



MEJILLONES, CIUDAD PUERTO DEL LITORAL

Eugenio Gutiérrez Leyton¹

Antecedentes del poblamiento del Norte Grande

Hasta ahora el Norte Grande chileno, ha sido conocido y reconocido mayoritariamente por los valiosos poblados precolombinos ubicada en la zona altiplánica de esta región, quedando como de menor valor, o de segunda importancia, esa serie de asentamientos que se localizaron en la zona desértica que queda entre el borde costero y la planicie intermedia.

Sin embargo, el proceso del poblamiento de esta zona tiene el valor de una gesta especial. Todos estos hechos suceden en un período extremadamente corto, entre 45 a 56 años: Comienza durante la segunda mitad del Siglo XIX, y finaliza posteriormente a la Primera Guerra Mundial.

Otro aspecto de la creación de estos asentamientos, es que son totalmente atípicos al modelo que se venía empleando hasta ese momento en el resto del país.

En efecto, la totalidad de la fundación de las ciudades del Sur del país tienen la impronta común que reconoce sus orígenes en la Ordenanza de las Leyes de Indias empleada en la Conquista Hispánica de América, la cual podemos denominarla como clásica y que contempla los siguientes pasos, en la ocupación del territorio:

Toda ciudad se crea, a partir de la voluntad de la autoridad política central, mediante un Decreto Supremo.

Su trazado es tipo damero, con orientación a los puntos cardinales, siendo su elemento principal la Plaza. A partir de ella, se organiza y se distribuye espacialmente en el resto de las manzanas del futuro poblado.

Desde un comienzo, se parte con una estructura claramente estratificada y fuertemente jerarquizada desde el punto de vista administrativo, religioso y de servicios, los que se ordenan espacialmente según su importancia.

Primeramente, se ubican alrededor de la plaza los organismos administrativos más representativos, Intendencia o gobernación como representante del poder político central, Iglesia representante del poder religioso; Tribunales de Justicia y, por último, la Municipalidad, como organismos representante de la comunidad.

El resto del equipamiento de la ciudad como las recovas, escuelas, plazas y policía, quedan distribuidos en los barrios, de la futura ciudad.

El poblamiento del Norte Grande tiene, por el contrario, características totalmente diferentes:

Anteriormente, señalábamos que las ciudades del Sur del país, desde el primer día, aparecen con certificado de nacimiento debidamente legalizado. En cambio, las ciudades del Norte nacen todas como hijos bastardos, posteriormente, y después de mucho tiempo más, cuando ya existe una actividad estable y consolidada y una población numerosa, se entra a legalizar administrativamente su existencia.

Tampoco tiene, en un comienzo, un orden ni un trazado determinado, todo es espontáneo, improvisado, y su organización obedece más a la funcionalidad de las actividades que en ese lugar se realizan, como es la carga y descarga de mercaderías, la posibilidad de acopio de ellas y la fácil conexión con el interior. Solamente, muy a posterior, tiende a normalizarse esta situación, asumiendo el orden ortogonal del resto de las ciudades chilenas.

Por ser todas las ciudades del litoral una consecuencia directa del intercambio comercial, su elemento espacial estructurante más importante es el puerto y posteriormente será el puerto con el ferrocarril. Con respecto a sus servicios, solamente la aduana y la gobernación marítima, por tener injerencia directa en las faenas de embarque y desembarque, tienen una ubicación espacial clara con respecto al puerto; el resto de los servicios aparecen desperdigados, su ubicación no presenta una intencionalidad espacial definida en la conformación de la ciudad.

Podemos señalar que la impronta que caracterizará este período del poblamiento del Norte Grande, es su gran inestabilidad económica, derivada de los altibajos propios del precio del salitre del cual depende. Esta inestabilidad, se refleja sobre todo en las ciudades puertos del Norte, donde se desarrolla una feroz competencia entre ellas, asentamientos como Pisagua, Iquique, Tocopilla (Puerto Duende), Cobija, Mejillones, Antofagasta, Puerto Coloso, Taltal y otros.

La calidad del puerto en cuanto a su calado, el tipo de corrientes marinas existentes en la bahía, el régimen y calidad de los vientos, elemento imprescindible para atracar o desatracar, las facilidades

¹ Arquitecto. Asesor Urbano I. Municipalidad de Iquique. E-mail: asesorurbano@muni-iquique.cl

para embarcar o desembarcar, la posibilidad de bodegaje de la carga, la existencia de fuentes de agua dulce para abastecerse y por último la mayor o menor lejanía entre el puerto y los centros de producción, señalaban las diferencias que hacía que algunos puertos aparecieran, crecieran, y se consolidaran, mientras otros languidecían en el tiempo o sencillamente desaparecieran rápidamente.

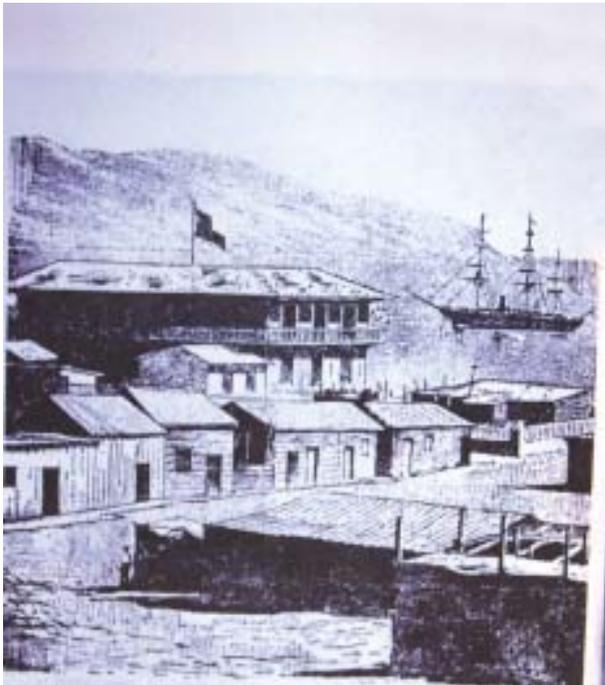
A esta inestabilidad económica antes señalada durante este período, debemos agregarle además la existencia de grandes tensiones, las cuales obedecen principalmente a dos tipos.

La primera es de tipo bélico, y está marcada por dos guerras. La guerra del Pacífico, donde Chile se enfrenta a Perú y Bolivia, al término de la cual se definen sus actuales límites con esos países.

Pocos años después, viene la llamada guerra Civil del 91, que se desarrolla entre el llamado bando Balmacedista, que domina del centro al sur del país, y el bando Congressista, que domina la parte norte del territorio, teniendo a Iquique como cuartel general.

La segunda es de índole social. La gran masa de trabajadores en la industria del salitre permitió la toma de conciencia de su condición de masa proletaria explotada. Basta recordar que el partido comunista nace en esta zona con Luis Emilio Recabarren, las grandes huelgas de los años 1890 y 1900 culminan con la matanza de la Escuela Santa María de Iquique.

(El Período que abarca este estudio es de más o menos la década del 60 del S. XIX, a la década del 30



Mejillones con edificio "Casa Chile", la que en 1989 es trasladada a Antofagasta como aduana. Grabado de 1888

del S. XX, momento en que cierra la Maestranza de Mejillones)

Mejillones, siendo uno de los mejores puertos de Chile por todos reconocidos, nunca ha logrado desarrollarse como tal, siempre ha existido un imponderable que no hace viable llevar adelante las diferentes propuestas que ha tenido.

En esta oportunidad mostraremos un extracto bastante reducido de lo que ha sido este puerto, pero referido a cómo se ha ido construyendo a través del tiempo, en el entendido que al ir relatando las diferentes estructuras urbanas, mostramos la estructura subyacente de su historia.

Si bien las crónicas señalan a este puerto como ocasional desde fines del S. XVIII, el primer intento serio de organizarlo y normalizarlo racionalmente que se conoce, se hace durante la década del 60 del S. XIX, en que Mejillones pertenecía a Bolivia.

En enero de 1867, Melgarejo, Prefecto de Bolivia, manda a realizar un Planteamiento de rehabilitación del Puerto de Mejillones, para luego definir un plano del Puerto. Distribuye manzanas y cuarteles adyacentes a los cuatro lados de la plaza principal, designando los lugares públicos, las oficinas fiscales y los demás edificios, especialmente, Templo Casa de Gobierno, Capitanía de Resguardo, Escuela Primaria, Cuartel de Policía, Despacho Judicial, Muelles.

La confección del plano se inicia en ese mismo año, pero fue fechado posteriormente en el año 1871. En él plantea un núcleo urbano, adyacente al borde costero, bastante tradicional a la usanza de los asentamientos Hispánicos en América.

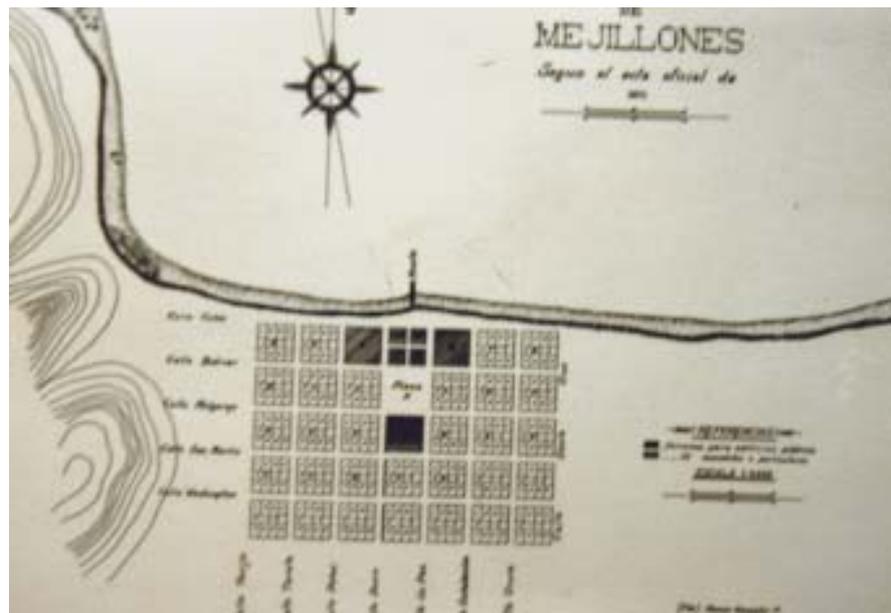
Se proponen treinta y cuatro manzanas, alrededor de una plaza como centro. Da la impresión que esta primera estructura urbana se replanteó tal cual en el terreno, pues en los siguientes planos, siempre aparece como la parte antigua o casco fundacional de la futura ciudad.

Desgraciadamente no tenemos mayor información sobre qué edificios públicos existieron y el tipo de arquitectura empleada.

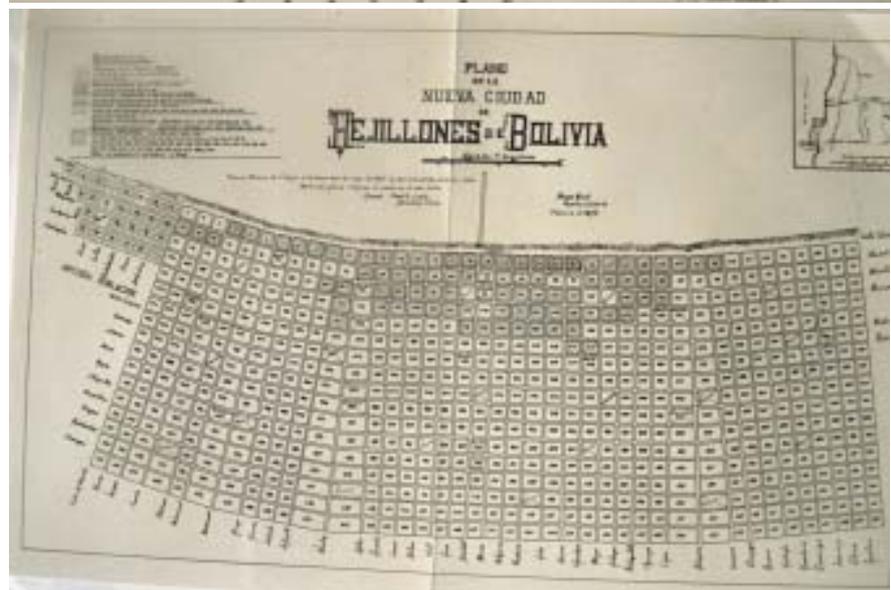
En 1866, se firma el tratado que pone fin a los conflictos limítrofes entre Chile y Bolivia, cuyo documento estipula que ambos gobiernos se repartirán los ingresos del salitre, para lo cual Bolivia debe construir los edificios para el personal chileno.

Al parecer, a raíz del tratado las expectativas del futuro crecimiento de Mejillones eran consideradas reales y a corto plazo, esto llevó a estudiar un nuevo plano para la ciudad, que permitiera tener previsto su crecimiento. Con este fin, el gobierno boliviano contrató al ingeniero chileno don Hugo Reck, para estudiar esta segunda proposición.

Este segundo plano respeta la trama primaria, donde parece que se mantiene el destino del equipamiento cívico en torno a la plaza, pues en las 680



*Primera proposición Urbana.
Plano de 1871.*



*Segunda proposición Urbana.
Plano N° 2, 1873*



*Tercera proposición Urbana.
Plano N° 3, 1904.*

manzanas que se agregan existen solamente equipamiento de plazas, recovas, escuelas. En él se están reservando varias manzanas para la población de Cobija, la cual debido al maremoto de 1868, comienza a trasladarse a Mejillones. Posteriormente, con el segundo maremoto de 1877, Cobija es abandonada y el resto de su población se traslada en su totalidad a Mejillones.

Como el tratado de 1866, señalaba la presencia de Chile allí, también se dejaron varias manzanas denominadas chilenas: allí se instaló en 1868, un edificio prefabricado para la Aduana Chilena (este edificio en 1989 se trasladó a Antofagasta).

La proposición es de una gran monotonía, sus calles y manzanas son todas iguales; el borde mar, que podría haber asumido la condición de parque o avenida del borde mar, no lo hace; la condición de puerto está asumida por un malecón ubicado en la parte central, pero no existe ningún otro elemento que nos señale que allí existe un puerto. De su arquitectura podemos deducirla por lo que aparece en la fotografía del puerto de Mejillones

Con la Guerra del Pacífico, se produce uno de los grandes paréntesis en el desarrollo de Mejillones, situación que cambia a fines del siglo XIX y comienzos del XX, cuando la industria salitrera debido a la demanda creciente del producto, necesita aumentar su rendimiento, llegando en poco tiempo copar la capacidad plena de producción, con lo que se lograba satisfacer la demanda. El cuello de botella, es el atochamiento que se produce en los puertos de embarque, los que no tienen las instalaciones adecuadas para aumentar rápidamente los embarques: entre ellos, el más perjudicado es el de Antofagasta, el cual sencillamente colapsó.

Ante esta situación la Compañía del Ferrocarril de Antofagasta vislumbra la posibilidad de habilitar el puerto de Mejillones para lo cual solicita al Supremo Gobierno de esa época (1904) lo siguiente;

1°.- Autorización para construir una línea férrea, que partiendo desde la bahía de Mejillones, se junte entre los kilómetros 35 al 60 con la línea férrea de Antofagasta al interior.

2°.- Concesión de 60 hectáreas para instalar una maestranza del ferrocarril en Mejillones.

3°.- La compañía se compromete por su parte a construir a su costo, un malecón y también un muelle amplio, donde puedan atracar buques mercantes de mayor calado.

Con la solicitud de la compañía se suceden una serie de anteproyectos, tendiente a adecuar, el antiguo poblado, el acceso al borde costero, la construcción del malecón, el campamento del ferrocarril y

finalmente la proposición de la expansión futura ciudad.

A partir de la proposición de don Hugo Reck, ésta se trata de adecuar en un comienzo, insertando la maestranza del ferrocarril, lo cual no es posible. Después de varias proposiciones surge finalmente el definitivo.

En este plano, podemos ver que la solución propuesta establece el campamento del ferrocarril como una cuña, la línea del tren que viene de Antofagasta al llegar al pueblo se desplaza entre el campamento al oriente y el pueblo al nort - poniente, hasta terminar en el puerto. La organización del pueblo que se propone no es tan rígida como el anterior plano de Reck y tiene el elemento de la modernidad de esa época como son sus diagonales.

En el mes de febrero de 1906 se procede al remate de las manzanas del puerto de Mejillones, que configuran el plano denominado "Plano de los sitios para el remate de Mejillones" del Ingeniero Don Emilio de Vidts. En el plano se indicaba que la totalidad de los dineros del remate de los sitios, se deberán invertir en la urbanización y edificios públicos de Mejillones, lo que nunca se cumplió.

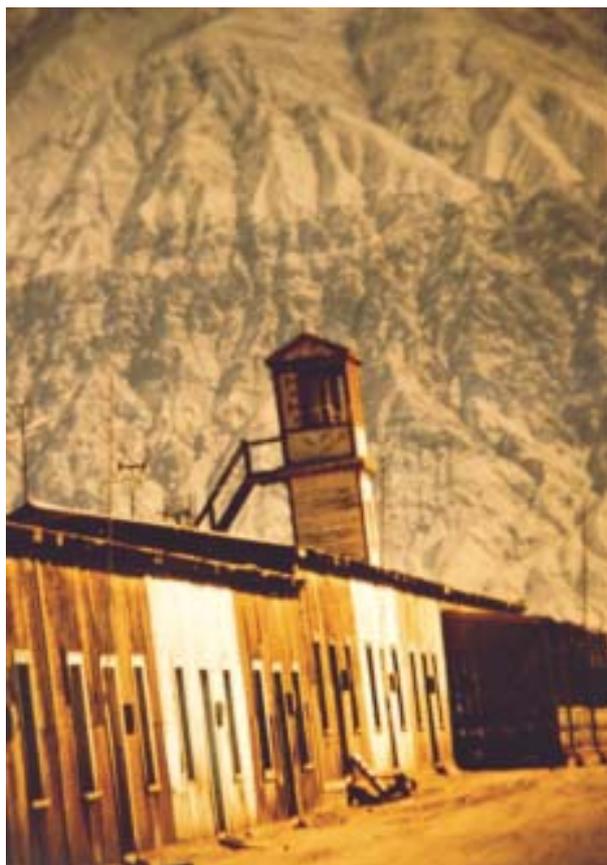
La compañía comienza a construir su campamento - maestranza, el que será con el tiempo el más grande existente en la costa del Pacífico. Se construye como una pequeña ciudad totalmente autónoma.

La parte de la maestranza comprende; Oficina de ingeniería, Maestranza con mueblería, fundición, armado de máquinas y carros, tornamesa, manutención y reparaciones.

La parte del poblado comprende, los diferentes conjuntos habitacionales los cuales son un fiel reflejo de la estructura jerarquizadas de la maestranza, por lo que tenemos entre los sectores más a menos importantes los siguientes: Casas aisladas del gerente y personal superior 4 viviendas, conjunto de viviendas continuas de jefes de secciones e ingenieros, conjunto de viviendas de obreros especializados con casa del encargado del puerto (con mirador), conjunto de viviendas de obreros casados y obreros solteros.

Su arquitectura es diseñada en su totalidad en Inglaterra, su materialidad es toda de madera y si hablamos de estilo podemos señalar como un "Georgian" bastante austero. Solamente en las viviendas de los estamentos superiores, jefes de secciones, ingenieros, gerentes, se nota el Georgian con el empleo de su lenguaje en plenitud. Lo que si se sigue manifestando con mucha fuerza y que es propio de este estilo, es su preocupación por los Sistemas Pasivo, los cuales están incorporados como lenguaje.

Lo último que cabe agregar es que el campamento del ferrocarril desgraciadamente no logró influir con su arquitectura al resto de la ciudad, quedando



Calle de obreros especializados. Al fondo, casa del jefe del puerto, con mirador.

finalmente como una ciudadela dentro de Mejillones.

La primera Guerra Mundial no aumentó como se esperaba la demanda de salitre para la fabricación de explosivos. Influyó en esto, el salitre sintético el cual ya se producía en pequeñas cantidades y con la guerra se comienza su producción en forma industrial. Terminada la guerra esa gran producción industrial de salitre entra a disputar el mercado al producto chileno y desde ese momento comienza inexorablemente la decadencia de éste. A medida que el salitre sintético fue bajando sus costos se fue apoderando en mayor proporción del mercado. En las salitreras mismas, por el tipo de faena, era muy difícil bajar los costos, y en cuanto a los puertos de embarque éstos se defendieron empleando sobre todo su poder político, como fue el caso de Antofagasta.

Con los años, Antofagasta, donde residía el poder político de la región, fue consolidando su situación. Primeramente impidió que Puerto Coloso, 12 kilómetros al sur Antofagasta, se desarrollara, para lo cual sencillamente suprimió la concesión que se le había otorgado y el puerto desapareció.

Con respecto a Mejillones, en 1916 con motivo de las perturbaciones originadas por la guerra europea, la Empresa solicitó este año que el plazo para la

construcción del muelle se contara desde el término del conflicto bélico.

Esta petición de prórroga dió origen a una serie de incidencias, entre los organismos de Estado y la Empresa.

En esos momentos, interviene el Intendente, el cual sugirió la idea de dejar de lado la construcción del muelle de alto bordo en Mejillones, que era ya innecesario por los motivos que se indicaron más adelante, y propone obtener de la Empresa, la suma de veinte mil libras esterlinas para construir en la ciudad de Antofagasta, un edificio destinado a oficinas públicas.

Previa aquiescencia del Gobierno, hizo la gestión del caso ante el representante de la Empresa, quien le expresó en definitiva, que no tenía inconveniente para acceder a esa petición y al efecto presentó al Gobierno, una solicitud con fecha 12 de Febrero de 1917, en la que ofrece la suma de veinte mil libras esterlinas para la construcción de edificios públicos en Antofagasta, y pide que se exonere de la obligación de construir el muelle.

1917 Marzo 9, con esta fecha el Intendente de Antofagasta, informó favorablemente esta solicitud.

1917 Mayo 12, la comisión de Puertos después de recibir los antecedentes sobre el puerto de Mejillones y de estudiarlos, acordó con esta fecha lo siguiente: *“manifestar a Uds., que el Gobierno ha cambiado de política portuaria, abandonando la idea de construir un gran puerto en Mejillones, para construirlo en Antofagasta, ya que en la actualidad se han construido varios muelles particulares en Mejillones, lo que hace innecesario el que deba ejecutar la compañía”*.

Con esta gestión del Intendente de Antofagasta de esa época se le quitó la construcción del gran puerto a Mejillones.

Después de esto Mejillones languideció por 80 años, hasta 1999 en que se rescata la idea de construir un gran puerto, pero esta vez, para que sirva de salida y entrada para el corredor comercial, que se producirá desde Brasil, Argentina, Paraguay, Bolivia y Uruguay con los países asiáticos.

Finalmente podemos concluir que a la luz de los nuevos acontecimientos, Mejillones tendrá una segunda oportunidad, que Cobija, Gatico, Caleta Coloso y Paposó en su época no tuvieron.

BIBLIOGRAFÍA

Plan Regulador Comunal. I Municipalidad de Mejillones. 1998.

Estrategia Regional de Desarrollo II Región. Mideplan. 2000