

La ciudad intermedia chilena como entorno urbano resiliente de la desindustrialización. El caso de Valdivia

A cidade intermediária do chileno como um ambiente urbano resiliente de desindustrialização. O caso de Valdivia

The Chilean intermediate city as a resilient urban environment to deindustrialization. The case of Valdivia

Virginia Arnet Callealta^[a] 



ISSN 2175-3369
Licenciado sob uma Licença Creative Commons

^[a] Universidad Mayor (Chile), Santiago, Chile

Como citar: Callealta, V. A. (2022). La ciudad intermedia chilena como entorno urbano resiliente de la desindustrialización. El caso de Valdivia. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v.14, e20210168. DOI 10.1590/2175-3369.014.e20210168

Resumen

El presente escrito aborda las capacidades que las ciudades de escala intermedia presentan como entornos urbanos resilientes soportando los procesos socio-espaciales derivados de la desindustrialización de manera relevante, utilizando como ejemplo paradigmático la ciudad chilena de Valdivia. La idoneidad que presentan estos entornos urbanos de escala intermedia como el único nexo de intermediación entre los espacios metropolitanos de mayor escala y el ámbito rural, los transforma en elementos imprescindibles en la definición del nuevo panorama territorial chileno y, por tanto, en enclaves idóneos para la regeneración y revitalización tanto a nivel local como global. Asimismo, la atención depositada en las transformaciones y dinámicas económicas y sociales valdivianas en las últimas décadas, posiciona el caso de estudio como referente en la adaptación a las transformaciones, territoriales, económicas y socioespaciales tras la desindustrialización.

Palabras clave: Escala intermedia. Resiliencia. Desindustrialización. Regeneración urbana.

Resumo

Este artigo aborda as capacidades que cidades de escala intermediária apresentam como ambientes urbanos resilientes, apoiando os processos socioespaciais derivados da

VAC, Dra. Arquitecta, e-mail: virginia.arnet@uah.es

desindustrialização de forma relevante, usando a cidade chilena de Valdivia como um exemplo paradigmático. A adequação desses ambientes urbanos de escala intermediária como o único nexo intermediário entre os espaços metropolitanos de maior escala e as áreas rurais, torna-os elementos essenciais na definição do novo panorama territorial chileno e, portanto, enclaves ideais para regeneração e revitalização local e globalmente. Da mesma forma, a atenção dada às transformações e dinâmicas econômicas e sociais valdivianas nas últimas décadas, posiciona o estudo de caso como uma referência na adaptação às transformações territoriais, econômicas e socioespaciais após a desindustrialização.

Palavras-chave: Escala intermediária. Resiliência. Desindustrialização. Regeneração urbana. r indicadas entre 3 e 5 palavras-chave, separadas por ponto.

Abstract

This paper addresses the capacities that cities of intermediate scale present as resilient urban environments, supporting the socio-spatial processes derived from deindustrialization in a relevant manner, using the Chilean city of Valdivia as a paradigmatic example. The suitability of these intermediate-scale urban environments as the only intermediary nexus between larger-scale metropolitan spaces and rural areas, makes them essential elements in the definition of the new Chilean territorial panorama and, therefore, ideal enclaves for regeneration and revitalization both locally and globally. Likewise, the attention placed on Valdivian economic and social transformations and dynamics in recent decades, positions the case study as a benchmark in adapting to territorial, economic and socio-spatial transformations after deindustrialization.

Keywords: Intermediate scale. Resilience. Deindustrialization. Urban regeneration.

“La ciudad [intermedia] no está hecha de esto, sino de relaciones entre las medidas de su espacio y los acontecimientos de su pasado” (Calvino, 2007, p. 25).

Introducción

Las ciudades intermedias transmiten inquietudes que se reflejan en su tejido actual y que, además, las introduce en procesos urbanos que buscan una posición destacada en la red global, a partir de la relación inmediata entre los distintos nodos que componen la red a través de infraestructuras marítimas, terrestres y, sobre todo, digitales. Por ello, se plantea la configuración de las ciudades intermedias chilenas como un elemento imprescindible en la nueva articulación territorial del país, así como, en los procesos de revitalización locales desde perspectivas globales que aglutinan procesos territoriales, espaciales, sociales, económicos e identitarios (Sanfuentes, 2008). Además, el tejido industrial heredado del siglo pasado es el legado que la historia ha cedido a su trama urbana contemporánea, debido a que las ciudades intermedias fueron las encargadas de acoger los grandes crecimientos poblacionales que tuvieron lugar desde la segunda mitad del siglo XIX producto de una notable industrialización; por ello, tras el colapso de la actividad productiva frente a la terciarización que repercutió de manera negativa en la economía chilena y provocó el abandono y deterioro de ciertos entornos industriales a lo largo del país, se deben plantear soluciones que incidan en las carencias de lo ya construido para enriquecer la ciudad actual (Migone, 2006; Pizzi, 2011).

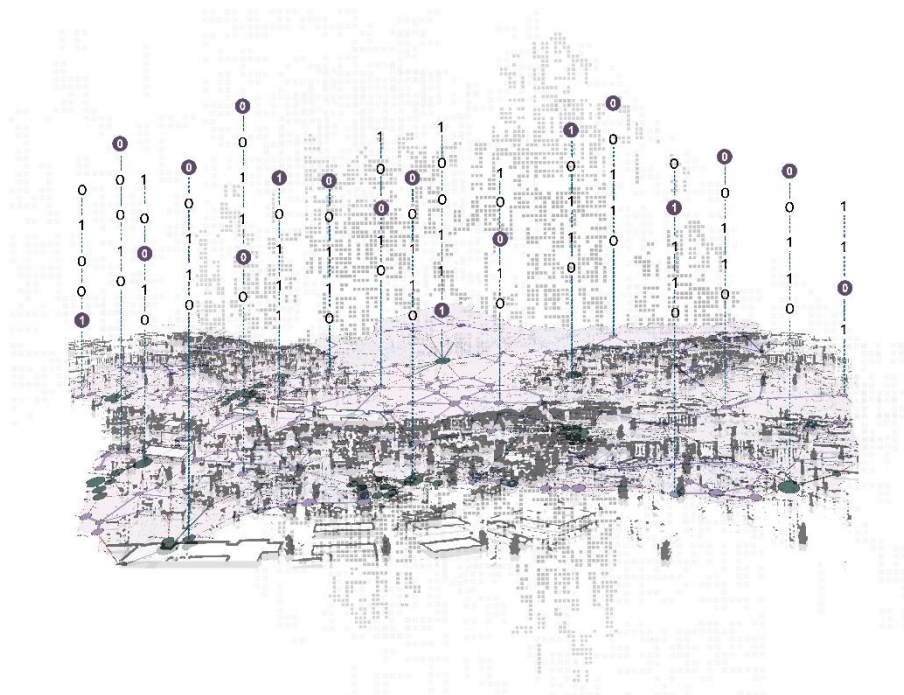


Figura 1 – La complejidad contemporánea de la ciudad intermedia en el territorio. Fuente: elaboración propia (2018).

Sin embargo, el atractivo de estos entornos urbanos radica no en su configuración organizadora del territorio como nodo articulador de referencia para un contexto más o menos inmediato, sino en la complejidad manifiesta (ver Figura 01) que radica es su capacidad de revelar una identidad propia que se adecua a sus valores territoriales, paisajísticos, históricos, sociales y productivos; todos ellos, parte de un escenario común que las caracteriza.

Con este fin, se parte de la evidencia testimonial que profundiza en la importancia de la naturaleza y el paisaje en la articulación del territorio chileno, para profundizar en la contribución notable que la estructuración a lo largo del litoral ha realizado a lo anterior, para distinguir los antecedentes industriales que manifiestan los fundamentos teóricos capaces de soportar una realidad precisa y que argumentan fehacientemente una completa reactivación de áreas industriales del pasado. Posteriormente, se aborda la aplicación metodológica de un instrumento de recuperación urbana contemporánea que se constituya como herramienta de conciliación entre el marco epistemológico establecido en materia de memoria y territorio, y las demandas sociales que atienden a las peticiones reales de los habitantes de la ciudad, reconociendo cuáles son los desafíos concretos del caso de estudio y fijando líneas estratégicas que contribuyan a dar respuesta al trabajo planteado. Finalmente, se disponen una serie de reflexiones finales a modo de discusión que permiten dar cuenta de las acciones planteadas con el fin de favorecer la perdurabilidad de la memoria industrial de un área urbana concreta, enriqueciendo, de este modo, las identidades locales y reforzando su representación dentro del panorama global.

El papel de la ciudad intermedia en la articulación del territorio

El crecimiento que soportaron las grandes ciudades chilenas tras la expansión urbana del siglo XIX con la migración campo-ciudad, provocó que sus límites se difuminaran. Por ello, cabe aproximarse a la escala intermedia, no desde las variables numéricas tradicionales (definidas por el número de habitantes), ni por el rango-tamaño de la ciudad en relación a la ciudad principal que solo están presentes en los países más grandes o en aquellos con una larga historia de urbanización como define la geografía francesa a finales de la década de 1980 (Plotnicov, 1988), sino porque todas ellas presentan una identidad propia dentro de un sistema complejo que funciona en red.

No obstante, la reinterpretación de la ciudad media cuantificable hacia intermedia subyace producto de la reestructuración económica tardocapitalista en la que se prioriza la conexión digital a la física (Soja, 2000), estableciendo relaciones mucho más dinámicas y flexibles donde las ciudades intermedias tendrán un rol fundamental de intermediación en la red. De esta manera, se puede afirmar que el territorio continental chileno se organiza de manera sistémica en redes de ciudades intermedias interconectadas a las grandes aglomeraciones urbanas del país mediante flujos físicos y digitales, lo que las convierte en las protagonistas indiscutibles de la estructuración nacional.

Sin embargo, la concepción conciliadora entre la gran urbe y la pequeña ciudad de estos enclaves urbanos no surge hasta mediados de la década de 1980, con los estudios académicos de Thomas Sieverts (Bellet y Llop, 2004), alejándose de la hasta entonces jerarquía urbana de los territorios con una fuerte componente cuantitativa que se reducía a su crecimiento demográfico o a la relación escalar de dependencia con la gran ciudad nacional para aproximarse a su papel funcional en el territorio.

Sin duda, esta dicotomía ha sido reiterativa en los estudios urbanos de las últimas décadas advirtiendo de la necesidad de un consenso generalizado al respecto de la acotación del concepto de ciudad intermedia, definiéndose en la actualidad mediante un doble sistema: escalar y funcional. Además, la ambigüedad existente en la conceptualización del término (Jara, Modrego y Berdegué, 2012), unida a la falta de un instrumento de planeamiento de carácter territorial en Chile (Vial, 2015), hace imperante la necesidad de una reevaluación de la situación a nivel país que presentan las ciudades de escalas intermedia.

Conforme a la variable cuantitativa las definiciones de ciudades medias son muy diversas – el rango europeo oscila entre 20.000 y 250.000 habitantes (Méndez et al., 2008), pasando por 20.000 y 300.000 habitantes (Vilagrassa, 2000); o los valores de entre 20.000 y 500.000 habitantes fijados como base referencial por la Red de Ciudades Intermedias, red CIMES, (Bellet y Llop, 2000). De todo esto se deriva

que la ciudad intermedia chilena es aquella que presenta entre 40.000 y 500.000 habitantes (Arenas y González, 2007); sin embargo, en este rango se incluyen datos cuantificables relacionados con las grandes conurbaciones del país, por lo que habría que excluirlas y readaptar el rango poblacional utilizado a un máximo de 400.000 habitantes (ver Figura 02). De este modo, y con el fin de establecer una jerarquía funcional entre las mismas, se distinguen dos niveles: el primero, las ciudades cabeceras de nivel A¹, compuesto por quince urbes que cuentan con una población entre 400.000 y 100.000 habitantes; y el segundo, de nivel B², constituido por veintitrés aglomeraciones urbanas que presentan entre 100.000 y 40.000 habitantes (Instituto Nacional de Estadísticas, INE, 2012).

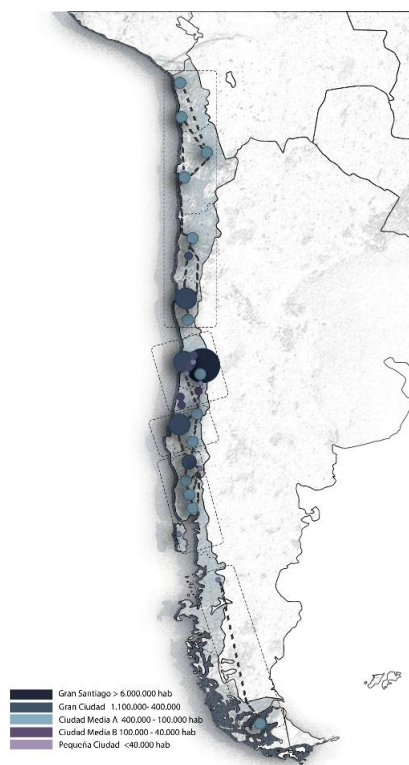


Figura 2 – Redes de ciudades intermedias presentes a lo largo de Chile. Fuente: elaboración propia (2018).

Ante este panorama convulso de datos cuantificables, Bellet y Llop declaran que

Las situaciones intermedias, al hallarse entre dos extremos, se suelen definir en negativo: aquello que no es demasiado grande ni demasiado pequeño [...] Las ciudades se consideran intermedias no sólo con arreglo a tallas demográficas y dimensiones determinadas (coherentes en su contextos geográfico), sino, sobre todo, en relación a las funciones que desarrollan: el papel de mediación en los flujos entre los territorios rurales y urbanos de su área de influencia y los otros centros o áreas más o menos alejados. Funciones de intermediación entre los espacios locales/territoriales y los espacios regionales/nacionales e, incluso, globales (Bellet y Llop, 2004, p. 570-571).

¹ Nivel A: Antofagasta, Puerto Montt, Rancagua, Arica, Talca, Los Ángeles, Iquique, Chillán, Copiapó, Valdivia, Osorno, Curicó, Calama, Punta Arenas y Ovalle.

² Nivel B: Alto Hospicio, Quillota, San Antonio, Linares, San Fernando, San Felipe, Los Andes, Coyhaique, Rengo, Vallenar, Villarrica, San Carlos, Angol, Calera, Limache, Machalí, San Vicente, Castro, Constitución, San Javier, Ancud, Molina y Cauquenes.

Esta nueva definición aporta aspectos dinámicos y estratégicos que refuerzan el carácter intermediador que estas aglomeraciones urbanas poseen dentro de la red territorial fortaleciéndolas como focos de atracción económica y territorial. Este hecho se origina en la primera década del siglo XX con la teoría del lugar central simplificando la organización territorial a las dinámicas económicas y de prestación de servicios del mismo mediante el desarrollo de sus núcleos principales y secundarios (Christaller, 1966).

En el contexto chileno, muchas de las ciudades de escala intermedia fueron las encargadas de acoger el tejido productivo tras la expansión urbana del siglo XIX. Además, tras el crecimiento poblacional desmesurado continúan manteniendo su carácter de sistema de redes que las consolida como espacios idóneos para implementar prácticas de revitalización glocal debido a que son los nuevos núcleos económicos del país (Rojas, Maturana y Morales, 2015). Esto rompe con la centralización tradicional dependiente de Santiago (Geisse y Valdivia, 1978), donde la ciudad albergaba más del 60% de la producción industrial y concentraba al 39% de la población económicamente activa.

Por ello, el rol conector de la ciudad intermedia en su territorio es el que le permite estar ligada a otras ciudades dentro de su red de flujos sobre las que ejerce una articulación inmediata de manera equilibrada. Asimismo, la nueva *Política Nacional de Desarrollo Urbano* (MINVU, 2014) define la ciudad como cualquier entidad espacial cuya red urbana sea compleja concretando la necesidad de integración social, cuyo objetivo es generar las condiciones para que las ciudades sean lugares inclusivos donde los beneficios urbanos sean accesibles a todos sus habitantes; el desarrollo económico abordado de manera integral, con responsabilidad social y sostenibilidad en el tiempo; el equilibrio ambiental que busca que el desarrollo de las ciudades se realice en equilibrio con el medio natural, apreciando y reconociendo los sistemas en que se emplazan; la identidad y el patrimonio, reconociéndolo como “un bien social, conformado tanto por las obras y manifestaciones de las personas y comunidades como por el entorno natural en que viven, que debe ser preservado y potenciado en nuestras ciudades y centros poblados” (MINVU, 2014, p. 53); y, por último, la institucionalidad y gobernanza, cuyo objetivo es promover el reordenamiento institucional para motivar el diseño de un sistema de planificación integrado que incorpore políticas de participación ciudadana efectiva y un sistema de medición de la calidad del desarrollo urbano.

La identidad instrumental del paisaje litoral

La condición litoral de Chile, al ser un país excesivamente estrecho y alargado, arroja una identidad propia marítima y fluvial que ha favorecido la proliferación de ciudades intermedias litorales con una conexión inmediata con el transporte marítimo tras la industrialización, debido al carácter exportador e importador que adquiere el país. Sin embargo, a pesar de ser un país con una franja costera de más de 4.200 kilómetros, sólo presenta once³ ciudades de escala intermedia en contacto con el borde marítimo (ver Figura 03).

³ Antofagasta, Puerto Montt, Arica, Iquique, Valdivia, Punta Arenas (nivel A); San Antonio, Villarrica, Castro, Constitución y Ancud (nivel B).

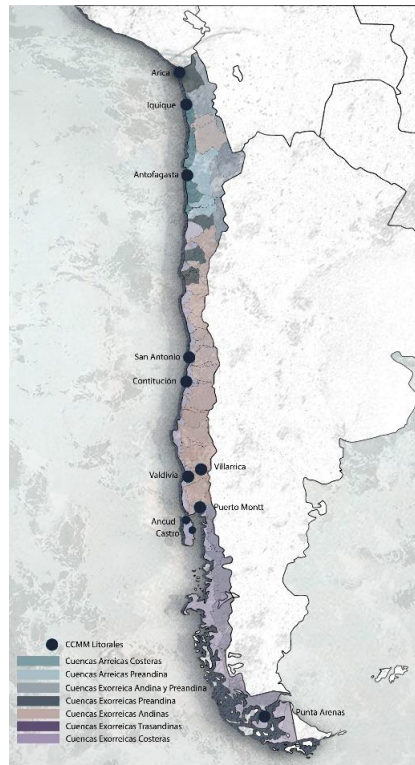


Figura 3 – Ciudades intermedias presentes a lo largo del litoral chileno. Fuente: elaboración propia (2018).

No obstante, durante la última década, éstas se han posicionado como elementos fundamentales, adquiriendo cierta relevancia dentro del marco geográfico de referencia, debido a que la fuerte influencia del turismo en estos ámbitos ha reforzado su posición estratégica ya que

[...] el potencial visual que permanece está esencialmente contenido en la forma geométrica general del relieve ya que éste, a gran escala, no se modifica con la intervención del hombre, ni se encuadra en la perspectiva del quehacer humano, sino que por su condición inalterable constituye la primera cualidad de ‘identidad’ del lugar (Barba, 1996, p. 20).

El paisaje litoral se convierte de este modo en pieza clave para entender el diálogo constante entre tiempo, materia y lugar, apareciendo como el elemento articulador entre el territorio y el contexto industrial y otorgándole una identidad propia notable. Además, la concepción holística e integradora del paisaje de la costa conlleva al entendimiento del mismo como un sistema compuesto basado en elementos naturales y antrópicos, que contemplen sus relaciones ecológicas (Forman, 1995) o las culturales (Nogué, 2007, 2011).

Por su parte, los enclaves litorales de las ciudades intermedias son espacios ricos debido a su posición estratégica en cuanto a la inmediata conexión con el exterior por medio del mar. Sin embargo, la conceptualización del término ‘paisaje litoral’ no comienza a analizarse hasta las primeras décadas del siglo XIX, cuando se establecen nuevas formas satisfactorias de mirar estos enclaves (Perón, 2009). Hasta ese momento, la costa, las playas o las marismas no eran de interés generalizado y funcionaban como espacios de producción pesquera y salinera, de intercambios y comercio, y como lugares estratégicos para la protección del territorio interior. A todo ello, se debe incorporar las corrientes planificadoras que desde finales de la década de 1990 hacen resurgir el paisaje litoral como pieza útil para el planeamiento territorial, no sólo como soporte analítico sino proyectual (Corner, 1999; McHarg, 2000; Waldheim, 2006; Mostafavi y Doherty, 2010; Borobio y García, 2011).

Las manifestaciones de las distintas civilizaciones, a través del legado histórico que nos han dejado, caracterizan de manera positiva un territorio y las políticas territoriales han de integrarlas con el fin de adecuarlas al medio ambiente y al desarrollo urbano, por lo que considerar el paisaje como soporte proyectual le otorga una visión hasta ahora invisible: la arquitectónica. Asimismo, la consideración de distintos aspectos de la realidad territorial brinda la posibilidad, en una misma corriente de investigación, de aportar distintas miradas desde las que entenderlo que reinterpreta el litoral desde lo simbólico, lo funcional o lo concreto.

“Las imágenes estereotipadas con que se representan al público, el faro, el muelle, la isla perdida, el pequeño puerto pesquero con sus cestas para langostas, la barca quilla al sol, la casa del pescador, la villa con las contraventanas cerradas... corresponden a la nostalgia que genera un mundo que está desapareciendo y, a la vez, a la toma de conciencia de que nos son imprescindibles” (Perón, 2009, p. 38).

Por ello, la reinterpretación instrumental del paisaje litoral se complementa con el fuerte crecimiento que ha tenido el turismo de costa en los últimos años en el país, favoreciendo la proliferación de centros de ocio en las ciudades intermedias que actúan como catalizadores turísticos del borde litoral, privilegiando la economía frente a los aspectos culturales que ayudaron a la creación de una identidad propia.

El litoral chileno se ha ido conformando a lo largo de la historia a través de una fuerte antropización que posibilita su investigación actual como una pieza integradora y de conexión entre su condición física y las acciones humanas que en él se manifiestan, entendiendo con ello que es un elemento dinámico y en continuo movimiento. Así, el proceso de construcción cultural de este entorno físico y de sus consecuentes paisajes, responde no sólo a su historia, sino también a su relación con la cultura y la tradición del hombre que de él se derivan, convirtiéndose en un contenedor sobre el que van depositando sus 'restos' las diferentes civilizaciones que lo colonizan para, finalmente, componerlo.

Valdivia: la regeneración industrial como origen del nuevo modelo de desarrollo

La paradoja industrial de Isla Teja

Muchas de las ciudades intermedias chilenas están indisolublemente unidas a su territorio y a la actividad productiva que un tiempo atrás se produjo en ellas. “Infraestructuras, ferrocarriles, viales, viaductos, poblados, construcciones, cortas, ... todos ellos con una clara presencia en el paisaje, han ido modificando a lo largo del tiempo la orografía de muchos de nuestros territorios, estructurándolos, marcándolos y definiendo un paisaje específico como resultado de una actividad industrial” (Alba, 2010: 335). Por lo tanto, no se puede entender la escala urbana intermedia chilena sin la minería, la agroindustria, la pesca y el mar, las fábricas, las infraestructuras o las comunicaciones, asumiendo que son los escenarios manifiestos de una época industrial anterior.

Si bien es cierto que la costa chilena a todo lo largo de su territorio concentra un dilatado grupo de elementos industriales, la posición estratégica, de fácil acceso y comunicación, unida a la actividad productiva desde su etapa germinal, además del vínculo inmediato de estas actividades a través de un sistema en red con el resto del país, hacen de la XIV Región de Los Ríos un elemento relevante para esta investigación.

Los estudios aportados al respecto de la industrialización (Bernedo, 1999; Blancpain, 1994; Carmagnani, 1998; Ortega, 1989, 1992; Quezada, 2009; Valenzuela y Contreras, 2013) describen la zona de Valdivia, como la precursora de la actividad industrial del país, remontando la actividad productiva a

la llegada de los primeros emigrantes alemanes en 1850 para repoblar el sur y así evitar el avance mapuche, gracias a la Ley de Inmigración Selectiva (1845), llevada a cabo por Vicente Pérez Rosales; no obstante, la toponimia del lugar narra la incipiente actividad productiva del sector proveniente de un primitivo taller de tejas y ladrillos (Lloyd, 1915).

Sin embargo, a diferencia de lo sucedido en los entornos urbanos cercanos, como Osorno o Puerto Montt, el coronel Viel engañó a los alemanes entregando tierras yermas en Isla Teja, la isla fluvial aledaña a Valdivia (Quezada, 2009). Todo ello, lejos de provocar un rendimiento generalizado por parte de los inmigrantes, propicia la demanda de utensilios de labores artesanales a sus familiares radicados en Alemania y el consiguiente incremento de tejido industrial en la zona (Blancpain, 1994). Entonces, se convierte la zona en un foco de atracción comercial, lo que concluye constituyendo un tejido productivo empresarial relevante a nivel nacional, dedicado en su mayoría a la cervecería, licores, curtidurías, calzados, madereras y astilleros; tanto es así que para el cambio del siglo XIX al XX se crea la SOFOFA (1883), la Cámara de Comercio de Valdivia (1907) y la Cámara Industrial de Valdivia (1909) para fortalecer el intercambio comercial (Bernedo, 1999).

Asimismo, toda esta actividad productiva se ve favorecida por la aparición de la cuarta sección de ferrocarriles que conectaba la zona con el resto del país y Argentina, consiguiendo un desarrollo industrial notable en el área, mediante la aparición de grandes complejos industriales (Schüller, Hoffmann o Kunstmann, entre otros) en las tres primeras décadas del siglo XX.

A pesar de esta época de bonanza productiva, empresarial y económica, el terremoto de 1960, unido a los escasos incentivos del gobierno para la recuperación de la actividad industrial de la zona y la posterior nacionalización de empresas, provocaron el cierre paulatino de la actividad industrial valdiviana. Además, tras el golpe militar de 1973, las políticas públicas que habían favorecido la implantación de la modernidad fabril fueron siendo paralizadas progresivamente, privilegiando desde entonces la consolidación del sector privado como único modelo económico (Pérez, 2009).

No obstante, en 1990 con el fin del gobierno dictatorial, Chile alcanza la incorporación al mundo globalizado estableciendo un nuevo escenario urbano asociado a procesos globales desde perspectivas locales que rescatan el escenario común de Valdivia donde su valor territorial y paisajístico, fundamentado en la conexión fluvial y marítima inmediata que, además, apoyan el valor infraestructural, se adhiere inconmensurablemente a su valor productivo y social, otorgándole una identidad propia que intermedia entre territorio, industria y cultura. El Plan Regional de Ordenamiento Territorial: Región de Los Ríos (Gobierno Regional de Los Ríos, 2016), refuerza el carácter intermediador que poseen las ciudades de escala intermedia para definir un modelo territorial delimitado mediante pautas estratégicas, integrales y participativas que favorecen el vínculo tradicional existente entre industria y territorio, y presentan a Valdivia como el escenario ideal para revitalizar la región desde estrategias locales y sensibles al territorio y la memoria colectiva.

Desastres y memoria: la fuerza motriz de la regeneración industrial valdiviana

La supervivencia de las ciudades intermedias depende en gran medida de su capacidad de resiliencia tras los procesos de desindustrialización. De esta manera se demuestra que representan un sistema físico y humano (Godschalk, 2003) con alto poder de adaptabilidad ante perturbaciones sin que, por ello, signifique la pérdida de sus características ambientales, económicas y sociales fundamentales (Norris et al., 2008).

Además, la consideración de los entornos urbanos de carácter intermedio como sistemas complejos e interdependientes, favorece el concepto de resiliencia desde la perspectiva urbana, en cuanto autorregulación equilibrada de sus elementos ante un evento traumático repentino, favorece la incorporación de la dimensión cultural a la definición tradicional de sostenibilidad urbana apoyada en

las aportaciones desarrolladas fundamentalmente por la escuela de Londres al respecto (Daly, 1993; Neumayer, 1999; Pearce y Atkinson, 1993, 1995; Pearce y Barbier, 2000; Pearce et al., 1989, 1990; Solow, 1993; Turner, 1993, entre otros).

La idea de sustentabilidad sigue vigente como marco conceptual pero el cambio de paradigma de las últimas décadas obliga a entender la resiliencia como una herramienta indispensable para combatir el trauma urbano y las alteraciones que de él se deriva. Sin embargo, el enfrentamiento a nuevas variables mucho más complejas es un desafío contemporáneo al qué hacer frente desde nuevos modelos de planificación que contemplen la resiliencia, la flexibilidad y la intermediación.

Por otro lado, en Chile la resiliencia urbana es un tema incipiente a considerar desde la investigación urbana y cómo ésta afecta positivamente a las transformaciones en los instrumentos de planeamiento. Asimismo, esto último reinterpreta la conceptualización del término, tradicionalmente asociado a procesos naturales, para comenzar a considerar su relación con la acción humana (Cumming, 2011) y que, finalmente, alcance matices más sutiles considerando la integración de nuevos aspectos como la pobreza, la migración, el desempleo o la desindustrialización. Por ello, la suficiencia de Valdivia para absorber, adaptarse y sobreponerse al impacto de la desindustrialización, unido a la catástrofe natural de 1960, deja constancia de la habilidad natural de este entorno de escala intermedia para asimilar los cambios sucedidos en la segunda mitad del siglo XX.

La demanda social actual en Valdivia solicita una reconversión de los modelos de producción desde lo cultural que faciliten interacciones efectivas entre el territorio y la memoria del trabajo. La ciudad intermedia, imbuida en la cultura contemporánea, está obligada a generar dinámicas actuales que verdaderamente respondan a las necesidades de sus habitantes. Por ello, se convierten en los espacios de oportunidad para ensayar nuevos modos de vida urbanos donde la reutilización, la sensibilización y la rehabilitación social se conviertan en su seña de identidad, haciéndolos más fuertes y resilientes.

La ciudad intermedia es la encargada de absorber los distintos elementos patrimoniales, en tanto configuración formal de lo cultural, para utilizarlos como improntas territoriales que sirvan de símbolos referenciales autoatribuyéndoles cualidades definitorias de la propia identidad local (Vidal et al., 2004). Así, al igual que Viena se reconoce imperial o París escoge ser romántica, Valdivia decide identificarse con la ciudad industrial que gracias a los alemanes un día fue. Por ello, resulta indispensable entender Isla Teja como el escenario contemporáneo desde donde rescatar el pasado a través del patrimonio industrial que la actividad productiva de la zona dejó conciliando pasado y futuro en su trama urbana.

[...] mientras la ciudad se articula ya en base a la presencia dominante y central de los elementos de producción e intercambio, la memoria se convierte en museo, dejando así de ser memoria, porque ésta tiene sentido cuando es imaginativa, recreativa, de lo contrario se convierte en una clínica donde llevamos nuestros recuerdos (Cacciari, 2004, p. 32).

La cosmovisión actual de la condición urbana obliga a entender la componente cultural en el marco de las relaciones urbanas a través de herramientas que permitan impulsar una lectura dinámica de los tres capitales tradicionales de la sostenibilidad (social, ambiental y económico) mediante una identidad común.

Jean-Pierre Warnier (2009), sostiene que este tipo de acciones culturales en entornos urbanos con memoria deben constituirse en tres elementos autónomos, pero, no obstante, entrettejidos. En primer lugar, la circunstancia actual de la industria cultural que lleva a entender el patrimonio urbano como motor del desarrollo económico de ciertos enclaves urbanos con notable carga identitaria, ya que actúan como focos catalizadores de atracción turística dentro del panorama global. Por otro lado, la manera en que estos atractivos se transmiten a la comunidad a través de la inclusión liberada de las tecnologías de comunicación que ayudan a transmitir la información mediante la publicidad. Por último, el modo en el

que la información es transmitida por los propios agentes locales como entes vivos de la memoria para, así, poder transmitir el pasado a las generaciones venideras y que éste perdure en el tiempo.

Todo ello, alude a la necesidad imperante de establecer nuevos criterios actualizados en materia de intervención patrimonial reconociendo el destacado impacto que posee la memoria en los nuevos modos de abordar la condición urbana desde una perspectiva sostenible amplia donde tenga cabida la concepción del patrimonio como elemento generador de tejido empresarial, apoyándose en estrategias públicas que sean capaces de estimular la utilización de los recursos del pasado en la ciudad y comunidad actual.

Fundamentos metodológicos para la construcción de nuevos bordes

El origen de esta investigación reside en la confrontación entre los modelos tradicionales de regeneración y las pautas contemporáneas que surgen desde perspectivas exploratorias y propositivas basadas en el análisis y diagnóstico de las diferentes variables y patrones considerados relevantes para alcanzar la sensibilización de la sociedad ante fenómenos urbanos actuales que acojan y realcen los valores presentes en el tejido industrial de las ciudades intermedias mediante intervenciones que redefinan nuevos usos que presenten la capacidad de revitalizar el patrimonio industrial desde un punto de vista social. Sin embargo, y como condición ineludible de la complejidad a la que se enfrenta la realidad urbana contemporánea, la metodología de esta investigación se fundamenta en tres ámbitos genéricos que se enfrentan de manera continua a un proceso de reformulación constante ante los cambios que se suceden.

Posicionamiento teórico-conceptual y revisión del estado de la cuestión ante la realidad industrial valdiviana

Se plantea una aproximación a la materia de investigación mediante el establecimiento de un marco epistemológico que permita abordar el objeto de estudio con un adecuado grado de madurez. Para ello, la elaboración de esta fase inicial considera el levantamiento bibliográfico mediante herramientas esenciales como bases de datos, repositorios virtuales, publicaciones científicas, normativas, documentos de trabajo, así como noticias de actualidad, basado en los estudios de: Bernedo, 1999; Blancpain, 1994; Carmagnani, 1998; Guarda, 1979, 1994, 2009; Lloyd, 1915; Ortega, 1989, 1992; Pérez, 2009; Quezada, 2009; Rumbold, 1876; Silva, 2005; Valenzuela y Contreras, 2013.

Establecimiento de los parámetros claves que condicionarán el estudio

Para esta segunda fase, es necesario determinar los valores determinantes que, ante catástrofes territoriales y económicas, prevalecen en el imaginario colectivo de los ciudadanos locales, atendiendo al legado productivo como recurso indispensable para el desarrollo de la ciudad de Valdivia en la actualidad.

Propuesta: intenciones, proyectos, realidades

Finalmente, atendiendo a las líneas estratégicas establecidas en la fase anterior, se desarrolla una contextualización basada en la hipótesis que entrega resultados comunes a la incidencia de la identidad en la capacidad de resiliencia ante procesos de desindustrialización que se suceden en las ciudades intermedias.

Praxis resiliente: construyendo nuevos bordes

La aproximación a la realidad actual valdiviana es inconcebible sin la consideración de la llegada en 1850, tras la expulsión de los españoles tres décadas antes, de los primeros emigrantes alemanes al municipio. Por ello, la imagen de Valdivia, fuertemente influenciada por la producción alemana, unida a la relación existente entre identidad social y pertenencia a Isla Teja, ayuda a definir el concepto de identidad urbana social. De este modo, el espacio urbano se muestra ante nuestra mirada como algo más que el sencillo escenario donde se desarrolla la vida de sus habitantes, sino como el elemento sobre el que sustentar la memoria elegida para una determinada ciudad.

La idea de apropiación de un lugar expresa la particular relación que se establece entre el individuo y su espacio próximo, dejando de ser un lugar de paso para convertirse en un lugar propio donde concurren distintas prácticas y densidades simbólicas, apareciendo, de esta manera, los lugares de la memoria destinados a defender el arraigo sobre un espacio y a proyectar la identidad local en el marco de la globalización.

En esta perspectiva, cabe destacar la cervecera Anwandter, fundada por Carlos Anwandter en 1851, de la que Horace Rumbold hace referencia en su ensayo diciendo de ella: “saludable cerveza... insuperable y que ha pasado a ser una formidable competidora de la cerveza embotellada que se importa en grandes cantidades a Inglaterra” (Rumbold, 1876, p. 377) marcando un antes y un después en la identidad urbana social de Isla Teja. Además, la implantación de este espacio fabril modifica el paisaje del entorno urbano al favorecer la plantación de cereal que la producción de cerveza requería (Bernedo, 1999). A este inmueble primitivo comienzan a sumársele otros nuevos posteriores como la fábrica de calzados Rudloff, la destilería Albert Thater, o las curtidurías de G. Schiele o Eduardo Prochelle, configurando a finales del siglo XIX, la imagen urbana de Isla Teja que permanece en el imaginario colectivo nacional (Lloyd, 1915). Sin embargo, el gran terremoto de 1960, unido a los maremotos posteriores, destruyeron el núcleo urbano casi totalmente y modificaron la geografía valdiviana. Los terrenos más afectados se encontraban en las inmediaciones del río Valdivia; entre ellos, se encontraba Isla Teja cuya memoria industrial desapareció aproximadamente en su totalidad. Por otro lado, en las últimas décadas la necesidad de recuperar los valores territoriales de Valdivia así como su memoria productiva y fluvial ha prevalecido (Rodríguez et al. 2016; Saelzer & Urbina, 2015), incluyéndose en el Plan de la Región de los Ríos (Gobierno Regional de Los Ríos, 2016), el papel fundamental de Valdivia en el modelo territorial, basado en el paisaje, la industria y la cultura de esta ciudad intermedia. De este modo, Valdivia emerge como el punto idóneo desde el que revitalizar la región implementando estrategias globales que son sensibles con el territorio y su memoria colectiva.

Por ello, desde la contingencia epistemológica y práctica planteada, se plantean acciones sensibles que vinculen el valor territorial y el productivo, característica inherente a las ciudades intermedias, mediante pautas que recuperen la memoria industrial olvidada, restablezcan la relación perdida entre la ciudad y el territorio, y consideren la reconversión programática del lugar a través de usos contemporáneos acordes con el entorno. Todo esto, refuerza la capacidad de resiliencia que presenta la ciudad de Valdivia tras el proceso urbano complejo que aúna desindustrialización, catástrofe natural y reconversión cultural de Isla Teja, por lo que constituye un reto para ensayar dinámicas urbanas permeables que recuperen el territorio, sensibilicen a la ciudadanía y enfatizen en la adaptabilidad ante las adversidades de los entornos urbanos de escala intermedia.

Según Marc Augé (2003, p. 99), “el siglo XX ha sido el siglo de las devastaciones, la destrucciones y las reconstrucciones” y Valdivia es el perfecto ejemplo de ello. Sin embargo, estas estrategias de reconstrucción deben alejarse de la apología romántica de la ruina y aproximarse a acciones que permitan preservar la memoria del trabajo cuando la arquitectura no es posible. A partir de esto, se

proponen tres estrategias de intervención que perfilen tácticas de carácter integrador en el territorio de la región:

- EIN 01. Territorio y paisaje.

Se propone potenciar Valdivia como centro regional debido a la singularidad de su medio físico, extenso y diverso en espacios inundables, como condicionante y recurso de la ordenación, favoreciendo su geografía particular y su compleja relación tierra-río-mar. Por ello se privilegia el entorno natural, así como la protección del paisaje y la percepción visual del escenario territorial que rodea Isla Teja (ver Figura 04). Además, se le otorga un valor funcional ligado al recreo y esparcimiento de la sociedad valdiviana, de gran relevancia en un espacio degradado y casi olvidado por la otra margen del río, a fin de recuperar espacialmente la memoria industrial del sector.

De este modo, se consigue establecer un vínculo casi indisoluble entre territorio, paisaje y borde fluvial que constituye un suave tránsito entre el litoral y el ámbito rural interior, fortaleciendo lazos de interconexión mutuamente dependientes.



Figura 4 – Diagrama del vínculo paisajístico de Isla Teja con el territorio colindante. Fuente: elaboración propia (2020).

- EIN 02. Memoria e industria.

Se propone recuperar la memoria de la industrialización mediante el impulso del rasgo diferenciador de la zona, estableciendo estrategias proyectuales de reutilización de los inmuebles que perduran como huellas de la actividad productiva (ver Figura 05).

Las pautas de localización de equipamientos y servicios de mayor calidad en el límite poniente del río Valdivia se distribuyen en función del tipo de servicio de las instalaciones y sus ámbitos de afección al centro histórico de la ciudad; de esta manera, devolverán la atención hacia Isla Teja con estos nuevos usos contemporáneos sensibles con el entorno en el que se insertan y que, además, refuerzan la idea de centro regional valdiviano.

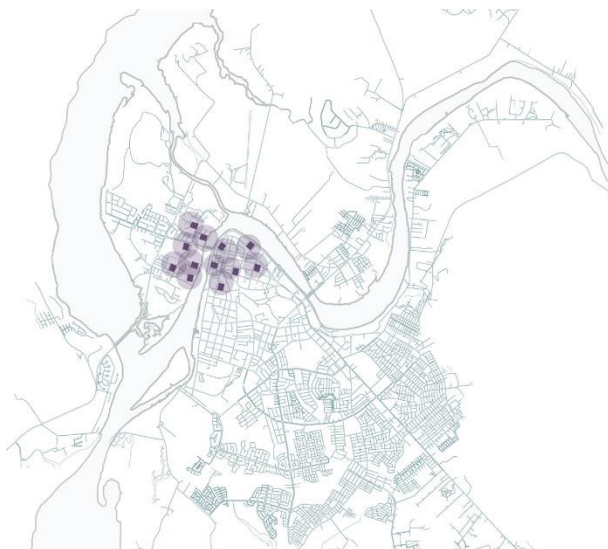


Figura 5 – Diagrama de elementos industriales presentes en Valdivia. Fuente: elaboración propia (2020).

- EIN 03. Cultura y sociedad.

Esta tercera estrategia de intervención acompaña a las dos anteriores en su capacidad de aprovechar como recurso local la incorporación de usos culturales para el fomento y atracción de nuevas y reinterpretadas actividades productivas a ambas orillas del río Valdivia.

A pesar del planteamiento de estas tres líneas generales de intervención no puede ignorarse que la auténtica cualidad del patrimonio industrial radica en su capacidad de adaptación y resiliencia ante una nueva etapa, asegurando su permanencia y continuidad en el tiempo mediante la incorporación de las variables territoriales, paisajísticas, históricas, industriales, culturales y sociales (ver Figura 06). De este modo, la intervención un entorno industrial degradado ha de iniciarse con la aplicación de un planteamiento metodológico general que establezca recomendaciones de escala macro – EIN 01 (territorio y paisaje), EIN 02 (memoria e industria), EIN 03 (cultura y sociedad) – que suceden al planeamiento de escala regional para, posteriormente, establecer determinaciones formales de la arquitectura.

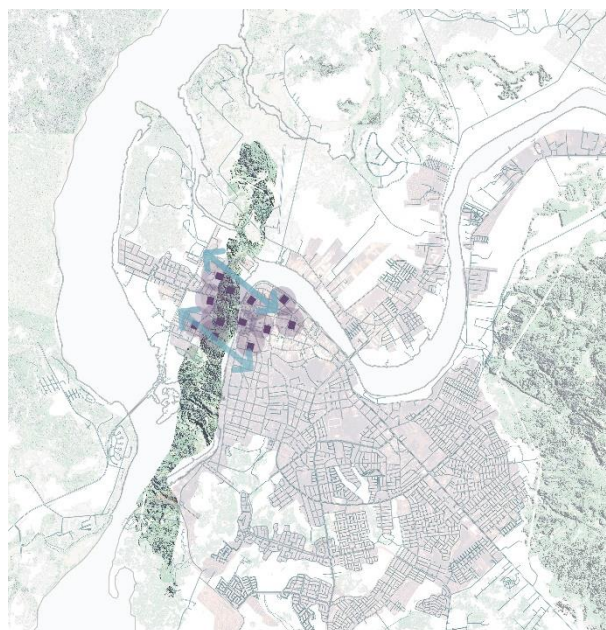


Figura 6 – Diagrama de propuesta que incorpora las tres líneas estratégicas frente a la desindustrialización. Fuente: elaboración propia (2020).

Conclusiones

La contingencia ambiental asevera la necesidad urgente de diseñar instrumentos de planificación intermediadores y conciliadores en la dualidad urbano-rural de los territorios. La necesidad de equilibrar las tres dimensiones fundamentales de la sostenibilidad es una clave indispensable para entender la influencia que tiene la incursión en el mundo global para los procesos socio-espaciales locales; por ello, la regeneración urbano-social de ciertas áreas vacías de la trama de la ciudad apoya el desarrollo de centralidades en conexión con la red sistémica del territorio.

Además, la intervención en áreas industriales genera proyectos de revitalización que se acercan al concepto de ciudad intermedia por su conciliación con el ámbito en el que se ubican y, por tanto, persiguen resultados positivos en un contexto de mayor escala que favorecen el progreso entornos, hasta el momento degradados, con vistas a su perduración en el tiempo ya que, en una coyuntura de rápidos y profundos cambios como la actual, la preservación y la recuperación de realidades urbanas que responden a antiguos procesos de industrialización, requieren de nuevas estrategias de intervención que consideren la cultura como aspecto esencial para redefinir y revitalizar entornos urbanos de escala intermedia.

La revitalización (desde la preservación, el rescate y la regeneración) del patrimonio industrial tiene una trascendencia en la estructuración del territorio, ya que permite redefinir paisajes de gran contenido histórico, económico y social, posibilitando que las distintas ciudades intermedias del litoral implementen su atractivo cultural generando nuevos focos de atracción que permitan la variedad de recursos.

Por su parte, los espacios del trabajo nos permiten leer la historia y la cultura de la sociedad que los habita, dejando infinidad de aspectos perceptibles que configuran una identidad determinada para un entorno concreto y que, a partir de nuevas pautas de intervención que combinen territorio, memoria y cultura, reforzando las identidades locales, donde las particularidades que presentan los entornos industriales en desuso condicionan la praxis resiliente al incorporar insoslayablemente el símbolo

identitario que originó el lugar y que, debido a ello, es el elemento fundamental a considerar en la continuidad del proceso de revitalización.

En este sentido, para que las distintas propuestas de intervención en entornos industriales sean exultantes, se deben diferenciar qué usos contemporáneos se adaptan a los condicionantes del lugar en consonancia con su potencial, resultando las siguientes alternativas:

- La reactivación del uso original mediante la conservación de la actividad productiva del tejido urbano.

- La reutilización del entorno industrial mediante la incorporación de nuevos usos que difieren de la actividad inicial, privilegiando las construcciones fabriles por encima de la memoria del pasado.

- La reconversión total de la zona mediante la implementación de usos diversos que acojan actividades productivas contemporáneas para que perdure la relación directa con la memoria del trabajo, además de favorecer la economía local.

Esta última opción es la escogida para el caso de estudio debido a las potencialidades que el complejo territorio ofrecía en relación a la reinención de un paisaje deteriorado tras una catástrofe natural, el redescubrimiento de la conexión entre el centro histórico e Isla Teja y la reinterpretación funcional de la ciudad en su adaptación al Plan Regional de Ordenamiento Territorial: Región de Los Ríos (Gobierno Regional de Los Ríos, 2016) manteniendo su jerarquía que capital regional y concentrando actividades de servicios, educación superior, turismo y desarrollo científico y tecnológico.

Por ello, estas nuevas pautas de regeneración han de realizarse desde una mirada compleja, en la que converjan distintas visiones para profundizar en el conocimiento local y que construya una nueva visión multidisciplinar de la imagen de ciudad intermedia, ya que los distintos aspectos que aparecen en un mismo espacio se yuxtaponen para generar una reflexión donde el potencial expresivo crezca. “La reflexión teórica queda restringida a redefinir las formas, funciones, estructuras de la ciudad (económicas, políticas, culturales, etc.), así como las necesidades sociales inherentes a la sociedad urbana [...], creando con la ciudad nueva la vida nueva en la ciudad” (Lefebvre, 1969, p. 123-127). Así se posiciona el imaginario en una línea más heterogénea de pensamiento que invita a la madurez en relación a las decisiones tomadas para la regeneración de los espacios del trabajo, ya que éstos no sólo son representativos de una determinada época o lugar, sino que, además, condicionan el paisaje en el que se ubican con importantes redes de comunicaciones y presentan estructuras diáfnas y de gran tamaño adaptables con facilidad a nuevos usos.

Por último, la integración de estas piezas o conjuntos industriales como parte constituyente de un nuevo modelo de planeamiento que abandone la sectorización de usos y apueste por la capacidad de resiliencia ante la desindustrialización que presentan estos elementos obsoletos, abre un nuevo campo de investigación donde la flexibilidad, la resiliencia urbana y la potencialidad de las estructuras de la producción se conviertan en *leitmotiv* de estas acciones dentro del marco urbano. De este modo, a los tradicionales principios de autenticidad patrimonial se deben incorporar la integración urbana, territorial y paisajística – crucial en la determinación de la actividad productiva del caso de estudio –, además de la dimensión contemporánea ineludible de la sustentabilidad – la cultural que actúa, a través de los edificios industriales, como elemento que sirve de anclaje de su identidad y su carácter –. Sólo así se consigue avanzar hacia la consideración que la revitalización de los entornos industriales degradados y olvidados son los escenarios inapelables sobre los que actuar para conseguir alcanzar una consideración equitativa del territorio en la continua incorporación de procesos de transformación urbana sin, por ello, dejar de lado la cautela de los procesos de intervención patrimonial, con objeto de velar por la pertinencia de estos.

Declaración de disponibilidad de datos

El conjunto de datos que respalda los resultados de este artículo está disponible en SciELO DATA y se puede acceder a él en <https://doi.org/10.48331/scielodata.L11VVK>

Referencias

- Alba, M. I. (2010). Nuevas miradas sobre nuevos paisajes. En C. Cornejo Nieto, J. Morán Sáez y J. Prada Trigo (Coord.), *Ciudad, territorio y paisaje: Reflexiones para un debate multidisciplinar* (pp. 333-353). Madrid: CSIC.
- Arenas, F., y González, D. (2007). La expansión urbana fuera de las metrópolis: el caso de la conurbación Rancagua-Machalí en el Valle Central de Chile. En M. E. Beltrão Sposito, (Org.), *Ciudades medias. Espaços em transição* (pp. 495-515). São Paulo: Geografia em Movimento, Editora Expressão Popular.
- Augé, M. (2003). *El tiempo en ruinas*. Barcelona: GEDISA.
- Barba, R. (1996). El control visual de las intervenciones. En AA.VV., *El impacto ambiental en el planeamiento urbanístico* (p. 20). Madrid: Fundación COAM.
- Bellet, C., y Llop, J. M. (2000). *Ciudades intermedias*. Urbanización y sostenibilidad. Lleida: Editorial Milenio.
- Bellet, C., y Llop, J. M. (2004). Ciudades intermedias: entre territorios concretos y espacios globales. *CIUDAD Y TERRITORIO Estudios Territoriales*, XXXVI (141-142): 569-581.
- Bernedo, P. (1999). Los industriales alemanes de Valdivia. *Historia*, (32), 5-42.
- Blancpain, J. P. (1994). *Los alemanes en Chile: 1816-1945*. Santiago de Chile: Dolmen.
- Borobio, M., y García, M. (2011). Paisajes en transformación vs razón e intuición. La cartografía como herramienta de planificación y gestión sostenible del territorio. En J. M. Ezquiaga Domínguez y L. González Alfaya (Coords.), *Transformaciones urbanas sostenibles* (pp. 38-66). Madrid: Universidad Internacional Menéndez Pelayo.
- Cacciari, M. (2004). *La ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Calvino, Í. (2007). *Las ciudades invisibles*. Madrid: Siruela.
- Carmagnani, M. (1998). *Desarrollo industrial y subdesarrollo económico*. El caso chileno 1860- 1920. Santiago de Chile: Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.
- Christaller, W. (1966). *Central Places in Southern Germany*. New Jersey: Prentice Hall.
- Corner, J. (1999). *Recovering Landscape*. Essays in Contemporary Landscape Architecture. New York: Princeton Architectural Press.
- Cumming, G. (2011). *Spatial Resilience in Social-ecological Systems*. Dordrecht: Springer.
- Daly, H. (1993). Por unos principios operativos del desarrollo sostenible. *Alfoz*, (96), 27-30.
- Forman, R. T. (1995). *Land Mosaics. The ecology of landscapes and regions*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Geisse, G., y Valdivia, M. (1978). *Urbanización e industrialización en Chile*. EURE, 5 (15), 11-35.
- Gobierno Regional de Los Ríos (2016). *Plan Regional de Ordenamiento Territorial: Región de Los Ríos*. Recuperado de <http://prot.goredelosrios.cl/>
- Godschalk, D. R. (2003). Urban Hazard Mitigation: Creating Resilient Cities. *Natural Hazards Review*, (4), 136-143.
- Guarda, G. (1979). *La sociedad en Chile austral antes de la colonización alemana 1645-1845*. Santiago: Editorial Andrés Bello.
- Guarda, G. (1994). *Una ciudad chilena del siglo XVI. Valdivia 1552-1604*. Urbanística. República. Economía. Sociedad. Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile.

- Guarda, G. (2009). *Cuatro siglos de evolución urbana. Valdivia 1552-1910*. Valdivia: Universidad Austral de Chile, Instituto de Arquitectura y Urbanismo.
- Instituto Nacional de Estadística, INE (2012). Resultados XVIII Censo de Población. Recuperado em 01 mayo 2020, de http://indigenousnews.org/wp-content/uploads/2013/04/resultados_censo_2012_poblacion_vivienda_tomosIyII.pdf
- Jara, B., Modrego, F., y Berdegué, J. A. (2012). *Ciudades, territorios y crecimiento inclusivo* (Documento de trabajo 103). Santiago de Chile: Programa de Dinámicas Territoriales Rurales, Rimisp, Centro Latinoamericano para el Desarrollo Rural.
- Lefebvre, H. (1969). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Ediciones Península.
- Lloyd, R. (1915). *Impresiones de la República de Chile en el siglo veinte: historia, gente, comercio, industria y riqueza*. Londres: Jas. Truscott and Son Ltd. Artistas Impresores.
- McHarg, I. (2000). *Proyectar con la naturaleza*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Méndez, R., Sánchez, S., Abad, L., García, I. (2008). Dinámicas industriales, innovación y sistema urbano en España: trayectorias de ciudades intermedias. *Boletín de la AGE*, (46), 227-260.
- Migone, J. (2006). Inventario del patrimonio industrial chileno. *ECO PAMPI- NO*, 28, 1-3. Recuperado de <http://www.albumdesierto.cl/eco/pdfs/artic28.pdf>
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo [MINVU] (2014). *Hacia una nueva Política Urbana para Chile*. Vol. 4. Política Nacional de Desarrollo Urbano. Santiago, Chile: Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
- Mostafavi, M., y Doherty, G. (2010). *Ecological urbanism*. Alemania: Lars Müller Publisher.
- Neumayer, E. (1999). *Weak versus Strong Sustainability*. Cheltenham (UK): Edward Elgar Pub. Ltd.
- Nogué, J. (2007). *La construcción social del paisaje*. Madrid: Editorial Biblioteca Nueva.
- Nogué, J. (2011). Paisaje y comunicación: el resurgir de las geografías emocionales. En T. Luna y I. Valverde (Coord.), *Teoría y paisaje: reflexiones desde miradas interdisciplinarias* (pp. 25-41). Barcelona: Observatorio del Paisaje de Cataluña, Universidad Pompeu Fabra.
- Norris, F., Stevens, S., Pfefferbaum, B., Wyche, K., Pfefferbaum, R. (2008). Community resilience as a metaphor, theory, set of capacities and strategy for disaster readiness. *Community Psychology*, (41), 127-150.
- Ortega, L. (Coord.) (1989). *CORFO: 50 años de realizaciones 1939- 1989*. Santiago de Chile: Universidad de Santiago de Chile.
- Ortega, L. (1992). El proceso de industrialización en Chile 1850-1930. *Historia*, (26), 213-246.
- Pearce, D. W., y Atkinson, G.D. (1993). Capital theory and the measurement of sustainable development: an indicator of weak sustainability. *Ecological Economics*, 8(2), 103-108.
- Pearce, D. W., y Atkinson, G.D. (1995). Measuring sustainable Development. En D. Bromley (Ed.), *Handbook of Environmental Economics* (pp. 166-181). Oxford: Blackwell.
- Pearce, D. W., y Barbier, E.B. (2000). *Blueprint for a sustainable economy*. London: Earthscan Publications Ltd.
- Pearce, D. W., Markandya, A., Barbier, E. B. (1989). *Blueprint for a green Economy*. London: Earthscan Publications Ltd.
- Pearce, D. W., Markandya, A., Barbier, E. B. (1990). *Sustainable Development. Economics and Environment in the Third World*. London: Edward Elgar Publishing Ltd.
- Pérez, M. T. (2009). La protección del Patrimonio desde el planeamiento urbanístico. En AA.VV., *Actas de Jornadas sobre Investigación en Arquitectura y Urbanismo* (p. 19). Madrid: marzo de 2009.
- Perón, F. (2009). Patrimonio y paisajes del litoral. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, (6), 33-40.
- Pizzi, M. (2011). Patrimonio e industria. Génesis del paisaje cultural de la ciudad latinoamericana del siglo XX: una necesaria regeneración. *Anales de Investigación en Arquitectura*, 1, 61-70.
- Plotnicov, L. (1988). *El atractivo de las ciudades medias*. México: Estudios Demográficos y Urbanos de México.

- Quezada, C. (2009). Orígenes de la industrialización en Valdivia: inmigración alemana, geografía y resurgimiento económico. *Revista de Humanidades*, (19-20), 119-143.
- Rodríguez, F. & Sánchez, L. M. 2016. Ciudades medias y nuevas perspectivas de desarrollo regional en el litoral mediterráneo andaluz. *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, CLI, 181-214.
- Rojas, A., Maturana, F., y Morales, M. (2015). Evolución histórica de las ciudades intermedias en el siglo XX: crecimiento, jerarquía y funcionalidad. En F. Maturana y A. Rojas (Eds.), *Ciudades intermedias en Chile. Territorios olvidados* (pp. 43-74). Santiago de Chile: RiL Editores.
- Rumbold, H. (1876). *Report on the Progress and General Condition of Chile*. Commercial, 14, Reports by her majesty's Secretaries of Embassy and legation. London: Harrison and Sons.
- Saelzer, Gerardo E., & Urbina, Simón A. (2015). Urbanismo fluvial en el apogeo industrial de Valdivia. *Revista de Urbanismo*, (33), 104-131.
- Sanfuentes, O. (2008). La trilogía de la identidad. *Revista Foco*, 76(6), 10-13.
- Silva, O. (2005). *Atlas de la historia de Chile*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.
- Soja, E. (2000). Algunas consideraciones sobre el concepto de ciudades región globales. *Ekonomiaz*, (58), 44-75.
- Solow, R. M. (1993). An almost practical step toward sustainability. *Resources Policy*, 19(30), 162-72.
- Turner, R. K. (Ed.) (1993). *Sustainable environmental economics and management*. Principles and practice. London: Belhaven Press.
- Valenzuela, L., y Contreras, R. (2013). Industria agroalimentaria y agroindustria hortofrutícola en Chile hasta 1930: antecedentes para una construcción histórica. *Historia* 396, 3(2), 351-377.
- Vial, C. (2015). *Ciudades intermedias y municipalidades*: la carencia de un gobierno. En F. Maturana y A. Rojas (Eds.), *Ciudades intermedias en Chile. Territorios olvidados*. (pp. 75-103). Santiago de Chile: RiL Editores.
- Vidal, T, Pol, E., Guàrdia, J., Però, M. (2004). Un modelo de apropiación del espacio mediante ecuaciones estructurales. En AA.VV., *Medio Ambiente y Comportamiento Humano*, 5(1 y 2), 27-52.
- Vilagrasa, J. (2000). Ciudades medias y ciudades intermedias: posicionamiento en la red urbana y procesos urbanos recientes. En J. J. Michelini, *Ciudades intermedias y desarrollo territorial: un análisis exploratorio del caso argentino*, en Documentos de Trabajo GEDEUR, n°5. Disponible en www.gedeus.es
- Waldheim, C. (2006). *The Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural Press.
- Warnier, J-P. (2009). *La mundialización de la cultura*. Barcelona: Gedisa.

Editor responsable: Luis Alberto Salinas Arreortua

Recibido: 03 jun. 2021

Aprobado: 25 dic. 2021