

PROYECCIÓN DE LA LUGARIDAD Y EL VALOR IDENTITARIO EN UN NUEVO  
ESCENARIO URBANO.  
EL CASO DE LA ZONA DE EXPANSIÓN DE VALPARAÍSO.



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

Candidato a Magister: Claudio Alejandro Bravo Pezoa.

Director de Tesis: Sr. Mauricio Andrés Puentes Riffo.

2016

e[ad]

ESCUELA DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso

PROYECCIÓN DE LA LUGARIDAD Y EL VALOR IDENTITARIO  
EN UN NUEVO ESCENARIO URBANO.  
EL CASO DE LA ZONA DE EXPANSIÓN DE VALPARAÍSO.

Candidato a Magister:  
Claudio Alejandro Bravo Pezoa

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

Director de Tesis: Sr. Mauricio Andrés Puentes Riffo

2016

## **AGRADECIMIENTOS**

A mi director de tesis profesor Mauricio Puentes Rifo, por orientar la investigación y compartir su experiencia y conocimiento.

A mi amigo Juan Contreras Oyarzo, por su permanente apoyo y consejos.

A mis padres y hermanos por el apoyo en este proceso.

## ÍNDICE

<b>RESUMEN .....</b>	<b>7</b>
<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>8</b>
Problematización .....	10
Pregunta de investigación .....	11
Planteamiento de la hipótesis .....	11
Relevancia del estudio .....	11
Objetivos de la investigación .....	12
Metodología.....	12
<b>CAPÍTULO 1. MARCO TEÓRICO .....</b>	<b>14</b>
1.1 Encuentros teóricos generales.....	16
1.1.1 Acercamiento al concepto de lugaridad.....	16
1.1.2 Del Lugar y el No Lugar.....	17
1.1.3 Del Valor Identitario .....	18
1.2 Valparaíso.....	19
1.2.1 La lugaridad en Valparaíso desde lo natural .....	19
1.2.2 Origen de la ciudad-puerto.....	19
1.2.3 El auge y expansión de la ciudad-puerto.....	21
1.2.4 El crecimiento hacia los cerros.....	22
1.2.5 Valores de esta informalidad.....	23
1.2.6 “Problemas” en las zonas no consolidadas.....	24
1.3 Experiencia Seminario y Workshop, Río de Janeiro.....	26
1.4 Las zonas de expansión.....	30
1.4.1 PREMVAL.....	30
1.4.2 Incendio.....	32
1.4.3 Proyectos viales.....	33
<b>CAPÍTULO 2. ÁREA DE ESTUDIO .....</b>	<b>34</b>
2.1 Definición del área de estudio.....	36
2.2. Aspectos técnicos en la precisión del área de estudio.....	40
<b>CAPÍTULO 3. DENUNCIAS CIUDADANAS .....</b>	<b>42</b>
3.1 Denuncias.....	44
3.2 Plan de Valparaíso.....	46
3.3 El anfiteatro de los cerros.....	48
3.4 Zona cercana a la avenida Alemania.....	50
3.5 Relación entre las zonas estudiadas.....	51

**CAPÍTULO 4. EL FUTURO DE LA ZONA DE EXPANSIÓN.....52**

4.1 Encuentro de dos lógicas urbanas.....54  
4.2 Análisis del PREMVAL en el área de estudio.....56  
4.3 Análisis del PRC en el área de estudio.....60  
4.4 Análisis topográfico de la zona de estudio.....62  
4.5 Proyección de la relación de lo natural y lo antrópico.....65  
4.6 Proyectos viales.....68  
4.7 Visita a terreno.....72

**CAPÍTULO 5. POSIBLES ESCENARIOS.....78**

5.1 Visión prospectiva a partir de la denuncia ciudadana.....80  
5.2 Constatación de tres hechos urbanos.....81  
5.3 Escenarios; relaciones e implicancias.....81

**CONCLUSIONES.....86**

**BIBLIOGRAFÍA.....92**

## **RESUMEN**

La investigación surge a partir de la profundización de las temáticas desarrolladas durante el Magíster y el ámbito laboral que propone un campo de verificación de dichas temáticas, en particular aquellas referidas a la conservación de las cualidades particulares de la ciudad de Valparaíso, como lo es su relación con el contexto natural en especial su topografía y el valor de identidad que dicha relación conlleva.

A través del caso de Valparaíso se busca contribuir a la discusión en torno a la problemática de las nuevas intervenciones en la ciudad y en especial los nuevos proyectos viales en la zona de expansión. Así entonces, esta tesis tiene como fin estudiar la ciudad de Valparaíso en el contexto de su transformación, identificando y comprendiendo los distintos aspectos morfológicos, de modo de valorar y rescatar desde adentro el significado de sus elementos constitutivos.

De este modo busca abrir y trascender lo estudiado a un dialogo interdisciplinario que discurra en torno a las directrices de la ciudad y en especial en su zona de expansión territorial.

Bajo un enfoque cualitativo se desarrolla una metodología que conjuga el análisis bibliográfico con un trabajo de campo basado en el diálogo entre el estudio de planos y la observación arquitectónica.

**Palabras claves**

**Lugaridad**

**Valor identitario**

**Zona de expansión**

**Valparaíso**



# INTRODUCCIÓN



## PROBLEMATIZACIÓN

El horizonte de la tematización tiene su raíz en el interés personal de investigar una materia, cuyo significado y trascendencia encuentran un respaldo en las temáticas abordadas por el Magíster. Y por otro lado el ámbito normativo propone un campo de verificación para dichos planteamientos. De este modo el desarrollo de la tesis anhela establecer un diálogo entre ambos aspectos.

Se toma la **lugaridad** como concepto inicial, entendiéndola a partir del modo de asentarse en un determinado contexto natural, desde su concepción y conformación, y cómo éste va estableciendo un complejo sistema de relaciones que morfológicamente comienzan a cobrar una expresión particular. Llega el momento en que dicha expresión permite reconocer elementos particulares, a través de los cuales se puede identificar un valor de la ciudad. De este modo es cómo se llega del concepto de lugaridad al de **valor identitario**.

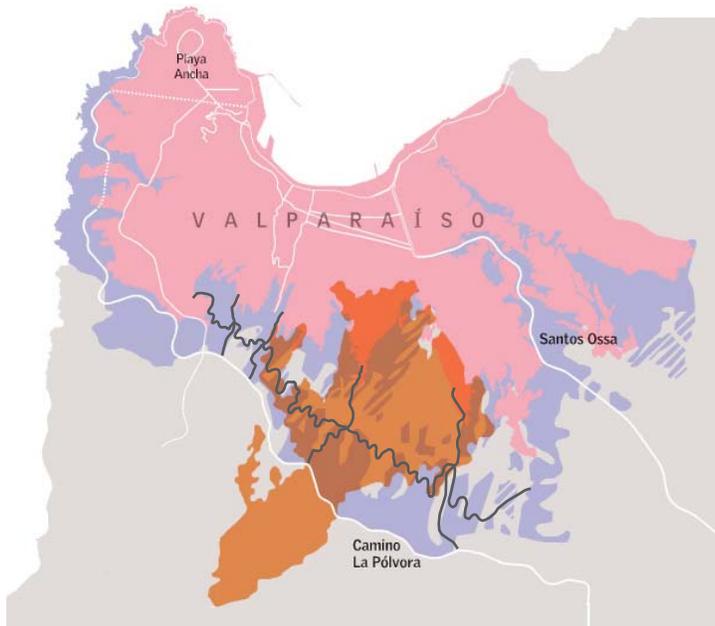
Sin embargo el proceso de crecimiento y transformación de la ciudad, a la luz de las nuevas tecnologías y los nuevos requerimientos, van haciendo aparecer un nuevo escenario urbano que algunas veces tiende a desdibujar dichas relaciones y a poner en riesgo ciertos aspectos. Ante esto, la **normativa**, surge como una herramienta que busca resguardar y regular el bienestar y los intereses de la ciudad y sus habitantes. Sin embargo no siempre velar por el bienestar se condice con el resguardo del valor identitario.

Se va a estudiar la lugaridad, el valor identitario y la normativa tomando como caso la ciudad de Valparaíso.

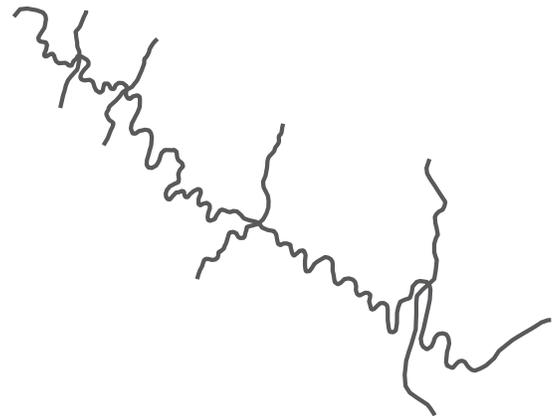
El modo de establecerse en la pendiente ha definido una particular manera de hacer ciudad, basada en aspectos vernaculares y colectivos que han ido construyendo una morfología que con el paso del tiempo ha llegado a constituirse como un valor identitario de la ciudad de Valparaíso (Ojeda y Pino, 2013).

No podemos desconocer lo complejo de dicho escenario, a tal punto que la normativa no ha podido encontrar soluciones de manera clara, en parte porque la particular morfología no permite homogenizar determinados planteamientos. Aún así el valor de ciudad ha logrado subsistir y convivir con los problemas de las abruptas pendientes (Puentes, 2014).

Sin embargo hoy en día se presenta un nuevo escenario. Se va a comenzar a implementar otro modo de hacer ciudad, junto con la reactivación de proyectos viales amparados en la aprobación del Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso, PREMVAL, y en la necesidad de planificar la ciudad. Cabe señalar que este modo aparecería desde un nuevo escenario espacial.



**Imagen N° 1a.** Zona de expansión, incendio en la ciudad de Valparaíso y esquema de la nueva vialidad proyectada. Fuente: Elaboración propia en base a AGS, 2014.



**Imagen N° 1b.** Esquema general de la nueva vialidad proyectada. Fuente: TDR, Diseño "Construcción Camino del Agua y Transversales", Valparaíso, 2015.

De este modo se puede reconocer de manera abstracta un vector en la pendiente, en el que se aloja toda la tradición de la ciudad de Valparaíso y un vector de carácter horizontal, del que se desprende una serie de futuros proyectos a partir de los cuales comenzará a implementarse un nuevo escenario urbano (Imagen N° 2).

### PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

¿Es posible sostener el valor identitario de la lugaridad de Valparaíso (basado en el modo vernacular y colectivo de establecerse en la pendiente) ante la implementación de un nuevo escenario urbano en su área de expansión?

### PLANTEAMIENTO DE LA HIPÓTESIS

La implementación de un nuevo escenario urbano se ampara en un estándar que no se condice con el valor identitario de Valparaíso, pues plantea una morfología vial basada en la velocidad, que trae como consecuencia una nueva escala de actividades en un mismo escenario topográfico.

### RELEVANCIA DEL ESTUDIO

La relevancia de la investigación radica en contribuir con argumentos para el resguardo de la lugaridad y el valor identitario ante un nuevo escenario urbano en Valparaíso. Dichos argumentos buscan abrir instancias de diálogo e investigación, incorporando una perspectiva interdisciplinaria.



**Imagen N° 2.** Esquemas de vectores en la zona de expansión. Fuente: Elaboración propia.

## **OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

### **OBJETIVO GENERAL:**

La tesis tiene como objetivo principal analizar la proyección de la lugaridad y el valor identitario de Valparaíso en su zona de expansión, a la luz de un nuevo escenario urbano.

### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

1. Profundizar y discutir en torno a los conceptos de lugaridad y valor identitario, tanto en el proceso de conformación de Valparaíso, como en futuros escenarios de la ciudad.
2. Validar el alcance del valor identitario mediante el estudio de denuncias ciudadanas en el marco de la normativa urbanística existente. De modo de tener aspectos que conformen un horizonte de la contingencia en el nuevo escenario.
3. Definir la unidad de análisis, donde se llevan a cabo los respectivos estudios.
4. Analizar los elementos de los nuevos proyectos viales mediante criterios morfológicos, escala de actividades y revisión normativa en la unidad definida.
5. Prospección y análisis de los elementos estudiados y su influencia en las zonas consolidadas de la ciudad.

### **METODOLOGÍA**

Revisión bibliográfica de naturaleza teórica sobre el tema de estudio (Bibliografía fundamental y referencial), que permitió construir un marco de referencia que respalda el trabajo desde el punto de vista teórico.

Análisis de pronunciamientos (Oficios y dictámenes) de Contraloría General de la República. Criterios de selección por comuna y materia urbanística, clasificación según ubicación en la ciudad y revisión de la normativa aplicada.

Definición de la unidad análisis a partir de planos generales, topográficos y fotografía satelital, mediante el uso de software Autocad 2015.

Análisis morfológico, normativo y de pendientes mediante software Autocad civil land 2009 y ArcGIS.

Trabajo de campo mediante la observación en terreno y la obtención de material fotográfico que muestra la problemática de estudio.

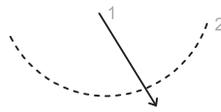
1. PROBLEMATIZACIÓN  
(TEMATIZACIÓN)

- A LUGARIDAD
- B VALOR IDENTITARIO
- C NORMATIVA

2. CASO  
(PROBLEMA)

- A LUGARIDAD
- B VALOR IDENTITARIO
- C NORMATIVA

Estudio de estos tres aspectos  
en el Valparaíso actual



Estudio de estos tres aspectos  
en el nuevo contexto de Valparaíso

3. PREGUNTA  
DE INVESTIGACIÓN

¿Es posible sostener el valor identitario de la lugaridad de Valparaíso (basado en el modo vernacular y colectivo de establecerse en la pendiente) ante la implementación de un nuevo escenario urbano en su área de expansión?

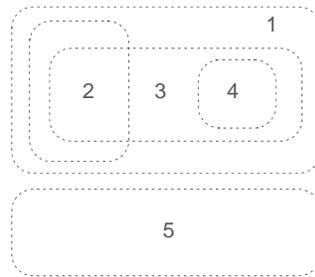
4. HIPOTESIS

La implementación de un nuevo escenario urbano se ampara en un *estándar* que no se condice con el valor identitario de Valparaíso, pues plantea una morfología vial basada en la velocidad, que trae como consecuencia una nueva escala de actividades en un mismo escenario topográfico

5. OBJETIVOS

General

Específicos



6. RELEVANCIA  
DEL ESTUDIO

Aspectos trascendentes

1



## MARCO TEÓRICO



## 1.1 ENCUENTROS TEÓRICOS GENERALES

### 1.1.1 Acercamiento al concepto de lugaridad

Sostener un discurso en torno a la lugaridad se vuelve una tarea compleja de acabar, ya que por lo general la literatura y las reflexiones en torno al tema se suelen plantear como una contribución desde la antropología a la arquitectura. En este aspecto cabe consignar que el concepto de espacio en esta disciplina tiene un significado muy distante al que maneja la arquitectura. Por esto y para efectos de esta tesis, el presente marco teórico busca rescatar aquello que pueda ser manejado conceptualmente desde nuestra disciplina y cuya tematización nos permita abrir nuevas reflexiones.

Resulta también complejo encontrar diferencias y similitudes entre las nociones de espacio y lugar, debiéndose en parte a la gran carga histórica que estos conceptos llevan a cuestas - a pesar de su relativa novedad para la arquitectura (De Stefani, 2009). Sin embargo indagando en el concepto, resulta que se encuentra muy ligado a teorías críticas de la modernidad y post modernidad.

Algunos autores (Habermas, 1993; Larraín, 1997) plantean que la modernidad trajo una nueva manera de conceptualizar el espacio en términos formales y abstractos. Para Giddens (1999) el dinamismo de la modernidad se deriva de la separación del tiempo y el espacio. Como una consecuencia de dicha separación se destaca el desarrollo de una noción de "espacio vacío". Francisco Godoy (2014) ratifica esta postura afirmando que la llegada de la modernidad separó el espacio del lugar al fomentar las relaciones entre los ausentes localizados a distancia de cualquier situación de interacción cara a cara.

Estas nuevas relaciones promueven la necesidad de adecuar el espacio urbano a los nuevos requerimientos producto de esta concepción espacio-tiempo, desdibujando también la relación del hombre y sus anillos de proximidad (ver imagen N° 4).

Hay autores que atribuyen estos fenómenos como parte del proceso de globalización y la oposición analítica entre lo global y lo local, la cual es tensionada y adquiere relevancia bajo la forma de demandas identitarias. Según Godoy (2014) este tipo de discusiones han promovido la "revitalización" o el "retorno" del concepto de lugar, generando una tensión entre lo abstracto y lo concreto, oponiéndose cada vez más lo general a lo singular, lo desterritorializado a lo territorial, el espacio al lugar.

Giddens (1999) plantea el lugar como un asentamiento físico en el cual se desarrollan las actividades sociales en contextos de co-presencia, lo que lleva a esclarecer que se trata de una experiencia vivida del lugar que posibilita diferenciarla de la concepción abstracta

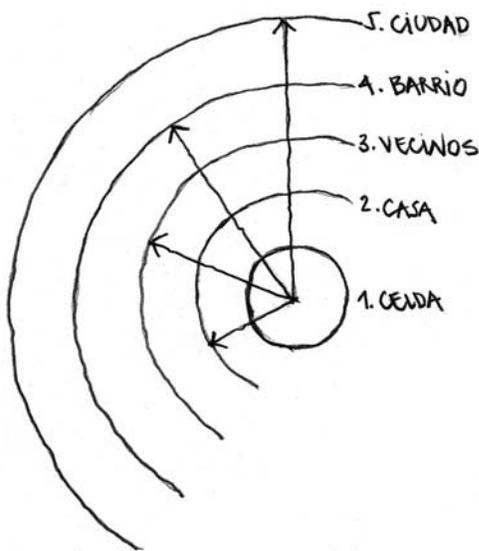


Imagen N° 4. Anillos de aproximación. Fuente: Elaboración propia en base a exposición de Juan Purcell, 2013.

del espacio. Así entonces esta idea refuerza y complementa el planteamiento de Godoy.

Autores como Arjun Appadurai (2001) plantean la globalización como un proceso que puede ser considerado como generador de localidades. Sin embargo no se refiere a lo local en términos de espacio o escala, sino como algo relacional y contextual, constituida por una serie de relaciones entre un sentido de la inmediatez, las tecnologías de la interacción social y la relatividad de los contextos.

En términos más sustantivos, Casey (1996) destaca que los lugares tienen una característica específica, que los distingue y es parte de su esencia: los lugares reúnen. Este reunir se refiere a que existe un vínculo particular entre aquello que está reunido, con lo que se conforma como una configuración particular, una disposición ordenada de las cosas. Se puede colegir que los lugares tienen un orden que congrega; una virtud integrativa, que lo distingue de la lógica espacial abstracta.

Al formar parte de un lugar, todo aquello que allí se encuentra es recualificado, en tanto que parte de un todo nuevo, emergente. Y es precisamente esta totalidad compleja la que entendemos como lugar, la que está dotada de una particular aura, la que expresa su singularidad (Casey, 1996)

### 1.1.2 Del Lugar y el No Lugar

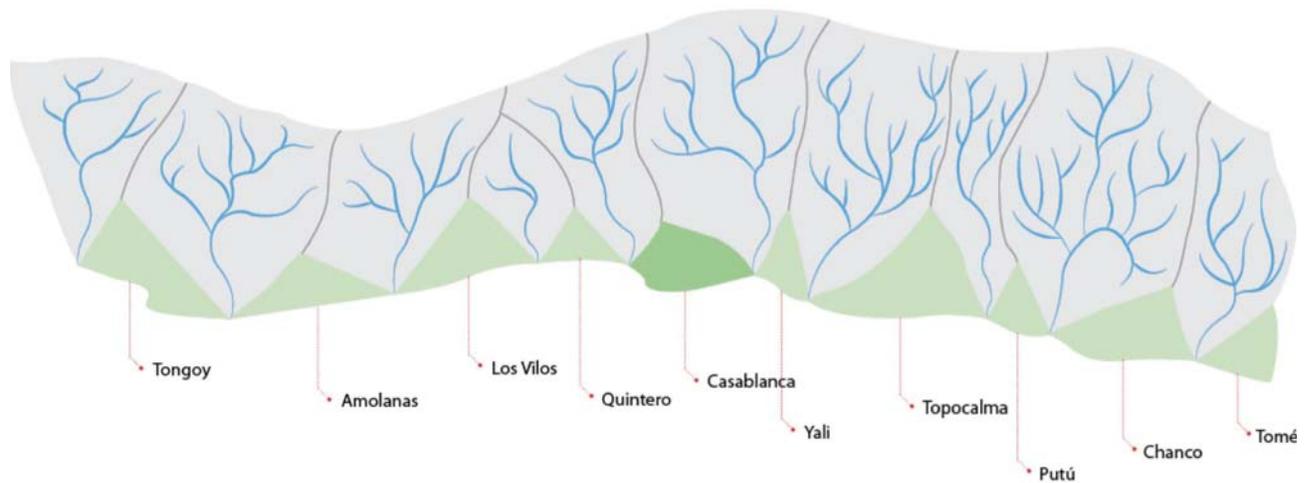
Para Marc Auge (1995) el lugar (aunque antropológico) es al mismo tiempo principio de sentido para aquellos que lo habitan y principio de inteligibilidad para aquel que observa. En ese sentido el lugar está cargado de significaciones para ambos, pudiendo ser definido en función de 3 características particulares: es identitario (genera un vínculo entre la persona y el lugar), relacional (es base y resultado de relaciones sociales) e histórico (en tanto que goza de una estabilidad mínima, al tiempo que conjuga identidad y relación).

Este autor también sostiene que la sobremodernidad se expresa completamente en los 'no lugares', los que define por contraposición al lugar antropológico, con lo que un no lugar es "un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico"

Los lugares son "regiones" singulares dentro de nuestra experiencia del mundo, los que son significados y apropiados diferencialmente por distintos grupos sociales (Godoy, 2014). Siguiendo este postulado, los lugares no constituyen únicamente una configuración material, sino principalmente una configuración de carácter sociocultural, evidenciando una variación histórica, por lo que se vuelve trascendental asumir que los lugares son producidos y reproducidos. De este modo Godoy (2014) sostiene que la mismidad de los lugares se deriva de las "prácticas de lugaridad".

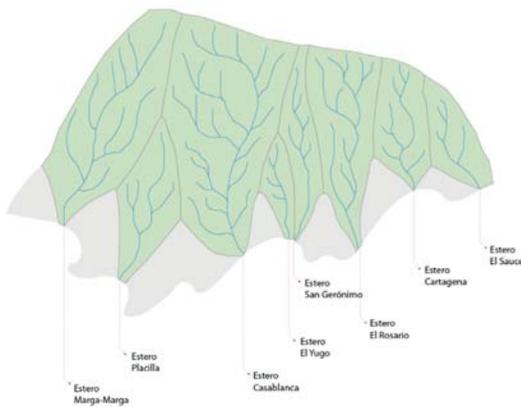


Imagen N° 5. La urbanización dispersa en la Barcelona metropolitana. Fuente: Francesc Muñoz, 2009.



**Imagen N° 6.** Interfluvios de la cordillera de la costa. Fuente: Exposición de magíster, Marcelo Araya, 2012.

Para ahondar en dichas prácticas se hace necesario conocer la perspectiva del habitar planteada por el británico Timothy Ingold (2000) quien sostiene que el mundo adquiere significación para las personas mediante el proceso mismo de habitarlo. Esta perspectiva pretende superar la división entre persona y mundo como elementos de sumatoria, enfatizando en cómo el mundo es co-construido y (re) significado mediante las prácticas que lo crean y lo transforman.



**Imagen N° 7.** Interfluvio de Casablanca. Fuente: Exposición de magíster, Marcelo Araya, 2012.

### 1.1.3 Del Valor Identitario

Además, para Mireia Folch-Serra (2009) se trata de un repositorio de significados que nos permiten respuestas afectivas e imaginativas para identificarnos con el colectivo que nos rodea. Para la autora, la creación del lugar está vinculada a la observación y a la modificación de la naturaleza, traduciéndose en la construcción de un paisaje identitario.

La evolución del territorio y las ciudades muestra actualmente la producción de paisajes, que son replicados y clonados independientemente del lugar a lo largo y ancho del planeta, más ligados al concepto de tematización. Tratándose de una producción del territorio a escala global, orientada no ya al consumo de un lugar, sino al consumo de su imagen, independiente de donde se encuentre físicamente el visitante (ver imagen N° 5).

De este modo la autora se refiere a un paisaje ateritorial independiente al lugar, que no traduce sus características sobre el territorio ni son resultados de sus contenidos físicos, sociales o culturales, quedando reducido sólo a la capa de información más inmediata y superficial: la imagen. De este modo son consumidos independientemente del lugar porque ya no tienen ninguna obligación de representarlo ni de significarlo. Son paisajes “desanclados” del territorio (Francesc Muñoz, 2009).

## 1.2 VALPARAÍSO

### 1.2.1 La lugaridad en Valparaíso desde lo natural

Para abordar la lugaridad de Valparaíso se hace primordial entender su escenario natural, desde el punto de vista de su morfología y sus implicancias. De este modo, Playa Ancha aparece como una suerte de cono truncado desde el cual se proyecta una gran espina dorsal, a partir de la cual se desprenden los cerros del anfiteatro en forma radial hasta toparse con el eje de la actual Avenida Argentina, desde donde prácticamente en paralelo, los cerros hacia el norte son mucho más alargados que los otros.

Este escenario se debe a la presencia de 2 hoyas hidrográficas; la de las Zorras y la del Sauce. Cabe mencionar que una hoya hidrográfica es la zona de influencia que tiene la cuenca de un determinado río, cuya figura es similar a la de un árbol. De este modo entre tronco y tronco de cada árbol se van formando sistemas de radas que miran hacia el norte como es el caso de la rada de Valparaíso (ver imagen N° 6).

En estos sistemas de radas se muestran sectores a modo de triángulos entre desembocadura y desembocadura llamados interfluvios (Imagen N° 7). En ese sentido podemos decir que en términos del agua y su geografía, Valparaíso se ubico en la peor parte.<sup>(1)</sup>

### 1.2.2 Origen de la ciudad-puerto

En este escenario de radas e interfluvios, también conocida como Bahía de Alimapu, fue descubierta por Juan de Saavedra en 1536. De ahí en adelante los viajeros lo describirían como una pared rocosa, montañas inhóspitas y semi desnudas, de un color rojizo en verano, salvo aquellas quebradas que estaban más pobladas de verde por los ríos que caían. El paisaje era decepcionante para los viajeros (Rodolfo Urbina, 1999). Al respecto, esta idea es reforzada por observadores foráneos e historiadores contemporáneos, quienes concuerdan en que no hubo lugar menos propicio para levantar una “ciudad” como el sitio que ocupa Valparaíso (Ximena Urbina, 2002).

Tal vez los únicos comentarios positivos al respecto vinieron de Charles Darwin (1921), quien reconoce el clima, el cielo y la luz como valores (bienes) y Mary Graham (1822) quien encuentra el valor del verde al recorrer los alrededores, anticipando su noción metropolitana y su relación con el interior.

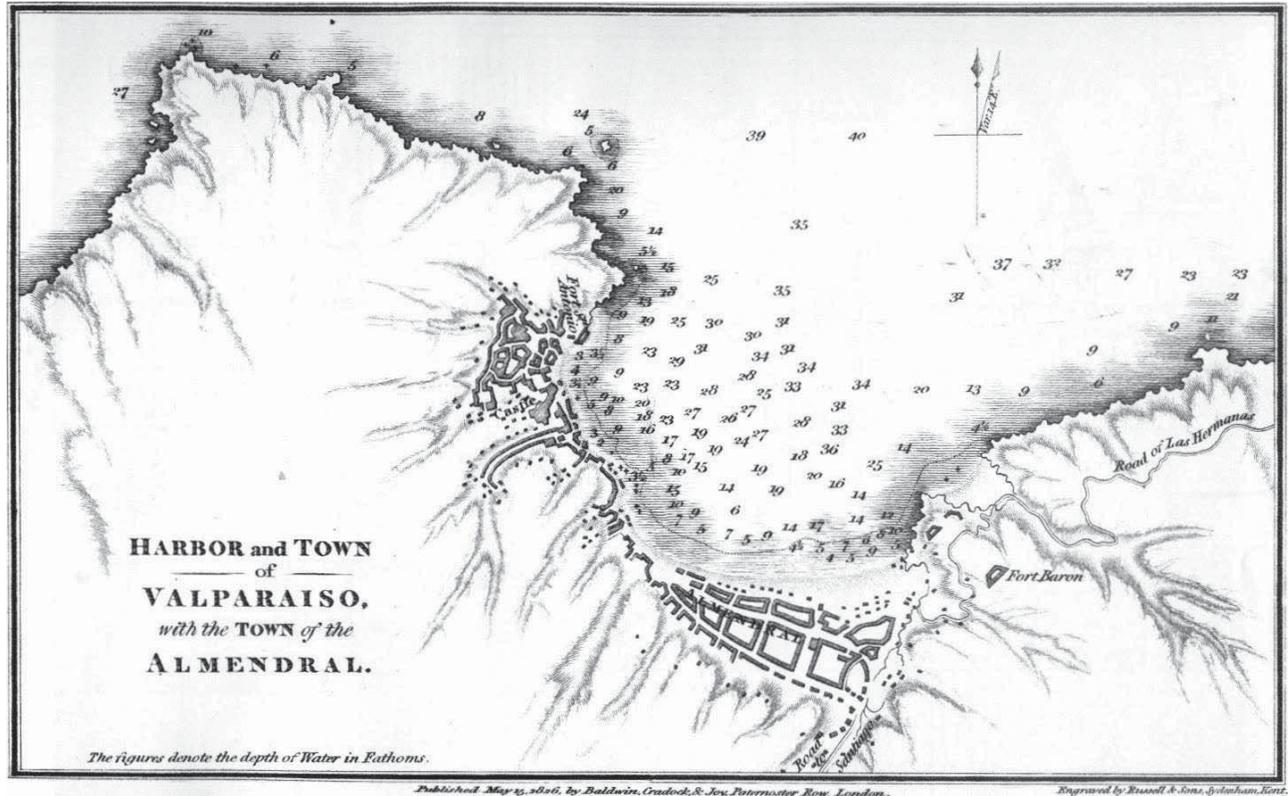
Cuando Pedro de Valdivia funda Santiago, ya había explorado el asiento marítimo de Valparaíso, razón por la cual lo designa como Puerto Oficial de la ciudad capital del Reino de Chile (Vicuña Mackenna, 1869). Sin embargo, sólo fue lugar de arribo para naves,

**Pianta di alcuna Ifola, o Porto della Cofta di Cile .  
Porto di Valparadiño .**



**Imagen 8.** 1826, Carte de Valparaiso en 1646, Fuente: commons.wikimedia.org, 2013

1. En términos del agua esta dificultad fue superada y se convirtió en una fortaleza, gracias a la materialización de una gran infraestructura de abovedamiento.



**Imagen N° 9.** Plano de 1826 , Harbor and town of Valparaíso with the town of the Almendral. Fuente: commons.wikimedia.org, 2014

teniendo que pasar bastantes años antes de ver un indicio urbano. Sólo en 1559 comenzó a delinearse un esbozo de ciudad, a partir de la construcción de una pequeña capilla en las inmediaciones de la actual iglesia La Matriz, que antes sólo fue un fondeadero para las naves que venían a abastecer la recién fundada ciudad de Santiago (Le Dantec, 2003). Valparaíso no era más que un territorio abandonado, sin fundar y sin población estable (Mauricio Puentes, 2013).

Recién en 1802 un cabildo logra para Valparaíso el título de “Ciudad de Nuestra Señora de las Mercedes de Puerto Claro”. Es desde entonces que comienza a perfilarse como ciudad establecida, emplazada con características urbanas propias de algo más que un puerto.

Valparaíso se fue constituyendo como un caserío que acompañaba al puerto, donde a diferencia de Santiago, toda manifestación urbana no era más que una resultante de la determinación de aquellos que iban llegando y se iban instalando. Sin embargo, el caserío comenzó a crecer, atrayendo trabajadores y comercio, que a paso lento y vernacular fueron trazando las primeras calles en torno al puerto. Es por esto que Valparaíso no nace como ciudad, menos aún como ciudad fundada. (Mauricio Puentes, 2013).

Un emplazamiento que se contradice completamente con la tradición fundacional española en América, y que no admite punto de comparación con el contenido de las Nuevas Ordenanzas de Descubrimiento y Población, dictadas por Felipe II en 1573, que precisaban las condiciones que debían ofrecer el lugar y las normas urbanísticas que regularían las nuevas ciudades: la elección del sitio, llano, regado y fértil, de fácil acceso y protegido, que hiciera posible la vecindad con un trazado regular de las calles, con terrenos para chacras y haciendas (Urbina, 2002).

Según señala Juan Purcell (2013), la razón de por qué Valparaíso no nace como ciudad fundada radica en un hecho concreto; el contexto no tenía la extensión necesaria para dar cabida a todo lo que implicaba fundar una ciudad, es decir el modelo de trazado con ejidos y dehesas no cabía en la bahía con sus cerros. Así entonces la ciudad es posterior al puerto.

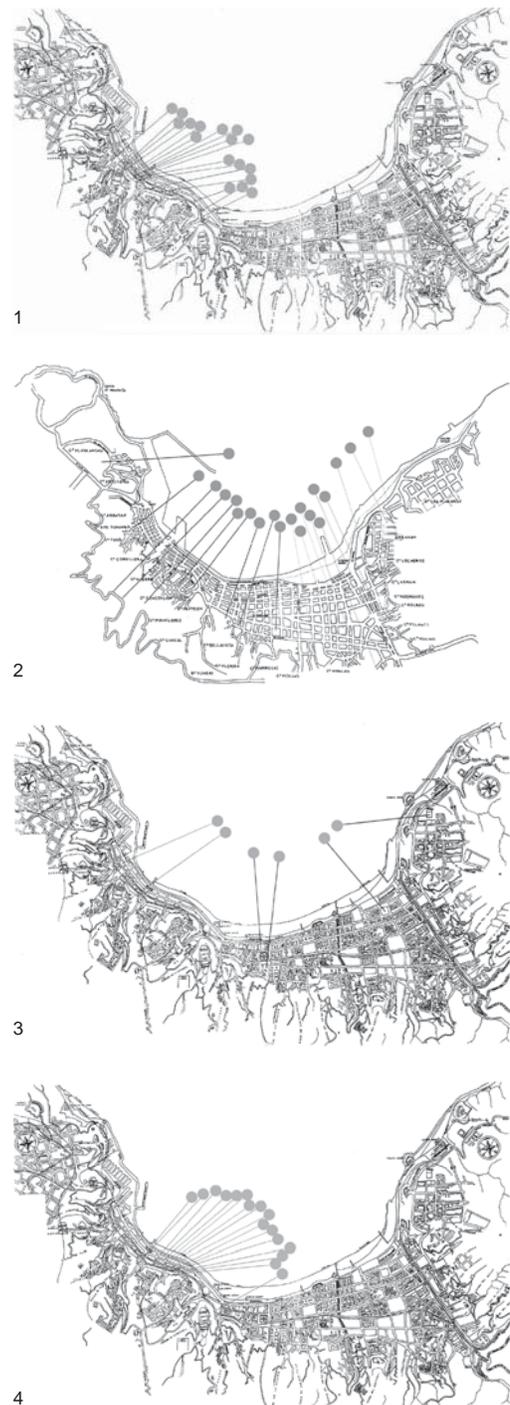
### 1.2.3 El auge y expansión de la ciudad-puerto

A comienzos de 1800 se identificaban 3 sectores urbanos: El puerto, Los Cerros y El Almendral. Este último fue la primera gran expansión de Valparaíso; permitiendo extender la trama del acotado plan de aquel entonces hacia nuevos terrenos planos que pronto alojaron una extensión que parecía más ordenada y mejor trazada. Sin embargo era el puerto el que seguía manteniendo las mejores obras arquitectónicas y concentrando el acontecer que comenzó a transformar a Valparaíso en un asentamiento portuario cosmopolita, con lujosos edificios, cubiertos con decoros al estilo europeo (producto de la inmigración), pese a que las calles seguían siendo autóctonas y permaneciendo en mal estado.

Del cuadernillo Visión de Valparaíso (Purcell, 2001), específicamente del estudio de crecimiento y densificación se puede apreciar la extensión de la ciudad a partir de la distribución y concentración de equipamientos urbanos:

1. La ubicación de los hoteles, relativamente concentrados en una línea en el barrio puerto.
2. Las iglesias, abarcan toda la rada, no están en línea, unas más arriba y otras más abajo.
3. Los mercados abarcan toda la rada, pero son pocos. Es otro distanciamiento.
4. Los edificios de comercio se concentran en el barrio puerto en mayor número que los hoteles.

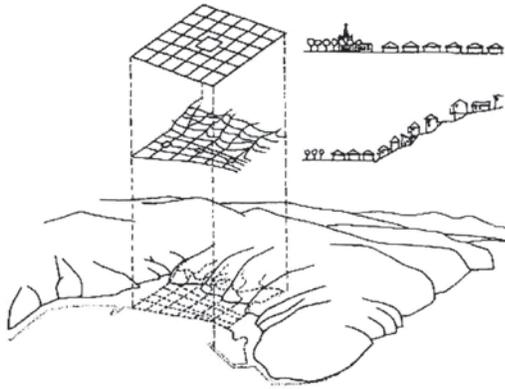
La relación de estos cuatro elementos, su dispersión y concentración hablan de cómo el sector del Almendral fue incorporado a la extensión de la ciudad, donde se puede atribuir a los cerros parte del carácter unificador (Imagen Nº 10).



**Imagen Nº 10.** 1.Hoteles de Valparaíso 1830-1900, 2.Eifícios de culto desde 1830, 3. Mercados de Valparaíso, 4.Edifícios de comercio desde 1830. Fuente: Estudio del uso de suelo en Valparaíso, Escuela de Arquitectura PUCV, 2004.

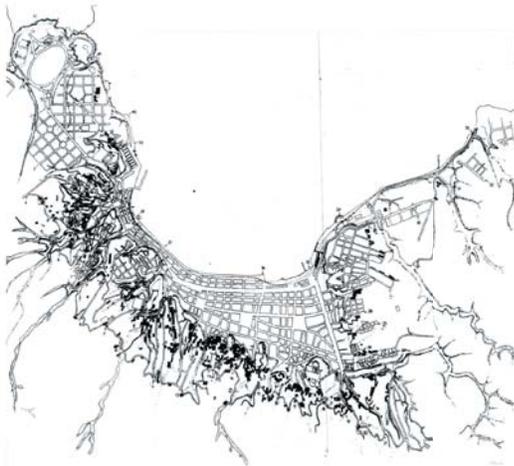
#### 1.2.4 El crecimiento hacia los cerros

Dado el auge que comenzó a tener el puerto, se volvió necesario estar en proximidad a él, pues era la Puerta de Chile, y desde él llegaban las buenas nuevas desde otras latitudes. Esto “obligó” a que el crecimiento poblacional se encaramara hacia los cerros, siendo en este avance que la quebrada se volvió el ámbito urbano originario de Valparaíso, el primero que se pobló y donde primero se encaramaron las casas (Ximena Urbina, 2002), lo que trajo como resultado la disposición vertical de los barrios, no sólo por una condición topográfica, sino también porque no habían calles que comunicaran unos cerros con otros antes de la construcción del Camino de Cintura. Hasta entonces solo existían las angostas quebradas para subir y bajar. Por lo mismo, la sociabilidad se hacía de abajo hacia arriba a lo largo del sendero, o la vivienda de abajo con la de arriba, o desde las ventanas a modo de balcones improvisados. (Urbina, 2002).



**Imagen Nº 11.** Valparaíso damero en los cerros. Fuente: A. Oyarzún, R. Arancibia, L. Galdames, Revista CA 101, 2000.

A medida que la ocupación de los cerros se comenzó a masificar, los habitantes se encontraron con la dificultad de subir por las calles que iban por el fondo de quebrada. Estos cauces no sólo significaron un problema de desbordamiento en invierno, sino también una preocupación en el discurso higienista (Álvarez, 2001). Esto llevó a separar el tránsito del hombre del tránsito del agua (Araya, 2014) mediante el proceso de construcción de obras de infraestructura para encauzar las quebradas en su paso por la ciudad. Posteriormente sobre ellas se construyeron losas o soluciones mixtas de pretiles y arcos, cubriendo totalmente los cauces, lo que dio origen a la generación de las plazas y espacios públicos en Valparaíso, considerándose el desarrollo más fructífero desde el punto de vista del aporte urbano (Álvarez, 2001).



**Imagen Nº 12.** Plano expansión hacia los cerros, 1906. Fuente: "Conventillos de Valparaíso" Ximena Urbina, 2002

Las quebradas se encuentran claramente fraccionadas en 2 tramos, una parte baja “consolidada” y una parte alta “no consolidada” (Pino, 2014). El primer tramo se extiende desde el pie de cerro hasta el Camino Cintura y/o Avenida Alemania, En dicha avenida se encuentra la cadena de muros desarenadores (Araya, 2014). Todas las quebradas de este primer tramo se encuentran abovedadas y presentan un estado de consolidación con respecto a la trama urbana (Imagen Nº 13).

Sobre la línea de los desarenadores aparece nuevamente la quebrada íntima no cubierta, aún no consolidada. Según Andrea Pino (2014) este tramo presenta una durcificación baja al no contar con elementos antrópicos como muros de contención o pavimentos. La autora describe una red viaria mayoritariamente en tierra y una ambigua definición de los límites de la propiedad pública y privada, presentando un estado semi natural donde se reconoce un hábitat de carácter mixto.

Al respecto, Marcelo Araya (2009) establece las diferencias del habitante relacionadas al lugar del cerro donde reside: el habitante del fondo de quebrada -el quebradeño- y el que vive en el lomo -el lomero-.

Si visualizáramos la relación entre ambos personajes diríamos que la ocupación espacial del terreno en que se establecen es al modo de un engranaje, en que lo urbano avanza subiendo por la loma del cerro -administración vecinal, calles pavimentadas y agua potable-, pero se retrae en la quebrada. De la misma manera lo rural, que es lo que rodea la ciudad, avanza en sentido opuesto bajando por la quebrada e introduciéndose en lo urbano.

Lo interesante es la convivencia e interacción entre estas diferentes tipologías que, a diferencia de lo que probablemente sucedería en un terreno plano en que se polarizarían estableciendo una barrera sólida entre ambas, producto de la pendiente, el paso de una a otra es absolutamente gradual, al punto que la mayoría de los habitantes no se reconocen a sí mismos en ninguno de los dos ámbitos.

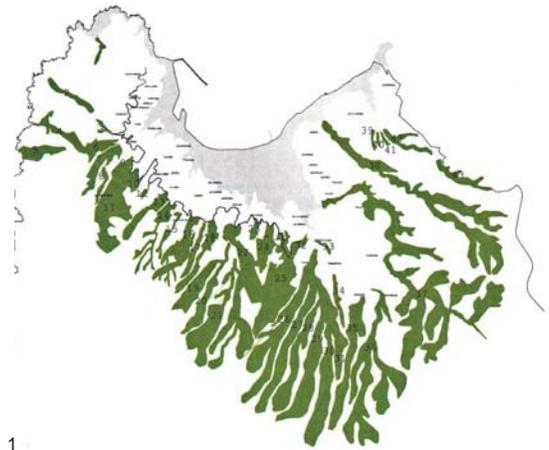
Así uno de los aspectos culturales más importantes y significativos de Valparaíso está oculto a simple vista y se encuentra desde Avenida Alemania hacia arriba; es donde tiene lugar esta singular manera de establecer el límite a partir de la pendiente, entre lo construido y lo agreste.

### 1.2.5 Valores de esta informalidad

Hacia el sector sur de la ciudad, la incipiente trama vernacular le cambia el sentido al límite; ya no es una línea periférica sino que es un borde, una franja de espesor de borde que aparece con una riqueza que la ciudad misma no dispone, no dibuja límites precisos, construye recintos extensos que intentan hacerse de sus propios límites, entre ellos, y con la ciudad (Mauricio Puentes, 2013).

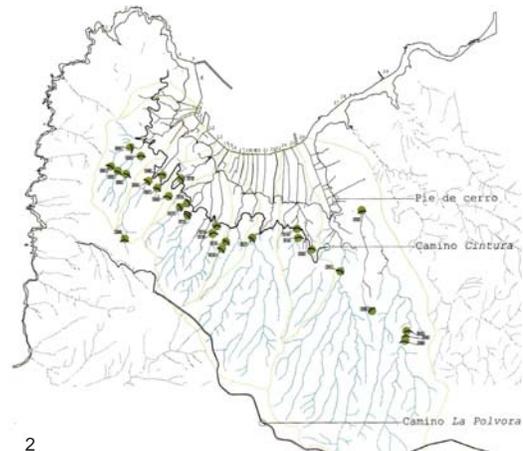
Sin embargo esta periferia no ha sido construida por los arquitectos, como máximo la han normado para hacerla al fin ciudad. Sin embargo le ha entregado a la ciudad aquello que ella misma anhela. Ha construido vacíos, interiores y exteriores, solares y atrios, a distintas magnitudes, tamaños que van desde el patio interior como jardín al patio urbano como el anfiteatro del total de la ciudad. Esta trama vernacular ha ocupado el confín del territorio pero se ha establecido como el centro desde el cual, como una cornisa, se domina la región (Mauricio Puentes, lectura de tesis, 2012).

Finalmente esta trama configuró una imagen de ciudad transformándose en un valor identitario. Su reconocimiento llevó a que la ciudad de Valparaíso fuera incluida en la lista de la UNESCO como patrimonio de la humanidad el año 2002.



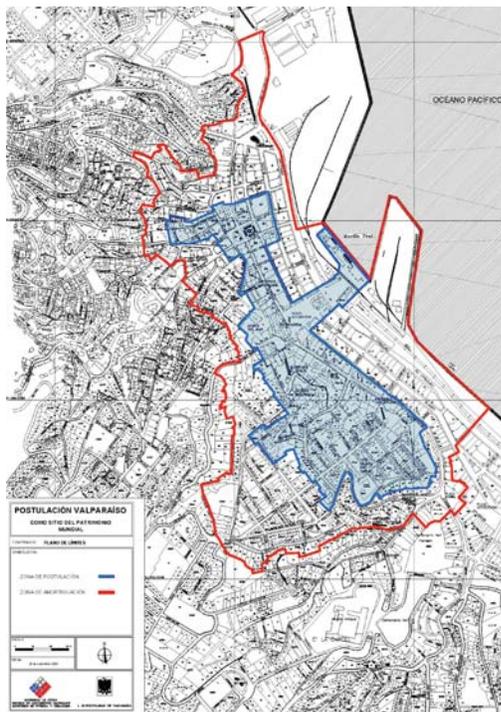
1

Imagen Nº 13. 1. Quebradas no consolidadas. Fuente: "Quebradas de Valparaíso", Andrea Pino, 2014.



2

Imagen Nº 13. 2. Desarenadores. Fuente: "Quebradas de Valparaíso", Andrea Pino, 2014.



**Imagen N° 14.** Declaratoria del sitio WH 2003, Fuente: C959rev, Report on the advisory mission to historic quarter of Valparaíso, UNESCO, 2013.

La declaratoria señala el valor del “conjunto de creaciones humanas altamente creativas que esta tradición cultural fue capaz de producir al enfrentarse a un entorno geográfico particular”, también hace mención a “la volumetría general de las construcciones en los cerros y en el plan constituida por las diferentes Zonas Típicas que conforman un Área Histórica, determinando una imagen espacial homogénea de adecuada jerarquía en el espacio, todo lo cual constituye un valor urbanístico único en el país, que merece ser conservado adecuadamente”.

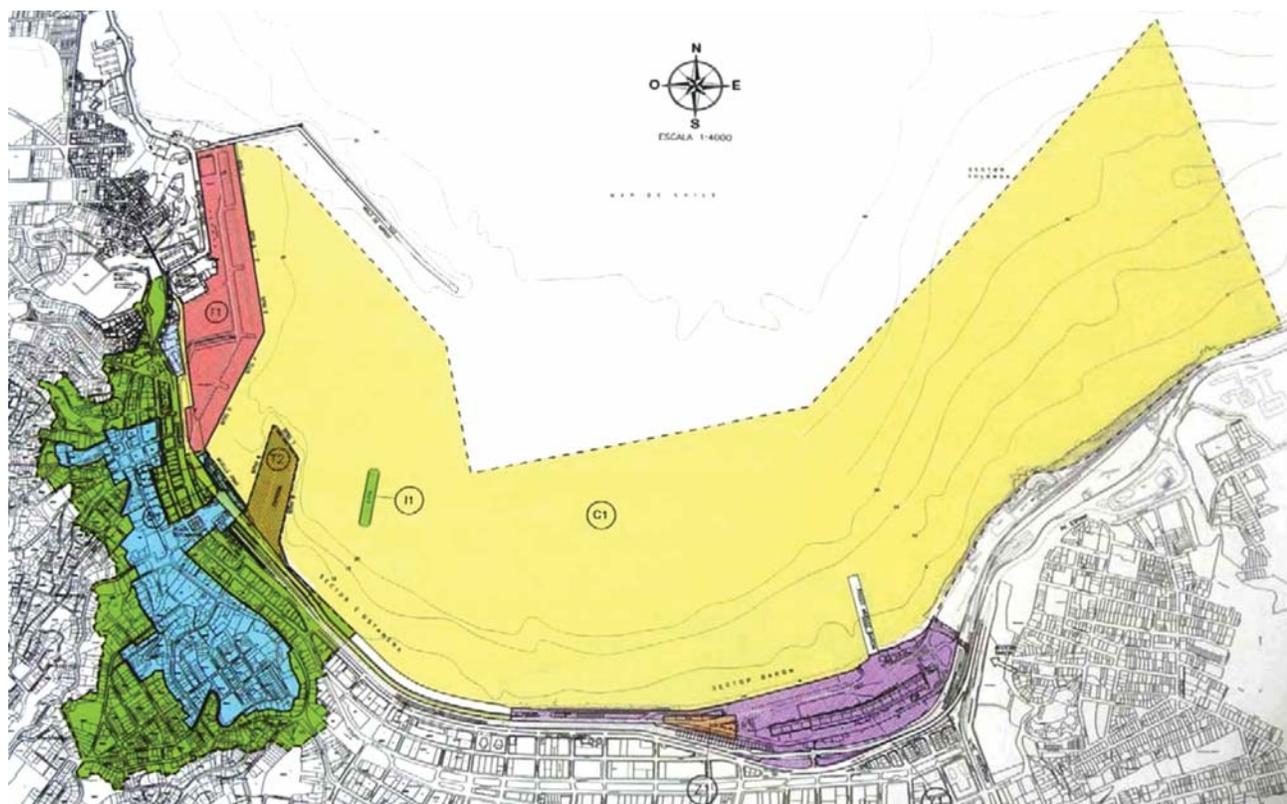
Previo a la declaratoria de la UNESCO se propuso una zona de Sitio de Patrimonio Mundial (polígono azul de la imagen N° 14) que se encuentra dentro del polígono que define la Zona Típica Área Histórica de Valparaíso (polígono rojo de la imagen N° 14). La definición de estos polígonos ha sido cuestionada por académicos y especialistas, dada la continuidad de las características espaciales de la ciudad, que no sólo se manifiestan al interior de estas zonas, sino en todo el anfiteatro de Valparaíso. Esto ha llevado a modificar (ampliar) el Área Histórica de Valparaíso y a volver sobre la discusión de qué es lo que se define como valor a conservar.

#### 1.2.6 “Problemas” en las zonas no consolidadas

Mientras que en el sector histórico de la ciudad la discusión se ha centrado en aspectos de conservación, hacia la periferia la discusión se centra en los enfrentamientos con las políticas de hacer ciudad. Los poderes se contraponen con la ciudad generada por los habitantes de periferias con no más técnicas ni recursos que sus propias costumbres y anhelos, aparecidas por sus propias historias, en poblados lejanos y precarios, lejos de los grandes centros urbanos y desconectados de los procesos de transformación de la vida moderna (Puentes, 2012).

En efecto las intervenciones en la periferia son llevadas a cabo por los mismos pobladores, en un territorio de apropiación que tiene relación con todo aquello que está supeditado a la acción directa del Estado mediante sus diferentes organismos públicos, tanto a nivel local (municipio) como nacional (ministerios), los cuales tienen o deberían tener una incidencia directa en el mejoramiento, mantención y desarrollo de las quebradas.

Además de la participación en este tipo de intervenciones (espacio público), el Estado es el principal actor en la producción de vivienda social, mediante programas y proyectos, los que son percibidos por los habitantes de la quebrada como una intervención segregativa, dado que la localización de la vivienda representa para ellos la lejanía respecto al centro de la ciudad, no sólo en términos geográficos sino también por la pérdida de cohesión social (Andrea Pino, 2014).



De este modo como se ha venido planteando en el relato, ha sido la “ocupación informal” la que le ha otorgado a Valparaíso un valor identitario cuya expresión es el resultado del modo de habitar su topografía. Hay que tener presente que se busca resguardar esta expresión sólo una vez que se encuentra consolidada, antes de eso, en su etapa de gestación; el carácter informal generalmente asociado a un estado de vulnerabilidad social (debido a la carencia de redes por encontrarse en la periferia, por lo general fuera del área de concesión sanitaria) es un objetivo prioritario a resolver para el Estado. Sin embargo el modo en cómo éste interviene difiere de esta lógica informal.

Esta contraposición entre el modo de intervención del estado que busca integrar estas periferias y la tradición de apropiación “informal” propone una ecuación a resolver. Cómo abordarla es una discusión interdisciplinaria que trasciende el ámbito nacional. En este contexto se expone en este Marco Teórico la experiencia recogida por el Magíster en el seminario y workshop en Río de Janeiro<sup>1</sup>, instancia en la que se presentó una visión de ciudad e “informalidad” a partir de la experiencia en Valparaíso.

**Imagen Nº 15.** Situación actual del sitio WH, Fuente: C959rev, Report on the advisory mission to historic quarter of Valparaíso, UNESCO, 2013.

(1) El seminario y workshop en Río de Janeiro, 2013 fue organizado por el Programa de Pós-graduação em Urbanismo de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidade Federal do Rio de Janeiro, (PROURB/FAU/UFRJ), Brasil.



**Imagen Nº 16.** Convocatoria del seminario.

Fuente: Inovaurbe, 2013.

**Imagen Nº 17, Pag. 27.** Complejo de Alemão.

Fuente: Fotografía del autor, 2013.

(2) La institución organizadora fue el Programa de Pós-graduação em Urbanismo de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidade Federal do Rio de Janeiro, (PROURB/FAU/UFRJ), Brasil. La institución colaboradora fue la Escuela de Arquitectura y Diseño de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (EAD/PUCV), Chile, La institución invitada: Curso de Arquitectura y Urbanismo, Pontificia Universidad Católica de Rio de Janeiro (CAU/PUC-Rio), Brasil.

(3) El Complejo do Alemão es un barrio de favela, cuya población se estima cercana a los 70.000 habitantes y tiene una superficie aproximada de 296 Ha.

### 1.3 EXPERIENCIA SEMINARIO Y WORKSHOP, RIO DE JANEIRO

El seminario internacional “Innovación y urbanismo” y el workshop “Favela y periferia, Estrategias de intervención en áreas de interés social, el caso de espacios residuales, complejo do Alemão”, se llevaron a cabo en Rio de Janeiro en octubre de 2013, centrando la discusión y el trabajo en torno a periferias e informalidad, tomando la favela como experiencia representativa y caso de estudio que luego se trabajaría en el workshop.

El seminario<sup>2</sup>, abordó el tema desde una visión de ciudad latinoamericana, donde lo difuso y lo compacto de la forma urbana acarrea un problema de disgregación. Las posibles soluciones plantean un urbanismo de tipo correctivo y otro de tipo preventivo. Éste último se funda en la idea de anticipación y organización de la expansión de la ciudad, que además visualiza las cooperativas de vivienda (Políticas habitacionales del Estado) como una oportunidad de planificación.

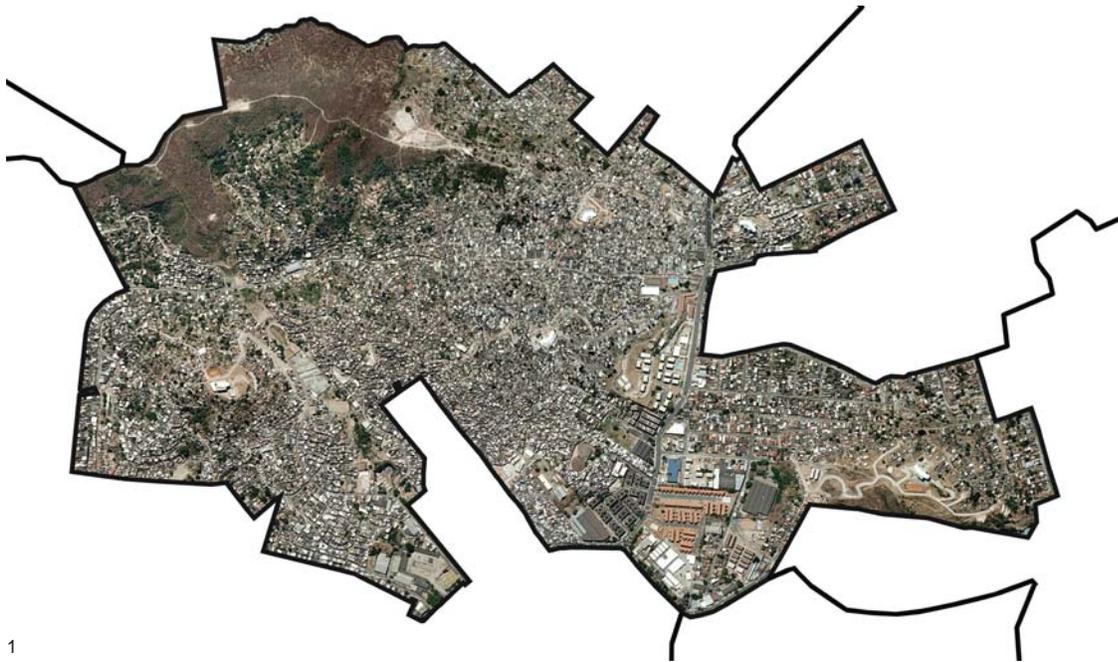
No obstante se expuso la necesidad de establecer un proceso de participación de la sociedad y las comunidades, identificando los productores culturales y la necesidad de políticas urbanas, no sólo de viviendas sino también que incorporen una componente social a escala de país. En este contexto la favela se posiciona como el caso más extremo; ya que se entiende como un territorio de incompletitud de política y de estado.

Es a la vez un territorio de auto construcción sin consideración urbana que nace como ocupación informal alrededor de la ciudad; una suerte de satélite informal que hoy en día presenta problemas de precariedad tales como el saneamiento de las aguas, la red de vías de comunicación estructurantes, la evacuación de las aguas lluvia, gestión de los residuos, hacinamiento, entre otros.

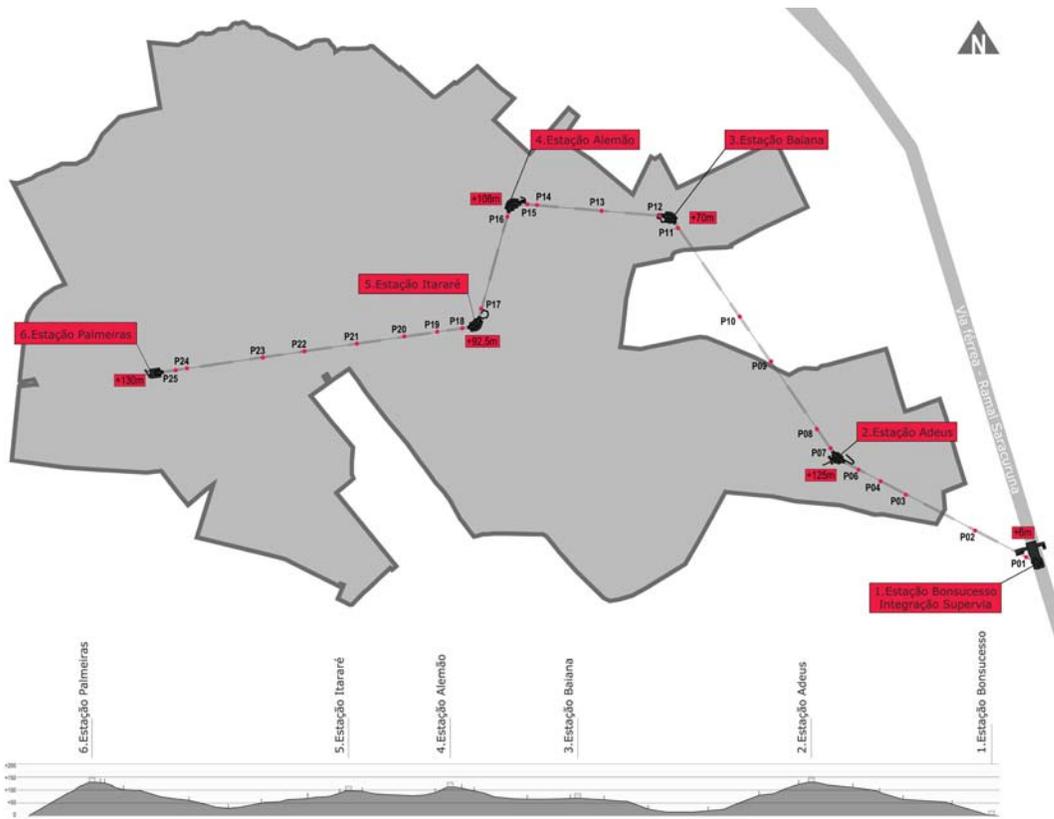
La favela, como caso extremo, ha requerido de una política que vaya más allá de la vivienda, lo que ha conllevado a ser abordadas mediante la intervención de Unidades Policiales de Pacificación (UPP), hecho que ha traído un cuestionamiento sobre el modo de intervención estatal para con estos territorios y que tiene que ver básicamente en cómo la lógica estatal se impone en la lógica interna de la favela.

Sobre este tema el workshop, buscó dar un paso más en la discusión, abordando el caso del Complejo do Alemão<sup>3</sup>, donde la intervención estatal propuso la implementación de un teleférico en el año 2011, que en primera instancia buscaba lograr una integración de la favela con el resto de la ciudad, no sólo en términos de conectividad sino de inclusión social. Técnicamente resultaron espacios residuales al interior de la trama de la favela producto de la construcción de 5





1



2

Imágenes Nº 18, 1 y 2: Complejo de Alemão, límites y trazados del teleférico. Fuente: InovaUrbe, 2013.

estaciones y de la fundación de 25 grandes pilares que soportan el sistema de cable nodal a lo largo de 3,5 km.

Sobre estos espacios residuales se trabajaron propuestas grupales de intervención de espacios públicos con una libertad pragmática que tenían como trasfondo lograr una integración comunitaria. Al margen de los aspectos formales de cada propuesta las conclusiones finales coincidieron en que dado el caso complejo de estos asentamientos, la primera forma de intervenir es lograr un estado de confianza con la población, lo que implica generar una visión desde adentro y no partir con una visión foránea del caso.

Recogiendo las discusiones en torno a la experiencia del caso de la favela, la vernacularidad que presentan las viviendas en Valparaíso, en su conjunto difiere de las favelas en cuanto a que estas se iniciaron como asentamientos aislados de la ciudad e incluso cuando el crecimiento de ésta las incorpora a su extensión siguen quedando aisladas. Por el contrario, el crecimiento informal en Valparaíso ha dado continuidad a la trama permitiendo su posterior consolidación.

Respecto a los otros problemas, tales como la inclusión social y las políticas de estado son similares dado a que estas basan su solución en la erradicación y la imposición de ciertos elementos y lógicas que no son coherentes con formalidad y la realidad interna del asentamiento.



19.1



19.2



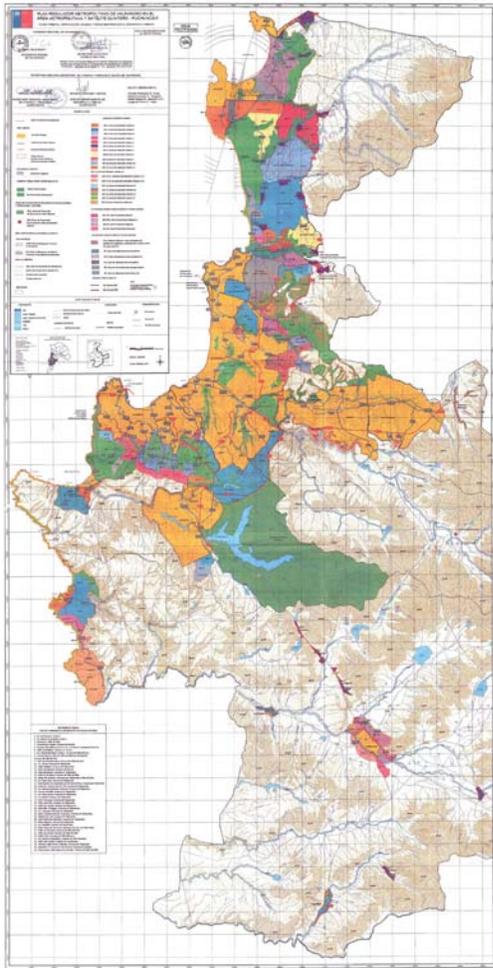
19.3

(1) Expositores del seminario, Rio de janeiro 2013:

Ignacio Lira, Arquitecto, Fundación Mi Parque, Chile  
Joseli Macedo, Profesora Asociada, Departamento de Planeamiento Urbano y Regional, University da Florida, Gainesville, EUA  
Marcelo Burgos, Profesor Asociado, PUC- RIO  
Matías Echanove, Arquitecto, URBZ, Mumbai, India  
Mauricio Puentes, Profesor, EAD, PUCV, Chile  
Pablo Benetti, Profesor PROURB/FAU/UFRJ, Pró-Reitor de Extensão, UFRJ  
Rachel Coutinho M. da Silva, Professor Asociado, PROURB/FAU/UFRJ  
Rahul Srivastava, Arquitecto, URBZ, Mumbai, India  
Solange Carvalho, Arquitecta e Urbanista, Arquitraço, FAU/UFRJ  
Verena Andreatta, Secretária de Planejamento e Mobilidade de Niterói, Rio de Janeiro

**Imágenes Nº 19, 1, 2 y 3:** Workshop Rio de janeiro, 2013.

Fuente: [www.inovaurbe.com.br](http://www.inovaurbe.com.br) y fotografías del autor.



**Imagen Nº 20.** Plano del Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso. Fuente: Observatorio Urbano MINVU, 2014.

## 1.4. LAS ZONAS DE EXPANSIÓN

### 1.4.1 PREMVAL

Dada la importancia de las políticas públicas que intervienen en la ciudad y específicamente en las actuales zonas de expansión, se hace necesario analizar la formulación del Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso (PREMVAL), publicado y en vigencia desde el 2 de Abril del 2014, el que considera la derogación del Plan Intercomunal de Valparaíso, aprobado por decreto N° 30 de 1965, del Ministerio de Obras Públicas, MOP, y sus modificaciones posteriores, con excepción de algunas que el nuevo instrumento reconoce e incorpora y por lo mismo conservan su plena vigencia. El horizonte de planificación considerado para este instrumento es de 30 años.

En el contexto normativo Intercomunal, el PREMVAL es el instrumento inmediatamente superior al Plan Regulador Comunal, y es el que debe actuar dentro del campo de acción definido por la normativa vigente en la Ley y Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

Este instrumento contiene aspectos que regula a todo el territorio del área metropolitana de Valparaíso que comprende las comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Concón, Quilpué, Villa Alemana y Casablanca y, el territorio de la Comuna de Quintero y el área territorial de la comuna de Puchuncaví no incluida en el Satélite Borde Costero Norte.

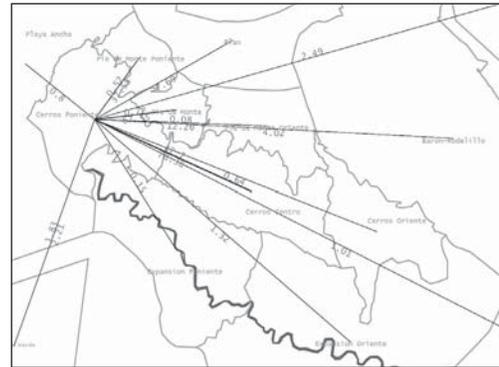
En lo principal establece las áreas urbanas y de extensión urbana, en dichas zonas, los asentamientos pueden extenderse cumpliendo con las normas supletorias definidas por este instrumento, siempre y cuando el respectivo Plan Regulador Comunal no establezca nuevas condiciones al convertir las zonas de extensión urbana en zonas urbanas.

Para la comuna de Valparaíso el PREMVAL contempla una extensión de 30.908 Ha, se reconocen dentro de ella tres áreas urbanas: Valparaíso con 3.047 Ha, Placilla – Curauma 3.042 Ha y Laguna Verde 108,7 Ha.

Este Instrumento además incorpora al análisis las relaciones funcionales y territoriales del sistema portuario de la Región, así como las áreas residenciales, turísticas y productivas. Esta propuesta se conforma dentro de la estructura funcional de las Áreas Intercomunales costeras de la Región, enmarcadas en el contexto del desarrollo urbano proyectado para la Región de Valparaíso, así como sus conexiones y relaciones con el Área Metropolitana de Santiago, y el Corredor Trasandino.

El sistema vial del área metropolitana de Valparaíso, AMV, se estructura con una malla de vías jerarquizadas dispuestas en forma concéntrica al borde costero en forma de orbitales, atravesados por ejes transversales desde el borde costero hacia los cerros. Esta red vial determina el patrón y las áreas de crecimiento propuesto para el AMV. Se define el primer orbital vial, el que está por el borde superior a las áreas urbanas de Valparaíso y Viña del Mar desde Playa Ancha hasta El Salto por medio del camino de la Pólvora, vía Las Palmas (ruta 60 CH) y desde Villa Dulce hasta Concón.

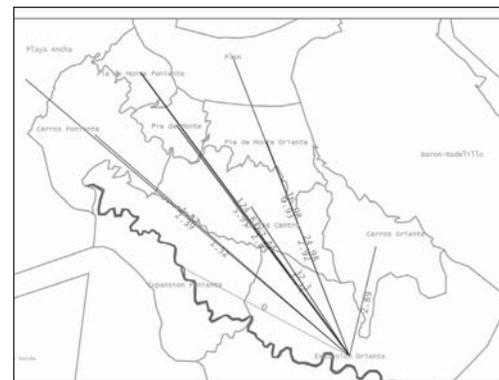
De acuerdo a los estudios realizados por la Secretaría de Planificación de Transporte, SECTRA sobre la actualización de los proyectos ESTRAVAL<sup>4</sup>, se efectuó un análisis respecto a la concordancia entre vialidad estructurante establecida en el Plan y dichos proyectos considerando su importancia para el financiamiento de dichas obras (Expediente plan regulador metropolitano de Valparaíso, Memoria Explicativa, 2014).



21.1



21.2

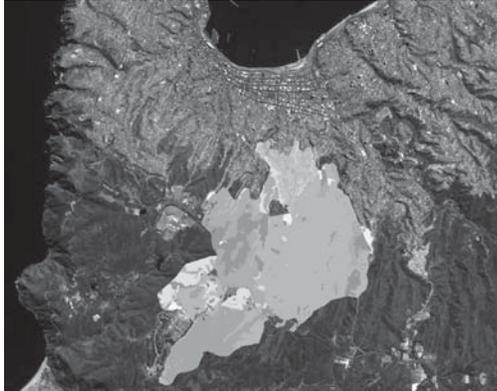


21.3

**Imagen Nº 21, 1, 2 y 3.** Planos de viajes generados sector expansión poniente, sur y oriente. Fuente: Modelación y simulación proyecto Camino del Agua, Municipalidad de Valparaíso, 2015.

(4) Corresponde al nombre que se le da a la aplicación que se realiza a través del modelo de Transporte de Cuatro Etapas de Equilibrio Simultáneo ESTRAUS al Gran Valparaíso.

### 1.4.2 Incendio



21.



22.



23.

**Imagen N° 21.** Zona del incendio de 2014 en la ciudad de Valparaíso. Fuente: Plan de Inversiones, Reconstrucción y Rehabilitación Urbana, Comisión Interministerial Ciudad, Vivienda y Territorio, y Gobierno Regional de Valparaíso, 2014.

**Imágenes N° 22 y 23.** Incendio Valparaíso 2014. Fuente: Fotografía del autor.

El trágico incendio que afectó a Valparaíso entre el 12 y el 16 de abril de 2014, ha sido uno de los siniestros urbanos más grandes de la historia de nuestro país, dejando a miles de personas damnificadas. El incendio se originó precisamente en la zona de expansión de la comuna de Valparaíso y afectó a 2.910 viviendas, el polígono del área afectada fue de 1.042 Ha. mientras que el área urbana se afectó en 148 Ha (Plan de Inversiones, Reconstrucción y Rehabilitación Urbana, Comisión Interministerial Ciudad, Vivienda y Territorio, y Gobierno Regional de Valparaíso, 2014)

Al respecto, Mauricio Puentes (2013) en el contexto de otras catástrofes de Valparaíso plantea que son una oportunidad para rediseñar, rectificar y reconstruir nuevas magnitudes urbanas. De este modo el incendio del 2014 trajo como consecuencia inmediata poner los esfuerzos en solucionar el problema de las viviendas siniestradas, pero también de manera paralela se comenzó a discutir aspectos de planificación no sólo atinentes a la catástrofe y al sector damnificado, sino del total de Valparaíso.

En relación a esto, tanto urbanistas, como organismos especializados plantearon sus posturas a través de planes y propuestas. Podemos destacar la “Propuesta Plan Maestro Valparaíso Reconstrucción y Planificación” del Colegio de Arquitectos, Delegación Región de Valparaíso y el “Plan de Inversiones, Reconstrucción y Rehabilitación Urbana” de la Comisión Interministerial Ciudad, Vivienda y Territorio, y el Gobierno Regional de Valparaíso, ambos del 2014.

Este último no sólo contempló la restitución de lo perdido en el incendio; por el contrario, tras la tragedia aparece la oportunidad de mirar Valparaíso desde su propia situación; volver a pensar Valparaíso desde dentro, mediante intervenciones facilitadoras de transformaciones y mejoras profundas en su estructura urbana y por ende, detonantes de mejoras sustantivas de la calidad de vida de sus habitantes.

Se propone además un plan de acción mediante el mejoramiento de la conectividad y accesibilidad, planteando una nueva red de vías para el sector alto de Valparaíso, en concordancia con un mejoramiento de condiciones ambientales y de seguridad, inversión en obras hidráulicas, circuito integrado de transporte público, plan de tratamiento forestal y modificaciones a la normativa urbana.

### 1.4.3 Proyectos viales

#### a. Mejoramiento y prolongación Avenida Alemania.

La Avenida Alemania es hoy una vía que recorre los cerros de Valparaíso por la cota 100, entre Playa ancha y Av. Francia. El plan contempla su mejoramiento y prolongación, transformándola de este modo en la principal estructura de desplazamiento y accesibilidad de los cerros, como vía orbital que insiste en su cota, permitiendo la reactivación de las estructuras barriales adyacentes al conectar la totalidad de los cerros de la ciudad.

Para estos efectos el proyecto contempla el mejoramiento del tramo existente y la prolongación de los tramos faltantes, incorporando dos viaductos que articulan la continuidad: uno sobre la vía Santos Ossa y otro entre los cerros Barón y Placeres, por sobre la quebrada Cabritería.

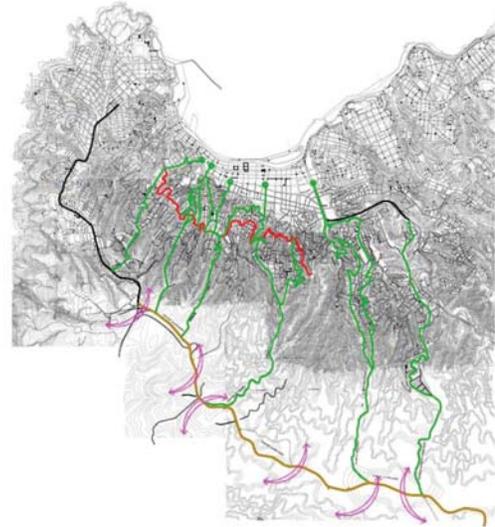
Se propone un perfil de 7 metros de calzada simple (1 pista por sentido) en toda su extensión, la cual se extiende aproximadamente por 18,5 kilómetros.

#### b. Construcción Camino del Agua y Ejes Transversales.

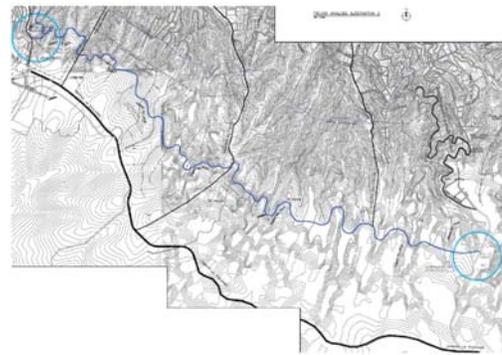
El proyecto Camino del Agua recorre la parte alta de la ciudad por la cota 375, paralela a la Av. Alemania. Este proyecto posibilitará la generación de una red vial, integrada al resto de las infraestructuras de circulación de la ciudad, contemplando 4 ejes transversales: El Vergel, Cuesta Colorada, Mesana y Aquiles Ramírez. Se considera comenzar con los ejes transversales, siendo prioritario El Vergel, como vía que atraviesa el área siniestrada.

La propuesta contempla la construcción de una vía paralela a Av. Alemania emplazada entre ésta y el camino la pólvora, con una calzada bidireccional de 7m de ancho, desde la Ruta F 718 hasta Av. Carlos Pezoa Véliz. Considera cuatro conexiones norte-sur, todas vinculando el Camino La Pólvora con la vialidad existente en los sectores más urbanizados.

El proyecto considera un perfil de 7 metros de calzada simple (1 pista por sentido) y ciclovía en toda su extensión, las cuales se extienden aproximadamente por 13 kilómetros (8,2 del Camino del agua y 4,8 de las vías conectoras norte-sur). Esta intervención implicaría importantes movimientos de tierra y estructuras asociadas a muros de contención<sup>5</sup>.



24.1



24.2

**Imagen N° 24. 1 y 2.** Estudio de Prefactibilidad construcción Camino del Agua. Fuente: Municipalidad de Valparaíso.

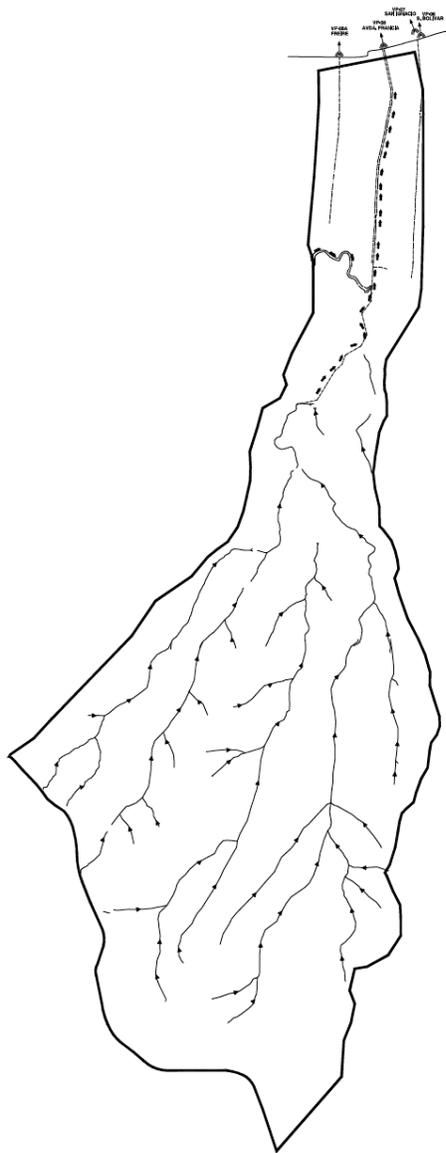
(5) Términos de Referencia Diseño de Ingeniería, Construcción Camino del Agua y Transversales, Valparaíso, Servicio de Vivienda y Urbanización Región de Valparaíso, enero de 2015.

2



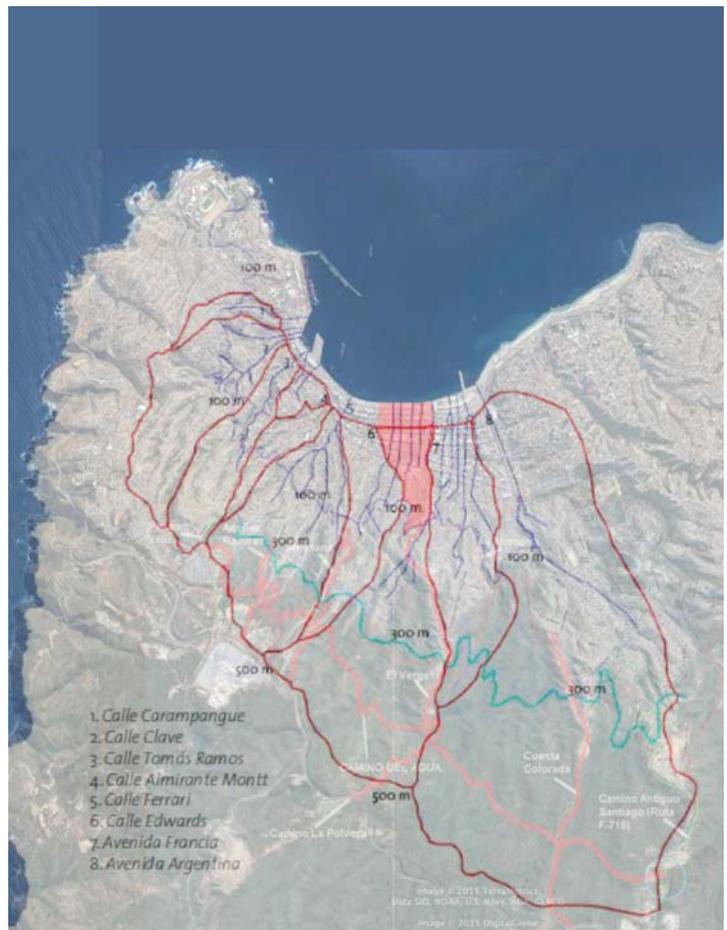
ÁREA DE ESTUDIO





**Imagen N° 25.** Quebradas y ejes de escorrentía, cuenca Jaime. Fuente: Elaboración propia en base al PMALL.

**Imagen N° 26.** Cuencas de Valparaíso. Fuente: elaboración propia en base a Álvarez, 2001.

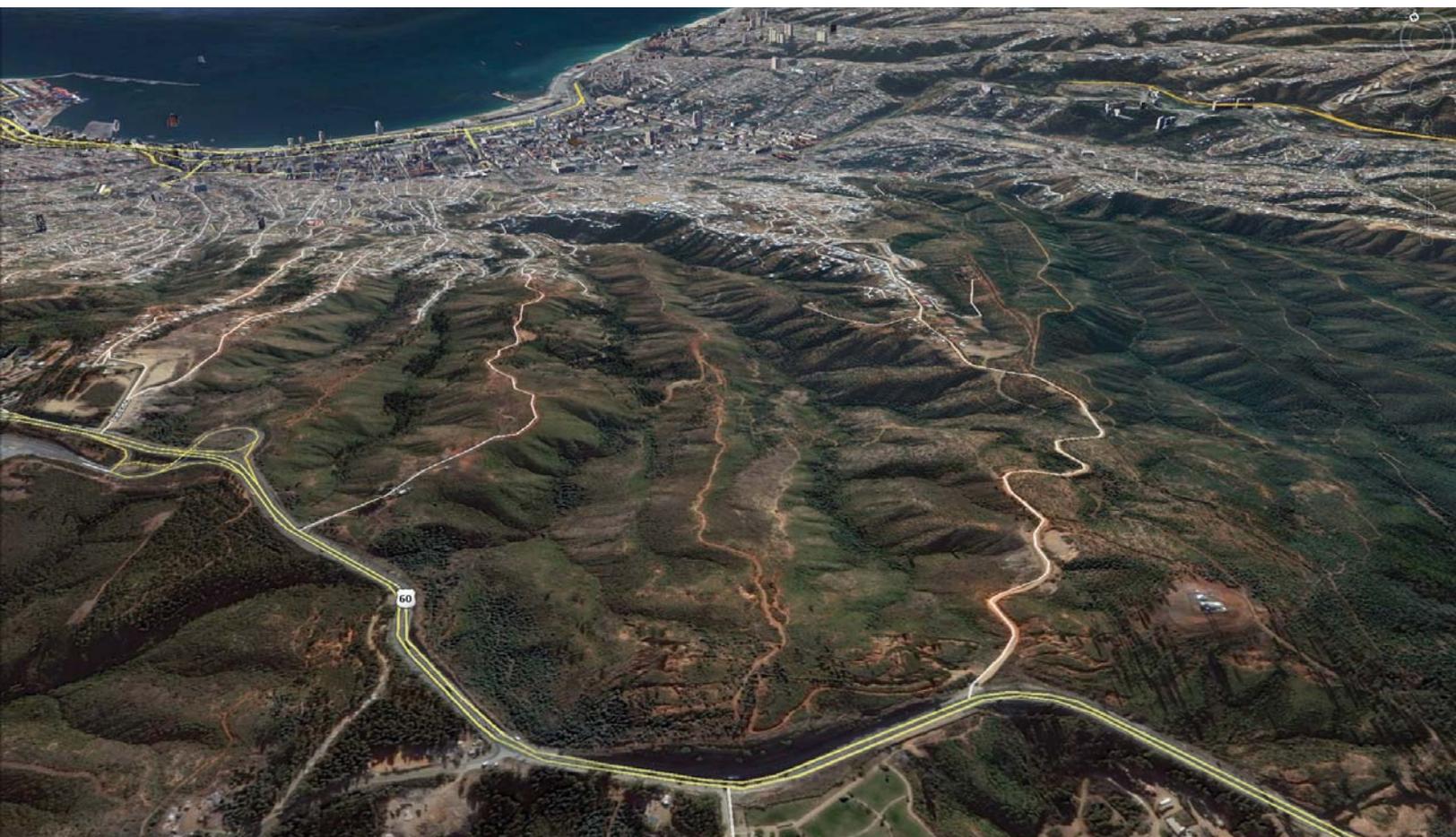


## 2.1 DEFINICIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO. CRITERIOS DE TRASCENDENCIA ESPACIAL

Para responder a la pregunta planteada en esta tesis se propuso abordar el estudio a partir de un fragmento específico de la ciudad. Como primer criterio se establece que debe contener una extensión significativa del área urbana en sus distintos grados de consolidación. También, dicho fragmento debe contener una porción del territorio fuera del límite urbano de Valparaíso; desde el cuál (en términos físicos y normativos) se está mirando el futuro de la ciudad a la luz de los nuevos proyectos y las nuevas lógicas urbanas.

Por los criterios señalados y dada la importancia del carácter morfológico del territorio de Valparaíso y su incidencia en cómo se ha desarrollado su particular modo de asentarse (conceptos abordados en el Marco Teórico), se decide tomar una cuenca hidrográfica como unidad de estudio.

Para comprender la trascendencia de esta unidad es necesario situar el contexto natural de la ciudad, donde se identifican 2 hoyas hidrográficas; la de las Zorras y la del Sauce. Desde ellas se comienza a analizar la morfología del territorio de Valparaíso, identificando Playa Ancha como una suerte de cono truncado desde

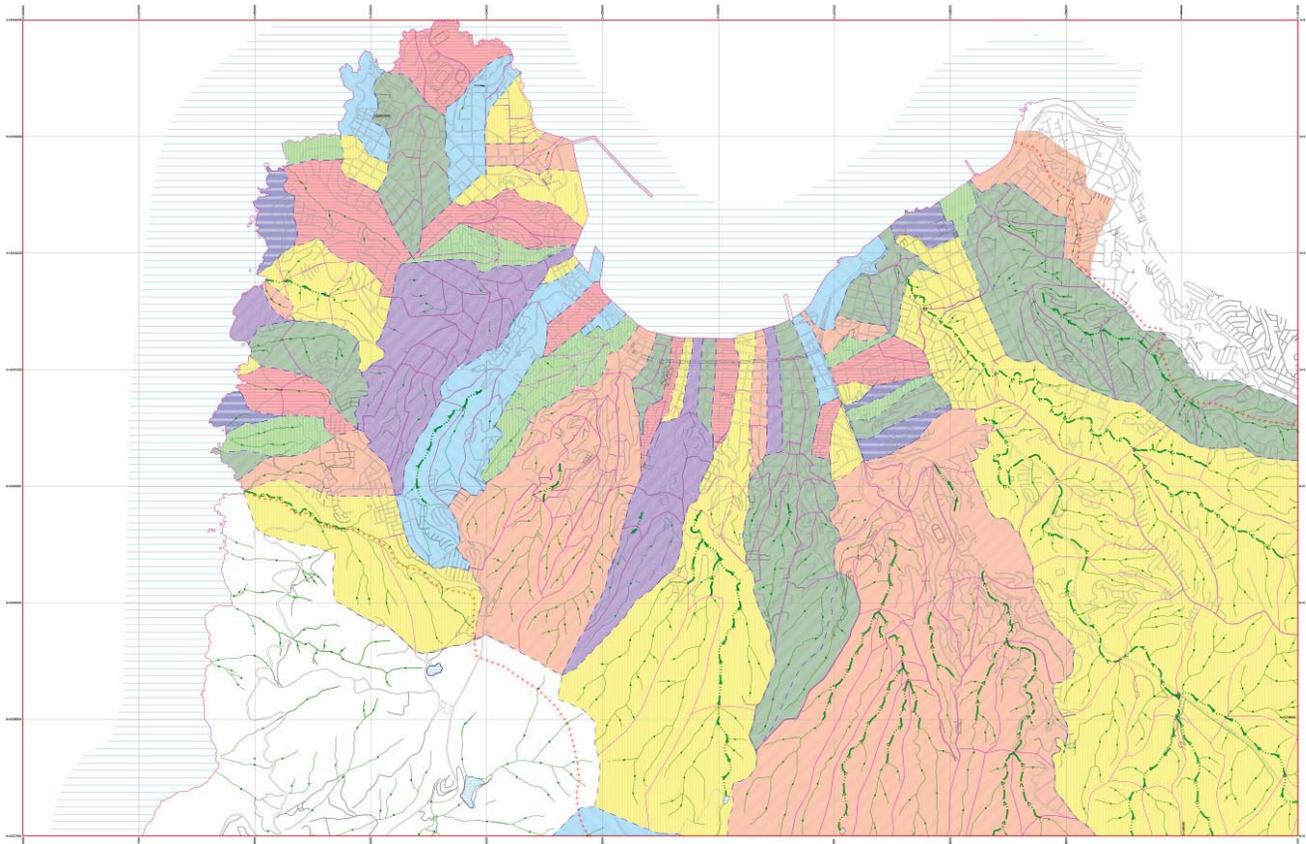


el cual se proyecta una gran espina dorsal, a partir de la cual se desprenden los cerros del anfiteatro en forma radial hasta encontrarse con el eje de la Av. Argentina (ver imagen N° 44).

**Imagen N° 27.** Vista del área de estudio. Fuente: Google Earth.

En torno a esta conformación morfológica de escarpada topografía, la importancia de definir una cuenca como fragmento de estudio no sólo radica en que constituye un corte transversal de cerro a mar (desde la espina dorsal), sino también porque es la unidad contenedora de una serie de cauces de agua, cuya trascendencia muchas veces es un tanto silenciosa y poco evidente, sin embargo han sentado un patrón de ocupación en distintas escalas.

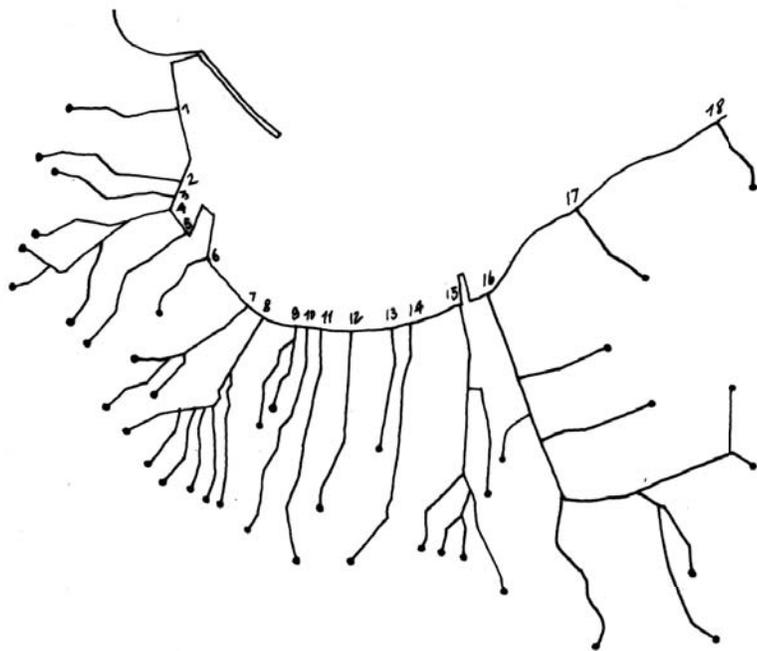
Por un lado la desbordada escorrentía de los cauces, trajo como respuesta al problema la aparición de las actuales plazas del plan y el abovedamiento de quebradas que se han transformado en accesos transversales significativos en la ciudad. Mientras que a una escala menor se aprecia un sistema ojival de cómo escurre el agua y como este mismo patrón de ocupación se replica a escala urbana y se aprecia en la típica imagen porteña de aquella casa que se ubica en una punta, donde se encuentran agudamente dos calles, una que baja y la otra que se sube, lugar donde se forma una suerte de comisura (Araya,2012).



**Imagen Nº 28.** Patrón de drenaje de Valparaíso. Fuente: PMALL. MOP 2001

De este modo, de un universo de 11 cuencas principales definidas en la ciudad de Valparaíso (Álvarez, 2001) (Imagen Nº 26) Se optó por tomar la cuenca aportante de escorrentía, denominada Jaime, (El Vergel – Francia) como unidad de estudio. Las razones específicas de esta selección radican en que hacia el lado oriente, en la línea divisoria de aguas (cima) se proyecta el trazado de una de las transversales de acceso a Valparaíso (por el camino del Vergel) y en su límite poniente también se proyecta otra transversal de acceso (parte del camino de La Ruda y Mesana).

En síntesis, esta cuenca contiene aspectos cualitativos y cuantitativos, que permiten también, replicar la metodología empleada hacia otras zonas de las mismas características. Por una parte es posible establecer un dialogo comparativo y analítico de su escenario construido y su territorio natural, de cómo el paisaje natural se mezcla con el urbano para modificarlo y valorarlo (Fariña, 1998) a la luz de las nuevas lógicas urbanas, ejemplificadas en estas 2 transversales proyectadas.



→ BÓVEDAS DE LA CIUDAD con  
DESARENADORES

1. CARAMANGOS
2. AMARQUEZ
3. CLAVE
4. SAN FRANCISCO
5. TOMÁS RAMOS
6. URUJOLA
7. ELIAS
8. ECUADOR
9. MALINA
10. EDWARDS
11. CARRERA
12. RODRIGUEZ
13. OFICIAL CRUZ
14. FRANCO
15. URQUIBAY
16. ARGENTINA
17. CABOTERÍA
18. PHELIP

FUENTES : CARTOGRAFÍA DIGITAL GEOCEN  
1996 y DIRECCION DE SERVICIOS  
DE LA MUNICIPALIDAD DE VALPARAISO

Imagen N° 29. Dibujo desarenadores y bóvedas. Fuente:  
Presentación Marcelo Araya, 2012.

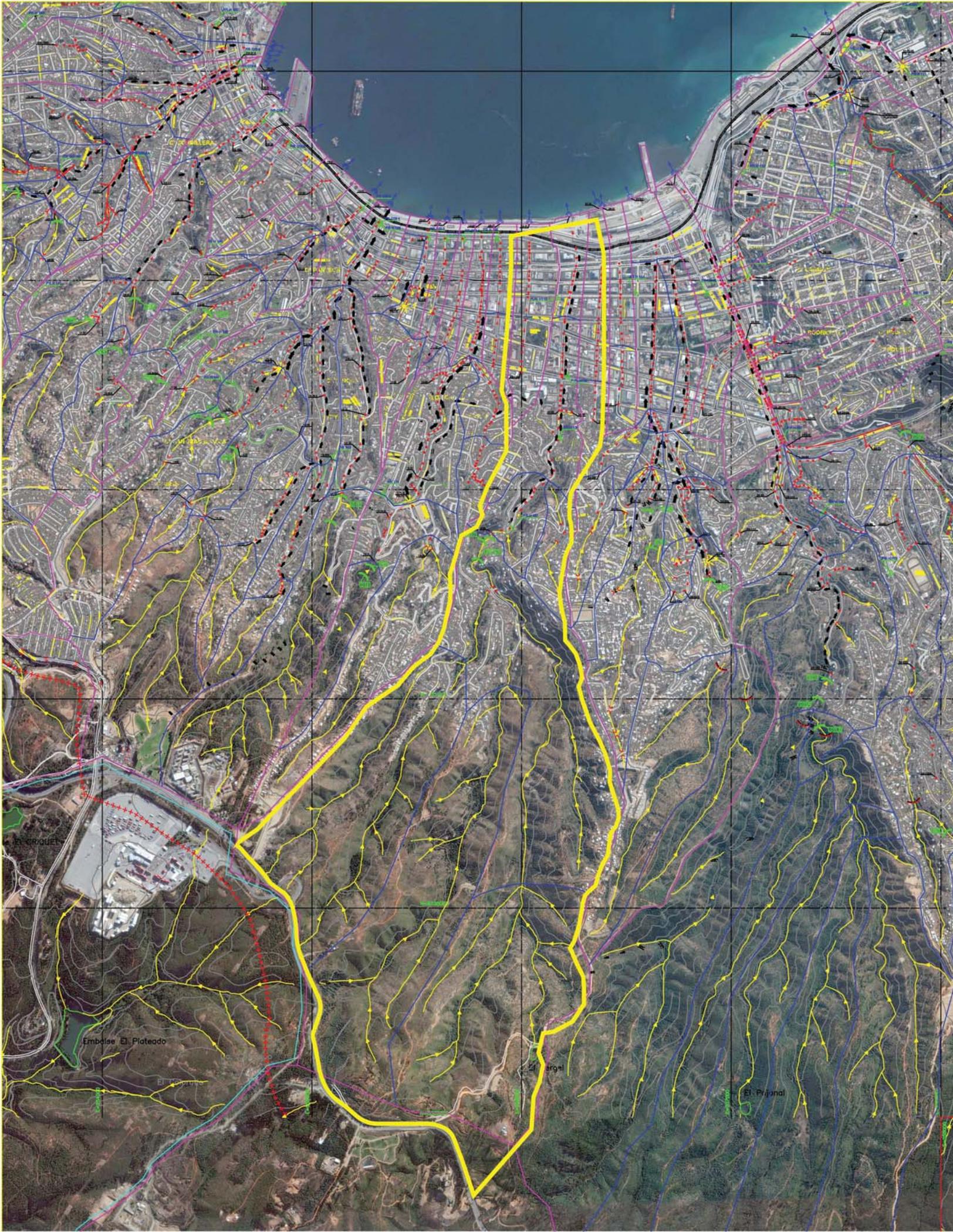
## 2.2 ASPECTOS TÉCNICOS EN LA PRECISIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

Como ya se mencionó, el área de estudio considera como fragmento base la cuenca Jaime (El Vergel - Francia) citada en la publicación de Luis Álvarez, sin embargo es necesario tener una precisión geográfica de ésta y para ello se recurre al “Plan Maestro de Evacuación y Drenaje de Aguas Lluvias del Gran Valparaíso, V Región” (Dirección de Obras Hidráulicas (DOH) del Ministerio de Obras Públicas, noviembre de 2001.) cuyo archivo digital precisa la cuenca estudiada.

Al respecto, dicho plan propone una serie de cuencas menores adicionales en la desembocadura. Para efectos de este estudio se incorporaron 2 de ellas a la cuenca principal y se modifican haciéndolas coincidir con los ejes de calles más cercanas, en este caso Simón Bolívar hacia el oriente y Freire hacia el poniente, prolongando ambas líneas hasta el borde del mar.

El límite sur de la cuenca se ajusta haciéndolo coincidir con el eje camino La Pólvara. El límite oriente conserva la cima y su recorrido toma principalmente el eje del camino El Vergel que luego empalma con la calle Naylor, Aurora, Paulsen, Escala Júpiter, Santiago Lindsay, Hontaneda y Simón Bolívar en el plan. Mientras que el límite poniente toma como punto de partida la intersección del Camino La Pólvara con el El Manzano, luego toma el camino La Ruda, la Ruda oriente, Pedro de Ona, Santiago Aldea, Riquelme, Torre Blanca, Calle Trece, Galleguillos, Latorre, Colón y Freire hasta prolongar su eje al mar. Finalmente se ha precisado un polígono cuya superficie es de 401,09 hectáreas.

Es importante señalar que del total del área de estudio, se intenta focalizar lo observado en la parte no consolidada, mientras que el resto de la extensión se tiene como referencia, pues se trata de un territorio conocido y estudiado, sin perjuicio que las relaciones y reflexiones se tengan tanto en relación al total de esta unidad como a toda la ciudad y su extensión metropolitana.



# 3



## DENUNCIAS CIUDADANAS



### 3.1 DENUNCIAS

Conforme a los objetivos establecidos en esta investigación, se propone validar el alcance del valor identitario en la ciudad de Valparaíso mediante el estudio de denuncias ciudadanas en el marco de la normativa urbanística existente. Con esto se busca lograr un horizonte temático complementario al marco teórico, que permita entender y anticipar ciertos aspectos del territorio del área de estudio a partir de las problemáticas y particularidades levantadas desde la visión de la ciudadanía.

La denuncia ciudadana es una colaboración en la labor de fiscalización de la Contraloría General de la República, donde el ciudadano envía sus sugerencias de fiscalización y denuncias, focalizados en los actos de la administración del estado, ámbito que supervisa dicha institución.

La presentación originada de la denuncia es una declaración, mediante la cual, el ciudadano pone en conocimiento a la Contraloría, una determinada información concreta, de uno o más hechos puntuales. Estos deben estar relacionados con una eventual situación irregular, cometida por un servicio sometido a la fiscalización de la misma institución, con el objetivo que se investigue y determine la veracidad de lo expuesto y las responsabilidades que de ello puedan derivarse, conforme a la ley N° 10.336 de Organización y Atribuciones de la Contraloría General de la República.

Para efectos de esta investigación, se estudiaron casos derivados de las mencionadas presentaciones en distintos sectores de la ciudad de Valparaíso que dan cuenta de los aspectos normativos relevantes con respecto a las temáticas en indagación. Es importante puntualizar que la gran mayoría de las denuncias provienen de la participación ciudadana, lo que permite levantar problemáticas urbanas obtenidas de una visión crítica, desde la óptica del habitante.

Se analizaron oficios y dictámenes emitidos por la Contraloría General de la República, que dan respuesta a las denuncias o presentaciones mencionadas, comprendidos entre los años 2008 y 2014, que corresponden a diferentes temas normativos relacionados con eventuales discordancias entre las obras realizadas en la ciudad y la aplicación de la correspondiente normativa urbanística contenida en el Plan Regulador de Valparaíso (aprobado por el decreto N° 26, de 1984, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo), sus modificaciones vigentes y las disposiciones de la Ley General de Urbanismo y Construcciones y Ordenanza (OGUC).

Zona plan de Valparaíso								
N°	Año de Denuncia	Dictámen, oficio o resolución CGR	N° Permiso o Resolución	Fecha	Nombre del Propietario	Dirección del Predio en que se emplaza el Proyecto	Descripción del Proyecto	Observaciones
1	2008	Informe final N° 43 de 2008, DOM de Valparaíso, Permisos de edificación.	89	9 de abril de 2007	Inversiones Porzio y Piddo S.A.	Pedro Montt N° 2352	Edificación de dos pisos destinada a comercio.	El proyecto no cumplió con lo dispuesto en el artículo 4.3.14, de la OGUC respecto a los muros cortafuegos y entre los antecedentes del permiso de edificación no consta el informe estructural exigido en el artículo 2.6.2, inciso quinto, de la misma Ordenanza.
2	2009	Dictamen N° 49.531 de 2008	246	9 de Agosto de 2005	Inmobiliaria Hontaneda S.A.	Av. Colon N° 2572	Construcción de 3 torres en el inmueble existente de la ex Compañía Chilena de Tabacos, declarado Monumento Histórico.	No es posible afectar al permiso de edificación otorgado con anterioridad a la declaratoria de Monumento Histórico ocurrida mediante el decreto N° 2.440, de 2008, del Ministerio de Educación.
Zona del anfiteatro								
3	2008	Oficio N° 5.188 de 2009	112	24 de abril de 2008	Inmobiliaria constructora SMI Ltda.	Héctor Calvo N°239, Cerro Bellavista	Edificio "Cielo Abierto", conjunto habitacional de tres pisos, dos subterráneos y una terraza, destinado a 15 departamentos y un restaurante.	El proyecto incumple altura de edificación, debido a que la zona ZCHLF del PRC, establece que la altura máxima de la edificación no podrá superar en mas de un piso la edificación existente con permiso municipal en el predio.
4	2009	Oficio N° 5.163 de 2009	107	2008	Sergio Lagos Vidal	5 de abril N° 715, Cerro Florida	Regularización de vivienda existente	Se trata de una propiedad dividida de hecho, con un "paso histórico", situación que, a juicio del municipio y de acuerdo a la OGUC, deberá regularizarse por medio de la justicia ordinaria, toda vez que no es un asunto que compete a la DOM. Ello, por cuanto en esa unidad no existen antecedentes que acrediten que la propiedad haya sido subdividida.
5	2012	Oficio N° 12.922 de 2012	426	2011	Daniel Isla Chavez	Héctor Calvo N° 127, Cerro Bellavista	Rehabilitación y ampliación	La línea de edificación considera el frente del predio, no existiendo norma alguna en el PRC vigente que reglamente la fachada posterior que se consulta, tampoco considera un fondo máximo regulado para la edificación continua.
Zona de avenida Alemania								
6	2008	Informe final N° 43 de 2008, DOM Valparaíso, Permisos de edificación.	113	7 de mayo de 2007	Inmobiliaria Nuevo Puerto III Ltda.	Av. Alemania N° 5882, Pasaje Israel N° 55.	Edificio de 19 pisos y 2 subterráneos, destinados a 110 departamentos.	El proyecto no cumplió con el artículo 3.1.3 de la OGUC, en lo que respecta a la aprobación de anteproyectos que involucren dos o más predios, asimismo, resulta impropcedente la constitución de una servidumbre de tránsito para acceder al edificio desde la Av. Alemania, toda vez que ambos predios involucrados son de un mismo dueño, conforme se colige del artículo 820, del Código Civil. Con todo, la altura de la edificación excede el límite máximo de construcción en altura, ya que, por un lado, el artículo 2.3.3, de la OGUC, establece que los pasajes no podrán consultar acceso vehicular a edificios colectivos de más de tres pisos de altura y, por otro, el artículo 25 del PRC, establece que la zona ZCHLF, tiene como límite de altura un máximo de cuatro pisos, siempre que no se sobrepase la altura máxima de las edificaciones existentes en la manzana.
7	2010	Oficio N° 2.731 de 2010	366	1 de julio de 2009	Claudio Corvalán Espinoza	Av. Alemania N° 4966, Cerro Alegre.	Remodelación de 316,35 m2 y la ampliación de 97,74 m2, de una vivienda existente, anterior al año 1929, para destinarla a hotel.	La construcción difiere de los planos autorizados, en cuanto a las rasantes, alturas y ventanas de la fachada sur, y sobrepasa las dimensiones para ser calificada como obra menor.

De un universo de 104 pronunciamientos sobre materia de obras en la comuna de Valparaíso, se seleccionaron 20 que corresponden a problemáticas urbanísticas, de los cuales 7 contemplan una muestra representativa de situaciones que permiten establecer relaciones en torno a los distintos sectores de la ciudad; plan de Valparaíso, zona consolidada del anfiteatro de los cerros y sectores aledaños a la Avenida Alemania.

En general se trata de abordar mediante estos ejemplos de denuncias ciudadanas los tres sectores consolidados y representativos de la ciudad de Valparaíso, con el fin de proyectar una reflexión desde el escenario consolidado hacia un futuro escenario con una nueva lógica de la ciudad, a la luz de los conceptos de lugaridad, valor identitario y aspectos normativos.

**Imagen N° 31. Cuadro N° 1.** Selección de 7 denuncias y sus pronunciamientos. Fuente: elaboración propia en base a dictámenes emitidos por la Contraloría General de la República.

### 3.2 PLAN DE VALPARAÍSO

Esta extensión esta acotada entre el borde del mar y el pie de los cerros, es lo que se denomina el plan de la ciudad. Longitudinalmente se pueden distinguir dos áreas; el Barrio Puerto y el Almendral; y desde una mirada normativa, es posible identificar tres grandes zonas que regulan esta extensión: Zona de Conservación Histórica, Zona Típica, ambas ubicadas en el barrio puerto y la Modificación del Plan Regulador Comunal, “Declaración zonas de conservación histórica Almendral, cerros Placeres y Esperanza”, mediante el decreto alcaldicio N° 202, del 16 de Marzo de 2005, que definió principalmente su zonificación y restricción de alturas.

Al respecto, es común asociar los problemas normativos del plan de Valparaíso, al conflicto de la conservación de inmuebles históricos concentrados principalmente en el sector del barrio puerto. Sin embargo los casos estudiados (asociados a este sector de la ciudad) evidencian que pese a que se establecieron restricciones y zonificaciones, hay edificaciones que en primera instancia no cumplirían con lo normado, toda vez que sus permisos de edificación son otorgados con anterioridad a la promulgación de las normativas mencionadas en el párrafo anterior.

Como ejemplo de lo planteado, podemos citar el caso del inmueble ubicado en Avenida Colon N° 2572 (imagen N° 32), donde el permiso de edificación (N° 246) que se otorgó el 9 de agosto de 2005, autorizó la construcción de dos torres habitacionales y un edificio de uso comercial. Mientras que el decreto exento N° 2.440, de 28 de julio de 2008, del Ministerio de Educación, publicado el 26 de septiembre del mismo año, declaró monumento nacional, en la categoría de monumento histórico “el edificio de la ex Compañía Chilena de Tabacos”, inmueble donde se emplaza el citado proyecto. Lo que trajo como consecuencia que el permiso ya existente sobre el inmueble dejara sin efecto el mencionado decreto.

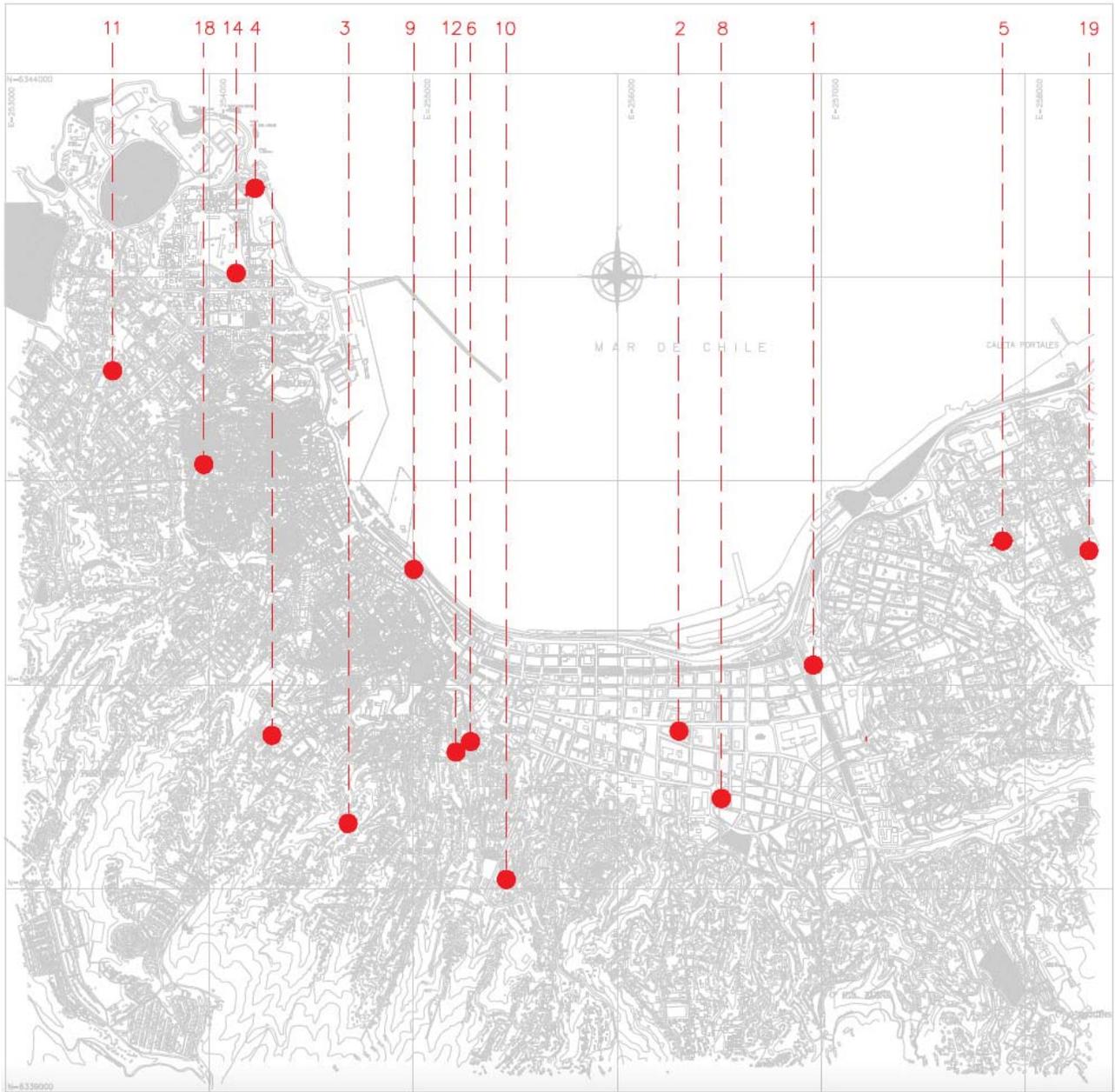
Asimismo, existen denuncias para permisos de edificación otorgados con anteproyectos aprobados con anterioridad a la restricción de altura que definió la respectiva normativa urbana.

En ambos casos se evidencia un desfase temporal entre las autorizaciones del proyecto, la promulgación de la normativa aplicable a los respectivos predios y la construcción del edificio. De este modo se produce una aparente trasgresión a la norma pero, que en términos formales está en regla. Bajo estos parámetros no es posible acoger una denuncia ciudadana de este tipo como una evidente trasgresión a la norma.



**Imagen N° 32.** Edificios en Avenida Colon N° 2572. Permiso de edificación N° 246 de 2005.

Fuente: fotografía del autor.



**Imagen Nº 33.** Plano ubicación de las denuncias.  
Fuente: elaboración propia.

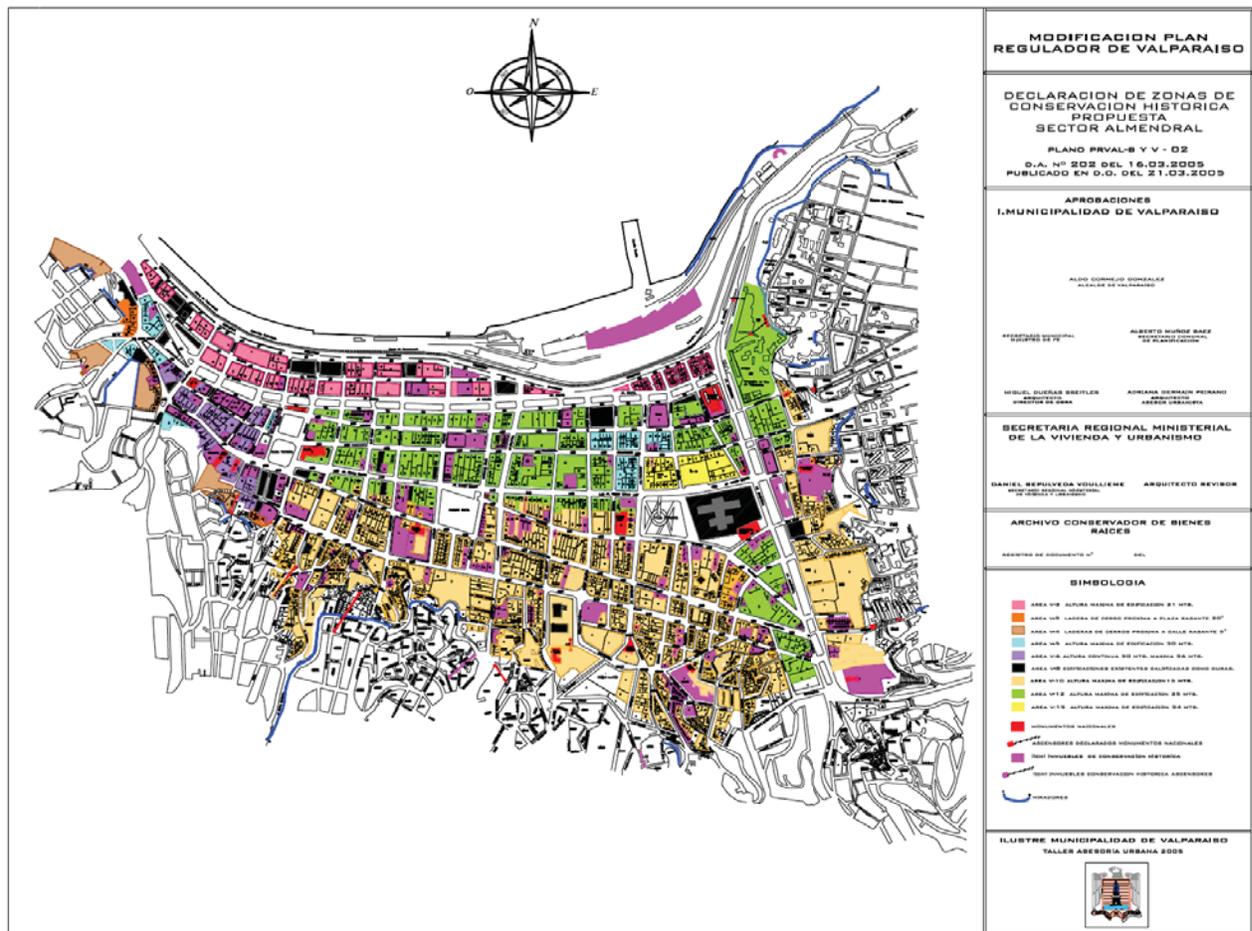
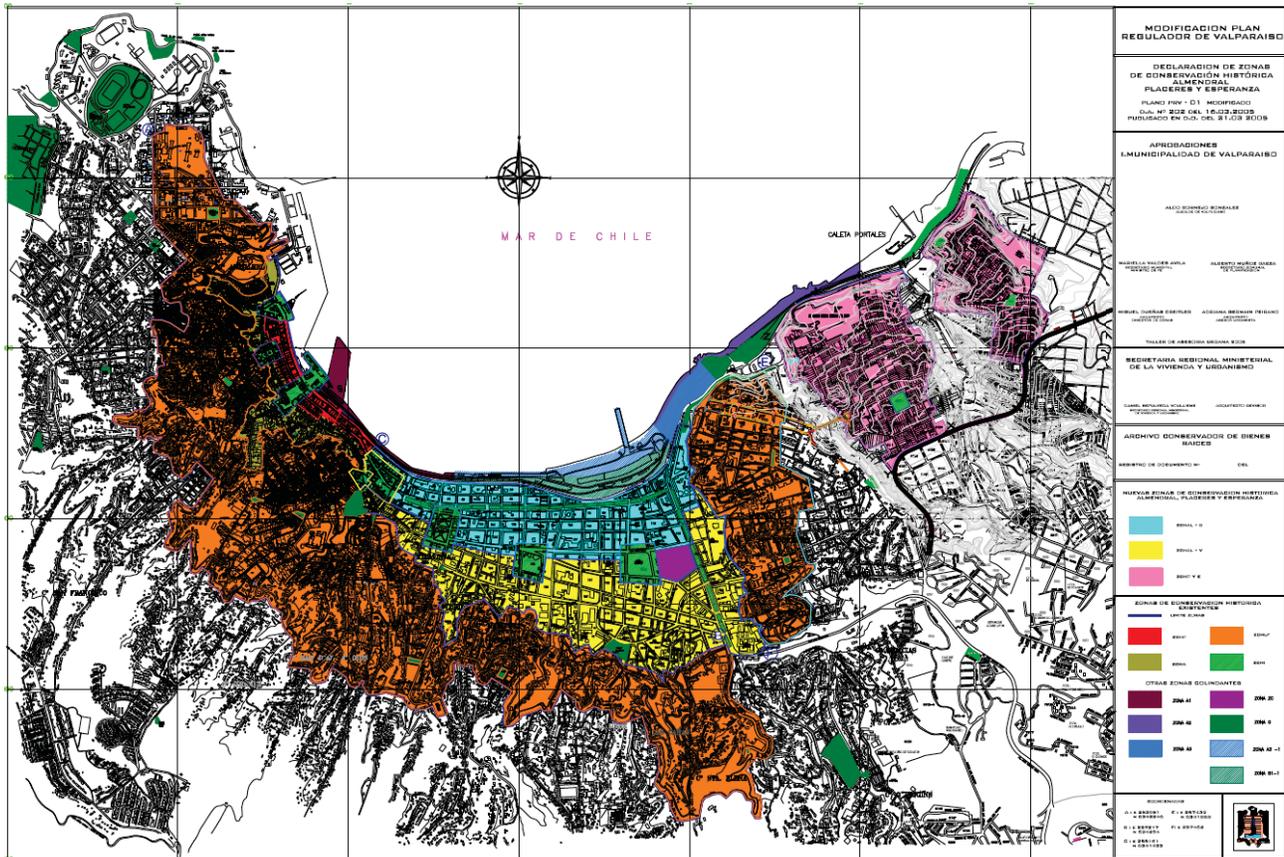


Imagen N° 34 Plano PRC Valparaíso, sector Almendral, restricción de alturas. Fuente: Municipalidad de Valparaíso.

### 3.3 EL ANFITEATRO DE LOS CERROS

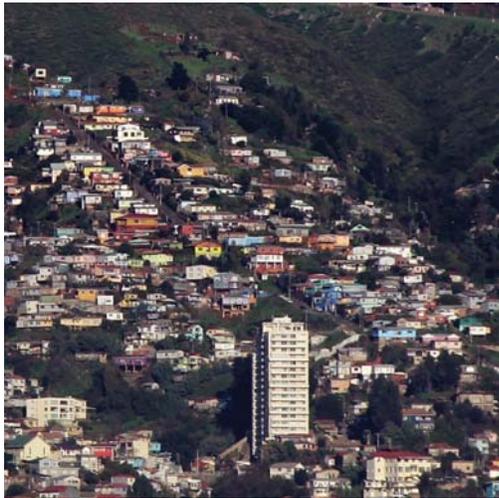
Este sector se encuentra espacialmente delimitado entre los pies de cerros y la Avenida Alemania (cota 100). Su condición primaria es un conjunto de cerros que confluyen a la zona del plan, su topografía es de pendiente elevada lo que no impide que los asentamientos dispuestos en esta zona hagan de las cimas, laderas y fondos; un continuo urbano. Esta relación con su contexto natural fue valorada y resguardada en algunos cerros mediante la declaración de Zona Típica Área Histórica de Valparaíso en el año 2001, luego se complementó con la declaratoria de la UNESCO el año 2003 y posteriormente con la zona de conservación histórica de los loteos fundacionales, modificación al Plan Regulador de Valparaíso "Inmuebles y zonas de conservación histórica, cerros del anfiteatro, plan borde mar, y acantilados", ( ZCHLF ), decreto alcaldicio N° 137, del 10 de Febrero de 2004.



Las denuncias analizadas en esta zona, reflejan principalmente una problemática asociada a la conservación de las vistas hacia la bahía de Valparaíso. Concretamente se manifiesta en la interpretación de la normativa en cuanto a la aplicación de la altura de la edificación proyectada, la existente en el predio y su contexto inmediato. Por lo general esta discusión se presenta en las nuevas edificaciones, en lo específico aquellas que están orientadas a un destino de tipo hospedaje y uso residencial en altura.

Imagen Nº 35. Plano PRC Valparaíso, Zonificación.  
Fuente: Municipalidad de Valparaíso.

Podemos discurrir en esta temática a partir del caso que nos brinda el conjunto residencial "Cielo abierto" ubicado en la calle Héctor Calvo N° 239 del Cerro Bellavista. Este proyecto fue largamente cuestionado en la definición de su altura máxima proyectada y autorizada que incumplía lo establecido en la normativa respectiva en cuanto a que no podía superar en mas de un piso la edificación existente con permiso municipal en el predio. Esto ocasionó una larga paralización de las obras con todos los inconvenientes que conlleva para el barrio y su espacio publico, siempre limitado en estrechos pasajes y escaleras.



36.



37.



38.

**Imágenes N° 36 - 38.** Edificios cercanos a la Avenida Alemania. Fuente: Fotografía del autor, 2016.

Asimismo, para el caso de otra edificación ubicada en el mismo cerro Bellavista (Héctor Calvo N° 127), no existe una definición en el PRC vigente que reglamente la fachada posterior que se cuestionaba, tampoco considera un fondo máximo regulado para edificación continua ya que la línea de edificación considera el frente del predio, entendiendo como éste, la parte delantera del mismo, sin que coincida con la fachada posterior del edificio, que en este caso es la que mira hacia la bahía de Valparaíso. (Ver esquema N° 1 de imagen N° 39).

### 3.4 ZONA CERCANA A LA AVENIDA ALEMANIA

Por último el tercer sector estudiado mediante las denuncias ciudadanas corresponde al borde superior de lo normado en la zona de conservación histórica de los cerros del anfiteatro; límite que se encuentra en el costado sur de los fondos de los sitios de la Avenida Alemania.

En esta zona, a diferencia de los otros sectores estudiados, la problemática radica principalmente en como las nuevas edificaciones en altura, trasgreden el marco normativo, en lo relativo a su emplazamiento con respecto a las vías existentes.

Uno de los casos emblemáticos, es el edificio ubicado en avenida Alemania N° 5882, (imagen N° 36), cuyos 19 pisos sobrepasan considerablemente la altura máxima permitida para dicha zona de uso de suelo (ZCHLF). El artículo 25 de la ordenanza local del PRC contempla como límite de altura un máximo de cuatro pisos, siempre que no se sobrepase la altura máxima de las edificaciones existentes en la manzana.

Ante esta situación el proyecto se desarrolló en el sitio posterior al límite de dicha zona, con salida al pasaje Israel, que en ese momento no se encontraba consolidado materialmente y presentaba un ancho variable (ver esquema N° 2, de imagen N° 39). Al respecto, el artículo 2.3.3, de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, establece que los pasajes no podrán consultar acceso vehicular a edificios colectivos de más de tres pisos de altura.

Para efectos legales, el acceso al edificio se proyectó desde el pasaje Israel, sin embargo en términos de uso el ingreso siempre fue contemplado desde la Avenida Alemania. Este se planteó a través de un lote contiguo al del edificio mediante la figura de una servidumbre de paso. En consecuencia el proyecto no cumplió con el artículo 3.1.3 de la OGUC, en lo que respecta a la aprobación de los anteproyectos que involucren dos o más predios, asimismo, resulta improcedente la constitución de una servidumbre de tránsito para acceder al edificio desde la misma avenida, toda vez que ambos predios involucrados eran de un mismo dueño, conforme se colige del artículo 820, del Código Civil.

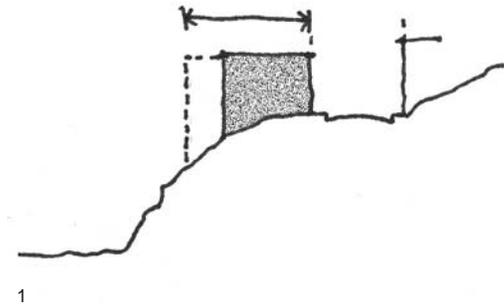
### 3.5 RELACIÓN ENTRE LAS ZONAS ESTUDIADAS

Las denuncias estudiadas en este capítulo, evidencian conflictos puntuales desde una mirada ciudadana muy particular que en si misma no constituye un problema a escala urbana, sin embargo al observarlas bajo una perspectiva unificadora permiten caracterizar la problemática de una zona asociada a sus condiciones espaciales para así poder proyectar estas reflexiones en el área de estudio descrita en el capítulo 2.

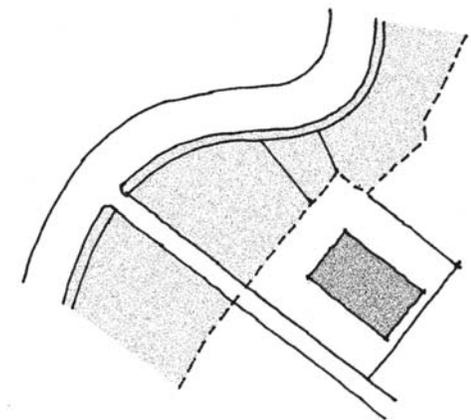
Las tres zonas analizadas presentan diferentes grados de consolidación, hecho que se puede graficar de manera abstracta como un vector que se va atenuando a medida que se aleja del plan y avanza en dirección a los cerros. (Ver imagen N° 40)

También es posible sostener que las temáticas denunciadas son diferentes y están de cierto modo vinculadas a dicho grado de consolidación. En el caso del plan de Valparaíso la problemática predominante esta asociada a la conservación de los inmuebles, mientras que en el sector de los cerros del anfiteatro el conflicto se focaliza en la interpretación de la normativa, producto de la morfología del sector, puesto que se presentan una serie de situaciones particulares en torno a las alturas y el cuidado de las vistas, que no es posible abordar mediante el carácter “generalizador” de la normativa actual. Y por último, los sectores inmediatos a la avenida Alemania evidencian el conflicto de la trasgresión a la norma en torno a la edificación en altura.

De manera transversal a las particularidades de cada una de las problemáticas de las zonas estudiadas, es importante señalar que las distintas modificaciones a la norma conllevan tiempos de aprobación que generan instancias para que se autoricen permisos con la normativa precedente.

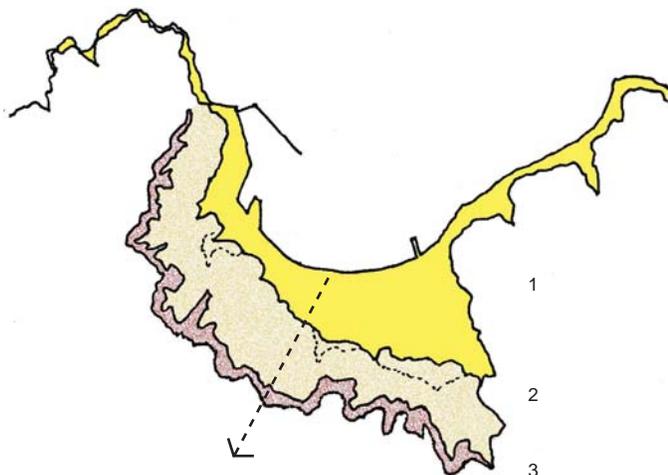


1



2

**Imagen N° 39, 1 y 2.** Esquemas de situaciones denunciadas.  
1. Héctor Calvo N° 127 y 2. Avenida Alemania N° 5.882  
Fuente: Elaboración propia.



**Imagen N° 40.** Zonas estudiadas. Fuente: Elaboración propia.

# 4



## EL FUTURO DE LAS ZONAS DE EXPANSIÓN



#### 4.1. ENCUENTRO DE DOS LÓGICAS URBANAS

Relacionando los capítulos anteriores, es importante tener presente la trascendencia de la topografía al momento de definir y precisar el área de estudio. Por cuanto la lugaridad y el valor identitario de Valparaíso encuentran en ella un soporte de origen, estableciendo una relación entre “continente” y “contenido”. Morfológicamente podemos sintetizar un aspecto de su estructura como una dorsal (emplazamiento del Camino La Pólvora) a partir de la cual se desprenden los cerros del anfiteatro de manera radial. En esto es posible identificar de manera abstracta un vector descendente; en el sentido de cómo las aguas llegan al mar (esquema imagen N° 41).

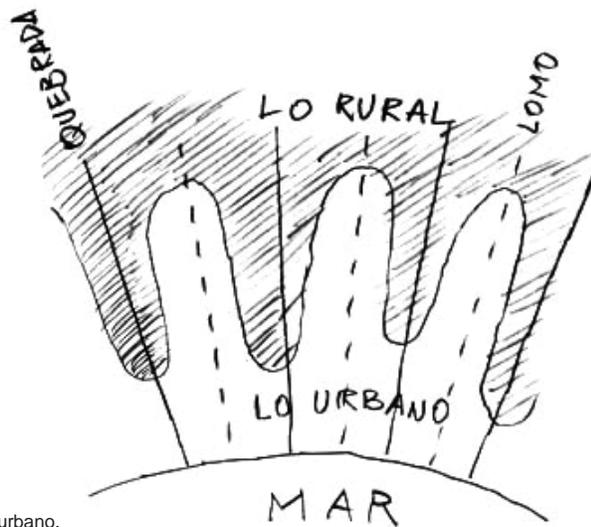
Por su parte las denuncias ciudadanas revisadas en el capítulo anterior nos mostraron la relación de las problemáticas asociadas a los distintos grados de consolidación que presenta la ciudad desde el plan hacia los cerros. Distinto a lo planteado anteriormente, en este caso se puede percibir un vector en sentido ascendente, que va desde la zona más consolidada hasta encontrarse con sectores meramente agrestes.

Ahora bien, es la ocasión en este capítulo, aventurarse en analizar el encuentro de estos vectores en la zona de expansión; territorio de pronóstico aún reservado. Por un lado el crecimiento y expansión de Valparaíso se ha sostenido en la construcción vernacular e individual, tildada de “informal”, donde el dominio de la pendiente se ha vuelto una conquista. Mientras que actualmente se pretende establecer una planificación urbana que mira la ciudad desde esta dorsal como nuevo límite. Desde él y hasta el él se estudian las actuales modificaciones de los Instrumentos de Planificación. Junto a ello también se está llevando a cabo el diseño de un Plan Maestro de Conectividad Vial.

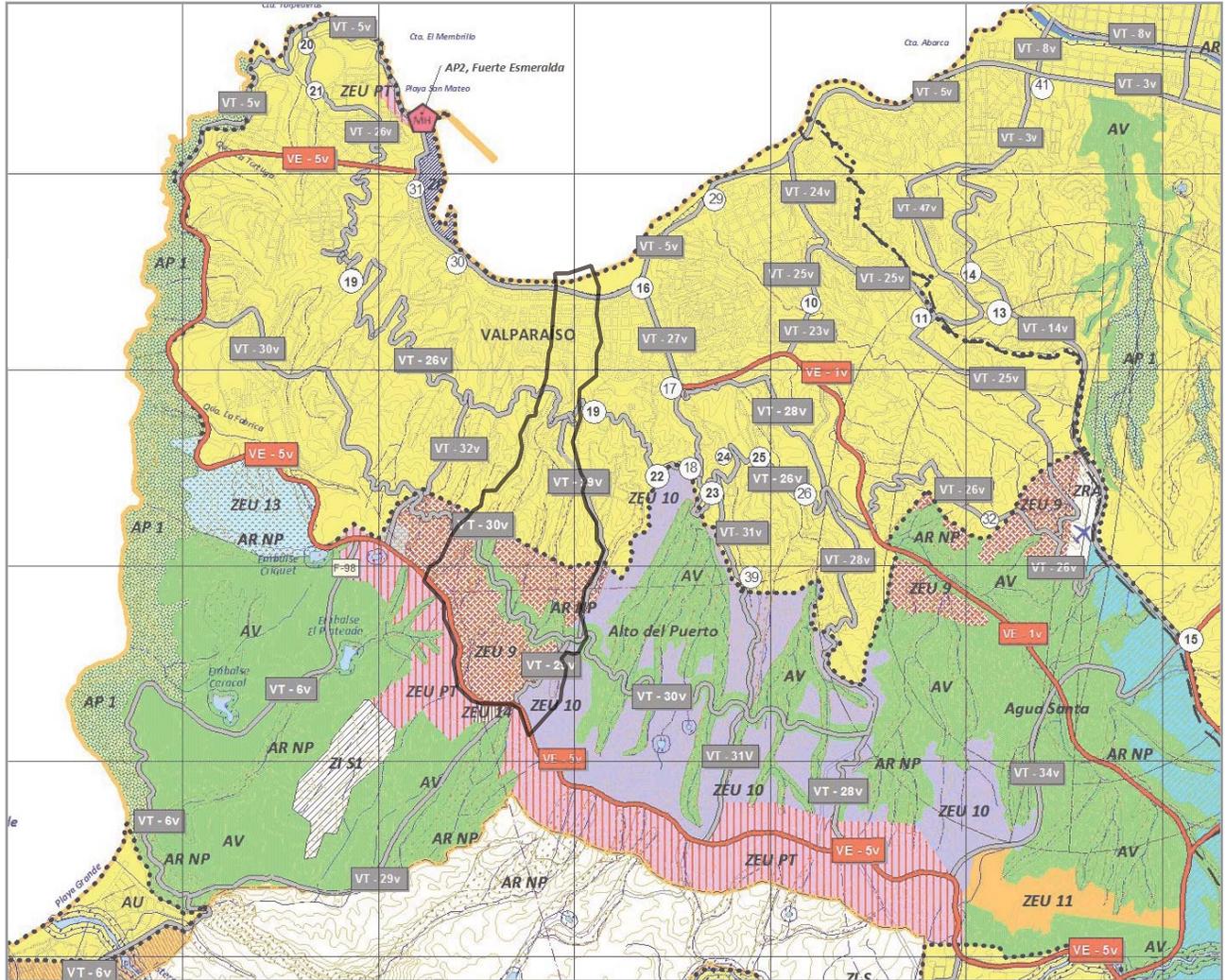
Para poder analizar el impacto de estos proyectos sobre este territorio y así poder vislumbrar si es posible sostener el valor identitario de la ciudad ante este nuevo escenario, se propone estudiar la normativa aplicada relacionándola a las posibilidades topográficas y morfológicas. Es un ejercicio a través del cual se va pensando la ciudad, se busca responder la pregunta planteada y a la vez abriendo nuevas interrogantes y temáticas sobre las cuales discutir.



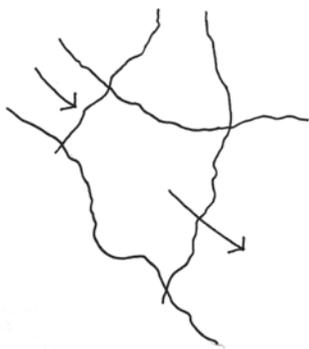
**Imagen Nº 41:** Esquema vectores en la zona de expansión.  
 Fuente: Elaboración propia.



**Imagen Nº 42:** Esquema del límite entre lo rural y lo urbano.  
 Fuente: Croquis Marcelo Araya, Revista ARQ Nº 73, 2009.



43.1



43.2

**Imagen Nº 43, 1.** Plano PREMVAL y área de estudio. 2. Esquema de expansión sector productivo portuario.  
Fuente: elaboración propia en base plano PREMVAL, 2014.

## 4.2 ANÁLISIS DEL PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE VALPARAÍSO EN EL ÁREA DE ESTUDIO.

Antes de comenzar con el análisis específico de aquellas zonas de uso de suelo involucradas al interior del polígono del área de estudio, es necesario reflexionar sobre el propósito de éstas en relación al total del área normada en el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso (PREMVAL).

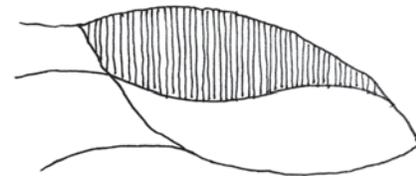
De la imagen Nº 43 (Plano PREMVAL aprobado) se puede desprender el esquema Nº 43.2, donde se aprecia la intención de prolongar el carácter del sector productivo portuario que actualmente tiene como cabecera las instalaciones de la Zona de Extensión y Apoyo Logístico (ZEAL). Desde este sector se proyecta la zona ZEU PT hacia el costado sur del camino La Pólvora a modo de buffer.



44.1

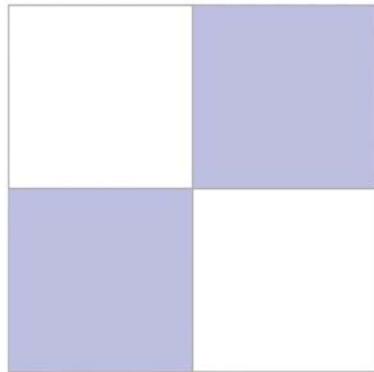
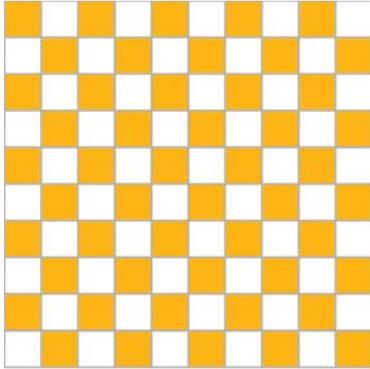
Mientras que hacia el costado norte es posible identificar tres tramos que de oriente a poniente se pueden asociar con las siguientes zonas; primero la Zona Urbana, luego la ZEU9 que propone una densidad media, y en el tercer tramo predomina la extensión de la zona ZEU 10 junto al área verde intercomunal.

En este contexto el polígono del área de estudio se encuentra geométrica y conceptualmente en una situación intermedia, ya que por un lado predomina la zona ZEU9, la que permite un desarrollo de viviendas con condiciones que se asemejan más al Área Urbana que a la zona ZEU10, y por otro lado se emplaza en un punto intermedio del Camino La Pólvora.



44.2

**Imagen Nº 44.** 1. Cuencas de Valparaíso en torno a la cima y el camino La Pólvora. Fuente: elaboración propia en base a Google Earth, 2015. 2. Esquema de relación de lo agreste y lo urbano Fuente: elaboración propia.



**Imagen Nº 45.** Esquema subdivisión predial. Fuente: elaboración propia.

De este modo, las zonas aledañas a esta vía le otorgan una asimetría en torno a las cualidades de los usos propuestos, lo que hace suponer que dicha vialidad sería una buena manera de delimitar usos de suelo con un trasfondo distinto, sin embargo, esto nos lleva a cuestionar la futura coexistencia de flujos vehiculares distintos (circulación de transportes de carga y transportes de locomoción pública y privada).

Todos estos fenómenos reflexionados en torno a las zonas aledañas a esta vía parecen ser problemas aislados al tema de la proyección del valor identitario, sin embargo son aspectos que se deben tener en cuenta ya que el Camino La Pólvara adquiere un indiscutible rol de límite de la ciudad. Ahora bien, la pregunta es si este límite es dónde termina la ciudad o desde donde comienza otra.

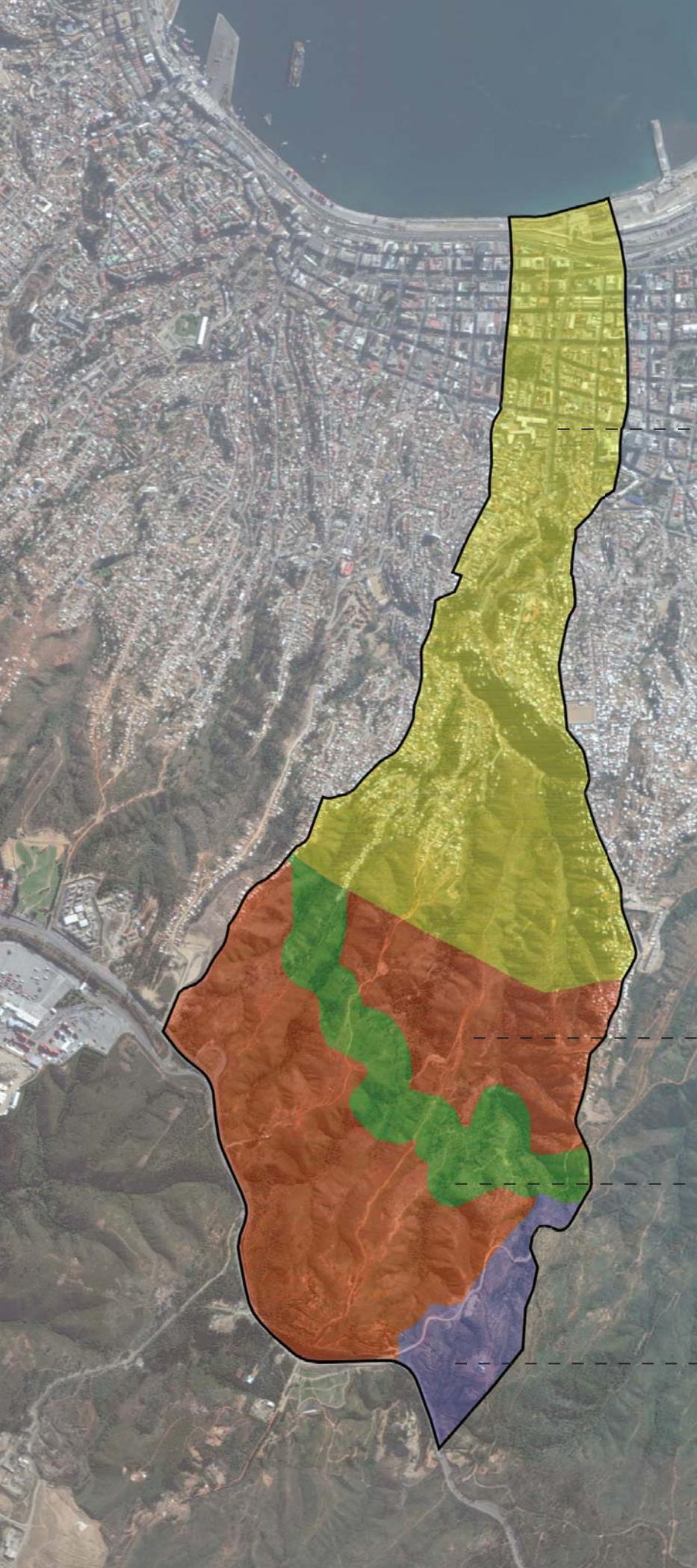
Específicamente y conforme las condiciones urbanísticas, la zona ZEU9 propone una subdivisión predial mínima de 200 m<sup>2</sup>, mientras que la ZEU10 establece 5.000 m<sup>2</sup>. Cabe señalar que ésta última, a diferencia de la anterior, admite actividades productivas de carácter inofensivo (ver esquema imagen Nº 45).

Por su parte, los coeficientes de ocupación de suelo para el uso residencial de la zona ZEU9 es de 0,5, de constructibilidad 0,8 y densidad bruta máxima de 480 hab/ha y para la zona ZEU 10 dichos coeficientes son de 0,25, 0,4 y 280 respectivamente (ver imagen Nº 46). También es posible identificar áreas de riesgo (AR NP) correspondientes a terrenos que presentan pendientes superiores al 40%. Dichas áreas se rigen conforme los requisitos establecidos en el artículo 2.1.17 de la OGUC, en cuanto a las respectivas mitigaciones y estudios asociados al riesgo.

En cuanto a las vialidades propuestas por este instrumento, se grafica la vía troncal el Vergel VT-29v y cercano a la cota 350, la vía denominada camino del agua VT-30v, en torno a la cual se propone una zona de Parques y Áreas Verdes de nivel Intercomunal.

Es importante señalar que la zona de extensión urbana ZEU9 predominante en el área de estudio se encuentra en una situación un tanto dicotómica en relación a sus extremos (norte y sur), ya que cuanto mas nos acercamos al área urbana su conectividad es mas limitada en comparación con el extremo sur, donde enfrenta al Camino La Pólvara, cuya conectividad tiene jerarquía regional. En efecto, las edificaciones que en un futuro se emplazarán en la cima, serían privilegiadas por una relación activa con el camino La Pólvara (Purcell, 2012).

**Imagen Nº 46, Pág. 59.** Zona de estudio y zonificación PREMVAL. Fuente: elaboración propia.



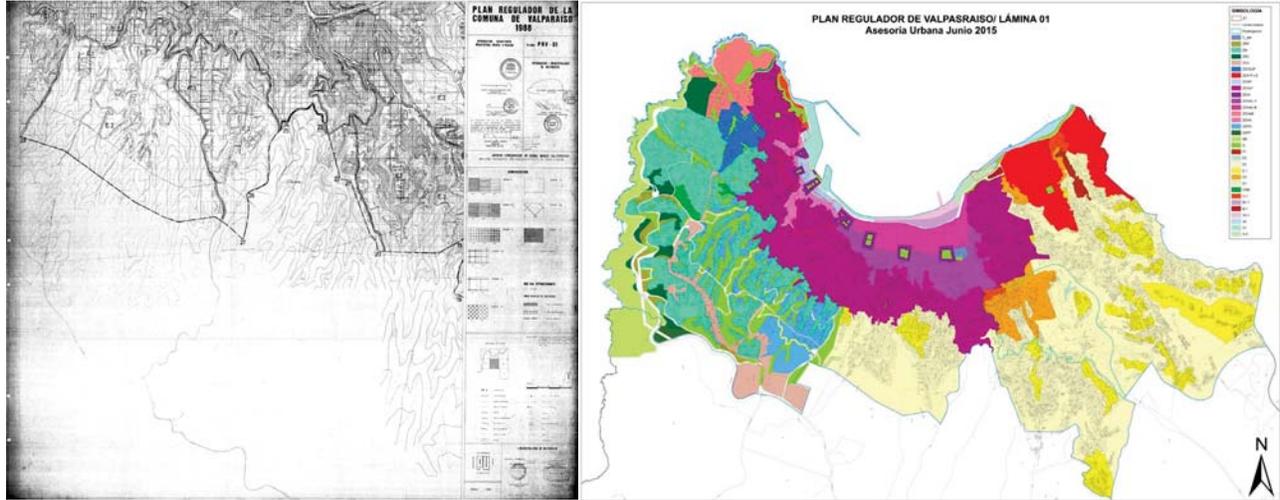
ZONA URBANA 178,03 Ha

ZONA ZEU9 159,74 Ha

AREA VERDE INTERCOMUNAL 40,75 Ha

ZONA ZEU10 22,57 Ha





**Imagen N° 47.** PRC de Valparaíso vigente. Fuente: Asesoría Urbana Municipalidad de Valparaíso.

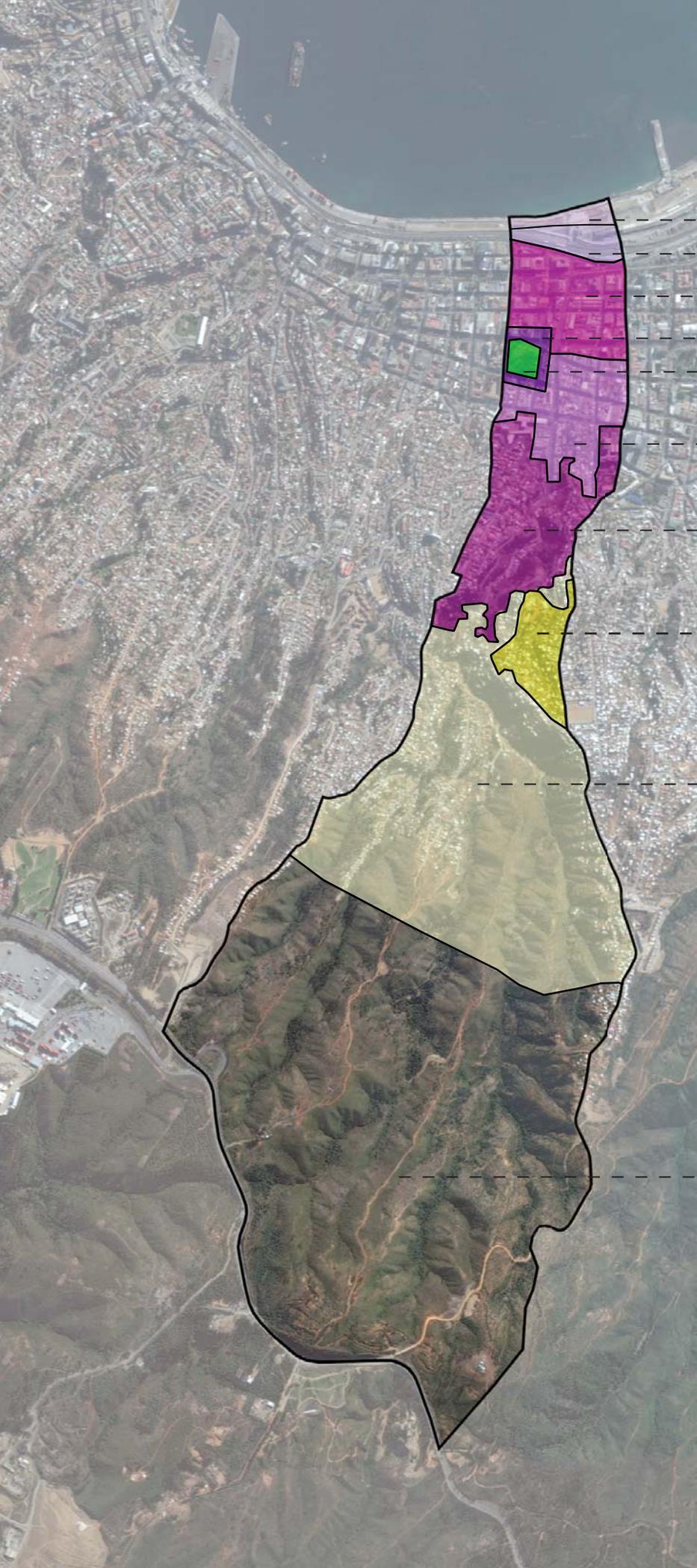
#### **4.3 ANÁLISIS DEL PLAN REGULADOR COMUNAL EN EL ÁREA DE ESTUDIO.**

El Plan Regulador Comunal Vigente en Valparaíso, se origina en el año 1984 y ha sufrido una serie de modificaciones parciales. La zona de expansión del área de estudio está normada por las zonas E1 y E2 del mencionado instrumento. Estas proponen una subdivisión predial mínima de 160 m<sup>2</sup> y 250 m<sup>2</sup>, respectivamente.

En cuanto a la extensión acotada dentro del área de la cuenca, predomina el uso de suelo E2, dentro del cual el porcentaje de asentamiento es menor, prevaleciendo la extensión natural del territorio. Es por esto que se podría tomar como referencia la zona ZCHLF contigua como un referente, tratando de homologar patrones de ocupación y futuras problemáticas considerando por un lado lo recogido en el estudio de denuncias ciudadanas (Capítulo 3) y la similitud topográfica de este lugar.

Actualmente el límite urbano lo define el PRC mediante una línea recta que une los puntos cercanos a la cota 325 msnm, sin embargo, conforme a lo anunciado en la próxima modificación al plan regulador comunal de Valparaíso se propone extender la zona urbana hasta el límite con el camino La Pólvora en la cota 450 msnm, quedando sin efecto las zonas de extensión urbana propuestas por el PREMVAl. Asimismo, se propone como una de las alternativas de zonificación ocupar los bordes de las quebradas con una densidad media en altura (Plataforma urbana, 24 de abril de 2015).

**Imagen N° 48. Pág. 61.** Zona de estudio y zonificación PRC. Fuente: elaboración propia.



ZONA A3-1 2,38 Ha

ZONA B1-1 3,93 Ha

ZONA ZCHAL-B 15,82 Ha

ZONA ZCHI 2,48 Ha

ZONA G 1,39 Ha

ZONA ZCHAL-V 14,61 Ha

ZONA ZCHF 27,28 Ha

ZONA E1 8,70 Ha

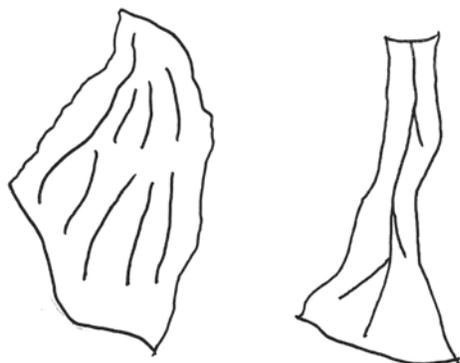
ZONA E2 101,42 Ha

ZONA EXTENSIÓN URBANA 223,06 Ha

#### 4.4 ANÁLISIS TOPOGRÁFICO DE LA ZONA DE ESTUDIO.

Los aspectos topográficos se estudiaron mediante un análisis de pendientes para el cual se definieron los rangos especificados en el cuadro de la imagen N° 49. Una pendiente de hasta un 15% se considera un suelo edificable sin mayores trabajos de habilitación, hasta un 30% se puede pavimentar (según indicaciones de SERVIU Región de Valparaíso), entre 30 y 40% se considera un rango en donde los movimientos de tierra modifican sustantivamente el terreno y sobre 40% es el rango que el PREMVAL establece como zona de restricción por pendiente elevada.

Al margen de estas cifras específicas que arrojó el análisis, es importante señalar como dichos porcentajes se distribuyen morfológicamente. La imagen N° 49 muestra que la cuenca en estudio posee una distribución homogénea de las pendientes abruptas. Además, geoméricamente no es posible identificar una única centralidad dominante como en una cuenca tipo, sino que se trata de una secuencia de cuencas secundarias de similares características que presentan un marcado sentido longitudinal (ver esquema comparativo N° 3).

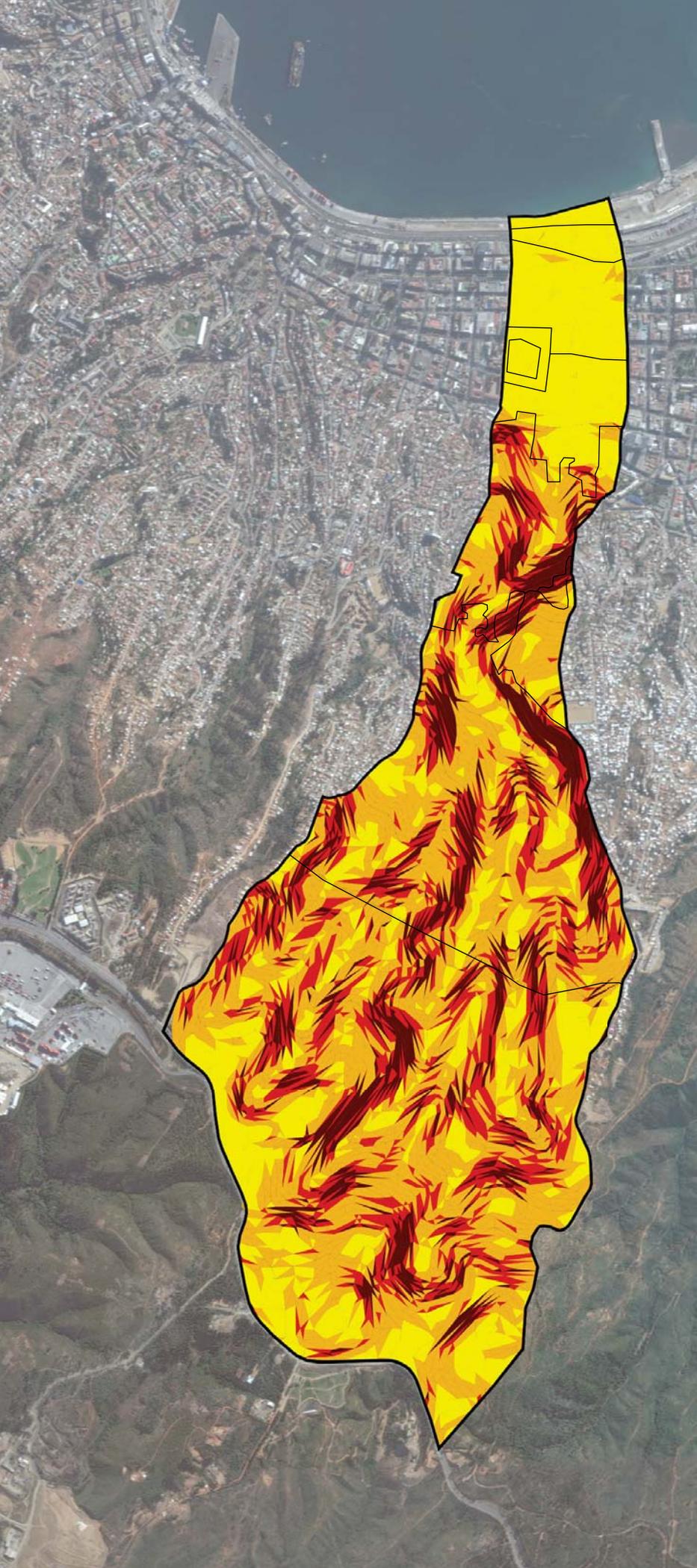


**Esquema N° 3.** Esquema de centralidades en la zona de expansión. Fuente: elaboración propia.

En esta composición morfológica las lomas se identifican con un carácter de centralidad, ya que a través de ellas pasa el primer signo de conectividad, puesto que su condición de poca pendiente permite que una simple huella tenga una holgura y una longitud tal, que más tarde la transformen en una vía principal. En palabras de Marcelo Araya (2014) el perímetro de la ciudad crece en forma de "lenguas de avance", donde la línea se retrae en la quebrada y avanza por el lomo del cerro.

**Imagen N° 49. Pág. 63.** Análisis de pendientes en la zona de estudio. Fuente: elaboración propia.

Otro aspecto importante a rescatar es que pese a que las pendientes leves solo constituyen un 28,64 % del total del área de estudio, éstas se concentran en los extremos del polígono. Hacia el norte se tiene el plan de Valparaíso y hacia el sur se reconoce un sector de baja pendiente junto al camino La Pólvora. Este último, pese a no estar contiguo al área urbana tiene un potencial de ocupación al contar con una conectividad de carácter regional.

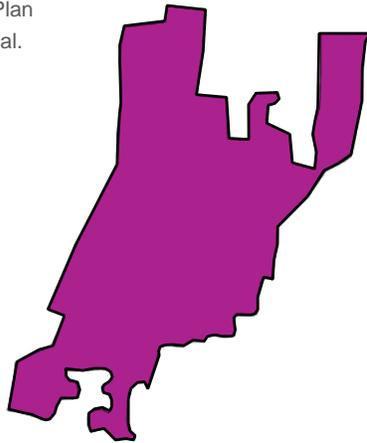


Zona Uso de Suelo	0-15	15-30	30-40	sobre 40	Total Ha
A3-1	2,38	0,00	0,00	0,00	2,38
B1-1	3,91	0,02	0,00	0,00	3,93
ZCHAL-B	15,25	0,57	0,00	0,00	15,82
G	1,39	0,00	0,00	0,00	1,39
ZCHI	2,48	0,00	0,00	0,00	2,48
ZCHAL-V	12,92	1,23	0,41	0,05	14,61
ZCHLF	4,20	12,24	5,53	5,32	27,28
E1	1,72	5,69	0,37	0,91	8,70
E2	15,97	45,55	19,98	19,92	101,42
PREMVAL	54,63	103,17	41,14	24,13	223,06
SUP.	114,86	168,46	67,43	50,34	401,09
TOTAL					

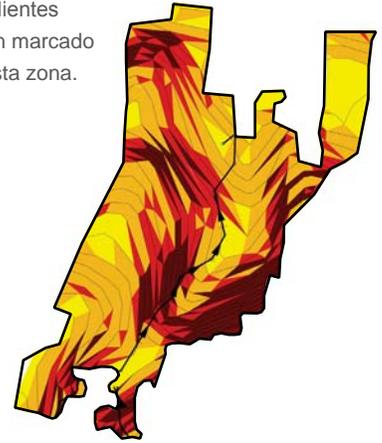
**PENDIENTES %    PORCENTAJE AREA HA**

	0 - 15	28,64	114,86
	15 - 30	42,00	168,46
	30 - 40	16,81	67,43
	sobre 40	12,55	50,34

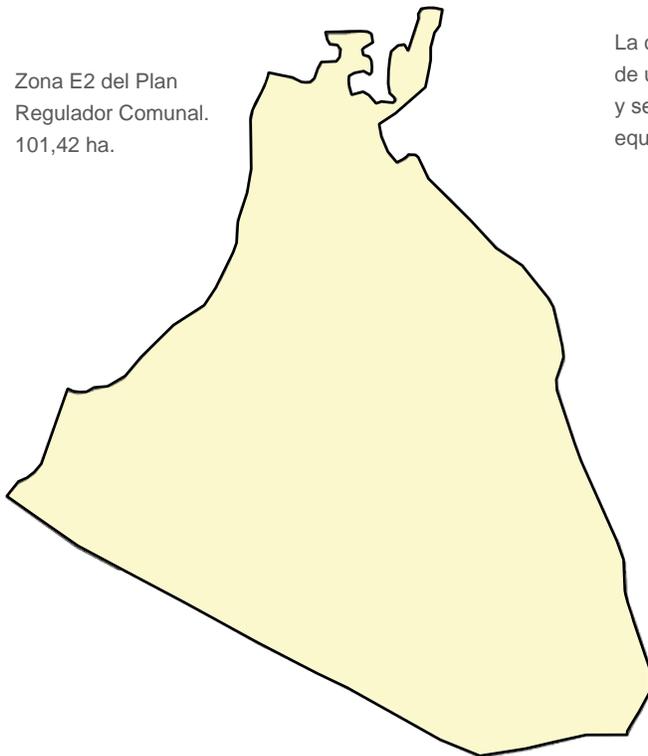
Zona ZCHLF del Plan  
Regulador Comunal.  
27,28 ha.



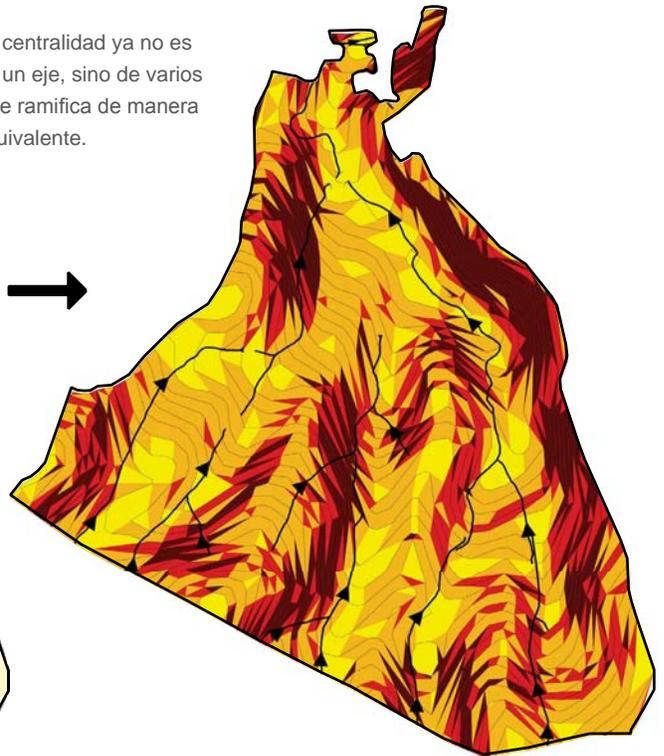
Análisis de pendientes  
que muestran un marcado  
eje central en esta zona.



Zona E2 del Plan  
Regulador Comunal.  
101,42 ha.



La centralidad ya no es  
de un eje, sino de varios  
y se ramifica de manera  
equivalente.



**Esquema Nº 4.** Comparación de zonificaciones, pendientes y morfología vial en el área de estudio.  
Fuente: elaboración propia.

Para continuar con este análisis se desagregaron dos zonas del actual PRC; La ZCHLF y la E2. El objetivo es poder comparar y establecer relaciones entre ambas, ya que poseen condiciones topográficas similares, sin embargo la primera se encuentra ocupada en su totalidad y la segunda posee gran parte de su superficie en estado agreste. Es importante mencionar que la Avenida Alemania es el encuentro entre ambas.

La imagen satelital muestra la relación del análisis de pendientes con las posibilidades concretas de ocupación.



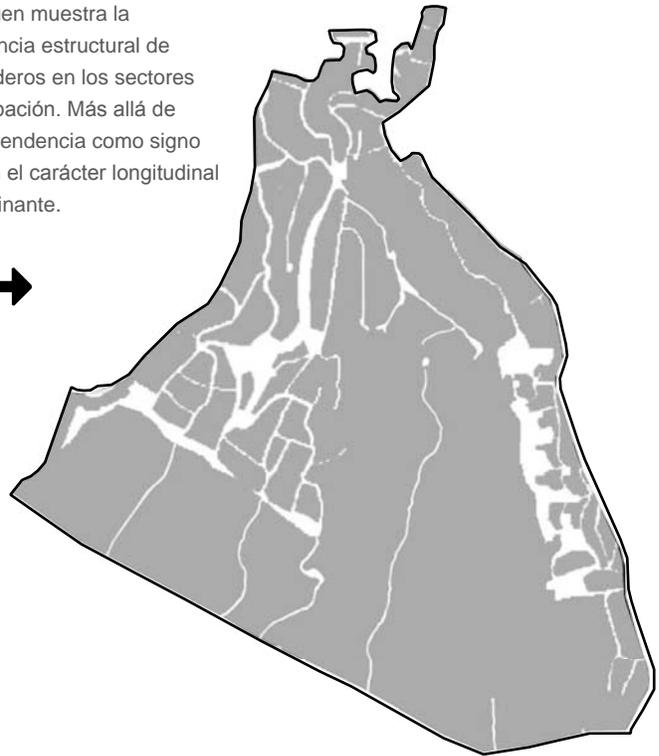
La morfología de llenos y vacíos entre calles y manzanas muestra una trama más regular en aquellos sectores de planicie y unas franjas largas en los sectores de pendientes abruptas.



La Zona E2 presenta una mayor ocupación hacia sector poniente.



La imagen muestra la importancia estructural de los senderos en los sectores sin ocupación. Más allá de su trascendencia como signo resaltan el carácter longitudinal predominante.



#### 4.5 PROYECCIÓN DE LA RELACIÓN DE LO NATURAL Y LO ANTRÓPICO.

Como se vio en el punto anterior mediante el análisis de pendientes, la morfología natural de la cuenca presenta un marcado carácter longitudinal, dentro del cual las lomas son los sectores propicios para comenzar la ocupación, debido a las posibilidades de conectividad y a su carácter plano. Es por esto que se le ha nombrado como centralidad.



Sin embargo en los sectores más consolidados (asociados principalmente a la zona ZCHLF) la ciudad con el paso del tiempo refuerza aquellas circulaciones que permiten acceder a escarpados rincones dentro de la ladera y se configura una trama irregular en su figura, pero complementaria en su forma, incorporando calles, pasajes y escaleras a un mismo y peculiar modo de habitar.

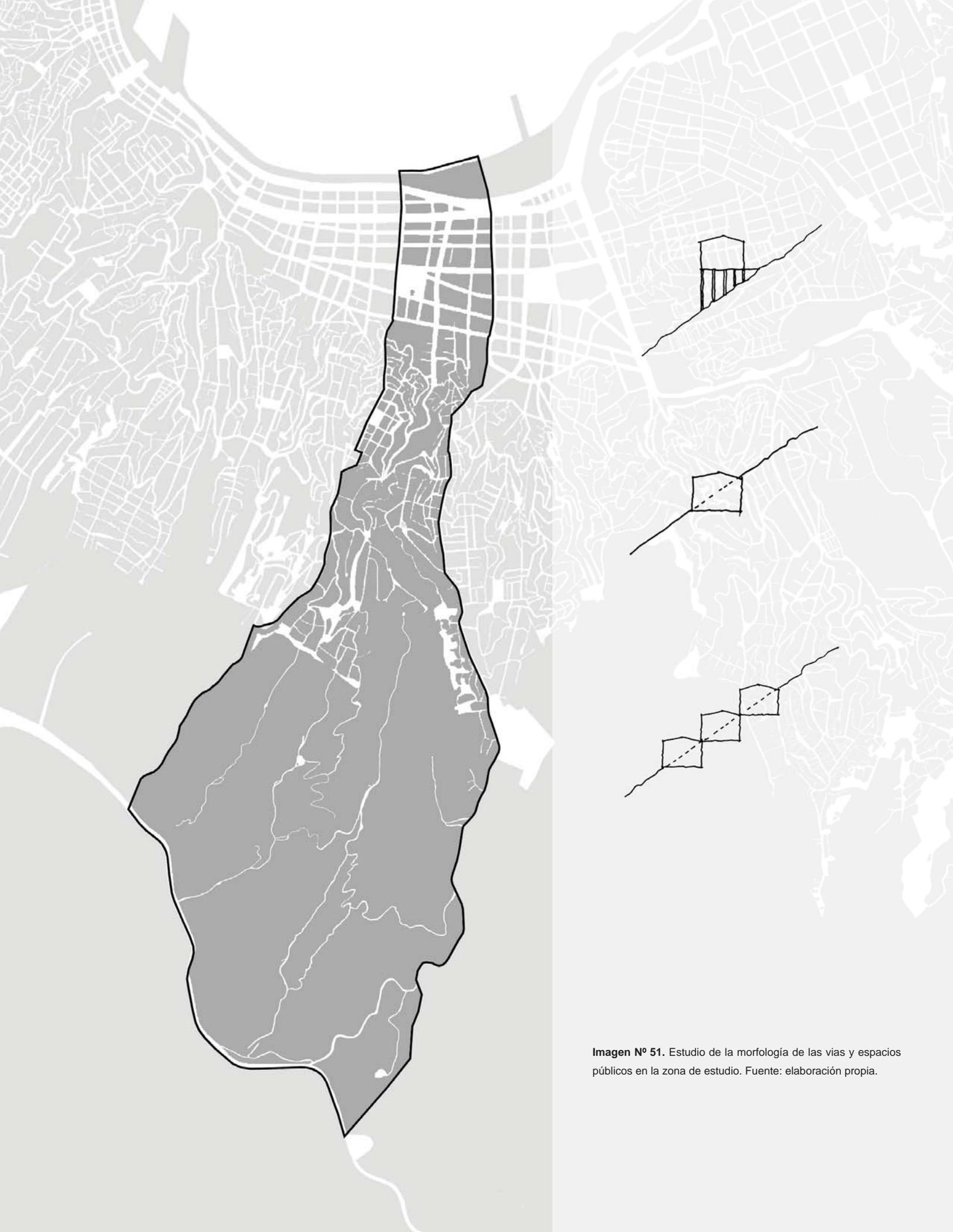
De este modo desde lo natural, las huellas son la primera marca de una morfología antrópica; la expresión de las circulaciones. Esta expresión no es sólo planimétrica, sino que va definiendo el modo de ocupación, en palabras de Andrea Pino (2015) la mayor parte de los habitantes expresa su arraigo al lugar, en relación con aquello que ellos construyeron, es decir, por la manera en que ellos se apropiaron. Es por esto que, pese a que cada quien puede plantear un modo distinto de asentarse, siempre va a mantener un denominador común; la conquista de la pendiente. Dicha conquista está materialmente asociada a domésticos movimientos de tierra basados en rellenos y extracción, lo que nos lleva a plantear un debate entre adaptación y modificación.



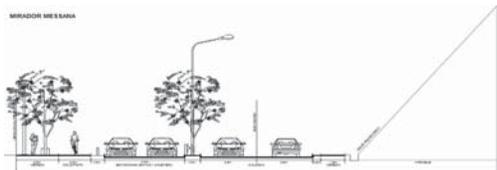
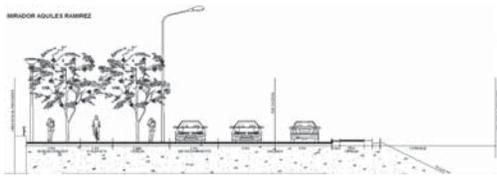
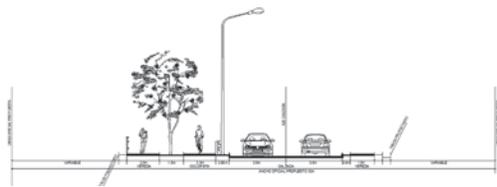
La figura muestra el mismo concepto sustractivo en una casa y en un edificio, planteando que la adaptación y la modificación están reguladas por un asunto de escala. Surge así la pregunta; ¿hasta qué punto la escala es capaz de soportar la adaptación? Y es que en Valparaíso hemos podido ver que la adaptación desgarrar su propio límite al punto de volverse una proeza (ver esquemas en imagen N° 51). Esta proeza no es más que la expresión de lo individual y cómo en su conjunto logran configurar una trama que en su carácter adaptativo ha construido el valor identitario de la ciudad. No sólo en la expresión arquitectónica de sus asentamientos, sino también a escala urbana, ya sea desde un plano abstracto o desde la perspectiva del habitante. De este modo es posible hablar de una trama vertical que hace presente el valor identitario cuando se recorre la ciudad. Concretamente se trata del modo en cómo la pendiente nos muestra una arista de ciudad distinta, ya sea al subir o al bajar el cerro.

Desde una mirada más abstracta se tiene la trama horizontal, en donde es importante señalar el carácter adaptativo en aquellos cursos de agua que tuvieron que abovedarse. Esta acción contribuye con una arista no visible de la ciudad, pero que sin embargo cumple un trascendente rol de soporte urbano.

**Imagen N° 50.** Croquis. Fuente: Estudio de la casa en Valparaíso, 2004, Escuela de Arquitectura PUCV.

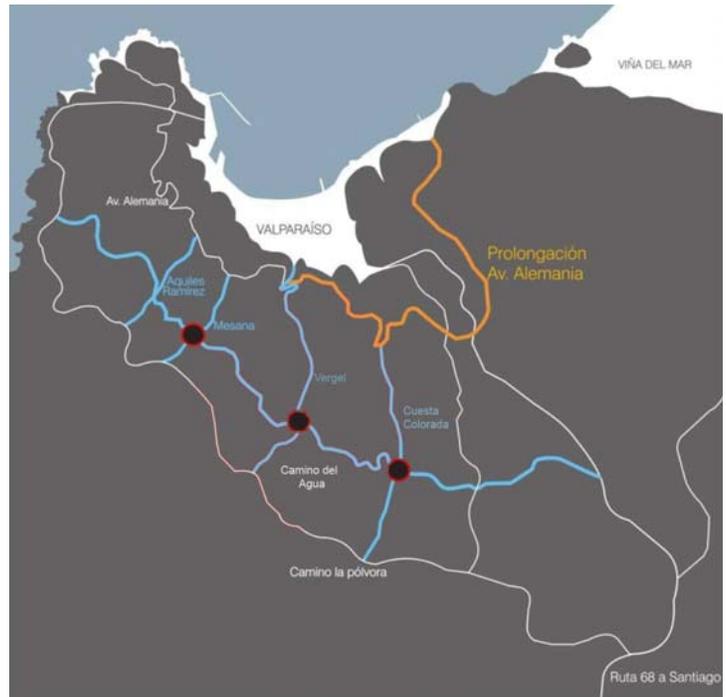


**Imagen Nº 51.** Estudio de la morfología de las vías y espacios públicos en la zona de estudio. Fuente: elaboración propia.



**Imagen N° 52.** Cortes Camino del Agua, anteproyecto.  
Fuente: TDR Diseño "Construcción Camino del Agua y Transversales, Valparaíso", 2015.

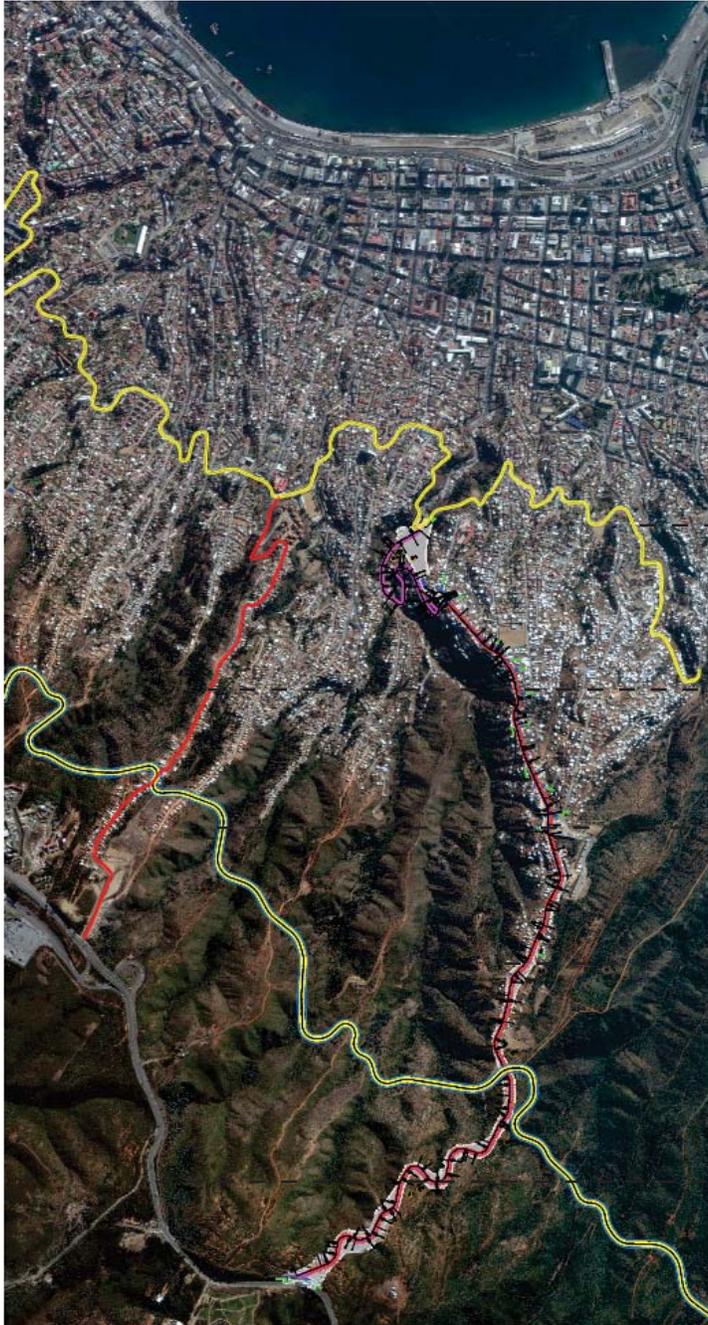
**Imagen N° 53.** Esquema general de proyectos viales.  
Fuente: Plan de inversión reconstrucción y reconstrucción urbana, 2014.



#### 4.6 PROYECTOS VIALES

En Valparaíso las circulaciones han armado una compleja trama que en su origen no estuvo asociada a una concepción de ciudad y menos aún al concepto de velocidad (terrestre). Sucede que el primer asentamiento erigido en las inmediaciones del Barrio Puerto no tenía intrínseco un sentido de ciudad; se trataba de la construcción de una periferia que acompañaba al puerto (Puentes, 2013) que pasó a denominarse como ciudad una vez que adquirió un tamaño significativo. Según Rodolfo Urbina (1999), había que estar lo más próximo al puerto, pues desde él llegaban las buenas nuevas a esta "urbe" cosmopolita. Así en este afán de proximidad, el orden de la traza se dio, en función de las posibilidades individuales y topográficas. Por tanto, espacialmente es posible aventurar una relación directa entre los asentamientos y la centralidad del puerto, subestimando el sentido de relación y conectividad transversal (entre cerros) de Valparaíso en aquel entonces.

Dado este origen, sorprende coleccionar que la velocidad fue un tema que espacialmente quedó "fuera" de la ciudad, pero no ajena a ella. Es así como se logra reconocer en el ferrocarril el primer atisbo de este concepto. Si bien es cierto que éste tuvo una gran influencia en los aspectos urbanos de Valparaíso, resulta razonable asociarlo



AVENIDA ALEMANIA

MESANA

CAMINO DEL AGUA

EL VERGEL

LA PÓLVORA

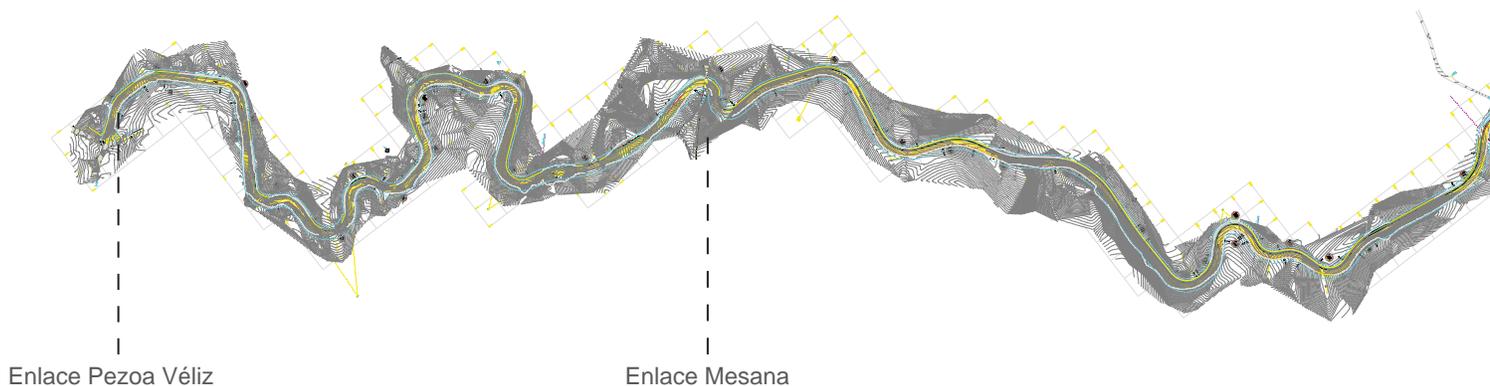
con un carácter más ligado a la Región que a la ciudad (en ese entonces pedestre). Por ello es factible afirmar que el ferrocarril trajo el primer signo de metropolización. Hecho cuya claridad se evidencia hoy al sintetizar la estructura del AMV (Área Metropolitana de Valparaíso) y la proyección de ésta hacia el interior de la Región; en palabras de Alberto Cruz (1954) en búsqueda de los depósitos de naturaleza.

**Imagen Nº 54.** Proyectos viales propuestos en la zona de estudio. Fuente: elaboración propia.

Acotando lo planteado, el concepto de velocidad acarreado por el ferrocarril se dio en una relación tangencial a la ciudad, sentando las bases de la estructura metropolitana y reservando el concepto de Ritmo a la medida de esta ciudad compacta, acotada entre subir y bajar el cerro. En el marco de este planteamiento Juan Purcell (2013) sostiene que la Avenida Alemania fue la primera expresión de Velocidad en la ciudad de Valparaíso, proponiendo un sentido cinético perpendicular a los flujos naturales.

En la intrincada condición topográfica se destacan distintas instancias de circulaciones, y con ellos distintos ritmos, armando una compleja trama que desdibuja la relación binaria de lo público y lo privado. Pasajes angostos, escaleras que tienen como soporte la prolongación del carácter privado de la casa, donde más que escalera arman una continuidad de zaguanes en la pendiente. La circulación desdibuja también la relación espacial de los elementos, aunque precarios en una concepción material, concretos en su sentido arquitectónico.

La forma de la trama es algo que espacialmente se posiciona más allá de la integración del medio natural y de la construcción del lleno y vacío de los Bienes Nacionales de Uso Público. La relación entre público y privado ha perdido la precisión de un límite concreto, pero jamás a pesar de la precariedad, los problemas y las catástrofes ha tenido que coexistir con lo ajeno. Esto lleva a pensar que dicho desdibujamiento no es más que la construcción de un espesor donde se aloja el sentido de la lugaridad de Valparaíso.



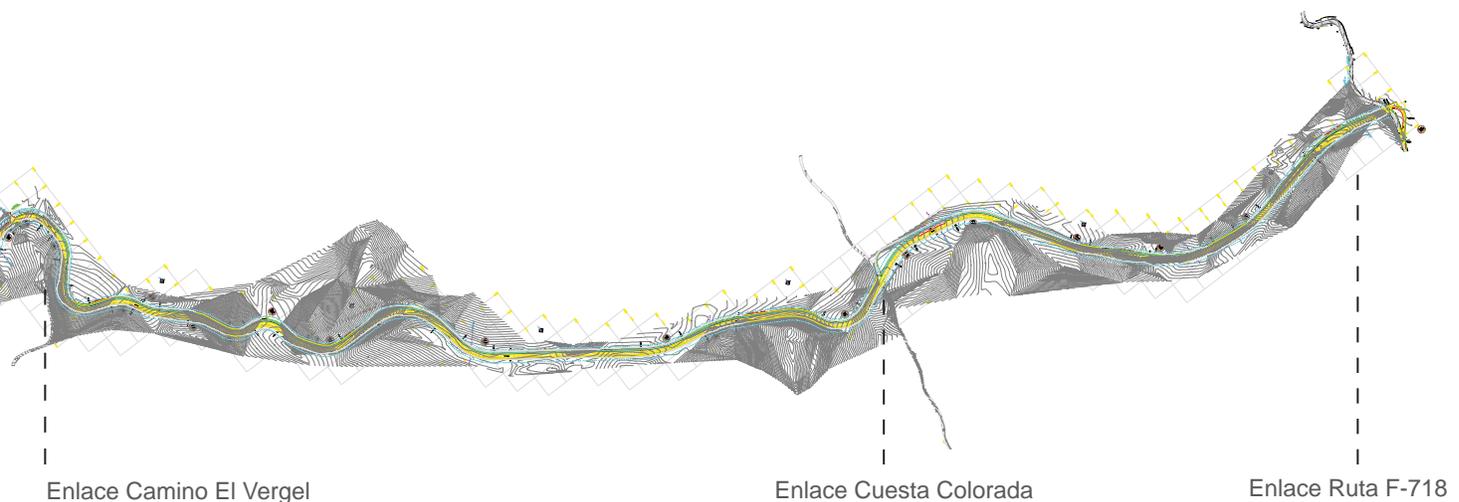
**Imagen N° 55.** Proyecto Camino del agua extendido. Fuente: elaboración propia en base a estudio de prefactibilidad, Municipalidad de Valparaíso, 2011.

Durante el año 2015, se planteó un proyecto de conectividad vial que se posiciona como uno de los más importantes de Valparaíso en esta materia, ya que propone un vínculo transversal entre la meseta donde se ubica el camino La Pólvora y el Plan de la ciudad, además de otorgar una conectividad entre cerros que sólo la proporcionaba la Avenida Alemania mediante el Camino del Agua. Para ello se retoman proyectos como la prolongación de Avenida Alemania, que va desde Playa Ancha hasta avenida Francia y que ahora se pretende extender hasta Santos Ossa y Barón, como estaba pensado cuando se diseñó en 1870.

También se propone retomar la construcción de los ejes viales transversales (avenidas que van desde el mar a cerro), cuya idea surgió en 1996 con la ejecución de obras en el plan de la ciudad compuestas por las vías existentes que actualmente son simples trazados denominados Aquiles Ramírez, Mesana, El Vergel y Cuesta Colorada, todos se extenderían hasta llegar al camino La Pólvora.

Además se pretende concretar el proyecto de construcción del Camino del Agua, como una nueva orbital para la ciudad desde la calle Pezoa Véliz hasta la Ruta F-718 (antiguo camino a Santiago), en una cota intermedia entre la Avenida Alemania y el camino La Pólvora, inicialmente a 350 msnm.

Estos proyectos viales traen una nueva dimensión que no estaba incorporada previamente en la ciudad, la velocidad y junto a la conectividad será un innegable foco de desarrollo habitacional y de servicios, con una elevada densificación.



Ante esto, prevalecen dos ideas que de alguna manera se contraponen, por una parte Valparaíso no puede crecer a partir de su periferia pues ella está al margen de toda red comunicacional (Purcell, 2012), y los nuevos proyectos en la zona de expansión estudiada propondrían un crecimiento inverso y simultáneo a partir del borde-cima, que se extendería cerro abajo hasta terminar presionando sobre la actual periferia urbana. Además, la urbanización que se establezca en esta área tendría un vínculo visual con la bahía de Valparaíso, con un sentido de pertenencia a la ciudad y como se menciono anteriormente tendrá una conectividad regional expedita.

Sin embargo, dicha expansión se contrapondría al crecimiento informal en las quebradas que define un modelo urbano de escala familiar y comunitario, como resultado de una exploración, apropiación y construcción del territorio (Pino, 2014), que es diseñado y rediseñado sobre él mismo a partir de sucesivos ordenamientos y reordenamientos, realizados por los habitantes en sus viviendas y en el espacio público, lo que genera una superposición de trazos y de formas, que interconectados entre ellas denotan un sentido de lugaridad.

#### **4.7 VISITA DE TERRENO.**

El recorrido efectuado en la zona de expansión de Valparaíso, busca remarcar los puntos más relevantes en el encuentro entre los senderos existentes y los elementos más significativos en el territorio, además de visualizar las ubicaciones tentativas de los nuevos proyectos viales . La experiencia en terreno, busca además conocer el estado actual de los caminos y conexiones desde los ciudad hacia los cerros, mediante pausas y detenciones mientras lo permitan las accesibilidades desde el camino La Pólvara.



Imagen P1. Vista hacia el sur desde el camino La Pólvara. La contrapendiente hacia la cuenca sur.  
Fuente: Fotografía del autor, 2016.

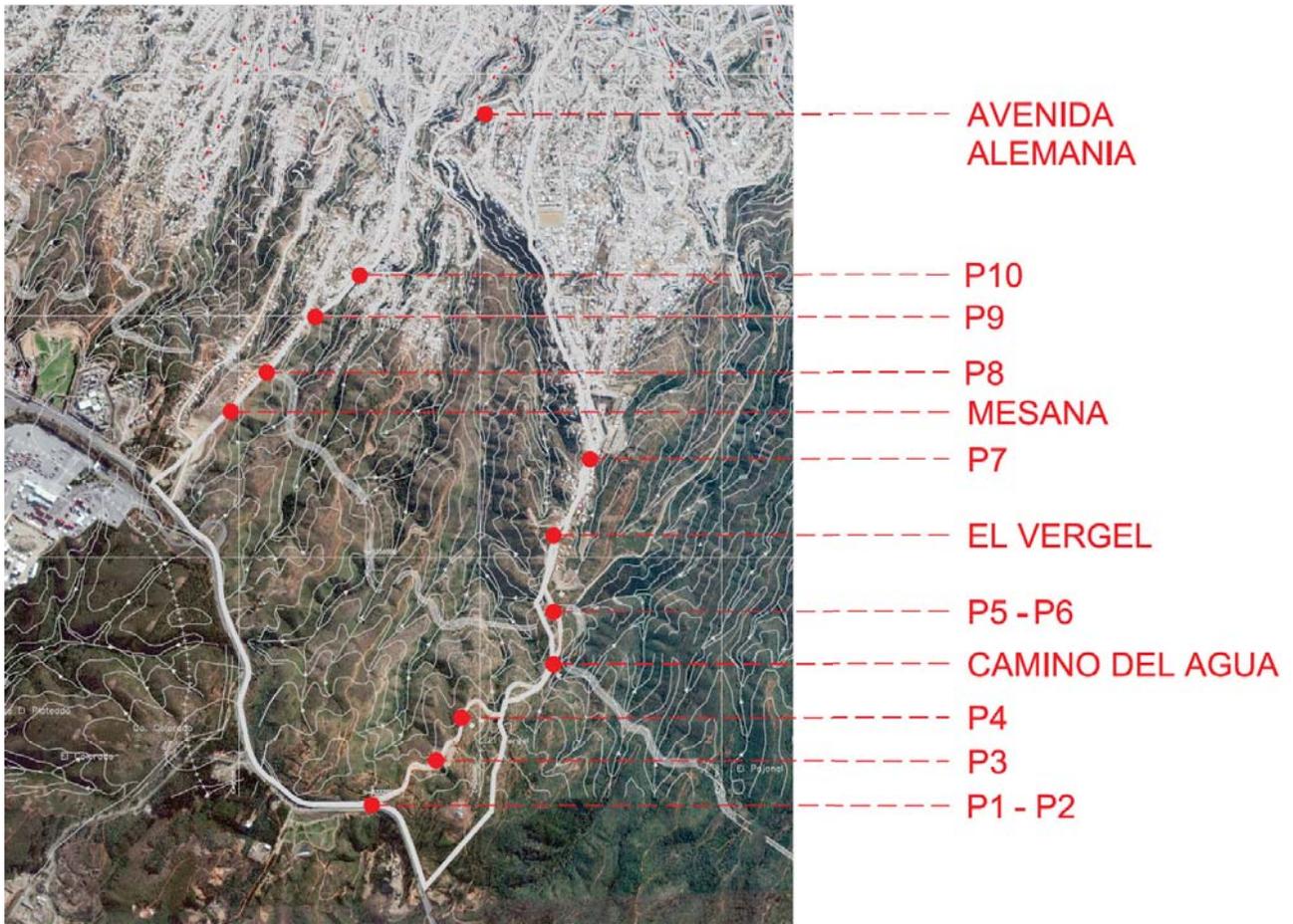


Imagen N° 56 Detenciones en el recorrido y ubicación de las fotografías. Elaboración propia.



Imagen P2. Inicio del recorrido, encuentro del camino El Vergel con La Pólvara.  
Fuente: Fotografía del autor, 2016.



Imagen P3. Área intermedia desde el camino El Vergel hacia la nueva zona de expansión de Valparaíso.  
Fuente: Fotografía del autor, 2016.



Imagen P4. Camino El Vergel, condición de borde de la cuenca en la zona de estudio.  
Fuente: Fotografía del autor, 2016.



Imagen P5. Punto de enlace entre el futuro camino del Agua y camino El Vergel.  
Fuente: Fotografía del autor, 2016.



Imagen P6. Actual sendero del futuro camino del Agua en su condición de balcón hacia la ciudad y el mar.  
Fuente: Fotografía del autor, 2016.



Imagen P7. Vista hacia la zona de expansión de Valparaíso, acercándose a los nuevos asentamientos informales en la cima. Fuente:  
Fotografía del autor, 2016.



Imagen P8. Zona de expansión de Valparaíso en su condición natural, desde el camino La Ruda, paralelo a Mesana, limite oriente de la zona de estudio. Fuente: Fotografía del autor, 2016.



Imagen P9. Camino La Ruda en el encuentro con el camino Mesana, lugar de una futura vía transversal. Fuente: Fotografía de Juan Contreras, 2016.



Imagen P10. Vista hacia el camino La Ruda y la ciudad de Valparaíso.  
Fuente: Fotografía de Juan Contreras, 2016.

# 5



## POSIBLES ESCENARIOS



## 5.1. VISIÓN PROSPECTIVA A PARTIR DE LA DENUNCIA CIUDADANA.

Según Marcelo Araya, para conocer Valparaíso se dice normalmente: *“Vamos a ir por la calle del borde, Errázuriz, luego subiremos a Avenida Alemania y así veremos los cerros, para luego bajar a dar una vuelta en lancha por la bahía”*. Estos son todos ejes que, en semicírculos, muestran el largo de la ciudad en directa relación con el mar, con su borde. Es siempre una mirada desde fuera.

Para el porteño la relación que tiene con la ciudad es otra, la de habitar el pliegue. Una mirada desde dentro, comprometido con la trama urbana, ese trazado particular que sigue las huellas diseñadas hace siglos por la erosión del agua lluvia, el mar abrasivo, los animales, las personas.

Del texto se puede desprender que habrían dos visiones acerca de la ciudad de Valparaíso: la del porteño y la del afuerino, pudiendo agregar también una tercera; la del urbanista, quien no solamente tiene una perspectiva abstracta y especializada, sino también una visión desde adentro que se proyecta en el tiempo.

Conforme a lo expuesto en el capítulo 3, es posible afirmar que las denuncias ciudadanas, reflejan la visión del porteño y del urbanista. El primero tiende a denunciar lo inmediato, lo que le afecta directamente en términos espaciales, mientras que el urbanista centra el objetivo de su denuncia con una visión de futuro, que involucra una colectividad.

Ambos perfiles de denuncias en sus dos visiones pueden ser entendidas como una biopsia que refleja un síntoma<sup>6</sup> de la ciudad y su presente. Ciertas intervenciones en Valparaíso son cuestionadas como un hecho que atenta contra el cuidado que se ha propuesto para ciertos sectores de la ciudad. En este aspecto es importante señalar que las denuncias se hacen dentro de un marco normativo, pero sin embargo convierten un problema morfológico en un problema humano, territorial y contingente, pues le entrega una multidimensionalidad a una problemática que desde el punto de vista de la norma es meramente formal y cuyo cumplimiento no siempre asegura el bienestar de las condiciones urbanas.

De este modo la denuncia ciudadana enciende una alerta que no tiene que ver sólo con un fenómeno actual sino que también nos advierte de lo que podría ocurrir en un escenario futuro situado en la zona de expansión.

Las denuncias evidencian conflictos puntuales, manifiestan el descontento individual de una determinada proximidad, de aquel “pliegue habitado”. Sin embargo el hecho de estudiar un conjunto

(6) Síntoma (Indicio o señal de una cosa que está ocurriendo o que va a ocurrir, definición).

de denuncias permite plantear una perspectiva. No es solamente la disposición espacial de cada una sino la construcción de un contexto que permita tener una mirada anticipadora frente a los escenarios venideros.

En relación a esto, el estudio del capítulo 4 no solamente arrojó una sectorialización concordante con la topología del territorio sino que también permitió evidenciar la incidencia del grado de consolidación de los distintos sectores de la ciudad en los perfiles de denuncia.

Transversalmente fue posible evidenciar problemas vinculados a las nuevas intervenciones, relacionados directamente al crecimiento por densificación, asociado a la lógica del modelo de desarrollo inmobiliario, basado en maximizar la rentabilidad económica, lo que en términos urbanos se traduce en extraer la máxima cabida de un predio.

Si bien este fenómeno de crecimiento por densificación no es nuevo en las ciudades de nuestro país, en la zona de expansión Valparaíso se ha vuelto una incertidumbre por sus características topológicas, la carga identitaria y la oportunidad que para este presentaría.

## 5.2 CONSTATAción DE TRES HECHOS URBANOS

El estudio del capítulo 4 permite constatar tres hechos de carácter urbano cuya relación permitirá conjeturar escenarios sobre la zona de expansión y la proyección del valor identitario.

1. Las zonas de extensión urbana que establece el PREMVAL para el área de estudio, se emplazan entre el actual límite urbano y el buffer sur del Camino La Pólvara. Sin embargo el PRC extendería el límite urbano de Valparaíso hasta el camino la Pólvara, con lo cual dejaría de ser una línea abstracta para pasar a ser una vialidad de carácter regional existente.

2. La geografía comprendida dentro de este límite pertenece a una misma estructura espacial; mantiene un vínculo visual con el total de la ciudad y con el mar<sup>7</sup>.

3. Valparaíso incorpora un nuevo modo de crecimiento a partir de la cima, impulsado por la nueva accesibilidad propuesta por los proyectos viales y la extensión del PRC.

## 5.3 ESCENARIOS; RELACIONES E IMPLICANCIAS

Teniendo presente estos 3 hechos se identifica un territorio que se extiende desde el borde mar hasta el Camino La Pólvara, pudiendo distinguir 2 grandes zonas (A y B de la imagen N° 57); el área urbana y la extensión agreste.



Imagen N° 57 Esquemas de las zonas estudiadas. Fuente: elaboración propia.

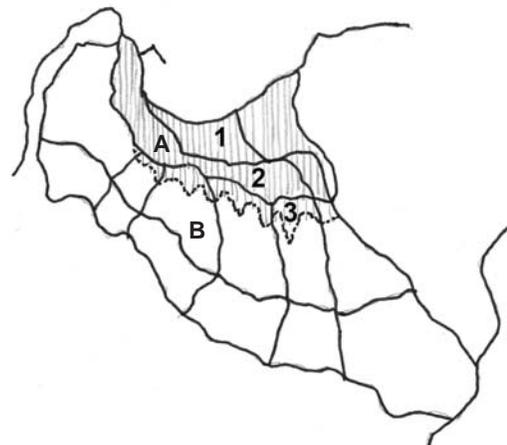


Imagen N° 58 Esquemas de las zonas estudiadas y sus posibles escenarios. Fuente: elaboración propia.

(7) Se pudo comprobar en la visita a terreno.



Al interior del área urbana (Zona A de la imagen N° 58) es posible precisar 3 sub sectores: el plan de la ciudad, los cerros de connotación histórica y luego, el sector de los cerros con un menor grado de consolidación. Es importante destacar que si bien estos dos últimos sub sectores están contiguos, no es posible individualizarlos de manera tan evidente como el caso del plan, dado que comparten el mismo escenario topográfico, el que se prolonga hasta encontrar la cima en el Camino La Pólvora. La zona agreste (Zona B de la imagen N° 58) también comparte esta misma condición topográfica.

Ahora bien, el futuro desarrollo que tendría la extensión agreste (zona B) a la luz de los hechos planteados hace pensar en distintos escenarios de ocupación e intervención, dando paso a discutir en cómo influirían en el valor identitario de la ciudad:

**A1.** El plan de Valparaíso experimentaría un **fenómeno de densificación** asociado al futuro desarrollo urbano de la zona de expansión. Esta requerirá de servicios y equipamientos a medida que comience a poblarse.

En un escenario temporal inmediato no se percibirán cambios sustantivos dado que la propia zona de expansión absorbería la demanda de equipamientos y servicios. Sin embargo al hacer una proyección a largo plazo, será posible percatar una densificación del plan de Valparaíso asociado a un perfil más cívico de ciudad.

Ahora bien, en virtud de lo estudiado en el capítulo de las denuncias ciudadanas, su espacialización y clasificación, advierten que este fenómeno de densificación debiese ser controlado desde el punto de vista normativo.

**A2.** Por su parte, la zona de los cerros de connotación histórica experimentara un fenómeno de agudización de las problemáticas actuales es por esto que se ha nombrado la **zona del conflicto**.

Es importante declarar que este nombramiento tiene dos aristas:

Por un lado, el término de conflicto hace referencia a la continuidad de las problemáticas expuestas en el capítulo de las denuncias ciudadanas; permanecerá la presión inmobiliaria, experimentando un cambio de perfil en los productos ofertados, pero conservando los problemas analizados.

Por otro lado, al ampliar la zona urbana de Valparaíso se generara un nuevo debate sobre el valor identitario y el área histórica de conservación; se generará un conflicto sobre la ampliación de dicho polígono y su definición.

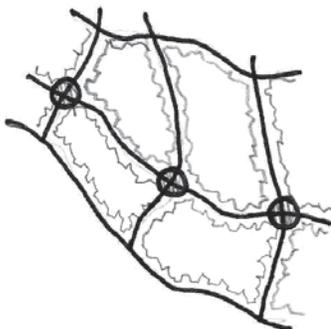
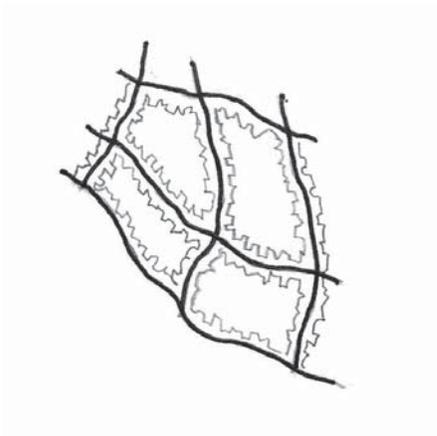


Imagen N° 59 Esquemas, posibles escenarios.  
Fuente: elaboración propia.

Finalmente la ampliación del polígono del área histórica de conservación será un hecho. Sin embargo, el tiempo de aprobación de dicha tramitación ocasionará nuevos conflictos asociados a la oportunidad que presentará el período de transición a la nueva normativa.

**A3.** En relación a los sectores de cerros no consolidados se generará un fenómeno que se ha nombrado como **zona de mixtura**. De forma casi abrupta dejará de tener la cualidad de periferia urbana pasando a ser un sector con accesibilidad, lo que sin duda lo tornará en un escenario propicio para el desarrollo residencial. Pese que inicialmente presentará una ocupación dispersa, se prospecta como un escenario espacial que mostrará de forma contrastada el encuentro de dos modos de hacer ciudad.

**B.** Ahora bien, en cuanto a la zona de expansión (B en imagen N° 57), en obediencia a los objetivos de esta investigación y en consideración a los hechos urbanos constatados es posible identificar un escenario morfológico basado en corredores y nodos.

El concepto de corredor esta referido a la ocupación inmediata y natural que experimentarían las vialidades en estudio (transversales y longitudinales).

Particularmente las transversales tendrían la primera ocupación dado su condición topográfica en la cima. Se trata de la prolongación y materialización de huellas y caminos pre existentes. Sin embargo la construcción del Camino del Agua y la prolongación de la Avenida Alemania, en su condición de longitudinalidad no obedecen a una ocupación anterior, sino que se proponen como una nueva conexión entre cerros, requiriendo obras civiles para salvar la complicada topografía. Esto se traduce finalmente en una inversión significativa que podría postergar su materialización, a diferencia de las transversales cuya ejecución puede darse de manera secuencial y parcelada.

De este modo, y tal como se grafica en la imagen N° 59, la ocupación se generaría desde las lomas de los cerros y en torno a las transversales.

En la visita a terreno se constató la longitud de estos lomajes y el ancho de las huellas, que pese a su precariedad alojan una condición de avenida.

Continuando con la prospección morfológica se presentan dos conceptos a considerar: nodo y la macro manzana virtual.

El concepto de nodo encuentra su punto de partida en la intersección de las vialidades en estudio. La intersección geométrica daría lugar

a un espacio que se ha denominado como macro esquina, cuyo significado radica en el tipo de situaciones que allí acontecerían. Se trataría de una situación de detención en una extensión donde predominaría el ritmo del automóvil, propiciando actividades relacionadas con dicho ritmo.

Cabe mencionar que la macro esquina no esta geoméricamente asociada al tamaño de las fajas viales que se intersectan, sino a la situación que propiciarían, considerando el encuentro de un nuevo ritmo en una nueva extensión.

Tomando en cuenta el eventual cruce de vialidades longitudinales y transversales, se genera una grilla cuyo reticulado permite identificar nuevos territorios, nombrándolos como una macro manzana virtual.

Este último término esta referido a la virtud para producir un efecto de algo que tiene existencia aparente y no real, ya que en el fondo se trata de nuevos territorios, cuyas condiciones topográficas y normativas analizadas en el capítulo 4 permiten valorizar gradualmente el territorio según sus posibilidades de ocupación. Así entonces los sectores más propicios son aquellos que además de estar conectados, presentan pendientes leves y una normativa menos restrictiva.

Respecto a la relación de la ocupación formal e informal al interior este territorio mixturado se prospecta la coexistencia de ambas, sin embargo el desarrollo de proyectos habitacionales tanto estatales como privados, estaría asociado a aquellos sectores propicios descritos anteriormente, mientras que el desarrollo de asentamientos informales tenderían a ocupar los sectores inferiores, tales como fondos de quebradas y zonas de restricción.

Esto lleva a reconvertir la forma de la periferia, suspendiendo el antecedente de crecimiento a modo de franja continua, dando paso a una ocupación informal aislada al interior de estos territorios denominados como macro manzanas virtuales.

A			B
AREA URBANA			NATURAL O AGRESTE
A1	A2	A3	
CON DENSIFICACIÓN	SIN VARIACIÓN	SIN INTEGRACIÓN	SIN CRECIMIENTO INFORMAL
SIN DENSIFICACIÓN	CONSERVACIÓN	CON INTEGRACIÓN	CON CRECIMIENTO INFORMAL

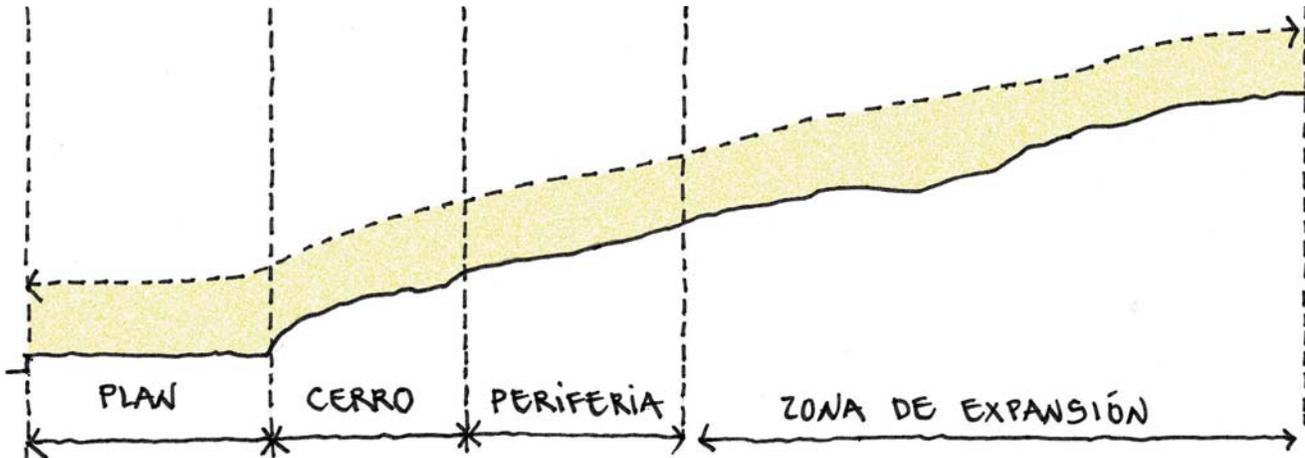


Imagen Nº 60. Posibles escenarios. Fuente: elaboración propia.



Imagen Nº 61. Zona de expansión de Valparaíso, relación de lo agreste y lo urbano. Fuente: elaboración propia en base a Google Earth, 2015.



## CONCLUSIONES



## CONCLUSIÓN

La investigación realizada constituye una primera aproximación a la problemática de la proyección de la lugaridad y el valor identitario de Valparaíso en la zona de expansión. Surgen un conjunto de conclusiones y una serie de interrogantes que merecen ser abordadas a futuro. En este apartado se pretende plantear de manera sintética algunas reflexiones que se desprenden de la pregunta inicial de investigación:

*¿Es posible sostener el valor identitario de la lugaridad de Valparaíso (basado en el modo vernacular y colectivo de establecerse en la pendiente) ante la implementación de un nuevo escenario urbano en su área de expansión?*

Intentando dar una respuesta y a la vez guiar la investigación, se planteó la siguiente hipótesis:

*La implementación de un nuevo escenario urbano se ampara en un estándar que no se condice con el valor identitario de Valparaíso, pues plantea una morfología vial basada en la velocidad, que trae como consecuencia una nueva escala de actividades en un mismo escenario topográfico.*

A través del desarrollo de los objetivos de la investigación fue posible confirmar la hipótesis, en cuanto no es posible sostener el valor identitario de Valparaíso en el área de expansión. Sin embargo el estudio permitió precisar y reordenar las variables de la hipótesis, planteándolas como aristas fundamentales del problema, a partir de las cuales se abordaron las conclusiones:

El estándar del nuevo escenario urbano no es una variable determinante, ya que más bien se trata de una planificación, que junto con modificar y extender el Plan Regulador Comunal, propone la materialización de un reticulado vial (conectando la ciudad con vialidades de carácter regional) que promueve un nuevo modo de ocupación del territorio.

Luego, es posible precisar que el fondo del problema tampoco radica en la morfología de la vialidad propuesta como elemento en sí mismo. Los perfiles definidos proponen la coexistencia del automóvil y el peatón, cuidando distanciamientos, proponiendo detenciones y modelando una velocidad de diseño que alcanza los 50 km/h.

El problema identificado es la extensión que dichas vías abarcan en su propuesta; hecho que factibiliza una gran superficie de territorio normado, lo que trae como consecuencia dos hechos significativos para Valparaíso:

## 1. Incorporación de la velocidad como factor urbano

Se promueve una ocupación extensiva, basada en la velocidad. Precisando que dicho concepto se debe entender como una nueva forma de abarcar la ciudad donde los distanciamientos se miden en tiempo de desplazamiento y no en distancias físicas.

## 2. Se elimina la condición espacial de la periferia en Valparaíso.

Eliminar la condición espacial de la periferia de Valparaíso no tiene que ver con eliminar la condición de informalidad, tampoco se trata de erradicar la vulnerabilidad de ciertos sectores. Tiene que ver con aquello que implica dar un cambio en su conformación.

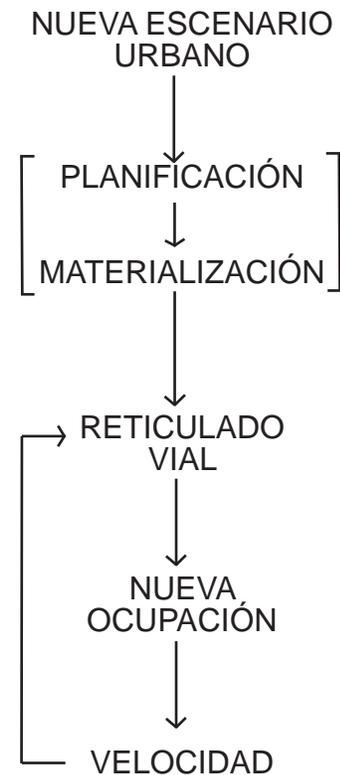
La ocupación que históricamente ha avanzado cerro arriba, entre la intrincada topografía, constituyendo diversas instancias de circulaciones y ritmos, han conformado una trama informal (en sus inicios), que desdibuja la relación binaria de lo público y lo privado. Pasajes angostos, escaleras que tienen como soporte la prolongación del carácter privado de la casa, donde más que escalera arman una continuidad de zaguanes en la pendiente. La circulación desdibuja también la relación espacial de los elementos, aunque precarios en una concepción material, concretos en su sentido arquitectónico.

De este modo se ha cambiado el sentido al límite, transformando una línea periférica en un espesor que construye recintos extensos que intentan hacerse de sus propios límites, entre ellos y con la ciudad.

Ahondando en estos dos hechos, el nuevo escenario urbano de Valparaíso trasciende más allá de la mera implementación de su planificación y de la materialización de su infraestructura (en este caso vial). Tiene que ver con la relación de sus consecuencias inmediatas y cómo esto incide en su tradición de hacer ciudad.

Parece existir antecedentes suficientes para afirmar que se está llegando a una instancia o punto de inflexión en la historia urbana de Valparaíso. Hasta ahora es posible reconocer un patrón de crecimiento que con el paso de los años ha permitido nombrarlo como una tradición; la tradición de la pendiente.

En palabras de Alberto Cruz Covarrubias (1954), "Valparaíso entero tiene la tradición de la pendiente: las únicas obras realmente arquitectónicas de Valparaíso son en las pendientes de las quebradas que entran entre los cerros: no sólo lo son por sus formas y colores, sino que por la audacia de las proezas constructivas..."



No cabe duda que las palabras de Alberto Cruz elogian la manera en que cada casa construye su lugar de un modo vernacular que prácticamente desafía la gravedad. Pese a no proyectarse con un sentido colectivo más allá de la ampliación de un grupo familiar (Pino, 2014), el conjunto de casas logra dar un sentido de lugaridad a una unidad mayor como es el cerro y/o la quebrada. Cuando esta misma proeza es posible identificarla con un carácter urbano, podemos hablar de una condición de ciudad.

En Valparaíso esta condición ha pasado a constituir parte fundamental de su valor identitario. La vernacularidad no solamente ha sido una expresión formal; en su sentido de periferia ha logrado extender la ciudad en un territorio hostil, regalándole una continuidad.

La hostilidad de este territorio no solo radica en su escarpada topografía, sino como a lo largo de su historia ha tenido que lidiar con catástrofes y como ha logrado persistir “durante cuatro siglos en los peores cerros con el peor mar” (Cruz, 1954)

De este modo a lo largo de estos cuatro siglos, se ha mantenido esta tradición que a través de la informalidad ha hecho de la periferia un borde de la ciudad, hecho cuya naturaleza se puede ejemplificar ya sea con las primeras casas junto a la iglesia la Matriz o con las últimas ocupaciones informales de la cuesta de la Ruda.

Ahora bien, el punto de inflexión radica en que la implementación de un nuevo escenario urbano en Valparaíso (amparados en los nuevos proyectos viales y una nueva planificación), no permitirá la proyección de la lugaridad y el valor identitario de la ciudad, por cuanto se pasaría de una condición de crecimiento y ocupación basada en un borde periférico informal a una situación de área de dispersión formal.

Pese que esta nueva forma de ocupación se distancia del modo vernacular y colectivo de establecerse en la pendiente, no supone un aspecto negativo para la ciudad, sino que plantea un escenario sobre el cual discutir y proponer alternativas de integración, sin violentar el sentido de la lugaridad.

El sentido profundo del valor identitario de Valparaíso radica en la construcción de la lugaridad y aquello que se reconoce como imagen de ciudad solo constituye una capa externa que contiene dicha construcción.

Es importante tener presente este aspecto para que la conservación de la lugaridad no recaiga en la mera replicación de una imagen, abriéndose a nuevas formas que entiendan el trasfondo y puedan proponer integrar la nueva ciudad con la existente.

## PROPOSICIONES:

Es importante declarar como cuestión previa que el actual estándar normativo es inaplicable a la realidad topográfica, identitaria y cultural en Valparaíso, por lo que los futuros instrumentos no van a reparar en que la ciudad tiene una realidad particular. Se advierte que su aplicación traerá resultados inciertos tanto en la ciudad existente como en el escenario urbano futuro.

Además, dicho marco normativo no entrega ninguna certeza de que pueda replicarse un proceso de capitalización de la identidad, de los aspectos significativos de Valparaíso estudiados en la presente investigación.

La integración de estos dos modos de ciudad no puede abordarse desde un marco normativo que regule el espacio privado, por lo que se propone abordar su integración desde el espacio público. En particular planteando dicha temática mediante cuatro perspectivas:

1. Infraestructura, en base a los antecedentes históricos estudiados en la ciudad, se rescata la importancia de la infraestructura de abovedamientos de las quebradas y contención, como soporte del espacio público y se propone estructurar la zona de expansión en base a estos criterios de mitigación como primera intervención.
2. Geografía, abordar el espacio público desde una escala geográfica entendiendo la quebrada como una gran unidad territorial que aloja distintas escalas.
3. Político, proponer un plan maestro sobre estas unidades geográficas que permita disponer de espacios públicos concretos especialmente en las zonas de riesgo.
4. Normativo, establecer reglamentos para el desarrollo y materialización del espacio público en relación a la pendiente y en cooperación público – privada, como se plantea en el sistema de aportes al espacio público a los proyectos de construcción.



## BIBLIOGRAFÍA



## 1. ARTÍCULOS DE REVISTA

Álvarez, Luis. "Origen de los Espacios Públicos en Valparaíso: El discurso Higienista y las Condiciones Ambientales en el Siglo XIX". En Revista de Urbanismo U. de Chile, 2001, n° 4, en línea.

Araya, Marcelo. "Las aguas ocultas de Valparaíso". En ARQ, 2009, n° 73, pp. 40-45.

Cruz, Alberto. "Estudio Urbanístico para una Población Obrera en Achupallas". En Anales Universidad Católica de Valparaíso, 1954, n°1, pp. 243 y ss.

De Stefani, Patricio. "Reflexiones sobre los conceptos de espacio y lugar en la arquitectura del siglo XX". En Revista Electrónica Diseño Urbano y Paisaje, 2009, n° 16.

Larraín, Jorge. "La trayectoria latinoamericana a la modernidad". En Estudios Públicos, 1997, n° 66, pp. 314-333.

Godoy, Francisco. "El retorno del lugar. Antropología y prácticas de lugaridad". En Sustentabilidades, 2014, n° 10.

Ojeda, Lautaro; Pino, Andrea. "Ciudad y hábitat informal: las tomas de terreno y la autoconstrucción en las quebradas de Valparaíso". En Revista INVI, 2013, n° 78, pp. 109-140.

## 2. LIBROS

Appadurai, Arjun (2001). La Modernidad Desbordada. Dimensiones culturales de la globalización. Buenos Aires: Trilce, FCE.

Augé, Marc (2005). Los No Lugares. Espacios del anonimato. Barcelona: Editorial Gedisa.

Casey, Edward (1996). "How to get from space to place in a fairly short stretch of time. Phenomenological prolegomena". En: Steven Feld y Keith Basso (eds.). Senses of Place, Santa Fe, NM: School of American Research Press, pp.13-52.

Fariña, José (1998). La ciudad y el medio natural. Madrid: Ediciones Akal.

Giddens, Anthony (1999). Las consecuencias de la modernidad. Madrid: Alianza.

Graham, Mary (1972), Diario de mi residencia en Chile en el año 1822. Buenos Aires, Francisco de Aguirre.

Habermas, Jürgen (1993). El discurso filosófico de la modernidad. Madrid: Taurus.

Ingold, Timothy (2000). The perception of the environment. Essays on livelihood, dwelling and skill. London: Routledge.

Jacobs, Jane (1961). Muerte y vida de las grandes ciudades. España: Gráficas Lizarra.

Montaner, Josep Maria (2011). Arquitectura y política. Ensayos para mundos alternativos. Barcelona: Gustavo Gili.

Muñoz, Francesc (2009). "Paisajes aterritoriales, paisajes en huelga". En: Nogué, Joan (ed.). La construcción social del paisaje, Madrid: Biblioteca Nueva, pp.293-324.

Folch-Serra, Mireia (2009). "El paisaje como metáfora visual: cultura e identidad en la nación posmoderna". En: Nogué, Joan (ed.). La construcción social del paisaje, Madrid: Biblioteca Nueva, pp.137-159.

Pino, Andrea (2015). Quebradas de Valparaíso, memoria social autoconstruida. Santiago: Lom.

Puentes, Mauricio (2013). La Observación arquitectónica de Valparaíso: su periferia efímera. Valparaíso: EAD Ediciones, Escuela de arquitectura y diseño PUCV.

Purcell, Juan (2014). Visión de Valparaíso 1953-2011. Ediciones Universitarias de Valparaíso. Valparaíso.

Urbina Carrasco, Ximena (2002). Los conventillos de Valparaíso 1880-1920. Ediciones Universitarias de Valparaíso. Valparaíso.

Urbina Burgos, Rodolfo (1999). Valparaíso. Auge y Ocaso del Viejo "Pancho" 1830-1930. Departamento de Imprenta Universidad de Playa Ancha. Valparaíso.

### **3. OTRAS PUBLICACIONES**

Puentes, Mauricio (2014). "La forma de Valparaíso". En: Comisión Interministerial Ciudad, Vivienda y Territorio; y Gobierno Regional de Valparaíso (eds.). Plan de Inversiones, Reconstrucción y Rehabilitación Urbana, Valparaíso, Autor, pp.7-8.

Comisión Interministerial Ciudad, Vivienda y Territorio; y Gobierno Regional de Valparaíso (2014). Plan de Inversiones, Reconstrucción y Rehabilitación Urbana. Valparaíso: Autor.

Colegio de Arquitectos de Chile (2015). "Propuesta Plan Maestro Valparaíso Reconstrucción y Planificación". Valparaíso: Autor.

Servicio de Vivienda y Urbanización Región de Valparaíso (2015). "Términos de Referencia Diseño de Ingeniería, Construcción Camino del Agua y Transversales". Valparaíso: Autor.

#### **4. CLASES DICTADAS EN EL MAGISTER**

Araya, Marcelo (2012). Clase Magistral. El trazado del Agua en Valparaíso. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Viña del Mar, 02.12.12.

Puentes, Mauricio (2012). Clase Magistral. La periferia efímera de Valparaíso. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Viña del Mar, 27.10.12.

Purcell, Juan (2013). Clase Magistral. La ciudad y la casa: la aislación y partición como forma del habitar. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Viña del Mar, 27.09.13.

Urbina Carrasco, Ximena (2013). Clase Magistral impartida por invitado. Rio de Janeiro. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Viña del Mar, 06.09.13.

## **COLOFÓN**

La presente edición fue impresa en formato carta en sentido vertical (21,6 x 28 cm), en papel hilado 6 (106 gr.)

Para el diseño de las páginas se consideró tipografía Arial, en un tamaño de 9 pt. Su composición grafica fue concebida en los software: Adobe Indesign CS5, Adobe Photoshop CS5, Autocad 2015 y Microsoft Word 2011.

Las páginas fueron impresas en una Samsung Xpress C1810W Series Laser Color, y la tapa en un plotter HP Designjet T610 44IN HPGL2, en papel hilado (180 gr.), en el mes de diciembre de 2016 en la ciudad de Viña del Mar, Región de Valparaíso.