

# Aproximaciones contemporáneas al PAISAJE URBANO

OBRAS COLECTIVAS  
ARQUITECTURA 04



Ángeles Layuno Rosas \_ Alejandro Acosta Collazo (Eds.)

UAH

# **Aproximaciones contemporáneas al PAISAJE URBANO**

Ángeles Layuno Rosas \_ Alejandro Acosta Collazo (Eds.)

II Jornadas Internacionales de Investigación  
sobre paisaje, patrimonio y ciudad

Escuela de Arquitectura. Universidad de Alcalá

Madrid, 2021

*Aproximaciones contemporáneas al paisaje urbano*

Ángeles Layuno Rosas y Alejandro Acosta Collazo (Eds.)

Organiza:



EDITORIAL  
UNIVERSIDAD DE ALCALÁ

Colabora:



© Universidad de Alcalá, 2021

Editorial Universidad de Alcalá

Plaza de San Diego, s/n

28801, Alcalá de Henares

www.uah.es

© De la presente edición: Grupo de investigación Arquitectura, Historia, Ciudad y Paisaje (ARHCIPAI) (Universidad de Alcalá).

© De los textos: sus autores.

© De las imágenes: autores, instituciones, archivos, bibliotecas y centros de documentación que se citan.

Premaquetación y coordinación de textos: Julia Cristina Pereira de Faria, Sara Pérez Asensio y Silvia Abanades

Maquetación: Lucía Moreno Diz

Edición: Editorial de la Universidad de Alcalá

ISBN: 978-84-18979-53-8

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley.

Los Editores no se responsabilizan de la selección y uso de las imágenes incluidas en la presente edición, siendo responsabilidad exclusiva de los respectivos autores.

*Aproximaciones contemporáneas al paisaje urbano*

Ángeles Layuno Rosas y Alejandro Acosta Collazo (Eds.)

Universidad de Alcalá, Madrid, España

ISBN: 978-84-18979-53-8

1. Paisaje; 2. Patrimonio; 3. Gestión; 4. Ciudades; 5. Territorios; 6. Paisaje social



# Índice

Presentación: Paisaje urbano/paisaje urbano histórico.....	13
Ángeles Layuno Rosas	

## PONENCIAS

Paisaje urbano contemporáneo, ¿espacio habitable o lugar de paso?.....	21
María Linarejos Cruz	
Los planes nacionales de patrimonio cultural: instrumentos de gestión del patrimonio y su aplicación al paisaje peri urbano .....	33
Carmen Caro	
Industria y paisaje urbano en Aguascalientes. Transformación, identidad y conservación.....	39
Alejandro Acosta Collazo	
Paisaje urbano y paisaje cultural. La candidatura de Madrid a la lista del patrimonio mundial .....	59
Cristóbal Vallhonrat Anduiza	
Museo del Prado, paisaje urbano y cultural.....	65
Víctor Cageao Santacruz	
La Universidad de Alcalá, transformadora y regeneradora del paisaje urbano histórico de Alcalá de Henares .....	77
José Luis de la Quintana Gordon	
Intervenir en patrimonio industrial urbano: dialogar con el entorno.....	91
Antoni Vilanova Omedas	
La supermanzana, nueva célula urbana para la construcción de un modelo funcional y urbanístico de Barcelona.....	107
Salvador Rueda	
Modelos de paisajes de la periferia tras la crisis.....	125
José Juan Barba	

## COMUNICACIONES

### 1. El paisaje urbano como cultura y patrimonio: conservación y transformación

Algunas claves de la transformación del paisaje industrial urbano a través del caso de León.....	147
Paz Benito del Pozo	
Anatomía tridimensional del paisaje histórico urbano: fragmentos del mundo monástico en la constitución de la ciudad contemporánea.....	159
María Teresa Pérez Cano, Ana Maria Tavares Martins, Eduardo Mosquera Adell	
El paisaje del azúcar en Aragón. Situación actual y problemas de conservación .....	171
Pilar Biel Ibáñez	
Eclipse del paisaje urbano medieval de Tarragona, hoy: vivencia cotidiana y memoria monumental, entre el prestigio de Roma y los riesgos de las mudanzas postmodernas .....	183
Marta Serrano Coll, Gerardo Boto Varela, Joan Menchón Bes	

<b>Memoria del patrimonio industrial en Filipinas: presencias y ausencias de la industrialización española en el tejido urbano de Manila.....</b>	<b>195</b>
Carolina Castañeda López, Joaquín Ibáñez Montoya	
<b>De la Granada nazarí a la ciudad clasicista: la consideración del paisaje en el proyecto de arquitectura .....</b>	<b>207</b>
Marta Rodríguez Iturriaga	
<b>Unidades de Paisaje e indicadores de Medición como forma de lectura del Paisaje Urbano Histórico de Morelia.....</b>	<b>221</b>
Carlos Pedraza Gómez, Alejandro Acosta Collazo, Carlos Alberto Hiriart Pardo	
<b>La Cañada Real Soriana Occidental a su paso por Segovia: un corredor industrial avanzado confeccionado durante el S. XVIII a la luz de la trashumancia ganadera.....</b>	<b>235</b>
Nicolás Gutiérrez Pérez	
<b>La Gran Fundición Central y su incorporación morfológica a la ciudad de Aguascalientes: palimpsesto y paisaje industrial.....</b>	<b>245</b>
Miguel Alejandro García Macías, Alejandro Acosta Collazo	
<b>El acelerado deterioro del paisaje urbano latinoamericano tras las declaraciones de Patrimonio de la Humanidad: el caso de Valparaíso (Chile).....</b>	<b>253</b>
Pablo Manuel Millán-Millán	
<b>Las visuales urbano-paisajísticas en los pequeños núcleos rurales: claves para la planificación urbana y el patrimonio territorial.....</b>	<b>263</b>
Bernat Llauredó Auquer	
<b>Evolución del paisaje urbano del sitio industrial de la fábrica de harinas "San Francisco" de Albacete, 1916-2016.....</b>	<b>275</b>
María Nieves Sánchez Casado, José Tejero Manzanares	
<b>El frente marítimo de Málaga como palimpsesto. Estratigrafías del paisaje urbano de una ciudad portuaria fortificada.....</b>	<b>287</b>
Luis García-Pulido, Jonathan Ruiz-Jaramillo, María Isabel Alba-Dorado	
<b>La ausencia de vestigios de la industrialización del siglo XIX en la ciudad de Santander .....</b>	<b>299</b>
Gerardo J. Cueto Alonso	
<b>La conformación del paisaje industrial en Castellón a partir del desarrollo de la industria cerámica .....</b>	<b>309</b>
Vera Renau Alejandro	
<b>The Lost Urban Landscape. The Acropolis of Athens as a HUL.....</b>	<b>321</b>
Michail Papavarnavas, Ana Mayoral Moratilla	
<b>Las curtidurías de Allariz. Historia de una transformación .....</b>	<b>331</b>
María Garrote Recarey	
<b>La fragilidad del paisaje urbano histórico. Desprotección y pérdida de la arquitectura tradicional y popular en el caso de Zaragoza.....</b>	<b>343</b>
Carlos Bitrián Varea	
<b>El estudio del paisaje a partir de una visión arqueológica. Una herramienta interpretativa de aproximación.....</b>	<b>355</b>
Pablo Vázquez Piombo	
<b>Nuevos paisajes, nuevos dibujos. La gestión gráfica de las acciones arquitectónicas sobre el paisaje.....</b>	<b>365</b>
María Asunción Salgado de la Rosa, Javier Francisco Raposo Grau, Belén Butragueño Díaz Guerra	

Nuevos activos en el paisaje urbano patrimonial: el binomio museo-espacio público .....	377
Clara Mosquera Pérez, Francisco Javier Navarro de Pablos, Antonio Cubero Hernández	
Estratigrafías domésticas, ruinas industriales y hábitats evolutivos .....	387
Virginia de Jorge-Huertas	
Aphaeresis as a design strategy .....	399
Konstantinos Petrakos	
Los paisajes olvidados de la ciudad frágil. El barraquismo como elemento característico de la periferia industrial de Barcelona.....	407
Mónica Aubán Borrell	
La ciudad blanca de Tel Aviv o el paisaje urbano ambiental del Movimiento Moderno .....	417
Francisco Felipe Muñoz Carabias	
La orilla racionalista del lago Como: 1925-1940 .....	429
Luis Aguilar Escobar	
Le Vieux Paris o el recuerdo de la ciudad medieval perdida: paisaje y arquitectura efímera en Exposición Universal de 1900.....	441
María Pilar Poblador Muga	
Programas actualizados en infraestructuras residenciales XL .....	453
Sálvora Feliz Ricoy	
El paisaje como creación visionaria en el siglo XVII (Adam Elsheimer, Didier Barra, Monsu Desiderio).....	465
Cesare Battelli	
Patrimonio Mundial de la banalidad. Un recorrido crítico por los paisajes periurbanos de la ciudad contemporánea.....	475
Emanuele Pierobon	
Bitácora de construcción del paisaje urbano y del imaginario colectivo en la periferia del levante - sudoeste del río Besós (Barcelona) .....	485
Fernanda M. Aguirre Bermeo	
Las infraestructuras como generadoras del paisaje urbano. La Ciudad Lineal de Arturo Soria.....	497
José de Coca Leicher, María José Muñoz de Pablo, Ángel Martínez Díaz	
La "cara Norte" de la plaza Cataluña: la continua transformación de un paisaje urbano, testimonio de la invención del centro de la Barcelona moderna .....	507
Joan Molet Petit	
El vacío en la ciudad .....	519
Óscar del Castillo Sánchez	
Orden frente al caos. Colonización industrial y agraria en Ponferrada: los poblados y barrios planificados.....	527
Jorge Magaz Molina	
<b>2. El paisaje urbano como geografía y producto de la técnica</b>	
El paisaje como cosmética de la infraestructura. Dos casos de estudio en el País Vasco .....	541
Unai Fernández de Betoño Sáenz de Lacuesta	
Ciudad difusa y paisaje urbano en México: fronteras, delimitación y ordenación del espacio metropolitano.....	551
Adrián Moreno Mata	

Continuidad y discontinuidad en Samos: los proyectos de ingeniería civil como fuente de conocimiento del paisaje.....	567
Estefanía López Salas	
La caracterización de las infraestructuras hidráulicas a través del paisaje. El caso del Acueducto de la Fuente del Rey en Málaga .....	579
Célia López Bravo, María Mercedes Molina Liñán	
Valdebebas otro modelo de ciudad .....	591
María Jesús Lago Ávila	
La expansión difusa de la ciudad de Aguascalientes, México .....	601
Fernando Padilla Lozano	
Accesibilidad y análisis de la información cartográfica de interés patrimonial disponible para el conjunto arqueológico de Itálica y su ámbito territorial.....	611
Marina López Sánchez, Mercedes Linares Gómez del Pulgar, Antonio Tejedor Cabrera	
Un paisaje de agua manejada en las tierras altas del Valle del Rosal.....	623
Ángeles Santos Vázquez, Henrique Seoane Prado, Carlos Martínez González	
RYOKUDO. Los filamentos verdes de Tokio.....	633
José Durán Fernández, Juan Pedro Romera Giner	
Factores que desalientan la movilidad ciclista en detrimento de la sustentabilidad en ciudad de Irapuato, Guanajuato (México) .....	641
Alejandro García Navarro, Rodrigo Franco Muñoz	
Valor y posibilidades de los "retales agrícolas" en el paisaje industrial de Tarragona.....	649
Juan Manuel Zaguirre Fernández	
Paisajes de agua: las acequias del río Darro.....	659
Javier Muñoz Godino, Alejandro Infantes Pérez	
Nuevos paisajes cotidianos. Los accesos a ciudades medias como oportunidad .....	669
María Pilar Casado Villa, Lorenzo A. Muro Álvarez	
Propuesta metodológica para la caracterización del paisaje periurbano desde diferentes vías de comunicación y medios de transporte.....	679
Touria Boujbah Bel-Lakbir, Yolanda Pérez Albert	
A paisagem vista através do primeiro plano urbano para Ouro Preto/MG.....	691
Fernanda Alves de Brito Bueno, André Guilherme Dornelles Dangelo	
Paisajes fluviales urbanos: caracterización, valores e intervenciones. Análisis de casos del centro de España .....	705
Pedro Molina Holgado, Lara Jendrzyczkowski Rieth, Ana Belén Berrocal Menárguez	
Reconciliando las periferias metropolitanas con el paisaje agrario: proyectos emergentes en el transecto urbano-rural en Madrid.....	717
Marian Simón Rojo, José Fariña Tojo	
Limes y écart del paisaje urbano .....	725
Íñigo de Viar Fraile, Mario Sangalli Uggeri	
Morteros de cemento-cal con materiales de cambio de fase para la rehabilitación de edificaciones existentes dentro del entorno urbano.....	737
Cynthia Guardia	

### 3. La gestión del paisaje urbano

Una mirada crítica en torno al concepto de paisaje urbano.....	749
Agustín Azkarate Garai-Olaun, Arturo Azpeitia Santander, Verónica Benedet	
Gestión del paisaje urbano como patrimonio cultural a través del análisis bibliográfico y planimétrico. La periferia industrial - minera de la cuenca minera de Riotinto en Huelva.....	759
Lola Goytia Goyenechea, Nieves Martínez Roldán	
Gestión del paisaje urbano histórico de Valparaíso a través de estrategias resilientes .....	769
Esther Jiménez Ruiz	
Intervenir en el espacio público histórico. Metodología y experiencia .....	783
Jordi Segura Torres, Marc Manzano Saló	
Origen y transformación de los espacios urbanos históricos en el turismo cultural. La resemantización de la calle Alcazabilla y el entorno monumental del teatro romano y la alcazaba de Málaga .....	795
Eduardo Asenjo Rubio	
Gentrificación y turismo: el mercado de la Ribera (Bilbao).....	803
Patricia Campelo, María Antonia Ispizua Uribarri	
Protección del paisaje histórico urbano en las Ciudades Patrimonio Mundial.....	813
Inmaculada Martín Portugués	
Espacios imantados, manifestaciones culturales y el turismo de lo cotidiano .....	825
Mara Sánchez Llorens, Miguel Guitart Vilches	
Paisajes urbanos insustanciales. La banalización turística de los paisajes de la memoria y sus representaciones sociales .....	837
Roberto Goycoolea Prado	
Estrategias para la gestión de un paisaje urbano histórico. Tres casos en Segovia.....	849
Ana M. Escobar González	
El paisaje cultural de La Isleta (Gran Canaria). El caso de la bahía de El Confital.....	859
David Rubiera Páez	
Estudio de paisaje de Alfafar: Metodologías para el análisis y puesta en valor del paisaje urbano y estudio de la infraestructura verde .....	871
Juan Frontera Peña, Rosa Pardo Marín, Lluïsa Cerveró Tatay	
El impacto de la actividad turística en el paisaje urbano. El caso del Valle de Viñales (Cuba).....	883
Yolanda Pérez Albert, Marta Nel-lo Andreu, José Ignacio Muro Morales	
El tejido tradicional como palimpsesto: el caso de Piornedo.....	893
María González Rumbo	
Paisajes ignorados. Itálica espacio fronterizo.....	905
Esther Mayoral Campa, Angela Barrios Padura, Marta Molina Huelva	
La huerta mutxamelera como caso de estudio para la recuperación del paisaje inmaterial de la comarca de L'Alacantí .....	917
María-Teresa Riquelme-Quiñonero	
La contaminación visual y perceptiva en la gestión del paisaje histórico urbano de Sevilla.....	929
Daniel Navas Carrillo, Blanca del Espino Hidalgo, Juan Andrés Rodríguez Lora	
La construcción del paisaje urbano andaluz a partir de su ordenación territorial.....	943
Carmen de Tomás Medina	



#### 4. El paisaje social

"El pequeño Haití". Problemática de Santo Domingo sobre el asentamiento informal desde el surgimiento del barrio .....	955
Stacey Beatrice Reynoso Estrella	
De ciudades, paisajes y sus poéticas .....	973
Antonio Rabazas Romero	
La voz del paisaje urbano: el caso de los monumentos públicos de Fresnillo .....	985
Ernesto Miranda Méndez	
Identidad, territorio y paisaje. La herramienta Google Street View en el arte contemporáneo .....	997
Anna Borisova, Lorena Amorós Blasco	
Una ciudad en vías de extinción. Paisaje social de la Gran Vía antes de su construcción .....	1005
Santiago de Miguel Salanova	
Espacios públicos perdidos en Huelva. Aproximaciones críticas a la configuración del paisaje social urbano .....	1017
Víctor L. Vélez García	
Paisajes de consumo. Aproximaciones críticas a la ciudad-anuncio y la sobre estetización del espacio público contemporáneo .....	1027
Felipe Corvalán Tapia	
Visualidades y narrativas de la memoria: el caso proyecto de arte colaborativo PatrimoniOral_ElCampello .....	1037
Aurora Alcaide-Ramírez	
Destilar la imagen del sonido: instrumentos para la construcción del paisaje sonoro .....	1049
Covadonga Blasco Veganzones	
La cañada de San Buenaventura. Paisaje Genealógico de Pachuca .....	1059
Claudia Paulette Escalona Muñoz, Eduardo Javier García Alonso	
La Plaza de la Trinidad, precedente de 'acupuntura urbana' .....	1071
Mario Sangalli Uggeri, Íñigo de Viar Fraile	
Un problema de justicia ambiental. El caso de Tarragona .....	1081
Adrià Balart Casas, Joan Alberich González	
Paisajes naturbanos para la sostenibilidad adaptativa de la ciudad habitable .....	1091
Sonia Delgado Berrocal	
El Barrio Chino como última frontera: dinámicas de una gentrificación imprevista .....	1101
Alessandro Scarnato	
Cívica Tarraco: participación ciudadana y aplicación de las nuevas tecnologías en Tarragona .....	1111
Joan Menchón Bes	
Paisajes culturales: ¿paraíso o prisión? Un análisis de la relación controvertida de la sociedad civil con el patrimonio .....	1119
Andri Tsiouti, Javier Rocamonde Lourido	
Rediseño del espacio urbano a través de las ilusiones ópticas en el arte. La anamorfosis en la intervención de Boa Mistura en Alcalá de Henares .....	1131
Margarita González Vázquez, Marcos Casero Martín	
Dinamización de los espacios públicos urbanos mediante un diseño resiliente y una infraestructura de ocio integrada .....	1141
Elisabetta Nucera, Lissette Carolina Barriga	

<b>Paisajes menores. La construcción de un imaginario urbano contemporáneo a través del aprendizaje natural del niño</b> .....	1157
Melina Pozo Bernal, Esther Mayoral Campa	
<b>La comunicación del patrimonio a través de la realidad aumentada. Pokémon Go como medio de aproximación al paisaje urbano de Badajoz</b> .....	1169
Enrique Meléndez Galán	
<b>Paisaje cotidiano. Los barrios del suroccidente bogotano</b> .....	1181
Juliana Arboleda Kogson	
<b>Ergonomía urbana, sintaxis espacial y modelos alternos para desarrollos habitacionales. Caso de estudio Zona Metropolitana Zacatecas-Guadalupe</b> .....	1193
Guillermo Gerardo Dueñas González, Oscar Luis Narváez Montoya	
<b>La ciudad extrema: la transformación del espacio urbano desde los objetos de Haus Rucker Co. y la ideología de Superstudio</b> .....	1205
Fernando Moral-Andrés, Elena Merino Gómez	
<b>Del paisaje rural a la estructura urbana en el poniente de la ciudad de Aguascalientes, México</b> .....	1217
Pablo Gutiérrez Castorena	
<b>La huella de la alimentación en la configuración urbana de Madrid</b> .....	1227
Nerea Morán Alonso	

# El acelerado deterioro del paisaje urbano latinoamericano tras las declaraciones de Patrimonio de la Humanidad: el caso de Valparaíso (Chile)

**Pablo Manuel Millán-Millán**

Pontificia Universidad Católica de Valparaíso

*pmillan1@us.es*

## Introducción

Son muchos los autores que coinciden en que no hubo peor lugar geográfico para ubicar una ciudad como el caso de Valparaíso. Los cerros del anfiteatro apenas dejaban una delgada línea de tierra antes de llegar al océano Pacífico. Tal como subraya la profesora Urbina, en 1779 solo había una calle cuando el Gobernador Juan de Riva Herrera escribía “*las casas y ranchos que hay tan inmediatos a su frente están expuestas a los temporales del mar*” (Urbina, 2002: 85). La ciudad de Valparaíso es una de las más antiguas de Chile. Su ubicación, así como su relación con la costa, han desarrollado la formación de una identidad local basada en la relación de la ciudad con el puerto y un entorno geográfico característico, distinguiendo claramente la *bahía*, como zona marítima, *el plan*, como la zona plana de la ciudad y los cerros.

Desde su origen la ciudad ha vivido de la actividad portuaria así como del desarrollo urbano de una ciudad global muy prematura, por lo que se puede decir que se ha articulado entre la relación conjunta del puerto y la ciudad. El crecimiento de la ciudad se estructuró a partir de las características naturales de su emplazamiento. La arquitectura colonial española propia de las ciudades chilenas se adapta a las condiciones naturales del sitio de Valparaíso y se mezcla con la arquitectura europea de corte victoriano, herencia de los inmigrantes británicos y también alemanes que llegaron a sus costas durante el siglo XIX.

Valparaíso se configuró como centro de la economía del país, siendo el puerto y la actividad mercantil que gira en torno a él los principales agentes de desarrollo. Así, los bancos, las compañías navieras y las exportadoras serán muy pronto las aglutinadoras de todo el capital económico de la zona. Éstas, junto con las nuevas sociedades industriales, de explotación minera o vinculadas al ferrocarril y al comercio internacional, ubicarán su sede en la ciudad porteña. Es por ello que el puerto se configurará como el principal motor no solo de la ciudad sino de todo el área circundante. La ciudad ha sido una ventana al exterior, importando tendencias, modas y mercancías. Así, ha sido durante mucho tiempo una ciudad abierta al mundo apoyado por un entorno que se ha favorecido de dicha situación.

Desde el punto de vista físico-geográfico, la ciudad de Valparaíso se encuentra emplazada en medio de una planicie costera en dirección norte-sur.

Por su condición geográfica y su localización se define como una ciudad-puerto de la costa suroeste de América del Sur entre las coordenadas de latitud 33°01' sur y longitud 71°38' oeste y a unos 118 Kms al noroeste de la ciudad capital de Santiago<sup>1</sup>. Tiene una identidad propia, cuyo mayor símbolo es su entorno natural, compuesto por una bahía rodeada de una cadena montañosa de tipo cordillera que baña sus faldas en el mar y que la convierte en el denominado '*anfiteatro*' que mira hacia el Océano Pacífico. La configuración histórica de la ciudad está marcada por el fuerte componente geográfico. Éste se articula en tres elementos: puerto, plan y cerros.

*El puerto*, configurado de forma natural, muestra una orientación abierta al norte, que protege de los vientos del invierno. El borde del mar, como límite natural, ha sido una dificultad constante al desarrollo urbano de la ciudad, desde su origen como caleta hasta la gran remodelación iniciada a partir de la privatización del puerto a mediados del siglo XX. Las sucesivas etapas de crecimiento han generado un impacto en la ciudad determinando la actual relación puerto-ciudad.

Las obras de relleno para consolidar el borde costero se realizaron en varias etapas, identificándose en el período 1848 hasta 1885 como los años más relevantes desde el punto de vista de inversión pública. Los rellenos, que en algún momento comenzaron a responder a necesidades productivas, fueron creando un borde costero donde el muelle Prat es muy significativo, entre otras cosas, por ser uno de los puntos de mayor contacto entre la ciudad y el mar.

*El Plan*, la estrecha planicie costera entre la bahía y los cerros, forma el sector plano de la ciudad. Se configuró con el material proveniente de los cerros, por las citadas obras de relleno, recuperando espacio al mar. Hay que mencionar también un tercer componente, los escombros procedentes de los movimientos sísmicos que han golpeado durante la construcción histórica de la ciudad. Este sector «Plan de la ciudad», como habitualmente se define, concentra más del 80% de las actividades productivas de bienes y servicios y menos del 5% de la población comunal. Se divide en dos subsectores, definidos por su origen diferente y por la importancia adquirida a lo largo de la modernización de Valparaíso:

- *El Almendral*: Su nombre recuerda la abundancia de almendros que en algún tiempo hubo en el sector. Allí residen hoy, gran parte de los servicios públicos, el Congreso Nacional y las empresas de Valparaíso.
- *El Puerto*: Allí se sitúan bares, hoteles y actividades de servicios -como sedes bancarias o notarias- además de las instalaciones del puerto y el Servicio Nacional de Aduanas.

El nuevo Plan está asociado, con su alta densidad de actividades económicas, con el valor del terreno más alto y con un patrón de uso intensivo del espacio. Éste está representado por la presencia de grandes edificios antiguos y construcciones en altura que muestran una nueva cara a este sector de la ciudad. El plan de Valparaíso aparece hoy como un reflejo de las características propias de muchos centros urbanos de ciudades contemporáneas. El resto del sector plano puede ser descrito en términos similares pero con menores índices de ocupación.

El anfiteatro que configuran sus *cerros* aparece como uno de los mayores atractivos de la ciudad. Sus rasgos geomorfológicos más marcados son las terrazas de abrasión marina (formadas por acción erosiva del mar) y de depósitos (aquellos formados por material acarreado por cursos de agua que bajan desde la cima de los cerros). Las profundas quebradas que separan las terrazas forman los interfluvios, un vínculo entre el plan y cerro y son a la vez un puente de comunicación para la población que vive en el cerro y trabaja en el plan de la ciudad.

El frente de acantilados 'muertos' ha constituido un elemento limitante para la expansión urbana de la ciudad, remediado con la presencia de los ascensores que unen el plan con el cerro y que forman parte de la identidad de la ciudad. Mientras, las quebradas con distintos niveles de pendiente han sido abovedadas (generando los cauces que depositan los sedimentos y otros materiales arrastrados por las lluvias de invierno directamente al océano) y transformadas en ejes viales.

---

<sup>1</sup> Insitituto Geográfico Militar. "Atlas de la República de Chile. V Región de Valparaíso." [En línea Agosto-Septiembre 2008. N° 6. [www.bibliotecaminsal.cl/wp/wp-content/upload/2011/09/Agosto-a-Septiembre-2008.pdf](http://www.bibliotecaminsal.cl/wp/wp-content/upload/2011/09/Agosto-a-Septiembre-2008.pdf) [Consulta 14 de agosto de 2012].

La topografía descrita hizo de esta ciudad un lugar casi inhabitable hasta muy entrada la edad moderna. Una aglomeración de edificaciones anárquicas y sin orden aparente llevó a decir a un viajero ruso "solo a los ojos de los moribundos, el roquerío y las tierras erosionadas en que esta horrible ciudad está construida, pueden parecer el valle del paraíso"<sup>2</sup>.

Tres son las funciones que se destacan en la dinámica inicial de la ciudad: las instalaciones de la actividad portuaria, las fortificaciones que la transforman en una plaza militar y las fundaciones religiosas. En efecto, a pesar de la escasa población de la ciudad durante el siglo XVI, se fundaron los conventos de los franciscanos y jesuitas. Lo anterior indica que la actividad del Valparaíso colonial fue relativamente pobre. Sin embargo, esta situación inicial cambia a partir de 1559, cuando se inicia la construcción de una capilla en el lugar donde en la actualidad se encuentra la Iglesia de la Matriz. En su entorno inmediato surgen bodegas y casas. Sobre el cerro Cordillera se alza el Castillo San José, fortificación construida por los españoles para protección de la Bahía y de la población, como también los que se levantan posteriormente en los cerros Artillería, Concepción y Barón. En el siglo XVIII la población tuvo que "cavar los cerros para la construcción de sus edificios", y otros habitantes se vieron obligados a vivir "encima de las faldas en las quebradas que formaban los cerros"<sup>3</sup>. Hasta 1789 Valparaíso era solo un puerto, carente del actual plan, valle o río con tierras de labor. Será a finales del siglo XVIII cuando con el auge de la actividad portuaria, aumente de forma significativa la población y, con ello, el número de edificios destinados a bodegas, comercios, etc. Con la topografía que hemos descrito, era imposible crecer de forma natural por extensión, como lo haría cualquier otra ciudad normal. Los barrios estaban en disposición vertical. No había calles que comunicaran unos cerros con otros. "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, 2011: 61).

A comienzos del siglo XIX, Valparaíso alcanzó un mayor protagonismo y notoriedad pública al transformarse en la ciudad más dinámica de Chile. Su población aumentó casi tres veces en sesenta años. El puerto pasó a ser el principal centro económico del país y un importante enclave dentro de las rutas que comunicaban Europa con la costa del Océano Pacífico a través del Cabo de Hornos, coincidiendo con el inicio de una política de apertura internacional. En 1840, el camino entre Valparaíso y Santiago era la vía más importante de Chile. Por allí se trasladaban los productos para el consumo interno y también los destinados al comercio internacional. En 1842 se concentra en la ciudad la función administrativa a nivel regional, al crearse la Provincia de Valparaíso. Ese mismo año se construyen los Almacenes Fiscales y en 1850 se inaugura la Bolsa Comercial. Este auge económico coincide con la creación de los dos primeros bancos privados en el país, uno de los cuales estaba localizado en la misma Valparaíso (1855).

Hacia la segunda mitad del siglo XIX, la ciudad se convierte también en un gran punto de entrada de la inmigración, atrayendo población de diversos orígenes, entre los que destacan: ingleses, alemanes, franceses, italianos, yugoslavos y norteamericanos. Se establecieron aquí aportando una nueva particularidad al crecimiento de la ciudad, pues eran comerciantes y profesionales liberales. El nuevo espíritu de empresa que caracterizó a algunos de estos emigrantes hizo que su campo de acción fuera el ámbito urbano. Muchos de ellos lograron importantes fortunas, que combinaron con intereses en el sector del comercio, las finanzas y la minería. A causa de la mayor presencia de los marinos ingleses, a partir del año 1800, se empieza a notar una marcada influencia británica en el paisaje urbano de algunos barrios y en el nombre de sus calles. También editaban periódicos en su propio idioma. Desde mediados del siglo XIX hasta la primera mitad del siglo XX Valparaíso fue el eje de la capital económica del país, concentrando el mayor movimiento monetario y aglutinando la mayoría de las sedes de las nuevas sociedades mineras e industriales, oficina de ferrocarriles, compañías mercantiles y aseguradoras. Pero este momento

---

2 CHIKHACHEV, Platon Alexander, "Visión de Chile en los tiempos de Vicente Prieto", en: URBINA, Ximena, *Los conventillos de Valparaíso, 1880-1920*. Valparaíso, Universidad de Valparaíso, 2011, p.57.

3 D. Bartolomé González de Santillana, 26 de noviembre de 1755, en: DE SOLANO, Francisco, *Relaciones geográficas del Reino de Chile, 1756*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Universidad Internacional SEK, 1994, p.88.

de prosperidad se vio interrumpido por el terremoto de 1906<sup>4</sup>, que la destruye en gran parte, especialmente en el sector del Almendral. Unos años más tarde, la apertura del canal de Panamá<sup>5</sup> (1914) sería también un duro revés para continuar el sostenido auge y desarrollo del puerto; el tráfico marítimo disminuyó, provocando un decrecimiento de la actividad económica y financiera de la ciudad. La crisis económica de 1929, cede paso a la emigración de las industrias hacia Santiago, dando inicio a un período de depresión que ha sido muy difícil de revertir.

Como consecuencia de lo anterior, numerosas edificaciones del área céntrica destinadas a uso residencial de la ciudad fueron abandonadas y la ciudad atravesó por un duro período de recesión económica y social.

En este paisaje urbano tan particular la ciudad creció hacia los cerros que rodean la bahía, situación que se manifiesta con particularidad en las viviendas erigidas sobre sus laderas. Las construcciones se encaramaron sobre ellos dando lugar a una morfología característica solo de esta ciudad. Las soluciones estructurales ingeniosas y creativas están dadas por los particulares estilos según el grado de adaptación de las construcciones a la pendiente y la orientación al frente marítimo. Así, los diversos pasajes, escaleras y ascensores para transitar y comunicar el plan con el cerro constituyen el símbolo de mayor identidad de Valparaíso. En este naciente paisaje urbano tan propio de la ciudad porteña, la comunicación entre plan y cerro fue siempre difícil, ya que la diferencia de pendiente dificultaba a la población su desplazamiento diario. La solución fue la instalación de los ascensores en distintos puntos de la ciudad, entre 1882 a 1930. Su creador fue el ingeniero Liborio Breba. Como su desarrollo urbano se caracteriza por la falta de espacio, las autoridades han realizado permanentes esfuerzos de relleno en áreas que inicialmente formaban parte del mar; en segundo término, el proceso de poblamiento de los cerros ha ido sacrificando la cobertura vegetal, configurando un paisaje urbano muy singular. Especialmente la ciudad de encuentra conurbada con Viña del Mar, Concón, Quilpue y Villa Alemana y recibe el nombre de Gran Valparaíso. La ciudad es también sede del poder legislativo de la nación.

### **Un contexto de implosión urbana**

La morfología urbana de Valparaíso adquiere características muy especiales debido a su accidentada topografía, que ha representado un elemento determinante en su existencia y proceso de desarrollo. Igualmente, le ha conferido un carácter especial, tanto en su forma física y su estructura urbana como en su vida socio-cultural. Valparaíso es «una ciudad escindida en una zona plana y en una zona de relieve costero, formada por una cadena de cerros de regular altura» (Waisberg, 2000: 5), en la que el acantilado separa el Plan de los cerros.

Dada la importancia de la actividad marítima a finales del siglo XIX, en las ciudades portuarias se concentrará todo el quehacer económico y mercantil. El puerto de Valparaíso no sería ajeno a este proceso. La concurrencia de marinos foráneos daba al sector un carácter de supremacía extranjera que no tenía relación con la realidad de la población estable. Efectivamente, allí se daban cita marineros, comerciantes y viajeros. Se trataba de una sociedad cuyas características no se correspondían con el proceso histórico vivido por la ciudad hasta ese momento. Valparaíso estaba gestándose al abrigo de toda una dinámica evolutiva que afectaba al comercio internacional, en la que se insertaba de modo protagónico. La ciudad, originalmente asentada en la parte plana se iba extendiendo hacia los cerros, ocupando tímidamente los más próximos. Curiosamente, fueron los extranjeros los primeros en hacerlo. Ante la importante masificación poblacional, las quebradas con sus ranchos «como grandes nidos de pajarotes» (Ruscherberg, 1956: 18) cobijaron al amplio sector de peones, vendedores y prestadores de servicios que, en forma creciente, demandaba la ciudad. Al comienzo, el Almendral, se veía como otra aldea, con vida autónoma, más apacible y más heterogénea socialmente, predominando las casas pequeñas de un piso y construidas con adobes, recubiertas con barro y blanqueadas con cal. Las ventanas eran pequeñas, con barrotes, y tan solo algunas residencias poseían corredores y veredas, normalmente de ladrillos. (Miers, 1826: 141).

---

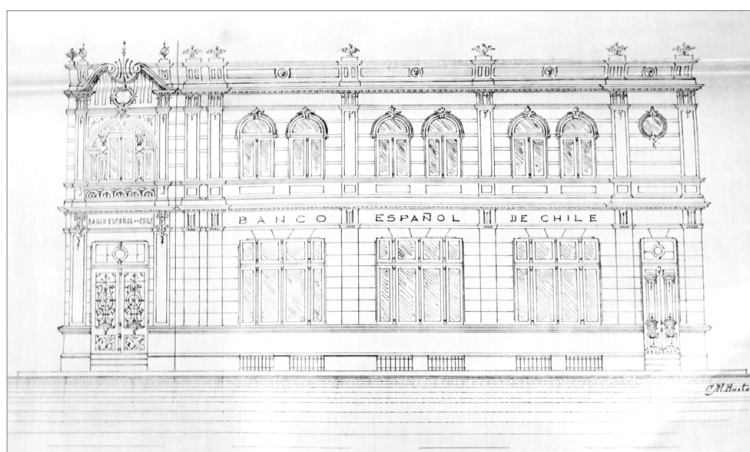
4 Postulación de Valparaíso como sitio del patrimonio mundial/UNESCO (2001), © Consejo de Monumentos Nacionales - Ilustre Municipalidad de Valparaíso, Valparaíso, p70.

5 Programa de Recuperación y Desarrollo Urbano de Valparaíso, proyecto CH-L1004, del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Documento Conceptual del Proyecto (PCD) (documento pdf), en: [http://www.planvalparaiso.cl/index.php?option=com\\_content&task=blogsection&id=5&Itemid=35&limit=9&limitstart=27](http://www.planvalparaiso.cl/index.php?option=com_content&task=blogsection&id=5&Itemid=35&limit=9&limitstart=27) [Consulta 10 de julio de 2012]

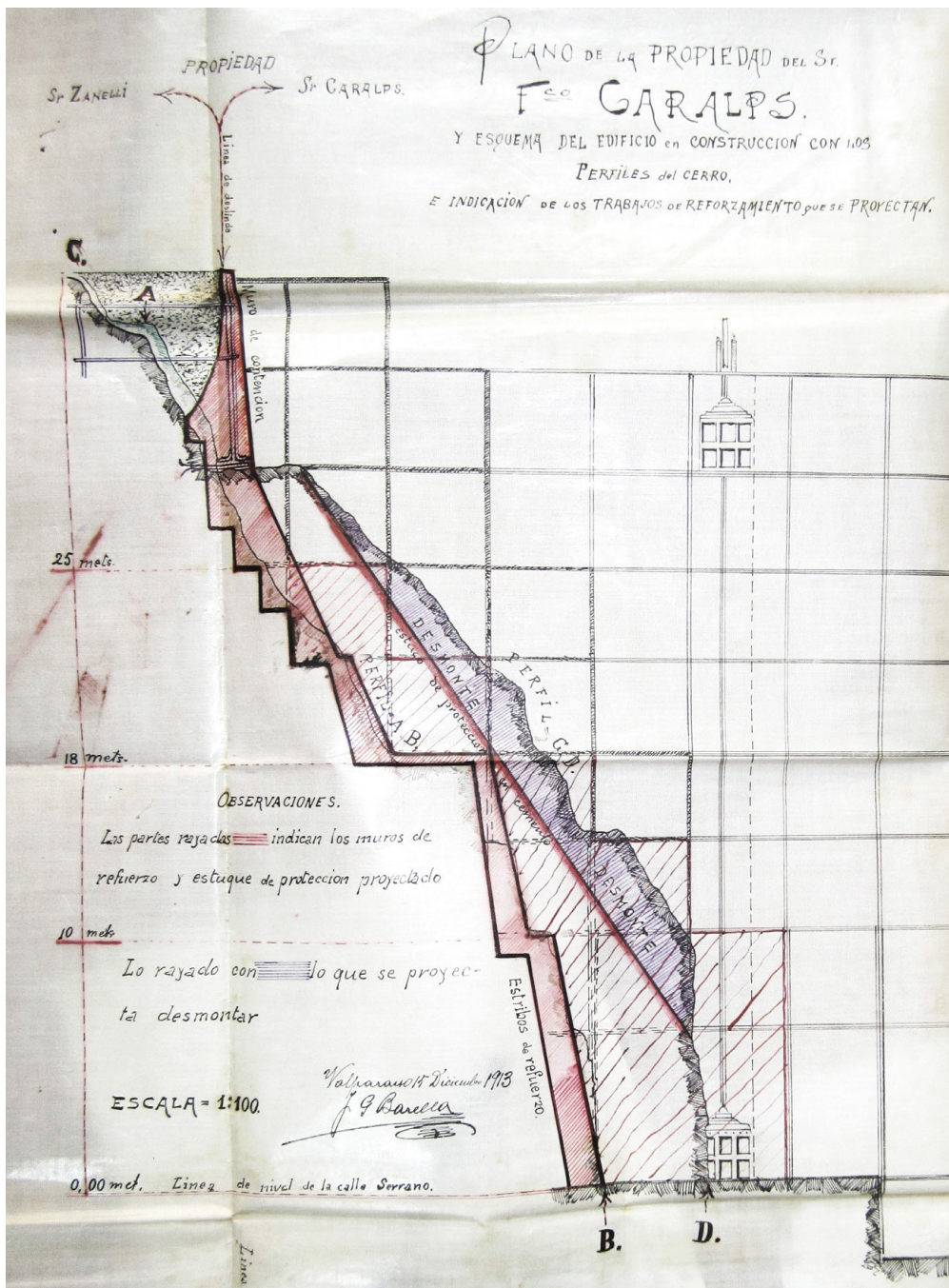
El contraste entre la sociedad nativa de Valparaíso y la masa de extranjeros se expresa en una serie de variados personajes, insertos con mucha fluidez y dinamismo en el espacio que se iba creando en la ciudad. Lavanderas, aguateros, arrieros, etc., conformaban un *mundillo* que tejía una estructura social folclórica, que rescataba las señales autóctonas de la ciudad y expresaba en sus funciones de servicio las limitaciones que afectaban al medio. «El vendedor de velas, el carnicero y los múltiples vendedores callejeros constituyen un testimonio palmario. El carnicero que lleva a cuestas de un burro la carne ensangrentada y mostrando en su mano un gran cuchillo ofrecía un espectáculo entre pintoresco y Grotresco» (Ruschemberg, 1956: 19). Muy común e importante era la presencia del aguatero, que acarrea el agua desde las quebradas a las casas utilizando una mula con un armazón de madera que le permitía colocar dos pequeños barriles, uno a cada lado del lomo del animal. Al anochecer aparecía el velero, con su carga atada a una vara expidiendo el desagradable olor a sebo de su mercancía. A esa hora era común encontrar también al hojalatero (Ruschemberg, 1956).

En este momento Valparaíso mantenía un ritmo de constante crecimiento y desarrollo, traducible en un perceptible aumento de su población. Para 1842, se contabilizaban 40.000 habitantes que ocupaban dos mil casas con las comodidades propias de las viviendas europeas, frente al desafío y abandono primitivo y como fruto del positivo influjo europeo en los hábitos, la construcción y el ornato hogareño. (Fig\_1) Para esa época, se identifica la presencia de solo noventa personas de raza negra. Es curioso encontrar en las publicaciones de entonces alusiones a la clase media que, sin duda, no es sino una referencia a la existencia de grupos sociales nuevos, como consecuencia del proceso de masificación poblacional y modernización que afectaba al puerto, traducido en nuevos oficios propiamente urbanos vinculados al comercio o al quehacer portuario en general. Se habla de ese sector social como poseedor de una «decencia y mejora antes no conocida».

El crecimiento urbano trajo aparejada la necesidad de mejorar servicios que, paulatinamente, irán surgiendo como resultado de la presión de los habitantes. Hacia 1840, ya funcionaba un servicio de movilización urbano, conformado por veinte coches que unían el sector del Puerto con el Almendral desde las ocho de la mañana hasta las doce de la noche. Ocasionalmente, su funcionamiento se veía alterado, como denunciaba en 1839 un airado usuario que vanamente esperó durante una noche que lo llevara hasta su hogar. (El Mercurio, Valparaíso, 18 de Junio 1839.) La empresa razonablemente se defendió, haciendo notar las serias dificultades que había para transitar por las calles, convertidas en lodazales que impedían poder cumplir con el servicio pese a los esfuerzos en despejarlas (El Mercurio, Valparaíso, 20 de Junio 1839). Efectivamente, durante el invierno las quebradas eran verdaderos torrentes que corrían hacia la zona costera por las calles de tierra, sin haber ningún tipo de recubrimiento que estabilizara los cauces, quedando así en pésimas condiciones y provocando serios problemas al tránsito de los diferentes vehículos. Era habitual ver dos yuntas de bueyes sacando una carreta enterrada hasta los ejes. Federico Walpole refiere, en todo caso, que los medios de locomoción eran fáciles, variados y estaban disponibles en todo momento y a precios muy módicos. Y aunque se trata de vehículos no muy limpios se les sometía a rigurosas medidas, para velar por la seguridad de los pasajeros. Así, se les prohibía conducir apresuradamente, debían tener iluminación nocturna y en caso de usar más de dos caballos, tenían que mantener un caballo guía con un jinete (Walpole, 1849: 325).



Fig\_1  
Proyecto para la sede del Banco Español. C.M. Busto. 1899. AMV. Expte nº 340 de 24 de marzo de 1899. Inédito.



Fig\_2  
Sección y recalce de cerro para la construcción de un edificio de viviendas. AMV. Expte. 1606 de 15 de diciembre de 1913. Inédito.

El crecimiento de la ciudad se acentúa de tal forma que supera de manera impresionante a las restantes ciudades del país. Considerando que el desarrollo vegetativo es muy accidentado, es evidente que los flujos migratorios continúan su curso. Las limitadas posibilidades geográficas del emplazamiento imponen que la población se extienda hacia los cerros, utilizando las quebradas como vías de acceso a los niveles superiores. (Fig\_2) Esta alternativa acarreó un conjunto de problemas urbanos de extrema incidencia en las características futuras de la ciudad. En primer lugar, serias dificultades para establecer servicios, como el agua potable (que no tenía tanta presión como para llegar a esas alturas) y el alcantarillado, con los consiguientes problemas para la salud e higiene de la población. Del mismo modo, ponía obstáculos para la seguridad y movilidad de los habitantes, pero sin duda alguna, el gran problema será encontrar un modelo habitacional estable para dar cabida a toda la demanda de



techo que se generará. En este contexto se buscarán nuevas formas de ocupación que, cumpliendo unos estándares mínimos de salubridad pudieran dar cobijo a esta población más vulnerable.

Los cerros, en general, fueron monopolizados por los grupos sociales bajos y ostentaban indicios muy lamentables de abandono y miseria. En torno a las condiciones de vida generadas por los porteños que habitaban en los cerros se fue generando una imagen que, en parte no se correspondía con la realidad. Ciertamente es que en estas zonas de la ciudad vivían las clases más pobres y anárquicas de la población de Valparaíso a finales del XIX. Ese fue uno de los motivos por los cuales se desarrolló este constructo en el imaginario colectivo. Debido a su condición de *parias* sociales, eran una población que no solía salir en la prensa por ningún logro o elemento positivo. Mucho menos les eran reconocidos méritos a personalidades provenientes de estas nuevas periferias. Esto que en origen era normal, hizo que solo se publicaran noticias referentes a los habitantes de las zonas pobres cuando se trataba de situaciones de conflicto, bien por epidemias, bien por asesinatos, etc.

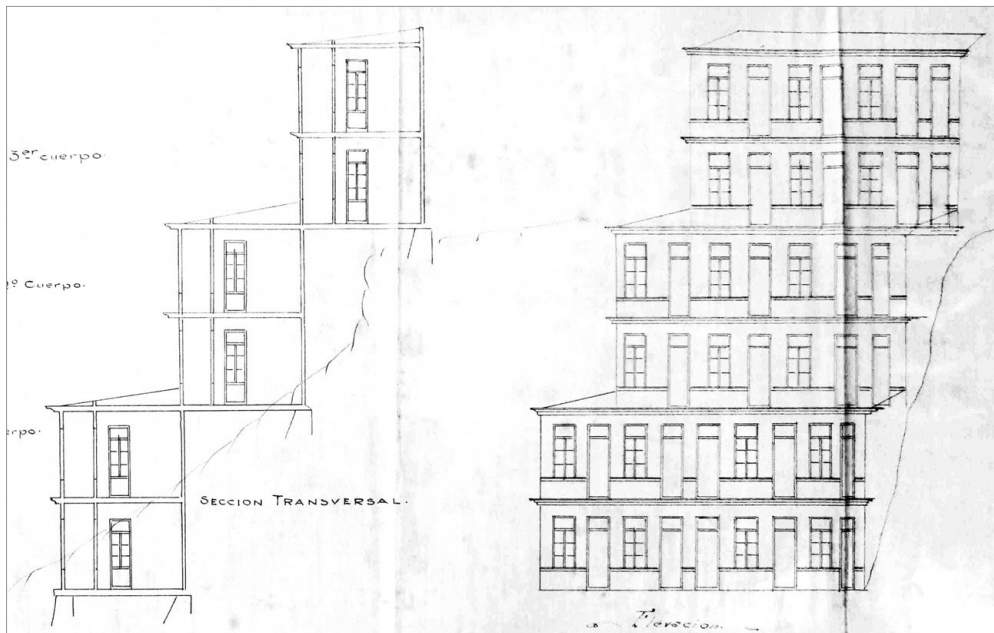
El desarrollo de este tipo de informaciones negativas vinculadas a áreas de ciudad específicas llevó a generar un silogismo urbano: hablar de las periferias era hablar de infravivienda, prostitución, pobreza, miseria, enfermedad y muerte. Así lo muestran algunas publicaciones de la época, como la revista *Zig-Zag*: «[para acceder a los cerros] se han dispuesto escalas y pasillos inverosímiles, y al contemplarlos no nos explicamos cómo no hay allí a diario lamentables desgracias» (*Zig-Zag*, nº 1001, año XX, 6 de abril de 1924).

La espontaneidad urbanística, mantenida hasta hoy, si bien creaba ambientes arquitectónicos que revelaban imaginación y estimulaban los sentimientos del visitante, no constituía lugares de atracción para la residencia de los sectores dirigentes. Muy al contrario, se estaba frente a una coexistencia de dos ciudades con realidades de vida muy marcadas. Será en este momento cuando se genere el concepto de duplicidad de ciudades haciendo referencia a la película *A Valparaíso* de Joris Ivens. Mientras en el plan se introducían adelantos que ponían a la ciudad a la vanguardia del desarrollo urbano del país, en sus áreas altas se palpaban todas las consecuencias de la ausencia de servicios municipales. Fundamentalmente, este aspecto se detecta a través de los dramáticos efectos que tenían en la población las diversas epidemias que se desataron en tales sectores al confluir la ausencia de condiciones higiénicas con la ignorancia y falta de recursos médico-sanitarios.

### Hacia un nuevo modelo habitacional

La arquitectura obrera colectiva en el Plan sería prácticamente semejante a la de las periferias de otras ciudades. Cuartos de una única planta, a lo sumo dos, en torno a un patio colectivo. La materialización de estos cuartos sería de muy diversa forma, desde improvisadas carpas, hasta estructuras de madera cubiertas por hojas de palma y barro, «piezas que son especie de carpas provisionales, desabrigadas» (AMV, vol 182, nº 347, 11 de noviembre de 1910). A esta zona de la ciudad corresponden todas las imágenes sobre conventillos que Harry Olds (Olds, 1999) hará y en las que se mostrarán grupos sociales haciendo vida colectiva en un patio. Lo paradigmático de estas construcciones en la ciudad porteña será su ubicación en la ciudad. Dado lo limitado de la superficie horizontal esta sería prácticamente una zona para construcciones propias de la gente adinerada. Posiblemente por estar cerca de las laderas y la peligrosidad que esto entrañaba, se fomentó que estas zonas fuesen las periferias del Plan. En los periodos de lluvias bajaba de los cerros gran cantidad de agua y arrastraba todo lo que se encontraba a su paso, por lo que vivir justo en el encuentro con el Plan no era lo mejor. Esto no restaba para que el espacio donde se ubicaran estas construcciones fuera un espacio constreñido y muy limitado. De ahí que se viviera más hacinado en los conventillos de Valparaíso que en los de Santiago (Urbina, 2002: 122).

No cabe duda que el proceso de conocimiento hermenéutico es el generador de las tipologías. Hablar de tipologías es hablar de procesos de análisis e interpretación, en donde la técnica de la propia interpretación se convierte en herramienta básica para la descripción de la arquitectura y el análisis marca las pautas, descomponiendo el objeto para confirmar o desconformar la interpretación; no existe análisis a secas, es una mera aproximación de la interpretación. Por otro lado, el modelo sería el objeto que asume cualidades propias y de un grupo, convirtiéndose en la base u origen de copias futuras. El modelo tiene un significado práctico y como tal es imitable o copiable. El modelo implica que todo es preciso y que su definición está implícita en él mismo. En esta dualidad tipo-modelo, las construcciones llevadas a cabo en Valparaíso como una respuesta a la demanda ocuparán un rol u otro en función de su ubicación. En el Plan, aunque sería una construcción improvisada pero basada en ejercicios conocidos, estas construcciones serán un modelo arquitectónico. A diferencia de lo que ocurrirá en los cerros, asumirán el rol de ser imitable.



Fig\_3

Proyecto de viviendas colectivas en un intento de adaptación a la verticalidad. El archilab de los cerros queda reflejado en los intentos de construir desde patrones normalizados. El proyecto de la imagen nunca se llegaría a construir. AMV. Expte. 366 de 1915. Inédito.

Dada la simplicidad del objeto arquitectónico, (conjunto de habitaciones en torno a un patio) y las escasas demandas a él requeridas (tener un techo) el ejercicio de modelar este modelo habitacional en el Plan será básico. La ocupación en los cerros y acantilados ocupará roles e interpretaciones completamente diferentes. Se puede decir que en el Plan se desarrollaba un *archilab* canónico, mientras que en los cerros sería prototípico. Como se puede observar en los diferentes proyectos ilustrados en las imágenes, los cerros plantean proyectos inverosímiles. Se plantean adaptaciones directas de modelos canónicos que asumen la verticalidad. (Fig\_3). Lógicamente estos proyectos no serán desarrollados debido a la imposibilidad de hacer una traducción directa de una construcción que en origen estaba pensada para el Plan y que ahora se configuraba para los cerros.

El ejercicio de ocupación de viviendas en el Plan se hacía siguiendo el modelo conocido y desarrollado paralelamente en otras ciudades próximas como Santiago o Valdivia. Como subraya Fabián Almonacid, a pesar de que se construyeron nuevas viviendas para obreros, en estos años la mayoría de esta población siguió residiendo en conventillos, piezas y ranchos de mala calidad, incluso en número mucho mayor que antes, tal como se venía haciendo en el resto de ciudades industrializadas (Almonacid, 2000). En este momento convivirán, por tanto, tres tipos de construcciones coetáneamente. Por un lado aquellas realizadas por los propietarios de los terrenos y que no serían improvisadas. Tal sería por ejemplo el caso del conventillo conocido como Cabo de Hornos ubicado en el barrio La Matriz, en la calle Márquez, nº 46, del que dicen «era de tabiques sobre cimientos de ladrillos por el lado de la calle Arrayán, y sobre pilares de roble el tabique que da a la calle Márquez» (AMV, vol. 80, nº 700, 21 de julio de 1900). En el otro extremo están las construcciones completamente improvisadas y ejecutadas por los propios arrendatarios. De este tipo podríamos destacar por ejemplo la Población Cariola en el cerro de la Merced del Almendral, la cual sería descrita como «una ranchería hecha con pedazos de viejas calaminas, especie de chiqueros» (El Mercurio, Valparaíso, 7 de enero de 1918). Y un nivel intermedio correspondiente a aquellas construcciones de grandes casas que eran loteadas de forma improvisada, por lo que a nivel urbano podrían parecer organizadas y correctamente articuladas pero su interior sería tan improvisado como las primeras. Estos se darían únicamente aquí, en la parte plana. Con la emigración de la clase pudiente a nuevas zonas residenciales como Viña del Mar o incluso al Almendral, quedaron grandes casas vacías y el mejor negocio con la mínima inversión era lotearlo y alquilarlo en cuartos. A estos tres grupos de construcciones se les conocerá en imaginario de la vivienda precaria por conventillos.

Las construcciones del Plan eran similares a las viviendas obreras de otras ciudades también en lo relativo a la falta de higiene y el cúmulo de enfermedades que en ellas se daba. Concretamente a los ubicados a las faldas de los cerros habría que sumarle ser el lugar de las escorrentías de las laderas y cúmulo de todo lo que arrastraban las quebradas. Siguiendo la lógica, en ubicaciones como estas, se concentraban los ámbitos más insalubres de la ciudad que, poco a poco, se irían eliminando por la necesidad de espacio plano y el consiguiente aumento de precio del terreno. La población que fue saliendo de estas periferias comenzó a escalar los cerros, las laderas y los acantilados de forma rápida e improvisada, gestando así la fisonomía que hoy todos conocemos de la ciudad porteña.

### Los cerros como lugar de experimentación

Sin pretender hacer un atrevimiento ni un ejercicio de provocación, como subraya Manuel Casanueva, Valparaíso ha sido comparado con Venecia, comparación esta que es válida si hace referencia al modelo de innovación que supone asentarse en un territorio no habitable. Para el caso veneciano supuso adaptarse a un pantano marítimo con un sistema constructivo que ha perdurado en el tiempo más de cinco siglos. Para el caso de Valparaíso supuso hacer habitable los cerros, que ha como subraya el testimonio de Joris Ivens, generó la ciudad de forma heroica asentándose en acantilado.

Pero, sin duda, las construcciones más atacadas por la opinión pública por estar en un *escapariate* serían las ubicadas en las faldas de los cerros, las quebradas y acantilados. Serán estas las que generen innumerables proyectos utópicos, que jamás verán la luz, pero que mostrarán la radicalidad de intentar ocupar lugares imposibles. Su emplazamiento, el proceso de construcción, la materialidad y el lugar en el que se sitúan en la ciudad generarán unas arquitecturas con un excepcional valor proyectual tácito y explícito. Los cerros no contendrán arquitecturas de tipologías como las vistas hasta ahora en otras ciudades ni en el propio Plan de Valparaíso; no serán el lugar de conventillos con patios centrados, de cites, corralas ni corrales; serán el lugar de construcciones improvisadas, la mayor parte de ellas fruto de la autoconstrucción, realizadas con materiales pobres dentro de una cosmovisión de ciudad completamente diferente a la del cercano Plan.

Los testimonios de la época, envueltos en la cultura higienista, generarán afirmaciones como la de Edwards Bello, quien al referirse a los cerros dirá que eran lugares «donde hierve la gente maleante [...] carne de saqueo y revuelta» (Edwards, 1969: 372), mientras que en el Plan era el lugar «del blanco». También se verían reflejadas las connotaciones políticas en afirmaciones como las del citado Bello al decir que el cerro era «el socialismo vivo de Valparaíso con su larga bandera roja de tierra, de arcilla» (Edwards, 1969: 377). Lógicamente esta imagen del *abajo* y *arriba* fue calando en la sociedad generando un constructo cargado de connotaciones simbólicas, «que eran dimensiones culturales o sociales basadas más en prejuicios que en las características reales que presentaban los distintos sectores urbanos. Esto es lo que se ha llamado 'marco mental' que otorga al plan la condición de 'blanco' y ciudad, y a los cerros, la condición de 'oscuro' y margen» (Urbina, 2002: 264).

Esta compleja realidad de los cerros también tendrá su calado en los propios proyectos que se plantearán para dar cabida a las numerosas familias, que como hemos dicho anteriormente, buscarán cobijo en contextos límite. Construcciones normalizadas pero elevadas con unos *pilotis*, adaptación de tipologías normalizadas pero aterrazadas con la inclinación de las quebradas, o directamente la construcción de viviendas colectivas estandarizadas serán algunos de los intentos de adaptación de modelos habitacionales genéricos a la especificidad de la topografía porteña. Todos estos proyectos tendrán en común que no llegarán a construirse pero dejarán en evidencia algo significativo, el continuo intento de hacer de la periferia de Valparaíso una periferia normalizada, en la que se pudieran aplicar las diferentes leyes de habitaciones que en estos momentos se estaban desarrollando (Millán, 2016). La genialidad de estos proyectos unida a la radicalidad del lugar dejarán un testimonio excepcional de profundo intento por buscar una solución a la importante demanda habitacional.

### Bibliografía

ALMONACID, Fabián. "Ideas y Proyectos en Torno a la Vivienda Obrera en la Ciudad de Valdivia, 1900-1941" *Revista austral de Ciencias Sociales*. Enero, 2000, no.4.

EDWARDS, Joaquín, "Valparaíso ayer y hoy" (de "Crónicas. Valparaíso-Madrid, 1924"), CALDERÓN, Alfonso. *Memorial de Valparaíso*. Ril Editores, Santiago, 1986.

MIERS, John. *Travels in Chile and La Plata*. Baldwin, Cradock, and Joy. Londres, 1826.

MILLÁN-MILLÁN, Pablo. "Aplicación e impacto de la Ley de Habitaciones Obreras de 1906: el caso de Valparaíso (Chile)", *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*. Enero 2016, vol. 42. N° 125.

OLDS, Harry, *Valparaíso 1900. Fotografías*, Ediciones de José Luis Granesse Philipps, Santiago, 1999.

RUSCHEMBERG, William S. W, *Noticias de Chile 1831-1832*, Editorial del Pacífico, Santiago, 1956.

URBINA, Ximena, "Los conventillos de Valparaíso en el imaginario colectivo" *Tiempo y Espacio*, nº 11-12. Universidad del Bío-Bío. Departamento de Ciencias Sociales. Santiago, 2002.

WAISBERG, Myriam. "Valparaíso: el legado urbanístico y arquitectónico" *Revista de la Facultad de Arquitectura*. Valparaíso, Vol 3, N° 3.

WALPOLE, Federico, *Cuatro años en el Pacífico, 1844-1849* Ed. Richard Bentley, Londres, 1849.

# Aproximaciones contemporáneas al PAISAJE URBANO

Ángeles Layuno Rosas \_ Alejandro Acosta Collazo (Eds.)

El presente volumen recoge los resultados de las *II Jornadas Internacionales de Investigación sobre paisaje, patrimonio y ciudad*, organizadas por el Grupo de Investigación Arquitectura, Historia, Ciudad y Paisaje (ARHCIPAI), adscrito a la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Alcalá en colaboración con el Departamento de Diseño del Hábitat en el Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción de la Universidad Autónoma de Aguascalientes (México).

Bajo el lema *Aproximaciones Contemporáneas al Paisaje Urbano*, se recogen sendas contribuciones de investigadores y profesionales que desarrollan sus trabajos en este campo, bien a través de aportaciones teóricas, metodológicas o proyectuales, y que evidencian la multidisciplinariedad de los campos de estudio confluyentes en el tema abordado.

Conscientemente se ha obviado el calificativo «histórico», para invitar a la inclusión de paisajes cotidianos que forman parte de entramados económicos y sociales activos e identitarios y que engendran dificultades de reconocimiento. Este hecho fomenta una visión poliédrica y fenomenológica, buscando enfoques desde el patrimonio urbano, la arquitectura y el urbanismo, pero también desde el paisaje generado por los colectivos sociales, los imaginarios colectivos, la participación ciudadana, el espacio público y la sostenibilidad ambiental, que superan un entendimiento puramente estético-monumental y perceptivo-visual del concepto.

El volumen se estructura en cuatro secciones, *el paisaje urbano como cultura y patrimonio: conservación y transformación, el paisaje urbano como geografía y producto de la técnica, la gestión del paisaje urbano, y el paisaje social*, que, no obstante, evidencian múltiples interconexiones que intentan construir en su conjunto una visión del carácter poliédrico del paisaje urbano.

El conjunto de textos que se engloban en este volumen, en suma, reflejan la oportunidad que tienen las universidades de incentivar el debate conceptual y científico sobre figuras patrimoniales de carácter evolutivo, con el ánimo de plantear un foro de exposición, debate e intercambio científico que pueda contribuir a esclarecer las múltiples situaciones inherentes al paisaje urbano desde una aproximación integral, abierta y contemporánea, como un hecho complejo desde el punto de vista de su protección pero también de su constante reactualización.



Universidad  
de Alcalá

EDITORIAL  
UNIVERSIDAD DE ALCALÁ