

EL FERROCARRIL DE VALPARAÍSO Y LA RECUPERACIÓN DEL PATRIMONIO PORTUARIO INDUSTRIAL EN UNA CIUDAD PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD

Marcela Pizzi & María Paz Valenzuela
Universidad de Chile

“Las cumbres de Valparaíso decidieron descolgar a sus hombres, soltar las casas desde arriba para que éstas titubearan en los barrancos que tiñe de rojo la greda, de dorado los dedos de oro, de verde huracán la naturaleza silvestre. Pero, las casas y los hombres se agarraron a la altura, se enroscaron, se clavaron, se atormentaron, se dispusieron a lo vertical, se colgaron con dientes y uñas de cada abismo. El puerto es un debate entre la naturaleza evasiva de las cordilleras y el mar. Pero, en la lucha, fue ganando el hombre, en cierto modo, porque los cerros y la plenitud marina conformaron la ciudad y la hicieron uniforme, no como un cuartel, sino con la disparidad de la primavera, con su contradicción de pintura, con su energía sonora.”

“Valparaíso”, (fragmento), Pablo Neruda

Las ciudades portuarias en Chile

Hacia fines del siglo diecinueve, las ciudades portuarias en Chile, se transforman en instrumentos de ruptura de la insularidad nacional conformándose como entes culturales diferentes a aquellas de las comunidades de origen agrícola y minero del período colonial. Adquieren así un protagonismo socioeconómico nacional e internacional, con una arquitectura y espacialidad urbana que, en conjunto con asentarse en compleja geografía, se convierten en un paisaje cultural relevante.

Nuestro país fue uno de los territorios en los que el proceso de colonización se llevó a cabo fundamentalmente hacia el interior, producto de diversas circunstancias, como las geográficas y la inseguridad al navegar por el Pacífico Sur. Aún así, resulta incomprensible la falta de interés de la Corona Española por crear enclaves en las áreas costeras, a excepción de las ciudades de Valdivia, San Carlos de Ancud y Valparaíso, con sistemas de fortificaciones que nacieron en el siglo dieciocho para proteger la navegación hacia el principal puerto del Perú, el Callao.

A partir de 1811, año en que las recién emancipadas autoridades criollas, dictan la ley de Puertos Mayores, las aletargadas caletas y fondeaderos alcanzaron en pocas décadas el carácter de ciudades, permitiendo, entre otros aspectos, el libre comercio en estos asentamientos costeros, lo que favoreció su desarrollo en desmedro de las ciudades del interior. Estas transformaciones tuvieron su origen tanto en los avances navieros como en decisiones políticas y en particular por el desarrollo del comercio marítimo, que por la posición favorable de nuestra costa la situaba como primer lugar de abastecimiento luego de cruzar el Estrecho de Magallanes. Ese hecho fue clave en la superación de la herencia hispánica, lo que permite abrir nuestras costas generando en su población una actitud más cosmopolita y progresista.

El Puerto de Valparaíso

A fines del siglo diecinueve y principios del veinte, Valparaíso alcanza su edad de oro, convirtiéndose en el principal puerto comercial en las rutas del Pacífico Sur, generando un impacto importante en la región, con un período especialmente destacable desde 1880 hasta 1914, momento en que se abre el Canal de Panamá. Luego de ese período, su desarrollo decae al quedar fuera de las rutas comerciales marítimas, lo que se agrava con la crisis del salitre y la consolidación de la ciudad de Santiago como capital, centro político y económico del país a lo que se suman las dificultades económicas que se generan a partir del año 1929. Sin embargo esta situación, como contrapartida a un desarrollo más lento de la ciudad, permite que aún a inicios del siglo veintiuno se mantenga un patrimonio excepcional de valores universales, correspondiente a la expresión de un período de la historia que tuvo repercusiones mundiales y que caracteriza la edad moderna: la era industrial asociada al ferrocarril.

Los procesos de cambio en las sociedades derivados de este período son quizás uno de los más radicales en la historia. Pocas ciudades conservan los testimonios de dicha era, debido a que producto de la exigencia productiva, los puertos debieron modernizarse y con ello desaparecieron muchas de sus estructuras. No es el caso de Valparaíso, cuyo paisaje cultural se generó a partir de los aportes de las tradiciones foráneas, tecnologías de la era industrial y de la innovación en una arquitectura traída por inmigrantes en una lucha con un medio geográfico complejo. En el análisis del caso, son relevantes las variables económicas que desencadenan los procesos de desarrollo urbano de las ciudades en general y las del territorio chileno en particular. Un país que desde sus inicios, es eminentemente exportador, de trigo en primera instancia y luego de salitre tras la Guerra del Pacífico, posicionándose a partir del rubro minero sustentado en el comercio marítimo. Fig. 1



Fig.1 El Plan de Valparaíso y su encuentro con el mar

Breve Historia del desarrollo del Puerto de Valparaíso

Ciudad ubicada en los 33°2' de latitud sur y 71°38' de longitud oeste, en la bahía que se desarrolla entre la punta Salinas por el norte y Punta Ángeles, siete millas y media al sur.¹

En los siglos dieciséis y diecisiete, Valparaíso era algo más que una aldea que como primer asentamiento ocupó el área delimitada por las Quebradas Juan Gómez, actual calle Carampangue que llega al plan en la Antigua Aduana, San Francisco, que sube la pendiente desde la Iglesia de la Matriz, y San Agustín, actual Tomás Ramos, que desemboca en la Plaza de la Justicia. El espacio urbano estaba conformado por un estrecho plan delimitado por los cerros en que a pocos metros se encontraba el mar, en donde hoy se encuentran las calles Bustamante, Serrano y Prat.

Es el siglo diecinueve como resultante del gran auge económico se produce su expansión en el plan y el poblamiento de los cerros. Puede situarse como punto de inflexión la Independencia de Chile en 1810 dado que se establece la apertura al comercio internacional restringido hasta entonces a los dominios de la Corona Española. El gran impulso fue la exportación de trigo a California y Australia a raíz de la “fiebre del oro” generada en ambos destinos; con posterioridad la minería y en particular la exportación del salitre sería el agente dinamizador de la ciudad. Con ello la población crece de manera relevante de alrededor de cinco mil habitantes en el siglo dieciocho a aproximadamente dieciséis mil en 1822 con una importante población flotante agregada.² Figs. 2 y 3



Fig. 2 Fig. Valparaíso hacia 1820, fuente Empresa Portuaria de Valparaíso



Fig. 3 Plano de Valparaíso y Viña del Mar ya vistos Conjuntamente hacia 1928, Archivo Nacional

Los cerros comienzan a poblarse por los inmigrantes pobres en casas suspendidas en la pendiente lo que coincide con una gran inmigración inglesa destinada a controlar el sector comercial y financiero, quienes ocupan los cerros Alegre y Concepción de

¹ “Domingo Silva, Victor, “Monografía Histórica de Valparaíso, 1536 – 1910”, Ediciones Altazor 2002, reedición 1910.

² “Caviéres F. Eduardo, “Rutas Marítimas, Comercio y Fianzas en una etapa de expansión: Valparaíso 1820 – 1880, en “Valparaíso, Sociedad y Economía en el siglo XIX”, Serie Monografías Históricas Nº 12, Instituto de Historia, Universidad Católica de Valparaíso, 2000. p 55

manera más organizada y planificada a partir de 1840, es en este período que se incorporan modelos arquitectónicos y urbanos neoeuropeos.

El desarrollo de la ciudad se veía limitado por un accidente geográfico determinante el Peñón del Cabo, gran promontorio rocoso ubicado a la altura de la actual subida al cerro concepción, que actuaba como límite natural de la ciudad dividiendo el área del Puerto con el sector del Almendral. Este se dinamita en 1832 dando lugar al trazado de la calle Esmeralda, antigua calle del Cabo, que a partir de ese momento acoge establecimientos comerciales y empresas de tráfico marítimo, permitiendo el desarrollo del sector del Almendral y conformando una planta unitaria con el Puerto.

La segunda mitad del siglo diecinueve y las primeras décadas del siglo veinte corresponden a la época de oro de la ciudad en que se produce una profunda modernización que se traduce en la especialización por usos de los distintos sectores, la delimitación entre la ciudad y el puerto y la construcción de edificios de mayor relevancia. Para entonces la población crece de manera exponencial alcanzando a los cuarenta mil habitantes en 1820, setenta mil en 1870, cien mil en 1885 y ciento sesenta mil en 1910. Consecuentemente debido a la expansión de la ciudad en los cerros se construye una gran vía, llamada “camino de Cintura” o Avenida Alemania que surca los cerros a una altura de cien metros sobre el nivel del mar.

Como mencionamos previamente la construcción del ferrocarril entre Valparaíso y Santiago dinamiza la relación con el interior con consecuencias urbanísticas importantes al obstaculizar la relación de la ciudad con el mar y estimulando el crecimiento de la ciudad hacia el sur oriente, en el Almendral y el cerro Barón. El antiguo camino de Carretas fue perdiendo importancia y con ello el sector de la Iglesia La Matriz y la Plaza Echaurren, y convirtiendo el Puerto en un área especializada.

En la década de 1870 el Intendente Francisco Echaurren se esfuerza por implementar un plan de mejoramiento y embellecimiento de espacios públicos incorporando los modelos europeos privilegiando las plazas y paseos. Se producen asimismo mejoras en su infraestructura abovedándose los cauces que conducen las aguas lluvia desde los cerros al Plan en 1880. A partir de 1903 el servicio de tranvías eléctrico reemplazaría aquel de tracción animal existente desde la década de 1860. De igual modo en la década de 1880 se instalan los primeros funiculares mal llamados ascensores, elementos hoy característicos de la ciudad, cuya construcción continúa hasta la década de 1930 llegando a treinta y cubriendo todo el anfiteatro de la ciudad e integrándola armónicamente con una preocupación por su espacio urbano generalmente incorporando miradores en sus estaciones de término.

El centro cívico de la ciudad estuvo en diferentes sectores producto de estos importantes cambios e innovaciones, originalmente ubicado en la Plaza Echaurren, paulatinamente se traslada a la Plaza Sotomayor en las cercanías del muelle Prat. En torno a ella se construyen importantes edificios como la Aduana, la Bolsa de Comercio, el Correo y la Intendencia hoy desaparecidos los que posteriormente son reemplazados por nuevas estructuras en el siglo veinte. Su carácter se refuerza al convertirse en escenario de

grandes ceremonias acentuado por el desarrollo de la Plaza de la Victoria hacia el norte el que se convierte en importante centro social.

La inmigración europea continúa haciendo de esta ciudad un centro cosmopolita moderno y bullente, el que se ve afectado por una serie de eventos sucesivos, la crisis económica de 1870, el gran terremoto de 1906, la apertura del Canal de Panamá en 1914, la Primera Guerra Mundial que minimiza el comercio internacional y como golpe final las crisis generada por el término de las exportaciones de salitre. Producto de estos hechos la ciudad de Santiago adquiere más relevancia.

Morfología Urbana de la Ciudad

Conforme a la “Modificación al Plan Regulador de Valparaíso Zona de Conservación Histórica” de la Dirección de Obras de la Municipalidad de Valparaíso del 10 de octubre de 1997 divide a la ciudad en seis bordes que van desde el mar a la cima en el sentido longitudinal 1. La Zona Borde Mar, 2. La Zona Plan entre Borde Mar y Borde Acantilado, 3. La Zona Borde Acantilado o Cordón de Pie de Cerros, (cota 50), 4. La Zona Borde Acantilado y Avenida Alemania, (cota 100) 5. La Zona entre Avenida Alemania y Nuevo Camino del Agua (límite urbano actual) y la 6. Zona Borde Cima (entre el límite urbano y el Camino La Pólvara).³

En el sentido transversal, estos sectores longitudinales pueden subdividirse con distintos criterios según se trate del Plan o Cerros. El Plan concentra el ochenta por ciento de las actividades productoras de bienes y servicios de la ciudad y el cinco por ciento de la población residente y donde pueden distinguirse según Fadda, tres sectores 1. El Puerto, que aloja la actividad portuaria y que va desde la Aduana hasta la Plaza Sotomayor; 2. El Distrito Comercio, con baja densidad de población combinada con una alta densidad de actividad económica, entre la Plaza Sotomayor y la calle Edwards; y 3. El Almendral que abarca desde la calle Edwards hasta la Avda. Argentina de carácter mixto. ⁴

En los Cerros en cambio se concentra más del 95% de los habitantes de la ciudad y sólo un 16% de las actividades productoras de bienes y servicios, en los que es posible distinguir cuatro zonas longitudinales correspondientes a los bordes de la parte alta de la ciudad conforme al Plan Regulador, siendo estos, el área entre el Plan y la cota 50 (Borde Acantilado) en la que llegan los ascensores, de gran densidad y uso mixto. Una segunda área entre la cota 50 y la Avda Alemania o Camino Cintura, cota 100, de uso habitacional y menor densidad debido al incremento de la pendiente, y un tercer subsector, la parte alta de los cerros que corresponde a la franja existente entre el Camino cintura y el Camino La Pólvara, de uso habitacional intensivo para sectores populares.⁵

³ Diario Oficial que publica la “Modificación al Plan Regulador de Valparaíso Zona de Conservación Histórica” de la Dirección de Obras de la Municipalidad de Valparaíso del 10 de octubre de 1997

⁴ Fadda, Giulietta; Cortés, Alejandra, “Barrios, en Busca de su Definición en Valparaíso” en Revista Urbano Año 10 N° 16, Noviembre 2007, Universidad del Bío Bío, p 53-54

⁵ Fadda, 2007, op cit p 54 - 55

Como límites transversales, los bordes longitudinales de los cerros están interrumpidos por quebradas tales como Carampangue, San Francisco, Tomás Barros, Cumming, Almirante Montt, Bellavista, Ferrari, Jaime, las Zorras, Yolanda y el Sauce, que se constituyen como barreras urbanas. ⁶

La nueva urbanización de la arquitectura portuaria, hace referencia a la modernización del conjunto del sistema portuario, a la ordenación de tráfico intermodales, al enlace del transporte marítimo con el terrestre, a la atracción de tráfico turístico y a los esfuerzos de ciudades a la que se le suma un carácter portuario como condicionante de los procesos de renovación urbana.

En el último cuarto del siglo veinte e inicios del veintiuno, diversas ciudades portuarias han emprendido ambiciosos proyectos de renovación que consideran la transformación y reutilización de la infraestructura marítima como elemento central. En la mayor parte de los casos, estos espacios se encuentran muy relacionados con el centro de la ciudad, por razones históricas, sin embargo puerto y ciudad con frecuencia poseen organismos administrativos y mecanismos de gestión diversos y no coincidentes, los que hoy deben desarrollar un proyecto en común para potenciarse.

Valparaíso y el Ferrocarril

El puerto de Valparaíso adquiere relevancia por sobre los otros de la costa chilena debido a su ubicación estratégica con relación a la ciudad de Santiago, al ser punto de ingreso para las numerosas importaciones provenientes del extranjero. En dicho contexto, el ferrocarril, adquiere un rol importante dentro de este proceso económico, al constituirse como el principal medio que permitía el transporte de carga y pasajeros al interior y luego al resto del país. Con ello se conformó una red ferroviaria asociada a un sistema de navegación que permite sustentar esta economía, fuertemente dependiente de presiones extranjeras, poseedores de la tecnología apropiada y ligada a mercados internacionales de consumo para los cuales nuestro país se hace proveedor de materias primas.

El ferrocarril de Santiago a Valparaíso se conecta a su vez con otras ciudades menores del interior y con el balneario de Viña del Mar que ya en 1870 se conforma como polo industrial, al ubicarse una Refinería de Azúcar con trescientos obreros en dicha localidad. El desarrollo urbano que experimenta la ciudad, queda condicionado por el hecho de recibir las ferrovías desde el nororiente continuando su trazado de manera paralela al bordemar, para conectarse con el puerto ubicado al sur. Es a partir de ese momento que por medio de las vías se desvincula la relación del habitante de Valparaíso con el mar, ubicados en una espacialidad constituida por cerros, situación que hoy se plantea como una condición prioritaria de recuperar.

⁶ Consultoría BID, 2005 “Preparación Programa de Recuperación y Desarrollo Urbano de Valparaíso. Segundo Informe de Avance. Diagnóstico BID, 2006, p 140.

Lentamente, a partir de una política de sustitución de estas importaciones, comienza a generarse una industria manufacturera asociada al ferrocarril consolidando, por una parte, la ciudad de Santiago como urbe interior con un rol de conexión clave entre el norte y el sur del país al igual que con el puerto de Valparaíso.

Este fue proyectado por el inglés William Wheelwright y construido posteriormente por el norteamericano Enrique Meiggs, concluyendo en 1863, consolidando el comercio y da un impulso al desarrollo de ambas ciudades.

A las puertas de las celebraciones del Bicentenario de la independencia de Chile, surge la necesidad de puesta en valor, protección y recuperación del patrimonio ferroviario de Valparaíso y aquel de carácter arquitectónico industrial portuario asociado aún existente, en momentos en que, se plantean iniciativas que abren y entregan a la ciudad esta área por largos años cerrada al uso público, produciendo una situación de riesgo que afecta este patrimonio a la vez de surgir un potencial turístico e inmobiliario para la revitalización de la ciudad.

Las relaciones de las ciudades que enfrentan el agua, constituyen una problemática relevante del urbanismo actual. Dentro de ese marco la recuperación del patrimonio arquitectónico industrial – portuario, en este caso fuertemente asociado al ferrocarril es un elemento clave en la política urbanística de las ciudades – puertos actuales en una problemática que incluye numerosas variables de mayor complejidad.

Construcción del Ferrocarril de Santiago a Valparaíso

En 1842, el inglés William Wheelwright presentó al presidente Manuel Bulnes un Proyecto de unión ferroviaria entre el puerto de Valparaíso y la ciudad capital de Santiago. Se encomendó al italiano Hilario Pulini la definición de su trazado, quien recomendó el aprovechamiento del valle del río Aconcagua, siguiendo por las ciudades de San Felipe y Los Andes para cruzar la cuesta de Chacabuco. El recorrido totalizaba 190 kilómetros con un recorrido que doblaba la línea recta, pero que a pesar de ello reducía el viaje de dos días a ocho horas a la vez de prestar servicio a toda una extensa y rica zona agrícola.

La concesión demoró siete años en ser autorizada por el Congreso, y tres años después en 1852 se logra constituir una sociedad chilena que inicia su construcción. Allan Campbell, ingeniero residente del ferrocarril de Copiapó a Caldera, se encargó de realizar un estudio exhaustivo de posibles alternativas determinando el recorrido por la ciudad de Quillota. La construcción debió detenerse por falta de capital, en 1859, las acciones del fallido ferrocarril son adquiridas por el estado, contratándose a Enrique

Meiggs para la terminación de las obras, entrado en funciones a partir de 1863.

La primera estación que se construyó fue la de Barón, luego, las vías férreas comenzaron a extenderse naciendo la Estación Bellavista y la Estación Puerto llegando a la Plaza Sotomayor. Fig. 4



Fig. 4 Estación Barón 1870, Fuente: Archivo Nacional

La Estación Bellavista, de estilo neoclásico destacaba por su elegancia y sobriedad la que luego a mediados del siglo veinte es reemplazada por una de estilo racionalista, predominado lo funcional por sobre la majestuosidad de la previamente existente. Fig. 5



Fig. 5 Estación Bellavista 1879, Fuente: Archivo Nacional

Por aproximadamente una década la Estación Barón era la terminal de ferrocarriles de Valparaíso, razón por a cual concentró la maestranzas, los depósitos de coches, las bodegas, oficinas y la casa de máquinas, en cuyo extremo se levantaba la torre original, similar a la torre del reloj de la Estación Kings Cross en Londres, construida en 1852 y probablemente utilizada como referente. Fig. 6



Fig. 6 Torre del Reloj Barón, Fuente: autores

La Estación Barón continuó prestando servicios hasta la década del setenta, período en el cual se demuelen varias de sus instalaciones y se entregan parte de sus terrenos para importantes transformaciones viales. La Torre Reloj Barón fue declarada Monumento Nacional en 1972 lo que permitió su conservación, permaneciendo, sin embargo, aislada en el centro de un nudo vial complejo.

La primera estación Puerto fue construida en 1895, siendo como se dijo reemplazada por una de estilo racionalista en 1935, diseñada por el arquitecto Luis Herrera. Figs. 7 y 8

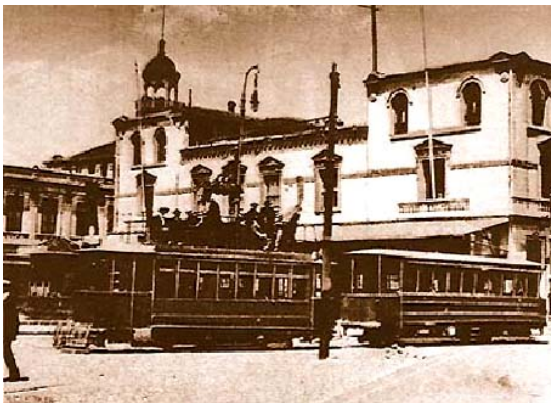


Fig. 7 Estación Puerto 1895, Fuente: Archivo Nacional



Fig. 8 Estación Puerto construida 1935, Fuente: Autores

Es importante destacar también la llegada del ferrocarril a Viña del Mar, en 1853, lugar de haciendas, convirtiéndose en un polo de desarrollo industrial. Esta se genera a partir del trazado del ferrocarril como estructura de su crecimiento, conociéndose como la ciudad “hija de los rieles”.

En 1924, la línea de Valparaíso a Santiago se convierte en el primer ferrocarril troncal eléctrico de largo recorrido en Sudamérica, usando locomotoras norteamericanas

trayendo como consecuencia una reducción considerable en los tiempos de viaje entre la capital, Santiago y el principal puerto del país, Valparaíso.

A partir de 1930 comienza un decaimiento del transporte ferroviario dado el crecimiento del transporte vehicular, lo que sumado a la apertura del Túnel Lo Prado que acortaba el tiempo de traslado entre Santiago y Valparaíso, provoca la obsolescencia del ferrocarril, dejando de operar definitivamente en 1984.

Patrimonio Industrial asociado al ferrocarril en Valparaíso

Podemos identificar cinco zonas asociadas al ferrocarril en las que se indica en cursiva el patrimonio industrial relevante.

Zona 1: desde la Plaza Sotomayor donde se emplazan la Capitanía de Puerto, la Administración de Aduanas y la Comandancia de la Armada. La *Estación Puerto* actúa como punto de partida o remate de la línea férrea, conectando el centro cívico con el resto de la ciudad hacia el norte de manera paralela al mar. Fig. 9



Fig.9 fuente: Archivo de Investigación

Zona 2: por Avenida Errázuriz hasta la calle General Cruz, donde se ubica la Facultad de Derecho de la Universidad de Valparaíso. Se incluye en esta zona las *Bodegas Simón Bolívar*, estructura arquitectónica de gran envergadura en hormigón armado levantada a inicios del siglo XX, la que destaca por su longitud, entre dos estaciones ferroviarias Francia y Barón. En la actualidad parte de este recinto ha sido remodelado como Terminal de Pasajeros de provenientes de Cruceros. Figs. 10 a 13



Fig.10 Bodegas Simón Bolívar, Fuente: autores



Fig. 11 Bodegas Simón Bolívar, Interiores Fuente: autores

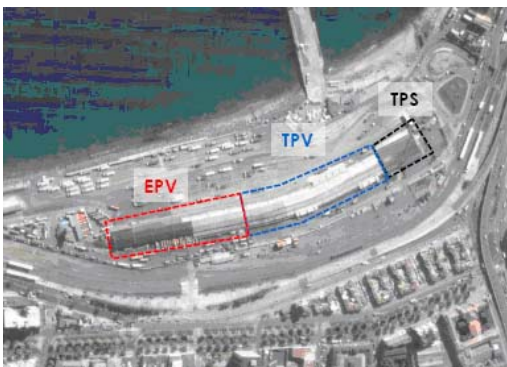


Fig.12 Sectorización Bodegas Simón Bolívar, Archivo de los autores

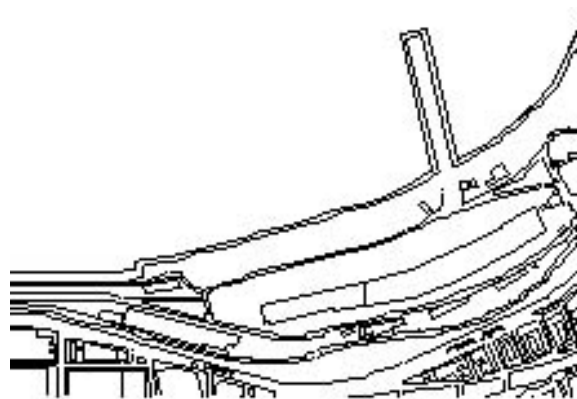


Fig.13 Sectorización Bodegas Simón Bolívar, Archivo de los autores

En el mismo sector se emplaza el **Muelle Barón**, construido por la firma inglesa S. Pearson & Son Ltda., para atender el movimiento de carbón al servicio de Ferrocarriles del Estado, actualmente usado con frecuencia para eventos artísticos de carácter masivo.

En esta misma zona encontramos inmuebles que si bien no tienen un valor patrimonial , si se reconoce su valor histórico con relación a las instalaciones ferroviarias, el Hospital Ferroviario, actual Clínica Barón y un centro social de la Asociación de Jubilados Ferroviarios y Montepiados, “Valparaíso”. Fig. 14



Fig. 14 Bodegas Muelle Barón, Archivo de los autores

Zona 3: Área ubicada frente a la Estación Barón, la que posee instalaciones propias del período de apogeo ferroviario: la *bodega Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas, SAAM*; Fig. 15



Fig. 15 Bodegas SAAM, Archivo de los autores

las instalaciones de la antigua *Maestranza y la Tornamesa*, de los cuales sólo la bodega aún está en uso. La Tornamesa, sin embargo, es el único inmueble de conservación histórico, pese a lo cual está en un avanzado estado de deterioro. Fig. 16



Fig. 16 Maestranza y Tornamesa, Archivo de los autores

En el sector contiguo a la Tornamesa, se emplaza el *antiguo galpón de los automotores de EFE*, (Empresa de Ferrocarriles del Estado), reconocida como “Zona Típica” por el Plan Regulador Comunal el año 1986. Creemos que para que tuviese más fuerza, debiese incluirse el sector donde se emplazan los galpones e instalaciones ferroviarias y la casa de piedra, hoy fuera de ella. En la actualidad esta área es propiedad de SAAM, la cual es de difícil acceso.

Zona 4: desde la Estación Barón hasta la Universidad Federico Santa María diseñada por los arquitectos J. Smith Solar J. Smith Miller en estilo neogótico a imagen de las universidades inglesas, declarada “Zona Típica” en 1986.

Zona 5: desde la Universidad Federico Santa María hasta la *Caleta Portales*, como remate del *Paseo Wheelwright*. Fig. 17



Fig. 17 Caleta Portales. Archivo de los autores

La antigua vía se encuentra hoy utilizada por el metro conectando Valparaíso con Viña del Mar, manteniendo la desconexión del peatón con el bordemar.

La recuperación de Valparaíso y el Plan Bicentenario, (2010)

Así como ocurrió en 1910, al celebrar el centenario de la República, para el segundo Bicentenario, el Gobierno de Chile se ha propuesto como meta la implementación de una serie de proyectos que buscan “transformar a nuestras urbes en ciudades mas humanas, modernas y competitivas para el 2010, de manera que sea verdaderos espacios de desarrollo, tanto personal como social, y cumplan un rol fundamental en la integración y la convivencia de las personas.”⁷

Para el caso de Valparaíso, se plantea, recuperar y revitalizar el borde costero entre Valparaíso y el balneario de Con-Con, en una intervención de mayor alcance. Se pretende realizar intervenciones emblemáticas y estratégicas para integrar las ciudades y mejorar la fluidez de la conexión con ciudades interiores.

Tres grandes objetivos se plantean a lograr:

La Conectividad el Gran Valparaíso como conurbación mayor.

La Generación de Espacios Públicos y Patrimonio y

La recuperación del Borde Costero y Fluvial.

Se pretende que la región cuente con el bode costero más emblemático de Chile, con un rostro más moderno, descontaminado y libre de obstáculos que impidan la relación entre la población y el mar.

Para lograrlo contempla cuatro proyectos:

El Proyecto Turístico Inmobiliario Barón

⁷ Gobierno de Chile, Ministerio de Obras Públicas, “Chile 2010: Visión Ciudad Bicentenario”, 2005.

La Habilitación del Paseo Wheelright

La Recuperación del estero Marga Marga en Viña del Mar y

La Recuperación de la Caleta Portales de Valparaíso.

Como se puede apreciar, tres de estos proyectos están directamente asociados al patrimonio industrial asociado al ferrocarril.

Patrimonio Industrial asociado al Ferrocarril de Valparaíso, Casos y Proyectos de Recuperación.

Destacamos a continuación las características específicas de los edificios patrimoniales de carácter industrial asociados al Ferrocarril de Valparaíso y los proyectos propuestos en el marco del Bicentenario.

Remodelación y Ampliación Estación Puerto

El Metro Regional de Valparaíso mediante un plan de mejoramiento urbano, ha puesto énfasis en el ocultamiento de vías, reemplazo de máquina, cambios en estaciones y la remodelación de la Estación Puerto, acción que podría articular el borde costero con la ciudad.

Emplazada en la Plaza Sotomayor cuenta con una torre correspondiente a la Capitanía de Puerto, conforma junto a una similar correspondiente a la torre de la Aduana, el umbral de acceso al puerto desde la ciudad. Las dos torres enmarcan las vistas de los sitios portuarios y su actividad.

El proyecto consiste en la renovación, puesta en valor y restauración del edificio de la Estación. A partir de ella, se genera un nuevo proyecto, ocupando los espacios por sobre los antiguos andenes en la forma de un volumen acristalado .Fig. 8

Bodegas Simón Bolívar

Data de principios del siglo XX, alrededor de 1920, corresponde a la construcción continua más extendida del país y presumiblemente de Sudamérica con una longitud de 450 metros en una ubicación estratégica, paralela al bordemar cerca del Muelle Barón.

Actualmente se realizan en su interior tres funciones distintas con administrada de manera independiente. A pesar de corresponder a un solo edificio, estas tres funciones se ven marcadas formalmente en el exterior.

El primer sector está concesionado como frigorífico. En el segundo sector la Empresa Portuaria de Valparaíso mantiene la función original del edificio como bodega, sector moderadamente preservado. Por último el área más restaurada corresponde al terminal de pasajeros de cruceros internacionales.

A pesar que el edificio ha sido declarado inmueble de Conservación Histórica, la Empresa Portuaria de Valparaíso en un inicio solicitó demoler una importante parte de su estructura dejando 300 metros lineales, con el objeto de obtener una mayor rentabilidad a partir del desarrollo de un megaproyecto inmobiliario para construir un Mall. Ello no fue aceptado por las autoridades respectivas pro lo que el proyectote recuperación plantea el adosamiento de edificaciones envolventes conformando en eje peatonal estructurante conectando todos los programas del proyecto preservando los elementos interiores y de este modo apreciando su valor patrimonial. Figs. 10 a 13

Muelle Barón

El sector Barón era en esencia el puerto industrial para atender la llegada del carbón para el servicio de la primera sección del ferrocarril, y el movimiento de carga y minerales. El carbón proveía principalmente al gasómetro, lamentablemente desmontado en años recientes. Con el se fabricaba gas licuado para abastecer las lámparas de gas de alumbrado público y domiciliario. El muelle data de 1917.

Ante el advenimiento de la energía eléctrica en reemplazo del gas de cañería para iluminación, la construcción del puerto de Ventana para las actividades industriales y la desaparición del gasómetro, el Muelle Barón quedó obsoleto.

A partir del 2002 este es abierto al público y habilitado como paseo, siendo el primer proyecto realizado como parte del Plan Bicentenario. El proyecto se posiciona sobre el antiguo Muelle Barón, haciéndolo más amable al peatón proyectando el eje de la Avenida Argentina al mar. Corresponde a un plataforma de madera de 2.300 metros cuadrados abarca el 37% de la superficie del muelle existente, diseñada con la forma de cubierta de barco elevándose como rampa de observación al mar. Se diseñó, asimismo, un área de protección interior climatizada, donde funciona un café pub que permite observar el área en 180°. Como testimonio del pasado se mantuvieron las grúas. Se emplearon bloques de concreto, semejantes a los empleados como protección de las marejadas para conformar una plaza que incluye un paseo y estacionamientos.

Se pretende construir en el área un nuevo barrio costero que incluya vivienda, oficinas y comercio. Fig. 14

Remodelación Caleta Portales

En sus inicios, en 1860, correspondía al matadero de Valparaíso, asociado a una feria agrícola, el que sólo a partir de 1929 se habilita como caleta de pescadores para recibir los trasladados de la Caleta Jaime, desplazada por la construcción de galpones ferroviarios.

En el 2000, esta fue destruida por la nave Avon, que varó en la caleta, por lo que la estructura original fue reparada provisoriamente hasta la construcción del nuevo proyecto. Este se planteó como hito del paseo Wheelwright sin embargo a la fecha no cumple desde la perspectiva de los usuarios, con las expectativas generadas con una

infraestructura deficiente para desempeñar las actividades de recolección pesquera ni para los turistas dado que el mirador proyectado se encuentra cerrado. Fig. 17

Paseo Wheelwright

Proyecto cuya principal misión es la recuperación del borde costero para los habitantes de Valparaíso y como zona turística, objetivo fundamental del Plan Bicentenario y del Plan Valparaíso de revitalización de la ciudad. Este se ubica en la zona Placeres – Barón y considera miradores, paseos y plazuelas. El paseo se encuentra unido a las estaciones del Metro y de los remodelados Muelles Barón y Caleta Portales. Abarca 1.722 metros, desde la Caleta Portales y el Muelle Barón en la forma de un paseo transitable a pie y en bicicleta potenciando el sector para actividades recreativas y turísticas.

Considera áreas con diferentes grados de intervención, desde la reparación y adecuación de antiguas estructuras, hasta la creación de tramos completos incluyendo el que bordea la Tornamesa que servía para cambiar el sentido de los vagones y locomotoras del Ferrocarril.

Lo relevante de esta obra es que corresponde a la intervención de la zona prácticamente inaccesible, cercada por la línea férrea alrededor de la cual se ubicaban patos de maniobra y almacenaje, bodegas e instalaciones en desuso, habitada por vagabundos e insegura. En el 2006 se remodela el área otorgándole un adecuado carácter público.

Bibliografía Consultada

Benavides, Juan; Pizzi, Marcela; Valenzuela, María Paz, “Ciudades y Arquitectura Portuaria” Editorial Universitaria, Santiago, Chile, 1994.

Caviéres F. Eduardo, “Rutas Marítimas, Comercio y Fianzas en una etapa de expansión: Valparaíso 1820 – 1880, en “Valparaíso, Sociedad y Economía en el siglo XIX”, Serie Monografías Históricas N° 12, Instituto de Historia, Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso 2000.

Consultoría BID, 2005 “Preparación Programa de Recuperación y Desarrollo Urbano de Valparaíso. Segundo Informe de Avance. Diagnóstico BID, Santiago, Chile, 2006.

Fadda, Giulietta, Cortés Alejandra, “Barrios, en Busca de su Definición en Valparaíso” en Revista Urbano Año 10 N° 16, Noviembre 2007, Universidad del Bío Bío, Concepción, Chile,

Gobierno de Chile, Ministerio de Educación Consejo de Monumentos Nacionales, “Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial UNESCO” Segunda Serie N° 70 2004 1ª edición Cuadernos del Consejo de Monumentos Nacionales, Santiago, Chile.

Gobierno de Chile, Ministerio de Obras Públicas, “Chile 2010: Visión Ciudad Bicentenario”, 2005.

Jiménez, Vergara, Cecilia y Ferrada, Mario, “Los Valores Universales del Patrimonio Arquitectónico y Urbano en Valparaíso”, Revista Urbano, Concepción, Chile, Septiembre 2003.

Morales, Manuel, Harrison Francisco y Swain, Bruce, “Valparaíso Lugar de Origen, Cronología Gráfica”, Santiago, Chile, 1997.

Rivera Jofré, Ramón, “Historia del Ferrocarril entre Santiago y Valparaíso”, universidad Católica de Valparaíso, Santiago, 1963.

Waisberg, Myriam, “El Patrimonio Arquitectónico Religioso de Valparaíso”, Cuadernos N° 5, Facultad de Arquitectura, Universidad de Valparaíso, Valparaíso, Chile 1988.

Waisberg, Myriam, “Valparaíso: el legado urbanístico y arquitectónico.” Revista de Arquitectura N° 3, Santiago, Chile, 2000.

Archivos Digitales

ARPA, Red de Archivos Patrimoniales de Valparaíso, <http://www.arpa.ucv.cl/>

Memoria Chilena, <http://www.memoriachilena.cl/>

Nuestro Patrimonio Cultural Chileno, <http://www.nuestro.cl>

Ruta de Valparaíso, <http://www.rutavalpo.cl/>