Valparaíso, ciudad compleja, cuyo trazado nace y crece de manera irregular condicionado por una escabrosa topografía a la que se suman catástrofes naturales como terremotos o aquellas de carácter económico producto de decisiones del hombre. A pesar de ello se genera un paisaje cultural único, colmado de perspectivas inesperadas, funiculares que escalan, escaleras que se enredan en calles divergentes, esquinas que anuncian lo inesperado, plazas irregulares y miradores con una arquitectura vernacular donde abunda la buganvilia en cerros y quebradas, elementos que dan cuenta de una fuerte influencia marítima y una dinámica en constante transformación.

Su identidad se plasma en un anfiteatro natural con áreas distintivas, impresas en la memoria colectiva de sus habitantes, con un lenguaje ecléctico que da cuenta de un desarrollo histórico hoy convertido en patrimonio urbano reconocido por UNESCO, el año 2003, como paisaje cultural entendido no solo de manera tangible sino también como producto social activo en el tiempo, que se apropia de un territorio de borde mar.

Orígenes

Sus orígenes se remontan al siglo dieciséis, cuando en 1536, una expedición española a bordo de la nave Santiaguillo, al mando de don Juan de Saavedra, descubre la bahía a la que llamó Valparaíso. Con posterioridad, el Gobernador Pedro de Valdivia en 1544, otorga al marino genovés Juan Bautista Pastene, comandante de la carabela San Pedro, poder para tomar posesión de la caleta, declarándola oficialmente como puerto de la ciudad de Santiago, fundada tres años antes en 1541 (Vicuña Mackenna, 1936; Garrido, 2004).

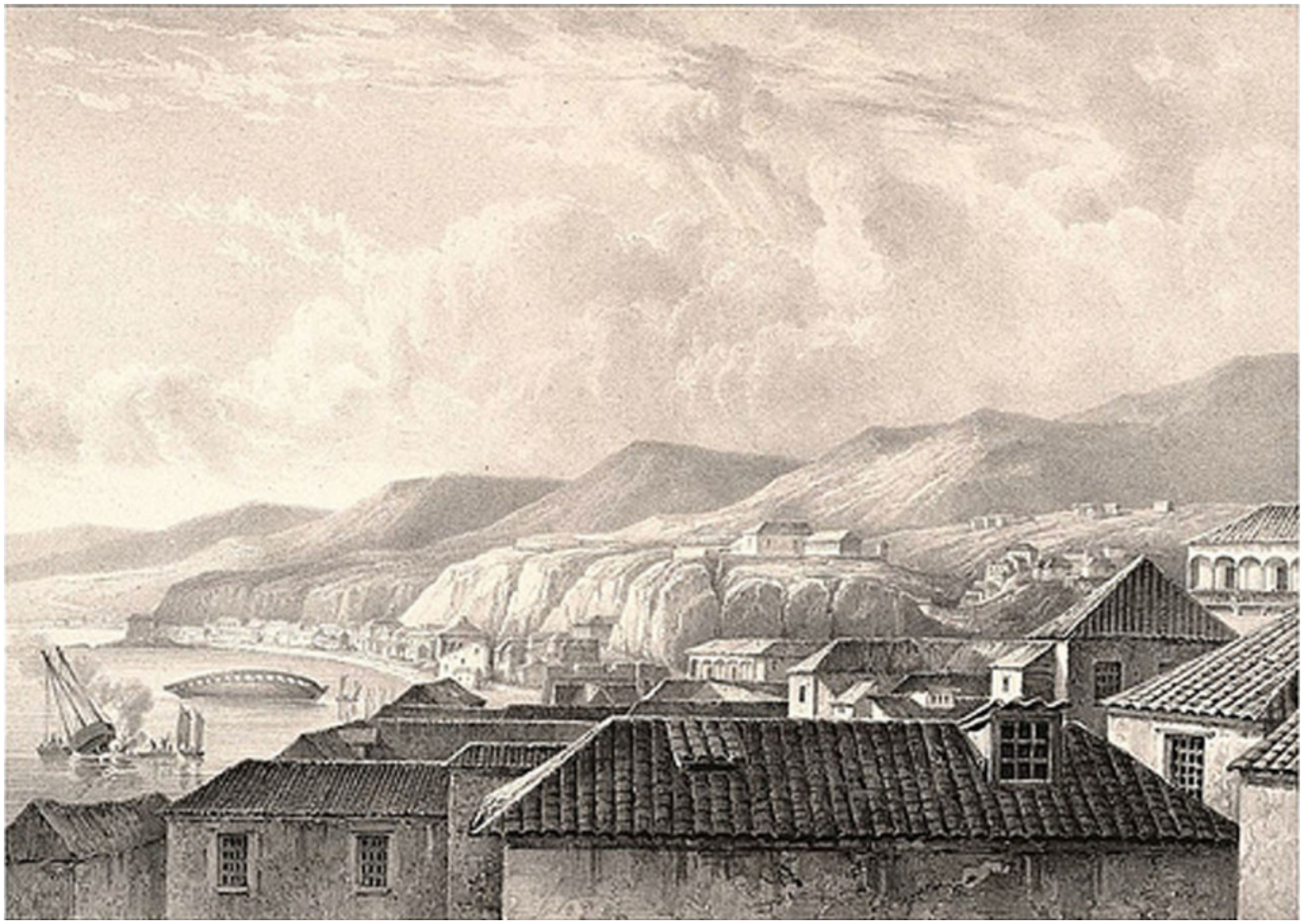
Lentamente surge un incipiente tráfico comercial uniendo el Virreinato del Perú y la Capitanía General de Chile desde las ciudades de Valdivia, Osorno e Imperial, fundadas por los españoles al sur del río Bío – Bío, las cuales enviaban su carga al puerto de Callao haciendo escala en Valparaíso (Guarda, 1978). Estos asentamientos fueron arrasados por los indígenas (mapuches) en 1599, y con ello

se consolida Santiago como ciudad capital y Valparaíso como su primer puerto.

El interés por las nuevas riquezas de América generó la atención y codicia de otras naciones europeas, siendo Valparaíso asolada por corsarios y piratas tales como el inglés Francis Drake, quien en 1578, incendió y asoló la ciudad apresando la única nave cargada con polvo de oro proveniente de Valdivia recalada en el puerto (Vicuña Mackenna, 1936). Las incursiones piratas se hicieron frecuentes, lo que sumado al ataque de los indígenas, llevó a la construcción de fuertes y fortificaciones durante la época colonial como defensa de los puertos. A estos avatares se sumó la destrucción cíclica producida por grandes terremotos, siendo de mayor impacto los de 1720, 1823, 1906, 1971, 1985 y 2010, fenómenos que han caracterizado a Valparaíso desde su gestación en un proceso constante de cambio, transformación y reconstrucción.

Auge económico y comercial

La ubicación estratégica del puerto de Valparaíso, en el borde sur poniente del continente americano, gatilla su desarrollo el que se genera luego de la independencia de España, en 1810 cuyo comercio hasta entonces estaba limitado a los dominios de la Corona, abriéndose a las relaciones económicas y comerciales con Europa y Estados Unidos de Norteamérica como país proveedor de materias primas. Es a partir de la tercera década del siglo diecinueve que Valparaíso se vuelca en un período de incontenible progreso con una población creciente que a dicha fecha llega a los 24.316 habitantes como consigna el primer censo realizado en 1832.



Vista de Valparaíso tomada desde el sur de la ciudad, Chile, Diario de una Navegación alrededor del mundo. Baron de Bouganville, 1837. (Fuente: www.botanicus.org)

El proceso de industrialización posterior, a inicios del siglo veinte, acrecienta su esplendor traduciéndose en un aumento de población y crecimiento urbano inorgánico y explosivo, alcanzando en 1910, una población cercana a los 160.000 mil habitantes. Un hito clave, a fines de la década del treinta, es la incorporación de la navegación comercial a vapor en el Pacífico. En 1838, Guillermo Wheelwright, instaló en Valparaíso, la compañía naviera Pacific Steam Navigation Company, trayendo posteriormente, en 1840, dos naves, “Chile” y “Perú”, construidas en Inglaterra por la firma Curling, Young & Company, para de este modo acortar el viaje a Europa a menos de cuarenta días, con lo que conforme al historiador inglés Simón Collier, “Chile rompe con su aislamiento histórico” (Collier, 1999).



Valparaíso, 1870, grabado. (Fuente: Biblioteca Nacional, Chile)

Por otra parte, desde los inicios de etapa Republicana, se genera una rivalidad comercial con los países limítrofes del norte, en la llamada Confederación Perú – Boliviana, culminando en una confrontación en las batallas de Casma y Yungay en 1939, y volviendo a enfrentarse cuarenta años después en 1879, en la llamada Guerra del Pacífico, evento bélico con el cual Chile finalmente logra la hegemonía de la zona desértica del norte cubierta de riquezas mineras, siendo Valparaíso el centro de operaciones de la Escuadra chilena.

Hacia 1890, Valparaíso se consolida como la puerta de entrada y salida para el comercio el que se realiza principalmente con el Imperio Británico, para resolver las demandas de materias primas del mercado internacional generado a partir de la Revolución Industrial. Son ellos quienes monopolizaron la importación de artículos

manufacturados a través de lo cual imprimieron su influencia en la imagen y costumbres de la ciudad lo que sumado a los aportes tecnológicos determinaron el avance hacia la modernidad.



Plano de la Ciudad de Valparaíso, 1871, grabado por Erhard, Paris. (Fuente: Biblioteca Nacional, Chile)

Con los avances de su consolidación económica, Valparaíso se convierte en el puerto más importante del Pacífico Sur, donde se instalan bancos, firmas comerciales internacionales, hoteles y palacios en lo que hoy constituye el área histórica de la ciudad.

Sin embargo se desencadena su decadencia a partir de un conjunto de factores: el

éxodo de habitantes debido al destructivo terremoto de 1906; la Primera Guerra Mundial; la apertura del Canal de Panamá en 1914 que deja a Valparaíso fuera de las nuevas rutas comerciales; la crisis económica mundial iniciada en 1929 y la invención del salitre sintético que reemplaza el natural producido por nuestro país, situaciones todas que detienen su desarrollo congelándola en el tiempo. Ello sin embargo, genera como contrapartida la mantención hasta nuestros días de un conjunto patrimonial de valores universales representativo de la era industrial que motiva su declaración como ciudad Patrimonio de la Humanidad por UNESCO el año 2003.

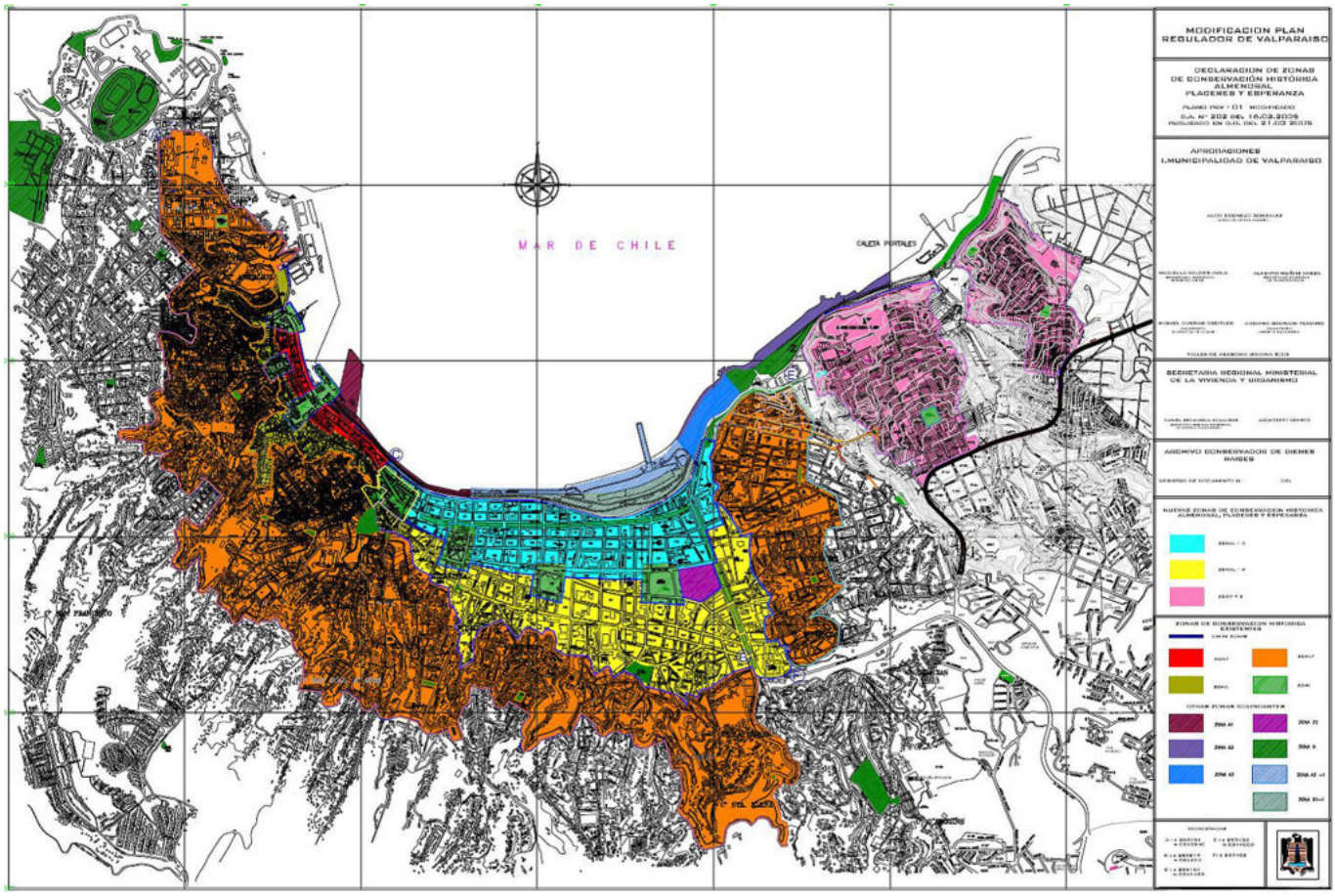
Acciones de Revitalización

A partir de la década de 1960, diversas acciones de revitalización de Valparaíso han sido planificadas a nivel de gobierno. El primer hecho relevante se remonta a 1965 con la generación del Plan Intercomunal de Valparaíso, (PIV) por parte del Ministerio de Obras Pública, (MOP), definiendo el puerto como elemento principal de una conurbación incluyendo los balnearios costeros de Viña del Mar y Con Con y las ciudades interiores de Quilpué y Villa Alemana. Este instrumento definió areas industriales y residenciales, reguló el borde costero e incluyó diseños de autopistas y trazó una infraestructura de vías entre sus componentes. Fue utilizado como base para la incorporación de macro-infraestructuras tales como la vía elevada por Avenida España, el Camino La Pólvora – Las Palmas – Ruta 60 y un nuevo acceso a la ciudad por Cabritería con el fin de expandir la zona portuaria hacia Yolanda y Caleta Portales. En dicho contexto, la construcción de la vía elevada por Avenida España conectando el puerto con Viña del Mar, cuya intención era mitigar la congestión vehicular, solo se construyó en sus tramos iniciales, debido a los efectos en el paisaje urbano y el rechazo de los habitantes, dado que ésta se diseñó sin ninguna conexión con el entorno y contemplando la desaparición de playas emblemáticas situadas en el borde costero. Algunos fragmentos de dicha obra permanecieron abandonados hasta el año 2005, siendo hoy reutilizados como miradores formando parte del nuevo Paseo Wheelwright.

El traslado a Valparaíso del Congreso Nacional en 1986 fue una acción que buscaba

la descentralización en la toma de decisiones políticas y con ello gatillar un desarrollo económico de la ciudad, sin embargo no tuvo los efectos esperados.

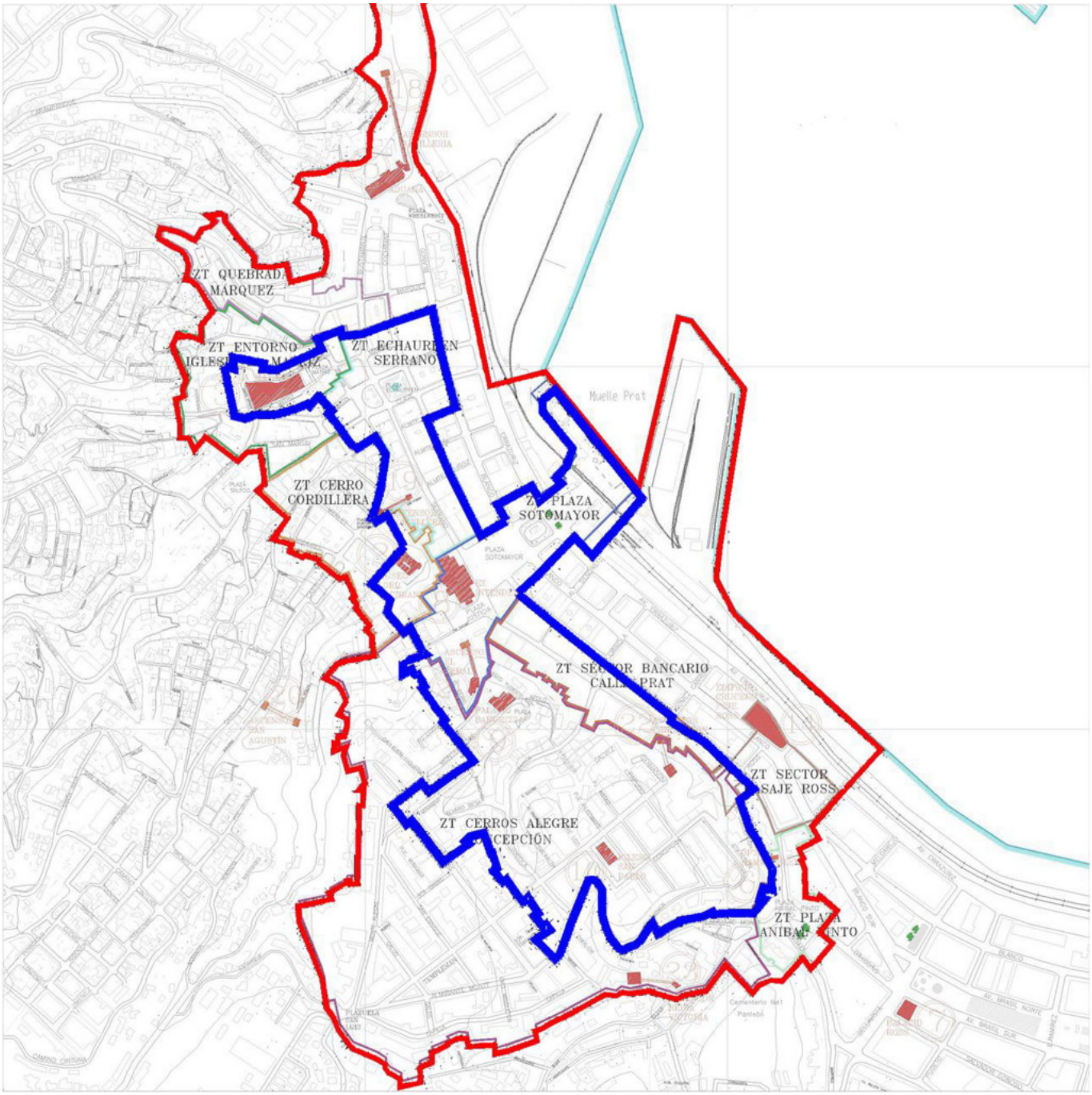
Con posterioridad al retorno del país a la democracia en 1990, los gobiernos de los presidentes Patricio Aylwin (1990 – 1994) y Eduardo Frei (1994 – 1998), diseñaron e implementaron grandes proyectos de infraestructura para Valparaíso tales como la autopista Santiago Quilpué o Troncal Sur; el Ferrocarril Regional Metropolitano, MERVAL, conectando Valparaíso con Viña del Mar y Limache recuperando la línea del ex Ferrocarril a Santiago; el mejoramiento de la infraestructura portuaria y la creación de un puerto seco en Placilla en el sector de Peñuelas. Para lograrlo se actualiza el PIV generando un nuevo instrumento, el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso (PREMVAL), que demoró cerca de diez años en ser aprobado por las autoridades locales.



Plan regulador Metropolitano de Valparaíso, PREMVAL, Municipalidad de Valparaíso. (Fuente: Municipalidad de Valparaíso)

Este instrumento expandió el área urbana hasta Placilla permitiendo el desarrollo de una nueva ciudad satélite, Curauma, de alrededor de 200.000 habitantes en los antiguos terrenos de la compañía Forestal Valparaíso.

Varios de estos proyectos se consolidaron durante el gobierno del Presidente Ricardo Lagos (1998 -2002) a partir del denominado Plan Valparaíso y logrando la denominación de Valparaíso como ciudad Patrimonio de la Humanidad por UNESCO el año 2003 luego de haber sido designada previamente como ciudad a revitalizar con motivo de las celebraciones del Bicentenario de la República a realizarse el año 2010 (MOP 2005).



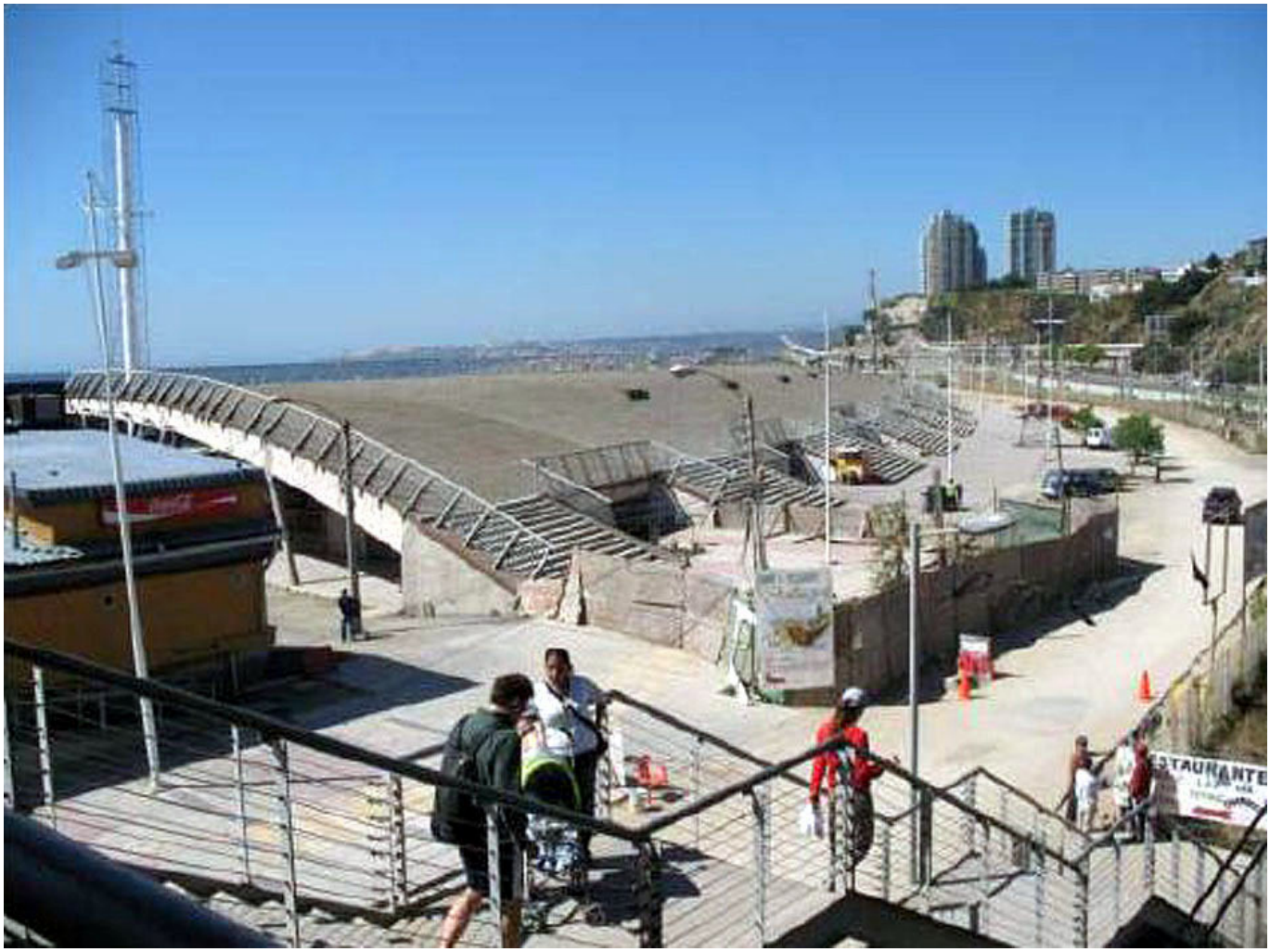
Centro Histórico de Valparaíso, Area Protegida y Zona de Amortiguación. (Fuente: Expediente de Postulación ante UNESCO, 2002, Pag.9 Cap.4, Consejo de Monumentos Nacionales, Chile)

Esta nominación permitió acceder a un préstamo internacional del Banco

Interamericano del Desarrollo (BID 2006), para ser usado en la recuperación de las áreas con mayor deterioro generando el Programa de Recuperación y Desarrollo Urbano de Valparaíso (PRDUV), implementado parcialmente. Se buscaba con dicha iniciativa recuperar el borde costero como un área de recreación devolviendo su relación con la ciudad y sus habitantes la cual había sido interrumpida por el trazado del ferrocarril de forma paralela al mar. De igual modo pretendía transformar a Valparaíso en una ciudad de atracción turística tomando como modelo a Barcelona. Acciones tendientes a dichos objetivos consideraron, la concesión del puerto, el término de las obras de infraestructura vial y la implementación del MERVAL el que se inaugura el 2005 (MOP 2005). Intervenciones en una escala menor focalizadas en la estética y la generación de eventos masivos, buscaron crear la imagen de una ciudad cultural pero logrando escasos resultados con ellas (Poduje 2009).

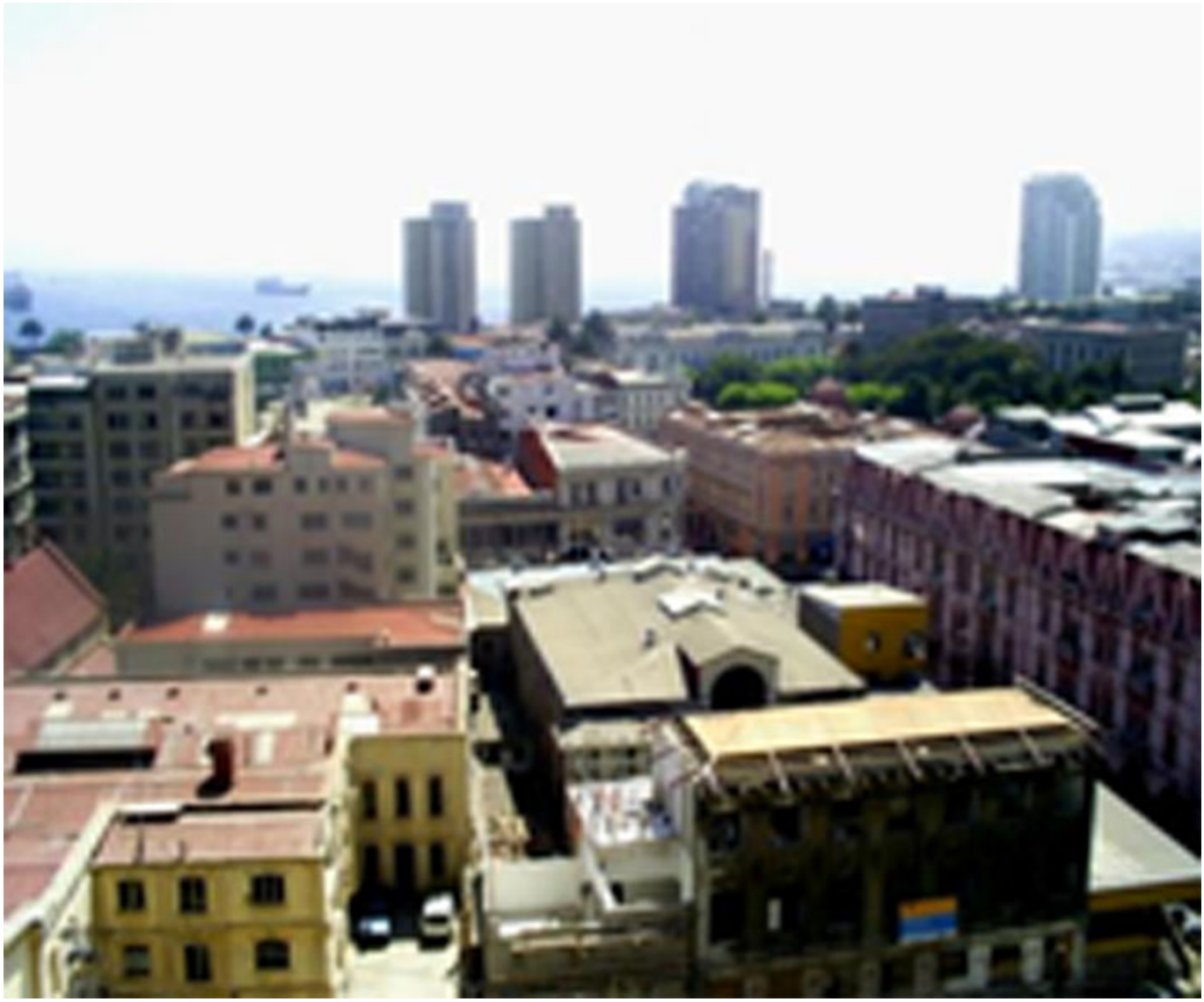
La nominación de UNESCO definió un área protegida rodeada de una de amortiguación que pretendía entre otros objetivos, la generación de una conciencia local en torno a la necesidad de preservar el patrimonio existente. Dicho objetivo se ha logrado, surgiendo tanto en las autoridades dicha conciencia al igual que en los habitantes expresado en diferentes grupos ciudadanos de protección de la ciudad que con razones válidas o no, se han opuesto constantemente a diferentes proyectos. El conflicto surge al estar radicada la toma de decisiones con respecto a la ciudad en organismos dispersos con intereses dispares que no logran ponerse de acuerdo en torno a una política global de recuperación, puesta en valor y revitalización de la ciudad.

Diversos proyectos de recuperación han surgido como el Programa de Recuperación de Ascensores (funiculares), el Programa de Recuperación de Espacios Públicos, el Programa de Prevención de Riesgos en Edificaciones Antiguas, la generación de un Archivo Histórico a nivel de la Municipalidad, el Programa Desde el Barrio, la implementación del Paseo Wheelwright entre Caleta Portales y el Muelle Barón con un recorrido de 1.722 metros de paseo costero y la recuperación de la Caleta Portales.



Caleta Portales. (Fuente: Archivo de las autoras)

Adicionalmente se implementaron medidas con el fin de proteger las vistas a la Bahía congelando los permisos de edificación en altura. Esta última medida, a pesar que recientemente se han ampliado las restricciones a nuevas áreas cubriendo 900 hectáreas aledañas a la bahía, es sin embargo un tanto tardía, dado que ya se han construido varios proyectos en altura que no consideraron el paisaje construido existente que hasta entonces había respetado la topografía (Pizzi, 2008).



La irrupción de edificios en altura. (Fuente: www.plataforma urbana.cl)

Otro proyecto que ha generado una gran polémica, ha sido la construcción de un Mall de grandes dimensiones en las inmediaciones del Muelle Barón, como parte de un proyecto inmobiliario turístico que cubre cerca de 20 hectáreas, incluyendo parcialmente las ex Bodegas Simón Bolívar, edificio industrial de valor patrimonial, lo que ha generado grandes protestas de los ciudadanos debido a su impacto, situación que se ha repetido en otras ciudades emblemáticas a lo largo del país (Pizzi, 2010).



Proyecto Mall Plaza Muelle Barón, imagen objetivo, vista borde mar. (Fuente: www.plataforma urbana.cl)

A las situaciones descritas debemos sumar las acciones realizadas por las empresas de concesión de las actividades portuarias, las que con la expansión de sus instalaciones, han acrecentado la separación del habitante con el borde mar, y cuya misión debiera conjugar el objetivo de preservación patrimonial con la adecuada eficiencia de dichas tareas.

Hoy, a pesar de la valorización de su casco histórico como Patrimonio de la Humanidad por UNESCO, hace ya diez años, la revitalización de Valparaíso ha sido lenta, con acciones e intereses desmembradas en un sin número de actores. Una real puesta en valor y recuperación de la ciudad requiere una mirada holística que resguarde sus valores a partir de la coordinación de los diferentes objetivos e intereses, incluya incentivos e inversiones relevantes que permitan revertir el proceso continuo de deterioro que ha marcado su historia.

La intención de transformar a Valparaíso en una ciudad turística, debiera considerar un adecuado equilibrio entre el componente histórico y vernacular y las intervenciones contemporáneas de la modernidad, con el fin de preservar su

imagen, carácter e identidad como un lugar respetando su fuerte sentido antropológico que ha dado sentido a nuestra existencia (Norberg – Schulz, 1975; Augé, 2001).

References

Augé, M., (2001) *Los No Lugares: Espacios del Anonimato*, Antropología sobre la Modernidad, Editorial Gedisa, Barcelona, España.

BID, (2006) Banco Interamericano del Desarrollo, *Preparación Programa de Recuperación y Desarrollo Urbano de Valparaíso*, Santiago, Chile.

BCMN, Consejo de Monumentos Nacionales (2004), *Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial UNESCO*, Cuadernos CMN, Segunda Serie N°/9, 1ª Edición, Gobierno de Chile, Santiago, Chile.

Collier, S., (1999), *Historia de Chile, 1808-1994*, Cambridge University Press, Inglaterra, p84.

Fadda, G., Cortés, A; (2007) *Barrios, en busca de su definición en Valparaíso*, Revista Urbano, Vol. 10, N°16, Ediciones Universidad del Bío Bío, Concepción, Chile, p50-59.

Guarda, G., (1978), *Historia Urbana del Reino de Chile*, Editorial Andrés Bello, Santiago, Chile. Cap. I pp11-19, Cap II pp20-52 y Cap III pp53-69.

Garrido, E., Mesina, V., (2004), *Valparaíso Histórico*, Lukas, Imprenta el Mercurio de Valparaíso, Chile.

Jiménez, C., Ferrada, M., (2003) *Los Valores Universales del Patrimonio Arquitectónico y Urbano de Valparaíso*, Revista Urbano, Vol.6 N°8, Concepción, Chile.

MOP, (2005) Ministerio de Obras Públicas, Gobierno de Chile, *Chile 2010: Visión Ciudad Bicentenario,* Santiago, Chile.

Norberg-Schulz, Ch., (1975) *Existencia, Espacio y Arquitectura*, Editorial Blume, Barcelona, España.

Vicuña Mackenna, B., (1936), *Historia de Valparaíso,* Tomo I, Ediciones Universidad de Chile, Santiago, Chile, p41, p67.

Pizzi, M., (2010) *Valparaíso, Ciudad Patrimonio de la Humanidad, Tensión entre su revitalización y la preservación de su identidad*, Portus N°19, Barcelona, España, pp86-91.

Pizzi, M., (2009) *Marco Histórico de la Ciudad de Valparaíso*, Santiago, Rosario, Bordeaux, Editorial A&P, Rosario, Argentina, pp40-43.

Pizzi, M., Valenzuela, M.P., Aguilar, D., Palma, C., (2008), Carácter e Identidad del Borde Costero de Valparaíso: Puesta en Valor del Patrimonio Arquitectónico Ferroviario Industrial, Seminario de Investigación Inédito, dirigido por las Profesoras Marcela Pizzi y María Paz Valenzuela, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, Santiago, Chile.

Poduje, I., (2009), *Valparaíso a la deriva. Auge y caída de una ciudad de Vanguardia,* in Revista Ciudad y Arquitectura (CA) N° 139, abril – mayo. Ediciones Colegio de Arquitectos de Chile, A.G., Morgan Impresores, Santiago, Chile.

Head Image: Valparaíso, 1870, grabado. (Fuente: Biblioteca Nacional, Chile)