

602914



S
Arqui
A6624
2016

Nota 5,5



FRAGMENTOS INDUSTRIALES DE VALPARAISO

Casos: Avenida Francia – Barrio Santa Elena

Origen -Presente –Destino

Profesor : Carlos Lara Aspee

Alumna: Daniela Aranda Aragón

INDICE

○ Proyecto de seminario	2
○ Definición de la temática	4
○ Problemática	5
○ Hipótesis general	6
○ Hipótesis particular	6
○ Marco Teórico	7
○ Origen de Valparaíso	7
○ Industrialización Valparaíso	19
○ Desarrollo industrial a través del tiempo	33
○ Visión del mundo	38
○ Patrimonio Industrial	41
○ Barrio Industrial	47
○ Avenida Francia	48
○ Santa Elena	55
○ Conclusiones	59
○ Lecturas asociadas	61
○ Bibliografía	67

R
20248

P r o y e c t o d e s e m i n a r i o

Todo asentamiento humano tiene un origen vinculado a alguna actividad económica o política, a través de los años este asentamiento va transformándose para consolidarse y convertirse en una ciudad. Desde este punto de vista es indispensable primero pensar en lo que podemos entender como ciudad.

“Una ciudad es un cierto número de ciudadanos, de modo que debemos considerar a quién hay que llamar ciudadano y quién es el ciudadano...llamamos, pues, ciudadano de una ciudad al que tiene la facultad de intervenir en las funciones deliberativas y judicial de la misma, y ciudad en general al número total de estos ciudadanos que basta para la suficiencia de la vida”. Aristóteles

Desde un punto de vista más formal se dice que, una ciudad es un área urbana con alta densidad de población en la que predominan fundamentalmente la industria y los servicios. En realidad no se puede pensar en una definición como única de lo que es ciudad. En esta búsqueda constante para poder decir que es ciudad aparecen conceptos que se refieren a ella. En los tamaños, los programas, las distancias, los vínculos con el entorno, los espacios verdes, espacios públicos, todo esto va generando un ritmo en este lugar común que tenemos. Una manera de habitar que cada ciudad lo tiene como única, propia de ese lugar. La ciudad es una complejidad de situaciones simultáneas que crean un todo, tiene un movimiento constante que cambia con el transcurso del día, una luz que cambia entre calles, un sonido cambiante con el caminar de la gente con el recorrido de los autos con la cercanía al mar.

De estas simultaneidades que construyen la ciudad se pueden encontrar pequeños fragmentos que hablan de un pasado esplendoroso de la ciudad. Desde estos fragmentos comienza un estudio para la comprensión de su origen y su destino en la ciudad.

Así sabiendo como era el diario vivir de los tiempos de antaño nos ayuda a poder comprender nuestro presente y poder tener una visión de futuro para evitar y aprender de los errores del pasado. Se puede pensar que esta tarea tiene más que ver con el oficio del historiador que con nuestro oficio de arquitecto pero debemos saber que con la misma información desde el punto de vista de un arquitecto podemos sacar conclusiones referidas al urbanismo, al paisaje, a todos los temas que como arquitectos nos competen.

Esto es una búsqueda de la herencia que tenemos en la ciudad para que no quede perdida en fotos viejas y recuerdos sino que a través del estudio de los programas originales y actuales se puedan rehabilitar sus usos en una ciudad del siglo XIX que comenzó a gestarse en el siglo XVI.

Así barrios que alguna vez fueron el centro comercial, industrial pasan a ser con el tiempo desechos de una historia pasada que no ha sido capaz de llevar a toda la ciudad consigo hacia un nuevo mañana.

Entonces aparecen estos lugares olvidados que después de un gran porvenir comienza a marchitarse con el tiempo y el olvido de la ciudad. También hay lugares que si bien todavía cuentan con una vida de barrio nunca vuelven a tener lo esplendido que eran en su tiempo de máxima belleza.

Al recorrer la ciudad y poder ver estos lugares abandonados o aminorados uno piensa que hacer, como poder entregarle la dignidad, para que así la ciudad se vuelva a conformar como un todo y deje de tener estos vacíos que aparecen en algunos rincones escondidos.

D e f i n i c i ó n d e l a t e m á t i c a

-El origen de la ciudad como puerto que atrae a las industrias así como también a una estructura de ciudad que congrega diversos orígenes de personas, se mezclan culturas entre sus calles.

-El barrio industrial de Av. Francia en su auge trae consigo un conjunto habitacional de obreros a su alrededor, generando una consolidación de ese tramo de ciudad.

-Con la fábrica Costa se construye el barrio Santa Elena para sus trabajadores. Es así que a través del emplazamiento de una fábrica aparece un barrio, una manera de construcción y de habitar desde la actividad productiva. Es un barrio asociado a una actividad.

-Planimetrías para entender el lugar en la actualidad y en el pasado

-Entender que es el patrimonio industrial a través de los ojos de un arquitecto, que conservar y como hacerlo.

- A través de las edificaciones buscar una manera de que en estos fragmentos vuelva a surgir la vida de ciudad de antaño. Buscando un nuevo paisaje para la ciudad.

P r o b l e m á t i c a

Al recorrer el fragmento de Av. Francia, trabajado en el seminario anterior enmarcado en el Dipuv, me es imposible no pensar en la vida de antaño, en el movimiento de los trabajadores de Av. Francia al entrar o salir de sus horas de trabajo.

Es toda una vida de ciudad que se ha ido perdiendo con el tiempo y que hoy al recorrerlo carece de esa riqueza de actividades. Más bien hoy Av. Francia tomándola desde Colon hacia arriba parece que está en un estado de pausa constante. Al ir caminando varias veces da una sensación de soledad y abandono que envuelve al lugar y a sus edificios. Incluso hablando con las pocas personas que allí se encuentran ni ellos mismos saben que ocurre con esos edificios que parecen estar abandonado. Dicen que a veces personas entran y salen pero no se ve mayor movimiento.

Es al ver estas edificaciones que un tiempo atrás fueron de vital importancia para la ciudad como ahora están en un total abandono siendo que reformulando su programa el barrio podría volver a florecer como antes y devolverle a la ciudad un fragmento olvidado como muchos otros que están ocultos entre sus quebradas y calles.

Para poder lograr esto es necesario retroceder en el tiempo y ver los orígenes del lugar compararlos con su situación actual, con el contexto en el que se encuentran y así poder entender como poder revalorizar estos fragmentos y devolverles su dignidad frente a la ciudad.

Así también buscar otros lugares con el mismo origen como la fábrica Costa para así poder comparar ambos casos viendo sus similitudes y diferencias. Para que de este modo los casos no queden aislados sino que sean contextualizados dentro de la ciudad y dentro de lo que significó para ésta el desarrollo industrial de principio del siglo XX.

Es una búsqueda de identidad de estos barrios que nos den un entender mayor de Valparaíso, más allá que lo típico que sabemos cómo ciudad puerto sino que fue un foco industrial importantísimo para el país. Es una búsqueda de la memoria perdida de estos barrios para así poder reconciliarse con el presente y tener un mejor futuro dentro del olvido en el que hoy se encuentran respecto al resto de la ciudad

Hipótesis general

Cada ciudad tiene lugares que han quedado en el olvido, perdiendo la importancia que algún día tuvieron para la ciudad. Estos lugares son especiales porque nos muestran el valor de lo cotidiano, un valor intangible como fue el trabajo de la gente de antaño.

Es posible revitalizarlos, comprendiendo de donde vienen y hacia donde van. Dentro del contexto en que se encuentran se busca proponer una manera que los haga volver a ser importantes para la ciudad.

Así la historia a través de la historia de cada lugar se va construyendo su forma de vida, su estructura que va enriqueciéndose o empobreciéndose según el trato que se le da a esta.

Hipótesis particular

Valparaíso en gran parte se formó por inmigrantes, personas que con su trabajo en las fábricas, en el puerto, en el ferrocarril. Esta gente con su legado hizo posible la ciudad en la que vivimos hoy.

La ciudad necesita revalorar los fragmentos perdidos en el tiempo. Se busca revalorar el barrio industrial. Esto se hará tomando Av. Francia como foco principal, comparándolo con un sector similar en programa de la ciudad: la Fabrica Costa. Así se propondrá nuevos programas e intervenciones que el fragmento requiera. Este necesita una manera particular de revalorización, no necesariamente con el mismo programa con el que se originaron sino con uno que les devuelva la condición de vida que tenía.

De esto se puede afirmar que estos sectores como fragmentos se deben revalorizar a través de un proceso de reciclaje con nuevos programas comunitarios, los cuales generarían un movimiento de ciudadanos que en su época de esplendor salían tener.

Marco Teórico

Origen de Valparaíso

En cuanto a su historia y orígenes, a la llegada de los españoles la vasta ensenada que los descubridores llamaron Valparaíso, formaba parte del sector sur del imperio incaico, y estaba habitada por los Changos, indígenas labradores y pescadores, que utilizaban para sus faenas de pesca balsas de cuero de lobo infladas que unían en pares con fuertes ligaduras y sostenidas con tablillas de madera. Estos pobladores originarios vivían en numerosos asentamientos ubicados en los valles y en la parte costera.

En 1536, don Diego de Almagro pionero en las tierras del Valle del Aconcagua y su adelantado de las tropas, el capitán don Juan de Saavedra quién con una avanzada de sus hombres ubicaría en su rada al vapor "Santiaguillo", embarcación que venía del Perú trayendo provisiones, los primeros en llegar al Valle de Quintil, bautizándola el último de estos con el nombre Valparaíso.

"Juan de Saavedra era castellano como Almagro y había nacido en un pueblo corto llamado Valparaíso, a inmediaciones de la ciudad de Cuenca. Aunque joven todavía, tenía conquistada una reputación de valor que en aquellos años no se confería por una simple cuchillada dada o recibida, y de tal manera, que Diego de Almagro, tan bravo como el que más, le eligió para mandar su descubierta.

Fiel a la orden recibida, el diligente capitán descendió a la costa; y serpenteando por entre los montes y los riscos de sus playas, llegó al fin a un valle estrecho y sombrío, poblado en su fondo y laderas de hermosos árboles que daban horizontes a una bahía remansa como un lago.

El aspecto de aquel sitio agreste, rodeado por do quiera de elevadas colinas, trajo al conquistador castellano la memoria del patrio cortijo, en que las selvas, los arroyos y los cerros formaban análogo panorama; y como un voto y un recuerdo, dióle su nombre"²

² Historia de Valparaíso, Benjamín Vicuña Mackenna Página 23

En 1559 con la llegada del cura Marmolejo, comenzará a delinearse un esbozo de ciudad, partiendo y teniendo como centro, una Capilla construida en el actual emplazamiento de la Iglesia La Matriz.

Más tarde en 1578 ya había un grupo de más o menos 10 casas alrededor de la capilla. Antes de este comienzo de asentamiento el lugar de Valparaíso se mantenía desierto, sólo cuando esporádicamente llegaban barcos. Estos desembarcaban llevando sus productos a Quillota o Santiago, mientras esto sucedía aparecían efímeros lugares de reunión y descanso que luego de pocos días volvían al olvido y el territorio se volvía desolado.

Así en el último tercio del siglo XVI se vivía un tiempo de calma en el comienzo de Valparaíso, se vivía de lo que la tierra daban y la pesca para abastecer a Santiago; sobre guerras lo único que llegaban eran las noticias de guerras en tierras lejanas a la realidad del lugar. Mientras la quietud reinaba hacia el sur se llevaban a cabo las exploraciones y los intentos de cruzar el Estrecho de Molucas por Magallanes.

La tranquilidad de Valparaíso fue bruscamente interrumpida en 1578 cuando un barco extraño se acerca a la bahía. Al caserío llega el aviso de que se acerca el ataque de la tripulación de ese barco al lugar por lo que todos abandonaron sus pertenencias para huir hacia los cerros. Este ataque era del barco de Sir Francis Drake. Este se quedó con lo poco que había en el caserío, vino, un poco de oro de Valdivia, anís, orégano, madera. De cómo llegó Drake a Valparaíso Mackena dice: " Navegando, pues, al acaso, e ignorante sin duda de que existía un puerto llamado en las costas españolas Valparaíso, Drake pasó a su visita sin reconocerle. Mas al enfrentar a Quintero, divisó en el mar un chango, que en su balsa de lobos se ejercitaba en pescar, y recogiólo a bordo, Interrogólo, y con alguna mañana y regalos logró romper su taciturna reserva, contóle entonces el indio cómo había a seis leguas de aquel sitio una población de cristianos, cómo había estaba cargando un buque de vinos, tablas y oro de Valdivia, llegando él mismo, por último, hasta a ofrecerse, en odio de los huincas, para servirle de piloto....."³

³ Historia de Valparaíso. Benjamín Vicuña Mackena, página 65

Con el importante avance en la ruta de navegación por el estrecho de Magallanes un nuevo aire comienza a reinar en el caserío que a fin del siglo XVI comienza a llamarse el puerto de Valparaíso. Así los ojos del mundo entero se volvieron hacia este lugar.

Así también Valparaíso comenzó a ser llamativo para los corsarios que escucharon de las aventuras de Drake por las Américas. A través del avistamiento desde una atalaya de una vela sospechosa se juntan fuerzas desde Santiago, Quillota y Valparaíso para ir en busca del corsario Cavendish que se encontraba escondido en una ensenada. Los atacaron llevándose a cabo una feroz batalla. Cronistas ingleses dicen que la historia fue de Cavensih mientras que cronistas chilenos dicen que fue de los españoles. Más allá de quien ganó o perdió la historia dice que Cavendish irritado por lo ocurrido se fue de Valparaíso para seguir con una vida de saqueos hacia el norte. Más allá de ser un corsario Cavendish dejó un legado en sus rutas de navegación, exploró el mar del sur con una mejor experiencias que en otros intentos y mejoró los tiempos de navegación en las rutas alrededor del mundo, Del Cano lo hizo en tres años y medio, Drake en cuatro y Cavendish redujo ese tiempo a sólo dos años y dos meses.

La tercera incursión inglesa sobre los territorios españoles del mar del sur fue a través del corsario Hawkins quien tomó buques que estaban cerca de la bahía. Pero al no encontrar cosas de valor decidió no desembarcar sino que comenzar negociaciones con la gente de tierra por los buques secuestrados. Pero esto no prosperó por lo que Hawkins terminó quemando los buques y siguiendo su viaje hacia el Callao.

A pesar de no haber causado mayores estragos en la ciudad la venida de Hawkins hizo tomar medidas para la defensa de la ciudad. Así don Alonso Sotomayor puso la primera piedra de las fortificaciones de Valparaíso "...puesto que por sus cuidados se levantó en una punta saliente del puerto, y que dominaba completamente el estrecho surgidero de las naves, una batería a flor de agua y en forma de herradura, que se llamó San Antonio."⁴

⁴ Historia de Valparaíso. Benjamín Vicuña Mackena, página 93

A finales del siglo XVI (74 años después de su descubrimiento) Valparaíso, el puerto de Santiago, ha caído en un decaimiento debido a los constantes ataques de piratas. Tanto es esto que ha vuelto a ser una pequeña aldea como lo era antes, sólo dejando como vestigio el reducto de San Antonio, custodiado por algunos soldados, y una bodega provisional para el depósito de frutos secos.

Seis años de tranquilidad después de Hawkins tuvieron los pocos habitantes de la caleta de Quintil. Estos se componían de unos pocos soldados y changos, ya que los mercaderes estaban en Santiago y sólo viajaban cuando llegaba alguna embarcación. Así un día de 1599 llega un barco holandés a la costa del puerto. Llegaron en malas condiciones y así también fueron mal recibidos en el puerto creyendo que eran enemigos pero que luego se dieron cuenta de que necesitaban ayuda ya que apenas habían logrado llegar vivos.

Lo que no sabían en Valparaíso era que esta era la primera nave de la empresa que Flandes había enviado para saquear a los territorios españoles en el mar del sur. Seis meses después de la llegada de estos extranjeros un nuevo buque se divisa en la bahía, era Oliveiro de Noort. Este comenzó a atacar a la bahía, arrasando con los buques y todo lo que se encontraba en la caleta. Luego de masacrar la ciudad siguió su rumbo por el Pacífico.

Así como Noort también llegaron otros holandeses a causar estragos en la ciudad, siendo estos mucho más dañinos que los corsarios ingleses. En 1615 Spielbergen otro de los holandeses rompe fuego sobre la población reduciendo a cenizas las únicas tres edificaciones que allí existían.

Con las noticias de que una tercera campaña holandesa se acercaba a manos de Hendrick Brouwer, se vuelven a tomar algunas medidas de defensas en la ciudad. Don Hernando de Machado levantó una pequeña batería a la altura del castillo de San Antonio “ un siglo más tarde (1744) existía todavía ese reducto, y según el viajero Ulloa servía entonces de vigía, lo que dejaba entender que estaba edificado en considerable elevación, dominando la planicie de Playa ancha y el vecino mar...”⁵

⁵ Historia de Valparaíso. Benjamín Vicuña Mackenna, página 119

Así como cosas terribles sucedieron con la presencia de los holandeses en Valparaíso, también fueron estos los responsables del descubrimiento del cabo de Hornos, el cual significará un gran adelanto para que Valparaíso se convierta en un gran destino de mercado.

Desde la llegada de Drake Valparaíso no volvió a plantearse como una ciudad, sino que quedó solo como un galpón y una ramada que lo acompañaba, eso fue lo que Noort vio desde su barco al aproximarse.

Para que el lugar comenzara a surgir el territorio se fue cediendo mediante títulos de propiedad a algunas personas importantes de la época, así como también con el nombramiento del corregidor de Valparaíso comenzó la construcción de casas y bodegas.

Así comenzaron a aparecer sectores de este nuevo territorio con dueños que comenzaban a pensar en como hacer prosperar este nuevo puerto. Del nacimiento del Almendral dice: "Por el abrigo que ofrecían a aquella hondonada las altas colinas que en su derredor forman anfiteatro, jugó su primer propietario a propósito para una plantación de almendros, cuya fruta tenía una singular estimación en el vecino reino del Perú, y con diligencia llevó la última a cabo. Tal fue el origen del Almendral, nombre que se aplicó más tarde al camino que a él conducía desde el surgidero o puerto, como antes dijimos, y es el mismo que ha llevado hasta aquí, a pesar de que nadie haga memoria de haber visto crecer un solo almendro en



Imagen 1.- Grabado de Valparaíso 1767.

sus agria arenas.”⁶

La ciudad comienza de a poco, en la segunda mitad del siglo XVII, a tener un mayor número de habitantes trayendo así nuevos programas que de a poco se van instalando.

Es así que aparece el primer claustro y segunda iglesia en la ciudad, el claustro San Agustín en 1646.

El comercio en el siglo XVII no era de gran importancia. Todavía el tráfico de barcos y el intercambio comercial no le significaba gran importancia a la ciudad hacia el resto del mundo. Más bien esta se mantenía con la cosecha propia y lo que se movía entre Santiago Valparaíso y El Callao. Una de las actividades que significó una importancia a Valparaíso fue el comercio de esclavos. Eran personas traídas desde África que pasaban por Valparaíso para llegar a su destino final Perú.

Las primeras fábricas de la ciudad fueron conocidas con el nombre de bodegas y sus administradores como bodegueros, las más antiguas de estas fue la del fundador del convento de San Agustín.

Del comercio de animales, por el bajo precio de los bueyes, apareció el primer camino carretero de Valparaíso por vía Melipilla a Santiago. “...El antiguo camino de carretas, cuyas huellas están visibles todavía en todas las colinas, partía desde el sitio en que hemos dicho se hallaban diseminadas las bodegas, por la falda de la loma que se llama todavía Cerro de Carretas, y haciendo una violenta curva en dirección a Playa Ancha, venía a encontrar un primer descanso en una meseta que entonces como hoy se llama la Mesilla, y que, entonces como hoy, debió tener el aspecto de un alojamiento de carretas. Desde allí. Con una gradiente poderosa, ganaba la senda la cumbre de las colinas, después de haber atravesado, como sobre una calzada natura, las quebradas de San Francisco y de los Lúcumos. Las cuales en un sitio dado se juntan de tal manera que apenas dan fácil paso a dos vehículos de mediana dimensión. Desde la cima giraban el camino hacia el Este en demanda del llano de Peñuelas, contorneando a treinta pasos de distancia hacia la parte opuesta del cordón el pintoresco cerro en que se ostenta hoy el palo de señales y que antes se llamaba, según tenemos dicho, La Centinela Alta....”⁷

⁶ Historia de Valparaíso. Benjamín Vicuña Mackenna, página 125

⁷ Historia de Valparaíso. Benjamín Vicuña Mackenna, página 162

Por esta misma época comenzaron a rondar el puerto los piratas franceses, una nueva amenaza para el lugar. Por eso se mandó a construir el castillo de San José cuya construcción tardó 10 años. Aunque este nunca cumplió su propósito de defensa, ya que al tiempo en que este estaba listo las amenazas de los españoles en el Pacífico habían desaparecido. La importancia de este castillo más que su fin de defensa fue que éste era la mayoría de lo que constituía Valparaíso. "...los hombres de ciencia que la estudiaron en una época coetánea a su erección, como Frezeir en 1713, y Mackenna un siglo más tarde (1809), la condenaron empero como inadecuada por su situación, y porque siendo fácil un desembarco a lo largo de la costa inmediata, podía ser flanqueada desde las alturas de su retaguardia y aún privársele de víveres y del agua de las quebradas de San Francisco y San Agustín, que le servían de foso natural.

Para el propósito de este libro bastará decir que la explanada baja en que se colocaron los cañones, llamábase técnicamente la Planchada, y aquí el barrio de este nombre, que fue más tarde un importante centro mercantil. La batería, en si misma independiente de su explanada, llamábase el Castillo Blanco, porque se le había dado este color, como un punto de marca a las naves que llegaban al surgidero y que por ordenanza debían anclarse bajo sus fuegos. Llamábase todavía el Blanco, un barrio del cerro Cordillera, en cuya extremidad occidental yacía el castillo. Y créese que se le diera aquella denominación porque allí estaba el campo de instrucción y tiro de la guarnición de San José. La casa del gobernador, la capilla militar, la cárcel, los cuarteles, todo estaba agrupado en aquel vasto recinto, como ha de notarse en los facsímiles respectivos más adelante y en el lugar oportuno nos proponemos reproducir. Valparaíso, a fines del siglo XVII, era únicamente el Castillo de San José y su vasto recinto."⁸

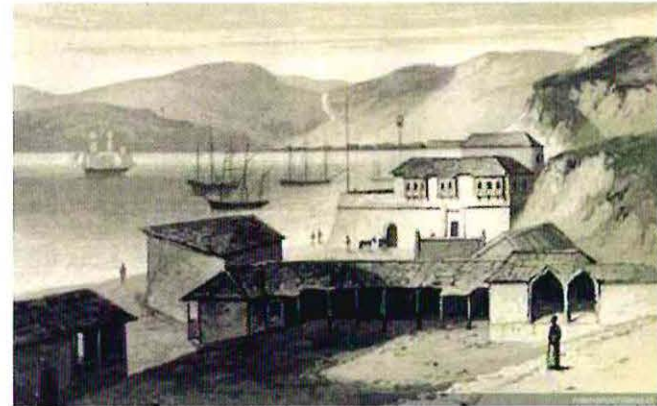


Imagen 2.- Grabado de Valparaíso fines 1700

Así a comienzos del siglo XVIII comenzó la instalación de edificios bodegas para el acopio de trigo. Esto sucedió en el lugar

⁸ Historia de Valparaíso. Benjamín Vicuña Mackenna, página 276

del antiguo puerto custodiado por las tres fortalezas de San Antonio, San José Y Concepción. El sector de la Aduana apareció con estas bodegas, antiguos galpones y corrales de animales. Lugo con el aumento de las exportaciones los pobladores de Valparaíso extendieron la ciudad desde la aduana hasta la quebrada del Almendro (situada entre cerro Alegre y Cordillera) con grandes bodegas que luego se transformaron en casas de familias. Aparecieron así también en la plaza Aníbal Pinto, originalmente llamada del Orden; graneros de con Joaquín Villa-Urrutia. Por último se comenzó a edificar en el camino de mulas de Santiago bodegas de los padres Domínicos las cuales se destinaron a hospitales quedando el nombre del lugar como San Juan de Dios.

El trigo fue durante todo el siglo XVIII la gran actividad económica del país especialmente de Valparaíso. También existía la exportación de cáñamo, vino, tejidos de lana, cebo.

“... En cuanto al aspecto general de aquel pobre villorrio, considerado bajo el punto de vista de la policía y de la higiene, quien haya recorrido la playa del Almendral en la tarde de un Domingo de invierno, podrá formarse una idea aproximada de su lobreguez, su silencio, y más que todo, de sus lodazales e inmundicias. Tenía el primitivo puerto, con todo, sus días señalados de movimiento y fugaz limpieza, cuando las carretas de las estancia descendían rechinando sobre su playa, repletas de trigo, al paso que las velas cargadas de las barras de Potosí, y de la azúcar de los valles ‘peruanos se deslizaban silenciosamente por el horizonte. Quien, a su turno, haya presenciado el bullicio y algazara del actual Tomé en los días de cosecha, podrá también imaginarse lo que era Valparaíso cuando la plaza de guerra fue ascendida a la categoría de primer puerto triguero del Pacífico.”⁹

El asentamiento se extendía en la quebrada de San Antonio de Puerto Claro (quebrada de San Francisco) por ambos lados del cauce, el cual tenía una mayor envergadura en los días de antaño. Fuera de allí las bodegas se extendían por el pie de cerro entre la quebrada de San Antonio y la de San Agustín (hoy Tomas Ramos). El limite urbano se extendía desde el castillo de San Antonio (cerro Artillería) y el promontorio de rocas en donde se encontraban las ultimas bodegas, el sector llamado Cruz de reyes (hoy el reloj Turri).

⁹ Historia de Valparaíso Benjamín Vicuña Mackenna, página 525

Las quebradas se fueron vendiendo completas a privados así como también los pocos terrenos junto a la iglesia y los terrenos de los cerros más lejanos variando su precio según la cercanía al puerto. “de esta suerte el prior de San Agustín. Miguel de Arrúe, vendió el 8 de Agosto de 1724 todo el Cerro Alegre (llamado entonces Monte Alegre, sin duda por los árboles que sustentaba), al capitán Luis García Venegas, en la cantidad de trescientos pesos, al censo de cinco por ciento, o sea un rédito de quince pesos anuales....”¹⁰

La ciudad en el ámbito religioso ya contaba con dos claustros San Agustín (1627) y San Francisco (1663) además de la parroquia (1658) que se encontraba en el puerto (comienzos de La Matriz). En 1763 los jesuitas construyeron una iglesia circular en terrenos que les fueron regalados.

La ciudad se volvió pionera en muchos ámbitos, en lo urbano, la economía, el arte, las ciencias y cultura. La llegada de la luz eléctrica permitió que la vida de la ciudad se prolongara, la noche se activa con la vida social, plazas, calles viven ahora más allá de las horas de sol. Todo este progreso y desarrollo permitió tener una red de intercambio con el mundo permitiéndole tener un rol importante en la economía del país.

Dos terremotos (1730 y 1751) sucedieron en el siglo XVIII que hicieron retroceder el lento desarrollo de la ciudad, el Almendral quedó completamente destruido con el maremoto de 1730. El lugar que quedó en mejores condiciones fue la quebrada Jaime el que se convirtió en el centro de la ciudad por los destrozos en el plan.

¹⁰ Historia de Valparaíso Benjamín Vicuña Mackenna, página 530

Del puerto y el Almendral existía una enemistad, en ese entonces eran dos asentamientos independientes que no llegaban a pensar que algún día conformarían una sola unidad. "...en el puerto todos andaban en bote. En el Almendral nadie se apeaba del caballo. Como del Puerto salían a recorrer el mundo todas las naves surtas en la bahía, así partían al Almendral todos los chasques y expresos que iban de ligero a Santiago.... La cueva del Chivato y su colina eran las fronteras de dos comarcas que sin figura puede decirse se miraban de alto a bajo, porque era preciso que sus vecino subieran las colinas para visitarse...El Almendral fue la chimba del Valparaíso antiguo; y la aguada de San Juan de Dios desparramada en la arena, su Mapocho."¹¹

Luego del terremoto y maremoto nadie quería ocupar ya los terrenos devastados del Almendral por lo que los padres mercedarios se apropiaron de estos para luego venderlos y convertirlos en solares. El plano actual del Almendral fue diseñado a finales del siglo XVIII.

Entretanto en el puerto el "vecindario noble", llamado así a las personas que no eran descendientes ni de indígenas ni de personas de raza negra, ha ido creciendo.

Hacia fines del siglo XVIII el mar llegaba hasta la propia calle de la ciudad. Al comienzo del siglo siguiente comienzan a edificarse de a poco unos

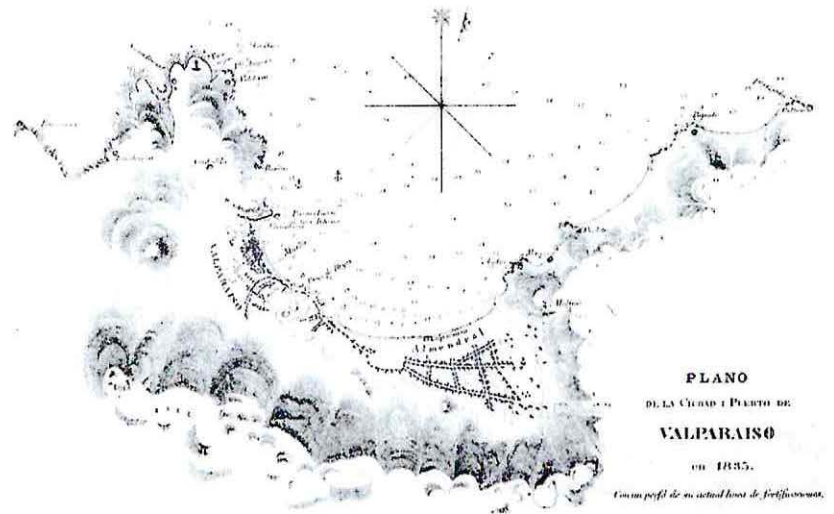


Imagen 3.- Planimetría Valparaíso año 1835

¹¹Historia de Valparaíso Benjamín Tomo II Vicuña Mackenna, página 142

baratillos.

El comercio con El Callao y con Buenos Aires comienza a incrementarse a lo largo de 1800 así como también el intercambio con otros lugares como Manila, Guayaquil y Acapulco. "...La generosa naturaleza había dispuesto el territorio del reino de Chile como un vasto almacén, dándole por murallas las más altas montañas y el océano más dilatado de la creación, al paso que la regalara por techumbre un cielo admirable, cuya limpieza, regularizando las estaciones como un diáfono cronómetro, hacia de su clima una especie de depósito invisibles pero inagotable de abundancia. Tenía Chile, durante la era colonial, el aspecto y las condiciones de un inmenso granero..."¹² Aunque este intercambio comercial se vio algo truncado con los problemas políticos del movimiento independentista dejando de lado el comercio entre colonias para comenzar el comercio entre países independientes y el producto interno.

Ambrosio O'Higgins le trajo a la ciudad nuevos aires que la comenzaron a renovar, fue el quien llamo a un Cabildo a hacerse en este villorrio, comenzando así la vida política de la ciudad que esta hasta nuestros días. Valparaíso tiene un papel importante en el camino independentista del país.

Comenzaron a aparecer con el ayuntamiento de la ciudad nuevos programas para la ciudad como los lugares de los carniceros quienes tuvieron su lugar para vender su carne establecido, dejando atrás las prácticas insalubres que se llevaban antes.

En 1801 se mandó a construir un puente en la quebrada San Francisco, así como también se construyó el puente en la quebrada Jaime (Av. Francia). El primer medico titulado llego a la ciudad en este tiempo. De las calles las únicas que estaban semi planificadas fueron la calle la Planchada y la Aduana pero a partir de este siglo comienza una renovación urbanística del plan de Valparaíso.

"Valparaíso "el nuevo" se ha levantado como por encanto en los últimos sesenta años. Mas decimos. Valparaíso ha crecido con todas las generaciones desde la independencia, y ha perecido con ellas. Mas, como las cosas inmortales que no tienen ayer ni mañana, se extingue y renace alternativamente, ganando en vigos y majestad a cada período de muerte, seguido de espléndidas resurrecciones."¹³

¹² Historia de Valparaíso Tomo II Benjamín Vicuña Mackenna, pagina 285.

¹³ Historia de Valparaíso Tomo II Benjamín Vicuña Mackenna, página 516

Así con el auge del comercio en la ciudad comienza la inmigración extranjera trayendo consigo nuevas vivencias para la ciudad que al mezclarlas con lo propio le dan un sello particular a la ciudad. La ciudad se empieza a llenar de importantes comerciantes venidos de Inglaterra, Alemania, Francia y Norteamérica. "Como consecuencia del esplendor y el crecimiento acelerado de la población, aparece el nuevo rostro urbano, la arquitectura señorial. Las grandes casas comerciales filiales de la economía inglesa y la aplicación de la tecnología y la ciencia de la época en estudio".

"...Comenzaba la época de esplendor, se multiplicaban los almacenes de aduana, se crearon bancos, los nuevos edificios de más oficinas comerciales se situaban en la ciudad. La imagen de Valparaíso de una precaria aldea, cambiaba por la visión de una ciudad cosmopolita, en 1862 el diario el Mercurio escribía en sus páginas: *"...En Valparaíso es donde pueden hacerse los estudios más interesantes de costumbres. Nuestro muelle, nuestras calles se ven transitadas por los extranjeros de todas partes del mundo. ¡Qué variedad de fisonomías, de trajes de ideas, de creencias, de intereses, de arquitectura y de gustos. Ahí es donde pueden estudiarse y comportarse los diferentes hábitos i aspectos de las naciones que dominan el globo, sobre todo los súbditos de esas grandes nacionalidades que nos han precedido i son hoi nuestros maestros en el camino de la industria, de la civilización i de las ideas..."* El Mercurio 19 de Marzo de 1862, en *Crónica Local*."



Imagen 4.- Diario La Union 8 Diciembre 1906

Industrialización Valparaíso

Grandes cambios han comenzado para la ciudad a comienzos de siglo. “Las producciones primitivas de Valparaíso fueron las almendras, cuyos árboles productores cubrían en el siglo XVII el espacio en que hoy se halla el cerro Los Placeres; maíz, cebada, trigo y cocos. Hoy día las antiguas huertas y estancias del Almendral han sido reemplazadas por elegantes y valiosas construcciones, que sirven de albergue á hermosos almacenes ó grandes fábricas ó establecimientos fabriles.”¹⁴

Con el comienzo de la industrialización de la ciudad llegan grandes avances tecnológicos al país siendo Valparaíso el pionero en ellos. Muestra de esto está la llegada del alumbrado a gas, el 18 de septiembre de 1856, convirtiéndose en la primera ciudad de suramérica que adoptó este sistema, dándole a la



Imagen 5.- Planimetría Valparaíso año 1887

¹⁴ página 22 recopilación histórica. recuerdo del primer centenario nacional, Juan de D. Ugarte Yavar

ciudad una nueva manera de vivirla de noche, el día se extiende, el paseo dura más, la ciudad comienza a vivir más horas que antes. Luego a principios del siglo XIX comienza el uso de la luz eléctrica en la ciudad. Están los avances tecnológicos como el ferrocarril, el telégrafo, y el servicio de agua potable en 1852, este permite una mejora de la salubridad de la ciudad; el ferrocarril urbano en 1863 uniendo mayores distancias en menores tiempos, la movilización en una ciudad es un punto fundamental de su desarrollo; el teléfono 1890; el cable submarino en 1890 y el servicio de tranvías eléctricos en 1903 todos estos elementos mejora la comunicación tanto local como con el resto de la región que da un cambio sustancial a la manera de vivir que existía a principio de siglo.

Uno de los grandes impulsos que tuvo la ciudad fue la construcción de los Almacenes Fiscales en 1832, en los cuales se pudo almacenar los productos que llegaban a la ciudad; el temor a la pérdida, robo y deterioro de las mercancías dejó de estar. Para el año 1850 las bodegas aumentaron tanto que gran parte de la ciudad estaba convertida en un depósito. Así es como Valparaíso se consolida como uno de los primeros puertos comerciales en la costa del Pacífico.

Con la construcción de los almacenes comenzó un auge en el comercio y la llegada de inmigrantes europeos y norteamericanos a la ciudad. Se instalaron como comerciantes en el plan de la ciudad. Para luego evolucionar desde el mercado menor hasta establecer fabricas venidas de sus países de origen. Como por ejemplo solo por nombrar algunas compañías de vapores Pacific Steam Navigation, Gulf Line y Compañía Sud Americana; con la llegada de ellas en 1840 Chile se incorporó al proyecto británico como mercado



Imagen 6.- Fotografía Almacenes Fiscales mitad de 1800

dependiente y como país factoría en su comercio internacional. Existen compañías aseguradoras, compañías de teléfonos (que dan comunicación hacia el interior del país), una compañía para cargas rápidas y una compañía de Transportes Unidos para el traslado de pasajeros en Chile y Argentina. En lo financiero figura el Banco de Chile, Banco Sud Americano, Banco Italiano, Banco Español de Chile solo nombrando algunos dando cuenta de la importancia que financieramente tenía la ciudad a nivel regional.

De las empresas comerciales alemanas, una de las primeras y más importantes era Vorwerk y Cía., cuyos orígenes se remontaban a 1846. Casi tan antigua era Weber & Cía., establecida a mediados de la década de 1850. En cambio, la casa Gildemeister, de dilatada trayectoria en el Perú y con intereses en Tarapacá desde los años 1860, solo abrió oficina en Valparaíso en 1912. A esta lista se puede agregar una firma germano-chilena, Saavedra Benard y Cía. fundada en 1886, cuyos socios hacia 1914 se repartían entre Hamburgo y Valparaíso.

De las firmas estadounidenses en el puerto, las más prominentes eran la casa Grace y Wessel Duval & Cía. La primera, que abrió su oficina en Valparaíso en 1880 durante la Guerra del Pacífico, había nacido a partir de los negocios en el Perú de William R. Grace; la última era la sucesora de Augustus Hemenway, que se había iniciado en el comercio entre Boston y Valparaíso a fines de los años 1820.

Su duración en el tiempo es uno de los elementos notables de este conjunto de casas comerciales, muchas de las cuales superaron un siglo de existencia. En algunos casos, las empresas siguieron mayormente bajo el control de los descendientes y familiares de los fundadores, conservando su nombre original; en otros, el ascenso de los empleados superiores a la categoría de

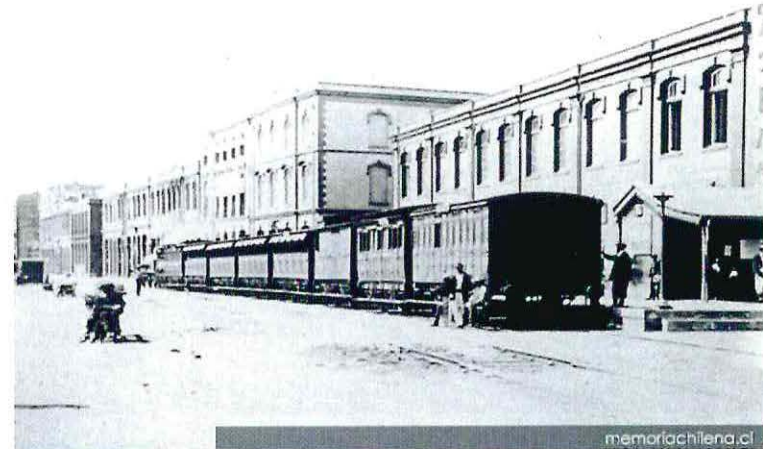


Imagen 7.- Ferrocarril 1870

socios y la incorporación de terceros a la firma fue produciendo cambios.

Entre las fábricas las más importantes a principios del siglo XIX fueron Balfour Lyon y Cia, de la Union, de Morrison y Cia y de la Sociedad de Maestranzas y Galvanización, las cuales eran contratistas de maquinarias y equipo de ferrocarriles. Había fábricas de cigarrillos, de ornamentación de metal, de fideos, de carruajes, de calzado, aserraderos, de licores, de velas, de jabón, de hielo, de seda, coches a caballo y más tarde de automóviles y camiones. Fábricas en donde se producían materiales de construcción, de ladrillos, adobes, de fuegos artificiales, etc. Se puede ver la gran cantidad de productos diferentes que eran producidos por la ciudad para el país y la región.

Las casas más importantes solían tener las representaciones de las fábricas más acreditadas. Una lista de las mismas sería larguísima, y solo caben algunos ejemplos a modo de muestra. Graham Rowe & Cía. tenía, entre muchas otras, la agencia de los Explosivos Nobel de Glasgow y de los neumáticos Goodyear. En una época en que predominaban en Chile los autos norteamericanos, Gibbs representaba a la Ford, mientras que Williamson Balfour en la década de 1920 era agente de Chevrolet y Cadillac; Gildemeister tenía la agencia de los motores Deutz y Vorwerk representaba a Krupp en aceros y, por lo menos desde 1909, en armamentos. Esta última casa también era representante de Ludwig ,Loewe, luego Deutsche Waffen-und-Munitionsfabriken A.G., fabricantes de los rifles y carabinas "Mauser" y junto con Krupp los principales proveedores de armas al Ejército de Chile.

Zorobabel Rodríguez dice en 1886 " la industria chilena no es chilena ya que desde las más complicadas hasta las más sencillas son en sus nueve décima partes extranjeras los que las han establecido. Los que las dirigen y los que recogen sus provechos." Esto se ve en una estadística que decía que de las



Imagen 8.- Errázuriz 1863

91 industrias de la ciudad sólo 15 pertenecían a chilenos., de los trabajadores un 9% eran extranjeros ocupando los cargos directivos y técnicos.

Industrias de Valparaíso según matriculas de patentes. Años 1876-1895

TIPO DE INDUSTRIA	AÑOS		
	1876	1885	1895
Alimentos	31	46	57
Bebidas y espirituosas	10	6	31
Carrocerías	-	2	4
Elaboracion maderas	46	53	50
Manufactura Metales	38	53	53
Materiales de Construcción	19	14	25
Textiles y Confecciones	39	53	79
Papeles e Impresiones	17	24	36
Pieles, Peletería	46	75	80
Sustancias Químicas y Farmacéutica	5	5	4
Industrias Diversas	2	1	2
TOTAL	255	332	393

También se establecieron oficinas administrativas de industrias mineras, salitreras, auríferas, carboníferas, de estaño.

Con todo este auge en la industria y el intercambio comercial llegan también actores del mundo político de otros países a través de sus consulados para velar por sus intereses comerciales. Cerca de 30 países instalaron sus consulados en la ciudad. Valparaíso no sólo tiene importancia comercial sino que ahora comienza un gran protagonismo político en las relaciones de Chile con el extranjero.

Lo más importante en cuanto a las características de la industria de Valparaíso no está en su volumen sino en la calidad de sus establecimientos, aspecto en el cual supera a Santiago, hasta 1895. De acuerdo a estudios de esa época las industrias más modernas en Chile hacia 1878, identificando aquellas que usan maquinaria a vapor y concentran a más de 10 personas, se estableció que de las 124 industrias seleccionadas 66 se encuentran en Valparaíso. Es decir, el 53% de ellas.

A partir de todos estos hechos Santiago, que hasta entonces fue la sede comercial nacional y extranjera, pierde su lugar para entregárselo a Valparaíso como la ciudad en la que el mundo empresarial del país se desarrolla. Se convirtió en el Emporio del Pacífico.

Al crecer su protagonismo a nivel global también lo hicieron las necesidades de la ciudad de restaurantes, heladerías, hoteles, pastelerías, boticas y droguerías. El paisaje de la ciudad ha ido cambiando de manera radical en un periodo corto de tiempo desde finales del siglo XVIII y los primeros del siglo siguiente. Si tomamos en cuenta que solo unos años antes la ciudad no pasaba de ser un pequeño asentamiento de paso, donde se cargaban y descargaban mercaderías con destino a Santiago. Esto lo podemos ver en el siguiente cuadro, a medida que las industrias crecen lo hace también de manera importante la población que

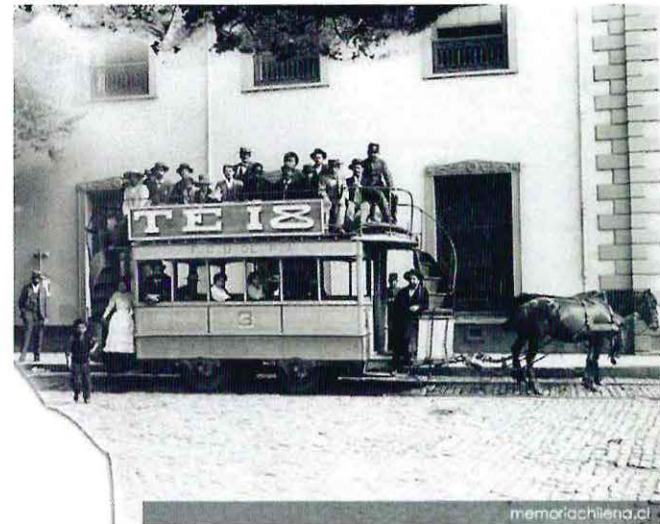


Imagen 9.- Tranvía tracción animal 1900

viene a la ciudad buscando una nueva vida, nuevas oportunidades de trabajo que la industrialización trae.

Relación entre la población y las industrias de Valparaíso 1876-1885-1895

ANOS	POBLACION (A)	N. DE INDUSTRIAS (B)
1876	101.088	255
1885	115,147	332
1895	138.247	393

En lo social la llegada de extranjeros trajo consigo una diferenciación social entre ellos con los chilenos, existió cierta discriminación hacia los chilenos por tener menor poder económico. “La mayoría de los agentes que operaba en la minería y el comercio establecieron su residencia en el Cerro Alegre, en las inmediaciones del puerto. Ruschenberger en 1831, hacía notar que los residentes anglosajones formaban una colonia extranjera que vivía casi completamente aparte de los nativos.....diferencias de cultura, lengua, religión, parecían ser razones suficientes para hacer difíciles los contactos entre uno y otro grupo.”¹⁵



Imagen 10.- Calle Condell principio 1900

¹⁵ Página 161 nueva historia. Revista de historia de Chile. Asociación de historiadores chilenos y el Institute of Latin American Studies, University of London

Pero el contacto e intercambio de cultural si pasó en los numerosos matrimonios que comenzaron a ocurrir entre los extranjeros y los chilenos. De esto Vicuña Mackena dice “Fue así como la Inglaterra no sólo se hizo duela del cobre de Chile sino de sus mujeres que valían más que el oro”.¹⁶ Con el apogeo industrial comenzó una migración desde el interior hacia Valparaíso concentrando en 1865 70.438 habitantes, esto era la mitad de la población de la provincia. Esto influyó en el crecimiento del desarrollo urbano de la ciudad hacia los cerros con chozas y ramadas.

Exportaciones

La mercancía que llegaba Valparaíso no siempre era para el mercado interno sino que en el mayoría de casos eran reexportados hacia otros destinos como Argentina, Uruguay, Perú, Bolivia siendo el puerto como de tránsito en el comercio de exportación.

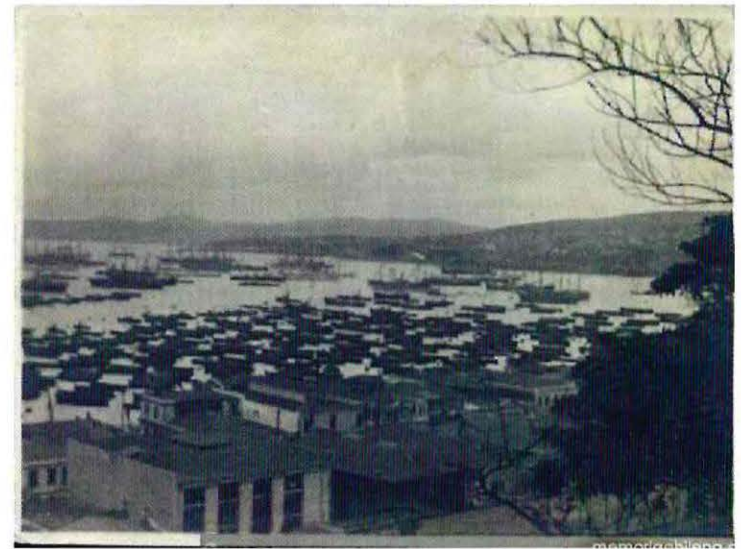


Imagen 11.- Puerto Valparaíso 1910

¹⁶ Pág. 161 nueva historia. Revista de historia de chile. asociación de historiadores chilenos y el Institue of Latin American Studies, University of London

Año	Valor (libras)
1820	149.879
1825	525.450
1830	540.626
1835	606.176
1840	1.334.873
1845	1.077.615

En poco tiempo las exportaciones hacia el país crecieron de manera importante, así es como de los 2.8 millones de libras esterlinas en envío entre 1818-1826 se pasó a 8.6 millones de libras esterlinas entre los años 1826-1845. Lo mismo sucedió con las exportaciones desde Francia que de 4.6 millones de francos en 1836 subió a 13 millones en 1848. En solo 12 años el valor de las exportaciones se triplicó. Si bien para nuestros

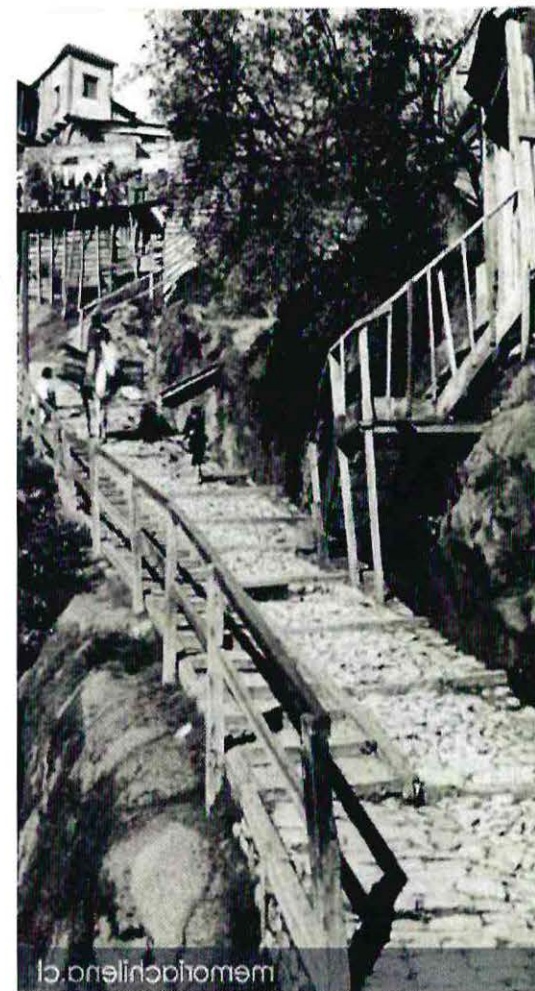


Imagen 12.- Cerro Bellavista principio 1900

¹⁷ Pag. 167 nueva historia. nueva historia. Revista de historia de Chile. asociación de historiadores chilenos y el Institute of Latin American Studies, University of London

tiempos en los que los cambios se producen en rangos de tiempos menores un cambio tan radical en esa época significaba un cambio impresionante para un país que llevaba poco tiempo de vida independiente.

Para comprender porque la ciudad de Valparaíso fue capaz de sobresalir tanto en relación a los países vecinos, debemos comprender el momento histórico en que esto sucedió. Chile se independizó políticamente e inmediatamente comenzó a abrirse comercialmente al mismo tiempo que sus vecinos todavía se enfrentaban a los españoles por su independencia. Además los conflictos internos y las guerras civiles que ocurren en Perú, Bolivia, Ecuador y Colombia impidieron que estos países comenzaran una competencia con Valparaíso. Además para las regiones interiores y transcordilleranas que se encontraban más cercanas al Pacífico que al Atlántico. Por esta situación privilegiada tanto comercial como geográficamente Valparaíso llegó a ser el último y próximo puerto más importante en la travesía marítima por el Cabo de Hornos.

Del Salitre

La explotación del nitrato de sodio en la provincia peruana de Tarapacá estuvo vinculada desde temprano a la economía chilena. Ya en 1842 Valparaíso era el centro comercial de la industria salitrera: allí recalaban para vender el cargamento los buques que zarpaban de Tarapacá rumbo al Atlántico a comienzos de los años 1870 tres cuartos de todas las transacciones de salitre se efectuaban en Valparaíso.

Las firmas comerciales porteñas y los bancos, financiaban a los productores de salitre, a la vez que la agricultura y la industria encontraban allí un mercado para sus productos. Las casas de Valparaíso eran proveedoras de maquinarias, herramientas e instalaciones mecánicas. Suministraban algunos insumos importados, como sacos de yute para envasar el salitre, carbón y petróleo, este empezó a utilizarse como combustible en las salitreras en los primeros años del siglo XX.

Valparaíso perdió una parte de su liderazgo como centro de ventas del salitre. La nacionalización del gobierno peruano ya había favorecido a Iquique quitándole importancia al puerto de Valparaíso. Con el establecimiento de las comunicaciones telegráficas, las compañías salitreras de Iquique pudieron vender su producción en Valparaíso a través de corredores que operaban en una y otra plaza, sin que para ello las naves tuvieran que recalcar en este puerto. En 1896 había no menos de 13 corredores en Valparaíso

dedicados a este rubro, algunos de los cuales, como Wulff y Cía. y Price y Oxley, trabajaban con agentes o socios en Iquique. Este contacto con el norte era vital, al extremo que la interrupción del servicio por cable entre ambos puertos en enero de 1900, detuvo temporalmente las transacciones.

Desde la primera década del siglo XX Valparaíso recobró cada vez más importancia con respecto al mercado del salitre. A ello contribuyó la menor atracción que ofrecía formar compañías salitreras en Inglaterra tanto por el menor interés de los inversionistas como por razones tributarias. El fuerte aumento del impuesto a la renta en Gran Bretaña durante la Primera Guerra Mundial hizo que comenzara la creación de sociedades anónimas inglesas para trabajar en Chile.

El control de las ventas por parte de la Asociación de Productores de Salitre reforzó el liderazgo de Valparaíso en este rubro fundamental para la economía chilena. Sin embargo, en la medida que los crecientes problemas de la industria salitrera afectaban los ingresos fiscales, la influencia del gobierno se hizo más marcada. En 1926 a raíz de la crisis del salitre el centro de decisiones se traslada a Santiago. La Superintendencia de Salitre y Yodo, creada al año siguiente, tenía entre sus objetivos vigilar las utilidades de los intermediarios en el negocio salitrero lo que afectaba derechamente al mundo comercial porteño. Los años siguientes acabarían con la relación entre Valparaíso y la industria del salitre.

La crisis económica mundial que azotó con tanta fuerza a Chile y que dio origen a las medidas de resguardo hacia Santiago, tuvo graves consecuencias para la vida económica de Valparaíso. La fuerte caída del comercio exterior chileno repercutió duramente sobre las grandes empresas porteñas. Si bien la gran mayoría de estas casas comerciales logró superar la crisis y adaptarse a las nuevas circunstancias, ellas perdieron importancia en relación al conjunto de la economía nacional. El control de divisas impuesto por la autoridad monetaria en 1931, unido a las restricciones en las transacciones a plazo de letras de cambio, afectó con especial fuerza a la bolsa porteña que fue perdiendo importancia frente a la capital.

La antigua industria salitrera integrada al mundo comercial de Valparaíso fue reorganizada en un intento por conservar su importancia en el mercado mundial. En la nueva estructura los principales actores, el Estado chileno y la firma norteamericana de Guggenheim Bros., poco o nada tenía que hacer el mundo porteño. Además el salitre pronto fue desplazado por la llamada gran minería del cobre como principal fuente de exportaciones. Las compañías que operaban en Chile eran subsidiarias de grandes empresas

mineras norteamericanas que no requerían los servicios del comercio de Valparaíso para la venta de su producción.

Además la reducción de las importaciones y el crecimiento de un sector industrial protegido desequilibraban la relación entre fabricantes y distribuidores. A su vez, las políticas intervencionistas y estatistas, que marcaron la vida económica chilena con cada vez más fuerza, no era lo que necesitaba el espíritu de libertad empresarial que tenía la vida económica de Valparaíso.

Por esto Santiago pasó a ser el centro económico de Chile en los años posteriores a 1930. Esta situación quedó clara con el traslado de la sede de la Cámara Central de Comercio de Chile a la capital en 1955, y la mudanza a Santiago de las oficinas principales de varias de las principales casas extranjeras que

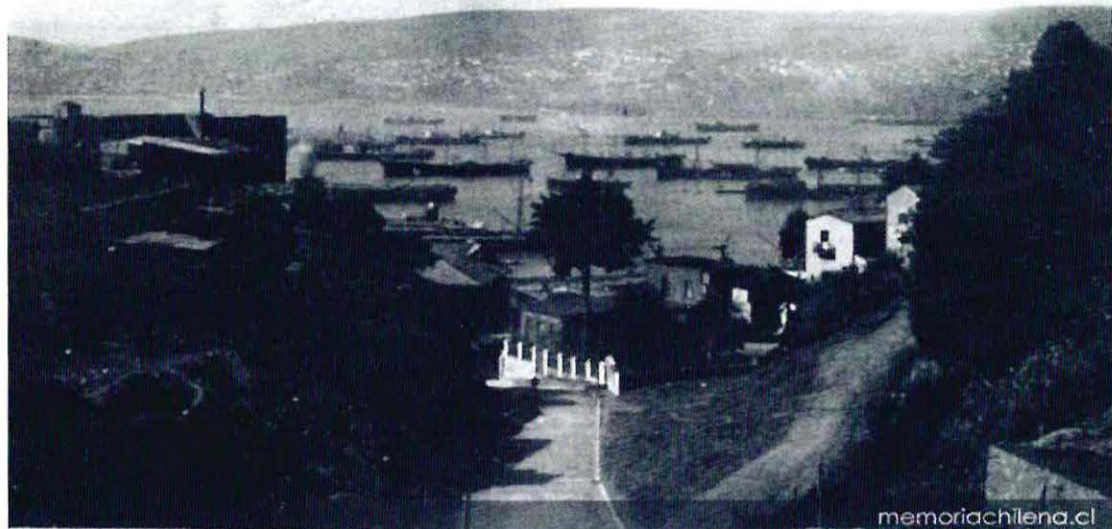


Imagen 13.- Puerto Valparaíso 1924

habían sido los pilares del alto comercio de Valparaíso.

La industrialización como consecuencia a nuestro punto de vista, más allá de lo económico, nos trae un nuevo factor muy importante a Valparaíso. La llegada de nuevos habitantes a la ciudad que traen las industrias, los obreros la fuerza laboral de la época irrumpen en el paisaje de la ciudad.

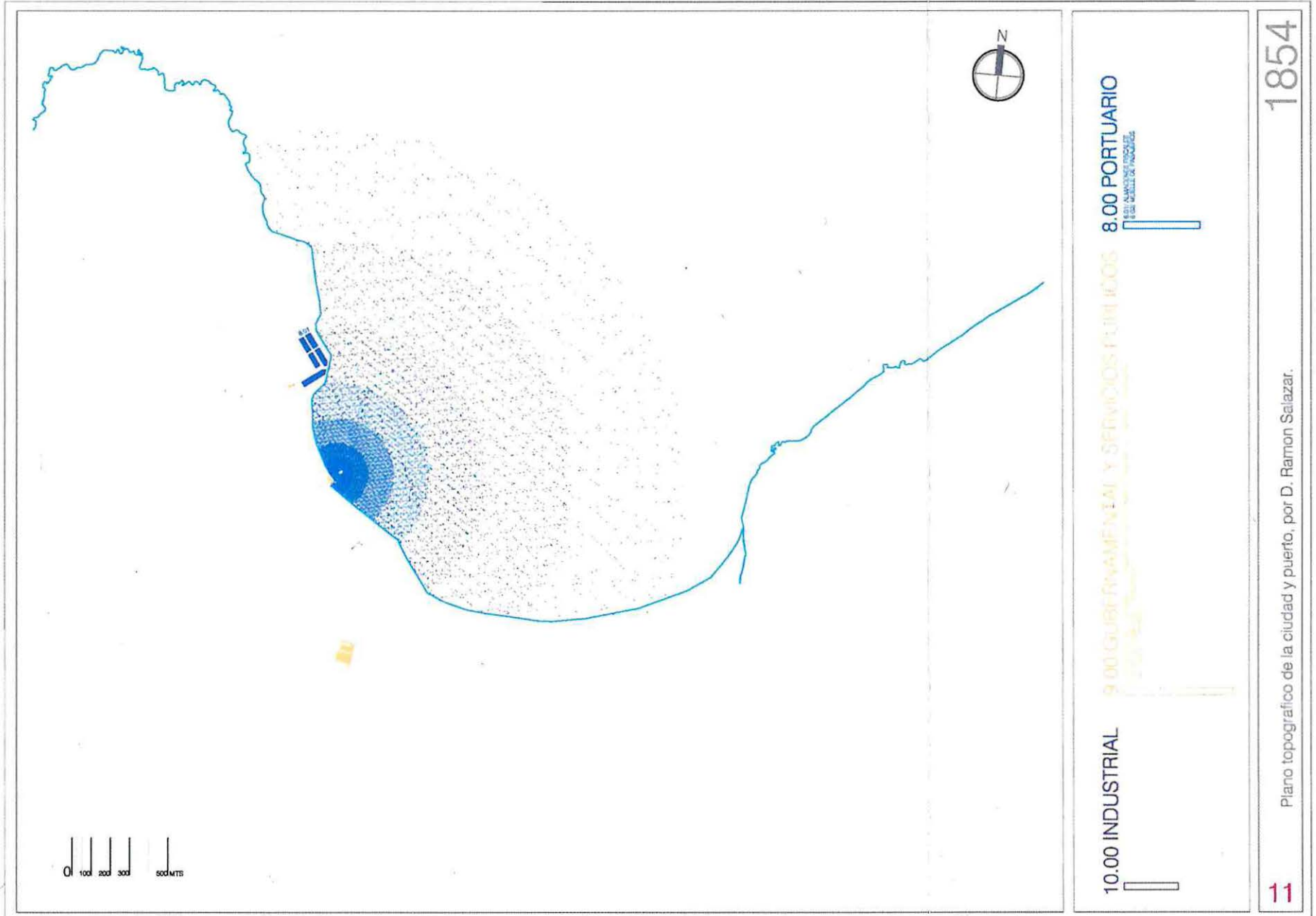
Del proceso de industrialización de Valparaíso podemos ver varios factores importantes que nos ayudaran a entender la formación de la ciudad.

Si vemos la historia antes de la industrialización los cambios que van surgiendo no son notorios y aparecen a través de un siglo, la ciudad está en la misma condición por mucho tiempo, se desarrolla lentamente hasta que llega la industrialización que produce un fuerte crecimiento, una llegada de nuevas tecnologías, etc. Este fenómeno industrial hace que la ciudad completa cambie de rumbo, cambie su forma de vivir en pocos años.

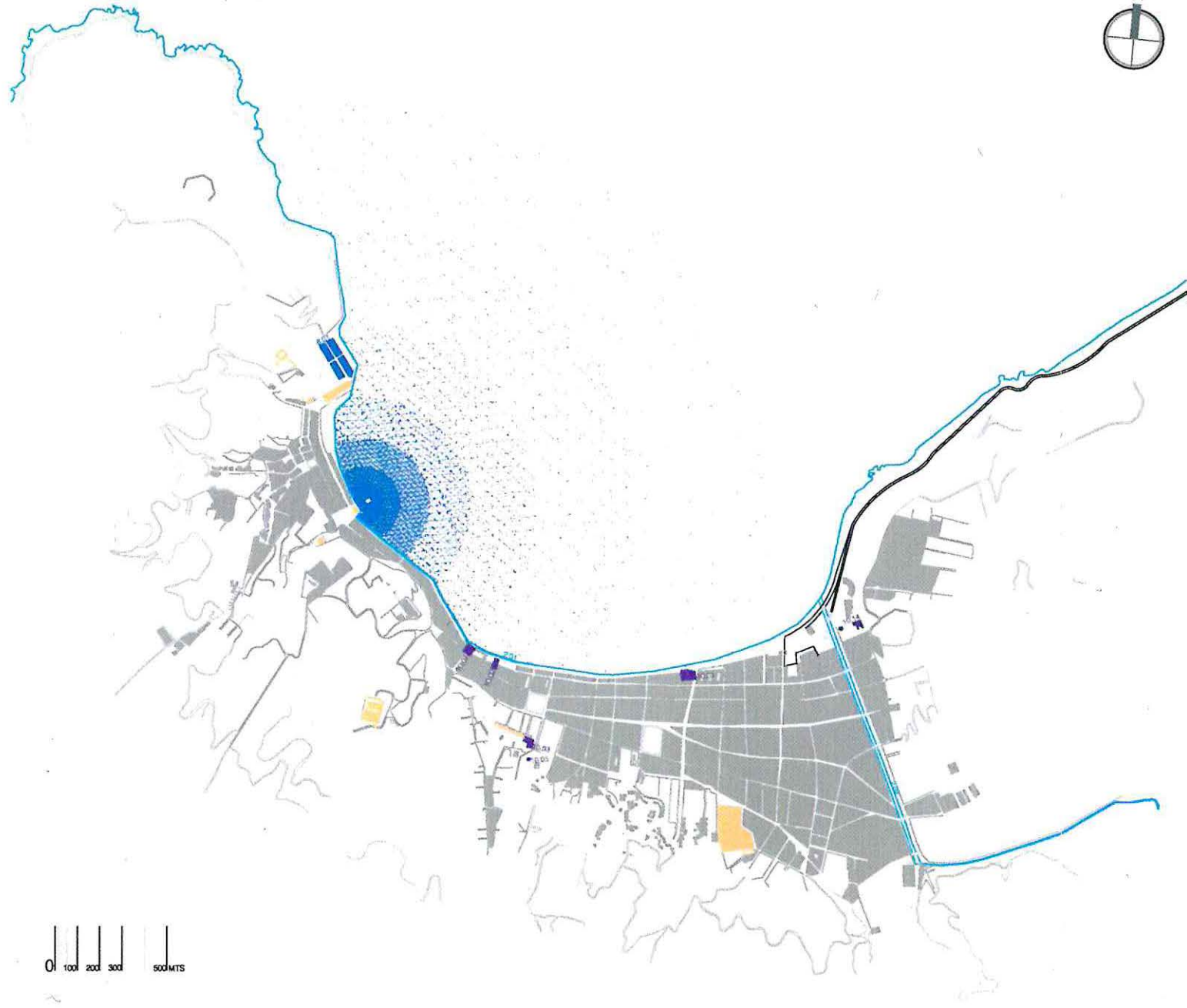
Los extranjeros a lo largo de la historia de la ciudad han sido un factor importante en su desarrollo, tanto en sus inicios con los mismos españoles, o los corsarios como con los extranjeros del siglo XIX. Así podemos hacer un paralelo con los modelos de ciudad de Europa en relación con la industria y ver como estos principios se implantaron en Valparaíso. Así el legado de los extranjeros no es sólo industrial sino que también mostraron una manera nueva de vivir la ciudad entorno a la actividad que en ella se da.

Desarrollo industrial a través del tie

Planimetrías hechas por Cristian Contreras en su seminario para el Dipuv



0 100 200 300 500 MTS



10.00 INDUSTRIAL

0.01 FÁBRICA LITOMANÍA E IMPRESIÓN MODERNA
0.02 OFICINA LABORAL DE LA DROGUERIA DEL PACÍFICO
0.03 GRAN MANIFIESTA DE PAQUETES
0.04 ANTIGUA MANUFACTURA

9.00 GOBIERNAMENTAL Y SERVICIOS PÚBLICOS

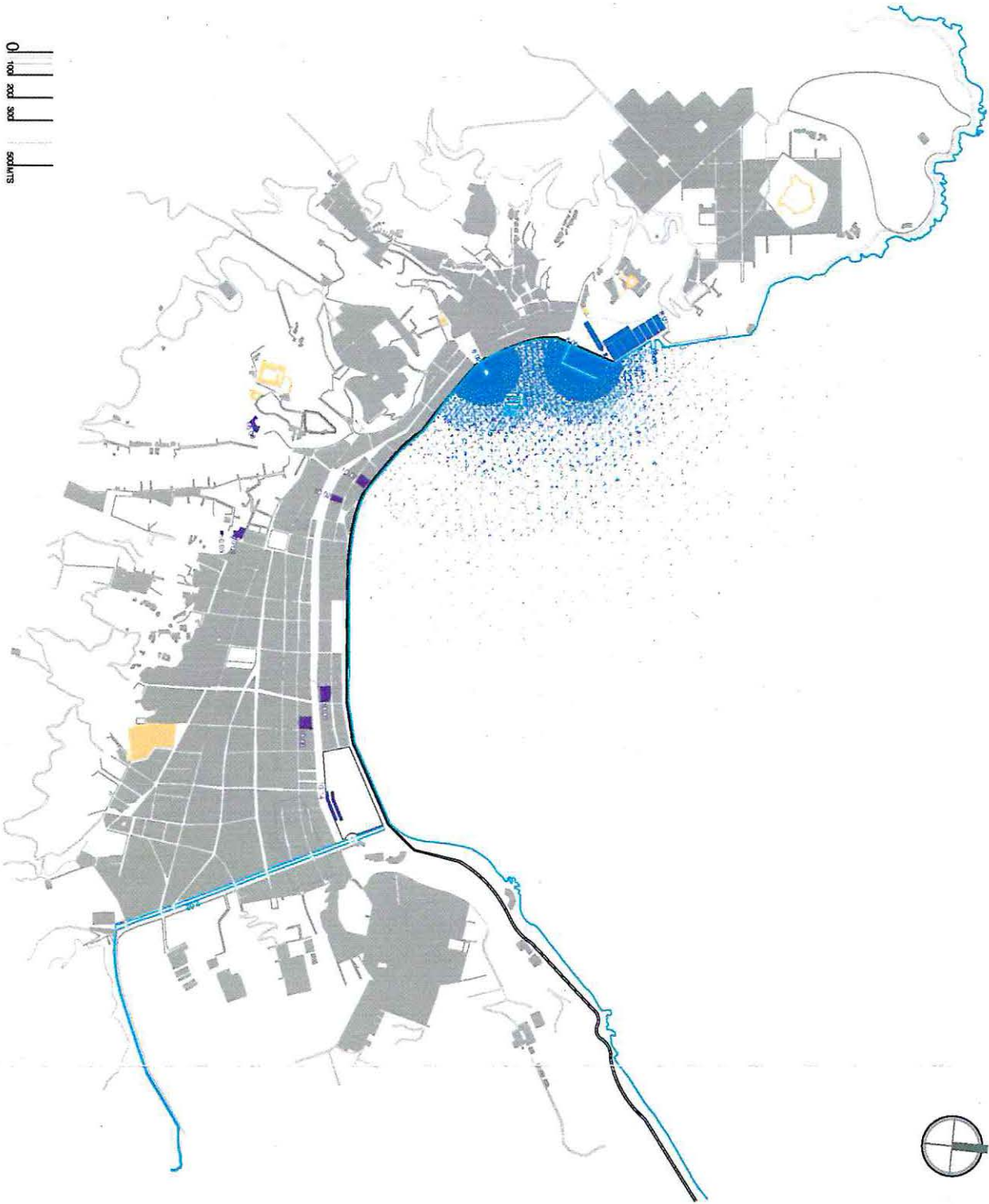


8.00 PORTUARIO

0.01 ALMACÉN FISCAL
0.02 BUQUE DE PAQUETES



0
100
200
300
metros



10.00 INDUSTRIAL

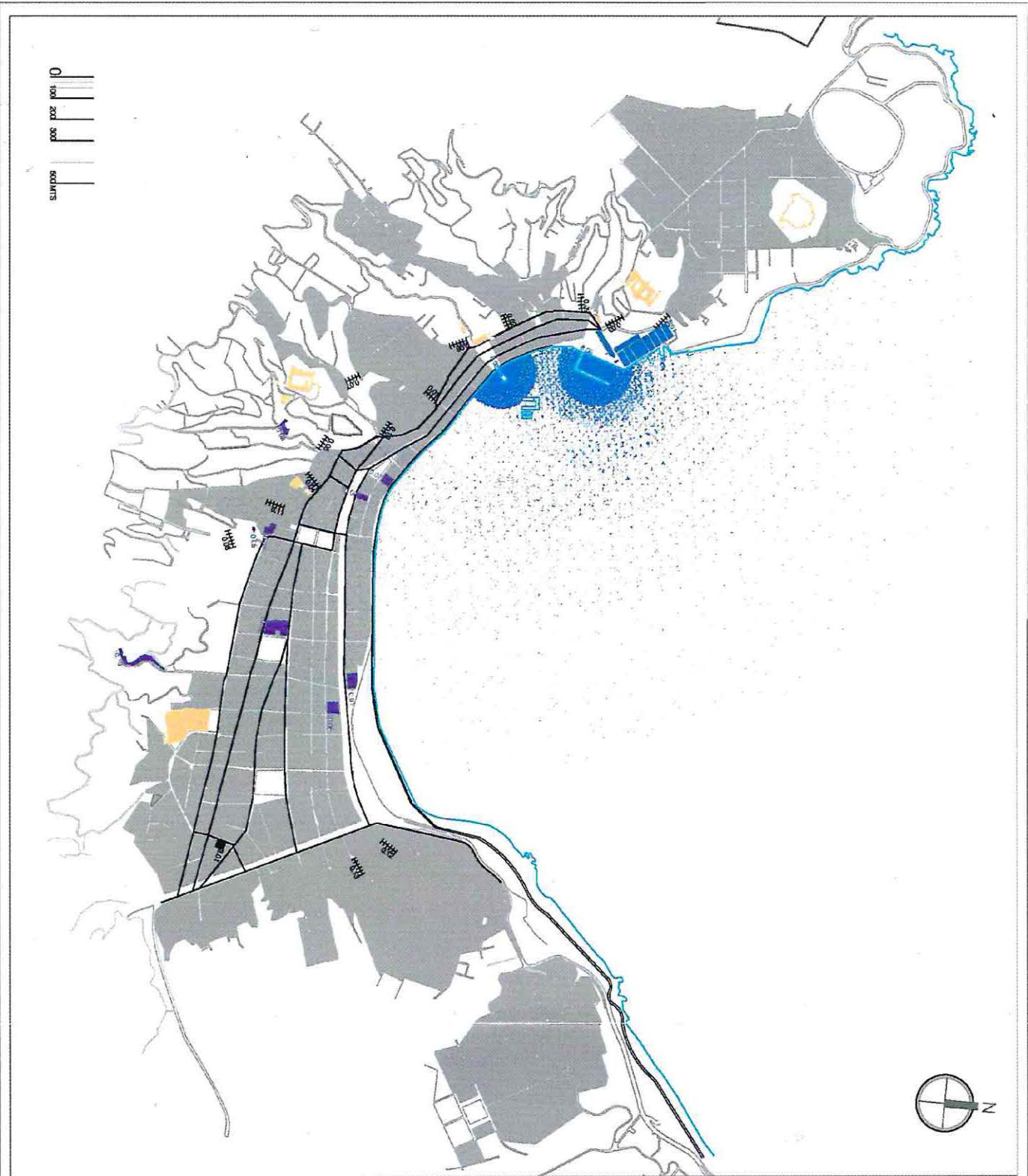
- 0.01/1982 LITOGRAFIA E IMPRENTA MODERNA
- 0.02/1970 LABORATORIO DE LA DIVISION DEL PACIFICO
- 0.03/ COMPAÑIA CHILENA DE ELECTRICIDAD
- 0.04/1959 IMPRENTA DEL UNIVERSO
- 0.05/1972 CAMISAS SIMO
- 0.07/1970 VOM COBREVYK S.A. CI
- 0.08/1973 NUEVA PASTALERIA Y GALPONES PARA
- 1.01/1952 DE PROPIEDAD DE LA CHILENA DE SENSIFACTORA
- 2.14/ BODEGAS DEL FERROCARRIL

9.00 GUBERNAMENTAL Y SERVICIOS PUBLICOS

- 1.01/1952 DE PROPIEDAD DE LA CHILENA DE SENSIFACTORA

8.00 PORTUARIO

- 8.01/ ALMACENES FISCAL
- 8.02/ MUELLE DE PASAJEROS
- 8.03/ MUELLE DE CARGA
- 8.04/ MUELLE SECUNDARIO
- 8.05/ MUELLE FISCAL



10.00 INDUSTRIAL

- 0 01/1882 LITOGRAFIA E IMPRENTA MODERNA
- 0 02/1870 LABORATORIO DE LA DRUGUIERIA DEL PACIFICO
- 0 03/ COMPAÑIA CHILENA DE ELECTRICIDAD
- 0 04/1888 IMPRENTA DE UNIVERSO
- 0 05/1872 CAJAS DE CEMENTO
- 0 06/1870 NUBIA CASALLEROS Y CALZONES PARA
- 0 07/1888 FÁBRICA NACIONAL DE ENWARES Y ENDOZAROS
- 0 08/1888 FÁBRICA NACIONAL DE ENWARES Y ENDOZAROS
- 0 09/1888 FÁBRICA NACIONAL DE ENWARES Y ENDOZAROS
- 0 10/1888 FÁBRICA NACIONAL DE ENWARES Y ENDOZAROS
- 0 11/1888 FÁBRICA NACIONAL DE ENWARES Y ENDOZAROS
- 0 12/1888 FÁBRICA NACIONAL DE ENWARES Y ENDOZAROS

9.00 GUBERNAMENTAL Y SERVICIOS PUBLICOS

- 0 01/1882 LITOGRAFIA E IMPRENTA MODERNA
- 0 02/1870 LABORATORIO DE LA DRUGUIERIA DEL PACIFICO
- 0 03/ COMPAÑIA CHILENA DE ELECTRICIDAD
- 0 04/1888 IMPRENTA DE UNIVERSO
- 0 05/1872 CAJAS DE CEMENTO
- 0 06/1870 NUBIA CASALLEROS Y CALZONES PARA
- 0 07/1888 FÁBRICA NACIONAL DE ENWARES Y ENDOZAROS
- 0 08/1888 FÁBRICA NACIONAL DE ENWARES Y ENDOZAROS
- 0 09/1888 FÁBRICA NACIONAL DE ENWARES Y ENDOZAROS
- 0 10/1888 FÁBRICA NACIONAL DE ENWARES Y ENDOZAROS
- 0 11/1888 FÁBRICA NACIONAL DE ENWARES Y ENDOZAROS
- 0 12/1888 FÁBRICA NACIONAL DE ENWARES Y ENDOZAROS

8.00 PORTUARIO

- 0 01/ ALMACENES FISCALES
- 0 02/ ALMACENES DE ALMACENES
- 0 03/ ALMACENES SECUNDARIOS
- 0 04/ ALMACENES FISCALES

Visión del mundo

Anexo fotográfico de la Biblioteca del Museo Naval para ver como a través del diario de la época en Valparaíso se veía lo que acontecía en el mundo y en el país.

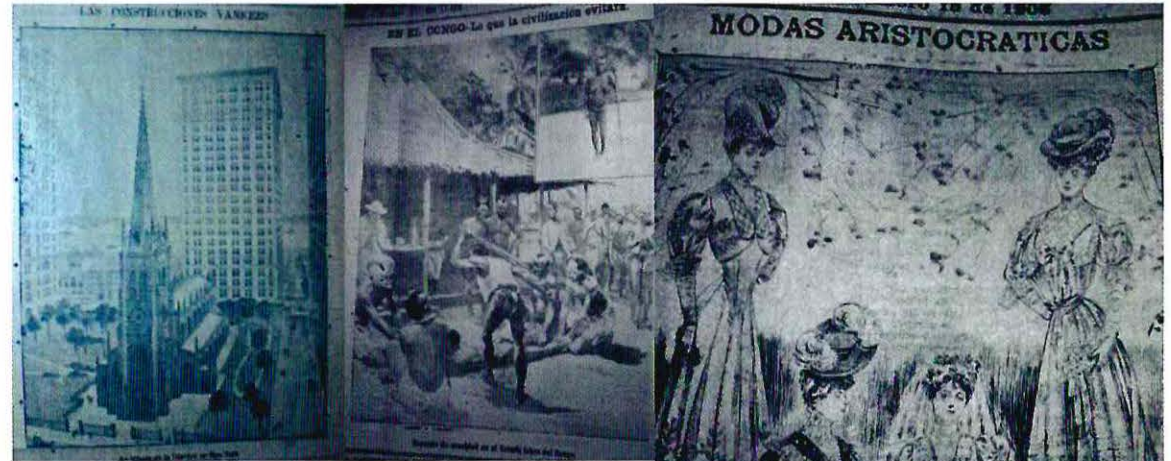


Imagen 14.- 22 marzo 1906
Diario La Union

Imagen 15.- 17 marzo 1906
Diario La Union



Imagen 16.- 17 febrero 1906
Diario La Union



Imagen 17.- 30 marzo 1906
Diario La Union



Imagen 18.- 15 enero 1906 Diario La Union

Imagen 19.- 15 noviembre 1906 Diario La

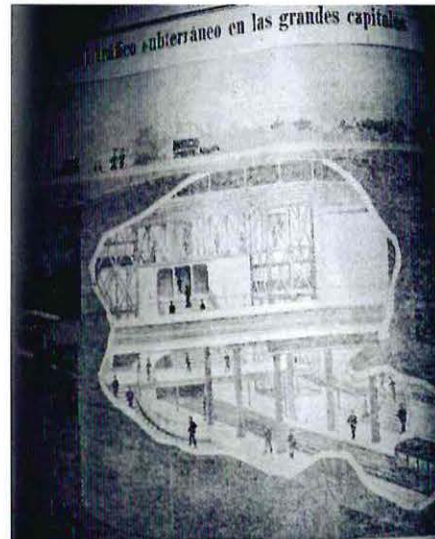


Imagen 20.- 16 febrero 1906 Diario La Union



Imagen 21.- 17 febrero Diario La Union



Imagen 22.- 07 octubre 1906 Diario La

existencia de un proyecto de ley que aumenta en 30 millones la emisión de papel de curso forzoso y destina los fondos depositados en arcas nacionales como garantía del billete fiscal a la ejecución de obras públicas.

SERVICIO EXTRAORDINARIO

FRANCIA

Preparativos bélicos

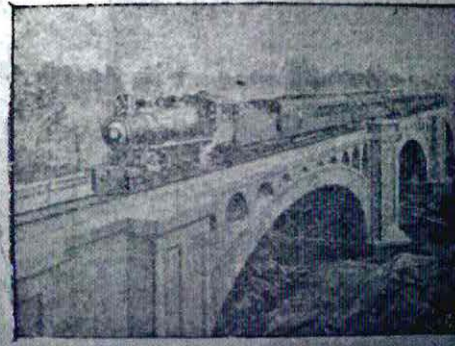
Posible guerra con Alemania

Paris, 16.—Empiezan a llamar la atención y son objeto de muchos comentarios los grandes preparativos bélicos que vienen haciendo en estos días y han parecido activarse más a medida que se acerca la fecha de la conferencia sobre Marruecos. No falta quien pretenda ver en estos preparativos una prueba de que en las esferas oficiales no se confía en un resultado satisfactorio de la conferencia de Agadir y que la nación se prepara para el caso de guerra con otra potencia que a no dudarse sería Alemania.

En las esferas oficiales se guarda la mayor reserva a este respecto, manifestando siempre la creencia de que la solución de los problemas que se plantean...

Imagen 23.- 17 febrero 1906 Diario La Union

EL CEMENTO ARMADO



Un punto de cemento armado

La catástrofe de la casa. P. A. ha descubierto el cemento armado, pero el visto de lo que se hace en otras partes, se ve que no es el cemento armado, sino las maderas que están empleadas.

En Laszagueta, Brasil, hay un puente que se hizo con cemento armado, y una gran estación, se ha construido en Curitiba, Paraná, con cemento armado. En Valparaíso, Chile, se ha construido un puente de cemento armado, de 2.500 metros de longitud.

Imagen 24.- 16 febrero 1906 Diario La Union

EL JUEGO DE FOOTBALL.

El entusiasmo por este interesante juego ha ido aumentando de día en día en nuestra juventud. Todas las clases sociales tienen participación hoy día en el gran movimiento que en favor del desarrollo del football tiene lugar en Santiago y demás ciudades del país.

Este juego de origen inglés tuvo su primera acogida en Chile entre los miembros de la colonia inglesa residentes en Valparaíso, introduciéndose después de algún tiempo también entre los miembros de esa misma colonia residentes en Santiago.

Hace más o menos seis años que comenzó en la capital a desarrollarse el gusto por este juego. Antes existían algunos aficionados que privadamente se dedicaban a este sport, celebrando sus reuniones los días festivos, pero sin llamar la atención de nadie.

A medida que el tiempo ha ido avanzando, el entusiasmo ha aumentado en una proporción considerable, llegando a formarse sociedades, a imitación de las que existen en las ciudades inglesas denominadas "Asociaciones", que contribuyen de un modo eficaz y poderoso a la propagación de los sports.

Estas sociedades que tienen ya varios años de existencia, han llevado desde su fundación una marcha triunfal: su labor ha sido en su mayoría fructífera, hasta tal punto que hoy podemos decir que el football ha llegado a convertirse en un juego verdaderamente

Desde el joven de la más alta clase social, hasta el suplementario, sientan hoy una decidida afición por este juego.

Diariamente y a toda hora, vemos un sinnúmero de muchachos de toda edad, que se entretienen con pelotas de football, pasando las horas de horas, y tardes enteras, tratando de adquirir agilidad y destreza, procurando ganar entre sí una competición que puede servirles para cuando lleguen al momento de jugar una vez

La catástrofe de Valparaíso



La gran gran del mar de Valparaíso

Imagen 25.- 07 octubre 1906 Diario La Union

Un grupo de hermosos proyectos

CALETA ABARCA, PUERTO DE MAR

La gran Avenida Alvarez y Viana

SUPERACION DE LA LINEA FERREA

Otros obras en perspectiva

Don Julio Clavería ha traído a Chile y a Valparaíso, un grupo de hermosos proyectos de obras que se han presentado a la Municipalidad de Valparaíso para su estudio y ejecución. Entre los proyectos que se han presentado, se encuentran: la gran Avenida Alvarez y Viana, la superación de la línea férrea, y otros proyectos en perspectiva.

Imagen 26.- 21 diciembre 1906 Diario La Union

Imagen 27.- 22 marzo 1906 Diario La Union

P a t r i m o n i o I n d u s t r i a l

Para poder entender como estos fragmentos olvidados se pueden revalorizar en la ciudad debemos ver desde todos los puntos de vista el tema de lo que nos dejó la revolución industrial. En esta búsqueda de una visión global sobre el tema aparece el concepto de patrimonio industrial.

La carta de Nizhny Tagil, del Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH), es un manifiesto sobre este tema para tener directrices de cómo abordarlo.

De esta carta se destaca para el propósito buscado los siguientes pasajes:

“El patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación.”¹⁸

“El período histórico de principal interés se extiende desde el principio de la Revolución Industrial, la segunda mitad del siglo XVIII, hasta la actualidad, incluida. Si bien también se estudian sus raíces preindustriales y protoindustriales anteriores. Además, se recurre al estudio del trabajo y las técnicas laborales rodeadas de historia y tecnología.”¹⁹

¹⁸ Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial ,El Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH)

¹⁹ Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial ,El Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH)

De esto se puede ver que el área de estudio tomado esta dentro del periodo histórico referido antes y que como en su definición también podría ser parte del patrimonio industrial. Ahora lo importante es saber si lo que se ha visto es valorable, porque es de serlo y como resguardarlo o rehabilitarlo.

Para poder entrar en esta materia primero veremos lo que dice la carta sobre los valores del patrimonio industrial.

“2. Valores del patrimonio industrial

i. El patrimonio industrial es la evidencia de actividades que han tenido, y aún tienen, profundas consecuencias históricas. Los motivos para proteger el patrimonio industrial se basan en el valor universal de esta evidencia, más que en la singularidad de sitios peculiares.

ii. El patrimonio industrial tiene un valor social como parte del registro de vidas de hombres y mujeres corrientes, y como tal, proporciona un importante sentimiento de identidad. Posee un valor tecnológico y científico en la historia de la producción, la ingeniería, la construcción, y puede tener un valor estético considerable por la calidad de su arquitectura, diseño o planificación.

iii. Estos valores son intrínsecos del mismo sitio, de su entramado, de sus componentes, de su maquinaria y de su funcionamiento, en el paisaje industrial, en la documentación escrita, y también en los registros intangibles de la industria almacenados en los recuerdos y las costumbres de las personas.

iv. La rareza, en términos de supervivencia de procesos particulares, tipologías de sitios o paisajes, añade un valor particular y debe ser evaluada cuidadosamente. Los ejemplos tempranos o pioneros tienen un valor especial.

5. Mantenimiento y conservación

I. La conservación del patrimonio industrial depende de la preservación de la integridad funcional, y las intervenciones en un sitio industrial deben, por tanto, estar enfocadas a mantener su integridad funcional tanto como sea posible. El valor y la autenticidad de un sitio industrial pueden verse

enormemente reducidos si se extrae la maquinaria o los componentes, o si se destruye los elementos secundarios que forman parte del conjunto de un sitio.

II. La conservación de sitios industriales requiere un profundo conocimiento del propósito o los propósitos por lo que se construyó, y de los diferentes procesos industriales que pudieron tener lugar en él. Esto puede haber cambiado con el tiempo, pero todos los usos anteriores deben ser investigados y evaluados.

III. La preservación in situ debe considerarse siempre como prioritaria. Desmantelar y reubicar un edificio o una estructura sólo es aceptable cuando es preciso destruir el sitio por imperiosas necesidades sociales o económicas.

IV. La adaptación de un sitio industrial a un nuevo como forma de asegurar su conservación suele ser aceptable, excepto en el caso de sitios de especial importancia histórica. Los nuevos usos deben respetar el material significativo y mantener los patrones originales de circulación y actividad, y debe ser tan compatible con el uso original o principal como sea posible. Es recomendable habilitar un área donde se represente el uso anterior.

V. Continuar adaptando y usando edificios industriales evita malgastar energía y contribuye al desarrollo sostenible. El patrimonio histórico puede tener un papel importante en la regeneración económica de áreas deterioradas o en declive. La continuidad que implica la reutilización puede proporcionar estabilidad psicológica a las comunidades que se enfrentan al repentino fin de una fuente de trabajo de muchos años.

VI. Las intervenciones deben ser reversibles y tener un impacto mínimo. Todo cambio inevitable debe ser documentado, y los elementos significativos que se eliminen deben ser registrados y almacenados de forma segura. Varios procesos industriales confieren un lustre que es integral a la integridad y al interés del sitio.

VII. La reconstrucción, o la vuelta a un estado conocido anterior, debe considerarse como una intervención excepcional que sólo es apropiada si beneficia a la integridad del sitio entero, o en caso de destrucción de un sitio mayor por violencia.

VIII. Las habilidades humanas involucradas en muchos procesos industriales antiguos u obsoletos son un recurso críticamente importante cuya pérdida puede ser irreparable. Es necesario registrarlos cuidadosamente y transmitirlos a las nuevas generaciones.

IX. Debe promoverse la conservación de los registros documentales, los archivos de las empresas, los planes de construcción, así como las especies de muestra de productos industriales. ”²⁰

Con este texto se puede reflexionar sobre lo que involucra el concepto de patrimonio industrial en la ciudad para ver si es esto lo que estamos destacando con los fragmentos propuestos. Entonces al ver estos fragmentos como un conjunto de bienes que son una herencia cultural de un periodo de esplendor de la ciudad, más bien el único tiempo de esplendor que Valparaíso ha tenido. Pero a pesar de su importancia como testimonio de lo que sucedió estos quedaron al descuido, olvidados en el fondo de sus quebradas. No solo como algo material de las edificaciones sino que también están presentes en el patrimonio inmaterial de la ciudad que la hacen considerarla como patrimonio de la humanidad.

“...la Carta de Moscú nos llama a asumir que estamos hablando de edificios y estructuras, de procesos y herramientas, de poblados y paisajes, y de las más diversas manifestaciones tangibles e intangibles, que van desde habilidades “utilitarias”-oficios, técnicas, destrezas- hasta expresiones artísticas y de la cultura popular, pasando por el documento histórico, ese elemento esencial que, aunque parezca inverosímil en nuestra área, muchas veces olvidamos.”²¹

Si nos vamos al patrimonio industrial en Valparaíso se tiene como primer reconocimiento a los ascensores de la ciudad declarados recién en 1998 como monumentos nacionales, antes solo estaba el ascensor Polanco en 1973, y los trolebuses más antiguos operativos en el año 2003. Más allá del nombre de Monumento Nacional lo importante es el reconocimiento que se le hace al lugar y las directrices que se le entrega a la ciudad para conservarlos. Aunque sabemos que esto no ha servido para que la ciudad

²⁰ Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial ,El Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH)

²¹ Pág. 217 El patrimonio industrial en la nómina de monumentos nacionales declarados de Chile. Angel Cabezas y Susana Simonetti de Groote.

se preocupe de preservarlos, es más cada día vemos como cada vez van desapareciendo de la vida cotidiana para quedar relegados a la anécdota del turista o la historia de la abuela.

Entonces se cuestiona lo hecho hasta ahora, quizás no se debió solo nombrar al ascensor o al trolebús monumento por su esqueleto ingenieril sino que se debió resguardar su recorrido, su entorno, la gente que lo usa y dar facilidades para esto. Porque así es como una ciudad se va construyendo enlazándose los edificios con las personas, las personas con su transporte, el transporte con el recorrer de la ciudad, etc.

Muchas veces se protege la fachada pero no su interior, su corazón en donde toda la actividad que le dio razón de ser; se protege el edificio principal pero las casas de los obreros se olvidan siendo que todo esto conformaba la unidad de la fábrica, era un todo ella no podía funcionar sin sus obreros y estos no podían vivir lejos de su lugar de trabajo por la falta de transporte. Debemos volver a mirar el paisaje en su complejidad de tiempos, actividades, paseos y en lo que podría llegar a ser.

Los edificios industriales tienen una manera distinta de pensarse. Esto se explica pensando que mientras en la ciudad los espacios se piensan como en un bien público, en un espacio abierto o que puede trascender en el tiempo como en una vivienda, una plaza, etc. La arquitectura industrial se piensa como algo inmediato que debe ir renovándose junto con la tecnología. Tiene un ritmo de cambio al tiempo distinto desde el principio de la revolución industrial hasta el día de hoy.

Pensando en todas estas variables que tiene desde principios de siglo XX se comenzó a pensar en como poder tratarla. Aparecen muchas palabras como reutilizar, reciclar, rehabilitar, restaurar, etc. Pero todos estos conceptos buscan el mismo fin que es recuperar y dar un nuevo destino a los que se ha quedado botado por el tiempo. Del estudio de estos lugares viene la manera de tratarlo. "no hay recetas, cada caso deberá ser objeto de una cuidadosa investigación. Lo importante es tomar en cuenta a los verdaderos protagonistas del trabajo: el bien histórico y el arquitecto original. Y caer en la cuenta de que el arquitecto restaurador debe ser "anónimo", por lo que su obra debe subordinar a la

existente.”²² Al leer esta frase se puede quedar casado en lo original sin dejar avanzar el lugar junto con la ciudad. De esta manera al tomarlo al pie de la letra van apareciendo escenarios de ciudad que quedan como escenografías de tiempos pasados que ya no van con la vida cotidiana de la ciudad. Pasan a ser como anécdotas del pasado, parte del paisaje del turista pero no del habitante.

Dentro de un edificio que es declarado patrimonio existen restricciones que muchas veces hacen que la restauración sea lo más cercano a su inicio quedando como un museo. Sin dejar de tener importancias los museos en Valparaíso no podemos de llenar de museos in situ la ciudad sino que el habitante debe revivir estos lugares a través de nuevos usos para el edificio. De esto se puede pensar que la palabra que mejor podría definir esta acción es la de reciclar estos edificios.

Reciclarlos desde su definición es darle un nuevo ciclo de vida al objeto a tratar desde el punto de vista de un arquitecto es darle un nuevo ciclo sin olvidar su origen, sus espacios, su luz, sus materiales para no caer en una fachada del pasado y un interior que ha olvidado ese pasado que lo originó. Esta acción además de traerle nueva vida al edificio con su programa es capaz de llevar al barrio completo a una transformación de espacio común. Un espacio que apareció como una unidad con las casas de los trabajadores, las vías de acceso, los espacios públicos, el lugar de trabajo. Esta unidad debe ser mantenida engrandecida con la intervención del edificio industrial.

“No debe dejarse de lado que en muchas ocasiones, la industria dio origen a poblados, a puertos, a estaciones ferroviarias y el conjunto de empresas llegó a transformar el territorio, tanto de origen rural, como el de la periferia de las ciudades. La diferencia que encontramos con la situación actual debe animarnos a reconstruir aquellas etapas que van de la primera instalación a lo que hoy ocurre.”²³

²² Pág. 106 Congreso Nacional puesta en valor Patrimonio Industrial, sitio museos y casos.

²³ Pág. 110 Congreso Nacional puesta en valor Patrimonio Industrial, sitio museos y casos.

B a r r i o I n d u s t r i a l

Valparaíso como ciudad industrial no contaba con las mejores condiciones para el asentamientos de ellas, ya que el plan de la ciudad no tenía las extensiones necesarias lo que origino que las industrias comenzaran a aparecer en algunas quebradas donde existían estas extensiones de terreno además de aprovechar el agua que estas les entregaban. El problema era que no todas las quebradas contaban con estas condiciones, por esto es que las fábricas se comenzaron a establecer a partir de 1880, en la búsqueda de espacios planos, disponibilidad de agua, economía, y con la disposición de un muelle, en la ciudad de Viña del Mar.

Alrededor de 16 industrias pioneras en Chile surgieron en Valparaíso, Farmoquímica del pacifico, Fundición y Fábrica de maquinarias de Balfour Lyon y CIA, Fabrica Nacional de Cerveza y Hielo, Imprenta Universo, Fábrica de Calzados, Fabrica de Tejidos, Fabrica de Carros La Unión, Compañía sudamericana de Vapores, Fabrica Nacional de Tabacos Bonsack, Fábrica de Envases S.A, etc. Siempre estas fabricas estrechamente ligadas a la actividad portuaria de la ciudad.

Avenida Francia

Su origen

El maestro Francisco o Jenaro Jaime era un pequeño industrial que había instalado unos hornos para cortar tejas y ladrillos en las laderas del estero conocido antiguamente como Estero de las Piedrecillas o Piedrecitas por el gran número de ellas que acarreaban sus aguas.

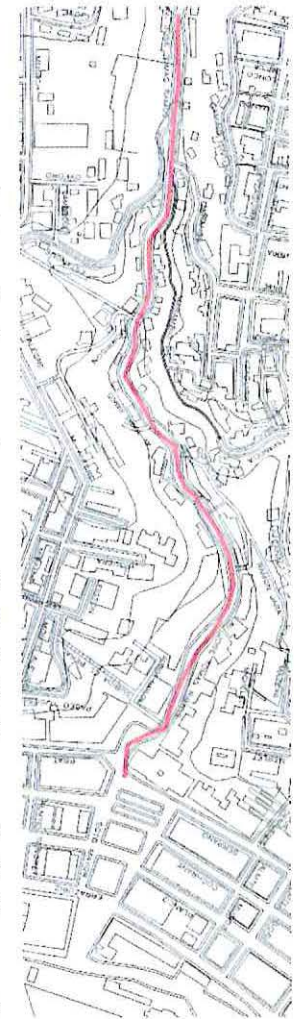
Como las crecidas del estero en invierno dificultaban mucho el paso de los burros que transportaban los ladrillos, el maestro Jaime construyó un pequeño puente sobre el estero con lo que solucionó su problema. Este puente pasó a ser conocido por todos los habitantes de Valparaíso como el Puente de Jaime y fue citado como un verdadero ejemplo de la iniciativa particular que debía ser imitado por todos.

Más tarde se extendió el nombre de Jaime a la quebrada, al estero, a la calle que se hizo sobre el estero, luego de abovedarlo y, por último, a la caleta en donde desembocaba el estero.

La calle Jaime, actual Avenida Francia, fue escenario de diversos espectáculos públicos que animaron la ciudad. Así en Octubre de 1900 se establecieron plazas taurinas en la ciudad. En Av. Jaime se emplazó la Plaza de Acho, con capacidad para tres o cinco mil personas. Las otras eran en la Plaza de las Delicias donde cabían cuatro mil personas y la plaza de Playa Ancha, la de mayor extensión pues podían instalarse ocho mil espectadores.

Poco duró sin embargo, la pasión taurina, pues al año siguiente se prohibieron en todo el territorio nacional las corridas de toros. No se desperdició la plaza de Acho de la calle Jaime se adaptó a las nuevas circunstancias y el 7 de septiembre de 1902 se inauguró un frontón de pelotas.

Más tarde seguramente por no contar el nuevo deporte con muchos



entusiastas, se cerró el frontón y en su reemplazo surgió un teatro en el mismo lugar: el Skating Rink, también de efímera existencia.

En esta búsqueda de lugares de ocio y espectáculo del barrio se ve la fuerte influencia que los extranjeros tenían sobre la ciudad ya que eran actividades traídas de Europa las que se intentaban arraigar.

A fines del siglo XIX había muchos burdeles y negocios clandestinos al pie del cerro, en la subida de la cruz y en la calle Hospital (Colón).

Las reformas urbanas de 1906 buscaban mejorar algunos problemas constantes que la ciudad ha ido trayendo con los esteros de las quebradas. Como por ejemplo las inundaciones, los problemas sanitarios que traían epidemias a la ciudad. Todo esto se busco solucionar a través de las canalizaciones de los esteros en Ferrari, Carampagne, Jaime, etc.

En 1912 se abovedó y pavimentó y paso a llamarse Avenida Francia cuando se instaló el monumento del águila donado en 1911 por la colonia Francesa: Les français a Valparaíso 1810- 1910. En la base tiene cuatro caras de mujeres con la boca abierta, seguramente en su origen debe haber sido una fuente surtidora y corría el agua por la boca de las mujeres. Sobre esta base está una columna de unos cuatro metros con el águila o cóndor en el alto. En estos años comienza el asentamiento de almacenes en el sector. En el pie de cerro comienzan a aparecer algunas industrias, las cuales se abastecían del caudal del estero antes de que entrara a la canalización. Alrededor de estas comienzan a aparecer viviendas de obreros, senderos, escaleras y ascensores.

En la actualidad se conocen con el nombre de Avenida Francia tanto la quebrada como el estero de Jaime. La antigua caleta de Jaime ha desaparecido.



Imagen 28.- Avenida Francia

Programa actual

La edificación de las viviendas y del comercio existente en su mayoría es de un material que caracteriza la construcción de las casa de Valparaíso, período de 1900, paneles de adobe con vigas de maderas, un 75% aproximadamente de las edificaciones son de este tipo de construcción.

Una baja cantidad de las construcciones están edificadas con ladrillo y cemento, algunos cuentan con el apoyo de estructuras metálicas, estas son un 20% aproximadamente de la totalidad de las casas y/o locales.

El 5% restante presenta una combinación de materiales. Debido al deterioro de sus infraestructuras a consecuencia del tiempo, baja aplicación de mantención de estas o la fatiga propia del material, además de otros factores que desencadenan este tipo de problemas en las viviendas con respecto a sus estructuras, sin embargo su cantidad es menor a la antes descrita. La condición de deterioro de las fachadas y de las estructuras en sí, en Valparaíso es una característica de una ciudad histórica que se ha conservado en el tiempo y se ha adecuado a los cambios propios de una ciudad emergente en todo aspecto como el contexto económico y el crecimiento inherente del sector inmobiliario.

En relación al aspecto casa-habitación se puede decir que de un total de 28 casa-habitación, 11 de estas son de uso familiar propietarias de estas; las restantes 17 se han convertido en casas de arriendo de piezas, tomando un carácter de cite y/o pensión universitaria.



Imagen 29.- Avenida Francia actual

Programa actual Avenida Francia.

Servicios básicos o tipo de local presentes en el sector.	Cantidad
Estaciones de combustible.	1
Panaderías.	1
Ferreterías.	2
Centro de llamado.	1
Cibercafé	2
Bazares.	3
Reparación de vehículos (taller)	1
Empresas de gas licuado.	2
Verdulerías.	3
Negocios en general.	3
Establecimientos educacionales	3
Kioscos y/o botillerías	9
Imprentas.	2
Empresa de correspondencia privada.	1



Imagen 30.- Avenida Francia actual



Imagen 31.- Avenida Francia actual



Imagen 32.- Avenida Francia actual

Edificios industriales

Ascensor La Cruz

Fue construido a principio del siglo XX era el medio de transporte desde el plan hasta el primer escalón del Cerro La Cruz. En 1921 que un gran incendio destruyó por completo el ascensor y las casas que lo colindan. Fue reconstruido pero de nuevo un incendio lo destruyó en 1962; luego de esto por tercera vez se reconstruyó. Su abandono comenzó en la década de los 80, con las fallas mecánicas y la llegada de los colectivos las pérdidas monetarias hicieron que dejase de funcionar.

Ex fabrica Fensa Mademsa

El edificio se inició como fábrica de electrodomésticos, colchones y artículos para el hogar, luego funcionó como fábrica de vestuario, hojalatería, y bodega de desarmadura. Llegó a darle trabajo a más de 9000 personas. EL ultimo uso que tuvo fue el de una fábrica de botellas, después al trasladarse a Santiago quedó abandonado. Hace aproximadamente 10 años la empresa Ford. Hoy funciona como servicio técnico automotriz.

Rancho Rojas

Existió un rancho en la lejanía de la ciudad. A pesar de que Quebrada Jaime, en su extensión natural se aleja del plan, la llegada del camino pavimentado rodeando el lugar además del colectivo hizo que esta lejanía dejara de ser. Por esto los rancheros emigraron a las

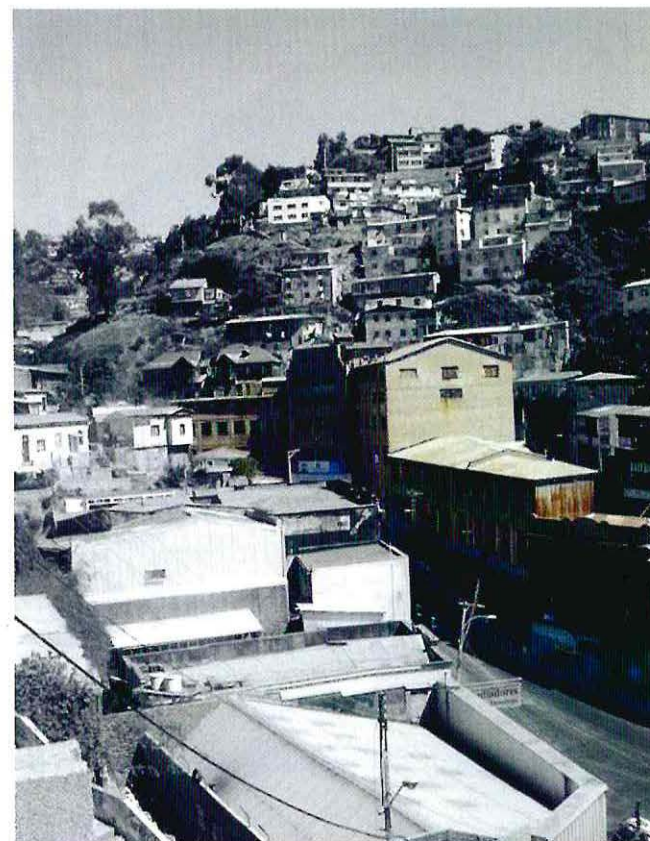


Imagen 33.- Avenida Francia actual

afueras de la ciudad para que lo olores no se convirtieran en un problema con los vecino que fueron creciendo con el tiempo.

Fabrica de Envases

Hoy se habita sólo en el piso 3 con una clínica de rehabilitación. Es un edificio que repite su planta y que cada una tiene una altura de 4 metros aproximados; son 6 pisos lo que suma una altura del edificio de aproximadamente 25 metros; es el edificio más alto del sector. Se accede desde el primer nivel, en la parte de la "torre" y cuenta con un ascensor y escaleras. La estructura del edificio es de hormigón armado.



Imagen 34.- Ex Fabrica envases

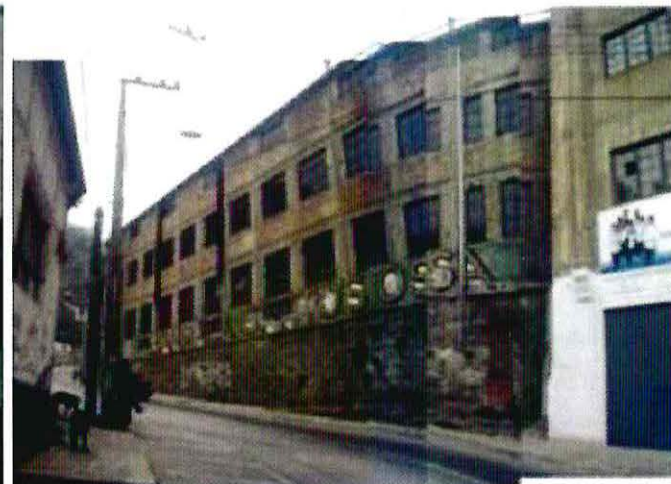


Imagen 35.- Ex Fábrica Fensa Mademsa



Imagen 36.- Ex fabrica

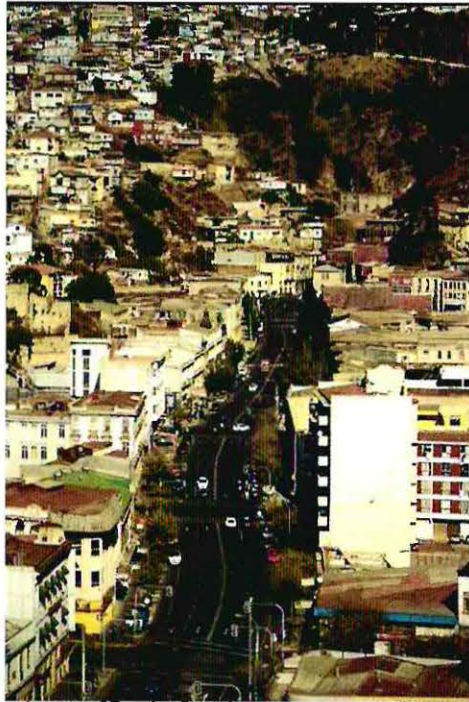


Imagen 37.- Av. Francia



Imagen 38.- Av. Francia



Imagen 39.- Edificio en Av. Francia



Imagen 40.- Ex fabrica

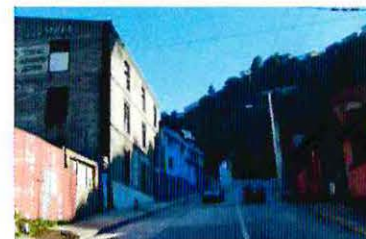


Imagen 41.- Subida por Av. Francia

Santa Elena

Era conocida antiguamente como Quebrada de Los Lavados, inicia su recorrido con el Seminario San Rafael (1873). Aquí se encuentra la Fábrica Costa y las antiguas casonas del personal administrativo que datan de 1925.

Para comprender el desarrollo de este sector, hay que saber sobre Federico Costa Pastén, inmigrante genovés, quién hacia 1907, con solo 16 años, trabajaba en un taller de caramelos artesanales. En poco tiempo logró ser socio del taller para luego independizarse y fundar su propia fábrica en forma exitosa en Santa Elena, dado sus logros económicos entre 1916 y 1925. El edificio de la fábrica Costa es una muestra del comienzo de un nuevo material de construcción, el hormigón armado. Al ser uno de los edificios pioneros en utilizar este material, más la condición de terreno en el que se encuentra se tuvieron que construir muros de contención, escurrimiento de aguas lluvias, la opinión pública se encontraba escéptica ante su construcción.

La villa de obreros Costa se constituye como una pequeña comunidad para empleados de cargos medios y altos de la fábrica. El barrio de Avenida Santa Elena nace en conjunto con la fábrica. Posee dos tipos de viviendas características: El primero y más antiguo corresponde a la



Imagen 42.- Ex Fábrica Costa



vivienda ubicada en la parte más baja de la avenida, construido en 1925, y fundado el 21 de Julio de 1925, por el Sindicato Industrial Fábrica Costa.

Fueron diseñadas por el arquitecto F. Blumen Silva. Son las viviendas más pequeñas del conjunto. Un año después se desarrolla la segunda etapa del conjunto, que también se ubica en Avenida Santa Elena, pero ya a la altura del acceso a la fábrica. Estas viviendas son más grandes y poseen patio y terraza en su parte posterior.

La última etapa de la construcción de viviendas relacionadas a la fábrica Costa, fue construida por la Sociedad Anónima Cooperativa Vitalicia Costa en el año 1929 aproximadamente. El conjunto se constituyó con viviendas separadas de las demás y rodeadas de patios. Esta última etapa de viviendas se conoce como Villa Santa Teresa.

Actualmente, el complejo de viviendas se ha conservado. Quizás los cambios han sido en sus interiores dado que son propiedades de 200 mts. cuadrados, por lo que algunas de ellas han sido subdivididas para



Imagen 43.- Diario La Union



Imagen 44.- Villa de los obreros

arriendo o venta.

Este sector fue declarado como Zona de Conservación Histórica en la última modificación al Plano Regulador de Valparaíso.

El edificio fábrica Costa hoy es parte del patrimonio de Empresas Carozzi, quien lo mantiene a través de la planta Ambrosoli ubicada en Reñaca Alto. Sus máquinas dejaron de funcionar hace una década.

De los recuerdos del barrio aparece el del tranvía que en 1910 comienza la obra con aportes de los mismos vecinos pero los trabajos pararon por problemas legales. Tuvieron que esperar 11 años los vecinos para tener la línea funcionando.

Alicia Gallardo, profesora retirada y vecina que ha vivido en la Calle Federico Costa, recuerda “ el tranvía era el medio de transporte que teníamos para el sector. Llegaba solamente hasta la plaza, no subía más. Esa era la vuelta del carro que le llamábamos nosotros. A mí me pusieron a los cinco años al colegio Barros Luco, con mi hermana y nos movilizábamos en el tranvía. Lo tomábamos porque daba la vuelta en el Barrón. Era el recorrido bastante corto. Nosotros esperábamos en la Av. Argentina con Pedro Montt, el tranvía que nos devolvía a la casa. Esto debe haber sido el año '38 ó '39, por ahí...”



Imagen 45.- Tranvía Santa Elena

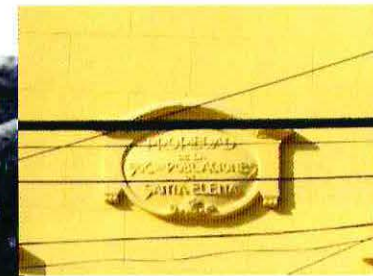


Imagen 46.- Detalle de una casa de la villa



Imagen 47.- Bajando por Santa Elena



Imagen 48.- Bajando por Santa Elena



Imagen 49.- Fabrica Costa



Imagen 50, 51, 52.- Detalles Barrio

Conclusiones

Conclusión General

No es necesario hacer un libro para darse cuenta del deterioro en el cual la ciudad se encuentra, pero si es hacer un estudio para entender por qué y cómo se ha llegado a este estado. Tampoco debiera ser necesario que una ciudad sea declarada patrimonio de la humanidad para que recién llegue la preocupación por el su estado. Debería ser una reflexión que como habitantes y más aún arquitectos debiésemos tener al recorrer la ciudad en nuestra cotidianeidad.

Al ver todos los antecedentes se entiende que más allá de los cambios económicos que la ciudad ha pasado, desde su nacimiento desarrollo hasta su decadencia, el dejar de pensar la ciudad es lo que ha ido transformando la ciudad en una desconexión entre lo que sucede en sus diferentes rincones.

El dejar de pensar la ciudad dice de lo fácil que ha sido ir desechando los lugares en función a un avance en la tecnología de la época. Por ejemplo en el transporte, como se vio que sucedió en Av. Francia que con la llegada de los colectivos y el cierre del ascensor ese sector perdió el ir y venir constante de las personas que subían desde ese punto hacia el cerro.

No es que los avances sean malos sino que hay que siempre pensarlos para que la ciudad se revitalice en un todo y no pensarla en mejorar un lugar olvidando que la ciudad es una serie de lugares conectados. Aunque sea una intervención mínima ésta influenciará a escala de barrio y por ende también a escala de ciudad.

Al entender esta manera de tratar a la ciudad se puede ver con un destello de luz para el futuro si no dejamos que las soluciones fáciles y baratas pero alejadas de una visión de futuro cieguen el planteamiento frente al crecimiento de los días por venir.

Conclusión Particular

Viendo el estado actual de ambos fragmentos industriales antes mencionados es necesario encontrar una manera de intervenirlos para sacarlos del estado de impavidez que tienen frente a la ciudad.

Tener en la memoria como fue su momento de esplendor con miles de trabajadores que habitaban el sector diariamente dándole sustento a la ciudad, nos permite ver una imagen del sentido que este lugar debiese tener. No significa que tenga que tener el mismo programa anterior, no es que se trate de revivir lo pasado sino que de rehacerlo.

La hipótesis particular dice del proceso de rehacer estos lugares con el reciclaje, lo que toma sentido al ver como se entiende este concepto en la carta de patrimonio industrial. El proceso de reciclar permitiría tomar estos lugares y dárles un nuevo destino sin perder su esencia adquirida desde su origen.

Esta tarea implica entender los fragmentos más allá de uno o varios edificios industriales sino que como un conjunto de elementos capaces de conformar un barrio que hasta el día de hoy subsisten más allá de las condiciones en las que se encuentren.

Entre la situación de Avenida Francia y Avenida Santa Elena a pesar de que tienen orígenes parecidos entornos a fábricas, su situación en relación al emplazamiento frente a la ciudad son distintas por lo que su intervención también debería de serlo. Así en Avenida Francia la ciudad pasa podría pensarse como una vía de conexión transversal desde el plan hacia el cerro. En cambio la situación de Santa Elena más que una conexión tiene la condición de fondo en la quebrada, el camino llega al barrio. Se puede pensar en un programa más permanente que atraiga a los ciudadanos. Sin intención de decir que se debería hacer o no si se puede tener una imagen hacia donde deberían ir estos lugares. Pensándolos siempre en función de la ciudadanía y no solo para las personas que viven en su entorno.

L e c t u r a s a s o c i a d a s

Comprender y construir el espacio físico

Gianni Petenna

Fue a través del landscape, en la búsqueda de la comprensión del paisaje natural. Desde un punto de vista distinto, de la dicotomía de parque urbano/ parque natural. De allí se comenzó la exploración de los espacios "vírgenes" de urbanización, una investigación espacial que fue una nueva manera de plantearse ante lo natural.

"..En Estados Unidos se actuaba, se buscaba la acción, se trabajaba en el plano conceptual, incluso antes de justificar las relaciones con la herencia del pasado. Durante aquellos años, es especialmente el artista visual quien demuestra una insólita sensibilidad hacia la lectura de las condiciones urbanas y de la "ciudad" como lugar, algo que se siente cada vez más lejano y extraño. Son artistas urbanos que huyen de la ciudad e, incluso de toda realidad construida y diseñada, para dirigirse a lugares sin construir, con el fin de iniciar, infundir y difundir una nueva relación con el ambiente físico en clave más contemporánea..."

Así es a través del landart que aparece esta apropiación de espacios olvidados por la manifestación arquitectónica, en grandes vastedades aparecen instalaciones espaciales, visuales que hablan de una nueva mirada de los jóvenes de los sesenta hacia lo que les pertenece, como medirlo, como observarlo desde otro punto de vista.

Este nuevo acercamiento al territorio permitió conocer un pensamiento distinto al que se llevaba, una revolución de lo que se había conocido para así decir que la arquitectura puede ser mirada como una manera de investigar sobre las posibilidades espaciales que existen en cualquier lugar, ya sea un desierto, como lo hicieron algunos artistas, o entendiendo a la ciudad también como un paisaje, un lienzo en el que se puede experimentar con su espacio, su dimensión, su mirada. "... entran en relación

con el ambiente natural del desierto o bien con el ambiente urbano entendido como un “dato”, es decir también como un desierto, en su sentido más interesante y significativo...”² Así lo hicieron algunos artistas como Richard Long y Hamish Fulton.

Otro lenguaje que enmarca la manera del hombre de apropiarse del territorio mediante manifestaciones que van desde lo mínimo hasta dejar marcas que sólo pueden ser vistas desde las alturas, como ocurre en el desierto de Nazca. Pensando en que no sólo en lo urbano aparece esta visión de medir el espacio sino que también en lo natural; comenzando así una exploración de otro campo antes no visto en la arquitectura.

“... la cultura funk mantiene una relación muy especial con el desierto, una relación sincrónica a la historizada por los pueblos nómadas; la condición de una necesidad emocional de volver a visitar un “lugar” arquitectónico, propia de quien es capaz de leer con suficiente claridad la relación entre producción de espacio e ideología...”³ De estos lugares buscaban extraer una emoción con el lugar más allá del análisis lógico que se pueda hacer, para así encontrar un cobijo en lo natural siendo parte de ella. Un sentimiento de pertenencia, de intimidad que se entrelazaba entre ellos y el espacio. Entonces esta arquitectura funk no necesitaba ni buscaba fundamentos de ser, era por sí sola, a diferencia de los otros artistas land.

Todas estas maneras de pensar un nuevo paisaje van de la mano con el desarrollo de una nueva cultura a finales de los años '60, es un reflejo de una rebelión de pensamientos. Esto se puede llamar como “un movimiento de expresión visual, referido tanto a la lectura del espacio como a la producción de arquitectura.”

Una de sus características de esta investigación es que sus manifestaciones no son parte de la conclusión del pensamiento, no son parte de su manifiesto como movimiento, sino que son parte del desarrollo de el mismo dejando así un camino que se puede recorrer y observar lo que ellos mismos fueron indagando y descubriendo.

La arquitectura desde esos años comenzó una búsqueda de experimentación junto con las artes visuales. A través de ellas y del rechazo de su funcionalidad o racionalidad buscaban superar todas las barreras de tiempo y espacio. Decían “todo es arquitectura” dejando así sin límites entre las diferentes disciplinas, todo lo que se decía o hacia podía reflexionar sobre la condición del hombre, la vida y el

ambiente siendo todo esto parte de la arquitectura. Esta nueva forma totalitaria de mirar la arquitectura que se produjo entre los sesenta y setenta fue muy rigurosa e intransigente. Hasta el día de hoy se recogen lo que quedo de este movimiento que radicalizo el pensamiento de la arquitectura, si bien su búsqueda de la renovación de la arquitectura para así renovar la cultura de aquellos años era su norte, a nuestro tiempo nos queda la introducción de las diferentes artes en el campo de la arquitectura. Las artes visuales ya no son vistas como algo antagónico sobre la arquitectura sino que pueden ayudarse entre sí para la búsqueda, la experimentación de nuevas maneras de entender la relación del hombre con su entorno.

¹ Gianni Pettea "Comprender y construir el espacio físico" página 12

² Gianni Pettea "Comprender y construir el espacio físico" página 13

³ Gianni Pettea "Comprender y construir el espacio físico" página 16

"...no existe el territorio en estado natural, sino que es el producto de una evolución paralela, y de largo alcance, de la comunidad que lo habita y del ambiente. Los artistas han sido los primeros en poseer la capacidad de hacerlo visible y de analizarlo, poniendo de manifiesto algunas de sus características. Por el contrario, los arquitectos se han distinguido siempre por su voluntad de refundarlo, diferenciándolo del paisaje. En los últimos años, los arquitectos han encontrado en los modos de operar del arte un estímulo capaz de fortalecer su propia disciplina, siempre autorreferencial. De ese modo, el paisaje, tal como había sucedido en las obras de los años setenta del land art, se ha convertido en un material con el cual poder reconstruir el territorio en el que vivimos."¹

¹ "El arte como aproximación al paisaje contemporáneo" pág. 23

El espacio a descubrir

La arquitectura ha empezado un proceso de transformación. La visión del paisaje ya no es una manera de representar lo que está sino que se está trabajando con elementos de la ciudad en él. Un nuevo lenguaje de la ciudad aparece "ahora muchos artistas del entorno no sólo buscan una mera audiencia para su trabajo, sino un público con el cual puedan dialogar acerca del significado y las intenciones de su arte"¹

Eso se puede observar a través de la intervención de James Turrel en una de las salas del MOMA en New York, a la cual se le elimina el cielo falso quitando así su significado como sala de exposición. Dándole así un nuevo significado que cada espectador pueda sentir y experimentar, se convierte en "un paisaje dentro del propio cuerpo de la arquitectura".

El espacio se ve como un lugar para poder cobijarnos, lo definimos como un interior y es el arte el que trata de romper esos límites. Arquitectura, arte y paisaje aparece en el proyecto del Roden Cráter, en Arizona. En el interior del cráter la percepción de un exterior no existe, entonces Turrel emplaza un túnel que parte de la base del volcán y conduce hasta un espacio en el centro del cráter, una habitación en la que se puede observar el cielo. "mi trabajo en el desierto quiere abrirse a la experiencia del espacio exterior en sí. El escenario natural que rodea al cráter expresa las estratificaciones geológicas de un modo extraordinario, u cuando miramos el paisaje desde los bordes del cráter nos encontramos sumergidos en una noción del tiempo completamente distinta de la habitual [...] quien atraviesa estas habitaciones tiene la sensación de que todo tiene un sentido, parece como si las hubiese construido el mismo, y entonces comprende que es así como creamos nuestro espacio y definimos sus límites dentro de la vastedad que nos rodea"² El arte al ser algo que invita al espectador a disfrutar, a sentir, una experiencia de los sentidos; hace que la arquitectura se torne algo dual entre el interior y el exterior comienza un dialogo constante achicando el límite entre ambos espacios.

"El control –y no la forma- del espacio vacío se convierte en el tema de proyecto."³ Esto hace que el artista y el arquitecto se enfrenten a lo vasto, a lo inmensurable. Ante esto este espacio le dan una nueva estructura, dándole movimiento la posibilidad de estar cambiando constantemente siempre para la persona.

Para diferenciar el land art de la arquitectura hay que pensar en las reglas. Reglas que organizan, ordenan, estructuran le dan una finalidad a un proyecto de arquitectura no existen en el land art, al contrario, éste busca un diálogo entre el espacio y la persona.

El espacio es para vivirlo, sentirlo, escucharlo; éste está en el paisaje en que nos movemos. Es en el que los arquitectos y los artistas trabajan su límite entre lo natural y lo artificial.

"Gordon Matta Clark fue uno de los primeros en hacer que este límite dejara de existir, en confundir el método de construcción con el de demolición, en experimentar el espacio en constante transformación, demostrando que observar consiste, ante todo en entrar en contacto con lo que está fuera, suprimiendo todas las barreras y enseñándonos a leer el espacio negativo."4 Para lograr esto él se propuso tomar las dos visiones del espacio, una desde el arte que le permite ver las posibilidades libremente que en el existen; y desde la arquitectura que le entrega las herramientas para poder construir su visión.

A través de cortes en los edificios va deconstruyendo el espacio produciendo que el límite entre lo exterior y el interior se desvanezca. Los elementos del exterior como la luz, el viento, el frío, el calor, entran a la casa.

La casa cortada es un espacio en donde se entiende el significado de la relación del lugar con su entorno, no es un lugar para habitar sino un lugar para estar en el espacio comprender las relaciones espaciales entre los muros, las fisuras, con el exterior. Se trata de una experiencia en su recorrido, en su observar, se entabla un diálogo con el paisaje.

En la exposición Earth-works de 1968 cuarenta artistas presentaron sus obras sobre el paisaje, estas hablaban sobre la ecología y por sobre todo de una preocupación constante de la relación entre el hombre y el territorio. La afirmación de Robert Morrison "lo que el arte tiene ahora en sus manos son materiales mutantes que no requieren llegar al extremo de acabarse en relación al tiempo o al espacio. La idea de que la obra consiste en un proceso irreversible que culmina en un objeto-ícono estático ya no tiene demasiada relevancia"5, refleja la mayoría de las proposiciones de los arquitectos de la exposición. La noción de lugar es la preocupación principal de los expositores, buscando así las relaciones entre el interior-exterior, centro-periferia. Esto se puede extrapolar a los arquitectos de la actualidad quienes para llegar al proyecto recorren el mismo camino de los movimientos radicales de los sesenta y setenta.

Ahí aparece un nuevo campo de intervención el earthscape,¹ entendido como un paisaje que se extiende a todos los lugares del planeta sin diferencias entre lo natural y lo urbano.

Rem Koolhaas llegó a una síntesis de la relación de land, scape y architecture en sus proyectos.

¹ Bready, John *Earthscape and Beyond, Contemporary Art in the landscape*

² Entrevista de Guia Sanbonet con James Turrell

³ "El arte como aproximación al paisaje contemporáneo", *El espacio a descubrir* página 30

⁴ "El arte como aproximación al paisaje contemporáneo", *El espacio a descubrir* página 32

⁵ Morris, Robert, "Notes on Sculpture 4: Beyond Objects" 1969

Bibliografía

- Ensayo Valparaíso metrópoli financiera del boom del Salitre. Julio Pinto Vallejo. Fuente www.memoriachilena.cl
- Ensayo Valparaíso y los ingleses en los tres siglos. Benjamín Vicuña Mackena. Fuente www.memoriachilena.cl
- Historia de Valparaíso Tomos I, II y III. Benjamín Vicuña Mackena. Fuente memoria.chilena.cl
- Alto comercio de Valparaíso y las grandes casas extranjeras, 1880-1930 una aproximación. Juan Couyoumdjian. Fuente www.memoriachilena.cl
- Ensayo Diagnostico participativo Avenida Francia.
- Congreso Nacional Puesta en Valor Patrimonio Industrial, Sitio Museo y Casos. Fuente Centro Nacional de Conservación y restauración
- Preservación de la arquitectura industrial en Iberoamérica y España. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Fuente Centro Nacional de Conservación y restauración
- <http://memoriabarrioohiggins.blogspot.com/>

Imágenes

- 1 a 13 ,28 www.memoriachilena.cl
- 14 a 27 imágenes personales Archivo Museo Naval Valparaíso
- 29 a 42 imágenes archivo personal
- 43, 45 <http://memoriabarrioohiggins.blogspot.com/>
- 46 a 52 imágenes archivo personal