos, además de las estructuras soportantes en las vías de comunicación, eran a base de madera.

Para fines del siglo XIX, existían varios aserraderos ubicados en la península de Brunswick, Punta Arenas, Río Seco, entre otros. Posteriormente se instalaron fuera de la península Río Verde, Isla Dawson, etc.

Después del 1900 siguió extendiéndose la actividad maderera a otras regiones del territorio regional (Seno Otway y Skyring, Última Esperanza, entre otros).

La producción maderera elaborada llegó a un máximo en los años 1940-1950, la que además de satisfacer la demanda local, se exportaba a Argentina, Uruguay e islas Falkland.

Históricamente los bosques de lenga han sido los más adecuados para la producción de madera aserrada, a pesar que sólo un 20% de ellos en promedio son aptos para estos fines, ya que el resto presentaba problemas sanitarios, especialmente por la presencia de hongos. De aquí que los aserraderos explotaron el bosque en forma selectiva, pero no tuvieron ninguna estrategia para la regeneración del mismo.



ASPECTOS DEL PAISAJE NATURAL



FAENA TÍPICA DE HACHEROS EN EL CORTE DE
ARBOLES



ASERRANDO CON MAQUINAS DE INDUSTRIA
MADERERA, 1894

Esto constituyó el escenario próximo de la actividad industrial, afectando en el concepto de límite que el hombre configuraba en su espacio territorial: pocos eran los árboles, predominaban pampas amarillas de pastizales que hacían un terreno llano. Consecuentemente afectaba la calidad de los suelos, la ausencia vegetal provocaba terrenos fangosos.

Lugares de los espacios ganaderos: Las estancias y frigoríficos.

"... Salvo el caso de las plantas frigoríficas, los establecimientos industriales de la época, pueden ser calificados en términos actuales como de tipo mediano a pequeño, con una importante cuota de expresión fabril de carácter artesanal" [27]

Ocupación territorial:

Desde el punto de vista de la colonización pastoril, la zona centrooriental magallánica y la porción septentrional de la península de Brunswick, que fueron las primeras áreas en ser ocupadas por los colonizadores (entre 1878 y 1900), la forma predominante fueron la colonización individual sobre la base de una tenencia de campos de carácter pequeño a mediano (hasta 15 mil hectáreas), en un régimen legal de arrendamiento a plazo fijo de 15 años.

Semejante fue el procedimiento empleado en el distrito de Última Esperanza, permitiendo la presencia nacional en ese territorio.

En cambio, el tercer distrito importante, la Isla Grande de Tierra del Fuego, se utilizó desde un principio un sistema distinto, como era la colonización empresarial a través de concesiones latifundarias (arrendamiento por 20 años) de manera tal que inicialmente la totalidad de los campos ganaderos insulares, se distribuía entre cuatro compañías pastoriles, que al cabo de algunos años terminaron siendo 2: La sociedad de Tierra del Fuego, que adsorbió a las sociedades The Tierra del Fuego Sheep Farming Compan y The Phillip Bay Sheep Farming Company; y la Sociedad Ganadera Gente Grande.

[27] La actividad industrial en Magallanes entre 1890 y mediados del siglo XX, Mateo Martín Beres. Pág. 16.



1: EMBARCADERO ISLA TIERRA DEL FUEGO

2 y 3: MUESTRA DEL PAISAJE ESTANCIERO, CAMERON

Al comenzar el siglo XX, visto el éxito en la crianza ovina extensiva y ante la demanda de los tenedores individuales de Magallanes y Última Esperanza, por obtener una garantía en su permanencia e inversiones, el gobierno del presidente Germán Riesco optó por la subasta a libre postor de las tierras magallánicas. La operación realizada entre 1903 y 1906, liquidó virtualmente el sistema de tenencia individual que se había puesto en práctica por colonos pioneros y consagró un nuevo ordenamiento económico para toda la vida rural de la región.

Como resultado: se produjo una concentración de grandes extensiones de tierra en pocas manos, dándose una suerte de "latifundio" (expresión propuesta por don Mateo Martinic), como expresión tipificadora de la tenencia agraria.

Ciertas reglas que Mateo Martinic reconoce, son en relación a obtener una explotación económicamente conveniente:

1. La actividad era rentable solo en unidades productivas (estancias), de cabida superior a 5 mil hectáreas para poder desarrollarse en forma extensiva.
2. Por tratarse de una actividad novedosa de las islas Falkland (Malvinas), su desarrollo debía ceñirse a las prácticas, técnicas y estándares propios de la tradición criadora anglo-escocesa, adoptada en ese territorio atlántico.
3. Estaba la tradición de confiar la responsabilidad del manejo de los establecimientos rurales a hombres expertos, conocedores de su oficio y aptos para las condiciones extremas en cuanto comodidades y aislamiento, como eran los escoceses y británicos (ingleses, irlandeses, australianos y neozelandeses), "administrador de estancia".
4. Con la vigencia del modelo de explotación agraria pastoril, se impuso una forma de poblamiento dada por el surgimiento de estancias.

Estancia se entiende entonces como centros de actividad económica y de vida, orientados exclusivamente a la actividad productiva ovina, careciendo de importancia otras faenas complementarias. Destacan en ellas el galpón de esquila (centro de faenas), bodegas, talleres y oficinas.

Las proporciones y calidad de éstos estaban directamente relacionados con la magnitud del establecimiento, y éste con la dotación animal de cada estancia.

Como organización administrativa laboral en las estancias ganaderas, se encontraba:

- El administrador de la estancia
- El capataz o capataces, quienes eran contratados en caso de ser una estancia de considerable magnitud.
- Ovejeros, dedicados al acarreo del recurso ovino propiamente tal, entre otras actividades.
- Campanista y peones, dedicados al cuidado de los animales, de su esquila y faenamiento.
- Cocinero, quien tenía la labor de alimentar a toda la estancia, teniendo un comedor único para todos ellos.

Además había una línea paralela de apoyo destinado a labores administrativas y de oficina (despacho, horarios, documentación, etc.), era comprendida por:

- Contadores
- Subcontadores
- Ayudantes de Contador
- Ayudantes de bodeguero

Una tercera línea de apoyo, para la operación y mantención de servicios y maquinarias se daba por:

- Ingenieros
- Mecánicos
- Molineros
- Artesanos en general
- Constructores
- Reparadores

Hemos visto hasta el momento cómo aparece la industrialización, cuánto tiene que ver la ganadería en ello y cómo la ganadería demanda la industrialización.

Pero los animales, por su abundancia, llega el minuto en que no se podían consumir en su totalidad, surgiendo la idea de faenarlos, y con esto, la frigorización.

Funcionamiento de los Frigoríficos:

"Los frigoríficos fueron unidades industriales con perfiles arquitectónicos interesantes y desafíos constructivos y tecnológicos de gran envergadura. No fueron estrictamente conjuntos industriales, sino más bien plantas fabriles en las que se beneficiaron los ovinos para ser exportados como carne congelada, principalmente a Inglaterra, y en menor escala al norte y centro del país." (Pág. 47, Las estancias Magallánicas, Juan Benavides-Matero Martinic-Marcela Piza-María Paz Valenzuela)

Según una descripción publicada por el Instituto Comercial de Punta Arenas en 1944, los frigoríficos constan de una serie de etapas de extracción de la parte del animal y entre ellos están:

- Carnes, el carneo
- Cueros, grasería
- Estómagos, clasificación de las reses
- Tripas, elaboración de carnes en conserva
- Patatas, extracto de carne
- Uñas, sistema de congelación
- Riñones, corazones y mollejas, instalaciones
- Lenguas
- Personal Técnico

Una vez llegados los animales a los corrales del frigorífico y a las pocas horas de descanso, después de largas jornadas de camino, son conducidos por un puente a las playas de matanza, en la cual empieza su carneo y todas las etapas que le prosiguen.



TIPOLOGÍA DE INDUSTRIA EN INGLATERRA, EN UNA SOLA GRAN EDIFICACIÓN



PABELLON DE ESQUILA NUEVA ZELANDA, ESTANCIA MOVEN HILLS, 1873



TOM ROBERTS, THE GOLDEN FLEECE, 1894. ESQUILA, NUEVA GALES DEL SUR



FRIGORIFICO DESCONOCIDO, FINES SIGLO XIX, POSIBLEMENTE DE INGLATERRA

Sobre la influencia para el desarrollo de los frigoríficos:

La ganadería ovina y la revolución industrial en Gran Bretaña: La revolución industrial transformó a las sociedades y economía del mundo occidental durante el siglo XIX, donde el Reino Unido de Gran Bretaña tuvo papel protagónico en la implantación y explotación industrial de ganadería en la patagonia Chilena y Argentina.

La ovejería tradicional británica no estaba en condiciones de abastecer con suficiente materia prima a las nuevas fábricas textiles. Las granjas galesas, escocesas e irlandesas no disponían de los campos necesarios ni de las estructuras para producir lana a gran escala, pese a la existencia de animales finos.

Los espacios para alimentar a bajo costo los grandes corrales de producción de materia prima, lo proporcionaron principalmente Australia, Nueva Zelanda y todo el dominio Británico que se prestara para ello, como las Islas Falkland (Malvinas).

Pero el desarrollo de la ganadería ovina en estos territorios fue sólo el aspecto más visible de una compleja red de actividades que giraron en torno a ella. Las fábricas Manchester, Southhampton, Liverpool y Londres se encargaron de proporcionar los materiales de construcción: clavos, planchas zincadas, así como también las herramientas, motores, cocinas, prensas hidráulicas o manuales, pinturas, cocinas, etc. destinadas principalmente al sector rural.

En Punta Arenas se estableció una agencia de banco de Londres y América del Sur. Sin embargo, el elemento clave que faltaba incorporar en la tipología, fue el galpón de esquila: nuevo elemento fundamental en el manejo de explotación de grandes mercaderías, introducido por la influencia de Nueva Zelanda.



RECREACIÓN DE ESQUILA CON GUIA,
PARA LUEGO INTRODUCIR EL GANADO EN
CORRALES ANTES DE LA MATANZA



SECADERO DE CUEROS



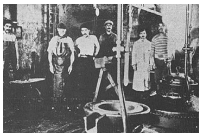
SALA DE MAQUINAS



FUNCIONAMIENTO DE UNA BOMBA
HIDRÁULICA

Instalaciones en los lugares de ganado.

- 1.- Las matanzas consiste en rieles al aire, sobre los que giran las roldadas; de cada una de ellas cuelga un gancho que soporta el peso del animal. De una noria para hacer correr las reses, de varios tanques con serpentina a vapor en el fondo para la continua circulación de Agua Caliente y otros: Tinas, mesones, carretillas, etc.
- 2.- El secadero de reses consiste en una serie de rieles colocados a una altura aproximada de 2 ½ metros, si es sistema directo (un res por roldada), y si no es directo, se hallan colocados a una altura de 4 ½ metros a 5 metros (8 reses en cada farol). La extensión del secadero es proporcionada a la capacidad del carneo diario de animales.
- 3.- Sala de máquinas y calderas, se compone de máquinas compresoras, dinamos, bombas para agua y condensadores para las calderas.
- 4.- Taller mecánico, motores eléctricos o a vapor para generar la fuerza necesaria al movimiento de los tornos, piedras de esmeril, molejones para los cuchillos, fraguas, etc.
- 5.- Sala de las válvulas de amoníaco, todas éstas se usaban para regular la temperatura de las cámaras y los depósitos.



GRASERÍA



TALLER DE HOJALATERÍA, ESTANCIA CERRO CASTILLO



ENFARDAMIENTO DE PUERTO BORIES CON PRENSA HIDRÁULICA

6.- Sección conservas, tinas para salar la carne, tanques para preparar la salmuera y para cocer la carne, máquinas entarradoras, soldadora y picadoras, retortas, instalación de lluvia a base de serpentina agujereada para enfriar los tarros y una noria lavadora de tarros.

7.- Sección grasería, calderas de 12 a 18 pies de altura, por 6 a 7 de diámetro, cañerías de vapor y de agua, tanques refinadores y manómetros de vapor.

8.- Sección extracto, tanques para hervir el caldo, refinadores, bombas para enviar el caldo de los tanques a los refinadores, y máquinas filtradoras.

9.- Hojalatería, máquinas para cortar cueros de tarros, fondos, tapas y para hacer las costuras de los mismos y las soldaduras.

10.- Secadero de cueros, con instalaciones de prensas hidráulicas para el enfardamiento.

Personal Técnico: los frigoríficos complementan el sistema de la estancia, siendo parte de ésta, por lo mismo se incorporaría a todo el personal nombrado anteriormente, los carniceros en que una pareja de éstos, en una jornada de 8 horas, carnea hasta 420 corderos, y cuando la matanza es de capones, hasta 350.

Resumen del desarrollo temático:

Entonces se habla de:

- Una necesidad en el mercado mundial lanar, por falta de territorio físico para la crianza ovina.
- Se necesitaba con urgencia en Magallanes, tener alguna actividad que permita su sustentabilidad, ya no podía depender del abastecimiento económico que Chile le proporcionaba, sumado a un tema político de soberanía.
- Además, era de suma importancia la condición de que la región de Magallanes, en su momento era la única zona de transición para pasar entre el océano Atlántico y Pacífico (antes de la aparición del canal de Panamá).
- Era constante el desfile diario de grandes embarcaciones de todas partes del mundo.
- Partiendo primero por una industrialización capaz de abastecer de combustible a los grandes vapores (minería carbonífera), influyó la creación de 3 poblados importantes, debido por su condición de ser las mejores estaciones de puerto: Punta Arenas, Puerto Natales y Porvenir.
- Esto dio paso a que sean los lugares donde estaban las grandes bodegas, casas matrices, oficinas, etc. que hagan posible la comercialización de sus recursos, lugares del comercio hacia el puerto del mundo (Punta Arenas y Natales)
- Vista la gran escasez de habitantes en relación a su extensión territorial, por parte del dominio Británico, se introdujo la técnica de las estancias agropecuarias, además de animales oriundos de allá, principalmente para responder a la crisis mundial, y por un aprovechamiento geográfico, que Magallanes presentaba similares características que las islas Falkland (destinadas a la ovejería).
- El éxito de la crianza ovina, crece de manera tal que supera toda expectativa, se requiere tomar medidas para optimizar su consumo.
- Se adopta la frigorización y se abre otra fuente de mercado al mundo

Los centros territoriales como lugares de comercio, albergaba la imagen del paisaje industrial para la persona que venía de paso.

Es cierto que la actividad agropecuaria implicaba un complejo industrial importante, con infraestructuras quizás más elaboradas, más avanzadas constructivamente, que las ubicadas en los núcleos de comercio (a modo general, omitiendo algunas excepciones).

Además, cada centro industrial tenía su propio embarcadero y/o línea férrea. Pero no se trataba de tamaños ni calidades en sus infraestructuras lo que construiría el paisaje interconectado, sino la funcionalidad en primer lugar, como sentido cultural.

Siguiendo este sentido, el modelo de interacción implicaba la necesidad de tener oficinas, casas matrices que representen a cada complejo industrial.

La importancia de los núcleos comerciales no venían necesariamente de una planificación política, sino más bien por ser los principales puertos, los lugares más aptos como embarcaderos.

El puerto era la principal infraestructura de transporte, era el umbral que comunicaba el territorio con el mundo.

Entonces, se entiende que surgieron poblados más importantes que otros, producto de la actividad industrial y comercial, cuya principal vía de comunicación era por vía marítima.

Concluyéndose que:

1. Sobre las características de los seres humanos y la forma de su paisaje cultural en el medio ambiente magallánico: Como individuos o como grupos, son relevantes en cuanto a la construcción de medio ambientes particulares: El grupo consistía en su gran mayoría de inmigrantes europeos, con motivación de construir una nueva vida de desarrollo y progreso, dominando las nuevas tecnologías en relación a los pocos residentes chilenos.

2. Hasta qué punto y de qué manera el medio ambiente físico afecta al hombre, es decir, qué importancia tiene el diseño del paisaje y en qué situaciones la tiene: El medio ambiente presentaba ciertas dificultades de comunicación por lo accidentado de su morfología, ideando la manera de armar un recorrido entre las distintas áreas de producción, preferencialmente por la vía acuática, la incorporación de muelles y puertos que permitían el arribo, y la incorporación de vías férreas que permitían articular lo que acontecía en la actividad terrestre con el borde costero. Producto de ello es que el diseño se fue adaptando en torno a estas dos vías, no siendo para nada la línea férrea algún elemento desarticulador como solía ocurrir en ciudades de Europa. Pero hay un detalle particular de suma importancia, existía una articulación portuaria pero no terrestre, no se llegó a concretar el alineamiento entre las líneas de cada estación hasta finales de siglo XX con la llegada de la carretera.

3. La relación entre hombre y su espacio territorial era una interacción interdependiente a través del transporte marítimo, sin perder la identidad de cada lugar: Si bien es cierto se daba esta idea de globalidad al estar conectados cada centro industrial y cada núcleo comercial, cada uno estableció ciertas diferencias con otro, por medio de la adaptación con su entorno geográfico. Cada lugar tenía su propia identidad.

Era el tiempo de recorrido el factor que individualizaba cada lugar, el paisaje era muy extenso y pese a tener un sistema de red entre cada infraestructura, dichas concatenaciones tenían un tiempo en llegar hacia ellos. Este tiempo se relacionaba con las características geográficas y climáticas del cual un lugar estaba emplazado. El tiempo distanciaba cada núcleo y esto otorgaba la identidad de cada uno

 CASOS DE ESTUDIO:
Río Seco, Puerto Bories y Río Verde

El presente trabajo se enfocará en tres casos: en Río Seco, Puerto Bories y Río Verde

Sin menospreciar la existencia de otras estancias de igual importancia, he seleccionado particularmente estos tres ejemplos porque en Magallanes, se presentaron una dinámica de crecimiento territorial definida por:

1.-Punta Arenas y Puerto Natales, conocidos como poblados típicos industriales, eran la cara comercial de la región al mundo, puntos clave de la exportación de sus productos, siendo los principales núcleos que armaban la direccionalidad de las "redes" de transporte de los demás lugares de producción industrial, en torno a ellos.

2.-Existieron grandes estancias de gran importancia, abarcando frigoríficos y todo un sistema de industrialización, debido a su ubicación estratégica en cuanto a su relación marítimo-portuaria.

Considero primeramente a Río Seco, conocido por ser el primer frigorífico instalado en la región, como un conjunto de poblamiento hijo del esfuerzo industrial.

Puerto Bories como el ícono en representación del frigorífico de mayor productividad, también hijo del esfuerzo industrial.

Y Río Verde como la representación de una estancia en buen estado de conservación, reconociendo que no es de las más extensas, por ejemplo: Punta Delgada presenta casi 200 mil hectáreas, Cerro Castillo 120 mil hectáreas, Guido 80 mil hectáreas, y Río Verde 25 mil hectáreas, por nombrar algunas en relación a ésta.

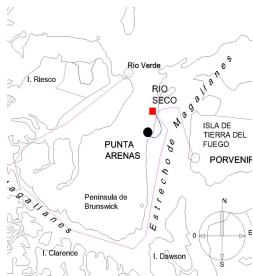
Se han elegido dichos casos, no tanto por elogiar su particularidad industrial del cual merece especial reconocimiento, sino de ponerse en la relación del paisaje que éstos constituyeron en relación a su entorno, de su emplazamiento y de su transporte.

Magallanes es un paisaje que se relaciona directamente por distintos puntos notables dedicados a la actividad industrial, y que mantenían una unidad territorial por su principal vía de comunicación: la vía marítima.

La dificultad del transporte terrestre se reflejaba en el tiempo en el recorrido: en un solo día no se podía recorrer más allá de 50 kilómetros diarios [28].

El propósito es llegar a comprender la profunda relación que abarcaron dichos centros industriales, entender la configuración del paisaje que abarcaron entendiéndose como lugares que además de estar interconectados eran interdependientes.

Finalmente, se analizará la memoria cultural actual, entendiendo que memoria es la que da continuidad al paisaje cultural. ¿qué pasa actualmente con la vida en esos lugares? ¿cual es la huella tangible e intangible? ¿qué pasa con la identidad y cómo influye esto en la construcción del paisaje actual?



PLANO DE UBICACIÓN, VIENDOSE LA RELACIÓN ENTRE: Punta Arenas, Tierra del Fuego y Río Verde



CROQUIS DEL ESTABLECIMIENTO INDUSTRIAL MIRANDO HACIA EL MAR

Río Seco:

Ubicación: A 13 kilómetros al Oriente de Magallanes, en el litoral costero del Estrecho de Magallanes

Síntesis Histórica:

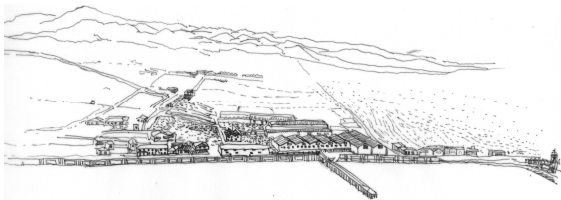
En Río Seco, surge con un emprendimiento de Mauricio Braun, poderoso capitán de industria, ubicado poco al norte de Punta Arenas y Bermúdez con un aserradero, y cuando se agota el bosque, Braun decide que hay que instalar el primer frigorífico de la Patagonia. Éste se instala en Río Seco en 1905, en él se constituyó la entidad The South American Export Syndicate, sociedad anónima donde entraron a participar capitales ingleses y del propio Braun. De esta manera se conformó una nueva participación de capitales británicos en la actividad económica regional magallánica, que ya registraba desde hacía años una importante inversión de ese origen en el rubro agropecuario (establecimientos de crianza, plantas industriales), y sobre esta base, el pueblo de Chile funda en 1906 el pueblo de Río Seco

“La creación de este frigorífico fue un ensayo y puede darse cuenta que su creación ha sido todo un éxito, considerando que hoy existen unos diez frigoríficos en toda la Patagonia. Esto puede considerarse también como un triunfo notable del espíritu emprendedor británico, que con su iniciativa al construir hace diecisiete años el establecimiento de Río Seco, hizo posible la perfecta explotación de la principal riqueza magallánica, el ganado lanar. Al efecto, la elaboración de carnes congeladas, industria antes absolutamente desconocida en Magallanes, cobró un impulso positivo con la implantación del frigorífico de Río Seco” [29]

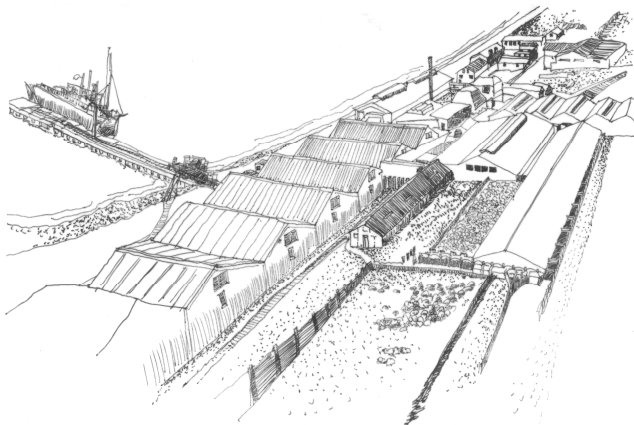
[29]Los británicos en Punta Arenas, Anibal Escobar, 1922

El nuevo y verdaderamente moderno establecimiento industrial contó no solo con la tecnología más adelantada disponible en el rubro en lo tocante a proceso, maquinarias, equipos e instalaciones, sino además con asistencia técnica de expertos británicos en el manejo correspondientes. Así, desde el primer momento y para lo futuro el plantel administrativo y técnico de esta factoría estuvo formado virtualmente de manera exclusiva por gente contratada ex profeso en o procedente del Reino Unido. Se estableció de tal manera un precedente de manejo eficiente que fue seguido por las otras plantas que se establecieron en Magallanes durante el período en consideración. La inmigración europea, preferentemente la de origen británico (Ingléses, escoceses), proveía del contingente suficiente de personal con calificación técnica, entre los cuales se contaban numerosos ingenieros mecánicos, muchos de los cuales fueron contratados para servir cargos de responsabilidad en estas y otras empresas industriales.

Río Seco dejó de funcionar en 1964 y sus instalaciones fueron desmontadas casi totalmente.



CROQUIS A VUELO DE PÁJARO, BASADO EN UNA FOTO DE LA ÉPOCA, A COMIENZOS DE SIGLO XX. SE APRECIA SU EMPLAZAMIENTO LITORAL QUE CULMINA EN UNA MICRO CURVA QUE HACE LA COSTA, DONDE SE EMPLAZA LA IGLESIA DE LOS HABITANTES.



OTRO CROQUIS A VUELO DE PÁJARO, MÁS DETALLADO DONDE SE ENTIENDE LA RELACIÓN LONGITUDINAL QUE SE TENÍA EN TORNO AL MUELLE, SIENDO DISTRIBUIDO COMO UNA GRAN I QUE PASABA POR LOS GALPONES DE LA ENTRADA. HACIA LA PARTE DE ATRÁS SE ACORRALABAN LAS OVEJAS, EN PATIOS QUE IBAN GUIANDO LA ENTRADA HACIA LOS ESTABLECIMIENTOS.

Más atrás, se emplazan las principales oficinas y viviendas organizadas tipo chalet



VISTA GENERAL DESDE EL MAR



LEGADA HACIA EL MUELLE



SECADEROS DE CUERO, UBICADO DETRAS DE LOS GALPONES



VIVIENDA DE ADMINISTRADORES

Funciones e instalaciones:

Faenamiento de animales únicamente chilenos, la frigorización de las reses y el procesamiento de los subproductos, todo ello para su ulterior exportación al mercado consumidor europeo, preferentemente al británico.

Básicamente este tipo de plantas industriales comprendían el faenamiento de animales ovinos (corderos de temporadas y animales capones), contando con 8 cámaras frigoríficas con capacidad para 2 mil toneladas, y 6 bodegas para 14 mil lanares cada una.

Por consecuencia, la estructura técnico-industrial se componía de grandes naves e instalaciones para la matanza, descuerado y eviscerado de animales; de espacios para el lavado y encamisado de las carcasas (reses) y de cámaras para su posterior frigorización; de espacios ad hoc para la elaboración y envasado de subproductos (sesos, lenguas, higados, riñones, corazones), y para el secado y enfardelado de cueros.

La parte propiamente industrial se completaba con una grasería para el faenamiento y aprovechamiento de los animales viejos y rechazos.

Además, se incluía el transporte y embarque de productos, para lo cual se había construido un muelle propio para el servicio de los barcos especializados ("caponeros"), y otras instalaciones.

Sobre el tiempo de habitabilidad:

Lo expuesto permitía la realización de una faena industrial de alguna complejidad que significaba un periodo de operaciones que se extendía entre diciembre y mayo, incluyendo los preparativos y los trabajos terminales. El resto del año se empleaba, en general, en el despacho de la producción de la correspondiente faena y en tareas de mantenimiento de equipos, maquinarias e instalaciones. La planta para su funcionamiento demandaba ocupación de mano de obra variable, alta durante el periodo de faena y baja en el lapso junio a noviembre.

Sobre su sistema de transporte:

Se presentaba no muy distante de Punta Arenas, más o menos a 50 kilómetros de ella, pero llegar a este lugar con la tecnología de aquella época, hacia que el viaje durara al menos un día completo.

Interiormente, este complejo industrial tenía un sistema Decauville, de tracción empleado fue la fuerza humana, al parecer mediante la modalidad de construcción de las líneas férreas con una ligera pendiente, de modo tal que fuera posible el movimiento de carros y vagones de forma gravitacional con el solo impulso del hombre. Dichas líneas férreas eran embarcadas hacia un puerto de daba al estrecho de Magallanes, ubicado precisamente ahí, por presentar la mejor condición de trasbordo y embarque en relación al calado, siendo un antiguo fondeadero marítimo

Emplazamiento de las infraestructuras:

El terreno que dibujaba este "conjunto paisajístico de infraestructuras" ubicado en el borde marítimo, presentaba una leve pendiente hacia el mar, de manera que las principales bodegas se emplazaban siguiendo la línea de la costa. Esto constituía una nueva "fachada" de la región.

Posterior a ellos, se ubicaban los secaderos de cuero, que comprendían grandes extensiones de terreno, para ello habían 2 sistemas:

El galpón exclusivo donde se depositaban los cueros para su secado, ubicados en la "loma" de este terreno con leve pendiente, principalmente para aprovechar la condición del viento que pasara entre su entablado aireado y permitiese el secamiento.

Y un sistema al aire libre, similar a una cuelga de ropa, se disponían de cueros sobre cordeles.

Las principales viviendas de trabajadores, se hallaban completando el borde costero, culminando en la creación de una iglesia que mira hacia el puerto y cierra el conjunto poblacional.

El resto de las actividades, que comprendían carpinterías, algunos cultivos y otros pomenores, se ubicaban posteriores a esta primera organización, hacia más atrás de la "loma".

Entonces, como infraestructuras que buscaban ser un eje visual: estaba el puerto y las bodegas alienadas hacia el borde costero.

Las infraestructuras que fijaban el límite en el uso del suelo: los secaderos de cueros y sus bodegas. La infraestructura que denotaba el punto culminante: la iglesia, que marcaba el límite de la extensión de viviendas hacia la costa.

Por último, las infraestructuras con una ubicación topográfica más flexible, las viviendas espontáneas de trabajadores y el resto de instalaciones destinadas a carpintería, cultivos y otros.

Sobre la materialización del paisaje por medio del poblamiento:

Este centro tiene la particularidad de ser el único, donde su población fue producto espontáneo de la industria. La arquitectura se regía por una materialidad volátil en madera, partiendo por una primera pieza central que contenía la chimenea, donde se podía dormir y cocinar. Más adelante se sometía a una mutación en su volumetría, producto de la continuación de la pendiente del techo hasta dejarlo en una condición desproporcionada. Numerosas fueron las viviendas que se sometieron a dichos desarrollos. De madera tinglada y un revestimiento de grandes tablonos horizontales, se acumulaban formando una senda costera que se proyectaba hasta que se generaba una pequeña bahía. En su punta, una pequeña iglesia que orientaba el límite longitudinal.

El paisaje hacia "atrás" de dicho alineamiento, se presentaba más holgado, se abarcaban grandes extensiones de terreno de viviendas más organizadas.

Dimensión del paisaje a través del recorrido:

Existían dos dimensiones del lugar marcadas por el tiempo de su recorrido espacial:

La primera era dada por el borde costero acotado entre el puerto y la iglesia. Su recorrido no era muy extenso, pudiéndose tener fácil accesibilidad de los trabajadores hacia el frigorífico.

Visualmente hablando no había distancia lejana ya que aun estando en los extremos era posible visualizar todas las infraestructuras, dando una escala detenida de tiempo.

La segunda dimensión era la extensión que se daba el interior del territorio, "hacia la loma", donde el tiempo en su recorrido era mayor debido a que no existía algún medio de transporte que comunicara con el frigorífico, salvo unos caminos terrestres.

Visualmente, desde el lugar se tenía dominio total con el estrecho, lo que acotaba el distanciamiento. Pero desde el borde no se tenía dominio hacia las poblaciones más internas.

Sobre su estructura interdependiente:

Inicialmente, tenía directa relación con el centro comercial de Punta Arenas, por su cercanía. Entonces, presentaba sus oficinas y casas comerciales en esa ciudad.

Tenía la ventaja estar ubicada en el estrecho de Magallanes "principal vía de comunicación marítima entre el océano Pacífico y Atlántico". Además como la gran mayoría arribaría hacia Punta Arenas, la cercanía con que estaba de ella le aseguraba un embarque seguro de sus productos industriales.

Las ovejas las obtenía de estancias ubicadas en Isla de Tierra del Fuego, ubicada frente a éste.

Por otro lado, la estancia de Río Verde, no tenía cámaras de frigorización. Así que las ovejas eran enviadas a Río Seco para terminar de ser procesadas.



UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL FRIGORÍFICO, VIENDO SU RELACIÓN CON RÍO VERDE Y CON OTRAS ESTANCIAS DE CERRO CASTILLO Y GUIDO.



CROQUIS EN RELACION AL PUERTO



Puerto Bories:

Ubicación: en el puerto que lleva su nombre, en el Seno de Última Esperanza, colindante a Puerto Natales

Síntesis Histórica:

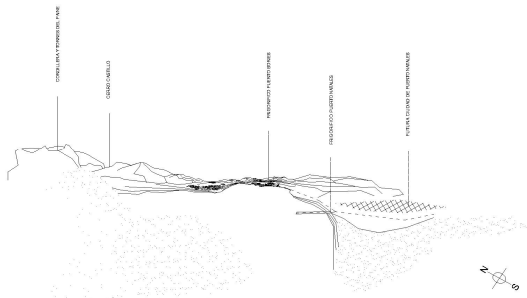
El ciudadano alemán Sr. Rodolfo Stubenrauch, colono y empresario visionario, inició las primeras construcciones en esta área, logrando establecer una Grasería en 1905. En los años siguientes y como propietaria, la más grande empresa Patagónica, creada en 1893 y denominada "Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego", construye una gran factoría llamada Frigorífico Bories. Inició su trabajo en febrero de 1915, para satisfacer la necesidad de faenar los excedentes de ganado ovino de las estancias de esa Sociedad, principalmente las de Cerro Castillo y Bories (ubicadas en las inmediaciones), como también las de varios propietarios chilenos y argentinos, logrando iniciar el faenamiento, proceso y refrigeración de miles de ovejas.

Aquí se encuentra el frigorífico más importante de la XII región por más de 60 años, un lugar que dio trabajo a la mayor parte de la población del incipiente Natales de comienzo de siglo. Sin embargo, esta verdadera ciudadela vivió las convulsiones propias de comienzos de siglo con las reformas sociales y con el aumento de las ideas progresistas, en las cuales el socialismo dominaba. Los roces entre trabajadores y empleadores fueron en alza, a medida que iban en aumento también las peticiones para reivindicaciones sociales o mejores condiciones de trabajo.

El 23 de enero de 1919 fue un día trágico para la historia nacional. Aún es recordado en la memoria natalina la matanza que se sucedió en Bories, la cual dejó un saldo de diez muertos, seis trabajadores y cuatro carabineros. Dos son las tesis del porqué sucedió todo. La primera habla de un fuerte discusión entre los obreros con el capataz que terminó a balazos sucediéndose una serie de amotinamientos, mientras que la versión oficial habla de peticiones desmedidas por parte de los empleados, que al ver sin respuesta a sus peticiones decidieron incendiar las instalaciones.

Abandonado en la década de los '70, las instalaciones han sido saqueadas y aunque sus actuales dueños están en vía de reconstruir las estructuras dañadas por el tiempo y el vandalismo, aún está lejos del esplendor que vivió. Aún hoy su zona de mataderos sigue laborando pero con una bajísima productividad si la comparamos a la que tenía en el pasado.

Este establecimiento, uno de los de mayor jerarquía arquitectónica e implementación tecnológica construido en Chile ha sido declarado Monumento Nacional, el 16 de Septiembre de 1996.





VISTA PANORÁMICA DONDE SE APRECIA EL TREN DE CARGA CIRCULAR SOBRE EL MUELLE, 1928



PUERTO BORIE, MIRANDO HACIA PUERTO NATALES. EL MAR ES MAS TRANQUILLO, A MODO DE ESPEJO Y ESTO HACE UN EJOR MUELLE DE EMBARQUE.



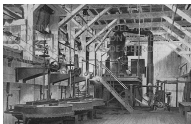
VIVIENDAS DESTINADAS A LOS TRABAJADORES, COMO MECÁNICOS, CARPINTEROS. AL ESTAR ESTA VILLA SOBRE UNA MESETA, TIENEN LA POSIBILIDAD DE DOMINAR TODA LA DIMENSION NO SOLO DEL COMPLEJO INDUSTRIAL, SINO DE PUERTO NATALES.



BODEGA DE CUEROS



SECCION DONDE SE EXTRAE LA CARNE



BODEGA DE CUEROS



FRIGORIFICO

Funciones e instalaciones:

"El establecimiento abarca todas las industrias complementarias de la ganadería: frigorífico, conservación de carne, fábrica de extracto de carne, curtidería, etc. Posee además para sus necesidades y las de las estancias, fábrica de ladrillos, aserradero y un vaporcito que se ocupa de las faenas madereras" [30]

Al faenarse veinticuatro mil animales por semana, o sea cuatro mil quinientos diarios, se congelaban en doce cámaras de frío a veintitrés grados bajo cero, y pasaban luego a cinco bodegas con capacidad para tres mil toneladas que funcionaban entre diecisiete y dieciocho grados bajo cero.

El frigorífico tiene entonces doce cámaras frigoríficas de 3.440 toneladas de capacidad. Además cuenta con 5 bodegas de igual capacidad que las cámaras. Cada tonelada tiene 120 pies cúbicos.

El área industria tenía un frente continuo de doscientos ochenta metros lineales frente al mar, con unos veinte mil metros cuadrados edificados, el cincuenta por ciento en mampostería de ladrillo de tanta calidad como las ejecutadas en Gran Bretaña en el periodo postvictoriano, destacado el garaje de las Locomotoras, la Herrería, la Tornería, la antigua oficina de los empleados, el gran edificio de la Curtiembre y Grasería. Además se puede observar la Sala de Pesaje frente al Muelle donde arribaban los grandes Buques Caponeros desde Europa que venían en busca de los productos cárneos procesados y congelados en la planta, para ser exportados especialmente a Inglaterra.

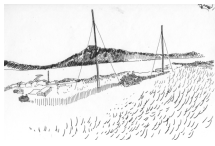
[30] Ganadería, Industria y Comercio en el territorio de Magallanes, 1919



CAMINO HACIA EL ESQUILAMIENTO



FAENAMIENTO DE OVEJAS



CROQUIS DE ANTENAS DE
RADIOTRANSMISIÓN, POR LA VILLA

El resto lo constituían nueve naves de robustas estructuras de madera con doble forro de ese material y aislamiento de lana mineral, revestidas al exterior con planchas zincadas onduladas de 0,05 mm de espesor. Dos casetas para los bomberos del complejo y un puesto de aduana enmarcan el acceso al muelle de madera sobre pilotes de hierro, de ciento ochenta y tres metros de largo y ocho de ancho que se interna en el canal Señoret.

El conjunto se completaba en el sector con los altos secadores de cuero, y una docena de viviendas para los funcionarios administrativos y técnicos.

Sobre el tiempo de habitabilidad:

Al igual que en los otros frigoríficos, la temporada de trabajo se iniciaba a fines de febrero y terminaba a mediados de abril, faenándose mil animales por semana. Las jornadas de trabajo era de 7:30 a 11:30 y de 13:30 a las 17:30.

El resto del año se procuraba en la mantención del complejo, y en despachos de su mercadería hacia su exportación.

Sobre su sistema de transporte:

Principalmente se comunicaba hacia tres partes:

Con la estancia de Cerro Castillo, se ha descubierto en un inventario realizado en 1907 que contaba con 16 Puentes en el camino de Cerro Castillo a Puerto Bories, hechos de seis vigas de madera de 8" x 8" y tendidas sobre fundaciones de roble (lenga). El piso es de tablones de 3" x 8" x 20" aserrado a mano^[31].

"Todos estos puentes tienen sus correspondientes zanjas y canaletas de desagüe... Los puentes de los tipos 1 y 2 son de 20 pies de ancho (seis metros aproximadamente) recién construidos y sirven para el tráfico de carretas y animales en pie a Puerto Bories"

Luego tenía su comunicación vía marítima que lo conectaba internacionalmente: "con la existencia de un muelle de carga cuyo piso se compone de vigas que se soportan por rieles plantados: La enmaderación es de roble. La recorre una línea Decauville."^[32]

Por último, se aprovechaba un sistema ferroviario que comunicaba a Puerto Bories con Puerto Natales, el cual servía tanto como transporte de carga, como a su vez como transporte de pasajeros (entendiendo que se trataba de un ferrocarril de carga). Presentaba cerca de unos 5 kilómetros de longitud.

TREN DE CARGA QUE UNIA A PUERTO NATALES CON EL FRIGORIFICO. USADO TAMBIEN PARA TRANSPORTE DE PASAJEROS



[31] y [32] Pág. 3 y 4, Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, Sección Última Esperanza. Inventarios, Instalaciones, Anexos, archivo del Inst. Patagonia)

Emplazamiento de las Infraestructuras:

Ubicado a 5 kilómetros al norte de Puerto Natales, en el borde costero de Seno de Última Esperanza.

El terreno que es en su gran mayoría plano, alineándose con el borde costero que se presenta como una suerte de bahía, por el cual es posible tener una visibilidad completa de su entorno inmediato, como es Puerto Natales.

Las estancias aledañas, se encuentran más al interior, por lo que no es posible adquirir esta continuidad contemplativa.

Esta unidad industrial presentaba una pequeña villa, con casas destinadas a jefes administrativos y de mantención (carpintería, mecánicos, entre otros). Se ubicaban emplazados al interior del terreno, en una suerte de meseta que generaba la topografía, en orientación diagonal a las plantas de faenamiento por un tema de higiene, respecto a los vientos que secaban los cueros y dejaban con ello la expansión olfativa que implicaba.

La villa se alineaba en una arboleda perpendicular al mar, teniendo a éste como principal escenario de fondo. Además la leve pendiente del terreno procuraba ser de abrigo contra las ráfagas de viento, contando además con un sistema de cortafuegos y más arboledas para su refugio.

Con infraestructura necesaria para la habitación, fue desarrollándose una escuelita en la entrada principal del conjunto, de madera y de un piso como solían ser todas las edificaciones de la villa.

Por estar inmediato a Puerto Natales, el resto del poblado era ubicado en esa ciudad, dando una vida permanente a una actividad temporal.

Entonces, las infraestructuras que marcaban un eje visual: Aparte del puerto, las cámaras de frigorización ubicadas en la costa constituían una imagen que se generaba producto del fuerte contraste entre estas estructuras de albañilería y el pastizal, generaban el icono que permitía reconocer a gran distancia dicho complejo industrial.

Las infraestructuras que fijaban el límite en el uso del suelo: las plantas de faenamiento.

La infraestructura que denotaba el punto culminante: principalmente se evocaba a las estructuras verticales que daban cuenta de la extensión total de dicho complejo, desde el caño de la planta verificadora ubicada en la costa, hasta las antenas de radio transmisión ubicadas por la meseta que albergaba la villa residencial.

Por último, la infraestructura que demarcaba un nuevo planteamiento topográfico: era la gran arboleda ubicada en la meseta, que delineaba a la villa una orientación perpendicular al mar.

Sobre la materialización del paisaje por medio del poblamiento:

Ciento cinco personas trabajan allí de forma permanente, llegando en la temporada alta a una cifra superior a las cuatrocientas, las que se instalaban diariamente por ferrocarril a Puerto Natales.

Además los principales funcionarios administrativos y técnicos tenían sus viviendas en las inmediaciones del complejo de Puerto Bories, conformando una suerte de villa privada.

Era posible ver viviendas para carpinteros, mecánicos, administrativos y otros, en grandes casonas de uno y 2 pisos de madera.

Por lo general, era recomendable que el trabajador no tenga mayor carga familiar, para así compartir la casona con otros profesionales, teniendo varias piezas de alojamiento.

Un ejemplo clave era la organización espacial de salones divididos con puertas de vidrio que iban separando ambientes, más que todo por el afán de conservar el calor generado por la chimenea principal de la vivienda.

Las entradas eran como una suerte de mamparas traslúcidas que iban dejando rastro de la direccionalidad del viento por medio de sus elementos constructivos, es decir, si en un lado de la entrada había un cortaviento y en otro lado un murete acristalado, ya se adivinaba el motivo de ello.

En la parte baja, donde se ubicaba el frigorífico propiamente tal, grandes juncos y colrones (pastizales) peinados por el viento, sostenían las grandes estructuras de albanilería. Era esa la nueva imagen, de unos bloques de dos aguas rojizos que abrían la entrada hacia el mar.

Dimensión del paisaje a través del recorrido:

El dimensionamiento del lugar se daba en el tiempo del recorrido tanto interno como externo. Internamente, el tren de carga recorría todo el complejo industrial, sus galpones, hasta la villa misma. Pero también hilaba a Puerto Bories con Puerto Natales.

El tiempo en el recorrido se reducía enormemente y permitía al habitante tener un control general de su paisaje.

Morfológicamente, habían dos factores que permitían un dominio global del espacio: el hecho de que la costa sea a modo de bahía, permitía situar a Bories en relación con Puerto Natales. El segundo factor era la diferencia topográfica del terreno, la gente que habitaba en la villa, al estar la meseta, tenía total dominio de la costa y del puerto del frigorífico.

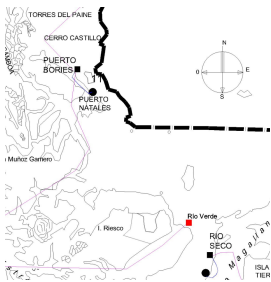
Sobre su estructura interdependiente:

Puerto Bories era mejor embarcadero que Puerto Natales y esto marcó la tendencia a que las estancias cercanas a esta área, enviaran sus animales a dicho frigorífico.

Existían micro estancias insertadas al interior del territorio, que se dedicaban a la crianza ovina y principalmente a su esquila.

Puerto Bories era el nexo entre dichas estancias con Puerto Natales, construyéndose obras viales para el tránsito terrestre: puentes que permitan el acceso hacia dicho centro industrial.

A su vez, aparte de tener su casa matriz en Puerto Natales, presentaba otras oficinas que lo representaban en Punta Arenas.



Río Verde:

Ubicación:

A 97 Kilómetros al noroeste de Punta Arenas, siguiendo la ruta alternativa de Puerto Natales. Ubicada en la comuna del mismo nombre, a orillas del Seno Skyring y rodeada de un imponente cordón montañoso.

Síntesis Histórica:

Establecimiento ganadero que data de fines del siglo XIX y en el que aún se mantienen en funcionamiento algunas de las instalaciones de la época.

Se trataba de terrenos densamente arbolados, lo que obligó a una "apertura de los campos" utilizando el incendio de ellos.

La hacienda lanar y bovina fue considerada de escasa significación en comparación con el desarrollo de la ganadería en otras partes del territorio magallánico.

A pies del canal Fitz Roy, en el mar de Skyring había venido cobrando forma un pequeño villorrio que asumía ser la capital de algunos servicios administrativos y mercantiles para todo el distrito de Río Verde. La circunstancia de servir de paraje como puerto o caleta para el embarque y desembarque de productos tanto para satisfacer las necesidades de la comarca aledaña como de otras situadas más al interior hacia el noroeste (cuenca de laguna Blanca), hicieron del mismo un punto estratégico de poblamiento incipiente y de prestación de servicios variados.



Hasta allí arribaban durante tres décadas más o menos, los vapores y veleros de los armadores de Punta Arenas, y allí se estableció una estafeta de correo a contar de 1892, y una comisaría de policía en 1895, mientras que en 1901 alcanzaba una línea telegráfica con Punta Arenas.

Entre fines de siglo XIX y comienzos de siglo XX, el villorio de Río Verde contaba con un par de muelles y dos hoteles, los galpones de acopio de cueros y lanas de los estancieros Enrique Wagner (Laguna Blanca) y Bevil Molesworth (valle medio del río Gallegos, Argentina).

También había empresarios carpinteros con aserraderos y grasería, además de una central telefónica.

Se veía un importante poblado rural ubicado en la más encrucijada de las rutas al interior centro-occidental de Magallanes, que inclusive sería como punto de entrada para las necesidades de abastecimiento y de salida para las correspondientes producciones de zonas tan distantes como lo era el valle medio del Río Gallegos en Argentina y que tenía como origen y destino el puerto de Punta Arenas [33].

Pero el desarrollo alcanzado en otros lugares de la Patagonia y Tierra del Fuego, habían tenido repercusiones que afectarían el desarrollo y desenvolvimiento del distrito de Río Verde. Al iniciarse el siglo XX, había llegado a término la mayor parte de las concesiones de arrendamientos de tierras, afectando directamente en la aparición de nuevos poblados en Isla Riesco (ubicaba frente a Río Verde), entre otros y que dejó de ser el punto notable marítimo.

[33] *Comuna de Río Verde, Estudio Histórico y Cultural*, Mateo Martínic-Alfredo Pieto-Rodrigo Cárdenas-Manuel Arroyo.

Funciones e instalaciones:

Mediante el relato de Carlos Hoffman, inmigrante que llegó a Magallanes a comienzos de siglo XX, será posible entender el funcionamiento de las instalaciones:

*El casco de la estancia Río Verde ha sido fuertemente ampliado después del incendio que quemó, una noche hace 6 años, la casa principal. El casco consta ahora de 8 ó 9 edificios independientes, todos construidos con madera y lata. Las paredes exteriores de todas las casas están pintadas de amarillo claro y los techos rojos. El río Verde pasa delante de las casas y la playa del Seno Skyring está a unos 300 metros. Cuando está despejado se tiene una vista privilegiada sobre el mar y la cordillera directamente en frente sobre la Isla Riesco. Atrás se alcanzan a ver las montañas cubiertas de nieve.

La casa principal está construida de la misma forma que la nuestra: tiene un cuarto de huéspedes, una oficina, una despensa, una cocina, un comedor, un baño y cuatro dormitorios (en uno de ellos me hospedo yo). Delante y detrás de la casa hay un jardín con arriates de flores preciosas como madre selvas, lupinos, pensamientos, barnices de oro [¿retamos?] y una flor parecida a la hierba becerra que se llama "Nemesia Compacta". Los cuartos son de 4 por 5 metros, todos empapelados y amueblados en forma acogedora. Las salas de estar tienen chimeneas y hay muchos libros en inglés, francés y alemán. También tienen un gramófono con una gran cantidad de música clásica y las paredes están decoradas con copias de cuadros de pintores holandeses y otros. En estos momentos están agregando otra ala a la casa. Un matrimonio joven de Little Hampton es todo el personal de la estancia" (Estancia de Río Verde, 19 de Enero)

"Al frente se encuentran los edificios de la estancia, un galpón grande de 16 x 65 metros, una casa grande para los esquiladores, al lado una casa de cocina y 3 casas pequeñas. Tienen una lámpara a motor que funciona con un motor de 25 HP. También tienen una balsa para cruzar ovejas a la otra orilla y un bote ancho para atravesar personas con un motor de 2 HP para enganchar." (Estancia Río Verde, 20 de enero)

El motor que acciona las esquiladoras y la bomba hidráulica de la prensa de lana funciona con bencina, tiene 15 HP y es de origen danés. Tienen trabajando 12 tlijeras que esquilan en promedio 140 ovejas al día (pagan 40 centavos por cada oveja esquilada.

"ESTANCIAS MAGALLANICAS"
UN MODELO DE ARQUITECTURA INDUSTRIAL
EN LA ZONA AUSTRAL

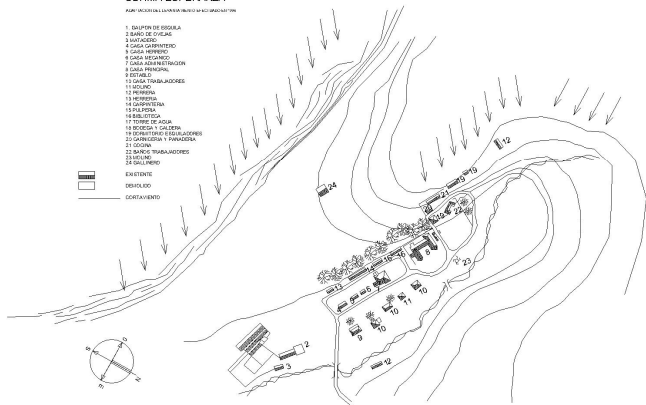
JUAN DOMÍNGUEZ
 MARCELO VILLALBA
 FRANCISCA FUSO
 FRANCISCA VIALMULLA

ESTANCIA RIO VERDE,
ULTIMA ESPERANZA

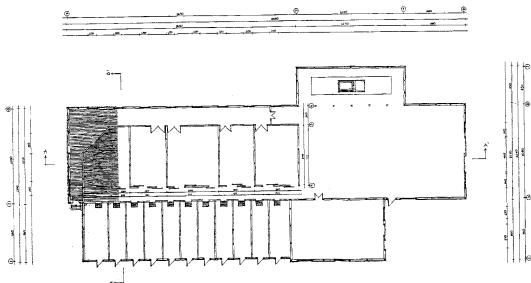
AGRADECIMIENTOS A LA UNIVERSIDAD DE CHILE Y A LA FUNDACIÓN

- 1 SALVADERO DE CIGUELA
- 2 BARRIO DE CIGUELA
- 3 MATACERO
- 4 CASA GONZÁLEZ
- 5 CASA HERRERO
- 6 CASA SANCHEZ
- 7 CASA ADRIANETRAGÓN
- 8 CASA PRINZING
- 9 ESTABLE
- 10 CASA TRABAJADORES
- 11 MOLINO
- 12 HERRERIA
- 13 HERRERIA
- 14 CARPINTERIA
- 15 FLEDERA
- 16 BIBLIOTECA
- 17 TORRE DE AGUA
- 18 ESCUELA N. GALDEA
- 19 SERRÍN (MÁS TRABAJADORES)
- 20 CARNICERÍA Y PANADERÍA
- 21 GRANJA
- 22 BARRIO TRABAJADORES
- 23 MOLINO
- 24 SALVADERO

- EXISTENTE
 DESHOLADO
 CONTAMINADO



El esquilador toma la oveja por la cabeza y las patas delanteras y lo arrastra hasta su puesto donde lo aprieta entre sus piernas. Empieza a esquilar por el cuello y sigue por el vientre, después continúa con la pata trasera izquierda pasando las tijeras hasta el lomo y la cabeza. Hasta aquí tiene la mitad del animal esquilado. Luego le da media vuelta y continúa con el otro lado. Empieza por la parte superior y termina con la cola. Todo este procedimiento demora aproximadamente 3 minutos. Unos chicos retiran de inmediato la lana. Estos chicos tiran los vellones tan hábilmente, que se extienden como un paño sobre las mesas de clasificación. En cada una de estas 3 mesas hay dos personas sacando la lana sucia y las vedijas, luego uno de ellos dobla la lana y el otro tuerce un extremo del vellón en forma de cuerda con lo que hace un paquete de la lana y la tira sobre la mesa de clasificación. El clasificador, Sr. Preston, saca del bulto que tiene delante (de unas 6 a 6,5 libras) una pequeña muestra para determinar la fineza de la lana. Después tira el bulto clasificado en uno de los cajones que tiene a su lado y detrás. El experto clasificador viene todos los años de Inglaterra y trabaja para las dos estancias. Los esquiladores y los auxiliares también vuelven todos los años. Siempre comienzan con la esquila en Río Verde.



Sobre el tiempo de habitabilidad:

"Los domingos no se trabaja y los sábados sólo hasta las 13:00 horas. Bajo los árboles crece abundante pasto. De vez en cuando nos topamos con lugares totalmente limpios por los incendios. Poco a poco el terreno va subiendo y los árboles se tornan cada vez más altos y anchos. Esta parte del campo se usa solamente en verano, durante el invierno llevan a las ovejas más hacia la costa, a las pampas abiertas donde tienen romerillo y calafate para protegerse" (Cartas de Carlos Hoffmann escritas durante su viaje a Magallanes en 1928, Río Verde, 1 de Enero).

Esta estancia tenía un ciclo de vida permanente, al estar más alejada de los principales núcleos, y al ser el punto de intersección entre las estancias que lo circundaban marítimamente hablando, se desarrolló como una suerte de ciudadela, tenía instalaciones industriales, viviendas, biblioteca. Entonces los habitantes de las otras estancias acudían con mayor frecuencia a este centro, casi como un "micro núcleo".



ADMINISTRACION

Sobre su sistema de transporte:

El sistema de transporte más caracterizador era por medio de la vía terrestre, largas cabalgatas y carruajes que llegaban a las inmediaciones. A su vez presentaba un muelle para exportar sus productos vía marítima.

"Río Verde es un puerto marítimo; los barcos se demoran 24 horas en el viaje desde aquí hasta Punta Arenas; en vehículo uno tarda 3 horas". (Cartas de Carlos Hoffmann escritas durante su viaje a Magallanes en 1928, Estancia Río Verde, 25 de Enero)

Ello debido a su mal emplazamiento desde el punto de vista marítimo, entre canales estrechos y peligroso terreno de mar. Era necesario el uso de barcos para que se llevaran los animales ya faenados, junto a sus lanas, camino a Río Seco para su posterior congelamiento y exportación internacional.

Emplazamiento de las infraestructuras:

"Este campo es muy plano, parece una gran pradera con abundante pasto. La estancia Río Verde tiene una superficie de aproximadamente 18.000 hectáreas y 27.000 ovejas. Esto incluye la parte de 4.800 hectáreas y las 5.000 ovejas que le compraron a Meric después de la Guerra por el exorbitante precio de £70.000. Las ovejas son grandes y gordas y dieron un promedio de 7,7 libras de lana."

"Por la tarde di un paseo con Mr. Preston por el valle que forma el río Verde. Es un cañón muy profundo que está bien cubierto de matorrales y pasto. Es un lugar que brinda al ganado excelente protección de los fuertes vientos que siempre soplan desde el mar. Ahora el río trae tan poco caudal como nuestro canal. El cielo estaba despejado y el Seno Skyring se veía maravilloso entero encabritado por el viento. Al fondo las montañas nevadas que se ven hacia el norte y el oeste son un espectáculo aparte. El cerro Diadema (cerro Pinto) destaca entre los demás cerros, porque su punta parece un antiguo castillo feudal"

"El terreno se eleva unos pocos pies sobre el nivel del mar justo donde están emplazadas las casas de Río Verde, a unos 300 metros de la playa. El viento sopla por la ancha bahía con una fuerza tan desenfrenada que uno casi no puede hacerle resistencia. ¡Qué enormes cantidades de energía eléctrica se podría generar captando y sometiendo este viento! El vecino, José Montes, genera la energía para iluminar su casa y accionar algunas pequeñas máquinas con una rueda de viento. En mi opinión, debería ser posible generar centenares de HP combinando varias de estas ruedas de un diámetro más grande y de alta durabilidad (como aquellas que produce Karl Reinach en Dresden, Alemania). ¿Pero qué se podría hacer con toda esa energía? ¿Qué clase de industria se podría alimentar con ella? ¿Sería posible cargar acumuladores, si ya se hubieran inventado tan útiles y livianos para, por ejemplo, hacer funcionar un vehículo con energía eléctrica? ¿O alguna otra cosa?" (Cartas de Carlos Hoffmann escritas durante su viaje a Magallanes en 1928, Estancia Río Verde, 25 de Enero)

CROQUIS SIMULANDO SU ESPACIALIDAD



Ubicada en el borde marítimo del seno Otway, con acceso inmediato hacia un riachuelo que demarcaba longitudinalmente el lugar. Su extensión y la calidad de los pastos es la que define el volumen de la masa ovina que provee la materia prima, como también las facilidades que debía presentar para transportar fuera de esta estancia, su producción lanera. Pero el punto geográfico donde estaba inmerso, presentaba un mal emplazamiento respecto a la navegación y no era posible la llegada y la embarcación de grandes vapores.

Con unos cipreses plantados, además de agregar algunos cortavientos orientados debidamente, armados con ramaje de calafate o de madera, era posible recrear, cuando había voluntad de hacerlo, un hábitat más amable para sus habitantes.

El sentido del escurrimiento de las aguas determinaba regularmente la secuencia de la ubicación de los edificios al definir los extremos del conjunto. Aguas arriba la residencia con sus anexos del dueño o de su representante. Aguas abajo, por razones higiénicas, el galpón de esquila.

El espacio intermedio se acomoda en las cercanías de la casa grande las oficinas y las viviendas del subadministrador, del contador, del ingeniero o técnico mecánico, del capataz, cocinero y personal en general con la familia.

La cocina grande, los alojamientos para solteros y la comparsa de esquiladores, los talleres y bodegas se ubican más cercanos al edificio principal de toda la estancia, tanto por sus dimensiones como porque allí se realiza la esquila, la selección y embalaje de la lana.

Además estaba la existencia de "calles", que no son sino terrenos despejados, por donde circulaban los jinetes a caballo, las carretas y a veces las ovejas que cruzaban el casco camino al galpón y que por su magnitud se utilizaron posteriormente sin dificultad para vehículos motorizados.

Las infraestructuras que marcaban un eje visual: Si bien se ubicaba en el borde marino, su emplazamiento no está directamente en la costa como los otros casos estudiados. El matadero era el único que se desplazaba hacia el mar, siendo el eje visual más representativo desde la navegación.

Las infraestructuras que fijaban el límite en el uso del suelo: todo era ordenado respecto al galpón de esquila, que iba dando la pauta para organizar las viviendas más arriba de éste.

La infraestructura que denotaba el punto culminante: el territorio era más bien plano, la agrupación viviendas y galpones tenía a ser una secuencia constante de alturas. El punto más culminante era la línea de cipreses que protegían contra el viento, pero también la presencia de molinos en los extremos del área, destacaban.

Por último, la infraestructura que demarcaba un nuevo planteamiento topográfico: la materialización dada como medida de protección contra los vientos, el espacio más resguardado era destinado a las viviendas. Los espacios más expeditos, despejados, albergaban la actividad lanar.

Sobre la materialización del paisaje por medio de su poblamiento:

Se jerarquiza bajo la categoría de “casco”, que son la resultante arquitectónica del conjunto de las estructuras realizadas para cobijar hombres, las máquinas y aquellas partes del proceso que no puede realizarse al aire libre, conformando en la práctica un pequeño poblado, asentado en un punto conveniente de la tierra asignada en esta estancia, como unidad básica productiva.

“Enmarcada por el entramado de sus corrales, torres de agua y cortavientos, algún puente sobre el río o estero próximo, con una morfología de distintos pabellones que poco difieren unos de otros, los techos y revestimientos en planchas de zinc pintadas con los mismos colores, por contraste con los vastos y despoblados espacios de la patagonia, la dispersión de su edificación no altera en el observador de una unidad arquitectónica rural” [34]. Las casas destinadas a los administrativos y técnicos que pueden ser 10 o más, son viviendas compactas, de tabiquería en madera, de sesenta hasta cien metros cuadrados de superficie, con cubiertas y revestimientos de plancha ondulada, ventanas de abatir con tragaluces y distintos grados de detalles formales exteriores.

Están aisladas de la humedad del terreno por pilotes de concreto sobre los que se apoya el envigado de piso, con sus habitaciones rodeando a la cocina con agua corriente, bodega para leña y un pequeño antejardín.

[34] “Las estancias Magallánicas”, Juan Benavides-Mateo Martinic- Marcela Pízi-María Paz Valenzuela, Pág. 62

Cada una cuenta con un antejardín con cliero de madera y cortaviento, así como también un traspatio destinado a la caseta sanitaria y el almacenamiento de leña para la cocina. Estas poblaciones enmarcan la "calle" del conjunto y conforman un microespacio urbano que enlaza la industria con el sistema patronal.

Dimensión del paisaje a través del recorrido:

Si bien se contaba con otras estancias en sus inmediaciones, Río Verde se encontraba distante de estas.

El recorrido por medio de la cabalgata permitía una mayor exploración de la estancia hacia su entorno natural. El tiempo era prolongado debido a las dificultades de atravesar una zona boscosa y de largos pastizales.

Solo en la parte costera era posible distinguir la extensión territorial a grandes distancias, al no contar con la presencia de árboles.

Dentro del recinto, el paisaje se ordenaba unidireccionalmente, entre la arboleda de cipreses y el riachuelo, el espacio entonces se angostaba y cerraba, como un callejón.

El conjunto de viviendas demarcaba fuertemente un espacio estrecho y protegido, acotado por los cipreses, sin visualizar la costa directamente. Sin embargo, la dimensión total del recinto se definía por la búsqueda de mejores pastizales que permitan tener mayor cantidad de ovejas, y era este factor lo que hacía un desplazamiento de la estancia hacia la costa.

Por lo tanto, la dimensión total se daban por el recorrido de las ovejas en busca de un mejor pastizal.

Sobre su estructura interdependiente:

Dicho anteriormente, Río Verde nació como estrategia, siendo una intersección de las estancias circundantes que buscaban un punto donde comunicarse marítimamente.

A Río Verde llegaban los productos de dichas estancias, siendo centro de ellas.

Pero no contaba con cámaras de frigorización que pudiesen abastecer el proceso de faenamiento. Entonces se complementaba con los frigoríficos de la zona, primero Río Seco y luego Puerto Bories, donde enviaba su mercadería faenada, para ser dispuesta a su congelamiento y exportación.

Casos de estudio y su evocación :
Situación actual de Río Seco, Puerto Bories y Río Verde:

Estado actual de Río Seco:

Numerosas transformaciones ha tenido este lugar, destinado primero como aserradero y luego propuesto como primer frigorífico de la región.

Como extensión territorial y portuaria, tenía todas las ventajas de ser un gran terreno que procuraba tener mayor desarrollo urbano. Era destacable la compatibilidad de la vivienda espontánea frente a una empresa que se dedicaba al faenamiento de las ovejas.

Inicialmente llegaban las ovejas desde Tierra del Fuego, así como también de otras estancias como Río Verde que no contaban con una cámara de frigorización. Pero surgieron nuevos frigoríficos de mayor capacidad como Puerto Bories, entre otros. Quienes además tenían mejor condición portuaria.

Río Seco funcionaba pero ya no era ícono de la actividad agropecuaria. Hasta mediados de 1964 presentó un desuso de sus dependencias.

Los galpones eran solo bodegas de carnes faenadas de otros lugares, y las viviendas seguían surgiendo, buscando otra actividad de sustento, aparte de cultivos, la presencia de pequeñas embarcaciones pesqueras fomentaron el paisaje marítimo de esta área.

Actualmente Río Seco tiene entre 1 mil y 2 mil habitantes, y la aparición de la carretera sumado a las nuevas tecnologías de transporte vehicular, hacen posible que la gente estudie y tenga vida laboral en Punta Arenas, cerrándose con ellos las pequeñas escuelas y sedes de estudio.

El frigorífico y todas sus dependencias se encuentran en manos de privados, de la Corporación Frigorífica de Magallanes, estando abandonado y sin ningún cuidado respecto a una correcta mantención. De su muelle se alzan un cuarto de su longitud, estando botados alrededor, numerosos tornillos y ganchos, pedazos de metal y madera, clavos y retazos de rieles.



MUELLE DESMANTELADO, QUE PERMANECE COMO ÚNICO VESTIGIO RESPECTO A LA LÍNEA FERREA QUE ALGUNA VEZ TUVO



ELEMENTOS QUE DEMARCAN UNA IDENTIDAD LOCAL DE INMIGRANTES CHILOTES. ORNAMENTACIÓN EN MADERA LABRADA, EVOCACIÓN DE LA IMAGEN DE LA EPOCA



VESTIGIO DEL TAMAÑO DEL ANTIGUO EMBARCADERO

Pero los principales galpones distribuidos hacia la costa que constituían la "fachada" aún está en buena condición, se mantienen de hecho sus ornamentaciones en madera sobre los tapacanes que constituían la imagen de este centro.

Identidad de Río Seco:

Es cierto que sus galpones y dependencias están en desuso y muchas fueron desmontadas, pero no se ha perdido el sentido de ser un área de bodegas con viviendas dispersas.

La gente sigue adquiriendo territorios para vivir en este sector, siguiendo con la tradicional técnica constructiva de "retazos", haciendo una metamorfosis de sus viviendas (pocas de ellas presentan un diseño contemporáneo).

La iglesia sigue siendo el punto cúlmine en la extensión costera, y es la memoria colectiva de la gente que mantiene constantemente el trazado del paisaje original del sector.

Con esto me refiero a que la identidad es tan fuerte respecto a su pasado, que constantemente evocan la importancia que tuvo dicho frigorífico.

Entonces, no se trata de un abandono de sus galpones, sino de la pérdida de su sentido original que tenía respecto al muelle.



Infraestructura de iglesia que ha mantenido su significado espacial en el extendimiento del habitar, mirando hacia el frigorífico



Esporcimiento desmedido, estrecho y sin orden



Casas espontáneas, metamorfosis de crecimiento. Misma modalidad de densificación en el territorio de la época

La carretera internacional pasa en forma paralela al mar, cortando el esparcimiento del lugar hacia "la loma", la carretera constituye un nuevo borde de expansión. Sin embargo, se mantiene esa relación de la convivencia de viviendas con galpones, ya que ha crecido hacia la "Loma", las grandes empresas regionales y de exportación han comprado y construido sus principales bodegas, que se alinean hacia la carretera.

Entonces, las infraestructuras presentan una nueva lógica de esparcimiento, que es por medio de la carretera, la que alberga las nuevas bodegas.

La desproporción viene entonces con una nueva escala de recorrido, que se interna ahora al territorio mismo. La distancia con Punta Arenas es insignificante y esto hace que cambie el trazado del paisaje.

Pero la memoria industrial mantiene el sentido de la gente que aún habita este sector, dándose una automimesis de viviendas dispersas como cultura propia que demarca la identidad de Río Seco.



Vista general de los vestigios tangibles.



Situación actual de trazado territorial. Identificándose a Rio Seco dentro de un contexto de pérdida de continuidad longitudinal hacia el cerro, por medio de la carretera.

Esto densifica la desproporción en instalaciones industriales que abarcan entre la carretera y la costa.



Vista desde la carretera, el mar se encuentra hacia la izquierda, desde donde se aglomeran bodegas y frigoríficos actuales. Las viviendas se disponen "entre ellos"

Estado actual de Puerto Bories:

Hoy en día y pese a que este conjunto sufrió los estragos de un fuerte movimiento social obrero, incendiándose importantes dependencias, es uno de los más completos que quedan en pie.

Sin embargo, al tener un sistema constructivo en base a pilotes de hormigón debido a la humedad proliamente tal del terreno, quedan marcadas las grandes áreas de los desaparecidos galpones, que resaltan entre los pastizales.

La baja densidad poblacional de Puerto Natales de alguna manera sirvió como medida de protección para esta unidad, que aún tiene un carácter monumental de estar separado de la ciudad, pero constituyendo por el emplazado a modo de bahía de la costa, la extensión última del hombre en el mar, en un complejo de fuertes murallones de albañilería.

Además es posible ver el muelle en toda su longitud, y cómo se orientaban las embarcaciones en él.

Pero la línea férrea ha desaparecido, es decir, aún es posible ver los rieles en el muelle y partes de galpones, pero en cuanto a la línea que llegaba a la ciudad, fue extraída por el uso de la carretera.

Si bien es cierto que Puerto Bories fue declarado monumento nacional, aún se usan ciertas dependencias de éste, principalmente los corrales de las ovejas, los galpones de esquila, mataderos y secadores de cuero. El resto de las construcciones se hayan cerradas (como oficinas y otras bodegas, además de cámaras frigoríficas), y solo las principales y más emblemáticas bodegas se abren al público, recreando la vida y tecnología de aquella época de producción.



Se mantiene la bodega de lanas, el secadero y oficinas. Además hace la evocación del funcionamiento global que en un momento "unía" dichas estructuras



Antigua Planta purificadora, en desuso



El galpón de secadero sigue vigente y es usado por una nueva firma de frigoríficos.



No se ha perdido esa condición longitudinal que hay con Puerto Natales, restos de antiguos rieles están presentes en la memoria colectiva de su traslado



el paisaje ha conservado su condición inmaterial dada por las características geográficas. Es decir, su emplazamiento permanece inalterado y es posible divisar los límites naturales que albergan el arraigo marítimo a escala más próxima



Antigua Casa de los carpinteros inactiva

Identidad de Puerto Bories:

Respecto a la villa generada este centro de actividad industrial agropecuario, quedaron en manos de familiares muchos de ellos (casas individuales de trabajadores que tenían familia, como por ejemplo la de los administrativos), y que naturalmente han evolucionado con las nuevas tecnologías de construcción y diseño,



Memoria al antiguo desplazamiento terrestre

Todas las instalaciones de escuelitas y otros edificios públicos, fueron extinguidas por el desarrollo de la ciudad de Puerto Natales. Además, antiguas casonas que en su momento albergaban piezas para personal técnico, han sido vendidas y restauradas para ser una gran casa familiar. Otras sin mayor suerte, han sido demolidas y en su lugar, se han construido importantes hostales y servicios de alojamiento.



Modificación a vivienda, manteniendo su volumetría original

Ello debido a que, esta localidad de Última Esperanza, vive enérgicamente del turismo que su paisaje natural otorga, con atracciones mundialmente conocidas como son ventisqueros, zonas glaciares y Torres del Paine.



Situación actual de las viviendas.



Comprendimiento de la vigencia del secadero: Se relaciona directamente por el viento que corre en la zona, por lo que nunca será obsoleto.



Cueros dispuestos en el secadero



Huella de fundaciones trazan la dimensión original del complejo en forma permanente. En la otra imagen, antiguo matadero destinado a guardar leña y lana prensada

Identidad de Puerto Bories:

Sin embargo, las instalaciones industriales son uno de los mayores vestigios existentes en la región, debido al buen estado de conservación de sus infraestructuras que están presentes.

La huella generada la base estructural, dados de fundación que apisonaban el terreno a modo de pilotes, traza la dimensión de los galpones incendiados.

Además, aún funciona como industria agropecuaria, usándose los mataderos y secaderos. Las cámaras de frigorización son reemplazadas por otra más moderna ubicadas cerca del área.

La identidad se mantiene a medida que el complejo sigue vigente, además mantiene su distancia con Puerto Natales, manteniendo su autonomía.



Estado actual de Río Verde:

Actualmente se considera como "posada" destinada al turismo, principalmente por el buen estado de conservación de su casco histórico, sin alteración alguna, la que asemeja a un contexto puro de su época inicial de producción.

Durante el año, viven constantemente alrededor de 10 personas, quienes no se dedican al faenamiento y matadero de las ovejas, pero sí de su esquila. Por ello, los mataderos están en desuso y dejan estar vistos para el turista que se interesa de su arquitectura.

Una posada, producto de la adaptación de una vivienda y dependencias de bodega, funciona durante las épocas de vacaciones de invierno y verano, siendo el gran incentivo de producción del recinto, por sobre su actividad lanar.

La llegada hacia este lugar, todavía presenta una travesía, se trata de un desvío de la carretera, en camino de ripio suelto, que dificulta su acceso, estando en una condición de trasmano.

La posada ofrece servicios de restaurante (ofreciendo alimentos propios del lugar), un pub de estilo rústico recreando la época, y 9 habitaciones para el visitante



La posada se encuentra en la arboleda de las viviendas, complementando el programa del lugar



Los amplios campos de la costa siguen albergando a la mercadería lanar, extendiendo la dimensión territorial según el pastoreo



Identidad de Río Verde:

Río Verde sigue funcionando como estancia, pero se ha vuelto más autónoma al perder la condición de micro núcleo de las estancias circundantes.

El hecho de que se haya puesto una posada, no cambia el arraigo de este lugar, que también servía de posada para los viajantes.

Se da un complemento en el programa original y esto enriquece aún más el significado de este casco estanciero.



En definitiva, se mantuvo este lugar sin mayores transformaciones, las diferencias son la baja densidad y el estancamiento en cuestión de su crecimiento.



Pequeña escuela que funciona por temporadas, debido a a inexistencia de alumnos



Depósito de ovejas esquiladas, subsisten por medio de la venta de lana, ya no faenan a dichos animales, por un asunto nostálgico que tienen los habitantes respecto al pasado.

CONCLUSIONES

Memoria del lugar ganadero:

Visto lo anterior se puede decir que Magallanes es un lugar cuya identidad es la que da la continuidad espacial del territorio.

La gran extensión de lugares en un territorio vasto, hacia posible que un grupo de personas de baja demografía lograra tener una noción y comunicación global con su contexto.

Con esto se enfatiza la importancia que tenía la participación industrial en la construcción del paisaje magallánico.

Hay que pensar que se buscaba a como de lugar, conquistar y hacer soberanía, y ser autosuficiente. Este último concepto se refleja en el contexto espacial, de ser la región más austral de América.

La construcción del paisaje siempre tuvo esa flexibilidad en las personas, esa libertad de que cada grupo ponga sus propias pautas de crecimiento.

Existían algunos factores que les eran comunes, como se trataba de lugares destinados a la producción industrial, existían una serie de condicionantes funcionales:

- Contar con un espacio despejado para que las ovejas puedan pastar
- Tener las estructuras necesarias para procesarlas: bodegas, baños, galpón de esquila, matadero, cámara de frigorización.
- También contar con recintos que permitiesen la estadia: viviendas de administración y trabajadores en general, oficinas, comedor y si era posible algún lugar recreativo como biblioteca.

Aún en un terreno libre, sin ninguna "escritura" en el paisaje natural, el espacio daba sus propias pautas para habitarlo:

- A. Primero estaba el límite que las condiciones climáticas daban
- B. Segundo estaban los tipos de relieve, específicamente en los suelos, bosques, pastizales, campos de hielo, etc. Identidad de Puerto Bories:
- C. Tercero, se necesitaba gente especialista en el rubro y que esté dispuesta a habitar la región: inmigrantes provenientes de lugares en lo posible, similar al clima magallánico.

¿Por qué la gente habitaria este territorio, tan hostil y lejano?

Por un sistema político que enfatizó la ocupación a como de lugar. No había ningún paisaje cultural que demarque cierta identidad, el que existía por culturas anteriores, había sido borrado.

¿Cómo se borra un paisaje?

Tiene que ver con el vestigio material e inmaterial y con la memoria colectiva.

Los vestigios anteriores eran efímeros, al contrario de lo que se buscaba en la colonización: permanencia a como de lugar.

Se tenía una percepción errónea del territorio, visto en las antiguas cartografías, no tanto por la "medida", sino por el desconocimiento de la fragmentación geográfica: islas, senos Otway y Skyring, canales, etc.

Entonces la imagen del territorio ya era "artificial".

Esto enfatizaba el universo global que se había creado, producto del recorrido, como memoria del territorio.

Con la determinación del emplazamiento inicial, históricamente habían existido las primeras "intenciones" de trazado, algunos embarcaderos espontáneos, el fuerte Bulnes y otros.

Estas primeras intenciones fueron dibujando el paisaje de la gente a partir de la experiencia, como pautas de supervivencia.

Pero aún no se conformaba el "arraigo", aún no se construía materialmente el paisaje:

Las primeras formas de arraigo, fueron en unos lugares específicos que demarcaron núcleos de comercio.

Pero el arraigo total del territorio se reflejó en la influencia industrial dispersa a grandes distancias, unos con otros.

Finalmente con eso, se dibujó el trazado concreto del paisaje.

Cada punto en específico, estaba equipado con grandes complejos de infraestructuras, pero era el sentido que daba el habitar, lo que construía la trama, la red, la conexión, la interconexión y finalmente su interdependencia.

Sin duda que era la distancia entre cada uno, lo que lograba crear identidades propias, lo que daba espacio para seguir extendiéndose libremente, lo que hacía mantener esa heterogeneidad.

Se podía entender que este territorio fue producto de una globalización: debido a la diversidad cultural, gente inmigrante de Inglaterra, Alemania, Suiza, España, Croacia, etc. aparte de los chilenos.

Cada cultura era especialista en cierta área, pudiéndose caricaturizar Magallanes como una gran máquina que necesitaba de cada parte (centros) para funcionar

Es evidente que el trazado del paisaje cultural industrial es la expresión de la vida actual pero, ¿Cuál es su sentido?

Actualmente, se mantiene la industria ganadera, se mantienen los 3 núcleos, y se mantienen los antiguos centros. Sin embargo, los centros han perdido protagonismo, se podría decir que "la máquina se simplificó, no necesita estar conectada a unos centros para funcionar, los núcleos vendrían siendo su propia fuente energética"

Dicho así en forma caricaturesca, para comprender la situación actual en que se vive.

Paisaje y materialización del lugar actual:

El espacio no es finito, se acota, podemos ver el horizonte, pero él está fuera de nuestro lugar limitado y concreto.

¿Cuál era el límite o límites del paisaje?

En primer lugar estaba el límite geográfico, la costa. Luego estaba la deforestación, productor de grandes paños de pastizales que ponían en evidencia la artificialización del paisaje natural.

Pero el paisaje tenía que ver con la construcción de imágenes, para que la memoria de cada habitante captara el trazado.

En lo que se refiere a este estudio, enfocado a los espacios ganaderos,

se hacía un conjunto complejo de un sistema de edificaciones tan o más extensas que las de la "ciudad" (centros principales: Punta Arenas y Puerto Natales como poblados destinados a la actividad industrial de su entorno estanciero).

La materialidad de edificación era de gran calidad, con materiales exportados directamente de Inglaterra, trayendo consigo una nueva expresión de edificación de los mismos debido a sus carpinteros que manejaban otros modos de construcción respecto a la técnica chilota de ensamble.

Los frigoríficos y otras dependencias de las estancias, representaban la imagen de la región, y como tal, tenía un lenguaje de expresión de cada país del cual el administrador era oriundo, es decir, las fachadas se pintaban con los colores representativos de su patria, de su bandera y estandarte.

No se trataba de simples galpones y oficinas, sino de un cuidadoso adelanto arquitectónico y tecnológico en cuanto a la técnica de construcción y ornamentación, llegándose a decir incluso que, presentaba casas y edificaciones tan o más importantes que las grandes casonas y obras de la ciudad.

Por medio de la imagen de cada centro, a modo de fachada, era posible orientarse en grandes distancias e identificar su localización.

La distancia podía hacer que cada centro refleje su imagen sin influencia de otros. Esto daba la identidad propia, en contra de una homogeneidad.

¿Pero qué pasa actualmente?

El puerto dejó de tener importancia, además nacieron carreteras que permitían recorrer finalmente el territorio terrestre.

Económicamente, hubo una crisis con el precio lanar producto del nacimiento de poliéster y fibra sintética. El precio de la lana había bajado considerablemente y se buscaron nuevas fuentes laborales.

Los centros industriales perdieron entonces importancia por ambos factores, las personas que habitaban en las cercanías de dichas "fabricas", buscaron en las ciudades un mejor porvenir laboral.

Esto produjo un quiebre en la descentralización que antes existía, se perdió esa interdependencia, siendo ahora los núcleos más autónomos.

La identidad actual:

Se dio una globalización interna, entre las mismas personas y culturas que habitaron inicialmente, es quizás por eso que no se ha perdido la identidad colectiva.

Además, la gran mayoría de los lugares industriales siguen habitándose, con un rubro igual y/o complementario al original.

Se mantiene la misma identidad, al no modificarse mucho la historia del lugar, el paisaje cultural se mantiene y resiste por medio de la memoria que define la habitabilidad.

¿Qué pasa con el lugar ganadero, que pasa con su la estructura o mejor dicho con la infraestructura que está ausente?

No existe un control general del espacio, no se trata de un abandono como tal, sino de un desuso momentáneo.

Cambió la dimensión del lugar al cambiar su sentido interdependiente, cambió la escala de su recorrido al cambiar su sistema de transporte.

Una dicotomía, por la idea de una desproporcionalidad del control general sobre las formas y la significación de la obra arquitectónica.

Principalmente por la pérdida de la conectividad marítima y su red interdependiente.

BIBLIOGRAFÍA

"ASPECTOS HUMANOS DE LA FORMA URBANA", *, AUTOR: AMOS RUPPURT, COLECCIÓN DE ARQUITECTURA Y PERSPECTIVAS, EDITORIAL GG 1977

"EL URBANISMO", AUTOR: G. BARDET, EDITORIAL UNIVERSITARIA DE BUENOS AIRES, 1959

"LAS ESTANCIAS MAGALLANICAS", AUTORES: JUAN BENAVIDES, MATEO MARTINIC. MARCELA PIZZI, MA PAZ VALENZUELA, EDITORIAL UNIVERSITARIA, 1999

ARCHIVO NACIONAL DE LA BIBLIOTECA VIRTUAL , LIBROS DEL DERROTERO DE LA PATAGONIA 1898

"ARCHIVO CENTRO DE ESTUDIOS DEL HOMBRE AUSTRAL", INSTITUTO DE LA PATAGONIA, UNIVERSIDAD DE MAGALLANES, TEXTO DE MATEO MARTINIC, LA PRENSA AUSTRAL

"MAGALLANES DESDE EL AYER", *, ERNESTO FERNANDEZ DE CABO ARRIADO, TEXTO DIDACTICO DE LA HISTORIA DE MAGALLANES 1520-1900

"CIUDADES Y ARQUITECTURA PORTUARIA", LOS PUERTOS MAYORES DEL LITORAL CHILENO, AUTORES: JUAN BENAVIDES, MARCELA PIZZI, MA PAZ VALENZUELA

"PUNTA ARENAS EN SU PRIMER MEDIO SIGLO 1848-1898", MATEO MARTINIC, IMPRESOS VANIC, 1995

"ARQUITECTURA EN PUNTA ARENAS CASAS DE MADERA" CIEN AÑOS DE HISTORIA, DANTE BAERISWIL RADA, IMPRESOS LA PRENSA AUSTRAL 2001

"MAGALLANES...DONDE NACE AMERICA", PROYECTO REGION, ESTRATEGIA DE DESARROLLO PERSONAL, DICIEMBRE 1994

"ATLAS UNIVERSAL ZIGZAG" AUTORES: JUAN JIGNACIO GONZALES LEIVA, ANA MARIA ERRAZURIZ KORNER, FELIX RODRIGUEZ PEÑA, 1996

FOTOGRAFIAS ENVIADAS POR JAIME BUSTAMANTE ACERCA DE LA ACTUALIDAD, PROFESOR DE MUSICA ARRAIGADO EN LA REGION DURANTE TODA SU VIDA

PROYECTO DE UNA LINEA DE REMOLCADORES DE VAPORES, ARTICULO DEL DIARIO DEL MERCURIO HACIA COMIENZOS DE SILO XX

REVISTA PUNTA ARENAS, CAPITAL DE LA PATAGONIA, CORAZON DEL ESTRECHO DE MAGALLANES, UNICA EDICION 2005

"EDIFICIOS PATRIMONIALES DE PUNTA ARENAS, LA EPOCA DE ORO", AUTOR: DANTE BAERISWYL RADA ARQUITECTO

"ARQUITECTURA EN PUNTA ARENAS, PRIMERAS EDIFICACIONES EN LADRILLOS" 1892,-1935, AUTOR: DANTE BAERISWYL RADA, IMPRENTA AUSTRAL 2000