

# UMBRALES ARQUITECTÓNICOS DE LA CIUDAD.

Espacios de relación y movilidad entre la ciudad y el territorio.  
Valparaíso, ciudad y puerto.

Tesis para optar al grado de Magister en Arquitectura y Diseño, mención Ciudad y Territorio.

Candidato a Magister: Pablo Eduardo Arteché López.

Director de Tesis: Patricio Cárvanes Silva.

MAGÍSTER CIUDAD Y TERRITORIO.

Escuela de Arquitectura y Diseño.  
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DE VALPARAISO.

MMXIV

## Índice.

### Prefacio e introducción.

- I. Prefacio.
  - i. Contexto.
  - ii. Hipótesis.
  - iii. Objetivos.
  - iv. Metodología.
  
- II. Introducción.
  - i. La copropiedad espacial en Valparaíso.
  - ii. El espacio epifánico de Botticelli.
  - iii. La arquitectura de la ciudad.
  - iv. Los umbrales arquitectónicos de la ciudad.
  - v. Observación arquitectónica en la ciudad de Valparaíso.

### Capítulo I. Conformación de la dinámica urbana de la ciudad de Valparaíso.

- I. Valparaíso, ciudad puerto.
  - i. Desarrollo histórico de la ciudad puerto de Valparaíso.
  
- II. Dinámicas en la trama urbana de Valparaíso.
  - i. Dinámica territorial.
  - ii. Dinámica urbana.
  - iii. Umbrales arquitectónicos de la ciudad .
  
- III. Periodos históricos de las dinámicas de movilidad en la trama urbana de Valparaíso.

### Capítulo II. Desarrollo histórico de las dinámicas urbanas y umbrales arquitectónicos de la ciudad de Valparaíso.

- I. Origen y asentamiento de la trama urbana. 1536-1855
  - i. Dinámica territorial.
    - El puerto de Valparaíso, del monopolio colonial al libre comercio republicano.
    - El camino de Valparaíso a Santiago.
  - ii. Dinámica urbana.
    - Trama urbana y elementos de la ciudad.
    - Transporte urbano.
  - iii. Espacios de relación entre la ciudad y el territorio.
    - Poblado y núcleo urbano original
    - Plaza de la Aduana y primer muelle.
  
- II. El barco a vapor, el ferrocarril y los sistemas de transporte urbano. 1840 - 1906
  - i. Dinámica territorial.
    - La navegación a vapor y ferrocarril en Valparaíso
  - ii. Dinámica urbana
    - Almacenes de la aduana y muelle fiscal
    - Servicios públicos de transporte urbano.
  - iii. Espacios de relación y continuidad entre la ciudad y el territorio.
    - El puerto y la estación.

- III. Terremoto, plan urbano y obras de ampliación portuaria. 1906-1969
  - i. Dinámica territorial.
    - Obras de modernización portuaria.
    - La ruta carretera entre Valparaíso y Santiago.
  - ii. Dinámica urbana
    - El terremoto de 1906 y el plan de reconstrucción del Almendral.
    - Articulaciones viales de la ciudad.
  - iii. Espacios de relación y continuidad entre la ciudad y el territorio.
    - El puerto moderno da forma al borde costero.
    - Ejes de circulación vial.
  
- IV. Tecnificación portuaria y accesos viales . 1969-2014
  - i. Dinámica territorial.
    - Tecnificación portuaria, decadencia y resurgimiento económico.
    - El “Camino Internacional” y la “Vía Elevada”.
    - Ruta 60-CH. Camino Las Palmas, La Pólvora y Acceso Sur.
  - ii. Dinámica urbana.
    - Estructura vial de la ciudad de Valparaíso.
  - iii. Espacios de relación y continuidad entre la ciudad y el territorio.
    - Avenida Argentina, eje de acceso a la ciudad.
    - Acceso Sur al puerto.
  
- V. Cuadro resumen capítulo II.

Conclusiones.

- I. Conformación de los umbrales arquitectónicos en la ciudad puerto de Valparaíso.
  - i. Factores de conformación.
    - El borde costero y el uso portuario.
    - Asentamiento costero y limitada accesibilidad.
    - Tecnologías y dinámicas de transporte y movilidad.
  - ii. Evolución histórica de los umbrales arquitectónicos de Valparaíso.
    - Frente marítimo y el espacio portuario.
    - Frente terrestre, accesibilidad a la ciudad y el puerto.
- II. Situación actual y proyecciones.
  - i. El puerto y la ciudad, espacios contrapuestos en Valparaíso.
  - ii. Umbrales arquitectónicos internos de la ciudad puerto.

Anexo.

Bitácora de travesía a Brasil. Taller Magíster Ciudad y Territorio.

## Prefacio e introducción.

*“Ahora solo me importan las sensaciones, que ningun libro o imagen puede recoger. Lo que cuenta es que el mundo me interesa de nuevo, que pongo a prueba mi espíritu de observación y examino los límites de mi sabiduría y mis conocimientos, si la luz de mis ojos es pura y clara, cuanto soy capaz de observar viajando a esta velocidad y si todavía es posible eliminar las arrugas que se han grabado en mi alma.”*  
*Johann W. Goethe. Viaje a Italia. 1788.*

## **I. Prefacio**

### **i. Contexto del estudio.**

El contexto del estudio es la ciudad puerto de Valparaíso, en su desarrollo histórico desde su origen hasta la actualidad, establecido como un lugar de transición entre el comercio marítimo y el interior del territorio. Específicamente el estudio aborda la ciudad “histórica” en lo que popularmente se conoce como el “teatro de los cerros”, que va desde el sector de “Playa Ancha” hasta el sector de “Barón”, la cual es extensión original de la ciudad desde sus primeras referencias y existencias.

Luego se analizan los medios e invenciones por las cuales se dio forma a la continuidad urbana con el territorio, los períodos e hitos de la constitución de su trama y los umbrales mediante los cuales se hizo posible la relación entre ciudad y el territorio.

### **ii. Hipótesis de estudio.**

La relación entre la ciudad y su contexto territorial está dada por la conformación de elementos de continuidad que toman forma en la trama urbana y constituyen el espacio arquitectónico de la habitación dinámica entre el exterior e interior de la ciudad en movilidad.

El sentido y necesidad de continuidad del habitar conforma una dinámica, desde y hacia la ciudad; estableciendo ritmos de movilidad que toman forma y se materializan en elementos e infraestructuras insertos en la trama urbana, apareciendo este espacio arquitectónico como una manifestación del territorio en el espacio de la ciudad.

### **iii. Objetivos**

Comprender la forma de la continuidad en la habitación entre la ciudad y el territorio, en su evolución temporal y espacial. Para luego revisar como esta relación se ha constituido como elementos urbanos que le dan lugar a esto.

Dar cuenta como la ciudad puerto de Valparaíso al ser un importante punto dentro de una red mayor de vías de comunicaciones marítimas y terrestres, desde su ubicación en el Pacífico Sur, formó sus umbrales para asumir esa posición y función en el territorio.

Determinar la evolución de las dinámicas que han afectado la forma y función de la ciudad, para comprender el modo actual de habitar en movilidad y construir los umbrales arquitectónicos de la ciudad en el siglo XXI.

### **iv. Metodología**

La metodología de estudio consiste en un primer desarrollo que desde la observación arquitectónica y el establecimiento de un marco teórico y conceptual, se establece en fundamento y se define la temática a desarrollar para el estudio de la ciudad de Valparaíso.

Luego a través de una revisión historiográfica de fuentes se establece un estudio de la evolución del desarrollo urbano de la ciudad en base a la temática, contexto y variables definidas.

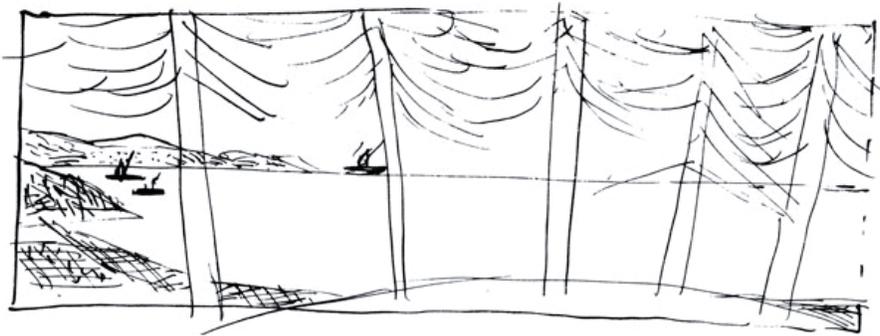
## II. Introducción.

### i. La copropiedad arquitectónica en Valparaíso.

En el “Estudio Urbanístico para una Población Obrera en Achupalla” de 1953, el arquitecto Alberto Cruz, realiza una observación espacial de la meseta en la ciudad de Viña del Mar con vista privilegiada hacia el puerto de Valparaíso. Presenta dos dibujos acompañados con notas respectivas, en las cuales propone la condición de “co-dueños” o “co-propietarios” de Valparaíso a los futuros habitantes de este lugar, a través de esta relación geográfica y visual.



desde lo alto mirando a  
Valparaíso: co-dueños de Valparaíso



co-dueños de Valparaíso:  
co-dueños de Valparaíso mirando el mar a través de los árboles:  
lo que tanto se buscaba.  
el mar a través de los árboles  
la ola y la hoja

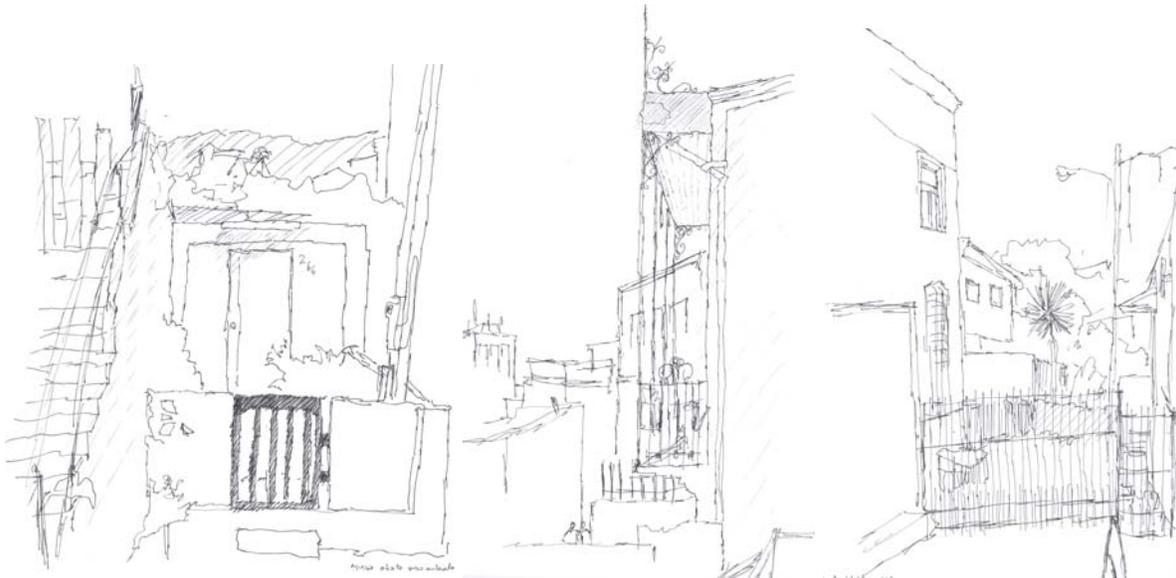
(1)(2) Cruz, Alberto. 1953.

(1) Dice la nota: “Desde lo alto mirando a Valparaíso: Co-dueños de Valparaíso.”

(2) Dice la nota: “Co-dueños de Valparaíso: Co-dueños de Valparaíso mirando el mar a través de los árboles. Lo que tanto se buscaba. El mar a través de los árboles. La ola y la hoja.”

Esta condición de geográfica de atalaya o privilegio visual sobre la extensión natural y la ciudad está presente en Valparaíso desde su origen y conformación como asentamiento. Esto ha constituido una singular cultura urbana nacida de la necesidad de adaptarse a las condiciones geográficas de su emplazamiento, que se ha materializado en un modo observable y constatable en la forma de edificar la ciudad, donde el sentido de “propiedad” se extiende, apareciendo este sentido de “copropiedad” como una relación y construcción de los habitantes de su espacio urbano.

En Valparaíso al insertarse en sus vías de circulación peatonales en las laderas de los cerros y observar, aparecen elementos y espacios que componen la relación entre las viviendas y su inserción en la red urbana, a través de escaleras, pasajes, miradores, sitios eriazos, puertas, ventanas, balcones, rejas, barandas; todos elementos que constituyen un espacio intermedio entre la vida privada de las viviendas y el espacio público de la ciudad, donde se hacen presente las apropiaciones o “copropiedades”, en la conformación misma de la trama urbana a una escala próxima domiciliaria de barrio. Los habitantes construyen así un medio de interacción con el espacio público, sus propios “umbrales” como expresión del contacto con su ciudad y el espacio público, donde el límite se constituye como un espesor. A continuación algunas observaciones de lo señalado.



(3)(4)(5) Croquis del autor, dibujados en la ciudad de Valparaíso.

Notas:

3. Cierre de un espacio anterior a la puerta a la propiedad. Aparece un reja casi simbólica, todo aun costado de una escalera. El espacio se dispone para tener un intermedio en el contacto con lo público de la ciudad.
4. Un balcón estrecho adornado por su expresivo enrejado. Desde el pasaje se queda inserto en él al mismo nivel. Espacio mínimo para aparecer, estar de pie contemplando la extensión mayor de la ciudad, y quedar presente ante la ciudad.
5. Pasaje cerrado por una reja, aparece un espacio semi-público, cuidado por sus habitante. Aparecen los elementos al exterior, la copropiedad.

## ii. El espacio epifánico de Botticelli.

En el Renacimiento, la pintura a través del perfeccionamiento y aplicación de la técnica perspectiva, logró un alto nivel de diálogo compositivo con una concepción arquitectónica del espacio. Los pintores construían su punto de vista a partir de la construcción matemática de un espacio en el cual se desenvolvía la acción, un acto en desarrollo, constituyendo una cosmovisión a partir de elementos tomados de la realidad, como por ejemplo arquitectura, la naturaleza e incluso los mismos protagonistas.

Botticelli (1445-1510), pintor florentino, pintó en distintas ocasiones el motivo de la “Epifanía”, conocido en la tradición cristiana como el momento en que se da a conocer en público al mundo a Dios encarnado en Cristo, posterior a la natividad.

*“Una de las tempranas obras autónomas de Botticelli es La Epifanía, que realizó el joven pintor hacia 1465-1467(...) Este cuadro inicia una larga tradición de las Epifanías de Botticelli; en total se conservan cinco obras con esta temática”.*

*(1) Deimling, 2011.*

La palabra “Epifanía” significa precisamente “manifestación y aparición” (RAE). En todas sus composiciones “epifánicas”, Botticelli construye el espacio de manera en que la Virgen que presenta al Cristo nacido se ubica en un espacio intermedio, entre el lugar de la natividad, generalmente precario o cavernoso, y el mundo que lo recibe, en aparente ruina y reconstrucción. Se adelanta para quedar ante los asistentes, en este espacio umbral, constituido como tal, desde el cual renace la humanidad con el hijo de Dios nacido. El espacio “epifánico”, como un entre, un intermedio entre el interior y el mundo, espacio donde se manifiesta y aparece un presente, espesor necesario para instaurar un relación, umbral constituido para ello.



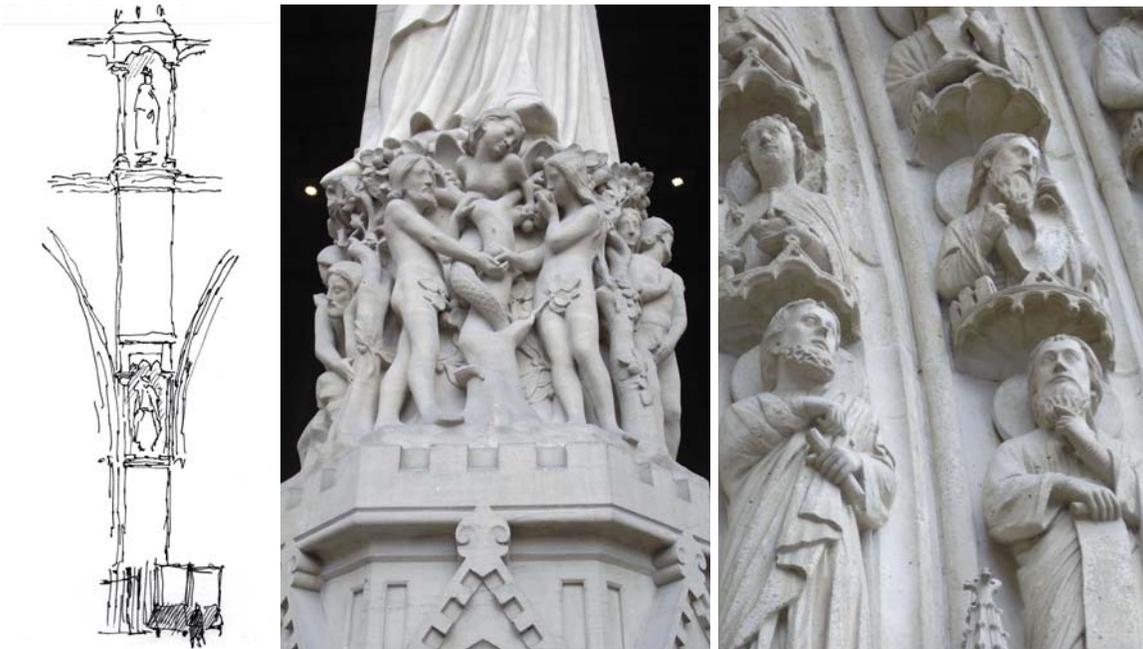
(6) “La Epifanía”. Botticelli. 1465-1467. (7) “La Epifanía”. Botticelli. 1475. (8) “La Epifanía”. Botticelli. 1481-82

Luego desde la observación de estas obras de Botticelli, podemos pensar el umbral como espacio “epifánico” de manifestación y aparición, con la dinámica de un acto en ejecución; y así también en la ciudad de Valparaíso a través de su conformación arquitectónica como ciudad.

### iii. La arquitectura de la ciudad.

La historia de la arquitectura es la de sus umbrales, originada en la construcción de la relación entre el interior y el exterior, de aquel espacio intermedio y la continuidad como un acto dinámico, tanto para las edificaciones como para las ciudades.

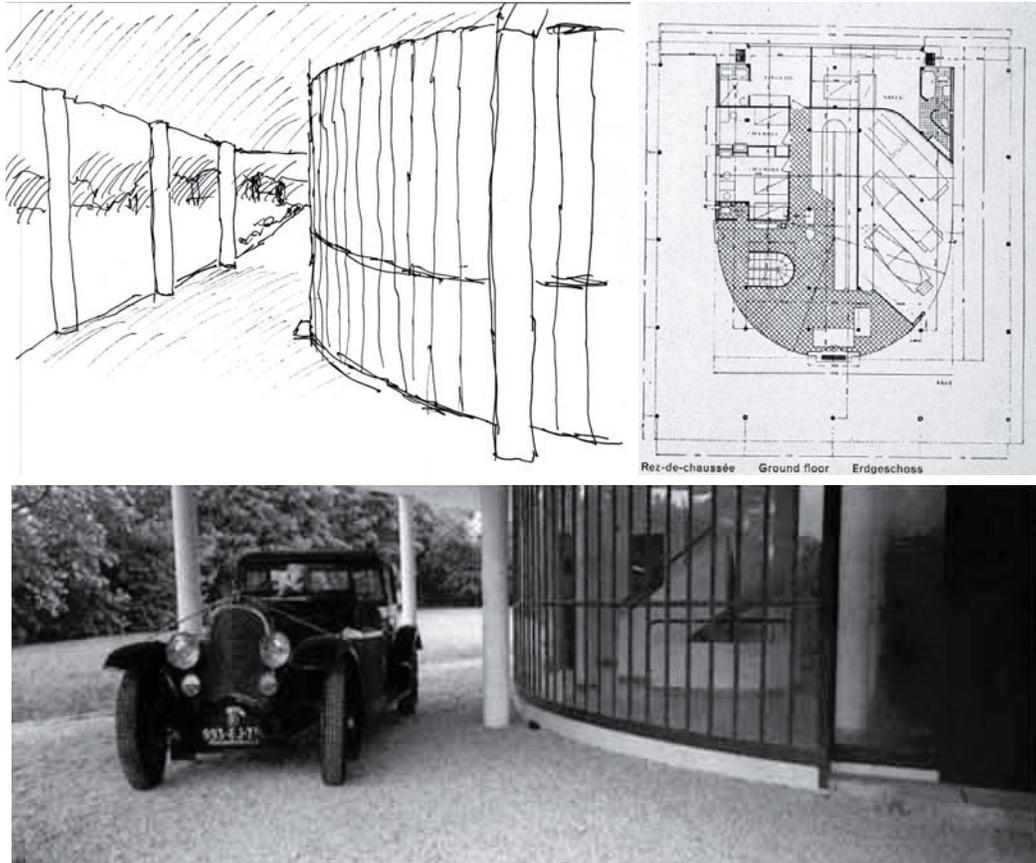
Para visitar hoy la catedral de Notre Dame en París se ingresa por el pórtico sur (visita en el mes de Junio, año 2013), realizando una fila junto a cientos de visitantes. Luego de la visita al interior la salida es por el pórtico opuesto del norte, siempre por la fachada principal. Antes de ingresar dibuje uno de los pilares entre dos de los pórticos de acceso, un elemento sobrio, sólido y liso; con nichos de estatuas en dos alturas y con una persona abajo para comprender la escala y el tamaño vertical. Al salir me detuve a fotografiar el detalle de la iconografía del pórtico, donde uno puede comprender la construcción de aquel espacio para ser visto desde aquella distancia y en el acto de ir andando, en lo próximo, dando cuenta de los detalles y significados de estos; no así el pilar que dibuje antes que cumple como elemento estructural y compositivo de la fachada para ser mirada a distancia. Dos modos así del umbral, lo próximo y lo lejano, dos escalas de construcción arquitectónica.



(9) Croquis pilar fachada catedral de Notre Dame, Paris. Junio 2013.

(10)(11) Fotografías del pórtico norte de acceso a la catedral de Notre Dame, Paris, Junio 2013.

Así también en la Villa Savoye de Le Corbusier, en Poissy a las afueras de la ciudad de París, me detuve a dibujar la marquesina bajo la casa por la cual estaba pensado se accedería a la vivienda en automóvil, como una pequeña calle incluida en el espacio arquitectónico. De alguna manera, a la distancia, con este gesto se incorporaba a la ciudad en la obra, con el automóvil como signo de su ritmo y movilidad, siendo este el nuevo modo de relación de la vivienda con el espacio urbano a principios del siglo XX, extendiendo el territorio urbano desde la velocidad y la disminución de los tiempos de traslado.



(12)Croquis acceso Villa Savoye. Poissy, Paris. Junio 2013. (13)Planta nivel 1, acceso vehicular con garage.Villa Savoye. Poissy.1928.  
 (14)Vehículo accediendo a la Villa Savoye. Poissy.

Los pórticos de Notre Dame y el acceso de la Villa Savoye son ejemplos del sentido en que la arquitectura conforma su relación con la ciudad, y a su vez como ella es configurada por eso. No debemos comprender lo “arquitectónico” o la “arquitectura” sólo como el fenómeno de la edificación, y lo “urbanístico” o “urbano” como lo relativo a la ciudad y la conformación de su trama. Ambas situaciones forman parte de un solo fenómeno, en el cual la posibilidad de la constitución de una continuidad ha hecho posible dar forma a la civilización al amparo de sus ciudades.

El arquitecto italiano Aldo Rossi (1931-1993), definió esta situación como “la arquitectura de la ciudad”, con lo cual reunió y definió el fenómeno urbano como arquitectura, además de otorgarle un importante sentido temporal relativo a la historia de su conformación.

*“La ciudad, objeto de este libro, viene entendida en él como una arquitectura. Hablando de arquitectura no quiero referirme sólo a la imagen visible de la ciudad y el conjunto de su arquitectura, sino más bien a la arquitectura como construcción. Me refiero a la construcción de la ciudad en el tiempo.”*

(2) Rossi, 1971.

También para Rossi a través de la “arquitectura de la ciudad”, la entiende como una gran obra de la humanidad que crece en el tiempo, pero también los fragmentos de ella que constituyen la singularidad de su forma; siendo todo esto más que una representación de un complejidad mayor y un modo concreto de abordarla. Propone una problemática escalar en el análisis de la forma urbana y la arquitectura como estructura concreta que permite el estudio de ella misma.

*“Ahora bien, por arquitectura de la ciudad se puede entender dos aspectos diferentes; en el primer caso es posible asemejar la ciudad a una gran manufactura, una obra de ingeniería y de arquitectura, más o menos grande, más o menos compleja, que crece en el tiempo; en el segundo caso podemos referirnos a contornos más limitados de la propia ciudad, a hechos urbanos caracterizados por una arquitectura propia y , por ende, por una forma propia. En uno y otro caso nos damos cuenta de que la arquitectura no representa sino un aspecto de una realidad más compleja, de una estructura particular, pero al mismo tiempo, puesto que es el dato último verificable de esta realidad, constituye el punto de vista más concreto con el que enfrentarse al problema.”*

(3) Rossi, 1971.

Agrego otra observación realizada en la plaza Mayor de la ciudad de Madrid (Junio 2013). A diferencia de las plazas de la ciudades americanas de fundación española con el trazado de Damero, las cuales sus esquinas son la proyección de las calles desde las cuales se trazará la cuadrícula de la ciudad, la plaza Mayor de Madrid es un espacio público rectangular rodeado en todo su perímetro por una edificación de cuatro plantas, a la cual se accede por aberturas con arcos en distintos puntos desde los cuales se conecta a la traza existente de la ciudad. Esta obra es arquitectura pero a la vez espacio público, contiene una doble función, es la ampliación del espacio del patio palaciego para alcanzar una magnitud de significación urbana, este es el sentido de la arquitectura de la ciudad.



(15)(16)(17) Plaza Mayor de Madrid. Junio 2013. Del autor.

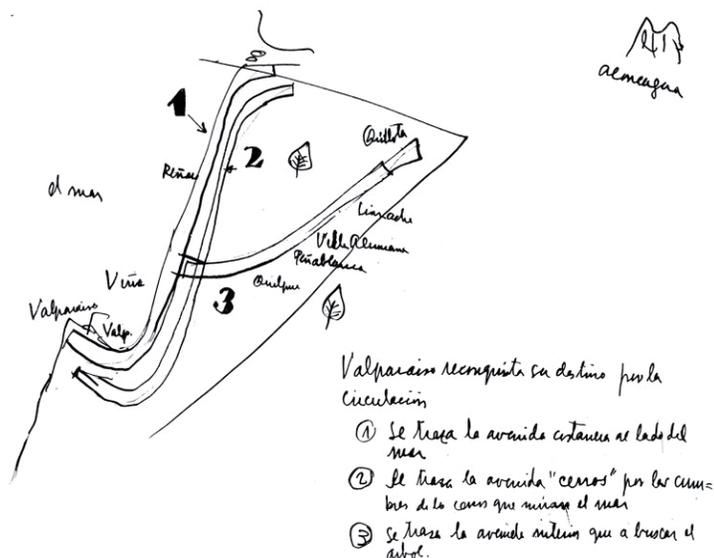
#### iv. Los umbrales arquitectónicos de la ciudad.

El propósito del siguiente estudio es que comprendiendo la ciudad como construcción arquitectónica y desde la observación del singular espacio urbano de Valparaíso, poder realizar un análisis de su conformación a través de un sentido específico que es la relación de la trama urbana con el territorio. Así como se construye arquitectónicamente la relación entre el interior y el exterior de las edificaciones, podemos analizar esto mismo a escala urbana, materializado en lugares y espacios que se han conformado en la ciudad, desde los cuales se ha relacionado o ha recibido una dimensión que tiene que ver con su contexto territorial, constituyendo así espacios “umbrales”, los cuales son determinantes en el modo que se ha desarrollado la ciudad, su arquitectura y su dinámica; especialmente en el caso de Valparaíso en el cual su origen y destino es ser un lugar de transición entre el mar y el continente terrestre.

La posibilidad de análisis de los espacios de transición entre la ciudad y el territorio, nace de una mirada contemporánea del fenómeno urbano relativo a la importancia y progresiva preponderancia de un estado de movilidad y circulación en la vida de los habitantes de las ciudades, tal cual lo definía Alberto Cruz como la “manifestación espacial de la actualidad”, nuevamente citando su “Estudio Urbanístico para una Población Obrera en Achupallas” del año 1953.

*“Entonces tenemos que preguntarnos dónde está la vida en las manifestaciones espaciales actuales. La vida está en el circular. El circular hoy día es el estar. Por eso hoy día construimos tantos y tales caminos, vías, aeródromos, automóviles, aviones, etc. La vida no está en nuestro estar. La vida no está en nuestra arquitectura. Arquitectura del esquema: arquitectura de la zonificación. Pero Valparaíso no puede ser zonificado porque es el cuchitril: todos los cerros es un inmenso cuchitril y la arquitectura nuestra no es este instante capaz de cantar el cuchitril como lo hizo el gótico. Como el Renacimiento. Nuestra vida es el circular. Nuestro avance será dado por la circulación que atrapa al mundo, al mar mundo redondo, mediante la velocidad. Lo atrapa en toda su simultaneidad. Cinco siglos después, aquí en América, cantamos a Colón, el que cantó la redondez del mundo.”*

(4) Cruz, Alberto. 1953.



(18) Valparaíso y sus circulaciones en el “Estudio Urbanístico para una Población Obrera en Achupallas”, de Alberto Cruz. 1953  
Dice la nota: Valparaíso reconquista su destino por la circulación. 1) Se traza la avenida costanera al lado del mar. 2) Se traza la avenida – cerros – por las cumbres de los cerros que miran al mar. 3) Se traza la avenida interior que a buscar el árbol.

El esquema y la zonificación, importantes preceptos del urbanismo moderno de principios del siglo XX, quedan fuera o más bien obsoletos ante la posibilidad de comprensión de una complejidad mayor como la que presenta un caso urbano como el de Valparaíso, sumado esto a la situación de la velocidad y la simultaneidad de la vida en las ciudades contemporáneas. Gabriel Dupuy en “El urbanismo de las redes” (1992) es también crítico de la labor del urbanismo ante la comprensión del complejo fenómeno de la ciudad contemporánea, y la importancia de la inserción de esta en un sistema de redes internas y territoriales que permiten su existencia y desarrollo.

*“Manifiestamente el urbanismo todavía no ha tomado la medida del cambio que ha afectado a la ciudad y la ha convertido, para la mayoría de sus habitantes y de sus actividades, en la vida de cada día, en la ciudad de las redes”*

*(5) Dupuy, Gabriel. 1992.*

El fenómeno dinámico del mundo y sus ciudades contemporáneas nos debe llevar a la revisión de su conformación y origen, como ellas nacieron, pero a la vez dar cuenta como hoy se deconstruyen en sus relaciones internas y territoriales históricas, para refigurarse o desfigurarse, muchas veces antes incluso de que se pueda hacer frente a los procesos a los cuales se ve sometida, teniendo que reaccionar o simplemente asumir sus consecuencias.

*“La ciudad es primeramente una circulación, es un transporte, un recorrido, una movilidad, una oscilación, una vibración. De todas partes remite a todas partes y al afuera de si misma: pero su afuera es cada vez menos la campiña en medio de la cual será colocada; es más bien el afuera indefinido de la ciudad misma que se aleja y rururbaniza (como dicen los sociólogos), cada vez más a lo lejos. El tejido, se extiende, se exfiltra hasta tocar cada vez más otras ciudades, disolviendo sus distancias y sus individualidades (...) De este modo, la ciudad hoy se da en el espectáculo la ciudad de ayer: la preserva y la restaura, decapa sus fachadas, monumentaliza, patrimonializa la ciudad pasada, a la que al mismo tiempo deconstruye.”*

*Nancy, Jean-Luc. 2011*

Al visitar el Museo de Orsay en París, una antigua estación de trenes convertida en galería de arte con una importante colección del siglo XIX, dibuje dos pinturas del artista André Derain (1880-1954), una de ellas llamada “La route”, en cual muestra un camino rural y de fondo un poblado al cual llevaría esta ruta, una imagen tranquila y despoblada; y luego una llamada “Pont de charing cross”, la cual es una vista de una vía que va por la orilla del Támesis en Londres, una imagen del artista observando inserto en la ciudad desde una perspectiva superior, con los automóviles y carros circulando por la calle y atrás el perfil de la ciudad con sus edificaciones. Pienso luego en el intermedio entre estas dos situaciones en un aspecto tanto histórico como espacial, el paso de la extensión territorial a la ciudad desde los antes caminos campestres y hoy rutas de velocidad; y de la aparición e inserción en la ciudad de nuevas dinámicas por ejemplo a través del ferrocarril y luego el automóvil que convirtió las calles en vías motorizadas; todo esto sucediendo ante los ojos del hombre del siglo XIX, situación que hoy para nosotros es herencia y dimensión constitutiva para la comprensión la arquitectura de la ciudad y sus umbrales.



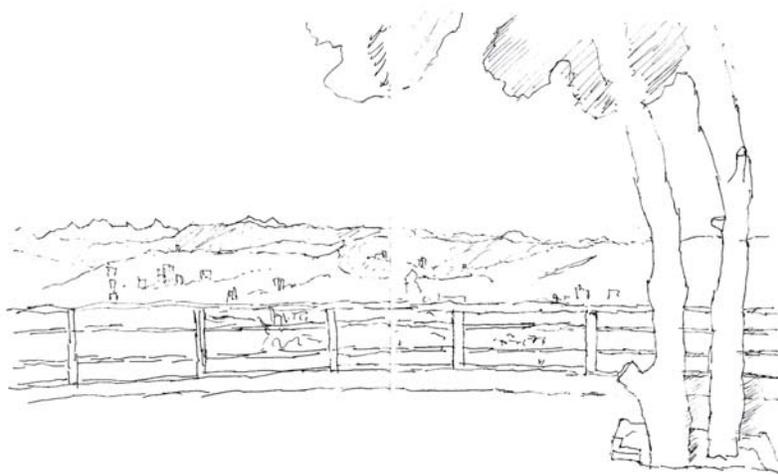
(18) "La route". 1932. Andre Derain. Museo de Orsay, Paris. Croquis del autor.  
(19) "Pont de charing cross". 1906. Andre Derain. Museo de Orsay, Paris. Croquis del autor.

## v. Observación arquitectónica en la ciudad de Valparaíso.

Anexo a esta introducción, como apertura de este estudio, un inicio extendido desde la observación del espacio arquitectónico de la ciudad de Valparaíso, que nos dice algo de su presente, y con ello se propone dar inicio al discurrir a propósito de la forma y habitabilidad de su singular forma urbana.

Las observaciones realizadas en la ciudad de Valparaíso han sido seleccionadas y posteriormente agrupadas de manera temática, para constituir un cuerpo de notas que nos habla de dimensiones de la espacialidad presente de la ciudad, las cuales son:

### a. La mirada en el horizonte.



La ciudad tiene un retiro desde el cual se reconoce un un límite de horizonte.  
El punto de altura y el horizonte, encuentra en la altura de la cordillera en la geografía.  
Para una ciudad, la altura una totalidad en esta...

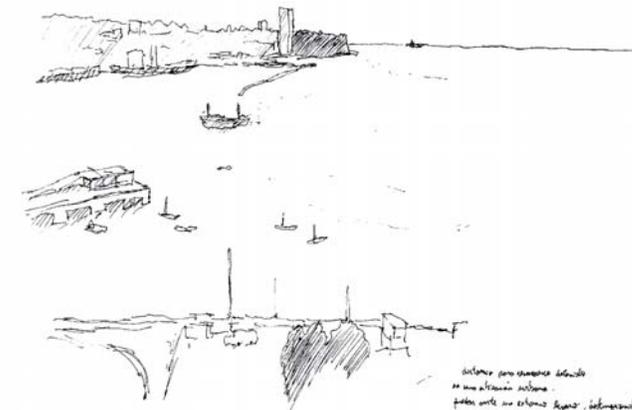


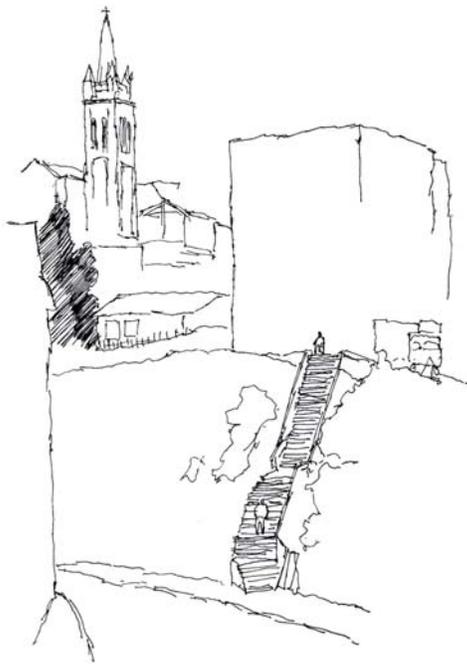
Fig. 105

distancia para reconocer desde  
de una altura urbana  
punto entre un extremo lejano, del horizonte  
en el punto más, la rada urbana ciudad en un paisaje...

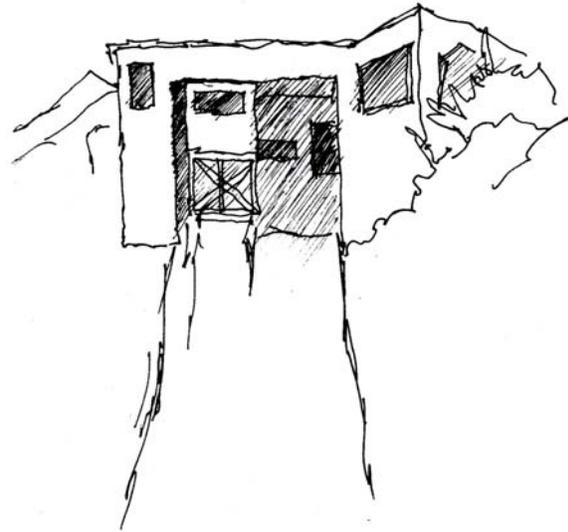
(20) La vista desde un mirador en lo alto de la ciudad, un retiro desde el cual se reconoce y se queda ante un límite que es el horizonte de altitud, la cordillera. Encuentro con lo urbano que se conforma inserto en la geografía como una unidad que reconoce una totalidad.

(21) Vista de un fragmento de la rada de Valparaíso y el horizonte del mar, una distancia que permite reconocerse detenido en una ubicación urbana y estar referenciado. Se está ante un extremo lejano distinguiendo el tramo “entre” como conformador de ciudad con su presencia.

b. El sentido vertical.



dominio de la vertical, por el grande de la iglesia, y el paso  
 en la pendiente, construye un trazo urbano vertical diseñado

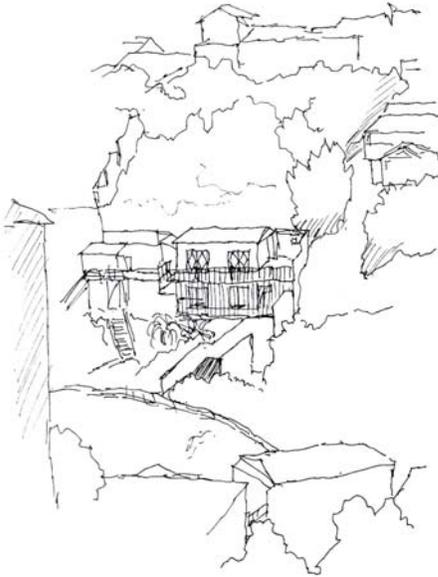


en una mínima apertura  
 la verticalidad y un vano  
 que recibe del viento, el uso del vano elevándose - vano y delos horizontales  
 09.93

(22) Una escalera que se abre paso en una ladera eriaza, construye un trazo de infraestructura urbana intencionada y voluntariosa, mientras a la vez se está ante la torre de la iglesia que duplica el tamaño vertical, ambas construcciones dominan el espacio, una para la continuidad del circular, la otra para el reconocimiento de su forma y ubicación a la distancia. El dominio de la vertical es adaptación y a la vez voluntad de aparecer.

(23) La ciudad ha buscado la manera enfrentar la pendiente y construyó los ascensores funiculares. Estando dentro de uno de sus carros de un golpe de vista aparece la magnitud vertical del tramo a subir que remata en la cabina superior. Se está inmerso en esa relación unilateral, arriba y abajo, el carro superior espera bajar y deja a su lado la penumbra del espacio justo para el otro carro que subirá, es un fenómeno mecánico pero a la vez un juego acertado de lleno y vacío, una luminosidad que se anticipa y recibe anunciándose, un paradigma de la construcción de la continuidad en la ciudad.

c. Forma y presencia de habitar la pendiente.

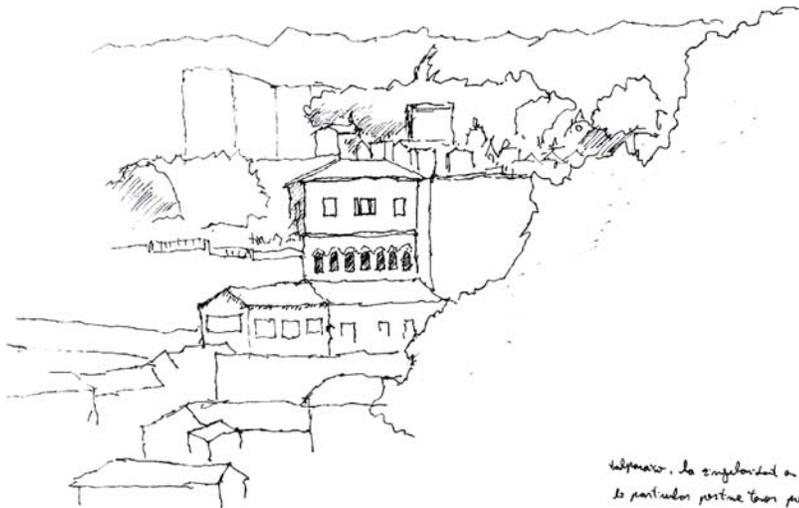


se una junta a quebrada  
duplica su altura por su acceso.  
casi demorado por la pendiente,  
que otorga el lugar.

09.03



13/04  
como sumado en la  
sombra del follaje posterior.  
denota su singularidad,  
fachada sombreada hacia la  
ladera al mediodía, modo  
de orientarse en el clima.

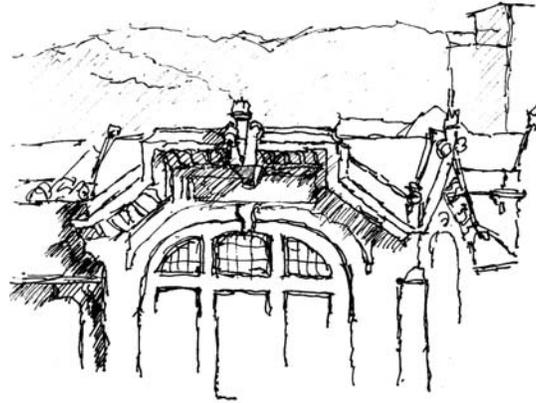


Valparaíso. la singularidad en lo múltiple.  
lo particular porque tiene presencia. 7 vanos  
que muestran un interior sombreado. lo ojo reconocible  
de la ciudadanía desde lo reconocible, otorga lugar

06/04

- (24) Una casa inserta en la ladera de una quebrada, la escalera de acceso duplica su altura y aparece como un obra que constituye el último tramo de un acceder demorado por la pendiente, un elogio y apología del llegar y partir desde ladera como lugar en la ciudad.
- (25) Una casa de dos pisos se denota de manera singular enmarcada en la sombra del follaje de los árboles tras ella. Toda su fachada que da hacia la ladera también sombría con la luz del mediodía. Presencia por contraste, ubicación y orientación en los cerros de Valparaíso.
- (26) En una ladera se reconoce una edificación por una serie de vanos con terminación de arco de medio punto que anuncian un interior sombrío, se vuelven contables, son siete. Esto se vuelve algo singular en lo múltiple, adquiere presencia al retener la mirada y de esta manera se integra a la ciudad, la fachada con forma urbana reconocible a la distancia que otorga lugar en la quebrada

d. Alegoría de la forma arquitectónica.



borde superior, cabezal  
alegórico. Construcción  
que celebra su propio  
conocimiento.  
límite que cierra la  
forma.



la esquina ochava  
se opone nada en  
su honor, sino como  
de aliento que retiene  
en la apertura del lugar



la parte que recibe desde  
el exterior, una con el objeto  
de la construcción para recibir un destino.  
el símbolo de todos particulares.

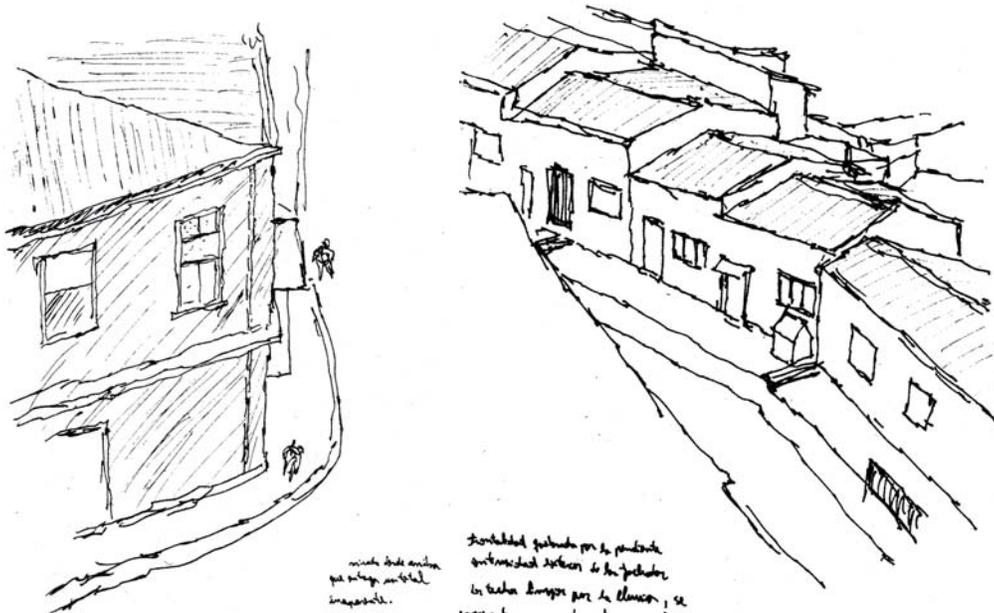
09.00

(27) Borde superior un edificio, cabezal alegórico, pareciera que con sus formas quisiera celebrar su propio aparecer. Límite que cierra la forma, le da coronación. La ciudad celebra sus construcciones, en este caso la universidad, un estado mayor de la cultura y el conocimiento.

(28) La esquina en ochavo se constituye como otra fachada, presencia que busca aparecer, a través de un cúmulo de elementos que retienen la mirada y conmemoran su aparecer. El acceso a un almacén en la primera planta, un balcón y dos mástiles arriba; el barrio adquiere un lugar desde estos reconocimientos, las formas desde la arquitectura que le hablan a la ciudad y sus habitantes.

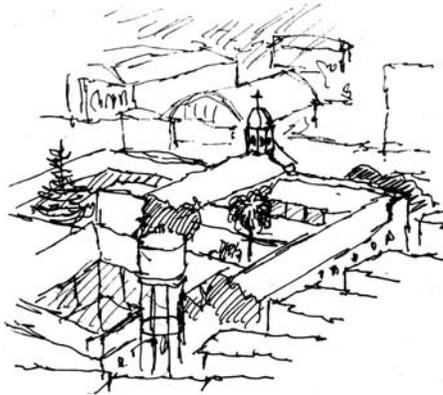
(29) La puerta de una vivienda que da directamente hacia la acera de la calle, sin intermedio. Para recibir de este modo cuida y dibuja lo inmediato, construye su distinción con los marcos y enrejados. Estas formas permiten la particularidad, un cuidado en lo próximo del llegar.

e. La mirada superior y el escorzo vertical.



mirada desde arriba  
que entrega un total  
simultaneidad.  
Muebles, proporción, texturas,  
color, volumen y materia  
se dan a la vez.

frontalidad quebrada por la pendiente  
simultaneidad de todos los frentes  
los techos lavados por la lluvia, se  
apresentan aparentemente, en el  
signo de la modestia, que bien  
no lo hay sea también el día.



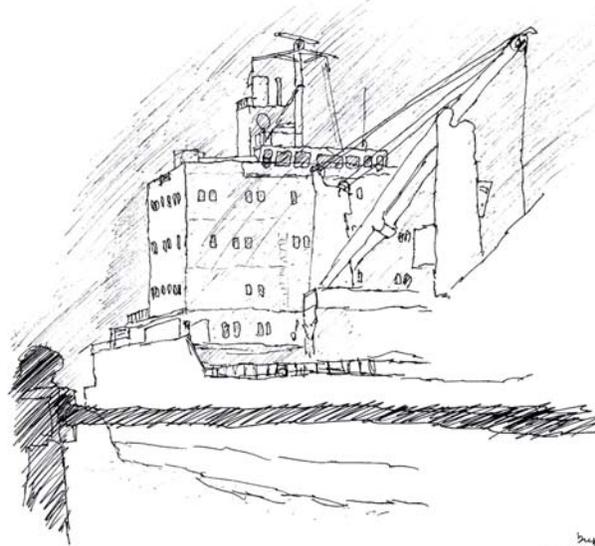
Vista de la estructura del  
conjunto desde arriba.  
El altar del campanario,  
los patios, los pabellones,  
aparece la impregnación de la  
vista de lo que se guarda que  
guardamos en la memoria.  
Impregnación de lo que se guarda,  
se conserva con ella el modo como  
mirado que es el mundo.

(30) La posibilidad en la pendiente de mirar desde arriba otorga un nuevo escorzo a la habitación de la ciudad, donde aparece la techumbre como otra cara visible. Se ve la calle, los habitantes, las fachadas con sus elementos, la techumbre, todo a la vez, simultaneidad que entrega un aparente total.

(31) La frontalidad de las fachadas se quiebra para asumir la pendiente conservando su continuidad. Los techos lavados por la lluvia aparecen, sin pretensiones, desde el brillo que les otorga la humedad en un día nublado y sin sombra, un signo de modestia arquitectónica, a pesar suyo.

(32) Vista de un conjunto arquitectónico a distancia desde arriba. Se distinguen sus elementos, el campanario, los pabellones, los patios. Aquello que se guarda a la ciudad de abajo, aparece revelado, un modo de completitud de la mirada.

f. Función y composición en las formas presentes de la ciudad.



20/10/10  
 Después de la función, composición es bastante libremente  
 + manual. Este tipo de tipo de la función.  
 cada ventana en su funcionalidad, y que en relación, pero en la que son diferentes.



20/10/10  
 orden frontal  
 por el modo de presentar de el orden. La ciudad. 3 ventanas y una arriba, arriba.  
 Aquella que ~~se~~ puede tener un carácter, por así decirlo, un carácter más o menos ~~ordenado~~



20/10/10  
 fachada, más presencia en la ciudad  
 en particular, en un tipo de orden, de público. ~~aparece~~ ~~composición~~ ~~de~~ ~~orden~~ ~~ordenado~~ ~~del~~ ~~orden~~

- (33) Un buque visto desde el muelle prático en la bahía de Valparaíso. Gran estructura flotante en la cual todo está bajo la ley de su función, sin mayores voluntades estéticas. Las pequeñas ventanas son todas similares pero no siguen un patrón, se ubican de manera más bien dispersas, permitiendo contar los niveles hasta la cabina de mando. La función sobre la composición.
- (34) La frontalidad del orden de la fachada, como presentación hacia la ciudad, con tres ventanas y pequeña arriba. Un interior que se vuelve enigmático a propósito de la ocupación del entretecho. La pequeña ventana rompe la armónica composición de la fachada, es un elemento que cumple su función, pragmático, un cuadrado para iluminar el interior.
- (35) La fachada es la construcción de la singularidad en lo público. El muro que separa el exterior del interior como un espesor luminoso que con la composición de sus elementos busca una unificación, una ley propia. Al mismo tiempo nos adelanta algo de sus interiores, de su conformación y función.



## Citas e imágenes.

### Introducción.

#### Citas

- (1) Deimling, Barbara. "Sandro Botticelli". Ed. Taschen. 2011.
- (2) Rossi, Aldo . "La arquitectura de la ciudad". 1971.
- (3) Ibidem 2.
- (4) Cruz, Alberto. "Estudio Urbanístico para una Población Obrera en Achupallas". 1953.
- (5) Dupuy, Gabriel. "El urbanismo de las redes". 1992.
- (6) Nancy, Jean-Luc. "La ciudad a lo lejos". 2011
- (7) Cruz, Alberto. "El acto arquitectónico". EUV-PUCV. 2011.

#### Imágenes

- (1) Cruz, Alberto. "Estudio Urbanístico para una Población Obrera en Achupallas". 1953.
- (2) Ibidem 1.
- (3) Arteche, Pablo. Croquis del autor, dibujados en la ciudad de Valparaíso.
- (4) Ibidem 3.
- (5) Ibidem 3.
- (6) Deimling, Barbara. "Sandro Botticelli". Ed. Taschen. 2011.
- (7) Ibidem 6.
- (8) Ibidem 6.
- (9) Arteche, Pablo. Croquis del autor, dibujados en la ciudad de Valparaíso.
- (10) Arteche, Pablo. Paris, Junio 2013.
- (11) Ibidem 10.
- (12) Ibidem 10.
- (13) [es.wikiarquitectura.com/index.php/Villa\\_Savoye](http://es.wikiarquitectura.com/index.php/Villa_Savoye)
- (14) [www.patrimoineautomobile.com](http://www.patrimoineautomobile.com)
- (15) Arteche, Pablo. Madrid, Junio 2013.
- (16) Ibidem 15.
- (17) Ibidem 15.
- (18) Ibidem 10.
- (19) Ibidem 10.
- (20-38) Ibidem 3.



## Capítulo I.

### Conformación de la dinámica urbana de la ciudad de Valparaíso.

*“Una ciudad es una vida: todos los hombres viven con un traje viejo y con una corbata o zapatos nuevos y el que tiene todo recién comprado quizá que tendrá de viejo. (...) Los arquitectos cantan lo que es, abren lo que hoy es el presente (el temido presente). Por eso dan cabida al futuro. El “momento actual”; todos los “momentos actuales” no son nunca transición hacia algo mejor. Siempre irá el hombre acompañado de algo que es pleno y de algo que no es pleno. El real presente, el “ahora y aquí”, se descubre en modo diverso y ubicaciones varias. Esa aceptación trasciende el tiempo meramente lineal. Por eso el presente real nada tiene que ver con modas, demagogias nostálgicas, reaccionarias o “futuristas”. En él se reanuda un futuro y se desfonda un pasado.”*

*Exposición 20 Años Escuela de Arquitectura UCV. 1972*

## I. Valparaíso, ciudad puerto.

### i. Desarrollo histórico de la ciudad puerto de Valparaíso.

La ciudad puerto de Valparaíso, hoy aproximándose a cumplir cinco siglos de la llegada de la primera expedición española a cargo de Juan de Saavedra (1536), es una ciudad que presenta un valor urbano original, que consiste en haber conformado y desarrollado una tradición de construcción basada en la adaptación a una geografía de quebradas, laderas, pendientes y un espacio plano frente al mar siempre reducido; lo que ha llevado en cada época a sus habitantes a la realización de una particular arquitectura en este contexto que se disputa entre la aplicación de lenguajes formales constructivos y el encuentro con la forma natural de su emplazamiento. La trama urbana entonces ha sido el resultado de esta realidad, debiendo ser estudiada y valorada comprendiendo necesariamente esta relación entre desarrollo urbano y contexto.

*“El Valparaíso colonial era una pequeña población ubicada al suroeste de la bahía del mismo nombre, en el lugar posteriormente denominado el Puerto. Cerros de pendiente demasiado fuerte para la construcción arrancaban desde la misma playa en algunos puntos, y nunca dejaban más de 200 metros de terreno relativamente plano.”*

*(1) Martland, Samuel. 2002*

El desarrollo urbano de la ciudad comenzó siendo un modesto poblado arrinconado, y lo fue los primeros siglos, hasta alcanzar un desarrollo urbano más consolidado con la llegada de la república en el siglo XVII, que trajo consigo la apertura de los mercados dejando el monopolio colonial español, y le permitió llegar a ser uno de los puertos más importantes y activos de la costa pacífica, impulsando esto un apogeo para la ciudad que la llevó en varios aspectos a ser la vanguardia a nivel nacional en su mejor época.

Desde su origen la realidad urbana de Valparaíso se debate entre tres dimensiones espaciales que determinan su forma y habitación: la ocupación del terreno entre borde cerro- mar, la adaptación constructiva para habitar la pendiente y la transición entre ambas. Todas ellas constituyen la forma de la ciudad y su habitar, pero a la vez determinan su destino, su “metafísica espacial” tal cual la nombraba Alberto Cruz en el “Estudio Urbanístico para una Población Obrera en Achupallas” del año 1953.

*“1550-1950. Durante cuatro siglos: Valparaíso en los cerros: Los cerros y el hombre: No los cerros siempre enemigos del agua y del hombre como en todo Chile que en el fondo de algunos valles viven los hombres: no como los cerros en la edad media para defenderse de otros hombres, siempre signos de enemistad.*

*No: los cerros en Valparaíso, signo de amistad; durante 4 siglos el hombre haciendo en ellas su vivienda.*

*Durante cuatro siglos defendiéndose invierno tras invierno de las aguas cuesta abajo que lo inundan todo, y durante cuatro siglos se goza con esto y no se le considera ni un mal, ni hay que apurarse en buscarle remedios.*

*Durante cuatro siglos desde estos cerros conquistan el mar, el peor mar que hay al decir de los marineros de hoy, sin que jamás tuvieran ellos todas la prudentes restricciones que hoy hay que considerar, meditar y sopesar antes de despejar las lanchas. Durante cuatro siglos en los peores cerros con el peor mar.*

*¿Por qué esto?. Porque Valparaíso fue fundado en este punto.”*

*(2) Cruz, Alberto. 1953.*

Valparaíso al contrario de la ciudades oficialmente fundadas por la corona española en el actual territorio de Chile, las cuales fueron trazadas de manera regular con cuadrícula de damero bajo las condiciones exigidas por las leyes de indias, tuvo a medida se desarrollaba que ir inventando el modo de adaptarse y utilizar el emplazamiento que le fue asignado. Vale entonces la aclaración de que para el caso urbano de Valparaíso es apropiado utilizar el concepto de “trama” por sobre el de “traza”, debido a su conformación, que no nace de un diseño o planificación, sino más bien de un enlazado con su contexto.

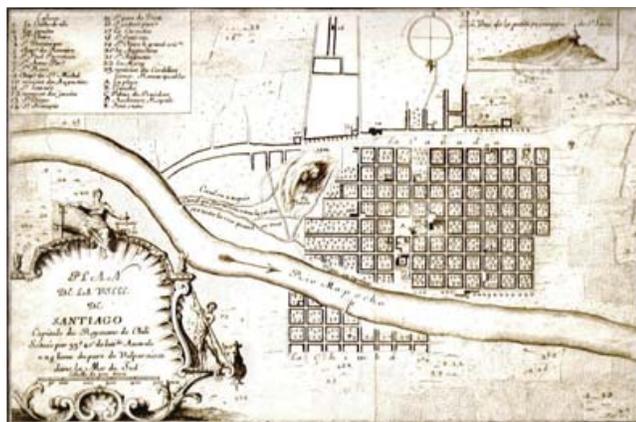
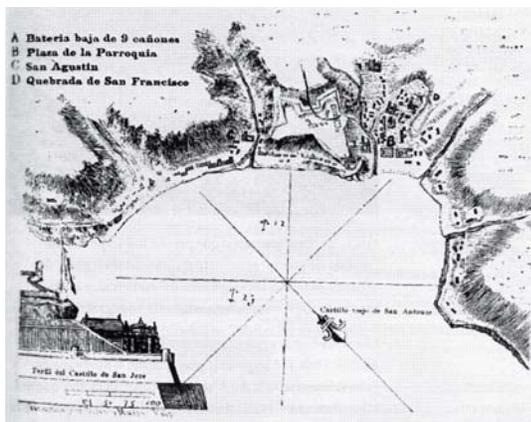
Las definiciones de la R.A.E. nos dicen algo a propósito de esto:

**tramar.** 3. tr. Disponer con habilidad la ejecución de cualquier cosa complicada o difícil.

**trazar.** 2. tr. Delinear o diseñar la traza que se ha de seguir en un edificio u otra obra.

*“Y mimetizada con su entorno, casi imperceptible a la distancia cuando ojos ansiosos la miraban desde la cubierta de algún velero, yacía la ciudad o, por mejor decir, vegetaba la aldea a los pies de los cerros mostrando un aspecto no menos gris que su gris contexto cuando asomaba el siglo, apretujada en un sitio tan estrecho como insólito; sólo un rincón, el más opuesto de cuantos parajes se pueden elegir para fundar una ciudad, antítesis, casi una burla, respecto de las dilatadas tierras llanas y fértiles que cobijaban a las demás villas y ciudades de Chile. Sólo como un modesto poblado, sólo como una aldea se presentaba Valparaíso ante los ojos de los primeros viajeros europeos que deseaban contemplar una ciudad amena y al menos de cierta importancia que la conciliara con la imagen que sugería su bello nombre. Pero era más bahía que ciudad. Era la “puerta” del país, mucho más por su proximidad a Santiago que por las bondades de su abierto y desprotegido fondeadero.”*

(3) Urbina, Rodolfo. 1996



(1)Plano de las fortificaciones y aldea de Valparaíso. 1712.

(2)Plano Santiago de Chile de Amadeo Frezier.1714.

El origen y asentamiento de la ciudad se da desde una necesidad del gobierno colonizador español de tener una salida al mar, un puerto para territorio administrado desde la ciudad de Santiago, fundada en el año 1541, dentro de las posibilidades que entregaba la geografía del emplazamiento, pero que siempre limitó su expansión y accesibilidad. Su ubicación a la vez facilitó su protección y defensa, factor decisivo para la ubicación de los puertos en la época colonial. Es por esto que las primeras obras de importancia en Valparaíso, junto a la infraestructura religiosa y las plaza públicas, fueron las fortificaciones, las cuales conquistaron la primera altura, la cota en elevación que tienen a modo de referencia los actuales paseos miradores, y que fueron la posibilidad de generar un asentamiento seguro a ataques marítimos, además del primer antecedente de un modo de habitar que siempre ha estado presente desde los cerros, el estar encumbrado y abalconado hacia el mar. Es importante mirar la realidad de este primer asentamiento bajo

la perspectiva del pensamiento colonial español, para comprender su condición religiosa militar, y de una arquitectura de la cual hoy sólo conocemos por una acotada documentación de la época.

La necesidad de una puerta marítima al territorio entonces determinó el emplazamiento urbano de Valparaíso, y su geografía el desarrollo de su forma urbana basado en la adaptación constructiva y arquitectónica a esta realidad contextual. Este singular modo de conformación de la trama urbana de Valparaíso, determinó también el modo de su continuidad urbana, la relación entre sus elementos y la evolución de sus dinámicas de movilidad que generó las sucesivas transformaciones en sus dimensiones internas y territoriales.

Para la comprensión del desarrollo de la continuidad de los elementos urbanos de la ciudad de Valparaíso, se debe tener en cuenta su “peculiaridad geo-urbana”, que se refiere a las condiciones topográficas accidentadas del emplazamiento de la ciudad, lo que históricamente segregó la posibilidad de acceso a los servicios a la población que se asentaba en las laderas y sectores altos de la ciudad, al contrario de la población e infraestructura ubicada en el plano, tal como lo describe Baldomero Estrada (historiador) ,que incluso llega a describir el fenómeno como la “coexistencia de dos ciudades”, una la urbe que se incorpora a los adelantos y la otra marginada del desarrollo urbano. Realidad histórica de la ciudad hasta la actualidad, donde la expansión en la alta periferia de los cerros sigue siendo la extensión espontánea de la trama urbana por parte de los mismos habitantes, situación que luego se va consolidando para posteriormente asistir a la llegada de los servicios.

*“la geografía fue guiando con sus limitadas posibilidades a los arriesgados pobladores quienes en permanente desafío a las leyes de gravedad fueron construyendo sus viviendas en forma espontánea, en diversos lugares, sin ningún acceso a los servicios urbanos. Estos servicios fueron incorporándose posteriormente con todas las limitaciones y dificultades que ello significaba, sobre todo cuando se quiso trazar calles que hicieran posible el tránsito de los propios habitantes como también de los animales y los medios de transporte que necesitaban para su traslado.”*

(4) Estrada, Baldomero. 2012.



(3) Quebrada de Elias, Valparaíso. Acuarela de Conrad Martens. 1834.



(4) Plaza San Francisco, Valparaíso 1863.

## II. Dinámicas en la trama urbana de Valparaíso.

Para el estudio de la dinámica del habitar la trama urbana debemos comprender el fenómeno de la continuidad urbana, que va desde el traspaso entre los interiores y los exteriores, luego el movimiento de los habitantes por la ciudad (sus calles, pasajes, escaleras, plazas, miradores, etc) y luego de ella hacia el territorio donde se encuentran las otras localidades y ciudades.

Las ciudades puerto son lugares de traspaso que se conforman como asentamientos urbanos debido precisamente a su dinámica, la cual está determinada por la escala del comercio internacional, siendo puntos de encuentro del territorio con las rutas marítimas, y esto ha sido siempre así para Valparaíso. Luego la dimensión “global” no le es propia a la ciudad sólo desde el período republicano del apogeo y ampliación del comercio, sino desde su origen como asentamiento.

La primera clasificación a presentar en este estudio se refiere a las escalas del fenómeno urbano que serán evaluadas en Valparaíso, definiendo dos dinámicas que van a establecer dos dimensiones. Primero una “dinámica territorial” propia de la condición portuaria que se ha señalado y una “dinámica urbana” que se refiere a los elementos de la trama de la ciudad; su desarrollo y transformaciones.

La relación entre ambas “dinámicas” ha determinado cómo la ciudad puerto cumple su función de recibir y dar paso y a la vez como se conforma a sí misma en un asentamiento urbano al amparo de esta dimensión. Durante gran parte de la historia de Valparaíso estas dos dinámicas estuvieron ampliamente y directamente relacionadas en la conformación del espacio de la ciudad, pero la realidad actual es que debido en gran parte la mecanización del transporte de carga de mediados del siglo XX, se ha disociado la actividad portuaria con la vida urbana. El puerto ya no requiere la ciudad como antes y no influye demasiado en su vitalidad, pero aún así hace uso de su espacio costero en una relación por momentos poco recíproca, no logrando un diálogo armónico entre las dos realidades. Existe como consecuencia de esto el factor espacial, que revela esta situación tal como el arquitecto Alberto Cruz aludía como ejemplo, la pérdida del borde y la orilla para la ciudad.

*“Valparaíso ha olvidado el mar: quizás la dureza del mar lo hecho vacilar. La orilla del mar está vedada: la gente marinera que ve llegar los buques desde los cerros no puede llegar hasta el borde del agua la gente de tierra no puede tomarse en ninguna terraza ningún refresco: nadie puede nunca mojarse los pies en el agua. Se ha perdido la orilla, se ha perdido el misterio de la unión del agua con la tierra, del agua con la roca, con él molo, del agua y arena y cuando hemos perdido el borde dado nuestra más profunda metafísica espacial de hoy hemos perdido la forma hemos perdido el mar en Valparaíso.”*

(5) Cruz, Alberto. 1953.

Los espacios arquitectónicos en la ciudad a analizar son formas y la manifestación de la relación entre sus dinámicas territoriales y urbana, siendo el tercer elemento a estudiar el de los “umbrales arquitectónicos de la ciudad” o “espacios de relación y movilidad entre la ciudad y el territorio”, entendidos como aquellos lugares que se han conformado en la relación urbana entre ambas magnitudes, como espacios dinámicos del habitar la ciudad.

## **i. Dinámica territorial.**

Desde el mar a través del puerto, la ciudad tiene una relación con el mundo comercial internacional y hacia el interior con el territorio administrativo, sus ciudades y asentamientos. Entre estas dos situaciones se encuentra la ciudad puerto, que en el caso de Valparaíso se emplaza en la costa del océano pacífico en los 33° 2' de latitud S y 71° 38' de longitud W.

Para el análisis de la dinámica y conformación de la trama urbana se deben tomar en cuenta estas extensiones, que sitúan en su contexto territorial a Valparaíso y en las redes en que ha sido parte en su historia como ciudad puerto.

Los principales elementos a analizar son las rutas, caminos o vías, que formaron parte del itinerario según los medios de transporte y tecnología de cada época, como ellos evolucionaron, cuales eran sus trazados, y que implicancias tuvieron estos para el desarrollo urbano de Valparaíso.

## **ii. Dinámica urbana.**

La particularidad de los elementos urbanos de Valparaíso, sus características y conformación, es la manifestación de la relación del desarrollo del asentamiento de la ciudad con su emplazamiento geográfico. El origen de la ciudad se dió en el “pliegue” entre el borde costero y la pendiente de los cerros, ese el primer lugar, ahí aparece el primer espacio público, los primeros servicios y la primera habitación. El mar no tenía la línea de costa actual sino que se encontraba metros adentro llegando casi a pie de los cerros en la zona de la actual plaza Echaurren y Sotomayor. El atrio de la Iglesia Matriz por ejemplo no es plano, sino que asume la primera pendiente de la ladera.

Otro ejemplo de cómo el factor geográfico y elementos naturales que determinaron la aparición y consolidación de la trama urbana y sus espacios públicos, fue la presencia y posterior abovedamiento (entra la Av. Alemania y el mar) de los cursos de agua que atraviesan transversalmente la ciudad desde las quebradas hasta el mar, que forman parte de esta misma relación.

*“El desarrollo más fructífero desde el punto de vista del aporte urbano, lo constituyen la generación de las Plazas y los accesos a los cerros de la bahía de Valparaíso, una vez que el proceso de abovedamiento, consistente en la construcción de obras de infraestructura para encauzar las quebradas y su paso por la ciudad, posteriormente sobre ellos se construye las o soluciones mixtas de pretilos y arcos cubriendo totalmente los cauces.”*

*(6) Álvarez, Luis. 2001*

El desarrollo de la ciudad ha mantenido en gran parte estas relaciones espaciales y modos en la conformación de sus espacios y elementos urbanos, y por ende de este modo la continuidad de la trama urbana con el territorio se ha conformado en espacio de la ciudad. El ritmo interior de la ciudad ha dialogado entre su propia conformación adaptativa con la necesidad de una relación territorial próxima con el “hinterland” y a través de las vías marítimas con el mundo.

### iii. Umbrales arquitectónicos de la ciudad o espacios de relación y continuidad entre la ciudad y el territorio.

La relación entre las dos dinámicas antes señaladas se materializan en la aparición y desarrollo de espacios en la ciudad que son manifestación de la inserción de una escala territorial en la ciudad, para comprender así el fenómeno urbano no como un hecho aislado, sino que necesariamente incorporado en una red de relaciones y comunicaciones mayor. La ciudad adquiere y asume estas dimensiones con obras constitutivas, como una necesidad de inserción, según las prerrogativas propias de sus etapas de desarrollo y evolución de los fenómenos contextuales por los cuales es afectada, siendo cada vez transformada por estas mismas.

Los principales elementos a analizar serán espacios públicos, edificaciones o infraestructura urbana en general en la cuales se ha materializado espacialmente la relación entre la ciudad y el territorio; evaluando su desarrollo u obsolescencia como elementos constitutivos de la trama urbana.

Un ejemplo de esto es el sector conocido como “Barón” en el borde costero de la ciudad, que aparece con gran importancia en la historia urbana de Valparaíso por la instalación en aquel lugar de la primera estación del ferrocarril con destino a Santiago. Luego de un predominio ferroviario y portuario en el lugar, con la instalación de un muelle en las obras de modernización del puerto en la primera mitad del siglo XX, reaparece hoy iniciando el siglo XXI en una encrucijada de “recuperación” de aquel espacio para la ciudad a través de un proyecto de centro comercial, asumiendo remanentes de la infraestructura del pasado, levantando nuevas construcciones y abriendo nuevos espacios públicos. Así los lugares en la ciudad aparecen, se desarrollan, caen en procesos de obsolescencia, adquiriendo luego nuevas formas y connotaciones. Además de la dinámica y conformación espacial de la ciudad se debe tomar en consideración la dimensión temporal; el ejemplo señalado habla de un proceso de no más de 160 años (1855-2013), especialmente si nos referimos a una ciudad joven en el contexto de la historia urbana universal, teniendo que establecer para ello periodos que permitan estudiar las transformaciones de estos “espacios de relación” no solo en su forma sino también en su importancia, connotación e influencia en la vida y dinámica de habitación de la ciudad.



(5) Sector Barón. Valparaíso. 1952.

### **III. Periodos históricos de las dinámicas de movilidad en la trama urbana de Valparaíso.**

Para el estudio de las variables presentadas correspondientes a las dinámicas urbanas de la ciudad de Valparaíso y los espacios de continuidad, se determinaron periodos de la conformación urbana de Valparaíso como ciudad puerto, los cuales establecen y reconocen alteraciones en el ritmo a la que fue afectada la trama de la ciudad, y por las cuales vio modificada su dinámica. Esto fue configurado a través de hitos relacionados a la aparición de infraestructura asociada a nuevas tecnologías o medios de transportes e incluso fenómenos naturales como el terremoto de 1906.

La variable temporal permite incorporar una cronología en la aparición de los umbrales arquitectónicos de la ciudad de Valparaíso, la cual contextualiza la existencia de los espacios de continuidad según su aparición, persistencia u obsolescencia como tales; así como la perspectiva, comprensión y valoración actual que podemos tener de la ciudad como fenómeno urbano en desarrollo.

Se definen entonces 4 periodos, que van desde el origen del asentamiento de la ciudad de Valparaíso hasta la actualidad, los cuales son:

#### I. Origen y asentamiento de la trama urbana. 1536-1840.

1536 - Llegada de la primera expedición española a cargo de Juan de Saavedra.

Aparición y emplazamiento original de la ciudad puerto.

#### II. El barco a vapor, el ferrocarril y los sistemas de transporte urbano. 1840 - 1906.

1840 - Llegada de la navegación a vapor al puerto de Valparaíso.

Consolidación, desarrollo y apogeo comercial de la ciudad.

#### III. Terremoto, plan urbano y obras de ampliación portuaria. 1906-1969.

1906 - Terremoto del día 16 de Agosto.

Planificación urbana y ampliación de la infraestructura portuaria.

#### IV. Tecnificación portuaria y accesos viales . 1969-2014

1969 - Proyecto de la vía elevada entre Valparaíso y Viña del Mar.

Tecnificación de las faenas portuarias y grandes obras de infraestructura vial.

Sobre la definición de períodos o épocas relacionadas a las dinámicas de continuidad en el habitar y habilitar la trama urbana de la ciudad de Valparaíso, se evaluarán las variables anteriormente clasificadas y definidas.

## Citas e imágenes.

### I. Valparaíso, ciudad puerto.

### II. Dinámicas en la trama urbana de Valparaíso.

### III. Periodos históricos de las dinámicas de movilidad en la trama urbana de Valparaíso.

#### Citas

- (1) Martland, Samuel. Cuando el gas pasó de moda: Valparaíso y la tecnología urbana, 1843-1863. EURE, Santiago. 2002. ([www.scielo.cl](http://www.scielo.cl)).
- (2) Cruz, Alberto. “Estudio Urbanístico para una Población Obrera en Achupallas”. 1953.
- (3) Urbina, Rodolfo. Valparaíso: auge y ocaso del viejo Pancho, 1830-1930.
- (4) Estrada, Baldomero. “Tecnología y modernización: evolución del transporte urbano en Valparaíso. 1850 - 1950”.
- (5) Ibidem 2.
- (6) Álvarez, Luis. “Origen de los espacios públicos en Valparaíso: el discurso higienista y las condiciones ambientales en el siglo XIX”. Revista de Urbanismo, n°4, año 2001. Universidad de Chile.

#### Imágenes

- (1) Silva, Victor. Monografía histórica de Valparaíso, 1536-1910.
- (2) [www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl)
- (3) Galería “Santiagonostalgico” ([www.flickr.com](http://www.flickr.com)).
- (4) Ibidem 3.
- (5) Archivo Histórico José Vial. EAD-PUCV. ([www.flickr.com](http://www.flickr.com))



## Capítulo II.

### Desarrollo histórico de las dinámicas urbanas y umbrales arquitectónicos de la ciudad de Valparaíso.

*“El hombre habita como transeúnte: no como viajero embarcado hacia otro mundo, sino en transeúnte apresurado o que pasea, atareado u ocioso, que camina junto a otros transeúntes, tan cercanos y tan lejanos, familiarmente ajenos, cuyas estaciones solo son provisorias, en medio del tráfico, los recorridos, los transportes y los trayectos, de las puertas sin cesar abiertas y cerradas en las moradas retiradas y sin embargo aún penetradas por los rumores de la calle, por los ruidos y el polvo de un mundo completamente transeúnte.”*

*Jean-Luc Nancy. La ciudad a lo lejos. 2011*

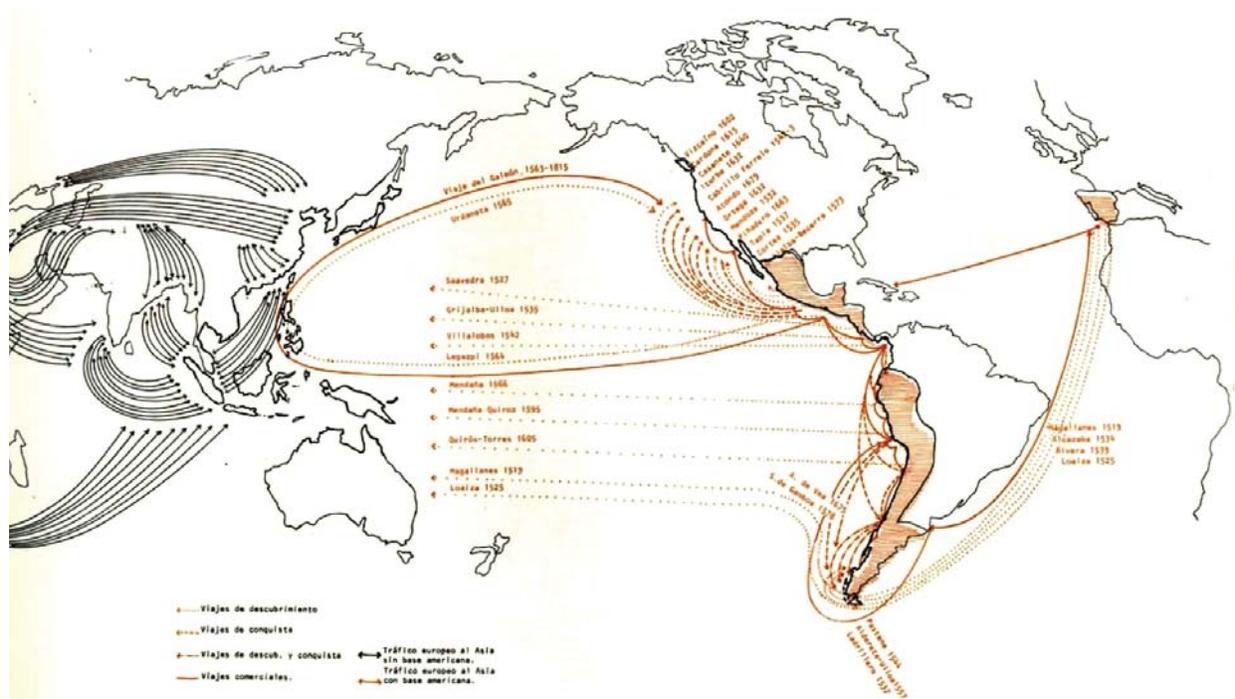
# I. Origen y asentamiento de la trama urbana. 1536-1855

## i. Dinámica territorial.

El puerto de Valparaíso; del monopolio colonial al libre comercio republicano.

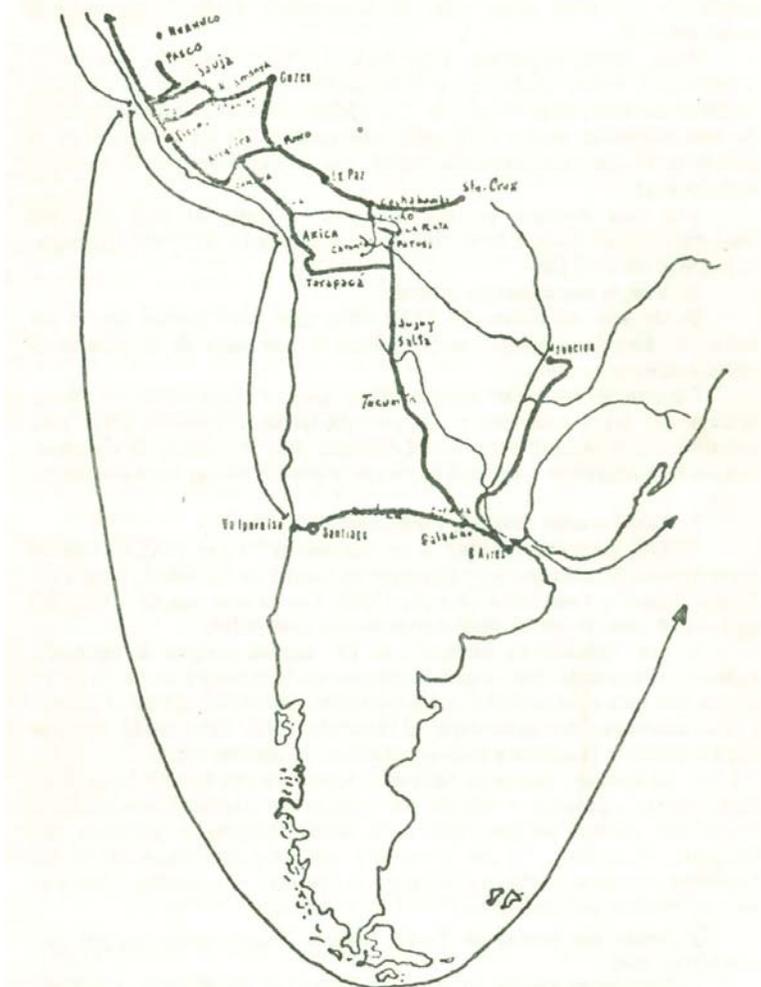
La dinámica comercial en la etapa colonial del poblado de Valparaíso estuvo determinada por el monopolio establecido por la corona española para el territorio americano. La vías marítimas estaban bajo jurisdicción del Virreinato de Perú, y solo permitían el intercambio comercial de Valparaíso con los puertos de Callao y Buenos Aires. La necesidad de defensa de esta condición principalmente de los ataques de corsarios y piratas, dio al primer asentamiento de Valparaíso un carácter de fortificación costera o “plaza fuerte”, dando origen a las primeras grandes obras de la ciudad. A pesar de esto la presencia de corsarios y filibusteros en las costas del Pacífico y toda América es conocida. La acción del contrabando fue una práctica durante los primeros siglos del puerto o en sus cercanías.

El periodo definido en este estudio (1536-1855) traspasa la época colonial y se adentra en el periodo republicano de la historia de Chile. Entre 1811 y 1813 se aprueba el “reglamento de libre comercio” a través del cual se pone fin al monopolio comercial español, consolidándose esto con la independencia definitiva del año 1818. Luego la activación del comercio sería inmediata con la instalación de comerciantes principalmente ingleses y norteamericanos en Valparaíso. Comenzaría así el periodo más fructífero en la historia de la ciudad, de desarrollo, dinámica y consolidación urbana.



(1)Tráfico marítimo: Descubrimiento, conquista y Virreinato. Siglos XVI-XVII-XVIII.

MAPA Nº 2 PRINCIPALES VIAS DE COMUNICACIONES DEL VIRREINATO DEL PERU – 2ª MITAD S. XVIII.



(2) Principales vías de comunicaciones del virreinato del Perú. Segunda mitad del siglo XVIII.

#### El camino de Valparaíso a Santiago.

Desde la llegada de la primera exploración española desde el Perú, la dinámica incipiente del poblado que dio origen a la ciudad estuvo determinada por el servicio de una función, que fue la necesidad de comunicación entre Valparaíso y Santiago, específicamente la ciudad de Santiago, en la cual se administraba la región y de la cual Valparaíso era la entrada y salida marítima comercial. Por esto siempre debieron existir vías que permitieran llegar y salir del poblado costero, las cuales fueron inicialmente caminos de carretas que subía por las quebradas y laderas del entorno de la iglesia Matriz hasta la parte superior de los cerros de Valparaíso, que luego continuaban vía Casablanca o Quillota el trayecto hacia Santiago, por rutas de difícil tránsito, no consolidadas y casi intransitables en las estaciones lluviosas.

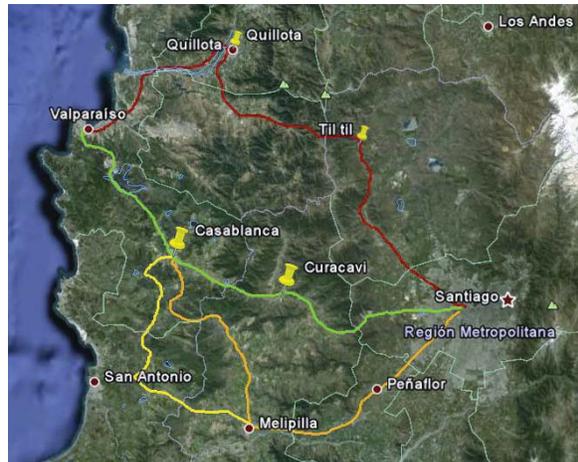
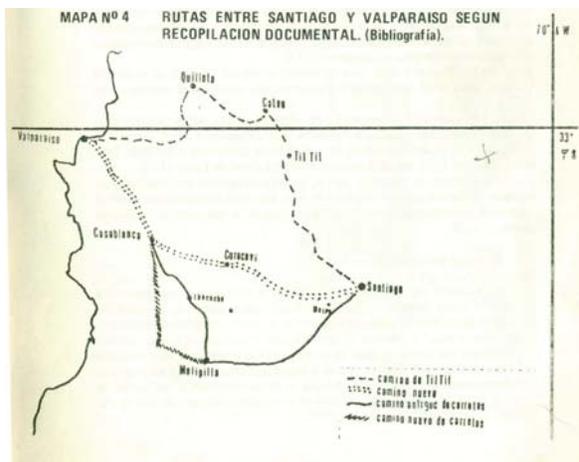
De esta manera en el contexto territorial, existió una red de incipientes rutas que luego se consolidaron en caminos, que dieron forma a la primera región de asentamiento colonial, siendo en una primera etapa un panorama de tránsito carretas de carga y pasajeros, que funcionaban a modo de diligencia hacia y desde Santiago.

*“En el estado en que ahora se encuentra este camino y durante la estación seca, es sin duda alguna tan bueno como es posible que lo sea; pero por la poca consistencia de las tierras y lo escarpado de las alturas a lo largo de las cuales se ha construido, nos ha parecido que debe de ser muy incómodo en invierno, tiempo en que caen, según nos han dicho, grandes lluvias, las que sin duda forman ahí impetuosos torrentes.”*

(1) Vancouver, Jorge. 1795.

*“Las vías de tráfico hacia Valparaíso, puerto de salida de la producción de la zona, eran de tránsito difícil, realizándose en su mayor parte a lomo de mulas por no existir un camino adecuado al tránsito de carretas. El gobernador Ambrosio O'higgins tuvo como una de sus preocupaciones fundamentales la de dotar al territorio de su jurisdicción con una red de caminera que le permitiera comunicaciones más expeditas.”*

(2) Pinto, Sonia. 1976.



(3) Rutas entre Santiago y Valparaíso durante el siglo XVIII.

(4) Rutas entre Santiago y Valparaíso del siglo XVIII. Recreación con software Google Earth.

La consolidación de esta situación vino con la iniciativa del Gobernador Ambrosio O'higgins, que se decide a constituir una ruta más expedita entre Valparaíso y Santiago, a modo de poder dotar de un camino adecuado al tránsito de carretas. Se eligió el camino conocido como “de las cuestas”, y las obras comienzan el año 1791, financiando la obra a través de un sistema de cobro de impuestos a la carga por carreta o mula. En 1797 el camino ya era transitable en su totalidad por carruajes. La distancia de 30 leguas entre Santiago y Valparaíso se redujo con este nuevo camino de a 22 leguas. Aquel camino fue una de las primeras obras mayores de vialidad pública en el territorio chileno y es además el primer antecedente al trazado actual de la “Ruta 68” que actualmente funciona como la principal vía carretera vehicular entre Valparaíso y Santiago.

Luego con la apertura de un camino costero que conectó de manera más expedita el sector puerto con el Almendral, se consolidó una vía de carretas que atravesaba la planicie del Almendral tomando dirección Quillota por el Camino Real (hoy sector recreo) o hacia Santiago por el hoy sector de Washington y San Roque.

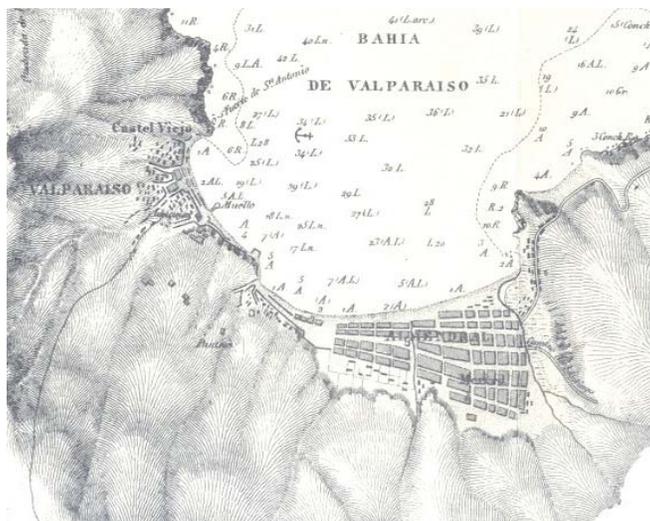
*“Habiéndose puesto en mal estado y peligroso el antiguo camino entre Valparaíso y Santiago el gobernador general actual ordenó que se abriera uno nuevo más preferible, de cerca de dieciséis varas de ancho, el cual, para mutua comodidad de los habitantes de las dos ciudades había sido comenzado en los dos extremos i suministraba ya una comunicación más cómoda y agradable con las tierras de los alrededores. Supimos por nuestros guías que el nuevo camino no estaba aún terminado, pero que avanzaba mucho y encontramos en él trabajadores.”*

*(3) Vancouver, Jorge. 1795.*

En el estudio “Vías y medios de comunicación en Chile durante el siglo XVIII: el camino Santiago Valparaíso y su tráfico” de Sonia Pinto (1976), se presenta un esquema especulativo de los caminos coloniales que vinieron a conformar la primera región de asentamiento española en la zona central de Chile, de la cual he realizado una recreación a través del sistema de fotografías georeferenciadas del sistema “Google Earth”. El camino por Quillota es predominante en una primera etapa debido a la referencia del Perú como capital administrativa, y la conexión con el “camino al norte”, también así el desvío desde Casablanca hacia el sur por Ibacache, Melipilla y Peñaflores, todo esto antes de la consolidación del trazado central establecido por Ambrosio O’Higgins.



(5) Bajada del camino a Valparaíso por Ramaditas. Primera mitad del siglo XIX



(6) Detalle plano de la ciudad de Valparaíso en 1838, donde se observan las salidas de los caminos.

## ii. Dinámica urbana.

### Trama urbana y elementos de la ciudad.

La trama urbana en el periodo inicial de la conformación del asentamiento de Valparaíso, tuvo en sus primeros siglos un escaso desarrollo. Con la llegada de la independencia política y comercial de la corona española, el periodo republicano, la actividad portuaria incrementó su actividad y con ello se impulsó el desarrollo de la ciudad. Hasta 1810, ocho años antes de la proclamación de la Independencia de Chile, en Valparaíso existían ocho calles entre el terreno costero y las primeras quebradas habitadas, con no más de 4 km de longitud total.(4)



(7) Quebrada de San Agustín. 1834

(8) Quebrada de Elias. 1834

*“Su figura urbana (Valparaíso) mostraba, en 1800, casi la misma modesta apariencia que ofrecía a fines del siglo XVIII. Una callejuela a orillas del mar y otras huellas en el fondo de sendas quebradas. El eje del conjunto estaba en la iglesia Matriz y en la Plaza Municipal con su recova, “donde la aristocracia, el comercio y las bodegas se daban la mano para no alejarse de la iglesia Matriz”, recuerda Pérez Rosales. En el castillo inmediato tenía su residencia el gobernador antes de 1810. Por aquí y por allá otras tres iglesias sencillas con sus sencillos conventos. Más arriba, en tres puntos que dominaban toda la bahía y visibles desde el plan, las pesadas figuras de tres fuertes marcaban los límites extremos del poblado, fuertes o baterías que eran los otros puntos referenciales del anfiteatro, a espaldas del plan, aunque no fueran para ofender demasiado a los ocasionales corsarios que alguna vez se aventuraron por el Pacífico en los siglos coloniales. Uno era el Castillo San Antonio o Castillo Viejo, construido en 1594 al pie del Cerro Artillería; otro el Castillo de La Concepción, emplazado en el sitio del actual Paseo Atkinson y que data de 1676; y el Castillo de San José formado de dos partes, una comenzada en 1682 en el sitio que hoy ocupa el Museo Lord Cochrane, y la otra casi a nivel del mar llamado Castillo Blanco o La Planchada, terminada en 1692. Y porque eran lo más visible, como visibles sus torres y cruces, es válido llamarla aldea de frailes y cañones, como alguien la llamó.”*

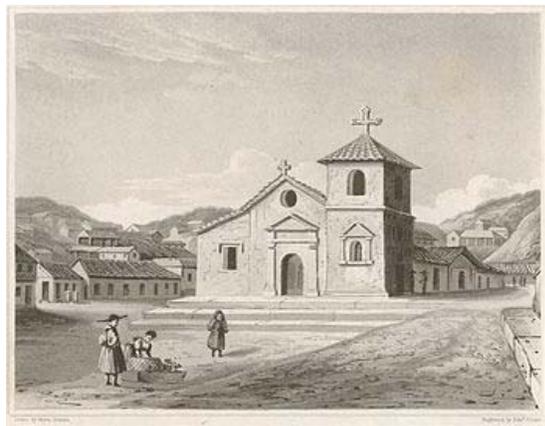
(5) Urbina, Rodolfo. 1996

Los primeros elementos de la ciudad de Valparaíso tal cual son descritos por el historiador Rodolfo Urbina, fueron la iglesia La Matriz y la Plaza Municipal (hoy Echaurren), la cual en sus alrededores se daba el comercio, el castillo del gobernador y sobre los cerros los fuertes como sistema de defensa ante posibles ataques marítimos. La posibilidad de asentamiento costero desde la época colonial hasta ya bien entrado el periodo republicano la otorgó la existencia de fortificaciones que constituían un sistema de cobertura defensiva para la bahía, sin esto no hubiese podido existir nunca la ciudad, ni menos el puerto. La trama de “callejuelas” ya mostraba el modo de una ciudad que se desarrollaría en el escaso terreno costero y adentrándose por las primera quebradas que se ocuparon para construir la habitación de los primero pobladores.

Este primer núcleo de asentamiento se conformó espontáneamente trazando sus primeras calles y abriendo sus primeros espacios públicos, en el limitado espacio que ofrecía el terreno costero.



(9) Iglesia San Francisco. 1834



(10) Iglesia La Matriz. 1822.

### Transporte urbano.

En la etapa de origen y asentamiento de la ciudad de Valparaíso, el transporte y movilidad del poblado inicial se desarrollaba entre los habitantes de a pie, la presencia de carretas con tracción animal, y burreros que se abrían paso por senderos en las laderas de los cerros. La trama del sector inicial de la ciudad, los alrededores de la iglesia La Matriz, se conformó por el uso de estos medios de transporte, lo que es posible observar hasta el día de hoy, viendo la figura del tejido urbano de aquel sector.



(11) Bajada del camino a Valparaíso por Ramaditas. M. Rugendas. 1839.

(12) Carreta de bueyes hacia 1900.

En la década de 1840, en la ciudad se comienza a consolidar un transporte urbano interno de coches o carruajes que funcionaban como medio de locomoción, regidos por específicas ordenanzas municipales. Los coches de tracción animal funcionaron a modo interno en la ciudad, pero también como transporte de carga y pasajeros desde y hacia la ciudad de Santiago, y otras localidades como Quillota.

*“La movilización urbana por medio de carruajes era desconocida en Valparaíso hacia 1830. En realidad, no se veían dentro de la población más que las carretas y diligencias que venían del interior o bien hacia allá por el camino de Santiago o por el de Quillota.(...) Los primeros coches para el servicio público han debido aparecer aquí por el año 40 y ser del tipo acajonado que sigue todavía siendo el más común.”*

(6) Silva, Víctor. 1910.

La inclusión en las décadas siguientes de los “carros de sangre” y el “tranvía urbano”, posterior a la inauguración del primer tramo del ferrocarril en 1855, pondría fin a esta etapa inicial del poblado costero, para dar paso a la ciudad portuaria del progreso comercial y los servicios urbanos modernos

*“Con anterioridad a 1859, el servicio de carruajes de alquiler brindaba transporte a los pasajeros en Valparaíso. En julio de 1851 una ordenanza municipal estableció un registro de todos los carruajes públicos y de sus cocheros, y dictó normas sobre su funcionamiento.(...) Cada carruaje debía conducir pasajeros a cualquier punto entre el Arsenal (en la Plaza de la Aduana) y el Estero del Alto (probablemente el estero que después se llamó de las Delicias, hoy Avenida Argentina), o sea, a lo largo de toda la extensión de la ciudad”.*

(7) Martland, Samuel. 2002

### iii. Espacios de relación y continuidad entre la ciudad y el territorio.

#### Poblado y núcleo urbano original

En el periodo de “asentamiento y origen de la trama urbana” definido, el poblado original de la ciudad se integró al territorio desde la incipiente red de caminos coloniales y las vías marítimas españolas en América, estableciendo así un núcleo militar, religioso, habitacional y de embarcadero costero. La llegada del camino desde Santiago bajaba por las sinuosas colinas en lo alto, para luego descender abruptamente hasta el poblado llegando a sus pocas callejuelas y plazas. El primer espacio de relación entre el poblado y el territorio fue su núcleo original con las primeras quebradas habitadas, todo muy próximo al borde costero y el embarcadero, no existiendo mayor transición que lo abrupto del descenso al llegar o del ascenso al abandonar Valparaíso. La toponimia nos habla de esta situación por ejemplo a través del nombre del cerro llamado “Carretas”, que debe su nombre al tránsito y aparcamiento del transporte de carga y pasajeros por el inicio del camino desde Valparaíso a Santiago, nominación que sobrevive hasta el día de hoy entre los habitantes del sector.

Además del núcleo original en los alrededores de la iglesia Matriz, el poblado siempre tuvo como extensión natural el llano o para aquella época la gran playa del Almendral, el cual se atravesaba para tomar camino hacia el norte en dirección a Quillota o para tomar el camino hacia Santiago subiendo por el sector de Ramaditas.

#### Plaza de la Aduana y primer muelle.

El poblado iría progresivamente extendiéndose por la línea costera, especialmente hacia el oriente, apareciendo luego un espacio que sería fundamental en el desarrollo de la ciudad, la Plaza de la Aduana (hoy Sotomayor), donde se ubicó el primer muelle del puerto, apareciendo el primer gran espacio consolidado a la función de puerto y la relación con la actividad marítima.

*“La notoria ausencia de un muelle frente a la Aduana, vino a resolverse gracias a los elementos. Durante el invierno de 1825, un violento temporal varó en ese lugar la fragata Valdivia, ex Esmeralda, capturada por Lord Cochrane convertida, se cree, en muelle hacia 1826, por orden de Zenteno. Pronto, casi cinco años después, las fuentes nos muestran encima de ella, consolidada la calle Cochrane o calle Nueva y un poquito más allá de la actual línea norte de dicha calle, donde por supuesto se consolidaron malecones nuevos.*

*En este proceso, la plaza tendió a estrecharse con construcciones, a raíz de lo cual, el Gobierno dictó el Decreto de Noviembre de 1830, que regularizaba el espacio del lugar dándole 40 varas cuadradas, acto legal que para nosotros constituye el acta de nacimiento espacial de la plaza, pero como primera plaza de la Aduana.*

*Este espacio de origen comercial y aduanero permaneció desempeñando este rol desde 1790 hasta 1855, cuando cambió tanto de rol como de funciones, en estricta relación con las disposiciones de los gobiernos portalianos, que con la permanente construcción de complejos aduaneros y obras portuarias, modificaron el paisaje original de la ciudad de Valparaíso para convertirla en lo que hoy es. A partir de 1856, la vieja Aduana que hemos llamado, de Stevenson, se convirtió en Intendencia hasta su demolición en 1902.”*

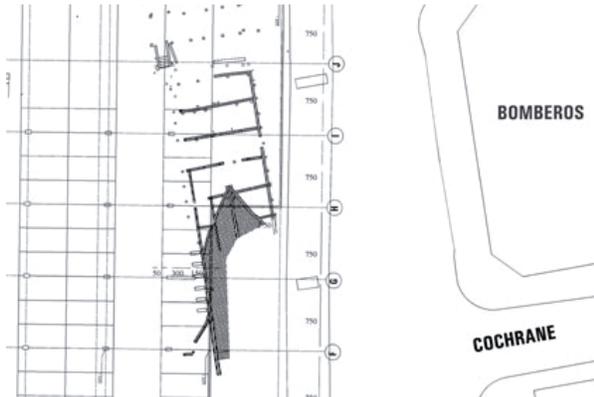
(8) Mesina, Vicente. 2006.



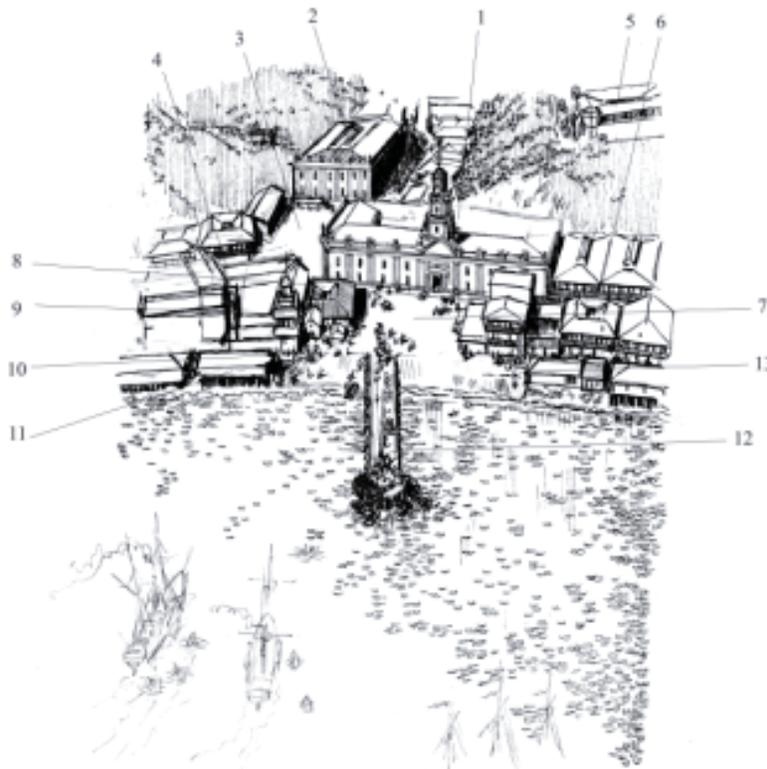
(13) La Quebrada de San Agustín. Año 1790.  
 1. Desembocadura del Estero de San Agustín.  
 2. Convento e Iglesia de San Agustín.  
 3. La calle del Comercio, hoy Arturo Prat.  
 4. Calle de la Planchada hoy, Ignacio Serrano.  
 5. La playa.



(14) Restos del primer muelle de Valparaíso encontrados en la excavación de la Plaza Sotomayor. Año 1998.



(15) Detalle plano de planta de Plaza Sotomayor y de los estacionamientos donde se indica la ubicación precisa del muelle Esmeralda.



(16) La Plaza de la Aduana, según se ve desde el mar, en una conocidísima pintura de Rugendas. Año 1843.

1. La Aduana de Stevenson, (1833).
2. La Aduana de San Agustín, (1839).
3. Plazuela de San Agustín.
4. La calle del Comercio.
5. La casa de Juan Mouat, (1843) mal llamada casa de Lord Cochrane.
6. La calle de la Planchada.
7. La primera plaza de la Aduana.
8. Edificio del Resguardo.
9. Segundo edificio de la Bolsa.
10. Calle Nueva, hoy Cochrane.
11. Primeras construcciones en dicha calle.
12. Muelle Délano, reconstruido en 1833-1834.
13. Calle Nueva, hoy Cochrane.

El año 1856, un año después de la inauguración del primer tramo de ferrocarril entre Valparaíso y Santiago, el edificio de la aduana original pasa a ocupar la función de Intendencia, con lo que la plaza deja su función y significación marítima comercial para adquirir un carácter político y republicano que se consolidaría luego con la instalación del monumento a los héroes de Iquique que honra el combate naval de la guerra del pacífico.

Este gran espacio público, el único de la ciudad que se abre hacia la orilla del borde costero, hoy llamado Plaza Sotomayor, tiene su origen y se ha conformado desde los primeros siglos coloniales de la historia de la ciudad, siendo el lugar de los primeros muelles y embarcaderos, y la primera plaza destinada al comercio marítimo de la ciudad, como umbral entre las rutas oceánicas y las terrestres.

## Citas e imágenes.

### I. Origen y asentamiento de la trama urbana. 1536-1855

#### Citas

- (1) Vancouver, Jorge. Viaje a Valparaíso y Santiago en 1975. Santiago de Chile : Impr. Mejma, 1902
- (2) Pinto, Sonia. Vías y medios de comunicación en Chile durante el siglo XVIII: el camino Santiago Valparaíso y su tráfico. Ediciones departamento de estudios humanísticos, Universidad de Chile. 1976.
- (3) Ibidem 1.
- (4) Fernández. Desarrollo histórico de la estructura vial urbana actual de Valparaíso. Universidad de Chile. 1974.
- (5) Urbina, Rodolfo. Valparaíso: auge y ocaso del viejo Pancho, 1830-1930.
- (6) Silva, Victor. Monografía histórica de Valparaíso, 1536-1910.
- (7) Martland, Samuel. Cuando el gas pasó de moda: Valparaíso y la tecnología urbana, 1843-1863. EURE, Santiago. 2002. (www.scielo.cl).
- (8) Mesina, Vicente. Apuntes para una Nueva Historia de la Plaza Sotomayor 1627-2004. Revista Mar. (www.ligamar.cl). 2006.

#### Imágenes

- (1) Fundamentos de la escuela de arquitectura UCV.1971.
- (2) Pinto, Sonia. Vías y medios de comunicación en Chile durante el siglo XVIII: el camino Santiago Valparaíso y su tráfico. Ediciones departamento de estudios humanísticos, Universidad de Chile. 1976.
- (3) Ibidem 2.
- (4) Arteche, Pablo. Imagen realizada con software "Google Earth". 2003.
- (5) Wood, Charles. 1792-1856
- (6) Plano de la bahía de Valparaíso. Levantado por el Señor de Tessan. Ingeniero hidrógrafo de la marina francesa. 1838.
- (7) Martens, Conrad. 1801-1878.
- (8) Ibidem 7.
- (9) Ibidem 7.
- (10) Graham, Maria. 1785-1842.
- (11) Rugendas, Mauricio. 1802-1858.
- (12) Olds, Harry. 1869- 1943. Colección Mercurio de Valparaíso.
- (13) Mesina, Vicente. Apuntes para una Nueva Historia de la Plaza Sotomayor 1627-2004. Revista Mar. (www.ligamar.cl). 2006.
- (14) Didier y Riveros. Arqueología histórica en la Plaza Sotomayor de Valparaíso: El primer muelle del puerto principal. Chungara, Revista de Antropología Chilena. Volumen Especial, 2004. Páginas 151-159.
- (15) Ibidem 14.
- (16) Ibidem 13.

## II. El barco a vapor, el ferrocarril y los sistemas de transporte urbano. 1840 - 1906

### i. Dinámica territorial.

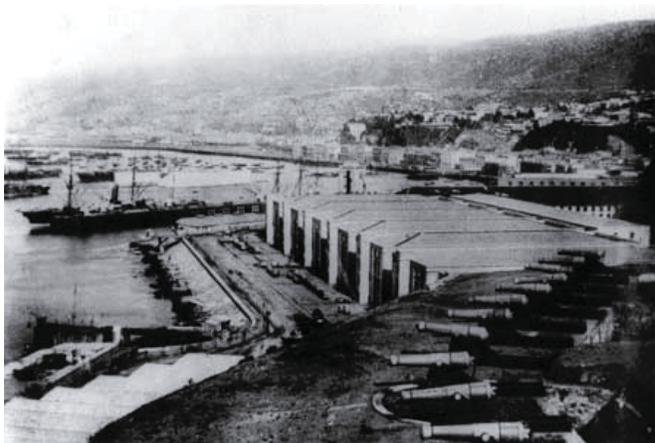
#### La navegación a vapor y ferrocarril en Valparaíso

El comienzo del apogeo comercial de la ciudad de Valparaíso estuvo marcado por las políticas de apertura comercial que produjo la independencia e instauración de la república el año 1818. Sin embargo faltarían dos eventos relacionados a la aparición de nuevas tecnologías hijas de la revolución industrial, para dar paso definitivo a la gran época del puerto y con ello a un importante desarrollo urbano, las cuales fueron la navegación a vapor y el ferrocarril.

Los primeros vapores llegados al país, de fabricación inglesa, llamados “Chile” y “Perú”, arribaron a Valparaíso el 15 de Septiembre del año 1840, inaugurando una nueva etapa en la dinámica portuaria y comercial de la ciudad. Valparaíso pasaba de ser un poblado de carretas y veleros, a una ciudad de barcos a vapor y ferrocarriles.

*“El barco a vapor estaba imponiendo sus ventajas. Reducía los riesgos y era más exacto en las llegadas a destino. Eran los albores del itinerario fijo; se agilizaba el comercio marítimo; se multiplicaban los viajeros. El trayecto entre Valparaíso y El Callao se cubría en 9 días, 2 días a Caldera, 6 a Mellipulli (Puerto Montt), 6 a San Carlos de Ancud. Entre Nueva York y Valparaíso era más complicado por la vía de Panamá en 1850. Salía de Nueva York hasta Aspinwale, desde allí tomaba tres horas hasta Barbacoa, en el Río Chagres; luego había que hacer una jornada en bote hasta Cruces, desde donde se cabalgaba y se llevaba el equipaje a lomo de mulas hasta el otro lado del istmo para llegar a ciudad de Panamá donde después de una espera de una semana como promedio, se tomaba vapor a Valparaíso. Un viaje con muchos transbordos era éste y duraba 38 días desde Nueva York. Lo mismo a la inversa.”*

(1) Urbina, Rodolfo. 1996



(1) Vista de los almacenes fiscales y barco a vapor en Valparaíso. 1850

(2) W. Wheelwright y el barco a vapor.

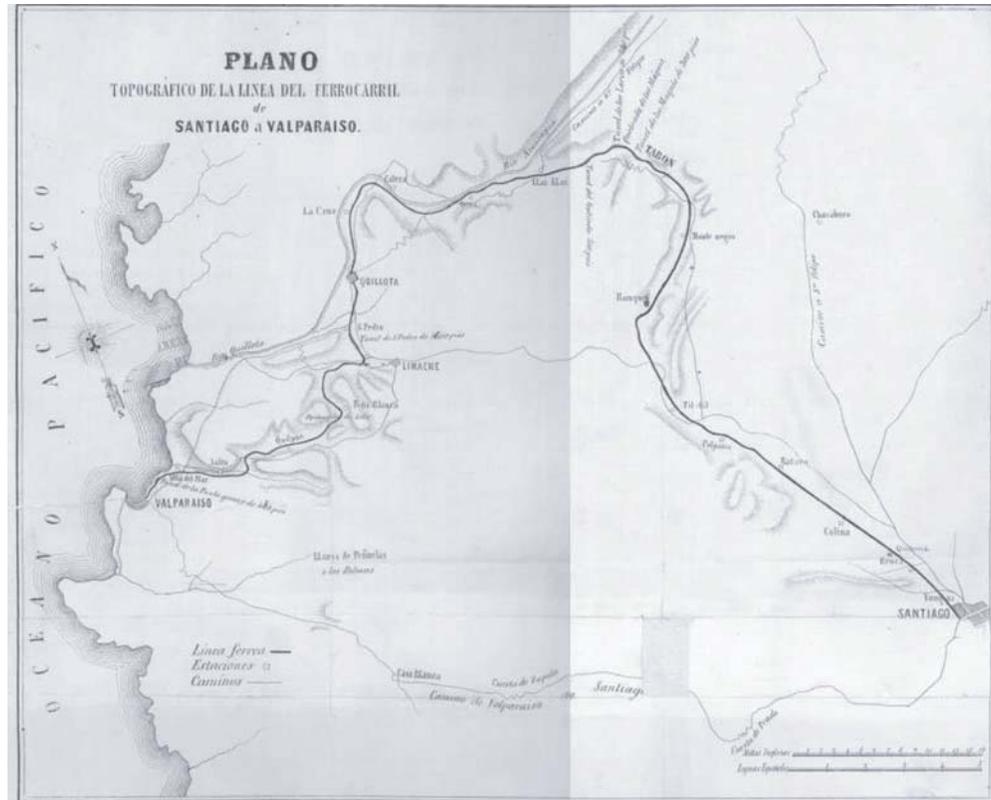
Luego vino la segunda de las obras que modernizó la conectividad comercial de la ciudad, y así como la navegación a vapor era la nueva abertura de la ciudad a las dinámicas del comercio marítimo mundial, el ferrocarril conectaría a Valparaíso con el territorio interior, con un trazado que abriría nuevas relaciones de la ciudad con su contexto territorial.

El 1855 se inauguró el primer tramo del ferrocarril hacia la ciudad de Santiago junto con la primera estación ubicada en las faldas del cerro Barón, en un curiosa ubicación sobre el estero de la Delicias (hoy Avenida Argentina). Este sector se desarrollaría luego en función de la actividad ferroviaria, apareciendo como un importante enclave para la nueva ciudad de la segunda mitad del siglo XIX.

*“Pues, más allá, de la economía del tiempo y sus indudables beneficios prácticos, económicos y comerciales, el tren generó una vasta intervención a través de la planta urbana, como asimismo indujo a adoptar nuevos hábitos sociales. La escasa superficie disponible en el sector bajo el cerro Barón determinó que la estación ferroviaria se construyera sobre el cauce del estero de la delicias(...) Toda esta organización se fue incrementando a contar de 1855, a medida que avanzaban las obras y servicios de coberturas del ferrocarril.”*

(2) Caceres, Samuel. 2009.

Tal como lo describe Samuel León Caceres, el ferrocarril junto con darle a la ciudad una nueva dinámica territorial, determinó una de las intervenciones con más repercusiones en la vida y forma de la planta urbana, específicamente en su borde costero. Con la posterior ampliación de la línea desde el Barón por la costa hacia el poniente, hasta el sector del puerto, la línea ferroviaria fue generando progresivamente una división de la ciudad con la línea de costa, que se convertiría en un límite con la vida urbana, situación que es posible observar hasta el día de hoy.



(3) Plano trazado línea del Ferrocarril entre Valparaíso y Santiago. 1863.

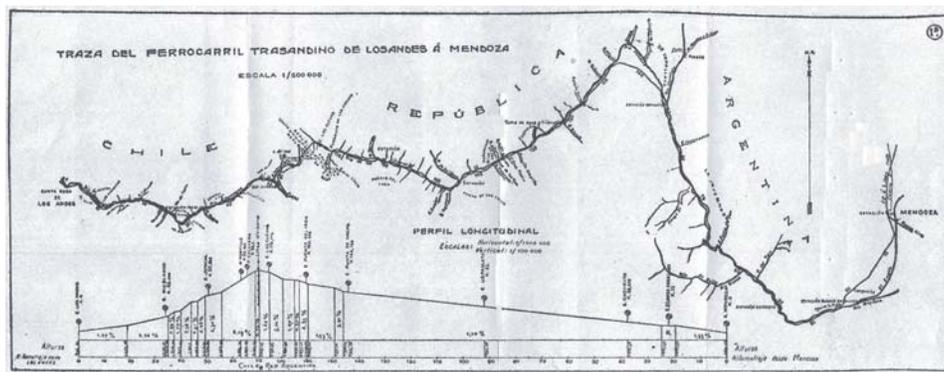


(4) Estación Barón de Valparaíso. 1870



(5) Vista de Estero las Delicias (hoy avenida Argentina) con estación Barón de fondo. 1863

Con el trazado del ferrocarril hacia Santiago, completado el año 1863, la ciudad de Valparaíso retomaría e intensificará su relación territorial del norte próximo, con las ciudades de Quillota, San Felipe y Los Andes si consideramos la extensión de la vía completada en 1874. El ahora antiguo camino de carretas a Santiago, tal como aparece en el plano publicado por Enrique Meiggs en 1863, quedaría como un débil trazado que perdía dinámica y protagonismo, teniendo que esperar al siguiente siglo para reaparecer con la ejecución de la carretera vehicular, que hoy conocemos como ruta número 68. El año 1910 entró en servicio el ferrocarril trasandino, que conecto el sistema ferroviario chileno con Mendoza, pero cuatro años después con la apertura del canal de Panamá, el tráfico de carga disminuyó considerablemente; aún así aquel servicio funcionó hasta el año 1984.



(6) Trazo del ferrocarril Trasandino de Los Andes a Mendoza.

## ii. Dinámica urbana

### Almacenes de la aduana y muelle fiscal

La envergadura e intenso tráfico comercial que alcanzó el puerto de Valparaíso en la década de 1850 trajo la necesidad de una infraestructura portuaria que soportara aquel desarrollo. Para el año 1856 ya se habían levantado el nuevo edificio de la aduana y los almacenes fiscales. Estas infraestructuras de modernización y ampliación del puerto se completarán con la construcción del muelle fiscal el año 1873. Uno de los principales objetivos del bombardeo español del año 1866, fue la destrucción de los almacenes fiscales, los cuales fueron rápidamente reconstruidos, de los cuales aún existen algunos en pie a la fecha, declarados monumento nacional el año 2007. Todas estas obras a los pies del cerro Artillería, consolidaron la ubicación principal de la actividad portuaria en la ciudad, tal como ocurría al otro extremo de la bahía con la actividad ferroviaria en Barón. Esto traería como consecuencia la inevitable necesidad de conexión del transporte terrestre con el marítimo, el ferrocarril debía llegar al puerto atravesando longitudinalmente la ciudad por su borde costero, tal como lo describe Víctor Domingo Silva el año 1910.

*“La necesidad de hacer llegar los trenes hasta el extremo del puerto formó la avenida Errázuriz, toda artificial, en donde ahora se alzan los edificios comerciales más hermosos de la ciudad”*

(3) Silva, Victor. 1910.



(7) Muelle Fiscal de Valparaíso. 1890



(8) Almacenes Fiscales, segunda versión. Valparaíso. 1890

### Servicios públicos de transporte urbano.

Con la llegada del ferrocarril no sólo el puerto se conectaría con la capital Santiago, sino que sería el punto de partida del ímpetu modernizador propio del auge mundial de la revolución industrial, y con ello la aparición de los servicios públicos urbanos y la medidas urbanas higienistas. Además el modelo estético para las ciudades y la arquitectura ya se encontraba en un proceso de cambio radical en América desde el modelo español colonial hacia las influencias francesas e inglesas, que representaban el ideal de desarrollo y modernidad a mediados del siglo XIX.

*“Las nuevas ideas estéticas y recreativas de esa época, en boga en Francia, Inglaterra, España y en los Estados Unidos de Norteamérica, se impusieron en América Latina de 1830 y en especial, después de 1850, en un proceso simultáneo a la organización republicana.(...) Los cambios y transformaciones en los espacios urbanos fueron producto en nuestra opinión de la asimilación cultural espontánea de las nuevas tendencias y estilos de modernización de las ciudades que se desarrollaron en los países ya mencionados”*

(4) Beltran, Luz Maria. 2002.

De esta manera se fueron implementando una serie de servicios para la ciudad que le darían no sólo otro aspecto, sino que revolucionaron su dinámica, movilidad y forma de habitarla.

El primer servicio de ferrocarril urbano o “tranvías” fue el denominado “carros de sangre”, inaugurados el año 1863, que consistió en carros de dos niveles sobre rieles tirados por caballos. Recién para el año 1904 se inició el servicio de tranvías eléctricos que reemplazaron progresivamente a los de tracción animal.

*“Las pruebas comenzaron en enero de 1863 y el primer tranvía a tracción animal de Valparaíso fue formalmente inaugurado el 4 de marzo de 1863. Fue el tercer ferrocarril urbano conocido que operó en América del Sur, precedido solamente por las líneas de Santiago y Río de Janeiro, y puede haber sido el primero en usar carros de dos pisos.”*

*(5) Morrison, Allen. 2008.*



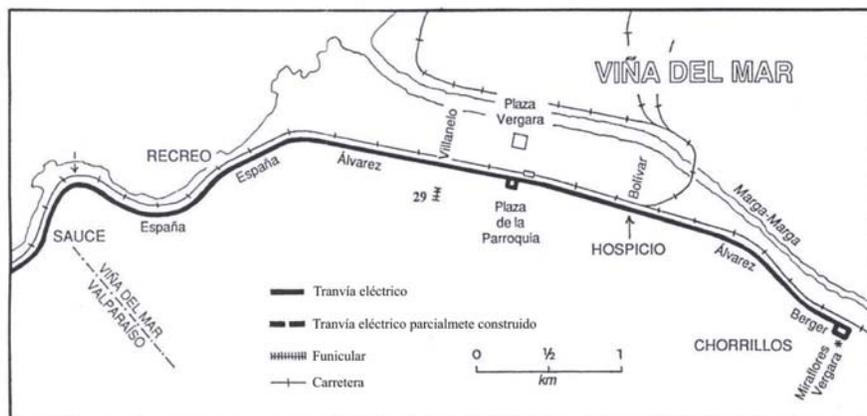
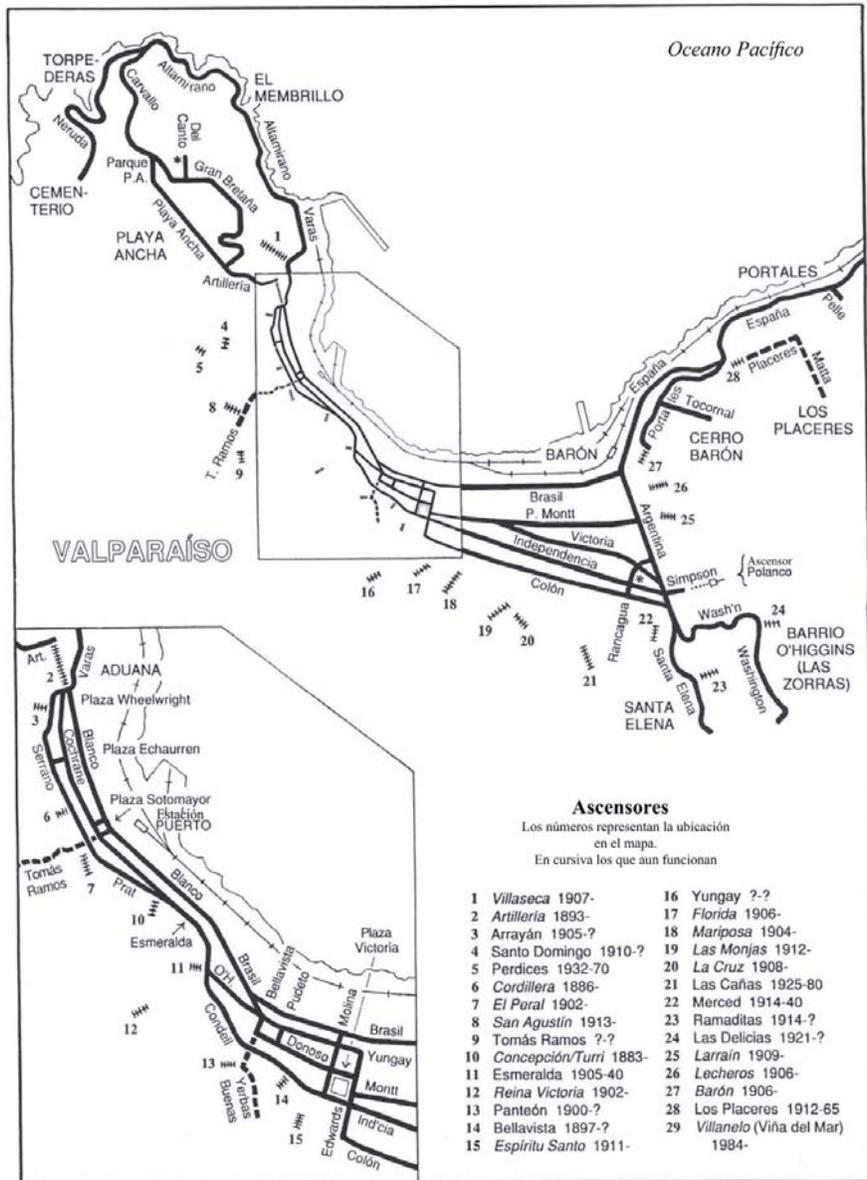
*(9) y (10) Ferrocarril urbano tipo “carros de sangre” en las calles de Valparaíso.*

Uno de los aportes importantes de los trazados del ferrocarril urbano fue que como servicio de transporte público se hizo cargo de una gran extensión de la ciudad, desde Playa Ancha hasta Chorrillos en la incipiente población de Viña del Mar, cubriendo una extensión de aproximadamente unos 15 kilómetros.

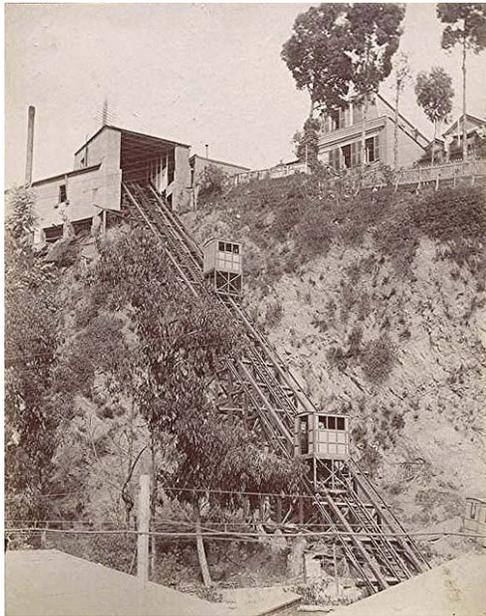
*“El cable y las nuevas vías fueron instalados sobre Av. España, y un nuevo camino plano fue cortado a través de la montaña entre Sauce y Recreo. Los primeros tranvías eléctricos transportaron pasajeros entre Valparaíso y Recreo el 28 de enero de 1906. Pero las vías de esta línea eran únicas, había problemas con la energía eléctrica y los tranvías a tracción animal dominaron el servicio la mayor parte de ese año. La línea de Viña del Mar comenzó su operación total el 11 de noviembre de 1906 con los nuevos carros salón, los cuales fueron los primeros tranvías de 8 ruedas que corrieron en Chile. El éxito de esta línea inspiró la construcción de similares tranvías suburbanos en Santiago y Concepción. La ruta continuó con vía sencilla más allá de Barón. Los carros rodeaban (en el sentido de las agujas del reloj) el terminal en la Plaza de la Parroquia en Viña del Mar; un carro de enlace continuaba hacia Chorrillos.”*

*(6) Morrison, Allen. 2008.*

El sistema de tranvías de urbanos termina definitivamente de funcionar el año 1952, no dejando ningún rastro de su existencia en la ciudad, más que algunos rieles que aparecen de vez en cuando en alguna calle.



(11) Planos de la situación de ascensores, tranvías y el ferrocarril de Valparaíso y Viña del Mar.



*(12) Ascensor Concepción en 1890.*



*(13) Ascensor San Agustín luego de restauración año 2013.*

Luego de la instalación de un sistema de tranvías, la siguiente innovación en el transporte urbano que vendría de la mano de la tecnología ferroviaria fue la instalación de los “ascensores” o “funiculares”, los cuales buscaban dar solución a la dificultad de los habitantes en los distintos cerros, de subir y bajar a ellos. De esta necesidad nace la invención del sistema, que desde la inauguración del primero en el cerro Concepción el año 1883, la iniciativa proliferó de tal manera que llegaron a construirse 30 ascensores en toda la ciudad hasta el año 1931, según el catastro de Samuel León Cáceres.

En conjunto el ferrocarril, los tranvías y los ascensores constituyen un sistema de movilidad urbana mecanizado que resolvió la necesidad de transporte de la creciente población y la expansión de la ciudad en el territorio, hacia los barrios que se consolidaron en los cerros, y hacia los incipientes suburbios de Viña del Mar y Playa Ancha.

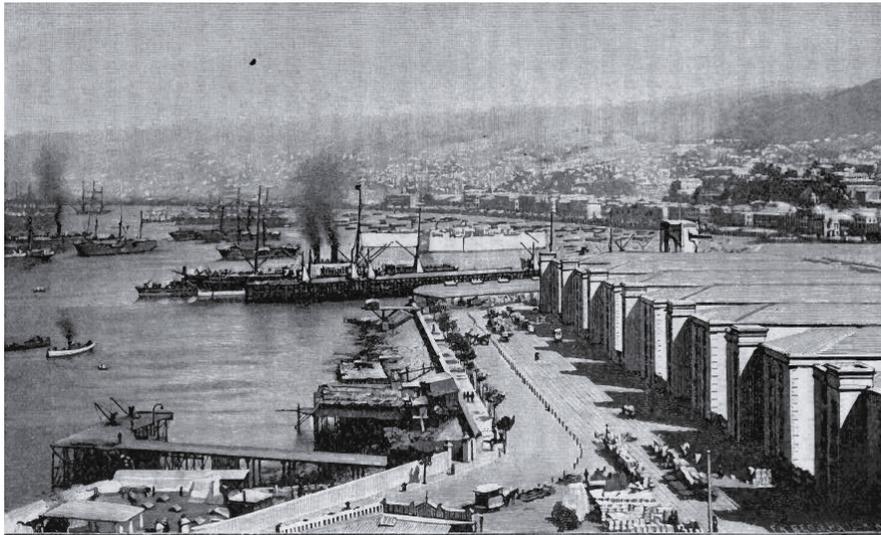
Al contrario de los tranvías urbanos, algunos ascensores lograron sobrevivir el paso del tiempo, los cambios de tecnologías, dinámicas y velocidades del transporte urbano; llegando a convertirse en un símbolo y postal característica de la ciudad, por lo que hoy se protegen como un patrimonio histórico y típico de Valparaíso, más que por su relevancia en el sistema actual de transporte de la ciudad.

### iii. Espacios de relación y continuidad entre la ciudad y el territorio.

#### El puerto y la estación.

Desde la segunda mitad del siglo XIX, con la llegada del ferrocarril y las obras de ampliación de la infraestructura portuaria, la ciudad de Valparaíso dejó atrás definitivamente su situación de embarcadero y poblado de carretas, para convertirse en un puerto moderno, sistematizado e incluido en el desarrollo propio de la revolución industrial, representado por los rieles y la tecnología ferroviaria.

En el espacio urbano se consolidan dos polos de infraestructura en la bahía, uno situado a los pies del cerro Artillería, donde se instala el gran complejo aduanero, los almacenes y el muelle fiscal. Este se convertirá en el espacio histórico de llegada para el comercio marítimo, que se mantiene hasta la actualidad, llegando a denominarse como el sector “puerto” de la ciudad.



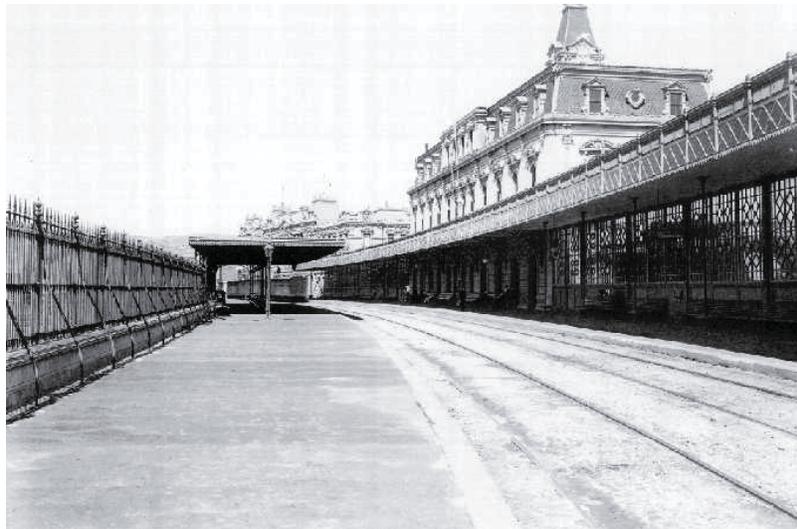
(14) Almacenes fiscales, malecón y muelles hacia 1900.



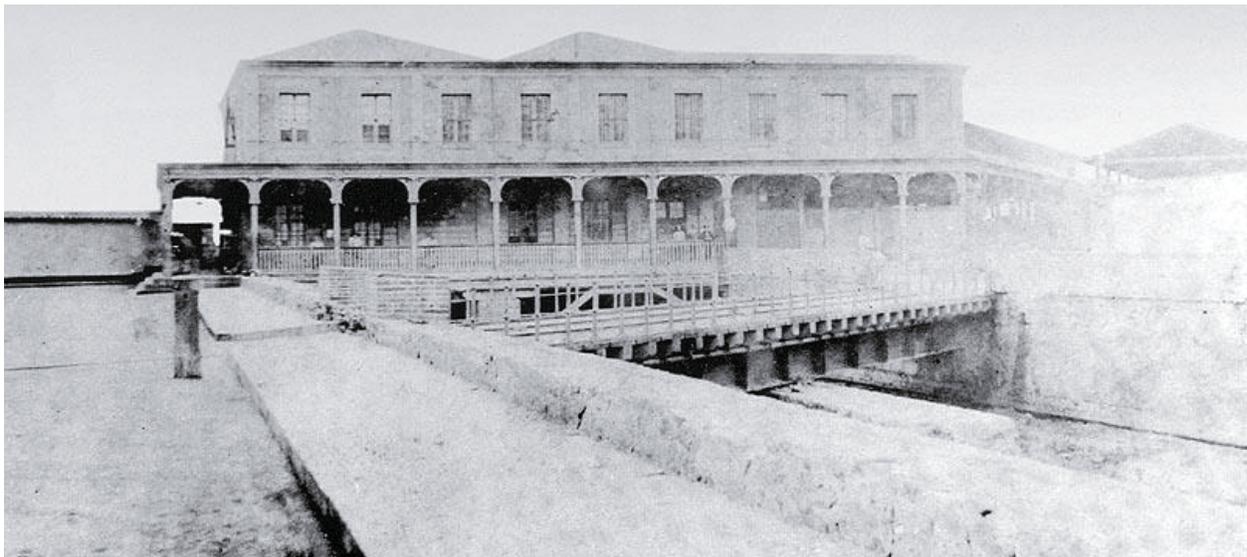
(15) Fragmento de plano de la dirección de obras públicas. Sector Almacenes fiscales y muelle. 1887

Al otro lado de la bahía, a los pies del cerro Barón, con la construcción de la primera estación ferroviaria, este sector se convertiría en la nueva puerta de entrada a la ciudad desde el interior del territorio, hasta la posterior ampliación del trazado llegando a la actual plaza Sotomayor.

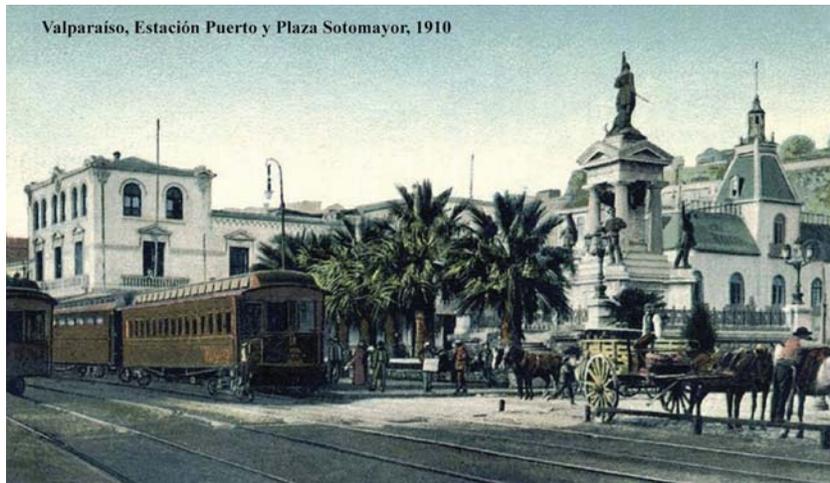
El ferrocarril, y en menor medida el tranvía y los ascensores, trajeron a la ciudad un nuevo espacio propio de su actividad y dinámica, el cual fue el de “la estación”, como lugar de transición entre el uso del medio de transporte y la trama urbana de la ciudad. En la estación se producía la partida y la llegada, y no solo en Valparaíso sino en todas las grandes ciudades del mundo fue motivo de imponentes edificaciones e infraestructura. Las tres estaciones que tuvo históricamente Valparaíso fueron la del Barón, Bellavista y el Puerto, todas ubicadas sucesivamente junto a la línea de costa, lo cual fue posible gracias a las faenas de relleno del terreno ganado al mar. Este emplazamiento generó con el paso del tiempo una barrera de accesibilidad de la ciudad hacia el borde costero, relegado luego a un uso exclusivamente portuario. El fenómeno de “la estación” dio gran impulso además a las localidades por las cuales el ferrocarril pasaba en su camino a Santiago, siendo por ejemplo en Viña del Mar fundamental para el posterior desarrollo de esta localidad vecina al puerto de Valparaíso.



*(16) Estación Bellavista. 1890.*



*(17) Estación Barón. Finales del siglo XIX.*



(18)(19) Estación Puerto. 1910.

*“Al llegar 1876, se habilitó la primera estación Puerto, la que consistía solo en un andén de pasajeros bajo un cobertizo. La Estacion, entre la Plaza Sotomayor y la actual calle Almirante Señoret, se situó en lo que sería hoy la vereda norte de la Avenida Errazuriz. El tendido ferroviario estaba, entonces, sobre parte de lo que más tarde pasó a constituirse en la doble calzada de esa Avenida, la que se consolidó, en definitiva, sobre terrenos ganados al mar en el decenio 1855-1895. En 1890 se inauguró la estación Bellavista, la segunda con el mismo nombre, y que fue, sin duda, el mejor y más atractivo edificio de la arquitectura ferroviaria nacional, después de las ampliaciones Central, Mapocho y Pirque, en Santiago.”*

*(7) Caceres, Samuel. 2009.*

Algunos ascensores aún existen y se encuentran ad portas de una época de remodelación y restauración en gran parte por la revalorización de los aspectos patrimoniales de la ciudad, en cambio las edificaciones originales de las estaciones ferroviarias ya no existen y han sufrido sucesivos cambios en sus décadas de existencia, pero siguen todas ellas manteniendo su emplazamiento y nombres (Puerto, Bellavista, Barón) y con la reciente inclusión de la estación Francia, hoy convertidas en un moderno servicio de metrotren que unifica la ciudad con su interior metropolitano.

## Citas e imágenes.

### II. El barco a vapor, el ferrocarril y los sistemas de transporte urbano. 1840 - 1906

#### Citas

- (1) Urbina, Rodolfo. Valparaíso: auge y ocaso del viejo Pancho, 1830-1930.
- (2) Caceres, Samuel. "Valparaíso sobre rieles. El ferrocarril, los tranvías y los 30 ascensores". 2009.
- (3) Silva, Víctor. Monografía histórica de Valparaíso, 1536-1910.
- (4) Beltran, Luz María. "El mundo de las plazas, parques y jardines de Valparaíso 1820-1930". Valparaíso sociedad y economía en el siglo XIX. Series Monográficas históricas n°12. Instituto de historia PUCV. 2002
- (5) Morrison, Allen. Los Tranvías de Chile 1858 - 1978. Ed. Ricaaventura. Santiago de Chile. 2008.
- (6) Ibidem 5.
- (7) Caceres, Samuel. "Valparaíso sobre rieles. El ferrocarril, los tranvías y los 30 ascensores". 2009.

#### Imágenes

- (1) [www.ciudaddevalparaiso.cl](http://www.ciudaddevalparaiso.cl)
- (2) Sello postal de 125 aniversario de la llegada de los vapores "Chile" y "Perú", con ilustración de Wheelwright. ([www.ciudaddevalparaiso.cl](http://www.ciudaddevalparaiso.cl))
- (3) Meiggs, Enrique. Reseña Histórica del ferrocarril entre Santiago y Valparaíso. 1863.
- (4) [www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl)
- (5) Galería "Santiagonostalgico" ([www.flickr.com](http://www.flickr.com))
- (6) Los Hermanos Clark, por Santiago Marín Vicuña. Santiago de Chile. 1929 ([www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl))
- (7) Le Blanc, Félix. Álbum: vistas de Valparaíso. 1890.
- (8) Ibidem 7.
- (9) Ibidem 5.
- (10) Ibidem 5.
- (11) Morrison, Allen. Los Tranvías de Chile 1858 - 1978. Ed. Ricaaventura. Santiago de Chile. 2008.
- (12) Ibidem 5.
- (13) [www.lavozdevalpo.cl](http://www.lavozdevalpo.cl). Enero año 2013
- (14) "Nuevos Almacenes Fiscales" del Libro: A Short description of the Republic of Chile - F.A. Brockhaus - 1901. Publicada en "Almacenes Fiscales de Valparaíso, su historia y evolución". González, Alcota y Fuentes. Edición digital gratuita. 2013.
- (15) Plano de Valparaíso: Dibujado y corregido por la Dirección de Obras públicas con la demarcación de los terrenos formados en el nuevo malecón. ([www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl))
- (16) [www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl)
- (17) <http://vregion-miregioncecitec.blogspot.com/> (publicado el 17/11/2008)
- (18) [chiledel1900.blogspot.com](http://chiledel1900.blogspot.com)
- (19) Ibidem 19.

### III. Terremoto, plan urbano y obras de ampliación portuaria. 1906-1969

#### i. Dinámica territorial.

##### Obras de modernización portuaria.

El inicio del siglo XX para la ciudad de Valparaíso fueron años de eventos contradictorios en su historia, por un lado se preparaban las celebraciones del centenario de la República desde un fin de siglo de un gran apogeo, pero a la vez la ciudad sería azotada por un catastrófico terremoto de gran intensidad el año 1906, lo que no sería del todo negativo ya que impulsó un posterior plan de remodelación, modernización y ordenamiento de la trama urbana de la ciudad, especialmente en el llano del Almendral.

*“A los porteños tanto de 1900 como los de 1910 les tocó vivir un Valparaíso que pasaba por una etapa de máximo apogeo comercial, portuario y urbano, una tendencia en la que incluso el catastrófico Terremoto de 1906 se inscribió sólo como un accidente que ralentizó el crecimiento. Sin embargo, en aquella época existía perfecta conciencia que la bonanza, que se remontaba a la década de 1820, no podía durar para siempre, y las razones estaban claras: la inminente apertura del Canal de Panamá (...) Eso unido a las carencias en la infraestructura portuaria”.*

*(1) Castagneto, Piero. 2011.*

Luego del terremoto de 1906, para la ciudad ocurrió un segundo evento pero esta vez no sísmico sino en el campo económico, el cual fue la apertura de canal de Panamá el año 1914, que alteró las rutas comerciales de navegación, haciendo dejar fuera de foco a Valparaíso en su otrora estratégica posición en pacífico sur.

Aún así el puerto necesitaba ser modernizado, ideas que provenían desde fines del siglo XIX debido al crecimiento comercial sostenido, lo que el terremoto y el canal de Panamá no lograron frenar por completo.



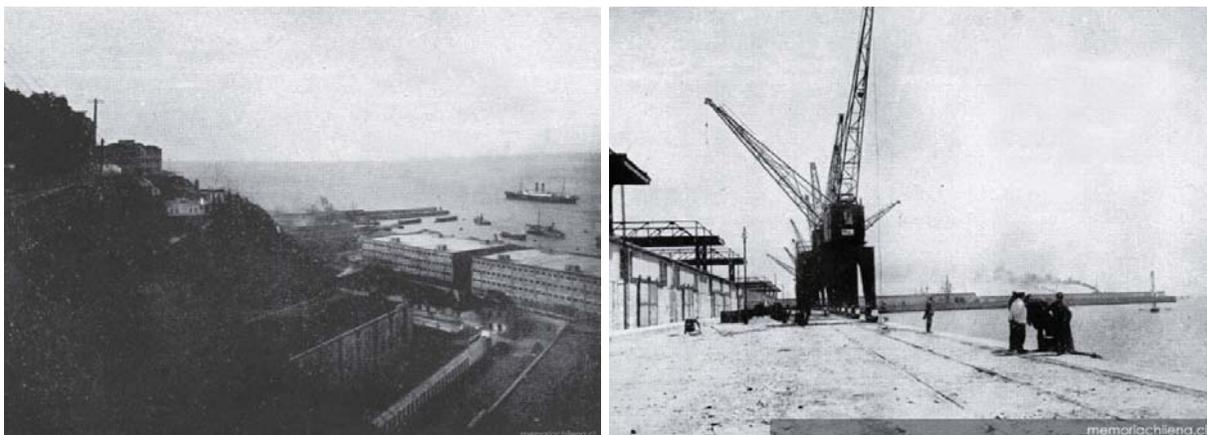
*(1)(2) Panorámicas de la ciudad de Valparaíso a principios del siglo XX.*

Escribió el ingeniero Jacobo Kraus el año 1898 un informe a propósito de la necesidad y factibilidad de las obras portuarias, llamado “La dársena de Valparaíso”, él mismo años después, presentaría su propia propuesta. Se iniciaba la época de las comisiones y proyectos centrados en la preocupación de dar abrigo a la bahía, que consistían en grandes obras de ingeniería para lograr tal objetivo.

*“Es tan grande la importancia comercial del puerto de Valparaíso, tan valiosos los intereses allí radicados y tan poco favorecida su rada por la naturaleza, que es incuestionable la conveniencia y necesidad de emprender obras para su mejoramiento, que den mayor garantías a las naves que allí llegan y que hagan más económicas las faenas de embarque y desembarque de mercaderías (...) Las obras de más aliento para facilitar el movimiento de la mercadería que se han ejecutado hasta la fecha en Valparaíso, se encuentran ubicadas en la parte más abrigada contra los vientos del noroeste, donde se ha construido el muelle fiscal y el muelle Prat para pasajeros”*

(2) Kraus, Jacobo. 1898.

La necesidad de una modernización del puerto era requerida para la agilización de las faenas de carga y descarga, y la peligrosidad para los buques por lo desabrigada de la bahía, especialmente ante los temporales. Tal como lo describe Kraus las futuras obras portuarias mantendrían el lugar histórico que habían tenido en el borde costero de la ciudad, en “la parte más abrigada”, a los pies del cerro Artillería.



(3)(4) Vistas del nuevo molo Duprat aún incompleto en 1924.

La comisión encabezada por Kraus desarrolló un gran proyecto para el año 1903, el cual fue presentado a aprobación, junto a otras propuestas de licitación pública en 1906. Estas iniciativas fueron postergadas por el inesperado terremoto que cambió la prioridad de los recursos e intereses del gobierno central. Pero el movimiento sísmico no sólo tuvo consecuencias administrativas sino también modificó la geografía marina, lo que dejó en cuestión los estudios y factibilidades realizados hasta la fecha.

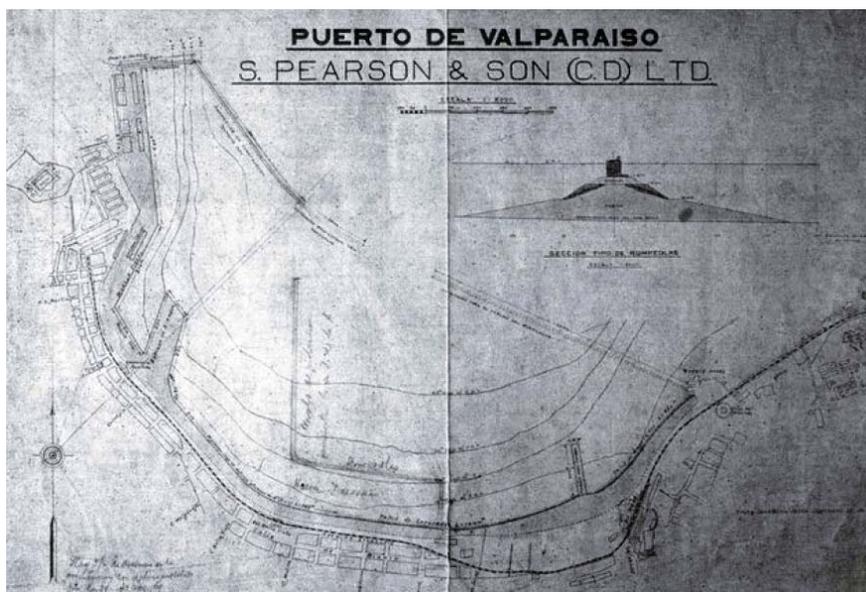
*“Pero el destino agregó un componente no previsto: el 16 de Agosto de 1906 se produce en Valparaíso el terremoto que destruyó casi por completo la ciudad, en especial el barrio El Almendral y modificó el fondo de la bahía. El acorazado “Capitán Prat” a su arribo a este puerto el día 17 de Agosto, fondeó en las inmediaciones, al Norte y Oriente de los diques flotantes “Valparaíso” y “Santiago”, sitio normal de su fondeadero, cuyo sondaje daba siempre 20 brazas de profundidad. Al fondear, el “Capitán Prat” después del terremoto, encontró el mismo sitio de fondeo a “treinta y dos brazas”, es decir, en dicho lugar el fondo tenía unos 20 metros más de profundidad, lo que demuestra la gravedad del movimiento telúrico.”*

(3) Paravic, Sergio. 2006

Finalmente, nuevos estudios con proyectos en los cuales incluso se llegó a proponer un puerto interior en el Almendral y la necesidad de llevar adelante las obras portuarias, llevó a otra serie de comisiones, desde las cuales se llegó a determinar en 1912 que se llevaría a cabo la propuesta de molo de abrigo que hoy conocemos y finalmente se construyó, iniciando obras el 6 de octubre del mismo año, a cargo de la firma S. Pearson & Son Ltd. de Londres

*“Finalmente, ante la necesidad cada vez más imperiosa de construir las obras portuarias, el Gobierno dispuso el 7 de Septiembre de 1910 la construcción conjunta de los puertos de San Antonio y Valparaíso. San Antonio se construiría de acuerdo al proyecto de van Broeckman, y el de Valparaíso, lo encomendó a la Comisión de Puertos para realizar el proyecto definitivo de 1911, aceptandose en 1912 la propuesta de S. Pearson & Son Ltd. de Londres, proyecto que corresponde al trazado portuario actualmente existente, con la excepción de los últimos 300 metros que no se construyeron.”*

(4) Paravic, Sergio. 2006.



(5) Plano ampliación del puerto, proyecto de S. Pearson & Son. 1912.

Junto a las obras portuarias en el sector poniente de la bahía, se construyó también un muelle en el sector Barón al otro lado de la bahía de Valparaíso. El total de las obras del nuevo puerto fueron concluidas en el año 1931.

A pesar del golpe proporcionado por el terremoto del año 1906 y la apertura del canal del Panamá en 1914, en la ciudad puerto de Valparaíso se llevaron a cabo estas grandes obras que se requerían para el buen funcionamiento portuario, pero aún así la época dorada de la ciudad ya había quedado atrás. El puerto y la ciudad nunca alcanzarían nuevamente el esplendor y desarrollo de antaño, por causas que responden a variados hechos políticos, económicos, sociales y otros, que exceden la extensión y análisis de este estudio.

Hoy, casi un siglo después, se proyecta realizar nuevas obras de ampliación portuaria de la envergadura del proyecto concluido a principios del siglo pasado, lo cual muestra una perspectiva del estancamiento que vivió Valparaíso en la segunda mitad del siglo XX.



(6) Faenas de construcción del molo duprat en 1917.



(7) Vista del Muelle de Carbón en 1915 , más pequeño que el Muelle Barón que destaca a su lado.

(8) Construcción del actual muelle Barón. Al fondo, borde superior izquierdo se aprecia el antiguo muelle de carbón.

### La ruta carretera entre Valparaíso y Santiago.

La revolución que sucedió a nivel mundial y por ende ninguna ciudad quedaría indiferente sería la incorporación del automóvil y posterior predominio del transporte motorizado; lo cual modificó el sentido y función de la trama urbana. Las mayores velocidades de viaje acortaron los tiempos de traslado dentro de la ciudad y entre ellas. Valparaíso vivirá en la primera mitad del siglo XX una etapa de ajuste y preparación para esta nueva realidad tanto internamente como en su relación con el territorio.



(9) Camino Santiago - Valparaíso con automóvil en la década de 1930.



(10) Pavimentación del Camino entre Valparaíso y Casablanca 1927.

La principal relación del puerto de Valparaíso hacia interior del territorio desde su origen es con la capital administrativa del país, la ciudad de Santiago. Desde la segunda mitad del siglo XIX con la construcción del ferrocarril entre ambas ciudades, un trazado que giraba hacia el norte del territorio pasando por la ciudad de Quillota, el antiguo camino de carretas había quedado totalmente relegado a segundo plano, y con ello sus principales localidades de paso, Casablanca y Curacaví. Pero con la llegada del automóvil y el transporte motorizado, el antiguo trazado de la ruta entre Valparaíso y Santiago retomaría su importancia como la posibilidad de consolidación de una carretera vehicular de conexión entre ambas ciudades.

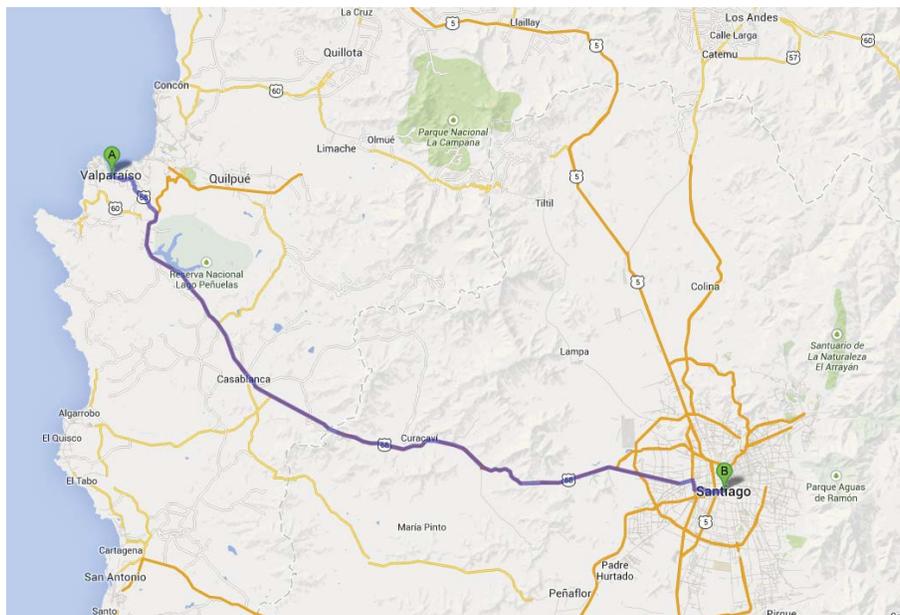
El presidente Carlos Ibañez del Campo en su primera administración realizó las primeras obras de pavimentación y mejoramiento del camino. Los gobiernos posteriores continuarían con las obras donde luego el mismo Ibañez en su segundo periodo inauguró la construcción del túnel “Zapata”. En 1968 la construcción del túnel “Lo Prado” en el gobierno de Frei Montalva consolidó la continuidad de la ruta evadiendo de manera definitiva las cuestas.

En lo que respecta al acceso a la ciudad de Valparaíso, en el año 1959 quedó habilitada la llamada “variante Santos Ossa”, la cual conectó de manera directa la ruta con el puerto, empalmando ésta en el extremo sur de la hoy Avenida Argentina, convirtiéndose así en la entrada vehicular principal a la ciudad de Valparaíso. De esta manera se delineaba lo que hoy conocemos como “ruta 68”, la carretera principal que une el puerto con la capital hasta el día de hoy.



Camino Curacavi-Santiago, puente estero Miraflores

(11) Puente estero Miraflores. Camino Curacavi - Santiago.



(12) Trazado actual ruta 68. Valparaíso- Santiago.

## ii. Dinámica urbana

El terremoto de 1906 y el plan de reconstrucción del Almendral.

La ciudad de Valparaíso inicia el siglo XX habiendo consolidado su situación urbana. Esto en sus zonas costeras planas del sector “puerto”, desde la actual plaza Aduana a plaza Aníbal Pinto, y en el llano del Almendral, desde la actual plaza Aníbal Pinto hasta el Estero de las Delicias hoy Avenida Argentina; así como la habitación en todos los cerros que cierran la bahía desde el “Barón” hasta “Playa Ancha”.

El puerto comenzaba a dejar atrás su época de gloria y esplendor comercial de finales del siglo XIX, y se preparaba para las celebraciones del centenario de la república programadas para el año 1910.

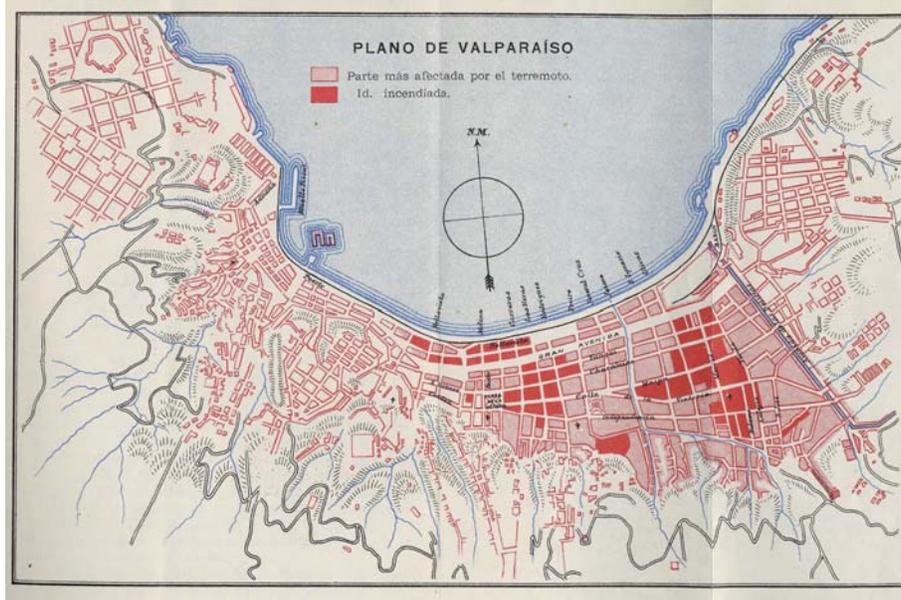
En este contexto la ciudad fue azotada en Agosto del año 1906 por un terremoto de gran magnitud, que causó devastadores daños en un importante porcentaje de las edificaciones de la ciudad.



(13) Calle Blanco esquina Edwards, Valparaíso, tras el terremoto de 1906.

*“En cuanto a los daños materiales, podemos atenernos a cálculos como los que hacían los enviados de periódicos de Santiago, que afirmaban que el 32% del Plan de la ciudad se hallaba totalmente destruido y que el 43% restante era la parte menos perjudicada. Al menos en términos aproximados, ello era congruente con el panorama que se podía observar a simple vista, donde cerca de 40 manzanas de las 150 que componían el Plan de la época se hallaban destruidas; de ellas, claramente, la mayoría pertenecían al Almendral, sector amplio, de suelos arenosos y cruzado por varios esteros”*

(5) Castagneto, Piero. 2011.



(14) Plano de Valparaíso después del Terremoto del 16 de agosto de 1906.

Tal como se describe el área más dañada con el movimiento sísmico fue el del Almendral, donde existían importantes edificaciones y era el sector plano de la ciudad más generoso en superficie para la instalación de avenidas y espacios público, en comparación con la estrecha área del sector puerto desde la plaza Aníbal Pinto hacia el poniente.

El alto nivel de destrucción causado por el terremoto del año 1906, generó la oportunidad de remodelación y rectificación del trazado urbano, especialmente en el Almendral, lo cual se transformaría en una de las medidas de planificación a nivel urbano de mayor magnitud aplicadas en la historia de la ciudad de Valparaíso.

*“A excepción del ordenamiento territorial llevado a cabo en el sector del Almendral a principios del siglo XX como consecuencia de la destrucción de parte de Valparaíso por el terremoto de 1906, no existen otras manifestaciones a gran escala realizadas en el plan de la ciudad”*

(6) Puentes, Mauricio. 2013

La reconstrucción de Valparaíso fue prioritaria para el gobierno central del país, quien encargó un proyecto de remodelación de la traza urbana y espacios públicos, acción sin precedentes en la ciudad, lo cual es muestra de los inicios de la aplicación deliberada de ideas modernas a propósito de la ciudad, relacionadas con las potencialidades de la planificación. Este plan delineó en gran medida la situación actual del trazado urbano y espacios públicos del Almendral.

*“El 6 de Diciembre de 1906 el Presidente Pedro Montt firmó una ley que autorizaba fondos para la reconstrucción del Almendral, la que se hizo según el proyecto del destacado ingeniero Alejandro Bertrand. Se iniciaba una nueva etapa en la historia de Valparaíso (...) Así, al llegar 1910, el aspecto de la ciudad estaba totalmente transformado, y las calles objeto de reforma, vueltas a delinear.”*

(7) Castagneto, Piero. 2011.

### Articulaciones viales de la ciudad.

Luego de la recuperación de la ciudad posterior al terremoto de 1906 y la celebración del centenario de la república, vendría una etapa de progresiva consolidación de un nuevo sentido y uso de la trama urbana de la ciudad, a través de la aparición del automóvil, el autobús y trolleys como medios de transporte público. Para ello se debían realizar obras de mejoramiento y articulación de las vías de la ciudad, de manera de conectar en forma expedita los distintos sectores de la urbe, considerando la dificultad de la geografía, y el necesario rol de integración del transporte público en Valparaíso entre los cerros, donde se encuentra la habitación, y los sectores planos donde residen principalmente los servicios, el comercio, el puerto y en general el trabajo.

El servicio de los tranvías eléctricos en Valparaíso nunca llegó a consolidarse totalmente en Valparaíso, teniendo en su historia sucesivas problemáticas relacionadas a su administración y la prestación de servicio a los ciudadanos. La llegada de un nuevo sistema y tecnología de transporte, como lo fue el autobús, permitió mayor capacidad de pasajeros, más comodidad, menores tiempos de traslado; siendo la mejor respuesta a la necesidad de subir hacia la cima de los cerros. De esta manera el servicio de tranvías tendió a desaparecer, prevaleciendo el transporte motorizado. En 1953 se inauguró el servicio de los primeros trolleybuses, utilizando un sistema eléctrico al igual que los tranvías, pero con máquinas en forma de autobús, igualando de esta manera su tipo de servicio.

*“Las limitaciones del servicio de tranvías, en relación a la demanda de la población, sobre todo de los sectores altos, estimularon la aparición de autobuses, los que comenzaron a surgir en la década de 1910 como complemento del servicio de tranvías y luego como acciones aisladas de empresarios independientes.(...) En 1922 apareció un organismo que agrupó a los propietarios de autobuses, a fin de establecer una mejor organización del servicio: Asociación de Dueños de Góndolas de Valparaíso. Por su parte la Municipalidad creó, en 1927, la Dirección del Tránsito.(...) En un comienzo los buses se remitieron a realizar los mismos recorridos que ya tenían establecidos los tranvías. A fines de la década de 1920 comenzaron un incipiente servicio a los cerros que tampoco cubrió las reales necesidades de esos sectores, por cuanto continuaron los reclamos de los habitantes afectados.”*

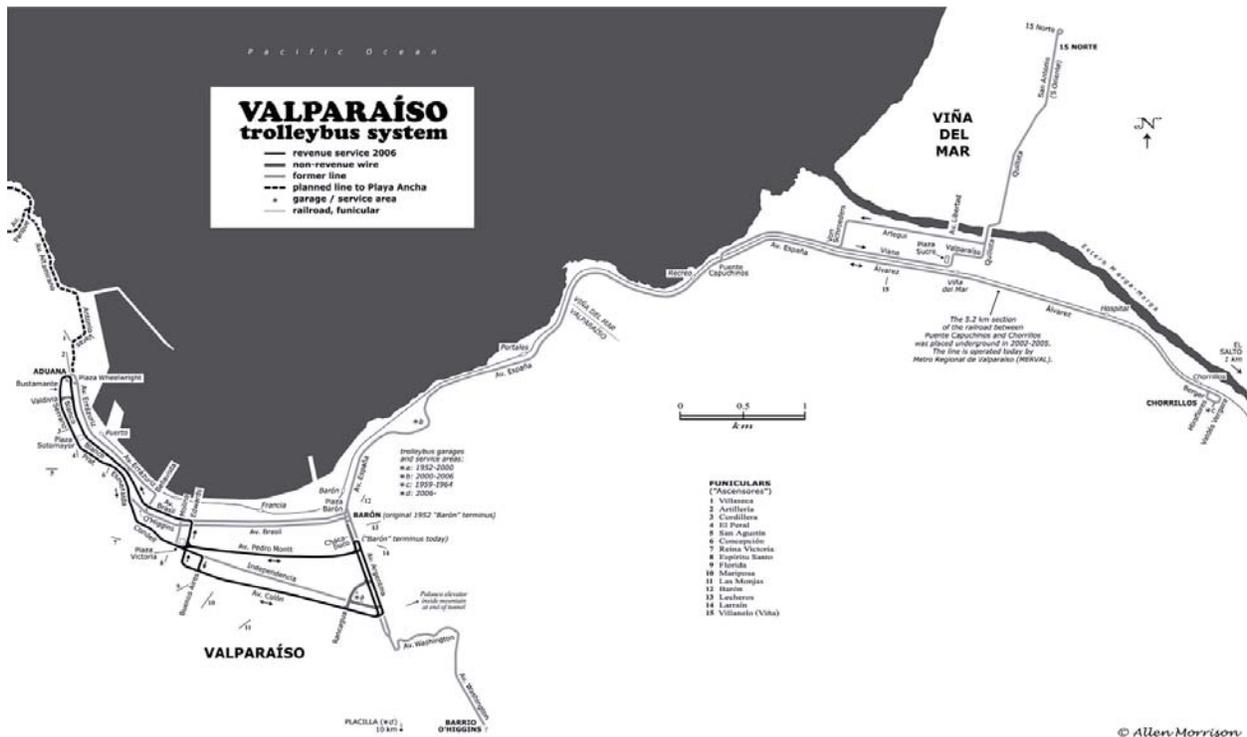
(8) Estrada, Baldomero. 2012



(15) Vehículo atravesando Plaza Anibal Pinto. Década de 1920.



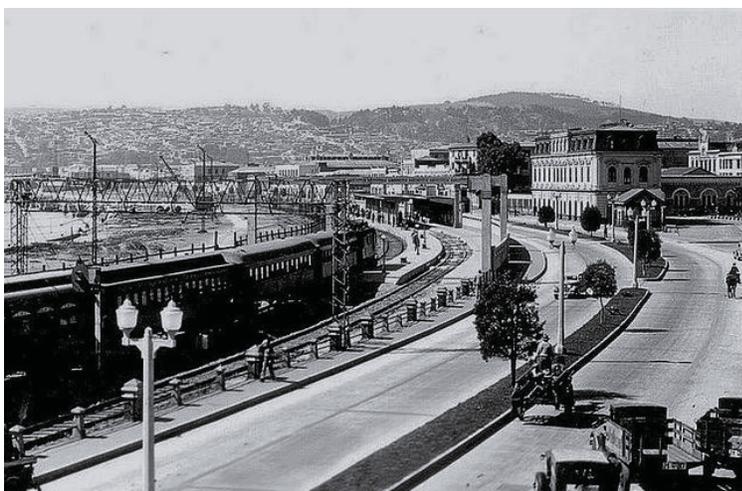
(16) Inauguración del servicio de trolebuses. 1953.



(17) Líneas de recorrido del sistema de trolebuses en su máxima extensión, década del 50 y 60.

La consolidación del transporte de autobuses y automóviles en la ciudad de Valparaíso debía necesariamente venir acompañado por obras de mejoramiento de la infraestructura vial y la conectividad integral de la trama urbana. El final de la década de 1920 sería una época decisiva en este sentido, especialmente a través de las obras concretadas bajo la administración del alcalde Lautaro Rosas (Octubre de 1928 a Octubre de 1930), el cual en dos años de mandato llevó a cabo importantes transformaciones en obras viales, dando paso de manera definitiva a una nueva etapa de la vida y movilidad urbana en la ciudad. A continuación se detallan obras realizadas:

- Consolidación de un gran eje longitudinal por el borde costero de la ciudad con la ampliación y remodelación de las Avenidas Altamirano y Errázuriz, la cual conecta con la Avenida España hacia Viña del Mar.
- Trazado y construcción de Avenida Baquedano, que nace en la Avenida Francia y conecta con el Camino Cintura en el cerro Florida. Obra de gran importancia para la conectividad del Almendral con la vía troncal de los cerros.
- Repavimentación de Avenida Brasil y Blanco.
- Pavimentación de tramos del Camino Cintura.
- Mejoramiento subida San Francisco.
- Mejoramiento Avenida Argentina y cierre definitivo del Estero de las Delicias.
- Rectificación de calles menores y líneas de edificación en el plan de la ciudad tales como calle Bustamante, calle Condell, plaza Sotomayor y plaza Anibal Pinto.



(18) Avenida Errázuriz tras remodelación del Alcalde Rosas.



(19) Autobús subiendo hacia subida Baquedano.

La obras del alcalde Rosas también consideraron una nueva casa municipal en la calle Condell ( hoy edificio consistorial de la Municipalidad de Valparaíso), entre otras medidas bastante detalladas en la prensa de la época y publicaciones historiográficas posteriores, las cuales coinciden en la magnitud e importancia de este proceso urbano de la ciudad y modernización en la primera mitad del siglo XX.

El alcalde Rosas también organizó un concurso de ideas para la realización de transformaciones urbanas en la ciudad de Valparaíso. El concurso solicitaba a los participante obras del siguiente tipo:

*“ - Estudio de las vías de acceso a los cerros, planes de urbanización de los barrios pobres de la ciudad, con indicaciones de los perfiles tipo, pendientes más convenientes, vías de comunicación fácil entre los diversos cerros, etc.*

*- Transformación o mejora del plano de la ciudad, teniendo principalmente presente el problema de la vialidad para el fácil desarrollo comercial.*

*- Estudio de saneamiento, higienización, alumbrado, desagües, etc., de barrios o cerros aislados, en especial de los cerros Barón, Lecheros, Larrain, Recreo, Polanco, Molino, Toro, Arrayán, etc.*

*- Fijación de los límites urbanos de la ciudad.*

*- Proyectos de plazas, de un paseo a la orilla del mar, ubicación más conveniente y proyectos de plazas de deportes, juegos infantiles, etc.”*

*Indicaciones con mejoras estéticas de sitios especiales de la ciudad, tales como la Plaza Aníbal Pinto y otros, proyecto para la construcción de un nuevo Parque al lado del Camino de Cintura, en el cerro Bellavista”*

*(9) Pavez, María Isabel. 2004*

En estos años de importantes obras e ideas urbanas para Valparaíso, serán precedidos por la creación por ley de las direcciones de obras en todos los municipios del país el año 1931, que solicitaba además generar planos oficiales de urbanización y planes reguladores. En 1939 la municipalidad de Valparaíso nombró una comisión para realizar su plan regulador oficial.

La aparición de un pensamiento moderno de la arquitectura y urbanismo a principios del siglo XX traería una interesante reflexión a propósito de la forma que la ciudad había desarrollado y cómo se podían aplicar los nuevos principios a su situación. Así es como por ejemplo el arquitecto Karl Brunner escribió el año 1929 en el Mercurio de Valparaíso “El problema de urbanizar a Valparaíso tiene características propias que impiden seguir métodos de otras ciudades”, reconociendo la singularidad del urbanismo de la ciudad puerto. Este nuevo espíritu también se reflejó en edificaciones emblemáticas de arquitectura moderna en Valparaíso como el Edificio de Correos (hoy CNCA), los Tribunales de Justicia, la Superintendencia de Aduana y Estación Puerto con sus dos torres que enmarcan y rematan espacialmente la plaza Sotomayor. Un poco posterior a esta emergencia del modernismo arquitectónico en el puerto, pero que vale mencionar es el conjunto habitacional de quebrada Márquez de 1946, como un destacado ejemplo de un proyecto que busca dialogar e interpretar el habitar la pendiente en la ciudad de Valparaíso.



(20) Maqueta edificio Correos, Valparaíso, 1936.

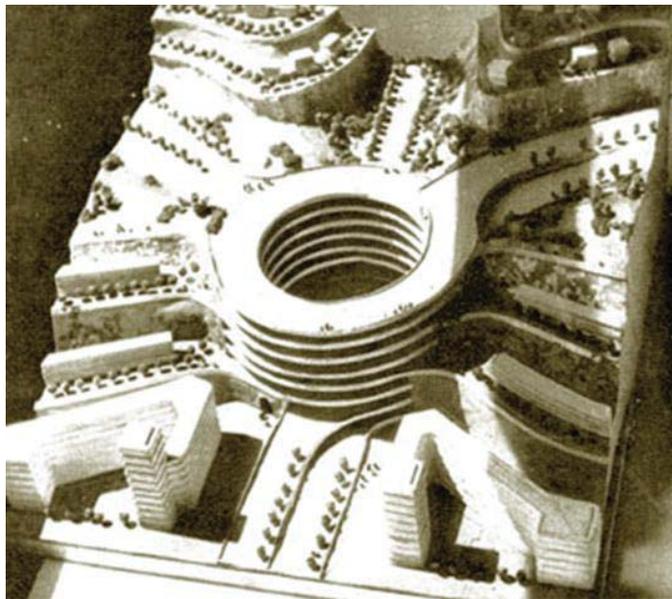
(21) Alzado lateral edificio Tribunales de Justicia 1938.

El año 1937 también se publica en la revista Zig-Zag un curioso proyecto del arquitecto Agostino Bastiancig Furlan, el cual propone una solución para la conexión vial del plan de la ciudad con los cerros, la cual denominó “espirovías”, consistente en unas especies de rotondas ascendentes, similares a la que hoy conocemos en los edificios de estacionamientos, en los fondos de quebradas, de manera de cubrir la diferencia de altura sin tener que asumir pendientes fuertes.

*“Según el planteamiento del Arqto. Bastiancig, esas condiciones se podían satisfacer proyectando un camino que, en forma de helicoide cilíndrica, se desarrolla sobre sí mismo, alcanzando el desnivel de 40 a 50 m necesario para superar los cortes del pie de los cerros. Resultaba de ello una torre de unos 100 m de ancho y unos 50 m de altura, en la cual se desarrollan dos calzadas independientes, sobrepuestas, una de subida y otra de bajada.(...)”*

*La ubicación más conveniente para estas articulaciones que Bastiancig llamó "espirovías", sería a unos 50 u 80 m de la desembocadura de las quebradas en el plan, permitiendo, así, el acceso a dos cerros contiguos. Por este medio de comunicación, junto con caminos del 5% de gradiente, con cualquier vehículo corriente se podría alcanzar en 8 minutos, desde cualquier punto del plano, la cota 250-300 m sobre el nivel del mar. Recorriendo unos 7 minutos a pie, se alcanzaría el límite de la zona de 15 minutos que abarcaría una superficie de aproximadamente 1.500 hectáreas.”*

*(10) Pavez, María Isabel. 2004*



*(22) "Maquette de una 'Espirovía' en la cual se ve el emboque y desemboque de las subidas y bajadas.*

La ciudad de Valparaíso vivió en la primera mitad del siglo XX una etapa de adaptación a una nueva e incipiente dinámica. De esta manera se consolidaron ejes de vialidad como la avenida Errázuriz que atraviesa de manera longitudinal por la costa, la avenida Argentina como acceso a la ciudad a través de la variante Santos Ossa, la subida Baquedano como conexión entre el plan y el camino cintura.

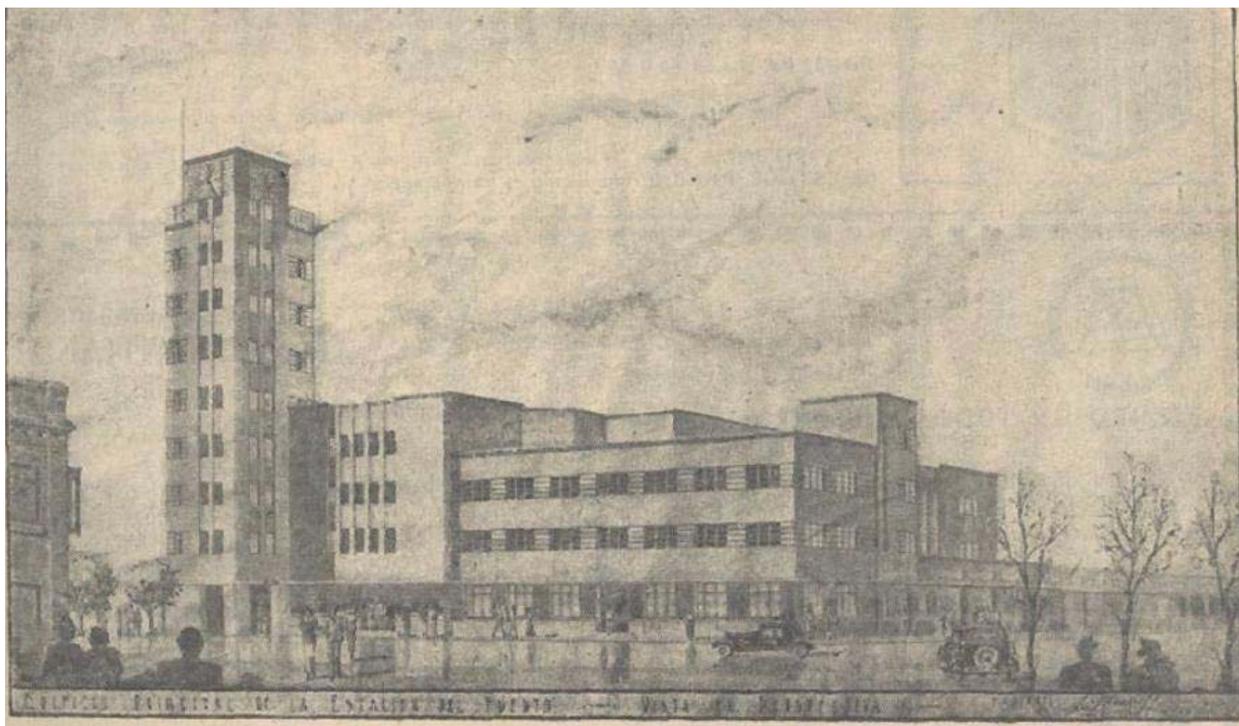
Las obras, ideas y proyectos realizadas en Valparaíso en este periodo, lo dejaban inserto en el predominio de una dinámica urbana basada en el automóvil, la que impondría un nuevo ritmo a la vida y habitación de la ciudad. La velocidad y circulación serán las futuras problemáticas urbanas y en ellas se concentrará la discusión y reflexión encabezadas por el Instituto de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso creado en 1952, con la llegada de un grupo de arquitectos desde Santiago encabezados por Alberto Cruz Covarrubias; el cual instalará desde la plataforma académica una activa e importante participación a través de propuestas desarrolladas con la visión y principios del urbanismo moderno internacional, pero con una aplicación a las condiciones locales basada en el estudio y la investigación.

### iii. Espacios de relación y continuidad entre la ciudad y el territorio.

El puerto moderno da forma al borde costero.

Las obras de modernización del puerto definieron en la primera mitad del siglo XX la forma definitiva del borde costero de la ciudad, desde el molo de abrigo hasta el muelle Barón. El finiquito de las importantes obras coincidieron con el inicio de un periodo de crisis para el puerto que se profundizará en el avance de las décadas, dejando atrás de manera definitiva la época de auge y desarrollo del siglo anterior, donde se comenzaron a planear las obras de ampliación señaladas. Sin más que con modernizaciones de la infraestructura de grúas y la aparición del “container” a mediados de siglo que hoy protagoniza el panorama portuario, el puerto no ha tenido obras de ampliación ni modificaciones mayores hasta hoy, las primeras década del siglo XXI. El lugar de atraque de buques se ha mantenido en el mismo lugar, como espacio de intercambio comercial, pero progresivamente desligado de la vida cotidiana de la ciudad, debido a la misma modernización del transporte de carga y sistematización de los procesos de transferencia.

Las dos torres construidas en el moderno edificio de aduanas y la estación puerto en la plaza sotomayor, enmarcan la vista y dieron un simbolismo espacial de “pórtico” entre la ciudad y el mar al conjunto urbano. Se consolidó de esta manera el muelle “Prat” como el lugar de apertura de la ciudad hacia el mar junto a la plaza Sotomayor como el espacio público abierto de mayor magnitud de la ciudad, y el único que atraviesa transversalmente desde el pie de los cerros hasta la línea de costa de manera continua.



(23) Vista proyecto edificio principal de la estación Puerto en Valparaíso. 1935.



(24) Vista Plaza Sotomayor. 1954.



(25) Vista aérea situación actual del puerto, año 2013, con obras concluidas en 1931.

#### Ejes de circulación vial.

La dinámica que trajo consigo el transporte vehicular propició la aparición de un nuevo sentido del desplazamiento en la ciudad y el territorio, aún así convivió algunas décadas con el transporte “sobre rieles”, el ferrocarril y tranvía urbano.

Al contrario del sentido estático de la estación como espacio de transición y el recorrido unidireccional que imponían los rieles, el transporte vehicular se insertó como un medio flexible y versátil, adaptable al recorrido y uso de la trama urbana. La espera y la transferencia tomó un sentido más efímero, y el recorrido era ahora más importante que el terminal o la estación.

Los umbrales urbanos comenzaron a ser los ejes de conectividad como grandes espacios de continuidad vial entre las estructuras territoriales y urbanas.

Desde el periodo del plan de reconstrucción tras el terremoto de 1906 hasta las obras del Alcalde Rosas, apareció la amplitud de las grandes avenidas, que delinearon el sentido transversal y longitudinal de la trama urbana de Valparaíso, especialmente en el sector del Almendral. La avenidas Argentina y Francia en el sentido transversal, y Errázuriz, Brasil, Pedro Montt y Colón en el sentido longitudinal conformaron un sistema vial matriz interno. La Avenida España y la variante Santos Ossa se volvieron las rutas de conexión de la ciudad con sus incipiente expansión metropolitana y con la capital Santiago. Finalmente el “Camino Cintura” y su conexión con el plan a través de la subida Baquedano completaban un sentido integrado de vialidad.



(26)(27)(28)(29)Avenidas de Valparaíso en la primera mitad del siglo XX. Francia, Colon, Argentina, Pedro Montt.

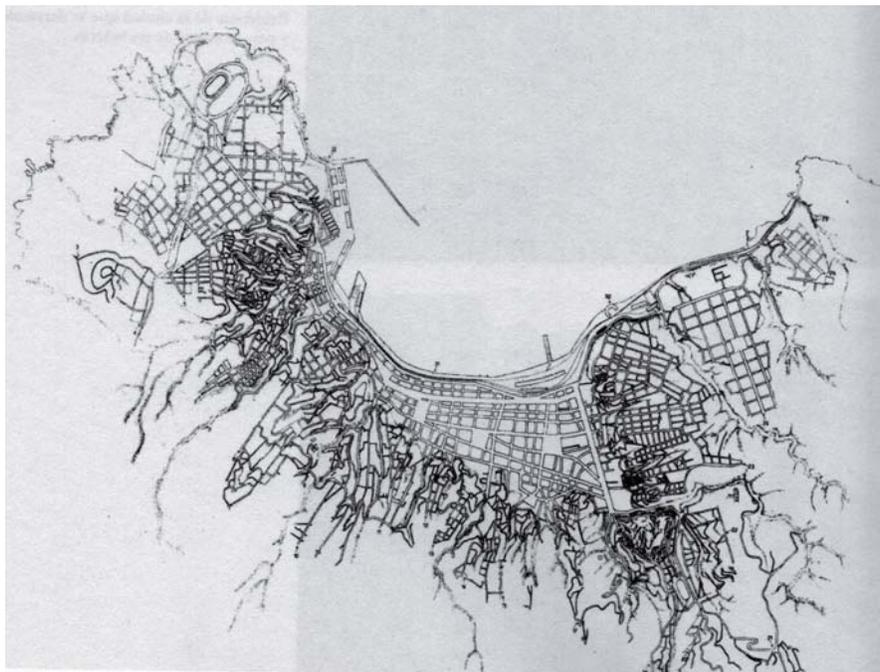
*“Esta conjunción de grandes avenidas es lo que finalmente conforma el tejido vial urbano mayor de Valparaíso, por el cual la ciudad ha ordenado sus vínculos. Por esto vale la referencia al barrio del Almendral, por cuanto aun sin ser formalmente equivalente al Valparaíso singular de las quebradas y laderas, lomos y bordes estrechos, es el que vincula como centro a esta configuración radial de los cerros y por ello unifica este territorio permitiendo que sea una sola ciudad, unitaria, conectada y centrada casi en una constante equidistancia”.*

*(11) Puentes, Mauricio. 2013*

En esta transformación hacia una vialidad vehicular que vivió la ciudad, al igual como lo fue la aparición del ferrocarril, hizo presente el enclave urbano del sector Barón en cual confluyen tres vías principales, las avenidas Errázuriz, Argentina y España. Este lugar sería décadas después el protagonista de una de las mayores transformaciones viales dada su condición estratégica, consecuencia del gran proyecto de la vía elevada y ampliación de la avenida España que buscaba generar una nueva magnitud al acceso vehicular desde la ciudad de Viña del Mar.



(30) Sector Barón, encuentro de Avenidas Errázuriz, Argentina y España, antes de la construcción de la vía elevada.



(31) Plano vialidad de la ciudad de Valparaíso a mediados del siglo XX.

## Citas e imágenes.

### III. Terremoto, reordenamiento urbano y modernización portuaria. 1906-1969

#### Citas

- (1) Castagneto, Piero. Monografía histórica de Valparaíso, 1910-2010. Ed. Altazor. 2011.
- (2) Kraus, Jacobo. "La dársena de Valparaíso. Informe del ingeniero Jacobo Kraus". Anales del Instituto de Ingenieros. Tomo XIII Nº.89. pp 572-580, 1898. ([www.anales-ii.ing.uchile.cl](http://www.anales-ii.ing.uchile.cl))
- (3) Paravic, Sergio. "Proyecto de Dársenas en El Almendral a Consecuencia del Terremoto de 1906 en Valparaíso". Revista Mar, ed. 192. Academia de Historia Naval y Marítima de Chile. ([www.ligamar.cl](http://www.ligamar.cl)).
- (4) Ibidem 3.
- (5) Ibidem 1.
- (6) Puentes, Mauricio. "La observación arquitectónica de Valparaíso, su periferia efímera". EUV-PUCV. 2013.
- (7) Ibidem 1.
- (8) Estrada, Baldomero. "Tecnología y modernización: evolución del transporte urbano en Valparaíso. 1850 - 1950". Valparaíso, progresos y conflictos de una ciudad puerto, 1830-1950. Ril Editores. 2012
- (9) Pavez, María Isabel. "Planificación urbana y espirovías en la Perla del Pacífico: algunas notas sobre Valparaíso en el decenio 1930". Revista de Urbanismo nº13, U. de Chile. 2004.
- (10) Ibidem 9.
- (11) Ibidem 6.

#### Imágenes

- (1) [chiledel1900.blogspot.com](http://chiledel1900.blogspot.com)
- (2) Ibidem 1.
- (3) Hernández, Roberto. Album Valparaíso panorámico. 1924. ([www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl))
- (4) Ibidem 3.
- (5) Publicada en "Almacenes Fiscales de Valparaíso, su historia y evolución". González, Alcota y Fuentes. Edición digital gratuita. 2013.
- (6) Ibidem 1.
- (7) Publicada en "Informe Antecedentes de Patrimonio Cultural con relación al Proyecto Mall Plaza Barón". Avalos, Hernan. 2013. ([www.votasinmallbaron.cl](http://www.votasinmallbaron.cl)).
- (8) Ibidem 7.
- (9) Camino Santiago - Valparaíso. ([www.educarchile.cl](http://www.educarchile.cl)).
- (10) Galería "Santiagonostalgico" ([www.flickr.com](http://www.flickr.com)).
- (11) Ibidem 1.
- (12) Cartografía digital online, sistema "Google Maps". 2014
- (13) Hardy, J. 1906. ([www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl))
- (14) Plano de Valparaíso después del Terremoto del 16 de agosto de 1906. Imprenta y Litografía Barcelona, Santiago, 1906. Rodríguez Rozas, Alfredo, y Carlos Gajardo Cruzat ([es.wikipedia.org](http://es.wikipedia.org))
- (15) Ibidem 10.
- (16) Morrison, Allen. "Los Trolebuses de Valparaíso". ([www.tramz.com](http://www.tramz.com)).
- (17) Ibidem 16.
- (18) Ibidem 1.
- (19) Ibidem 10.
- (20) Archivo Fotográfico Dirección de Arquitectura. MOP-Chile.
- (21) Ibidem 20.
- (22) Bastiancig, Agostino. "Valparaíso se renueva o muere". en: REVISTA ZIG-ZAG, número especial Arquitectura, Construcción y Urbanismo, Stgo., dic. 1937, pp.98-99.
- (23) Revista En Viaje, nº 16, Febrero año 1935, página 27. ([www.turismoyarquitecturamoderna.cl](http://www.turismoyarquitecturamoderna.cl))
- (24) Revista Guía del Veraneante, año 1954, página 45. ([www.turismoyarquitecturamoderna.cl](http://www.turismoyarquitecturamoderna.cl))
- (25) [www.puertovalparaiso.cl](http://www.puertovalparaiso.cl)
- (26) (27) (28) (29) (30) Ibidem 1.
- (31) Puentes, Mauricio. "La observación arquitectónica de Valparaíso, su periferia efímera". EUV-PUCV. 2013.

## IV. Tecnificación portuaria y accesos viales . 1969-2014

### I. Dinámica territorial.

Tecnificación portuaria, decadencia y resurgimiento económico.

La segunda mitad del siglo XX fue para la historia de la ciudad de Valparaíso lo opuesto a la realidad de la gran época de auge, progreso y desarrollo de la ciudad, de la segunda mitad del siglo anterior, el XIX.

El transcurso del siglo XX, fue un periodo de progresiva decadencia y emigración de los distintos sectores de la producción de la ciudad además de la quiebra de importantes firmas comerciales. Esto debido en gran parte al centralismo que desde la capital Santiago se ejercía en la toma de decisiones a nivel país tanto en lo político como en lo económico. La conexión más directa del puerto con la capital a través de los nuevos medios de transporte y carreteras, marcó también una tendencia de absorción de la ciudad de Santiago en desmedro de Valparaíso, en cuanto a la producción y desarrollo económico entre otros factores.

*“La decadencia del puerto en su condición de liderar la carga y recaladas en el Pacífico Sur americano fue producto de una serie de sucesos y circunstancias, desde desastres naturales hasta políticas gubernamentales propiciadas para fortalecer a la capital como el centro del país. Sin embargo, considerado como doble golpe de gracia y vinculadas entre sí, la apertura del Canal de Panamá y el descubrimiento del salitre sintético, disminuyó dramáticamente el tráfico comercial del puerto pasando a ser una ciudad de servicios más que puerto en sí. A esto se le agrega la crisis mundial de los años treinta, lo que terminó por dejar al puerto en un semiabandono.”*

*(1) Puentes, Mauricio. 2013*

Aun así, viviendo un proceso de estancamiento económico, el puerto de Valparaíso no dejó de tener transformaciones, pero en este período no relacionadas a grandes obras de ampliación e infraestructura como en los años anteriores, sino en cuanto a la modernización de su administración y funcionamiento.

En la década de 1960 se creó la “EMPORCHI” (Empresa Portuaria de Chile) a cargo del estado de Chile. Luego en la década de 1980 se creó el sistema multioperador que permitía el ingreso de operadores particulares, para finalmente en la década de 1990 instaurar el sistema de concesiones que ponía fin definitivo a la “EMPORCHI”. Tres momentos relacionados directamente a los procesos políticos y económicos del país en las respectivas décadas señaladas.

La evolución en el aspecto administrativo fue de la mano con aspectos relativos al funcionamiento del puerto y su “tecnificación”, a través de la inserción de nuevas tecnologías en los procesos de carga, descarga y almacenamiento. Una de las más importantes innovaciones fue la aparición en la década de 1950 del sistema de almacenamiento para transporte de carga tipo “container” o “contenedor”, que se impuso como el estándar global del tráfico de carga internacional, requiriendo esto sus propias demandas de espacio y gestión portuaria. De a poco los almacenes y bodegas que se encontraban en el borde costero portuario fueron desapareciendo para dar paso al panorama que podemos observar hoy de un gran espacio de acopio de contenedores al aire libre.

El proceso de tecnificación trajo consecuencias directas en la reducción de la cantidad de empleos que proporcionaba la actividad portuaria, siendo un factor más del deterioro social y económico de la población de la ciudad durante la segunda mitad del siglo XX.

*“En lo que respecta al desarrollo portuario de Valparaíso, su infraestructura ha estado por largo tiempo determinada por las grandes obras realizadas en el periodo 1912-30, que por su envergadura, ha seguido vigentes en su esencia hasta nuestros días (...) Los puertos chilenos y Valparaíso en especial, vivieron un necesario proceso de tecnificación que requería menos personal y más especializado”*

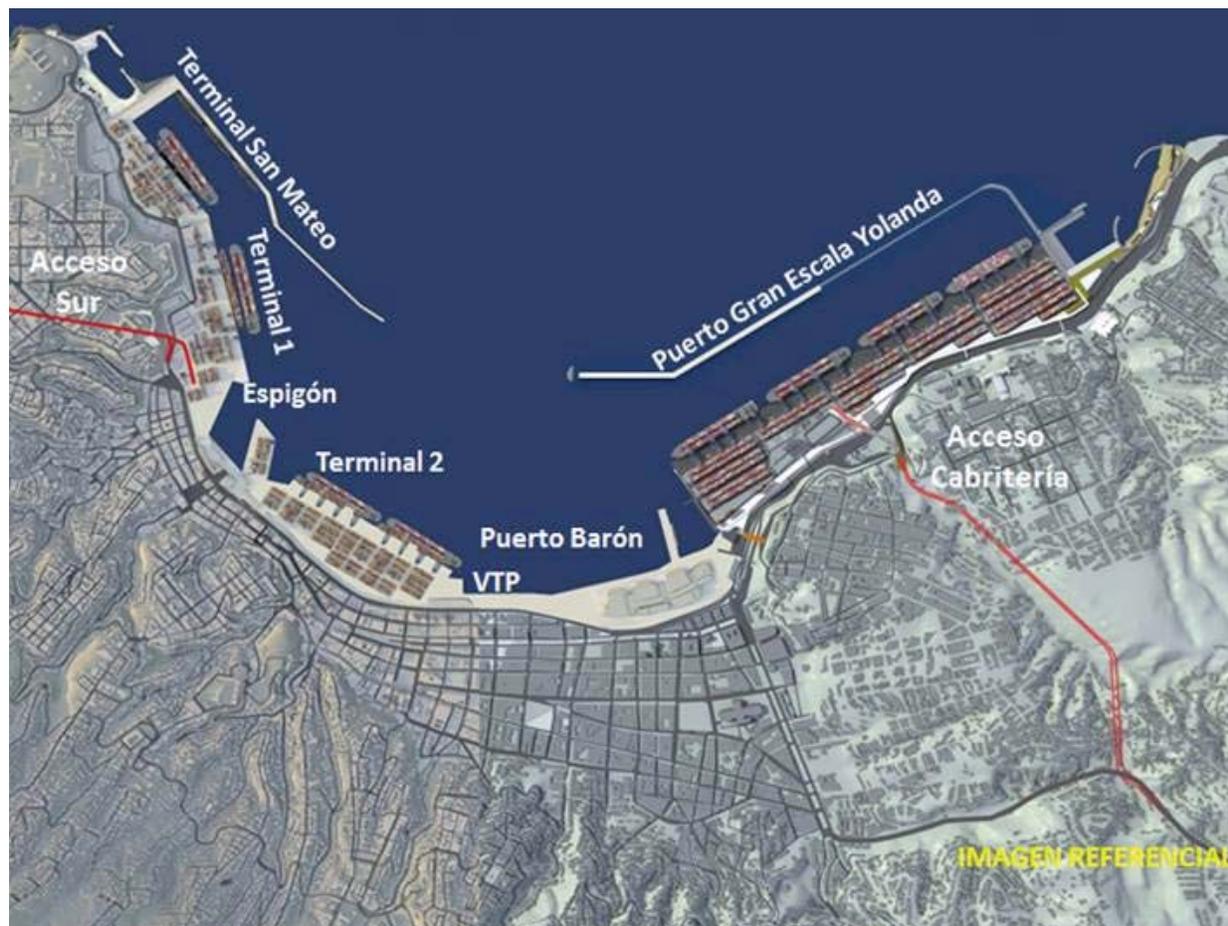
*(2) Castagneto, Piero. 2011.*



(1) Arribo de guas “Graty” al puerto de Valparaiso, año 2006.  
(2)(3) Vista nuevo acceso al sector puerto y acopio de contenedores.

Con la aparición de los buques llamados “Post-Panamax”, que por su tamaño no pueden cruzar el canal de Panamá (casi como una revancha histórica de Valparaíso), más la creciente necesidad de almacenamiento de los contenedores, en el contexto de un alza en el desarrollo comercial del país para inicios del presente siglo XXI; se comenzó a necesitar de ampliación e implementación de obras complementarias al puerto, como por ejemplo una zona de “antepuerto” para actividades de aduana y logística, la cual fue construida en la zona alta de la ciudad en el camino la Pólvora y comenzó a operar el año 2008.

Para el futuro de su infraestructura el puerto de Valparaíso ya ha hecho público (2013), sin estar exento de polémicas, su “Plan de Desarrollo” que implica la ampliación de los sitios históricos ubicados al poniente del muelle Prat, más la propuesta de ampliación, quizás todavía la más resistida por los opositores al proyecto, que consiste en la construcción de lo que se ha denominado el “Terminal n° 2”, con dos nuevos sitios de atraque para naves post-panamax, lo que aumentará considerablemente la capacidad de transferencia actual del puerto. Se presenta también, pero como proyección más a largo plazo, una ampliación a gran escala en el sector de Yolanda, lo que implicaría un nuevo acceso por la quebrada de Cabritería.



(4) Plan General De Desarrollo de Infraestructura, Puerto de Valparaíso, 2013.

Importante también es destacar en las nuevas dinámicas en las que se enmarca Valparaíso a inicios del siglo XXI, la inserción del puerto en el circuito de trasatlánticos de turismo, que comienzan a llegar a la ciudad causando un espectáculo para sus habitantes, pero a la vez generando la necesidad de infraestructura para recibir a los viajeros. Se habilitó el año 2002, en la ex bodega Simón Bolívar del sector de Barón, un terminal de pasajeros (VTP), que funciona de manera intempestiva en la temporada de arribo de los cruceros. Se contempla en el plan maestro de desarrollo del puerto de Valparaíso la construcción de una nueva edificación que cumpla la función de terminal de pasajeros de cruceros, ya que la estructura que funciona en la actualidad estaría integrada al proyecto de centro comercial que se contempla desarrollar en el sector. Situación también resistida y públicamente criticada por distintas entidades y agrupaciones preocupadas por el desarrollo urbano y destino del borde costero de la ciudad.

*“El proyecto de transformación del borde costero perfilado en la postulación (UNESCO), definitiva, se desnaturalizó en el proyecto comercial e inmobiliario “Puerto Barón” adjudicándose el manejo del sector al único proponente, con ideas propias de su rubro. Las promesas de transformar esta zona respetando “su vocación cultural, patrimonial y turística”, o de aportar con el “desarrollo del espacio público de la ciudad”, haciendo un aporte urbano y, además, que “potencie y beneficie mutuamente la gran diversidad de intereses y usos de esta área, que combinan la pesca artesanal, la actividad naval, la portuaria, turística, comercial, deportiva, etc.”, no se acogen en el proyecto finalmente aprobado por la Municipalidad”*

(3) Andueza, Pablo y Aravena Pablo (editores). 2013



(5) Cruceros "Queen Mary 2" y "Crystal Serenity" en Valparaíso año 2006.

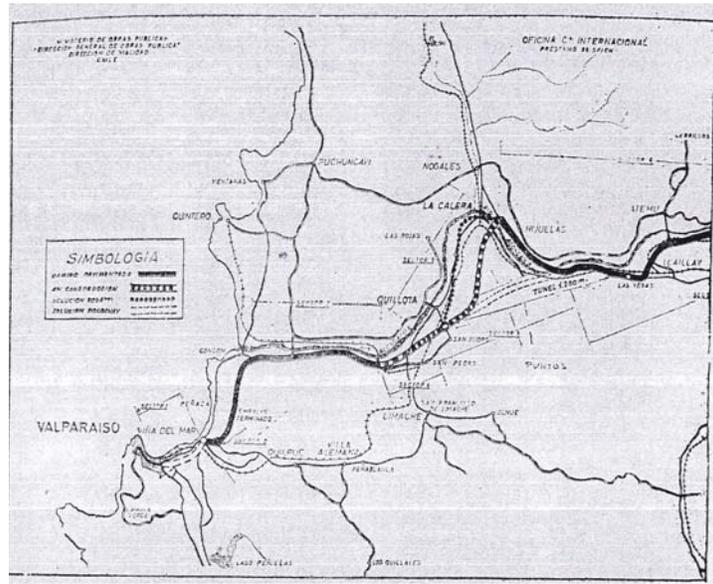
(6) Vista proyecto centro comercial "Puerto Barón", con paseo costero. 2013

El “Camino Internacional” y la “Vía Elevada”.

La progresiva tecnificación de las faenas portuarias durante el siglo XX trajo consigo la necesidad de igualar en escala y magnitud los accesos al puerto y la ciudad, bajo el predominio ya instaurado de las carreteras vehiculares como la red de movilidad comercial en el territorio nacional y a nivel continental. El “corredor” de conectividad comercial entre Chile y Argentina se convirtió en un eje fundamental a desarrollar y para ello se debían realizar las obras respectivas para su concreción.

En las décadas de 1960-70 se realizaron importantes obras de infraestructura vial en el país debido a la demanda en tránsito comercial y de vehículos particulares de los habitantes del país. En este contexto la obra de mayor importancia destinada al puerto de Valparaíso para integrarlo a la red de vialidad a mayor

escala fue el trazado del llamado “Camino Internacional”, que conectaba con la ciudad Argentina de Mendoza al otro lado de la Cordillera de los Andes. El tramo final de esta obra vial, que se venía desarrollando desde el interior, consistía en la llegada de la carretera al puerto de Valparaíso, para lo cual el gobierno central luego de barajar posibles trazados, determinó la realización de una autopista costera entre Viña del Mar y Valparaíso, proyecto conocido como “Vía Elevada”, que insertaba por primera vez una escala de vialidad de mayor magnitud en un sector hasta ese momento de carácter urbano y local.



(7) Esquema llegada de Camino Internacional a la ciudad de Valparaíso. Ministerio de Obras Públicas, Chile, 1969

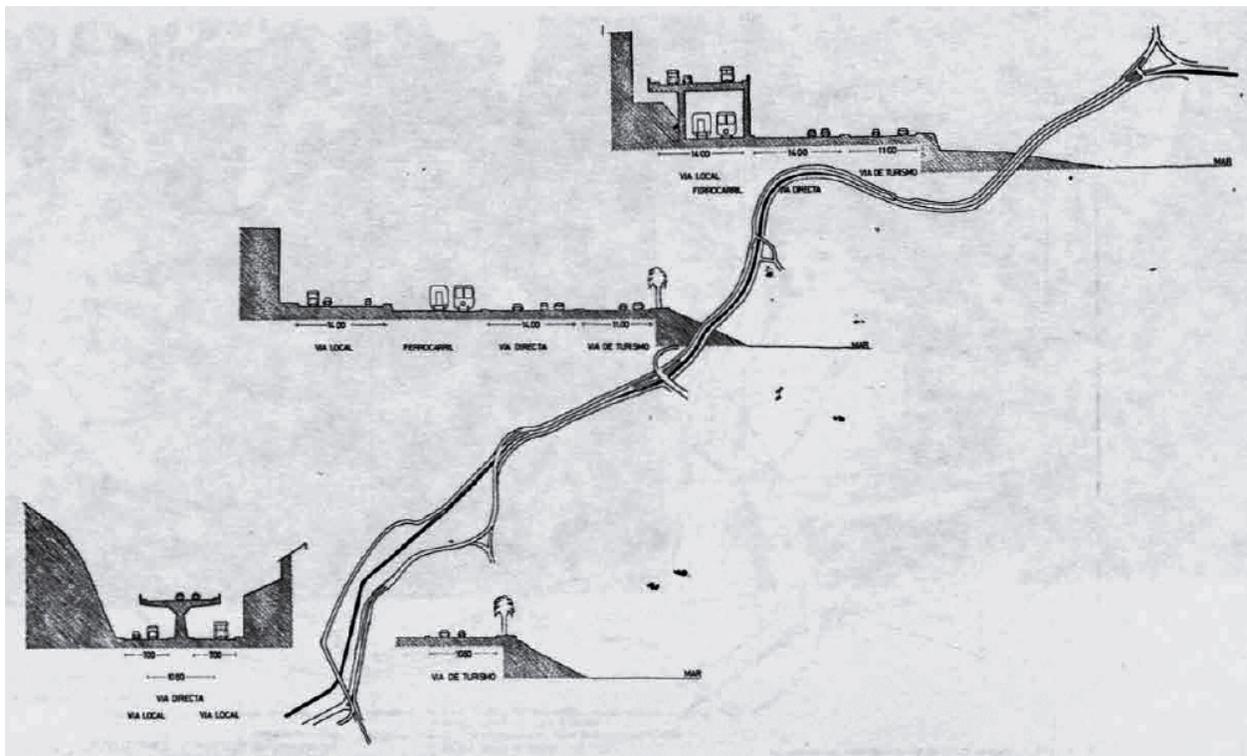


(8) Esquema trazado “Avenida del Mar”, propuesta de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso. 1969. Dice la nota: “En 1969 el Ministerio de Obras Públicas (M.O.P.) con fondos BID (\$U.S. 9.000) decide construir una Vía Elevada (puente) en la costa de Viña del Mar a Valparaíso a fin de ligar el puerto de Valparaíso con Mendoza”

La propuesta presentada por el Ministerio de Obras Públicas para la “Vía Elevada”, se enfrentó a la objeción pública de los académicos y estudiantes de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso, quienes no solo presentaron sus reparos y críticas al proyecto, sino que además presentaron su propia versión o contraproyecto, el cual ponía en valor según su visión el carácter de “elemento urbano” que debía tener la nueva vialidad que se proponía en el borde costero. Para ellos el proyecto debía asumir la total complejidad de la intervención, asumiendo y potenciando las cualidades del lugar que atravesaba y no solo su monofuncionalidad vial.

Esta propuesta se conoce como la “Avenida del Mar” y marcó un precedente en la discusión urbana a propósito de la función e impacto de los proyectos públicos en la ciudad, así como la necesidad de abordar y comprender las distintas escalas de intervención. Se proponía poder integrar la vida de la ciudad a este proyecto de gran magnitud vial, considerando las características específicas del emplazamiento, dando valor al lugar de intervención, y no generando finalmente una superposición de propósitos que terminaran generando espacios residuales, especialmente y considerando el lugar tan preciado que es el borde costero. Gran parte de lo que criticaba y buscaba poner en discusión el proyecto de la “Avenida del Mar”, fue finalmente lo que ocurrió con la construcción del proyecto determinado por el gobierno de la época.

El inicio de la construcción de la “Vía Elevada” data del año 1969, y de esta manera comenzó a constituirse la forma que hoy conocemos de la “Avenida España” que conecta las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar, y de alguna manera consolidó ambas ciudades como una gran zona metropolitana. Esta vialidad abriría un gran flanco de acceso al puerto por el norte, siguiendo lo que había delineado el ferrocarril a mediados del siglo XIX.



(9) Trazado y perfiles de la propuesta “Avenida del Mar”, propuesta de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso. 1969.

#### Ruta 60-CH. Camino Las Palmas, La Pólvara y Acceso Sur.

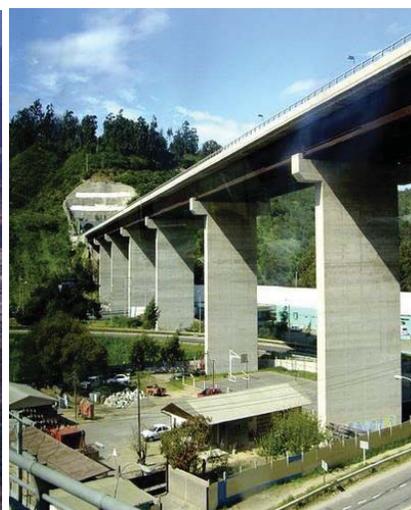
Para finales del siglo XX ya se necesitaban mejoras en la accesibilidad del transporte de carga al puerto que debía atravesar zonas céntricas de la ciudad, causando no solo atochamiento sino también peligro por reiterados accidentes especialmente en el acceso de fuerte pendiente de la variante Agua Santos Ossa en la llegada a la Avenida Argentina.

Se llevó a cabo entonces el trazado de la ruta 60-CH por la zona altas de las ciudad, que contempló tres grandes tramos, conocidos como “Las Palmas”, “La Pólvara” y “Acceso Sur”.

El camino La Palmas conectó con el Camino Internacional en la zona alta de Achupallas en Viña del Mar, atravesando luego a través de gran puente la cuenca del Marga Marga a la altura del El Salto, para luego empalmar en la parte superior de la variante Agua Santa, pasando por los altos del sector “Forestal”.



(10) Vista aérea ruta 60-CH, tramo “Las Palmas”, Viña del Mar.



(11) Viaducto “Las Palmas”. Viña de Mar

El camino La Pólvara, preexistente, se amplió y desarrollo para el tránsito de carga portuario, este corre por la cima de los cerros de Valparaíso, conectando con la Ruta 68 en el sector de Placilla.

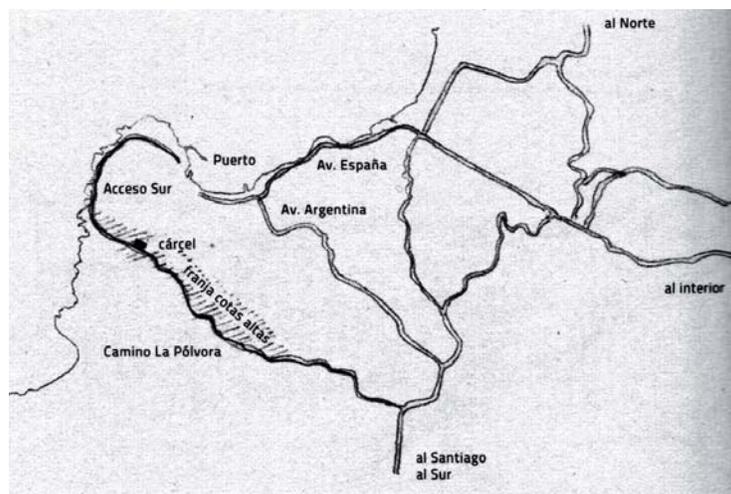
Finalmente el “Acceso Sur” conecta con el camino La Pólvara en el sector de la Cárcel Pública de Valparaíso, y desciende bordeando los acantilados del frente poniente de la ciudad, terminando en un gran túnel que pasa por debajo del sector de Playa Ancha, apareciendo a los pies del cerro Artillería justo bajo el mirador 21 de Mayo, ingresando directamente al sector de los sitios de atraque portuarios.

Esta gran obra de vialidad, especialmente el tramo de Las Palmas fue en su momento la obra de vialidad de más alto costo realizada por el gobierno de Chile, por la dificultad técnica y topográfica de su trazado, además de la inclusión de obras como el gran puente sobre el Marga-Marga y un túnel asociado a este.

La obras finales del Acceso Sur fueron entregadas el año 2008, y de esta manera se logró descongestionar el centro urbano de la presencia del tránsito de los transporte portuario, a la vez que dotó al puerto de una acceso expedito y capacitado para recibir de manera eficiente la transferencia de carga.

*“El Camino La Pólvara une al puerto con la Ruta 68, que conecta a Valparaíso con la capital del país, Santiago. Es un Proyecto Bicentenario impulsado por el Ministerio de Obras Públicas y la Dirección de Vialidad, con una inversión cercana a los 150 millones de dólares, la más cuantiosa hasta hoy en el ámbito público. Su importancia radica en que el objetivo es mayor a su simple uso; atiende demandas que moldean el futuro de la ciudad.(...)Dentro de este macro- esquema, el Acceso Sur juega un papel preponderante. En primer lugar, permite que el recorrido de los vehículos pesados, camiones portuarios con grandes cargas, no sea Avenida Santos Ossa, Avenida Argentina, parte del plan y borde costero, como solía ser, sino Camino La Pólvara, que va por detrás de la Ciudad Protegida. Esto cambia la cara a la entrada principal de Valparaíso, despeja su campo visual, la descontamina acústicamente y hace más amable.”*

(4) [www.ciudaddevalparaiso.cl](http://www.ciudaddevalparaiso.cl)



(12) Esquema del nuevo acceso a las instalaciones portuarias y vialidades mayores.

A pesar de estas obras y su notable envergadura se ha manifestado la duda con respecto a su vigencia y posible necesidad de ampliación, una vez llevado a cabo el proyecto de ampliación portuaria que amplía considerablemente la capacidad actual de transferencia de carga.

*“Ahora bien, quienes conocen de la actividad portuaria, como es el caso de la Asociación de Agentes de Naves A.G. (ASONAVE), ponen una cuota de realismo ante el exitismo que trajo la positiva licitación del Terminal 2. Dos son las principales llamadas de alerta que realiza ASONAVE: en primer lugar, de concretarse el proyecto “Puerto Barón”, el puerto quedaría restringido a un único acceso, el denominado “Acceso Sur”, cuya capacidad máxima de setenta camiones por hora está copada, a lo que se agrega la existencia de tres túneles, de dos pistas, no aptos para cargas peligrosas ni sobredimensionadas”*

(5) Andueza, Pablo y Aravena Pablo (editores). 2013

En el largo plazo, según el “plan de desarrollo portuario” se proyecta un nuevo acceso norte por la quebrada de Cabritería, que conectará el sector del nuevo puerto en Yolanda con el sistema de rutas por la cima de los cerros en el sector de Rodelillo.

## ii. Dinámica urbana.

### Estructura vial de la ciudad de Valparaíso.

La instauración del automóvil y los vehículos motorizados como medio de transporte predominante, trajo consigo un nuevo sentido y función a la trama urbana, donde la vialidad adquirió un rol determinante en la dinámica y continuidad de la movilidad dentro de la ciudad y la conexión con el territorio. En Valparaíso la adaptación a la geografía de laderas y quebradas siguió siendo un factor determinante, pero que con las obras necesarias para este nuevo tipo de transporte demostró tener una flexibilidad y capacidad no lograda antes por otros medios. El plan de la ciudad para mitad del siglo XX, tanto el Almendral como el sector Puerto, había definido su estructura interna de calles y avenidas, con las reformas posteriores al terremoto de 1906 y las obras del Alcalde Rosas en la década de 1930. En los cerros se habían consolidado tramos del camino cintura, así como las principales vías de conexión con el plan. Cabe mencionar también que el año 1952 dejó de funcionar el sistema de tranvías eléctrico, entregando el predominio total de las calles de la ciudad a los vehículos, buses y trolebuses.

Lo que vendría para la ciudad entonces en la segunda mitad del siglo XX e inicios del XXI, sería recibir el impacto y llegada de una magnitud de vialidad a mayor escala requerida por el puerto para el ingreso del transporte de carga e ir progresivamente mejorando e implementando la pavimentación de sus calles, especialmente en los cerros para integrar a toda la población a la red vial urbana, y con ello también a los servicios.

*“Producto del origen mismo de los modos de expansión hacia los cerros, su tejido urbano está sostenido por la figura natural que da la topografía. Calles que se prolongan desde el plan de la ciudad hacia los cerros abordan lo favorable remontando ya sea desde las lomas en aquellos de pendiente menor o por los fondos de quebrada en cuanto estas sean favorables (...) De los trazados longitudinales, de aquellos que corren en suerte de paralelismo a la costa. no existen casos fuertemente reconocibles como tales y únicos, excepto la avenida Alemania o camino Cintura, calle que cruza en sentido oriente poniente a la ciudad sosteniendo su ritmo constante en la cota a cien metros sobre el nivel del mar, por lo que presenta una constante y declaradamente marcada sinuosidad. (...) La forma urbana característica que sostiene hoy la ciudad se puede reconocer desde las más importantes migraciones que Valparaíso recibió durante el siglo XIX y hasta mediados del siglo XX. Durante los tres primeros siglos Valparaíso permaneció casi en un estado de inmovilidad.”*

(6) Puentes, Mauricio. 2013

La estructura matriz de la trama y vialidad urbana de Valparaíso se configuró del siguiente modo:

- Eje longitudinal borde costero:

Avenidas Altamirano, Errázuriz y España; como un eje continuo de poniente a oriente, que conecta desde Playa Ancha hasta Viña del Mar.

- Avenidas longitudinales en el Almendral:

Avenidas Brasil, Pedro Montt y Colón. Dirección oriente a poniente.

- Avenidas transversales en el Almendral:  
Avenidas Argentina, Uruguay y Francia. Dirección norte a sur.

- Principales conexiones plan-cerros.

Calles Parque, Carampangue, San Francisco, Castillo, José Tomás Ramos, Urriola, Almirante Montt, Cumming, Ecuador, Yervas Buenas, Ferrari, Baquedano, Francia, El Litre, Alessandri, Santa Elena, Washington, Simpsons, Eloy Alfaro y Diego Portales.

Nombradas de poniente a oriente, muchas de estas calles corren por el fondo de las quebradas, otras ascienden por pronunciadas pendientes. No son las únicas sino que existen vías secundarias de acceso a los cerros también.

- Avenidas longitudinales de los cerros:

Camino cintura y Avenidas Alemania (cota 100 m.s.n.m.), y camino La Pólvara en la cima de los cerros de Valparaíso.

- Avenidas principales en los cerros, rutas de acceso y salida de la ciudad.

Acceso Sur, conexión del puerto con Camino La Pólvara.

Eje Quebrada Verde - Levarte - Santa María, conexión Camino La Pólvara por cerro Playa Ancha.

Avenida Matta en cerro Placeres.

José Santos Ossa, principal salida del plan de la ciudad hacia ruta 68.



(13) Plaza Sotomayor, utilizada como estacionamiento de vehículos, segunda mitad del siglo XX.



(14) Plaza Sotomayor luego de la construcción de estacionamiento subterráneos.

El predominio de automóvil ha requerido a la ciudad una alta y siempre creciente demanda de espacio de estacionamientos, especialmente en el plan de la ciudad. Ha la fecha existen dos proyectos de estacionamiento subterráneos construidos, uno correspondiente al realizado bajo la Plaza Sotomayor, y otro de menor tamaño en la plaza de la Intendencia. Se conocen intenciones de realizar proyectos similares en las plazas Victoria y O'higgins a un costado del Congreso Nacional, los cuales no se han ratificado.

### iii. Espacios de relación y continuidad entre la ciudad y el territorio.

Avenida Argentina, eje de acceso a la ciudad.

Con la habilitación de la variante Santos Ossa, que conecta con la ruta 68 hacia Santiago, y luego la construcción de la Vía Elevada más la ampliación de la Avenida España; la Avenida Argentina se convirtió en la gran vía de acceso a la ciudad, quedando las obras señaladas respectivamente en cada uno de sus extremos.

La variante Santos Ossa simplemente se conecta a la Avenida Argentina por el sur, pero la ampliación de la Avenida España trajo consigo la construcción de una vía en altura en el sector Barón, que es el resultado de una etapa inconclusa nunca finalizada del proyecto de la Vía Elevada. Ambos espacios se configuran como “nudos viales” en los cuales el peatón queda relegado debido a bandejones, islas o barreras, más la velocidad misma de los vehículos que permite al habitante sólo asomarse y transitar por los borde de estos lugares.



(15) Vista actual vía elevada sector Barón, Valparaíso.

(16) Vista actual sector Avenida Argentina con variante Santos Ossa, Valparaíso.

A una cuadra de la Avenida Argentina por la Avenida Pedro Montt hacia el poniente, se encuentra el terminal de buses interurbano y frente a él, donde se ubicaba el Hospital Deformes, el año 1989 se construyó el edificio del Congreso Nacional. Ambas edificaciones el terminal rodoviario y el Congreso se ubican estratégicamente, si pensamos en la facilidad con se puede acceder a ellas llegando desde la capital Santiago.

Por décadas, antes de la construcción del acceso sur al puerto, por la avenida Argentina transitaba el transporte de carga hacia el puerto, que accedía luego por el sector Barón.

Importante también es señalar que con la proyección desde el sector Barón por la Avenida Errázuriz que permite el acceso hacia el sector puerto y luego la continuidad con la Avenida Altamirano, que hoy está conectada con el acceso Sur, se genera a escala comunal un gran anillo circunvalatorio de la ciudad.



(17) Vista Avenida Argentina, Valparaíso.



(18) Vista aérea sector Barón. Extremo norte Av. Argentina

(19) Vista aérea sector Avenida Argentina llegada variante Stos. Ossa. Extremo sur Av. Argentina.

### Acceso sur al puerto.

Las obras del Acceso Sur al puerto de Valparaíso dieron una entrada expedita y exclusiva al transporte de carga además de descongestionar sectores céntricos de la ciudad de aquel tránsito pesado.

Sin embargo en el sector de llegada al puerto, a los pies del Cerro Artillería y unos metros de la plaza Aduana, sobre la calle Antonio Varas, aparece el túnel del acceso Sur que atraviesa el sector de Playa Ancha de manera subterránea. Se trata de una gran estructura vial que se emplaza sobre la calzada existente y se interna en el sector portuario.

Siendo la calle Antonio Varas no una vía de gran vida urbana peatonal, sino más bien de circulación de automóviles y buses que van hacia Playa Ancha por la costa, especialmente en el tramo entre la Plaza Aduana y la playa San Mateo, es notoria la superposición de escalas y magnitud de la obra en el lugar. De todas maneras ocurre de manera similar en sector Barón con la vía elevada, y en la intersección de la Avenida Argentina con Stos. Ossa. El concilio entre la velocidad y magnitud de territorial con la vida urbana pedestre, parece ser irreconciliable y lleva necesariamente a una superposición o más bien predominio de uno sobre otro.

Curiosamente bajo este puente de acceso al puerto sobre la calle Antonio Varas, se intentó generar una pequeña plaza con asientos y jardineras de ladrillo, lo que genera un contrapunto bastante peculiar entre la gran masa aérea de la obra vial, y la proximidad de aquel espacio público un poco forzado a un costado de una vía de tráfico vehicular y bajo tránsito peatonal.



(20)(21) Vista calle Antonio Varas, túnel y vía elevada acceso sur al puerto de Valparaíso.

(22)(23) Vista "Acceso Sur" por acantilados sector poniente de Valparaíso.

## Citas e imágenes.

### IV. Tecnificación portuaria y acceso viales . 1969-2014

#### Citas

- (1) Puentes, Mauricio. “La observación arquitectónica de Valparaíso, su periferia efímera”. EUV-PUCV. 2013.
- (2) Castagneto, Piero. Monografía histórica de Valparaíso, 1910-2010. Ed. Altazor. 2011.
- (3) Andueza, Pablo y Aravena Pablo (editores). Valparaíso reclamado. Perseo ediciones. 2013
- (4) “Acceso Sur a Valparaíso: una ruta estratégica”. ([www.ciudaddevalparaiso.cl](http://www.ciudaddevalparaiso.cl))
- (5) Andueza, Pablo y Aravena Pablo (editores). Valparaíso reclamado. Perseo ediciones. 2013
- (6) Ibidem 1.

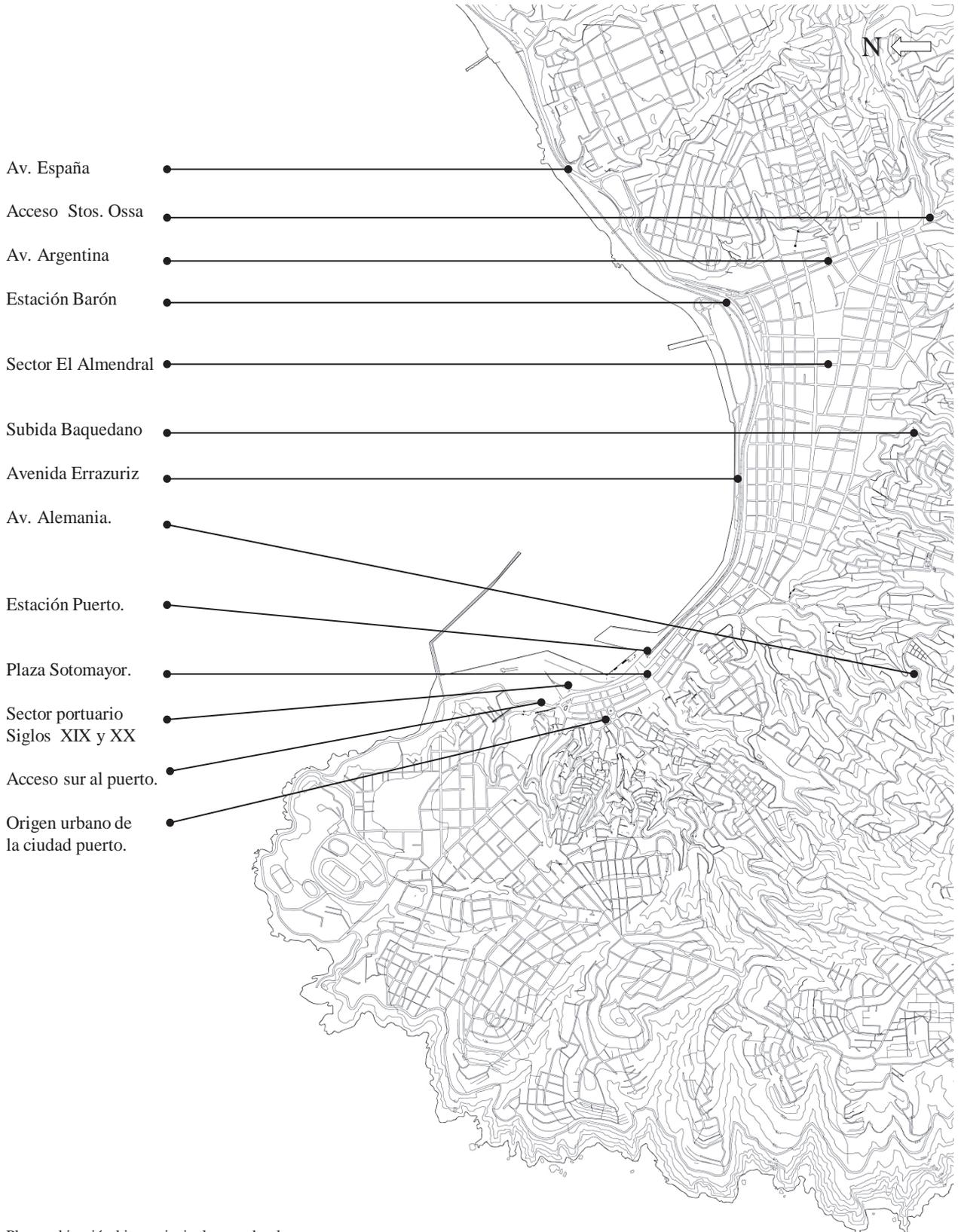
#### Imágenes

- (1) [www.tps.cl](http://www.tps.cl)
- (2) [www.ciudaddevalparaiso.cl](http://www.ciudaddevalparaiso.cl)
- (3) [www.plataformaurbana.cl](http://www.plataformaurbana.cl)
- (4) [www.puertovalparaiso.cl](http://www.puertovalparaiso.cl)
- (5) [www.tps.cl](http://www.tps.cl)
- (6) [www.plataformaurbana.cl](http://www.plataformaurbana.cl)
- (7) Mercurio de Valparaíso, 11 Abril 1969. “La controversia por el Camino Internacional Valparaíso – Mendoza”.
- (8) Pizarrón 18. Exposición 20 años Escuela de Arquitectura UCV. 1972. ([www.ead.pucv.cl](http://www.ead.pucv.cl))
- (9) “Avenida del Mar”. Fundamentos de la escuela de arquitectura UCV.1971.
- (10) [www.palmasdevina.cl](http://www.palmasdevina.cl)
- (11) [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)
- (12) Puentes, Mauricio. “La observación arquitectónica de Valparaíso, su periferia efímera”. EUV-PUCV. 2013.
- (13) [chiledel1900.blogspot.com](http://chiledel1900.blogspot.com)
- (14) Ibidem 13.
- (15) Hernandez, Camila. Colección personal.
- (16) Arteche, Pablo. Colección personal.
- (17) Ibidem 15.
- (18)(19) [maps.google.com](http://maps.google.com)
- (20) [maps.google.com](http://maps.google.com) (street view)
- (21) Ibidem 11.
- (22) [valparaisoenfotos.blogspot.com](http://valparaisoenfotos.blogspot.com)
- (23) Ibidem 11.



## V. Cuadro resumen capítulo II y plano ubicación.

Periodos		Dinámica territorial	Dinámica urbana	Umbrales de relación y continuidad
I	Origen y asentamiento de la trama urbana 1536-1840	Puerto Colonial y Republicano Camino Valparaíso- Santiago	Asentamiento colonial Transporte tracción animal	Poblado original, primeras quebradas habitadas Plaza de Aduana y primer muelle.
II	El barco a vapor, el ferrocarril y los sistemas de transporte urbano 1840 - 1906	Ferrocarril Valparaíso - Santiago y Trasandino Navegación a vapor	Obras ferroviarias y portuarias en el borde costero Servicios públicos de transporte urbano	La estación ferroviaria urbana Muelle y almacenes fiscales.
III	Terremoto, plan urbano y obras de ampliación portuaria 1906-1969	Obras de modernización portuaria Primeras vías y caminos vehiculares	Ordenamiento de la trama urbana. Articulación vial de la ciudad.	Nueva forma del borde portuario. Ejes de circulación vial.
IV	Tecnificación portuaria y accesos viales 1969-2014	Tecnificación de las faenas portuarias. Carreteras y vialidad nacional e internacional	Estructura vial vehicular Predominio del automóvil y vehículos motorizados	Accesos viales a la ciudad y el puerto. El puerto y su proyecto de ampliación.



- Av. España
- Acceso Stos. Ossa
- Av. Argentina
- Estación Barón
- Sector El Almendral
- Subida Baquedano
- Avenida Errazuriz
- Av. Alemania.
- Estación Puerto.
- Plaza Sotomayor.
- Sector portuario Siglos XIX y XX
- Acceso sur al puerto.
- Origen urbano de la ciudad puerto.

Plano ubicación hitos principales nombrados.  
Ciudad puerto de Valparaíso, Chile.

## Conclusiones.

*“La evolución hacia una movilidad más religante y más eficaz no se hará solamente por obligación económica o ética, sino también por la revalorización de las “movilidades próximas”, inteligentemente articuladas con las otras escalas y formas de movilidad. Se redescubre el exotismo de lo próximo. Los recursos insospechados de lo local revisitado por lo global (...) La innovación, en este dominio, no será más sinónimo de “perfeccionamiento separado”, función por función, infraestructura po infraestructura. Crear pasarelas, lazos, sinergias entre ellas será uno de los mejores modos de crear valor.*

*¿Cual es el valor de la movilidad?. Nada más y nada menos que la capacidad de renovar los lazos que nos vinculan unos con otros, con nosotros mismos y con la tierra que habitamos ”*

*Georges Amar. Homo mobilis, la nueva era de la movilidad. 2010.*

## **I. Conformación de los umbrales arquitectónicos en la ciudad puerto de Valparaíso.**

### **i. Factores de conformación.**

Una ciudad puerto es el paradigma de un asentamiento en el territorio destinado a ser un lugar dinámico y de transferencia, centrado en el ingreso y salida del comercio entre la vías comerciales marítimas y terrestres. En Valparaíso la conformación histórica de los espacios de relación entre el contexto territorial y la ciudad o “umbrales arquitectónicos de la ciudad” han estado determinada por factores relacionados con su emplazamiento geográfico, las tecnologías de transporte imperantes y las dinámicas comerciales de cada época, como los más relevantes.

#### *El borde costero y el uso portuario.*

El borde costero es el lugar de transferencia de Valparaíso desde su origen. Históricamente ha estado ubicado en el sector más abrigado de la bahía entre el actual espigón del muelle Prat y el molo de abrigo en la punta Duprat. En este sector se ha desarrollado el grueso de la infraestructura portuaria, con la excepción del muelle Barón, que hoy ya no está en funcionamiento. En la actualidad se ha planteado la ampliación del terminal portuario hacia el oriente del espigón, proyecto denominado “Terminal n°2”, que generará más sitios de atraque. El borde costero de Valparaíso evolucionó en forma y función desde ser un atracadero colonial, al moderno puerto tecnificado del siglo XXI, pasando de ser una playa abierta a un área reservada a la actividad portuaria, atravesado longitudinalmente por la línea férrea, desligando la vida urbana de la actividad portuaria y el borde costero.

#### *Asentamiento costero y limitada accesibilidad.*

La ciudad de Valparaíso se desarrolló entorno al puerto en el reducido espacio costero y encaramándose por las quebradas hacia la cima de los cerros próximos. El acceso a la ciudad y el puerto históricamente ha tenido que sortear la dificultad de llegada y salida desde su ubicación. Las vías coloniales debieron abrirse paso por las quebradas y pendiente más favorables para alcanzar la cima de los cerros y encaminarse hacia el interior del territorio. Con la llegada del ferrocarril se abrió un acceso norte por el borde costero, que delineó a su vez lo que sería a futuro un importante acceso vial con la vía elevada y la ampliación de la avenida España. Las obras de vialidad vehicular luego abrieron otros accesos a la ciudad y el puerto, pero siempre manteniendo una constante de ser lugares puntuales, los cuales siempre deben solucionar algún tipo de dificultad relacionada con la geografía y el emplazamiento. Un ejemplo de esto es la gran obra del “acceso sur” que va por los acantilados de Playa Ancha e incluye un gran túnel que atraviesa subterráneamente parte de la ciudad.

#### *Tecnologías y dinámicas de transporte y movilidad.*

Un factor determinante en la conformación de los espacios de relación entre la ciudad y el territorio, en su forma, funcionamiento, tamaño, emplazamiento, entre otras dimensiones; es la tecnología de transporte y movilidad a la cual responden y dan lugar. Así es como las carretas delinearon las vías coloniales, las primeras calles y espacios públicos, el ferrocarril hizo aparecer las estaciones en el borde costero, y el automóvil necesitó de vías elevadas. Para la conformación del puerto no fue de manera distinta, la llegada de la navegación a vapor en 1840, el transporte de contenedores a mediados del siglo XX y hoy la aparición de los buques “Postpanamax”, han sido determinantes en la necesidad de conformar una infraestructura portuaria con forma y funcionalidad adecuada para recibir las demandas del transporte marítimo.

## ii. Evolución histórica de los umbrales arquitectónicos de Valparaíso.

La relación de la ciudad de Valparaíso con su contexto territorial tiene dos frentes, el marítimo y el terrestre. El primero se materializa en la infraestructura portuaria en el borde costero y el segundo en los accesos que buscan conectar el puerto y la ciudad principalmente con la ciudad de Santiago y su contexto metropolitano como la ciudades de Viña del Mar, Quilpué y Villa Alemana.

### Frente marítimo y el espacio portuario.

El origen de la infraestructura portuaria de Valparaíso son los primeros embarcaderos constituidos en la original Plaza Aduana, hoy Sotomayor . Con la posterior construcción del muelle y los almacenes fiscales a finales del siglo XIX, se consolidó el área como el espacio histórico de la actividad portuaria. Las obras finalizadas del proyecto de “Pearson and Son” vinieron a ratificar el emplazamiento y dieron la forma actual al borde costero de la ciudad, para hoy proyectarse con propuestas de ampliación a casi un siglo de aquellas obras.

Periodos			Espacio portuario.
I	Origen y asentamiento de la trama urbana	1536-1840	Plaza Aduana (hoy Sotomayor). Primeros embarcaderos.
II	El barco a vapor, el ferrocarril y los sistemas de transporte urbano	1840 - 1906	Consolidación de sector portuario. Muelle y Almacenes fiscales
III	Terremoto, plan urbano y obras de ampliación portuaria	1906-1969	Construcción de proyecto ampliacion portuaria, malecon y molo de abrigo.
IV	Tecnificación portuaria y accesos viales	1969-2014	Proyecto desarrollo de infraestructura portuaria, "Terminal 1, 2 y Yolanda".

### Frente terrestre, accesibilidad a la ciudad y el puerto.

La primera obra pública deliberada en función de mejorar la conectividad entre Valparaíso y la ciudad de Santiago fue el mejoramiento del camino de carretas llevado a cabo por Ambrosio O'higgins a finales del siglo XVIII, de trazado muy similar a lo que conocemos hoy como ruta n°68, la principal carretera contemporánea entre ambas ciudades. A mediados del siglo XIX la llegada del ferrocarril impuso su propia dinámica urbana y territorial, la cual decayó durante el siglo XX, con el predominio que terminó ejerciendo el transporte vehicular. Los accesos a Valparaíso históricamente han sido fruto de obras puntuales que han abierto flancos para el ingreso al puerto y la ciudad, debido a su emplazamiento rodeado por una geografía de cerros y quebradas.

Periodos			Accesos al puerto y la ciudad
I	Origen y asentamiento de la trama urbana	1536-1840	Quebradas fundacionales. Acceso Ramaditas y camino a Quillota.
II	El barco a vapor, el ferrocarril y los sistemas de transporte urbano	1840 - 1906	Acceso norte y estaciones ferroviarias. Barón. Bellavista y Puerto.
III	Terremoto, plan urbano y obras de ampliación portuaria	1906-1969	Acceso vial Stos. Ossa y Avenida España.
IV	Tecnificación portuaria y accesos viales	1969-2014	Via elevada y ampliacion Av. España. Acceso sur al puerto.

Los espacios de relación entre la ciudad y el territorio en la ciudad puerto de Valparaíso se han conformado y desarrollado en cada época respondiendo a las necesidades, magnitudes y dinámicas impuestas en cada periodo; tanto para dar paso a la movilidad de sus habitantes como la transferencia de carga portuaria. Estos umbrales se han generado como espacio y lugares en la ciudad, a veces persistiendo en ellos, consolidando preexistencias o abriéndose paso en nuevos emplazamientos y direcciones; adaptándose a los requerimientos de cada momento histórico.

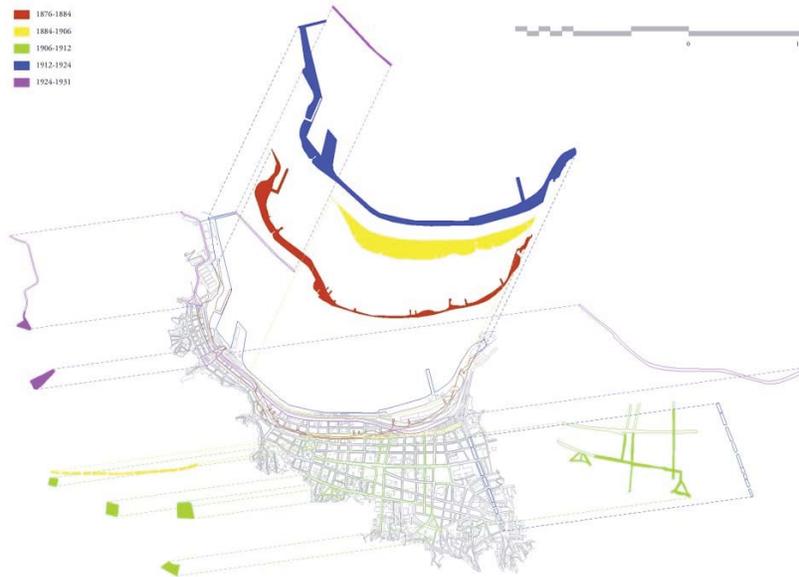
## **II. Proyecciones**

### **i. El puerto y la ciudad, espacios contrapuestos en Valparaíso.**

El puerto es lo que hace de Valparaíso un lugar de transferencia y le da su relevancia en el contexto nacional e internacional. Pero hoy a inicios del siglo XXI, su actividad se ha tecnificado y depende de su conexión a redes viales de carreteras terrestres, que se busca no intervengan con la ciudad para asegurar la continuidad del transporte de carga y porque además este no es compatible con la dinámica y escala urbana de sectores céntricos o residenciales de ella misma. La actividad portuaria utiliza el borde costero de la ciudad, dejando un reducido espacio para el acceso libre y público a este. El puerto además genera hoy su propio plan de desarrollo, sin integrarse a un plan urbano general, sin que aborde por ejemplo ni siquiera su relación con su entorno próximo, dentro de los cuales se encuentra el sitio protegido y declarado como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. A su vez propone un proyecto de centro comercial en el sector Barón, bastante cuestionado, de nulo valor arquitectónico y urbano.

En la actualidad la ciudad de Valparaíso carece de recursos y actividades productivas, y no exige al puerto el rol que debiera cumplir como catalizador de dinámicas de desarrollo; de alguna manera también lo niega, no encuentra la manera de dialogar y no logra una integración armónica con la actividad portuaria. La infraestructura portuaria hoy se propone ampliar, a través de una obra de gran escala al igual que la emprendida a inicio del siglo XX, la cual determinó la forma del borde costero que conocemos hoy.

Siempre existirá la necesidad de conectar el puerto con una red territorial y de mayor magnitud con su crecimiento, pero esta situación debe ser revisada de manera que se lleve a cabo incluyendo y dinamizando también la vida urbana, y no antagonizando con ella, como ha sido la tendencia hasta la actualidad. Cada obra de magnitud urbana realizada en la ciudad tiene un impacto en un largo plazo que puede llegar a tener siglos de maduración, como presenta este estudio. Cuando se determinan existencias luego es de gran dificultad revertir las problemáticas generadas.



Reconstrucción cartográfica. Estratos formales y evolución del frente marítimo de Valparaíso. Texido, Alberto. 2009

## ii. Umbrales arquitectónicos internos de la ciudad puerto.

El estudio de los umbrales de Valparaíso entre su espacio urbano y su contexto territorial, lleva a una revisión de las obras que históricamente han determinado esta dimensión constitutiva de la ciudad, pero a la vez devela como la actividad portuaria se ha tecnificado y separado de la vida urbana.

El historiador Baldomero Estrada en un ensayo propone que en Valparaíso “coexisten” dos ciudades, una de la urbanización y los servicios, y otra de la marginalización y pobreza. Esta última hoy podríamos identificarla con la proposición del arquitecto Mauricio Puentes, que define esto como la “periferia efímera” en lo alto de los cerros de Valparaíso.

Agregando a esto otra dimensión, la realidad actual de la ciudad es la coexistencia de tres situaciones urbanas: el puerto, la ciudad formal y la periferia informal. Ha quedado demostrado por la contingencia que incluye, proyectos, resistencia ciudadana, inspección de instituciones internacionales (UNESCO), catástrofes (incendio año 2013 y 2014); que no existe un acuerdo sobre cual es el proyecto ciudad que se quiere llevar adelante. Las tres dimensiones señaladas funcionan como entes independientes que no se encuentran, no dialogan y no existe plataforma para que lo hagan tampoco. Las instituciones administrativas no están diseñadas ni capacitadas para gestionar tampoco un proyecto común, y es la realidad de la crisis urbana no solo de Valparaíso, sino de todas las grandes ciudades del país.

A casi cinco siglos de su origen como embarcadero colonial, Valparaíso debe reconciliar su condición de asentamiento urbano reconocidamente singular y patrimonial, con su condición portuaria hoy en vías de ampliación. La coexistencia armónica de ambas dimensiones debe llevar a la consolidación de un proyecto urbano.

Valparaíso ha cumplido su función histórica de umbral entre el mar y la tierra, pero la tarea pareciera ser hoy la de consolidar y desarrollar sus umbrales internos, para ser en plenitud una ciudad-puerto, y que esas realidades puedan coexistir cada vez menos por separado como sucede en la actualidad, para lograr un camino de encuentro para el desarrollo mutuo.

Anexo.

Bitácora de Travesía a Brasil. Taller Magíster Ciudad y Territorio.



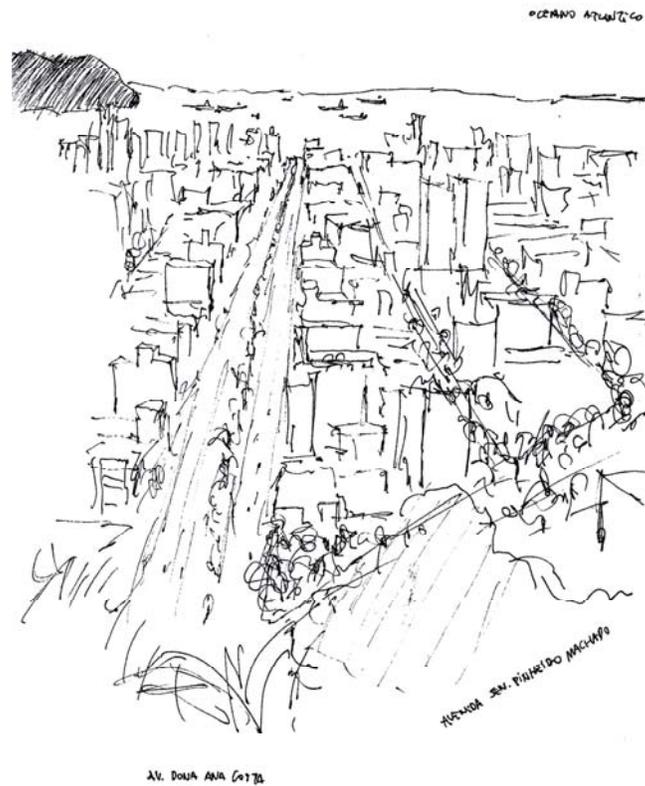
# UMBRALES URBANOS

Travesía

Sao Paulo- Santos- Brasilia.

Octubre 2012.

Pablo Arteché L.  
Arquitecto PUCV



Magister Ciudad y Territorio.  
EAD - PUCV



**Distancias y recorridos:**  
 Santiago - Sao Paulo  
 2584 km / Traslado aéreo

Sao Paulo – Santos  
 55 km / Traslado terrestre

Sao Paulo – Brasilia  
 872 km / Traslado aéreo

## Prólogo.

Los arquitectos estudiamos desde la “observación”, nos acogemos y amparamos en ella, como la posibilidad de lo nuevo y original, cada vez. Luego viajamos en “travesía”, para develar el desconocido del ser y estar de la condición americana, atravesamos su extensión. Ambas situaciones de estudio y viaje, observación y travesía, lo nuevo y lo desconocido; nos vienen de la experiencia poética, “Amereida”.

Esta vez el mapa de la ciudades, los puntos como un espesor habitado del borde del continente americano.

*“vivir en los contornos de una figura  
frente a su mar de dentro  
es nuestro modo  
huir  
o enfrentar  
es guardarnos”  
Amereida, pág. 23.*

La travesía que se pregunta a propósito de la condición urbana, para ello vamos a un máximo, la metrópolis, la ciudad de Sao Paulo. Luego una transecta desde el borde del océano atlántico, el puerto de Santos, hasta el interior del territorio continental, la experiencia urbanizadora moderna de Brasilia.

El fenómeno urbano, la ciudad, una invención, un concilio entre el territorio natural y la construcción arquitectónica, ¿como se da esto?, ¿cuales son formas, actos y modos?, ¿cuales son sus umbrales?, con esto partimos, vamos sin más que la pregunta.

*“por eso mañana  
partimos a recorrer américa e ir junto a ella sin interrumpirla cuando  
nos diga sus encargos”  
Amereida, pág. 102*

He recogido en este estudio y bitácora, la experiencia, la habitación, el tiempo, las imágenes y observaciones, para que se configuren como una abertura para luego recibir las referencias, habiendo constituido corpus que permita dialogar desde un discurso arquitectónico y sus extensiones.

Siete jornadas, siete afirmaciones, a propósito de los umbrales urbanos.

### **Integrantes Travesía:**

Romy Wesp  
Paul Eaton  
Rodrigo Torreblanca  
Pablo Soto  
Marcelo Velásquez  
Pablo Vásquez  
Pablo Arteché

### **Profesor guía:**

Juan Purcell

### **Fecha:**

21 al 27 de Octubre

### **Ciudades visitadas:**

Sao Paulo  
Santos  
Brasilia.



Acceso Catedral metropolitana de Sao Paulo - Sé



## A – El orden vertical que permite habitar la horizontal.

En una primera impresión de la ciudad de Sao Paulo, logramos reconocer algunas premisas que llevábamos con nosotros, y personalmente una experiencia anterior de haber visitado la ciudad.

Tal como nos adelantó el profesor Marcelo Araya en su exposición a propósito de las aguas en Valparaíso, observamos que el crecimiento horizontal de la ciudad de Sao Paulo no se dio sobre un terreno llano, sino sobre una geografía accidentada de lomajes, lo que ha llevado a un esfuerzo urbanizador que debe hacerse cargo de la pendiente, en un sistema de leves quebradas y cimas. Digo leve en comparación con nuestra experiencia en Valparaíso.

De esta manera es como se ha aprovechado y trabajado esta relación del territorio con la urbanización, dando cabida a las circulaciones, arquitectura y espacios públicos en un complejo sistema de alturas y cotas de nivel que conviven entre una lectura del terreno natural y la invención urbana.

Un primer centro reconocible que visitamos es la Avenida Paulista, que tal como lo señalaba también el profesor Araya, se trazó sobre una cumbre, una cima de la geografía existente. Símbolo del progreso económico y condición metropolitana de la ciudad, las calles que la intersectan tienden a descender, por su condición en altura. La gran avenida se habita desde en sus acera en un generoso espacio horizontal de circulación peatonal y vehicular, enmarcado entre los altos edificios, que construyen una perspectiva monumental.

En el centro de la avenida se encuentra el Museo de Arte de Sao Paulo (MASP), edificio de la arquitecta Lina Bo Bardi, que construye un contrapunto con el resto de la arquitectura de la avenida, ya que libera el nivel de calle, para constituir una gran plaza pública, dejando el interior del museo sobre y bajo ella. Otro modo de estructurar el orden vertical de manera de entregar el espacio horizontal a la ciudad. La abertura libera el suelo, pero además la vista, apareciendo al traspasar la plaza un mirador, que resalta la condición de cumbre de la ubicación de la avenida, para contemplar la ciudad en lejanía, en un espacio enclave en el centro de la ciudad, un umbral urbano constituido desde la arquitectura en un punto urbano notable.



Aeroporto Guarulhos - SP



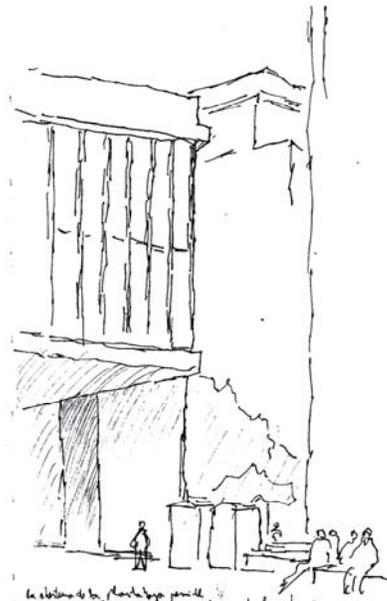
Vista de la ciudad de Sao Paulo



SESC – Av. Paulista



MASP – Av. Paulista







Lucarna estación de metro Sé



Catedral metropolitana – Sé



Pórtico - Plaza del Patriarca



Viaducto do Chá



Viaducto do Chá – Vista autopista

B – Espacios de transición y estar en lo urbano. Ir al amparo de pórticos arquitectónicos en la ciudad.

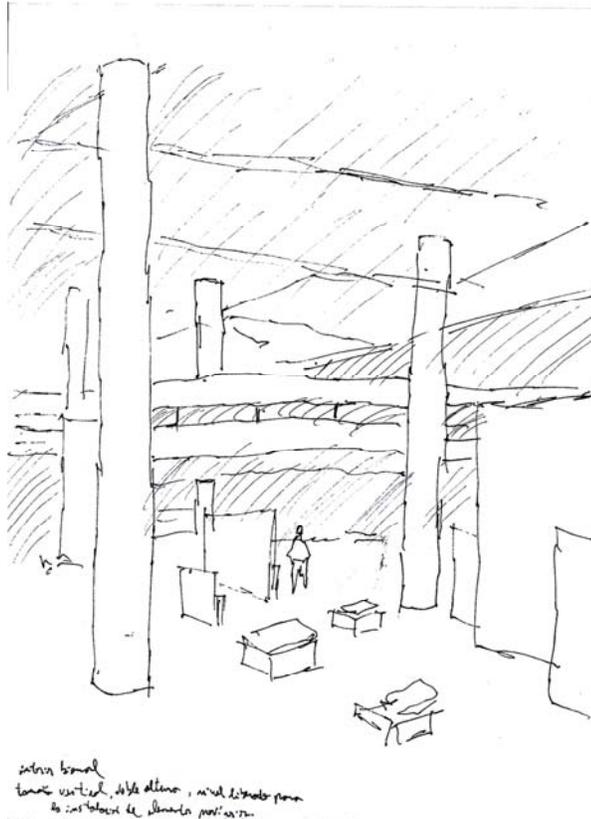
Al recorrer la ciudad, ir al encuentro de ella para observarla y así habitarla, se da hoy en la posibilidad de poder transitarla, reconociendo aquella transición como la constitución de espacio y lugares que articulan la continuidad entre situaciones de circulación, espacios públicos y edificaciones, donde estas en sí mismas luego construyen su propio modo de relacionar el exterior con el interior.

Desde experiencias arquitectónicas traídas de un lenguaje clásico, como la Catedral de Sé, hasta el pórtico de la plaza del Patriarca del arquitecto contemporáneo Mendes da Rocha, que construye un pórtico moderno para el acceso al sistema subterráneo de metro, el acto de la transición antes horizontal y hoy también vertical.

La arquitectura y sus lenguajes, propios de su espíritu de época, que cantan la temporalidad de la ciudad, son la invención cada vez de los pórticos que articulan la continuidad de la vida urbana, conviven, se contrastan, dialogan a la vez que dan forma a la complejidad del fenómeno urbano, siempre en la tensión del dibujo de sus borde y límites, y la posibilidad de transgredirlos o insistirlos, según sea el caso.

Las lucarnas circulares de las estaciones de metro traen la luz natural al subsuelo urbano, permiten habitar aquel interior público con un halito de exterioridad, y el viaducto de Cha, que permite la circulación en la horizontal y la posibilidad de contemplar la autopista que pasa bajo él, como parte del estar en lo público, en el peculiar modo de la ciudad de Sao Paulo de construir la continuidad horizontal en un orden vertical de alturas. Pórticos de transición que permiten estar en lo público, interior y exterior.





**Martes 23/10**

**Jornada 3**

**Sao Paulo / Brasil**

Hostel Paradiso - Desayuno

10:00 am

Metro Paradiso a Sacoma

11:30 am

Heliopolis – Centro Comunitario

12:30 pm

Comunidad Heliopolis

Visita a travesía EAD.

14:30 - 15:00 pm

Hostel Paradiso

15:40 pm

Almuerzo

16:15 pm

Parque Ibirapuera

Bienal de arte.

17:30 – 19:00 pm

Hostel Paradiso

20:00 pm

Cena

21:30 pm

Fin jornada 3.



Interior estación de Metro



Circulación peatonal pasarela a calle.



Circulación vehicular y peatonal en altura.



Pasarela peatonal.



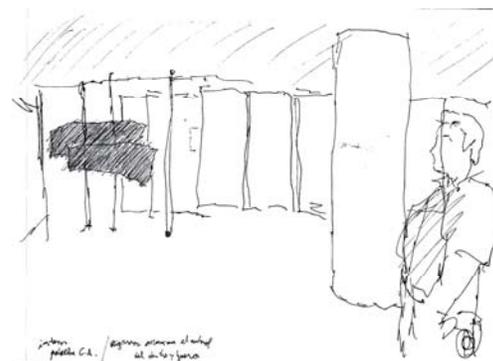
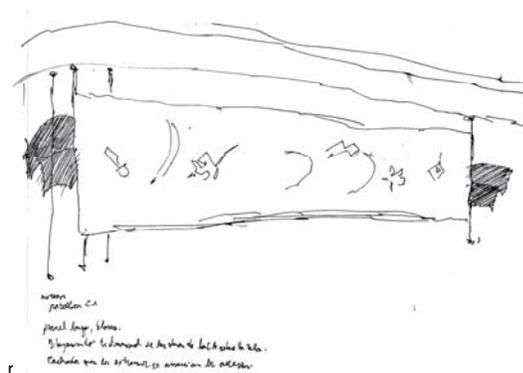
Andenes estación buses urbanos.

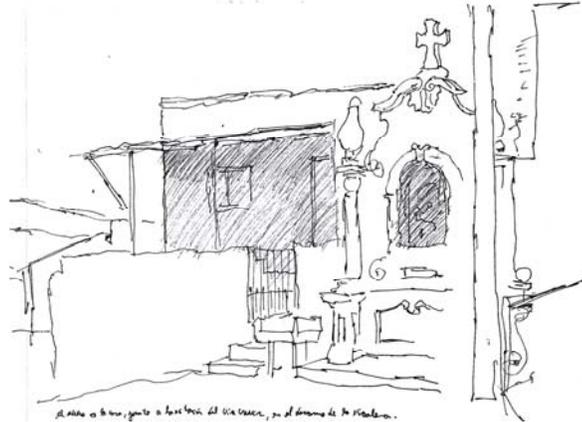
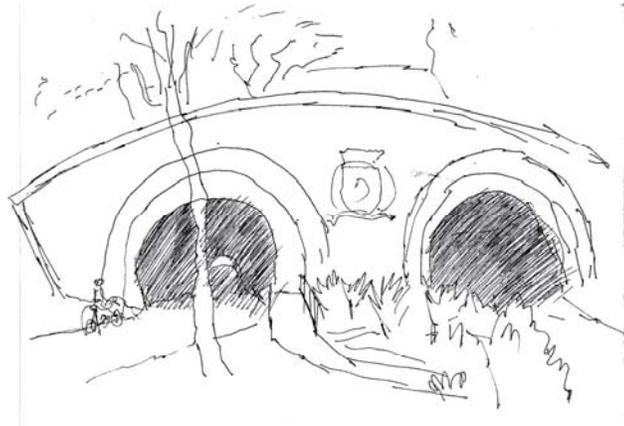
## C – Traspaso entre exterior e interior en el habitar la ciudad.

Visitamos la exposición de la Ciudad Abierta y grupo escuela de Valparaíso presente en la Bienal de arte de Sao Paulo, versión numero 30, titulada “A iminencias das poéticas”.

La presentación compuesta de cuatro paneles tensados construye un interior, con cuatro accesos donde se ubican pizarras a intervenir por las travesías. Por la cara exterior los paneles muestran maquetas abstractas de las obras de la Ciudad Abierta, en el interior el poema de Amereida más fotografías de actos poéticos y obras de travesía. De esta manera inserta en el contexto de la bienal, construye la exposición su propio lenguaje, un lugar, distanciado del lenguaje acostumbrado de la muestras de arte contemporáneo, pero dialogando con ello. Dibujo el interior y el exterior de la muestra y por ello reconozco esta doble construcción arquitectónica dentro-fuera, donde las pizarras señalan los umbrales.

Esto me lleva de vuelta a la ciudad, y como aquel mismo día habíamos viajado a visitar el sector de Heliópolis, internándonos en una condición urbana alejada del centro, y nos encontramos al salir de la estación del metro, con una infraestructura de pasarelas peatonales por sobre la circulación vehicular del sector que conectaban con los andenes de los buses urbanos, nuevamente la necesidad de continuidad y circulación, del subsuelo a un semi-interior, y luego a la calle. La construcción del traspaso dentro-fuera como un recorrido habitable. Siempre algo del exterior en el interior, y a su vez algo del exterior al interior, es la atenuación que permite el traspaso continuo, y la constitución de un lugar urbano-arquitectónico.





*El altar en la casa, frente a los frentes del São Paulo, en el término de São Paulo.*

**Miércoles 24/10  
Jornada 4**

**Sao Paulo / Brasil**

Hostel Paradiso - Desayuno

10:00 am

Metro Paradiso a Jabaquara

10:30 am

Estación Jabaquara

Bus Sao Paulo - Santos

11:00 am

**Santos / Brasil**

Rodoviario Santos

12:15 pm

Mirador Monte Serrat

13:30 pm

Balneario Santos.

Plaza de la bandera.

Av. Presidente Wilson.

14:00 pm

Centro Santos.

Café Carioca.

19:00 pm

Rodoviario Santos.

Bus Santos – Sao Paulo

20:30 pm

Estacion Jabaquara

21:30 pm

Fin jornada 4.



*La capilla de Monte Serrat, en el punto de partida de la excursión a la montaña.*



*Estación Jabaquara para el inicio de la excursión a la montaña, en el punto de partida de la excursión.*



Vista llegada a Santos. Vía terrestre.



Casa de Camara e Cadeia. Santos



Vista ciudad desde Monte Serrat.



Tranvía urbano

## D – Escalas de contemplación y aproximación a la ciudad. Extensión lejana y la arquitectura próxima.

El viaje por vía terrestre de la ciudad de Sao Paulo al puerto de Santos demora aproximadamente una hora. Existe una diferencia de altura considerable entre la localización geográfica de Sao Paulo y la costa, lo que hace de la ruta una gran obra civil en el momento de descender por un abrupto cordón de cerros, desde el cual se obtiene una gran vista de la planicie costera donde se ubica el puerto.

Una vez llegado a la ciudad de Santos, y reconocer el centro histórico con exponentes arquitectónicos de la época colonial, decidimos subir al Monte Serrat, un morro que nos serviría de atalaya y mirador panorámico para reconocer la ciudad, el puerto y su extensión.

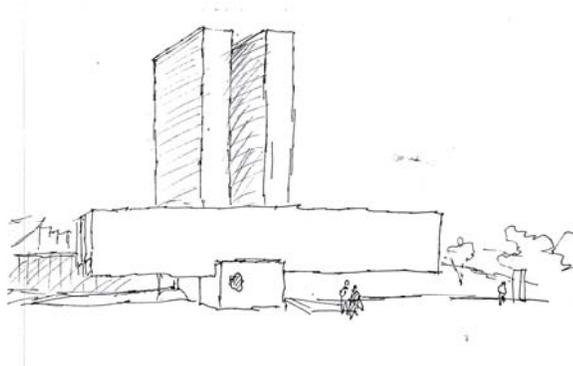
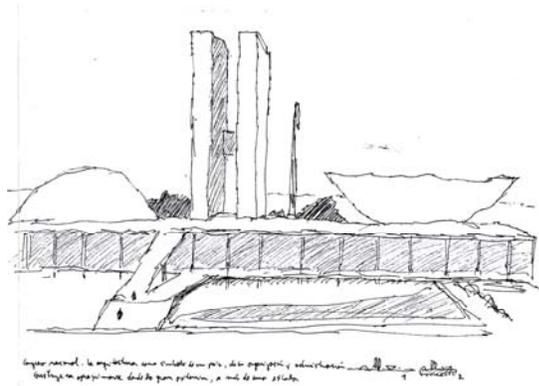
Subimos al mirador por un pasaje-escalera, que servía de acceso a las casas que habitaban la las laderas, pero a la vez era la vía procesional hacia la capilla que se ubicaba en la cima, ubicando en ella estaciones del vía crucis, en escalones más holgados de detención, una doble función de la vía pública. De esta manera se asciende en la compañía de estas estaciones, se queda dentro del rito procesional, en la proximidad de los umbrales domésticos, hasta llegar a la capilla, que recibe en su interior sacro. Todos los bordes del tramo de ascenso están pintados de color blanco, de principio a fin, hasta la cima que remata en la fachada de la capilla, cuidado de una continuidad y unidad en el acto de ascender y descender en procesión.

Luego una vez en la cima, con la vista panorámica a la ciudad, se distingue el puerto emplazado en una entrada de mar que envuelve la ciudad por el norte, y el orden transversal de las avenidas que se direccionan hacia el borde costero recreacional, el balneario de la avenida Presidente Wilson, con las embarcaciones en la bahía como signo de su condición portuaria.

La experiencia reconocer una condición urbana, en como se muestra, convive y dialoga la posibilidad de encuentro con la ciudad, desde una escala arquitectónica próxima doméstica y una mirada ampliada que contempla la extensión de la ciudad con su máxima lejanía, completando una visión a propósito de su orden y magnitud.

Finalmente visitamos el borde costero recreacional y balneario, donde la ciudad mira de frente el océano atlántico, dejando el puerto atrás, como una dimensión lateral e interna.





**Jueves 25/10**  
**Jornada 5**

**Sao Paulo / Brasil**

Metro Paradiso a Tatapué.  
06:30 am

Aeropuerto Guarulhos  
08:00 am

Embarque vuelo a Brasilia.  
09:40 am

**Brasilia / Brasil**

Aeropuerto Brasilia  
12:30 pm

Rodoviario Brasilia  
14:30 pm

Hostelling international.  
15:30 pm

Visita centro cívico Brasilia  
17:30 pm

Cena Shopping  
21:00 pm

Fin jornada 5.



Estación rodoviario.



Biblioteca nacional Brasilia.



Museu Nacional H. Guimarães.



Vista sector Ministerios.



Vista Congreso desde plaza de los 3 poderes.

### E. La arquitectura como signo, tamaño y borde vertical en la extensión abierta horizontal.

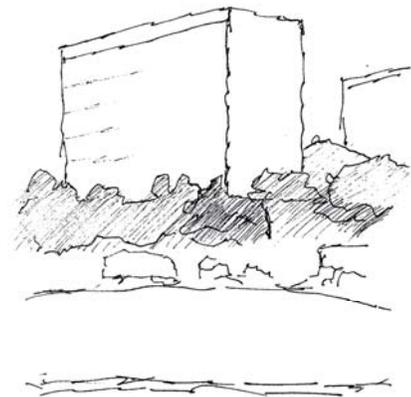
La explanada central y monumental de Brasilia, la capital de Brasil, proyecto urbano de Lucio Costa y Oscar Niemeyer. La arquitectura entendida como edificaciones que se ordenan en la extensión de manera que manteniendo ciertos distanciamientos construyen referencias simbólicas interconectadas por una red de circulación vehicular. El proyecto racional lleva a la diferenciación de funciones, aquí esto, allá esto otro, en una lógica de funcionamiento basada en la continuidad de circulaciones, insisto, vehiculares.

El tamaño y forma vertical de los edificios referencian las distancias y señalan implícitamente sus funciones, además de construir el borde del eje central, que remata hacia el oriente con el Congreso Nacional, que es de alguna manera el paradigma de lo antes señalado.

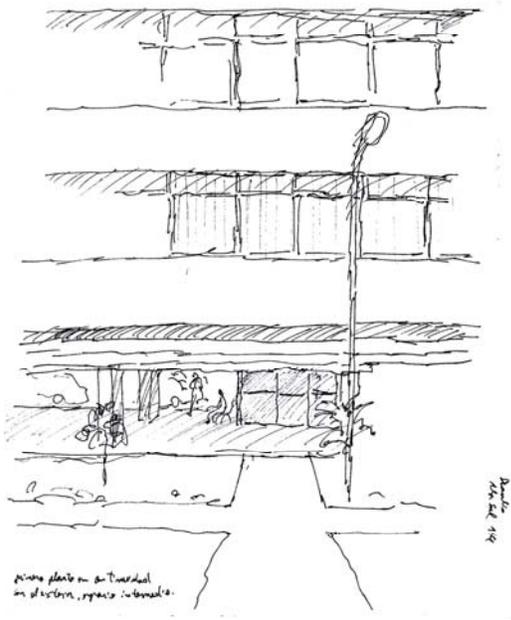
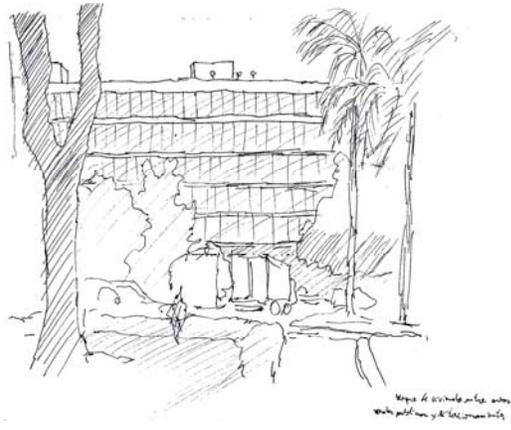
No menor de observar es la variación de altura que se produce en el terreno natural entre el sector de los ministerios y la plaza de los tres poderes, donde el edificio del Congreso se emplaza estratégicamente para generar el horizonte lejano que buscaba Niemeyer, pero que es una adaptación a la topografía del terreno natural que descende hacia el oriente, así como el abrupto termino de la plaza de los tres poderes, donde hoy se ubica el Panteón.

La experiencia peatonal puede llegar a ser abrumadora, la posibilidad de estar en el descampado abierto casi inexistente. Un modo de urbanizar posible gracias al automóvil y el aire acondicionado. La fila de los trabajadores de los ministerios en la acera de la avenida esperando para abandonar el sector sin posibilidad de realizar otra actividad a cientos de metros a la redonda, nos distancia mucho de la experiencia urbana que vivimos en Sao Paulo o a la que estamos acostumbrados; y el ideal contemporáneo que pareciera ser el regreso al sentido de lo próximo como un valor urbano.

La estación de buses se convierte en el espacio articulador de este gran centro, concentrando y articulando los destinos y direcciones, un espacio de traspaso que nos trae de regreso a la escala próxima, los puestos de comida, los andenes, el comercio, los vendedores, los habitantes. El corazón de la vida urbana, un espacio de traspaso, así la concepción de la ciudad moderna, pero no construida como un edificio, sino como el espacio debajo de una autopista.



arquitectura de presencia volumétrica - los ministerios  
operando sobre un espacio de circulación.



**Viernes 26/10**  
**Jornada 6**

**Brasilia / Brasil**

Hostelling international.  
11:30 am

Rodoviario Brasilia  
Metro Estacion Central a 114 Sur  
Visita área residencial  
13:10 pm

Almuerzo. Sector comercial.  
Superquadra 213-214  
15:00 pm

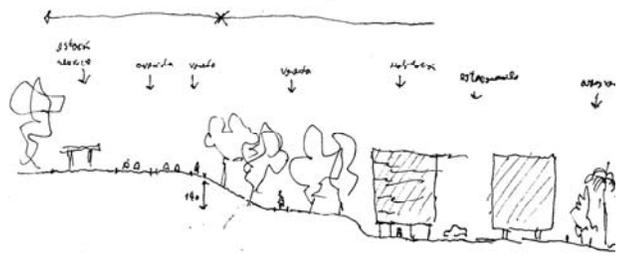
Catedral Brasilia.  
18:00 pm

Plaza de los tres poderes.  
19:00 pm

Rodoviario Brasilia.  
20:30 pm

Hostelling international.  
21:00 pm

Fin jornada 6.





Estación de metro



Vista sector habitacional exteriores.



Vista sector habitacional bloque residencial.



Plaza de los tres poderes.

F. Orden urbano del espacio interior residencial entre el espacio exterior natural y la red de circulación. Las “superquadras” y la materialización de la ciudad “radiosa”.

Visitamos el área residencial de la ciudad Brasilia, en el ala sur que consta de una línea de metro que conecta con el centro.

Emergemos desde el metro y observamos la presencia de bloques residenciales emplazados entre amplias áreas verdes con grandes arboles, senderos peatonales y estacionamientos entre los edificios.

Personalmente me pareció estar inserto en alguno de los croquis de Le Corbusier, donde dibujaba precisamente bloques residenciales inmersos en una densidad de vegetación y espacio exterior libre; la presencia materializada de una idea de urbanización moderna. Sin lugar a duda ayuda las condiciones climáticas para la presencia de tal vegetación, sino sería un panorama más bien desolador, como los conocemos en propuestas similares de otras latitudes.

La primera planta en los edificios se destina al acceso y a amplios corredores de circulación, que funcionan como un intermedio entre el interior y el exterior de los bloques.

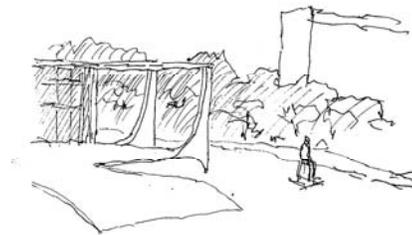
Cada “superquadra” posee una numeración, y cada edificio dentro de ella una letra, luego no existen mayores referencias que un sistema alfa-numérico en un paisaje más bien monótono y multiplicado sin variaciones. Entre las “superquadras” se ubica una calle comercial, que las divide y a al mismo tiempo concentra los servicios locales, lo que observamos como un “aire” en el cual se puede dar una diferenciación entre barrios o una referencia de identidad y ubicación. Encontramos ahí un buen lugar para almorzar.

La amplitud de los espacios exteriores deja al automóvil sin una presencia predominante, las grandes avenidas se retiran y la circulación local es de baja velocidad.

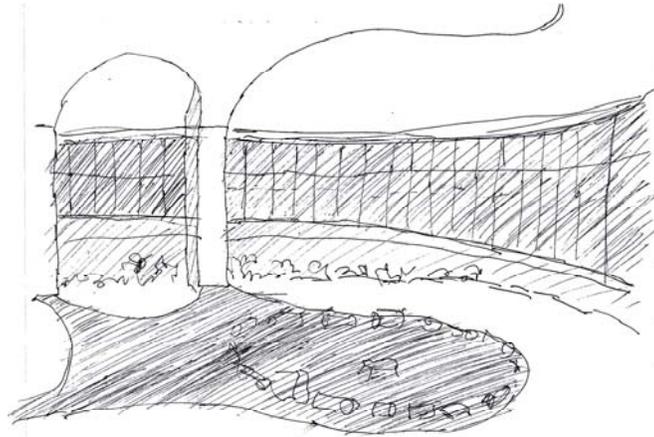
Luego, al regreso, visitamos la plaza de los tres poderes. Dibujo la arquitectura posada en los extremos de la plaza, y comprendo el sentido funcionalista de la propuesta urbana de Brasilia, incluso lo simbólico como la necesidad de la construcción de un imaginario, el elemento arquitectónico reinterpretado para la modernización de una tradición.

La separación de las actividades del hombre urbano, hace de la ciudad un lugar atemporal, sin posibilidad de reinterpretación ni apropiación. Lo funcional racional pareciera no dar lugar a lo funcional experiencial, que es propio de la consolidación de una cultura urbana asociada a la evolución espacio temporal de una ciudad, la tramas y redes construidas desde el uso y superposición de épocas.

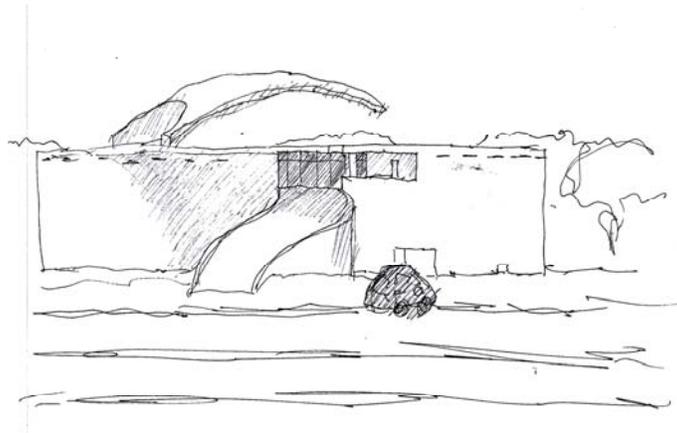
Más que un juicio, responde a una reflexión a propósito del sentido y función de la arquitectura y el urbanismo, o la arquitectura de la ciudad; cual es la cultura urbana de Brasilia necesitaría de más de una visita y un examen ampliado.



arquitectura posada sobre la plaza, la conexión del que parece de abstrato



espacio público que alberga la estructura superior en el suelo.  
 al igual que estructura, se ha contemplado otra.



**Sábado 27/10**  
**Jornada 7**

**Brasilia / Brasil**

Hostelling internacional.  
 10:30 am

Museo pueblos indígenas.  
 Memorial J.K.  
 12:30 pm

Feria artesanal.  
 Almuerzo  
 Torre de TV.  
 14:30 pm

Rodoviario Brasilia.  
 16:00 pm

Aeropuerto Brasilia  
 17:00 pm

Embarque vuelo  
 Brasilia – Sao Paulo  
 17:30 pm

**Sao Paulo/Brasil**

Aeropuerto Guarulhos  
 20:00 pm

Fin jornada 7.

## G. El exterior arquitectónico, la invención del orden urbano.



Museo de los pueblos indígenas.



Memorial J.K.



Vista hacia el oriente desde torre de TV



Vista hacia el poniente desde torre de TV.



Vista desde interior avenida vehicular.

Visitamos el museo dedicado a los pueblos indígenas del Brasil en la ciudad de Brasilia, proyecto de Oscar Niemeyer.

La cultura del hombre antes de la ciudad, la vida y sobrevivencia en el espacio exterior natural, quizás un atisbo de primitivos interiores. La vida acorde al orden de la naturaleza, sus ciclos y condiciones.

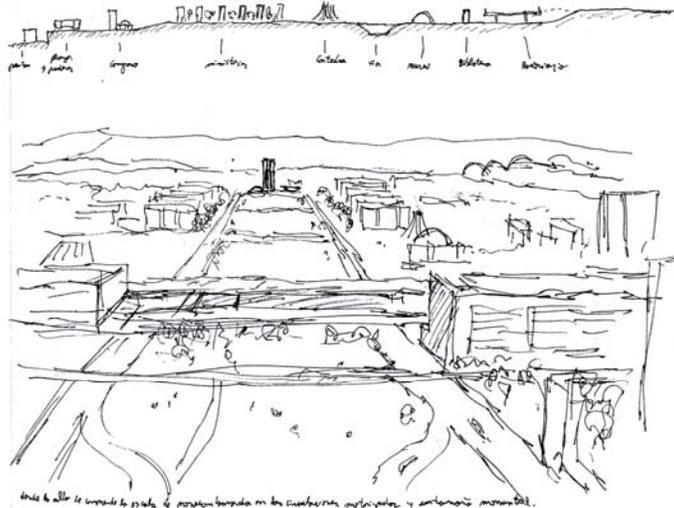
La ciudad y su cultura es la invención de un orden exterior, resguardado de la naturaleza, con un tiempo propio, donde se esta dentro de un contexto geográfico territorial, pero se puede prescindir de ciertas condiciones ambientales, en gran parte por la especificación y desarrollo de los interiores.

Volviendo al proyecto del museo, este construye un vacío central abierto, un patio de luz, en contraste con su exterior más bien hermético, como un símbolo representativo de aquella condición propia de los pueblos originarios, su relación con el cielo y la tierra, tales sus limites y contexto, en una cosmovisión más bien circular dependiente de los ciclos naturales.

Hoy en las ciudades el día y la noche podría llegar a ser una anécdota, así como las estaciones del año y sus condiciones climáticas, la cultura urbana quisiera tender a un continuo temporal, heredado de la construcción económica e ideológica de la productividad nacida en la Revolución Industrial.

Nos subimos a la "torre de TV" para obtener un vista panorámica de la ciudad de Brasilia, y desde la altura comprendimos el sentido de su planificación, el porqué de sus tamaños y distanciamientos, el ordenamiento de sus exteriores como invención urbana.

El exterior arquitectónico, diferente al exterior natural, es aquel que logra dar cabida y lugar a la vida de la ciudad, construyendo el umbral con los espacios interiores en continuidad más que funcional. La cultura urbana hoy reclama una conclusión de todas sus escalas: mundo, continente, país, ciudad, barrio, casa; hoy esto entendido como la alienación de la vida en el traspaso, pero porque no comprender aquella condición y darle forma.

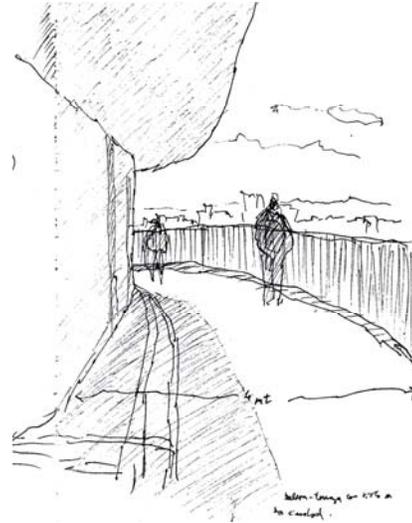




Edifício Copan .Sao Paulo.  
Arquitecto Oscar Niemeyer  
Fotografías y croquis.



Vista Edifício Copan, exterior e interior.





Mascara Aparai. Museo de los pueblos indígenas. Brasilia.

Noviembre 2012  
Magister Ciudad y Territorio  
Escuela de Arquitectura y Diseño  
PUCV.

COLOFON

Edición de presentación para examen corregida.  
Tesis Magister Ciudad y Territorio.  
EAD-PUCV

Julio 2014.