



Reseña sobre la ciudad de Valparaíso

Se describen las principales características de la ciudad de Valparaíso. Emplazada en una planicie costera en dirección norte-sur, entre las coordenadas de latitud 33°01 sur y longitud 71°38 oeste y a unos 118 Km del noroeste de Santiago. Sus condiciones climáticas corresponden a un área de clima templado, tipo mediterráneo constituyéndose en un lugar adecuado al poblamiento.

La ciudad tiene tres elementos topográficos característicos: la bahía, el plan y el cerro. En este entorno, Valparaíso se ha desarrollado asociado al mar y su actividad. Un rasgo esencial es que no fue una ciudad prevista y una parte de su historia se explica por una combinación de precariedad, tragedias y desarrollo.

Precisamente, el desarrollo de Valparaíso ha estado marcado por la escasez de tierra en el plan de la ciudad, y por la difícil geografía. Esto se ha traducido, por una parte, en una lucha por agrandar el plan mediante rellenos y escarpes y, por otra, la ocupación y densificación de los cerros circundantes con una arquitectura singular.

Su historia y crecimiento fue consolidándose en la medida que la actividad comercial y marítima, tanto industrial como artesanal, fue adquiriendo importancia. A contar del siglo XIX, el puerto de Valparaíso se transformó en uno de los más importantes de Latinoamérica, viviendo uno de los periodos de mayor esplendor. Fue la conexión de Chile con el mundo, convirtiéndose en un núcleo emprendedor y creativo, que acogió una fuerte inmigración, y se transformó en uno de los polos económicos de Chile. Esto se tradujo no solo en un fuerte desarrollo económico sino también en una sociedad respetuosa de las diferencias. Gracias a la capacidad económica y el espíritu de sus habitantes, Valparaíso se insertó en la era industrial y fue pionero en la introducción en Chile de avances tecnológicos y nuevas tendencias. Fueron justamente estas características las que le valieron su reconocimiento como Patrimonio de la Humanidad.

El proceso de modernización de las labores portuarias, el cambio en los procesos de gestión y la valorización del borde como un espacio fundamental para las ciudades/puerto ha provocado que se haya experimentado un proceso de reconversión de su borde costero. En este contexto se ha propuesto un proyecto, que fundado en el aprovechamiento comercial y habitacional del borde, plantea la construcción en él de un centro comercial y de edificios habitacionales, más otras actividades complementarias, para utilizar este espacio.

A partir de esta propuesta, ha surgido una discusión pública respecto de cuál era el modo en que la ciudad de Valparaíso debía llegar al borde costero, y si el proyecto propuesto, además del aporte económico que podía significar, era la respuesta apropiada para la ciudad. Además se manifestó preocupación por el destino que podrían tener los edificios existentes en este sector y el valor de ellos como parte de la historia portuaria y del patrimonio de la ciudad.

Tabla de Contenidos

Aspectos de su entorno geográfico.....	1
Entre los cerros y el borde costero.....	2
Desarrollo de la actividad portuaria.....	5
Proyecto de Borde Costero.....	6
Valparaíso, Patrimonio de la humanidad.....	7
Hacia un desarrollo pertinente a Valparaíso.....	8

Aspectos de su entorno geográfico

Desde el punto de vista geográfico y físico la ciudad está emplazada en una planicie costera en dirección norte –sur, entre las coordenadas de latitud 33°01 sur y longitud 71°38 oeste y a unos 118 Km del noroeste de Santiago¹.

Se caracteriza por un entorno natural compuesto por una bahía rodeada de una cadena montañosa de tipo cordillerano que la convierte en un anfiteatro que mira al océano Pacífico.

En sus orígenes se encontraba cubierto por un bosque nativo esclerófilo exuberante con especies como Litre, Boldo, Peumo, Pataguas, Arrayán, Quillay con ejemplares de Palmas chilenas, parte de ellas aun permanecen en las quebradas y en la zona periférica de la ciudad.

Sus condiciones climáticas corresponden a un área de clima templado, tipo mediterráneo con lluvias invernales y temperaturas medias en verano de 20°C y en invierno de 15°C, constituyéndose en un lugar adecuado al poblamiento.

Un elemento característico de la ciudad es el viento que sopla del sur al oeste eliminando cualquier contaminación.

Los principales riesgos asociados a su condición tienen su condición más crítica con los temporales de lluvia en invierno y la generación de marejadas en el borde costero. El escurrimiento de aguas ha provocado desprendimientos de terrenos en las pendientes de los cerros existentes².

La ciudad tiene tres elementos topográficos característicos:

- a. La bahía, como espacio marítimo protegido con el borde costero como límite natural de la ciudad.
- b. El plan, una estrecha planicie entre la bahía y los cerros, y conformado por el terreno quitado a los cerros y al mar. Este sector concentra el 80% de las actividades productoras de bienes y servicios y menos del 5% de la población comunal. Tiene dos subsectores principales: El Almendral, y el Puerto.
- c. Los cerros, corresponden a terrazas de abrasión marina y depósitos de material acarreado por cursos de agua que descienden al plan. Se presentan, también, frentes de los acantilados de difícil poblamiento lo que se resolvió con los ascensores como solución plan-cerro. En los cerros habita más del 90% de la población, y alrededor del 10% de las actividades productoras de bienes y servicios.

1 Valparaíso: su geografía, su historia y su identidad como Patrimonio de la Humanidad. Alfredo Sánchez, Joaquín Bosque, Cecilia Jimenez. Disponible en <http://estudiosgeograficos.revistas.csic.es/index.php/estudiosgeograficos/article/view/118/115> (Agosto 2014).

2 Valparaíso: su geografía, su historia y su identidad como Patrimonio de la Humanidad. Autores: Alfredo Sánchez, Joaquín Bosque, Cecilia Jimenez. Disponible en <http://estudiosgeograficos.revistas.csic.es/index.php/estudiosgeograficos/article/view/118/115> (Agosto 2014).

Entre los cerros y el borde costero

Valparaíso se ha desarrollado asociado al mar y su actividad. No fue una ciudad prevista y una parte de su historia se explica por una combinación de precariedad, tragedias y desarrollo. Según la tradición no fue fundada, sin embargo, otros autores señalan que sí lo fue por Diego de Almagro en 1536.

En la historia portuaria de Chile, es señalado como el primer puerto del que se tiene registro en litoral nacional, y corresponde a la recalada en la bahía del valle de Quintil (actual Valparaíso) de la nave Santiaguillo, que trajo provisiones a la expedición de Diego de Almagro³.

Su descubridor, según Vicuña Mackenna, fue un marino español llamado Juan de Saavedra, quien fue el primero en señalar la bahía de Alimapu en la que desembocaba el valle de Quintil, donde hoy día se ubica la Plaza Echaurren.

Juan de Saavedra, natural de la villa de Valparaíso en Castilla la Nueva, situada a ocho leguas de Madrid y trece de Cuenca. Otros historiadores lo señalan como de origen andaluz y vinculan su nacimiento a una hacienda con dicho nombre en la provincia de Sevilla, murió en 1554 en la Batalla de Chunquinga bajo las órdenes del Mariscal Alonso Alvarado. Saavedra habría bautizado la localidad con dicho nombre por la relación que estableció entre ella y su lugar de origen.

El crecimiento urbano de la ciudad se desarrolla, por una parte, en un crecimiento radial en torno a una capilla construida en el actual emplazamiento de la Iglesia de la Matriz en 1559, como núcleo original y una ampliación hacia el noreste.

Este desarrollo ha estado marcado por la escasez de tierra en el plan de la ciudad, y por la difícil geografía. Esto se ha traducido, por una parte, en una lucha por agrandar el plan de la ciudad mediante rellenos y escarpes y, por otra, la ocupación y densificación de los cerros circundantes con una arquitectura singular⁴.

Desde el punto de vista de su institucionalidad, el 17 de Abril de 1791 se creó el primer Cabildo en Valparaíso, fecha que con el tiempo pasó a considerarse como el día oficial de la ciudad. Su primer Alcalde fue don José Santiago de Moya.

Posteriormente, el 9 de marzo de 1802 se le otorgó en Madrid la Real Cédula que le otorgó oficialmente el título de ciudad y le autorizó el uso de un escudo.

La historia de la ciudad y su crecimiento, fue consolidándose en la medida que la actividad comercial y marítima -tanto industrial como artesanal-, fue adquiriendo importancia. Paralelamente, a partir de 1840, y de manera paulatina, la ciudad le ha ido ganando territorio al mar para conformar su espacio urbano: "La Plaza Orrego, hoy Plaza Victoria, era hasta ese entonces parte de la playa, que solían barrer las olas. La Plaza Municipal, hoy Plaza Echaurren, tenía cerca un enorme poste en el cual solían amarrarse los buques. Al pie del Cerro del Chivato, hoy Cerro Concepción, había un promontorio de rocas que remataban en la cueva,

³ Historia Portuaria de Chile, Centro de Estudios Marítimo de Chile. Autores: Carrillo, Iris. Universidad Austral de Chile, Santander, Astrid, Universidad Austral de Chile. Disponible en http://mingaonline.uach.cl/scielo.php?pid=S0718-025X2005000200003&script=sci_arttext (Agosto 2014).

⁴ Nominación del Centro Histórico de la Ciudad Puerto de Valparaíso. Disponible en: <http://whc.unesco.org/uploads/nominations/959rev.pdf> (Agosto 2014).

donde hoy está el Diario El Mercurio y que el océano en altas mareas azotaba, impidiendo el paso de la gente del barrio del Puerto hacia el Almendral”⁵.

Primero en 1823, luego de un gran terremoto, la playa fue el gran depósito de escombros, con lo cual se originó el primer relleno. Posteriormente, a partir del siglo XIX, el puerto y la ciudad, cobran especial importancia por ser una de las recaladas fundamentales en la ruta marítima que comunicaba Europa con los mercados del Pacífico a través del Estrecho de Magallanes/Cabo de Hornos. Se produce entonces, un nuevo relleno, esta vez para desarrollar el espacio público, con la actual calle Brasil, que inicialmente fue concebida como un gran *boulevard* costero.

Existen registros de que este borde tuvo una fundamental importancia como espacio integrador entre la actividad urbana y los acontecimientos marítimos,⁶ revalorizando el mar como fuente de actividades de esparcimiento y recreación.

Otros adelantos en los años posteriores fueron, en 1852, la dotación de un surtidor de agua potable en la Plaza de la Victoria, el que se alimentaba de las aguas venidas del tendido de cañerías de fierro de un estanque construido en la quebrada de San Agustín. Este sistema fue construido por el ingeniero inglés Guillermo Wheelright⁷.

El 18 de Septiembre de 1856 se inauguraría en Valparaíso el alumbrado a gas, siendo la primera ciudad de América del Sur que adoptaría este sistema. Las calles eran principalmente de adoquines de piedras canteadas.

El ferrocarril, terminado en el año 1863, modificó nuevamente la configuración del borde costero y constituyó una barrera entre la ciudad y el mar, produciendo el crecimiento urbano hacia El Almendral y el Cerro Barón y aislando progresivamente la zona portuaria.

Posteriormente, con la consolidación de ferrocarril (1881), que avanzó desde el sector del Barón hacia el actual puerto, la actividad recreacional decayó trasladándose hacia Viña del Mar. Durante este periodo, y a partir del trazado de la vía férrea, se produce un nuevo relleno, adquiriendo el borde la figura y funcionalidad como espacio de tránsito.

En la que es hoy la plaza Sotomayor se construiría en 1858 el edificio de la Bolsa Comercial el que sería demolido en 1884, para levantar en este mismo lugar el monumento a Prat y los Héroes de Iquique. Por ese tiempo, el mar llegaba al borde mismo del edificio.

Por otra parte, la conformación de los espacios públicos de la ciudad fue una consecuencia de las iniciativas de saneamiento de la ciudad, vinculada principalmente al abovedamiento de los esteros que la surcaban como la Avenida Argentina, Uruguay y Francia entre otros. “El desarrollo físico en Valparaíso está condicionado fuertemente por el despliegue de un espacio reticular, en donde la "red de cauces" fue la impulsora del proceso urbano moderno y contemporáneo, que se masificará con las redes de saneamiento, fundamentalmente las de agua”⁸.

5 Proyecto “Estacionamiento subterráneos Plaza O’Higgins. Ciudad de Valparaíso”. Estudio de Prospección Arqueológica. Víctor Bustos Arqueólogo. (Agosto 2014).

6 Para entender la urbanización del litoral: el balneario en la conformación del Gran Valparaíso. (Siglos XIX y XX) Autores: Gonzalo Cáceres. Francisco Sabatini. Disponible en http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0717-69962003005500013&script=sci_arttext (Agosto 2014).

7 Proyecto “Estacionamiento subterráneos Plaza O’Higgins. Ciudad de Valparaíso”. Estudio de Prospección Arqueológica. Víctor Bustos Arqueólogo. Disponible en (Agosto 2014)

8 Origen de los espacios públicos en Valparaíso: el discurso higienista y las condiciones ambientales en el siglo XIX. Luis Álvarez Aránguiz. Revista de Urbanismo Universidad de Chile. Disponible en <http://revistaurbanismo.uchile.cl/index.php/RU/article/viewFile/11804/12167> (Agosto 2014)

Sanchez et al, señalan que a contar del siglo XIX, el puerto de Valparaíso se transforma en uno de los principales de Latinoamérica, viviendo uno de los periodos de mayor esplendor⁹, convirtiéndose en un importante enclave en las rutas marítimas, que comunicaban Europa con las costas del Océano Pacífico a través del Cabo de Hornos. El puerto se convierte en la principal puerta de entrada a la zona central del país. Entre 1810 y 1822 la población aumentó de 5.600 personas a más de 16.000 habitantes, con una población flotante de 3.000 marinos nacionales y extranjeros.

Dada su importante actividad portuaria y mercantil, la ciudad de Valparaíso, fue el eje económico del país. Nacieron allí las casas matrices de los primeros bancos, las compañías navieras, exportadoras, las sedes de las nuevas sociedades mineras e industriales, oficinas de ferrocarriles, compañías mercantiles y aseguradoras, entre otras.

Desarrollo de la actividad portuaria

En 1883, John D'Urban Hughes y Henry Budge construyeron el Antiguo Muelle Fiscal, principal embarcadero para carga de naves, en el cual se instalaron varias grúas deslizantes y una grúa de arco de alto tonelaje, el cual fue inaugurado en 1884¹⁰.

Ese muelle sería finalmente demolido para dar paso a los malecones y espigones iniciados en 1912.

El 7 de septiembre de 1910, mediante la aprobación de la Ley N° 2.390¹¹, se asignaron fondos públicos para la construcción de los puertos de Valparaíso y San Antonio. La definición de las obras, tanto de estos puertos como de otras localidades nacionales fue formulada por una comisión nombrada para el efecto.

El 11 de mayo de 1912, la firma S. Pearson & Son Ltda, se adjudicó la propuesta para las obras de construcción del puerto de Valparaíso de acuerdo con las especificaciones de la Comisión de Puertos que estipuló un plazo de siete años y un costo de 35.557.480 pesos de oro de 18 peniques.

Las obras portuarias comprendían las siguientes estructuras:

- El rompeolas Duprat de 288 metros, prolongación del muelle fiscal, varios malecones de atraque y un muelle de carbón en el Barón.
- Ensanche de terraplenes desde el espigón hasta el muelle Barón.
- Construcción de edificios, las vías de ferrocarril, los caminos, la construcción de almacenes de aduana, galpones, grúas y escaleras de accesos.

9 Valparaíso: su geografía, su historia y su identidad como Patrimonio de la Humanidad. Alfredo Sánchez, Joaquín Bosque, Cecilia Jimenez. Disponible en <http://estudiosgeograficos.revistas.csic.es/index.php/estudiosgeograficos/article/view/118/115> (Agosto 2014)

10 Proyecto "Estacionamiento subterráneos Plaza O'Higgins. Ciudad de Valparaíso". Estudio de Prospección Arqueológica. Víctor Bustos Arqueólogo. Disponible en (Agosto 2014).

11 Disponible en: <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=137328> (Agosto 2014).

El plazo de entrega de la obra de siete años se extendería a catorce, y no sería hasta 1926, que las autoridades tomaron posesión de las obras. Posteriormente, encargaron a esta misma firma la construcción del "Molo de Abrigo" obra que fue entregada en 1931¹².

Con estas obras se consolida el actual borde con la inauguración del molo de abrigo, los malecones y terminales de atraque, el espigón y el Muelle Barón. Con ellas se enfatiza la función productiva como nueva base ordenadora, perdiendo la ciudad una relación directa con la orilla. Valparaíso llega al mar, principalmente a través de la actividad marítimo productiva, industrial o artesanal. Después de la década de 1930, no se han realizado obras nuevas vinculadas con el perfil costero de la ciudad.

Posteriormente, debido al decaimiento de la actividad portuaria en Valparaíso, en la modalidad y mecanismos tradicionales, producto de la gran destrucción del terremoto de 1906, la apertura del Canal de Panamá en 1914 y la crisis económica mundial de 1930, sobreviene un periodo de decaimiento de su relevancia y actividad.

Hacia 1960, el Estado chileno, en el marco de un proceso de reorganización de las cuentas fiscales, inició una reestructuración que dio origen a la creación de la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI), para administrar todos los puertos nacionales. El esquema de operación daba fundamental importancia a los estibadores, quienes debían tener una matrícula para trabajar y tenían el control del trabajo portuario.

Posteriormente, a finales de 1970, los cambios políticos acontecidos en el país, dieron pie a nuevas modificaciones administrativas, esta vez significaron el inicio de un proceso de gestión portuaria, ya no organizada como una red nacional, sino como empresas portuarias independientes. Esta situación tuvo fuertes consecuencias, tanto para la ciudad como para el tejido social, soportado en la actividad portuaria.

El borde se hizo aun más impenetrable, ya que la nueva productividad exigía condiciones que no permitían la compatibilización con los usos urbanos. Durante este periodo la ciudad fue el soporte de la actividad portuaria, y sufrió un fuerte proceso de estancamiento y deterioro. Valparaíso es una ciudad costera pero no llega al mar, sino se contempla a través de sus cerros y miradores, y aquellos lugares puntuales en que la actividad portuaria lo permite.

Desde el año 1982, el uso de los *container* dio pie a un proceso de modernización de estructuras, equipos y de administración. Por otra parte, el crecimiento del comercio exterior significó una demanda de nueva infraestructura y equipamiento. Para abordar esta situación el Estado, mediante la Ley N° 19.542 de 1997¹³, de modernización portuaria, impulsó un proceso en que la Empresa Portuaria de Chile, EMPORCHI, se fraccionó dando paso a empresas autónomas encargadas de incentivar la inversión y la eficiencia con la participación de actores privados¹⁴. En el caso de Valparaíso, es administrado por Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV).

Proyecto de Borde Costero

12 Disponible en <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=137328> (Agosto 2014).

13 Ley de modernización portuaria. Disponible en: <http://bcn.cl/1mixt> (Agosto 2014).

14 Nominación del Centro Histórico de la Ciudad Puerto de Valparaíso. Disponible en: <http://whc.unesco.org/uploads/nominations/959rev.pdf> (Agosto 2014).

El proceso de modernización de las labores portuarias, el cambio en los procesos de gestión y la valorización del borde como un espacio fundamental para las ciudades/puerto ha provocado que, en todas las latitudes ellas hayan experimentado un proceso de recuperación de su borde costero.

Podemos mencionar, el proceso de revitalización del puerto de Londres, Inglaterra o su símil en Buenos Aires y Puerto Madero, en Argentina como ejemplos de esta tendencia.

En ellos, la voluntad de tener puertos más pequeños y efectivos, trasladar muchas de sus actividades que no requerían emplazarse en el borde costero (como el acopio), unido a la imperiosa necesidad de detener el proceso de deterioro, que afectaban a sus ciudades matrices, ha provocado que se replantee el modo en que ambas actividades (la urbana y la marítimo-portuaria) pueden convivir, compartir el territorio y especialmente el borde.

Valparaíso no ha sido ajeno a este proceso, y sus organismos de gestión han generado propuestas desde su ámbito de acción, en este sentido.

Una de estas propuestas dio origen a que la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), desarrollara un plan de aprovechamiento del borde costero, en el contexto de un plan seccional, que a partir de una modificación del sistema de ingreso al puerto y de acopio, permitiese liberar parte de este para los usos urbanos.

En este contexto ha llevado adelante un proyecto, que fundado en el aprovechamiento comercial y habitacional del borde, ha propuesto la construcción en él de un *mall* y de edificios habitacionales, más otras actividades complementarias, para utilizar este espacio.

A partir de esto, surgió la discusión respecto de cuál era el modo en que la ciudad de Valparaíso debía llegar al borde costero, y si el proyecto propuesto -independiente del aporte económico que podía significar era la respuesta apropiada para la ciudad. Asimismo surgió la preocupación por el destino que podrían tener los edificios existentes en este sector y el valor de ellos como parte de la historia portuaria y del patrimonio de la ciudad.

Valparaíso, Patrimonio de la humanidad

Valparaíso fue reconocido como Patrimonio de la Humanidad en el año 2003, bajo el criterio de "Dar un testimonio único o al menos excepcional de una tradición cultural o de una civilización viva o desaparecida"¹⁵

Una de las principales impulsoras de este proceso fue la arquitecta Miriam Waisberg, promoviendo esta idea desde el año 1975 y realizando numerosos estudios que sirvieron de base en la postulación formal. En 1991, en un Cabildo Abierto, la comunidad, académicos y otros actores manifestaron su preocupación por el devenir de la ciudad. La manifestación de esta inquietud colectiva motivó a las autoridades locales, y en 1993, se realizó el primer estudio cuyo objetivo fue determinar los edificios con valor patrimonial y las modificaciones que se requerían en los instrumentos de planificación para lograr su protección.

En 1995, y en el marco de la Quinta Jornada de Preservación Arquitectónica y Urbana, surgió la idea de postular a la ciudad como Patrimonio Mundial. En 1998, el Municipio creó la Unidad Técnica de Patrimonio que comenzó a trabajar en el expediente de postulación, la que a juicio

¹⁵ Documento de reconocimiento de Valparaíso como Patrimonio de la Humanidad. Disponible en: <http://whc.unesco.org/en/criteria> (Agosto 2014).

de los entendidos, debía avanzar en dos ámbitos; justificar el valor de la ciudad y demostrar la gestión necesaria para preservarla.

Finalmente en el año 2000, con el apoyo del gobierno central y su institucionalidad, más las organizaciones de ciudadanos, se logró presentar una postulación con la que finalmente, en el año 2003, Valparaíso obtuvo la Declaración de la ciudad como Patrimonio de la Humanidad¹⁶.

La solicitud propuso el reconocimiento de la ciudad, por una parte, por las características de su arquitectura, y su especial adaptación a las condiciones geográficas produciendo como resultado una forma de habitar única, y por otra parte, para reconocer que esta realidad se construyó, en el tiempo, gracias al aporte de habitantes de distintos orígenes y culturas, y de su capacidad de transformar las dificultades en un valor en donde el hombre, la naturaleza y las formas construidas se enriquecen mutuamente¹⁷.

Entre las principales condiciones naturales que han influido en el desarrollo de la ciudad se señala su condición de anfiteatro, el estrecho plano entre la costa y los cerros, los propios cerros y sus quebradas orientadas al mar y las mesetas de alturas desiguales, luz siempre cambiante y de continuos vientos.

Desde el punto de vista de su historia, durante el siglo XIX, Valparaíso fue la conexión de Chile con el mundo, convirtiéndose en un núcleo emprendedor y creativo, que acogió una fuerte inmigración, y se transformó en uno de los polos económicos de Chile.

Esto se tradujo no solo en un fuerte desarrollo económico sino también en una sociedad respetuosa de las diferencias, de la religiosa por ejemplo. Gracias a la capacidad económica y el espíritu de sus habitantes Valparaíso se insertó en la era industrial y fue pionero en la introducción en Chile de avances tecnológicos y nuevas tendencias. En Valparaíso se estableció el primer Cementerio de Disidentes, la primera Iglesia Protestante, la primera librería, la primera Bolsa de Comercio, el primer diario de habla hispana, el primer Cuerpo de Bomberos, el primer alumbrado público a gas, los primeros teléfonos eléctricos, el primer Club de Fútbol, como ejemplos a destacar.

Este espíritu, visionario y tenaz, también se ha puesto de manifiesto en la capacidad de esta ciudad de sobreponerse a situaciones trágicas como terremotos y grandes incendios, lo que ha desarrollado en sus habitantes una particular fortaleza y resiliencia, como también especiales formas de hacer frente a estas condiciones adversas.

Hacia un desarrollo pertinente a Valparaíso

Esta discusión, en distintos frentes, ha puesto de relevancia el reconocimiento real de cuáles son los valores de la ciudad, y la pugna entre su conservación y la introducción de nuevas formas y lenguajes, que modifican no solo el paisaje urbano y arquitectónico, sino que traen consigo modalidades de intervención que no son propios de la actividad de la ciudad.

El patrimonio de Valparaíso no solo se funda en aspectos arquitectónicos y urbanos, sino muy fundamentalmente en el valor de su patrimonio intangible, formado por su gente y su cultura. La

¹⁶ De cómo Valparaíso paso a ser Patrimonio de la Humanidad. Disponible en http://www.ciudaddevalparaiso.cl/inicio/patrimonio_historia_sxxi.php?id_hito=53 (Agosto 2014).

¹⁷ Nominación del Centro Histórico de la Ciudad Puerto de Valparaíso. Disponible en: <http://whc.unesco.org/uploads/nominations/959rev.pdf> (Agosto 2014).

conservación de la ciudad no solo significa la preservación de la apariencia de los edificios y calles, sino también la comprensión de que la introducción de cambios, en los programas y densidades, puede traer consecuencias significativas en el tejido social de la ciudad. Por ejemplo, la introducción de un gran *mall*, no solo significaría la colocación de un tipo de comercio inexistente en la ciudad, sino la instalación de un modelo de negocio que a la luz de todas las experiencias significa un impacto significativo en el comercio local tradicional.

La sustentabilidad del modelo de ciudad que es Valparaíso, con sus barrios y habitantes, y todo su valor patrimonial, requiere cuidar todos sus valores fundamentales y no solo aquellos que se refieren a su apariencia y morfología. El cuidado en los proyectos y propuestas no solo debe ser resguardado desde el punto de vista de su apariencia y características arquitectónicas, sino también a través de normas que den cuenta de la protección del patrimonio intangible de la ciudad.

|
|