



Facultad de Arquitectura

# FRAGMENTOS ESPACIALES MEMORABLES EN VALPARAÍSO.

---

## Definición de sus límites y conformación interior

ALUMNOS:

Investigador: Marcela Mura O

Co-investigador: Pablo Montenegro B.

NOMBRE PROFESOR GUÍA:

Carlos Lara A.

## INDICE

Agradecimientos.....	Pág. 6
Introducción.....	Pág. 7
-CAPITULO 1 : FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	
1.__Fundamentos de la problemática	
1.1Definición del tema.....	Pág. 8
1.2 formulación de la pregunta.....	Pág. 8
1.3Hipótesis.....	Pág. 8
2.__Objetivos.....	
2.1 Objetivos generales.....	Pág. 8
2.2 Objetivos específicos .....	Pág. 8
CAPITULO 2 : FUNDAMENTOS GENERALES	
1.__ Paisaje	
1.1 Definición del paisaje .....	Pág. 9
1.2 Tipos de paisaje.....	Pág. 10 y 11
1.3 Referentes artísticos de paisaje.....	Pág. 12 y 13
1.4 Paisaje en Valparaíso.....	Pág. 14
2.__Patrimonio	
2.1 Definiciones.....	Pág. 15

2.2 Valparaíso y el patrimonio.....	Pág. 16
2.3 Especulación inmobiliaria.....	Pág. 17
3. __ Ciudad y memoria.....	Pág. 18
4. __ Collage	
4.1 La ciudad collage: Acercamiento al concepto.....	Pág. 19 y 20
4.2 La ciudad Collage. Un nuevo planteamiento a la ciudad contemporánea.....	Pág. 20
4.3 Importancia del collage .....	Pág. 20
4.4 El collage en el arte, casos de referencia.....	Pág. 21 a 23
4.4 Collage y fragmento. ....	Pág. 24

CAPITULO 3 : PROCESO DEL MARCO HISTORICO

1. __ Historia general.....	Pág. 25 a 27
1.1 Importancia del puerto: complementariedad entre el puerto y el interior de la región.....	Pág. 27
1.2 Relación histórica, primer desarrollo industrial.....	Pág. 28
1.3 Evolución (línea temporal).....	Pág. 29

CAPITULO 4 : LOS FRAGMENTOS

1. __ Reconocimiento General de los Fragmentos.....	Pág. 30 a 35
2. __ Análisis de edificios (casos específicos)	
2.1 Población Barros Borgoño.....	Pág. 36
2.1.1 Ubicación .....	Pág. 37
2.1.2 Emplazamiento.....	Pág. 38

2.1.3 Historia.....	Pág. 39
2.1.4 Hitos (arquitectónicos/urbanos).....	Pág. 40 a 42
2.1.5 Descripción.....	Pág. 43 y 44
2.1.6 Usos y estado actual.....	Pág. 45
2.1.7 Análisis a partir de sus partes.....	Pág. 46 a 50
2.2 Fabrica Costa y población Santa Elena .....	Pág. 51
2.2.1 Ubicación .....	Pág. 52
2.2.2 Emplazamiento .....	Pág. 53
2.2.3 Historia .....	Pág. 54 y 55
2.2.4 Hitos (arquitectónicos/urbanos) .....	Pág. 56
2.2.5 Descripción .....	Pág. 57 a 59
2.2.6 Usos y estado actual .....	Pág. 60
2.2.7 Análisis a partir de sus partes.....	Pág. 61 a 72
2.3 Fabrica Nacional de envases y de enlozados S.A.....	Pág. 73
2.3.1 Ubicación .....	Pág. 74
2.3.2 Emplazamiento .....	Pág. 75
2.3.3 Historia.....	Pág. 76 y 77
2.3.4 Hitos (arquitectónicos/urbanos).....	Pág. 78 y 79
2.3.5 Descripción.....	Pág. 80
2.3.6 Usos y estado actual.....	Pág. 81
2.3.7 Análisis a partir de sus partes.....	Pág. 82 a 85
2.4 Colectivo Favero.....	Pág. 86

2.4.1 Ubicación .....	Pág. 87
2.4.2 Emplazamiento.....	Pág. 88
2.4.3 Historia.....	Pág. 89 y 90
2.4.4 Hitos (arquitectónicos/urbanos).....	Pág. 91 y 92
2.4.5 Descripción.....	Pág. 93
2.4.6 Usos y estado actual.....	Pág. 94
2.4.7 Análisis a partir de sus partes.....	Pág. 95 al 104
3. __ Plano ubicación todos los fragmentos .....	Pág.105

- CAPITULO 5: RECONOCIMIENTO ACTUAL

1. __ Reconocimiento actual.....	Pág. 106
2. __ Testimonio del pasado como parte del presente .....	Pág. 107
3. __ Limites	
3.1 Definición.....	Pág. 107
3.2 Limites Luis Barros Borgoño.....	Pág.108 y 109
3.3 Limites Fabrica Costa .....	Pág. 110 y 111
3.4 Limites Fabrica Nacional de envases y enlozados.....	Pág. 112 y 113
3.5 Limites Colectivo Favero .....	Pág. 114 y 115

CAPITULO 6 ANALISIS DE DATOS

6.1 Tabla Resumen aspectos negativos y positivos a nivel histórico de los espacios que configuran cada fragmento principal de estudio.....	Pág. 116 y 117
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------

6.2 Tabla Resumen aspectos negativos y positivos en la actualidad de los espacios que configuran cada fragmento principal de estudio..... Pág. 118 y 119

6.3 Disposición de los Fragmentos. Núcleos urbano..... Pág. 120

CONCLUSIÓN ..... Pág. 121

BIBLIOGRAFIA.....Pág. 122

## Agradecimientos:

- En primer lugar a nuestro profesor guía, Carlos Lara, por el apoyo, la confianza en nosotros y por estar ahí siempre alentándonos a seguir adelante y no “dormirnos en los laureles”.
- A Solangela Garay por permitirnos a través del concurso “UVA 1315, los estudiantes primero” poder desarrollar nuestro tema de tesis y al Sr. Otto por la ayuda en conocimientos en photoshop.
- Agradecimientos al funcionario de los archivos históricos de la municipalidad de Valparaíso, por su buena voluntad en entrega de planos.
- Por ultimo a nuestras familias y a todas las personas que nos aportaron en desempeño y madurez en la ejecución de este proyecto, por la paciencia, cariño y también confianza ante este largo proceso de desarrollo de investigación /tesis.

## Introducción

El patrimonio definido según la UNESCO “es el legado que recibimos del pasado, que vivimos en el presente y que transmitiremos a las generaciones futuras. Nuestro patrimonio cultural y natural es una fuente insustituible de vida e inspiración”.

Se reconoce Valparaíso como patrimonio por la UNESCO por su importancia en el desarrollo cultural que se manifestó entre el siglo XIX – XX, siendo esta uno de los primeros polos de la presencia cosmopolita que trajo el puerto consigo. Así mismo trajo a la ciudad los principales productores que vieron en Valparaíso una ciudad que sería un punto de emprendimiento y desarrollo entre el Puerto con el Pacífico. Por esto el desarrollo de la ciudad comenzó a notarse por la aparición de un paisaje fabril, que afectó en el desarrollo del tejido urbano de la ciudad, ejemplo de esto se puede observar en ciertos fragmentos memorables en Valparaíso, que generaron cambios sustanciales.

Estas fábricas y bodegas se instalaron a pie de cerro aprovechando el flujo del agua que traen consigo las quebradas, algo muy propio de Valparaíso. Por otro lado esto trajo consecuencias de tipo sanitarias y la pérdida del control de los grandes flujos que afectaban a lo largo de la ciudad. Se tomaron medidas de carácter relacionadas con la ingeniería, para el mejor desarrollo social y urbano.

También se debe reconocer la importancia de estas grandes industrias ya que ayudó en el fortalecimiento de los primeros grupos residenciales como los fueron los cites y viviendas sociales.

La concentración de esfuerzos de recuperación en el sector patrimonial, han dejado en descuido (y en ciertos casos deterioro) otras zonas importantes, que hablan de un momento histórico de esplendor pero que no han sido reconocidas por la UNESCO ni están definidas dentro del sector patrimonial. Estos sitios llamados **Fragmentos Espaciales Memorables**, son aquellos que de alguna forma han dejado cierta huella memorial entre lo que fue y es Valparaíso.

Es por esto que nuestro estudio se basará en cómo se fueron transformando estos fragmentos memorables, distinguiendo los cambios espaciales, urbanos y sociales.

Se abordará la importancia como eje comercial de desarrollo en el periodo de esplendor, siguiendo con la investigación anterior propuesta por el DIPUV 05607, Poniendo en valor todos los fragmento, en especial aquellos fabriles, viendo su estado actual, su memoria, y como se han ido delimitando y mutando, durante los años, sin que con estos cambios hubieran afectado la intensidad espacial del lugar, sino dándole importancia al ganar otro carácter.

## CAPITULO 1 : FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

### 11. \_\_Fundamentos de la problemática

#### 1.1 Definición del tema

La siguiente investigación está relacionada principalmente con aquellos sectores que tienen una importancia histórica y poseen una arquitectura destacada, pero que no son reconocidas como parte del patrimonio y que son los llamado *Fragmentos Espaciales Memorables*.

La ciudad de Valparaíso posee un paisaje urbano que es muy reconocido y atractivo, pero que al mismo tiempo es acotado por el sitio que es considerado patrimonial por la UNESCO y por su zona de amortiguamiento, olvidándose de aquellos sitios que son importantes (re)conocer por su historia, conformación interior, la forma de como se han ensamblado en un entorno y se relacionan con su paisaje y la ciudad, a través de vistas, recorridos de escaleras, relación con el mar o su tranvía (tren en la actualidad)

El tema ha sido escogido por su importancia a nivel urbano, espacial e histórico que tienen estos lugares y que son sitios que merecen ser puestos en valor y estudiados como tal, reconociendo sus aspectos actuales principalmente para complementar de esta forma la investigación desarrollada en el proyecto DIPUV 056/07 dirigida por el Profesor Carlos Lara A. de esta forma definir sus necesidades y falencias para que en un futuro se puedan plantear nuevos usos acorde con las necesidades de la ciudad actual.

#### 1.2 formulación de la pregunta

En relación a los fragmentos surgen ciertas interrogantes que nos llevaran a plantear nuestra hipótesis:

¿Por qué hay ciertos sectores que tienen riqueza arquitectónica, histórica y urbana pero no son considerados parte del patrimonio?

¿A que llamamos patrimonio?

¿Que debe tener o que cosas conforman los lugares para ser considerado como parte patrimonial?

#### 1.3 Hipótesis

Los fragmentos de Valparaíso son un equivalente al patrimonio de la humanidad por su valor histórico, sus intensidades espaciales y porque contribuyeron al tejido urbano de la ciudad.

### 2. \_\_Objetivos

#### 2.1 Objetivos generales

Definir por medio de las herramientas propias de la arquitectura, los Fragmentos Espaciales Memorables más significativos, desarrollados en proyecto DIPUV 056/07.

#### 2.2 Objetivos específicos

Dar a conocer el valor histórico que poseen estos sectores, que no son reconocidos como patrimonio, mostrando sus cambios y procesos, generando así fuentes de información para posibles cambios.

Identificar las nuevas necesidades a través de usos posibles para intensificar el desarrollo urbano.

Generar un levantamiento de los fragmentos para revelar y comparar las intensidades espaciales.

## CAPITULO 2 : FUNDAMENTOS GENERALES

### 1. \_\_ Paisaje

#### 1.1 Definición del paisaje

##### 1. \_\_ Paisaje

#### 1.1 Definición del paisaje

El concepto de paisaje ha sido definido desde múltiples miradas en diversos ámbitos, como la filosofía, geografía, arquitectura, entre otros, que han especificado alguna variante del concepto y que coinciden todas en un punto que incluye 2 cosas primordiales: un objeto observado y un observador.

*“Para que exista Paisaje, no basta con que exista naturaleza, es necesario un punto de vista y un espectador; es necesario también, un relato que dé sentido a lo que se mira y experimenta...” El paisaje como cifra de Armonía, Graciela Silvestri y Fernando Aliata*

El paisaje es aquello que se aprecia desde el campo visual que puede estar y ser interpretado a partir de la construcción mental (lo que uno cree que percibe) y material (existente), lo que permite que haya una conexión entre pensamiento con lo visual. La percepción juega un papel importante a la hora de definir la realidad física que conforma paisaje, y a su vez permitirnos hacer juicios de valor mediante lo que se percibe, por lo que se entiende que una de las características del paisaje tiene que ver con la percepción y su realidad, el valor que le asignamos a las cosas.

El concepto suele asociarse también al componente territorial aunque sería más correcto no solamente asociarlo al territorio en sí, sino que es una fusión entre la naturaleza y las relaciones que se desarrollan ahí, su cultura y huellas que han quedado marcadas en el territorio, por lo que todo lugar es potencialmente un paisaje, un ente vivo que varía, que muta, que está sujeto a transformaciones, lo que le da características de organismo vivo más que ser un mero objeto.

*“Todo lugar ha pasado a ser entendido como un paisaje, sea natural o artificial, y éste ha dejado de ser ese fondo neutro sobre el que destacan objetos artificiales arquitectónicos(...) Así modificando el punto de inercia, el paisaje pierde su inercia y pasa a ser objeto de transformaciones posibles; es el paisaje lo que puede proyectarse” Claves conceptuales del paisaje como objeto de proyecto arquitectónico, Fiorella Bellora, Victoria Rucks.*

## 1.2 Tipos de paisaje

**Paisaje natural:** Es un paisaje que no ha sido modificado por el hombre y que está constituido principalmente por componentes formados bajo la influencia de procesos naturales.

En esta categoría de paisaje también estarían encasilladas aquellas zonas con protección especial que son lugares representativos, conservan el ecosistema y ayudan al resguardo de las especies diversas que viven en él.

Se consideran como parte del paisaje natural los parques (áreas poco transformadas por el hombre), reservas naturales y monumentos naturales.

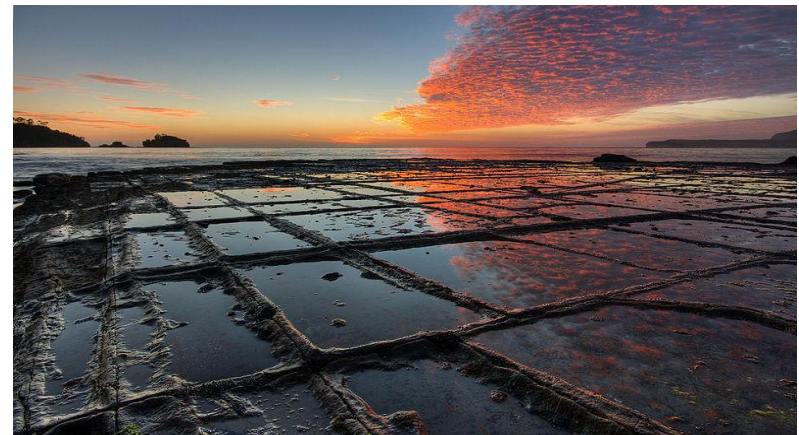
**Paisaje cultural:** Es un paisaje que surge de la interacción de la acción del hombre con la naturaleza a lo largo del tiempo, dándole una identidad propia.

*“Los paisajes culturales representan la obra combinada de la naturaleza y el hombre definida en el artículo 1 de la Convención. Los mismos ilustran la evolución de la sociedad y los asentamientos humanos en el transcurso del tiempo, bajo la influencia de las restricciones físicas y/o las oportunidades presentadas por su ambiente natural y de las sucesivas fuerzas sociales, económicas y culturales, tanto internas como externas. Los paisajes culturales deberán seleccionarse sobre la base de su valor universal sobresaliente y de su representatividad en términos de una región geocultural claramente definida y, en consecuencia, por su capacidad para*

*ilustrar los elementos culturales esenciales y distintivos de dichas regiones” Gestión del paisaje cultural, modulo 4, programa de desarrollo de capacidades para el Caribe , convención del patrimonio mundial.*



[https://commons.wikimedia.org/wiki/Landscape#/media/File:Nii\\_nsaare\\_%C3%A4rv.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/Landscape#/media/File:Nii_nsaare_%C3%A4rv.jpg)



[https://commons.wikimedia.org/wiki/Landscape#/media/File:Tessellated\\_Pavement\\_Sunrise\\_Landscape.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/Landscape#/media/File:Tessellated_Pavement_Sunrise_Landscape.jpg)

### Categorías del paisaje cultural:

- Los paisajes claramente definidos, diseñados y creados intencionalmente por el hombre. Estos comprenden los jardines y los parques
- Los paisajes evolutivos (u orgánicamente desarrollados) resultantes de condicionantes sociales, económicas, administrativas, y /o religiosas, que se han desarrollado conjuntamente y en respuesta a su medio ambiente natural. Se dividen en dos subcategorías: Un paisaje fósil / relicto, en el cual el proceso evolutivo llegó a su fin y un paisaje continuo en el tiempo, que sigue teniendo un papel social activo en conjunto con la forma tradicional de vida.
- El paisaje cultural asociativo de los aspectos religiosos, artísticos o culturales relacionados con los elementos del medio ambiente.

**Paisaje urbano:** Es un paisaje que sus características son resultado de la evolución histórica de los asentamientos humanos en cuanto a residencia, actividades que se desarrollan a lo largo del tiempo lo que va condicionando su morfología y función. Es el resultante a partir de 3 variables que son dependientes: el plano (representación de espacio geográfico), el uso de suelo y la edificación, lo que permite que cada paisaje urbano sea algo único.

*“El conjunto de conjuntos. A la manera de paisaje natural, el urbano reúne no solo los objetos inanimados sino las formas de vida que pueblan un lugar. Su homogeneidad o heterogeneidad son una medida cultural de coherencia o caos social. En él se encuentran el pasado, el presente y el futuro de la ciudad”*  
Alberto Saldarriaga



### 1.3 Referentes artísticos de paisaje.

#### William Turner (1775-1851)

Turner es uno de los grandes maestros de la pintura paisajista británica en acuarela. Es considerado comúnmente como “el pintor de la luz” y su trabajo es considerado como un prefacio romántico al impresionismo.

Retrata el asombroso poder de la naturaleza sobre el ser humano. Fuegos, catástrofes, hundimientos, fenómenos naturales son descritos por el pintor. En sus lienzos, constata que la humanidad no es más que un conjunto de peones de la Naturaleza. Como otros románticos, considera el paisaje natural como un reflejo de su humor.

Turner plasmaba como nadie la infinitud y violencia de la naturaleza. Abordaba el paisaje desde la contemplación como introducción a la sabiduría infinita de la naturaleza mediante una relación exclusivamente óptica.

*“Yo me dedico a pintar lo que veo, no lo que sé”*  
William Turner

Un paisaje asume la forma cuando sus límites son claros, pero la obra de Turner crea una presencia absoluta de apertura infinita que lleva a la libertad, y que confiere libertad a quien observa el salvajismo de aquello que va más allá en el espectáculo romántico de encontrar disfrute en lo inhóspito, en la desorientación y el vértigo de lo sublime, superándolo y haciendo un extraordinario uso del color llevándolo a los límites.



Calais pier, 1805

[https://commons.wikimedia.org/wiki/J.\\_M.\\_W.\\_Turner#/media/File:Joseph\\_Mallord\\_William\\_Turner\\_024.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/J._M._W._Turner#/media/File:Joseph_Mallord_William_Turner_024.jpg)



The burning of the houses of parliament, London, 1834

[https://commons.wikimedia.org/wiki/J.\\_M.\\_W.\\_Turner#/media/File:Joseph\\_Mallord\\_William\\_Turner\\_012.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/J._M._W._Turner#/media/File:Joseph_Mallord_William_Turner_012.jpg)

Los paisajes de William Turner juegan con la luz y con todas las posibilidades lumínicas del sol, y es que fue un maestro de la luz, de la oscuridad y de las variedades cromáticas de la atmósfera; un auténtico provocador en la difícil empresa de contener la violencia desenfrenada de la naturaleza.

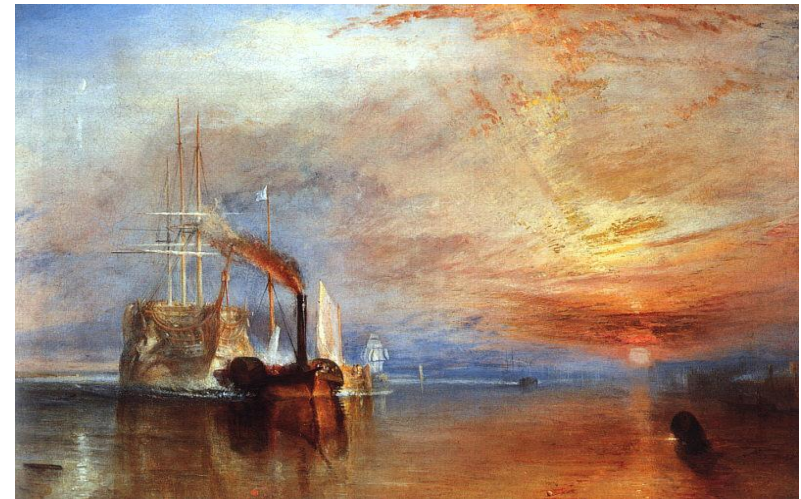
#### Obras destacadas:

**Valiente temerario (1839):** El cuadro tiene una visión glorioso del mar, a pesar de no mostrar un navío en su máximo esplendor, sino mas bien pinta sobre la etapa culmine a modo de homenaje para este valiente y temerario navío que se encuentra en sus últimos minutos antes del desguace. Ocupa elementos simbólicos como el sol poniente y luna creciente, que acompañan y marcan el momento final.

**Lluvia, vapor y velocidad (1844):** En este cuadro se materializan sensacionalmente todas las investigaciones de Turner con respecto a la luz, atmósfera y color. En este cuadro el principal protagonista es la atmósfera inglesa, acrecentada por el vapor que se desprende de la maquinaria, más que de la locomotora en sí.

*“un tren se te echa encima, un tren que avanza realmente a 50 millas por hora y que el lector haría bien en ir a ver antes de que salga del cuadro”*

**Fuente:** Ana Maria Gómez. Una cita estival con William Turner.



Valiente y temerario – tributo en la mar.  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/J.\\_M.\\_W.\\_Turner#/media/File:Turner\\_temeraire\\_w.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/J._M._W._Turner#/media/File:Turner_temeraire_w.jpg)



Lluvia, vapor y velocidad.  
Joseph Mallord William Turner: "Lluvia, vapor y velocidad". 1844 - Londres, National Gallery

## 1.4 Paisaje en Valparaíso.

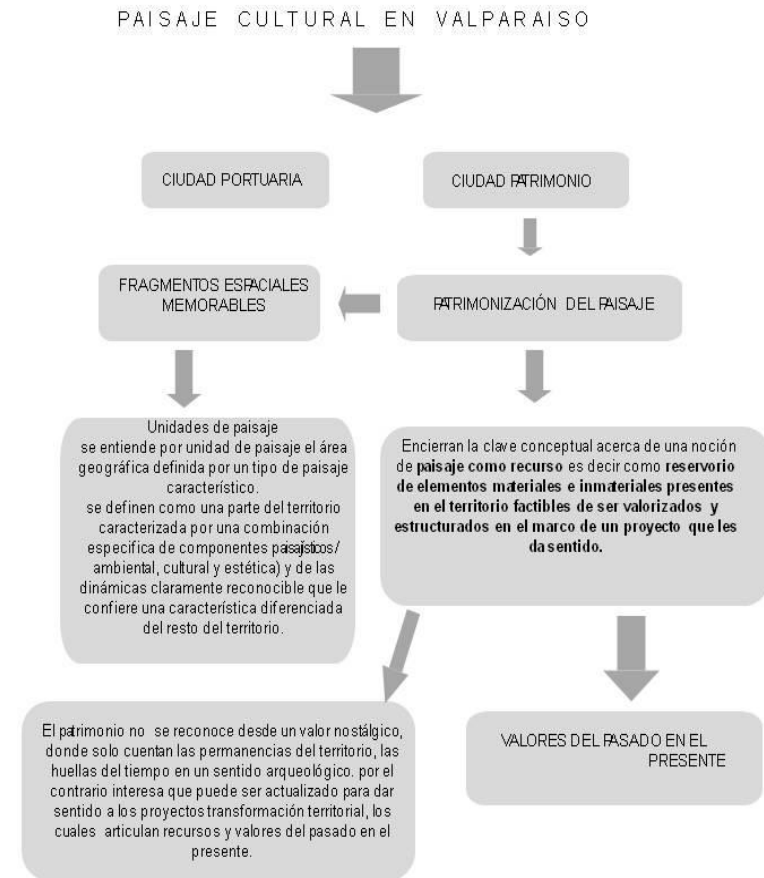
### Paisaje Porteño

Hoy en día se habla bastante del paisaje en la ciudad de Valparaíso, Normalmente se suele tomar en cuenta esta frase al momento de hacerse público algún proyecto de obra que genere controversia en la gente. Pero si analizamos lo que es el paisaje de la ciudad, podríamos determinar de manera muy ampliamente lo que es esta, ya que la construcción del paisaje se determina por variados elementos que componen la ciudad y la constante transformación que vive esta. En otras palabras el concepto de paisaje no es suficientemente particular para analizar el tipo de paisaje que resulta importar en Valparaíso.

### Paisaje Cultural en Valparaíso

En el año 2003 Valparaíso (casco histórico) fue declarado por la UNESCO como Patrimonio de la humanidad por el valor en su paisaje cultural, lo que nos dice que Valparaíso posee características únicas en Latinoamérica con una diversa arquitectura que da respuesta continua al paisaje natural, un paisaje diverso, con alturas dominantes, quebradas, bordes tanto como son los del cerros y de la costa, pie de cerro, manteniendo el anfiteatro, haciendo que el tipo de edificaciones sean muy variadas y de gran valor. También por la persistencia de rasgos urbanos como lo son los pasajes, por su importancia de vincular distintos barrios de manera más cercana a la vida interior de la gente, donde muchas veces queda poca claridad de donde empieza y

termina lo público, también las escaleras que fueron de gran valor, debido a la vinculación inmediata entre cerros, el atraveso de quebradas como atajos, y sin duda la vinculación cerro-plan. La importancia no solo radica en su valor característico, si no también que el paisaje da una clara visión de un suceso importante y de la manera de como se habitaba en aquel entonces.



## 2. \_\_ Patrimonio

### 2.1 Definiciones.

La palabra patrimonio procede del latín patri y monium que significa "lo recibido por línea paterna." Este concepto era utilizado durante la República Romana, la cual en aquel periodo las propiedades familiares y heredables de los patricios, se iban transmitiendo de generación a generación, siendo cada miembro de la familia beneficiado por este derecho.

Luego al transcurrir el tiempo el concepto fue tomando una connotación distinta debido a la fuerte influencia de la visión liberal, siendo patrimonio el concepto de "propiedad individual"

**Patrimonio de la humanidad:** Se comienza con esta idea hacia alrededor del 1959, cuando Egipto propone construir una presa, que sin importar inundaría un valle que contenía tesoros de un incalculable valor cultural, que correspondían a la antigua civilización faraónica. Fue así entonces que la UNESCO desarrolló una dura campaña para salvar aquellas reliquias, la que fue financiado por 50 países que se sumaron a esta campaña. Luego del éxito de la campaña siguieron con otras iniciativas, y así debido a esta motivación se llevó a cabo el primer borrador de la convención para proteger el patrimonio cultural de la humanidad.

Los lugares considerados patrimonio poseen diversos beneficios, que son como el prestigio internacional y un fondo de cuatro millones de dólares destinados a contribuir a los países en la identificación, promoción y preservación de estos sitios, contando con la posibilidad de asistencia de emergencia para la restauración de deterioros en caso de desastres.



Fuente

[https://commons.wikimedia.org/wiki/Pyramid#/media/File:All\\_Gizah\\_Pyramids.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/Pyramid#/media/File:All_Gizah_Pyramids.jpg)



Sede UNESCO, Paris, Francia

Fuente <https://commons.wikimedia.org/>

Fuente

<https://commons.wikimedia.org/>

## 2.2 Valparaíso y el patrimonio

En el año 2003 los 21 miembros del Comité Ejecutivo de la Unesco reunidos en París, determinaron declarar un sector histórico de Valparaíso, como patrimonio de la humanidad. Valparaíso pasa a ser el tercer sitio de Chile en considerarse patrimonio universal, siendo también la Isla de Pascua y las iglesias de Chiloé.

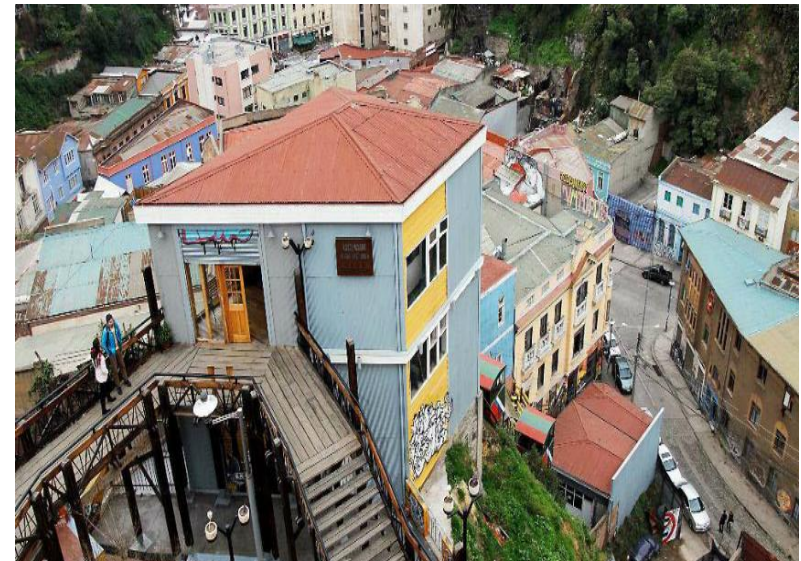
Valparaíso es una ciudad atípica, la que se desconoce una fecha precisa de fundación. Se dice que hace unos 470 años aproximadamente, en medio de la colonización española se construyó la iglesia La Matriz, donde en sus alrededores se instalaron algunos caseríos pero la gran aparición de la ciudad de Valparaíso es posterior, a principios del siglo XIX, cuando Chile comenzó a generar un fuerte desarrollo comercial que atrajo una gran cantidad de inmigrantes europeos.

Los principales edificios del puerto se ubicaban en una potente zona financiera que evocaban las tendencias arquitectónicas actuales especialmente en Inglaterra a mediados del siglo XIX. Las viviendas, que habitaban entonces a sus primeros residentes, se descuelgan de los cerros, entre los que se transita a través de pasajes, escaleras y ascensores.

*“Uno de los valores de Valparaíso es que es un anfiteatro natural, con una geografía tan severa que ha impuesto sus condiciones al habitante” Cecilia Jiménez, arquitecta*



[http://s456.photobucket.com/user/Sr\\_Austral/media/0tras%20ciudades%20de%20Chile/Valparaiso/LagrandMatriz.jpg.html](http://s456.photobucket.com/user/Sr_Austral/media/0tras%20ciudades%20de%20Chile/Valparaiso/LagrandMatriz.jpg.html)



[http://cdn.plataformaurbana.cl/wp-content/uploads/2014/09/1409577523\\_captura\\_de\\_pantalla\\_2014\\_09\\_01\\_a\\_las\\_91121.png](http://cdn.plataformaurbana.cl/wp-content/uploads/2014/09/1409577523_captura_de_pantalla_2014_09_01_a_las_91121.png)

### 2.3 Especulación inmobiliaria

Si hay que hablar sobre alguna consecuencia negativa debido al nombramiento del casco histórico de Valparaíso como patrimonio de la humanidad, es sin duda el desarrollo de la especulación inmobiliaria en sectores puntuales del Puerto.

Sitios como Cerro Concepción y Cerro Alegre, parte del listado del patrimonio, condujo a una supuesta valorización de estos cerros otorgándoles a sí mismo un aumento del valor de los inmuebles. Al ser:

*: “ostentación de la riqueza de los propietarios, manifestada a partir de una arquitectura que mezclaba estilos y gustos de una clientela multinacional culta, lo que fortaleció el paisaje cultural sincrético” Libro del seminario internacional de arquitectura, Valparaíso “ideas y proyectos” Marcela Soto, Bruno Barla, Gustavo Aguayo*

Al ocurrir esto, aquellos sectores fueron perdiendo habitabilidad por sus vastos costos y el valor urbano se fue deteriorando. Sólo un grupo minoritario de la población como los son los turistas, que en sí poseen mejores ingresos que la población oriunda del puerto, tienen más acceso a ellos, lo que se tradujo en un sector donde sólo toma intensidad cuando es habitada por el movimiento turístico, y cuando no se presenta esto, queda en evidencia la extinta vida de barrio que presenta el sector.



Cerro Alegre y Concepción : Pérdida de la riqueza de la vida de barrio.  
Fuente: <http://www.lunasonrisa.cl/valparaiso-es.html>



Fuente : <http://www.atacamastars.com/los-cerros-de-valparaiso/>  
Hotel Brighton, Mirador Atkinson, Cerro Concepción, unos de los hoteles más llamativos para el turista.

### 3. Ciudad y memoria

*“La ciudad está hecha de espacio y tiempo, es decir de memoria, material e inmaterial, visible y latente. La ciudad está hecha de lugares y el lugar es el sitio donde algo tiene lugar, es el sitio donde el acontecimiento adviene y el lugar es posible. Y la memoria es justamente eso, un encuentro indeterminado y complejo entre espacio y tiempo” pág. 11, Jornada arquitectura y memoria, 31 de agosto 2009, Buenos Aires, Argentina.*

La Memoria está hecha de afectaciones, planificadas o no, que hacen ciudad. El reconocimiento de la memoria y el lugar posee una relación de interdependencia, una relación entre el hombre que habita y las cosas, estas cosas a su vez no solamente pertenecen a un lugar, sino que también son lugares que por medio de la construcción, se presentan y tienen lugar.

*“No habitamos porque hemos construido, sino que construimos y hemos construido en la medida que habitamos, es decir en cuanto somos los que habitan” Pág.6, La arquitectura de la memoria: espacio e identidad (cita obtenida de la conferencia “construir, habitar, pensar, pronunciada en 1951 por Martin Heidegger” . Adolfo Vazquéz Rocca. Revista A parte Rei, tomo 37.*

Heidegger hace referencia a la memoria y el lugar como una relación entre lo propio y lo auténtico, los

cuales han permitido rescatar aquellos lugares que yacían en el olvido y que tienen gran importancia; estos conceptos han posibilitado el rescate de cascos históricos.

La memoria de Valparaíso ha permanecido atrapada en sus rincones, en:

La memoria de Valparaíso ha permanecido atrapada en sus rincones, en:

*‘La mezcla de diferentes tipos de edificaciones, en la persistencia de los rasgos urbanos característicos (escaleras, pasajes, etc.), también en la manera en que el diseño urbanístico se ha adaptado a los requerimientos del sitio, la cual es completamente única en Latinoamérica” Informe de misión de asesoramiento para el sitio de patrimonio mundial área histórica de ciudad-puerto de Valparaíso.*

Cada uno de estos aspectos nos hace trasladarnos a lo que alguna vez fue nuestro Valparaíso en una época de esplendor.



[https://commons.wikimedia.org/wiki/Valpara%C3%ADso#/media/File:Valpara%C3%ADso\\_-\\_20081207-61.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/Valpara%C3%ADso#/media/File:Valpara%C3%ADso_-_20081207-61.jpg)

## 4. \_\_ Collage

### 4.1 La ciudad Collage: Acercamiento al concepto

Se entiende por definición que el collage es aquella técnica que se juntan fragmentos de diversos materiales o cosas que en conjunto crean algo que permite leerse como una unidad.

En la ciudad collage aplica una lógica que sigue este mismo principio, ya que implica tener varios elementos de diversas partes, objetos que pueden ser diferentes, poseer condiciones o funciones distintas pero que entre todos forman parte de algo armónico, un todo. Esta puede poseer ciertas transformaciones que son compuestas tanto de intervenciones macro, como un sin fin de intervenciones micro que modifican el espacio urbano a través del tiempo.

*“La construcción de una ciudad acorde con los principios del desarrollo sostenible pasa por optar por un modelo urbano de gran resiliencia, es decir, un modelo con urbanidad; esto implica una opción por la ciudad compacta, con mezcla de usos y un importante grado de densidad. La implementación de ese modelo requiere inevitablemente de la implantación de toda una serie de códigos u ordenanzas, capaces de garantizar aquello que estamos planificando o previendo. La previsión es inherente a la responsabilidad con lo que se proyecta o planifica. A continuación paso a reflexionar sobre esta cuestión, que en mi opinión es de primerísima importancia en los actuales tiempos de emergencia ante los acontecimientos que se avecinan a escala planetaria.”*  
*La importancia de codificar y de copiar para la construcción de la ciudad sostenible. Javier Cenicacelaya*

El collage viene a generar una ruptura del pensamiento hacia la perfección en el futuro; el desarrollo de la ciudad debe tener como objeto dar respuesta a los deseos de los habitantes más que a las necesidades funcionales.

El collage busca llegar a un acuerdo entre 2 posturas distintas, entre 2 ideologías, en una ciudad que no permanezca totalmente en el pasado pero que tampoco sea algo carente de identidad. Esta nueva lógica podría venir a ser la nueva idea de plantear arquitectura, de la renovación, en que el pasado conviva en armonía con lo que se plantea en la actualidad, siendo distintas pero entendiéndose como un todo, en donde la ciudad tenga una visión del entorno y no una separación abrupta del mismo.

Es importante tener presentes que a partir del pasado se puede hacer transformaciones, ya que el pasado conforma parte de una tradición que está definida, que es sólida, “estructurada” y que sirve de base para lograr una transformación presente; La coexistencia pacífica de esto, da origen al término de la “ciudad museo” que es definida en el libro “La Ciudad Collage” como una ciudad abierta y receptiva a los estímulos dispares, es un concepto mediador que podría venir a solucionar los problemas presentes de la ciudad contemporánea. El collage permite la coexistencia de la ambigüedad, entre la utopía y el conocimiento de la tradición, de la memoria, para poder construir una ciudad mejor y más flexible.

*“El hombre en una palabra no tiene naturaleza; lo que tiene es historia. Dicho de otro modo, lo que la naturaleza es a las cosas, la historia lo es al hombre. La única diferencia radical entre la historia humana y la historia “natural” reside en que la primera nunca puede volver a empezar de nuevo... el chimpancé y el orangután se distinguen del hombre no por lo que se conoce, estrictamente hablando, como inteligencia, sino porque tienen una memoria muy inferior. Cada mañana, los pobres animales han de enfrentarse a un olvido casi total de lo que sucedió el día antes, y su intelecto ha de trabajar un fondo mínimo de experiencia. Similarmente el tigre de hoy es idéntico al de hace seis mil años, pues cada uno ha tenido que empezar su vida como tigre desde el comienzo, como si ningún otro hubiese existido antes que él.... Romper la continuidad con el pasado es una disminución del hombre y un plagio del orangután.*

*Esto significa que elegimos y tratamos de continuar una línea de pesquisas que lleva tras sí todo el fondo del anterior desarrollo de la ciencia; encajamos en la tradición de la ciencia. Es un punto muy simple y decisivo, no podemos comenzar de nuevo, debemos utilizar lo que la gente ha hecho antes que nosotros en el campo de la ciencia. Si comenzamos de nuevo, entonces cuando muramos nos encontraremos como Adán y Eva cuando murieron. Esperamos el progreso de la ciencia y esto significa que debemos sentarnos sobre las espaldas de nuestros antecesores. Debemos continuar con cierta tradición. Karl Popper.”*  
*La ciudad Collage, Collin Rowe y Fred Koetter.*

## 4.2 La ciudad Collage. Un nuevo planteamiento hacia la ciudad contemporánea.

Existe una ciudad fuera de los tradicionales planteamientos, en donde la incertidumbre podría ser un elemento presente en la arquitectura y creaciones contemporáneas. La ciudad debería considerarse como algo que convive entre lo intermedio, algo que tiene la posibilidad de seguir múltiples caminos y no una sola línea, en donde no se le puede considerar como algo que está predeterminado ni algo azaroso como un único camino, sino como un ente flexible, que permite el desarrollo de la ciudad, es amplia y permite dar respuesta al deseo de quienes habitan el lugar y no meramente a su funcionalidad.

A partir de esto se busca una ciudad que represente parte de los sueños y que surja del conocimiento de sus raíces, de su historia mediante un vínculo con su pasado, tradición e identidad que juegan el papel de referente para poder crear algo mucho mejor.

## 4.3 Importancia del collage.

Su importancia radica en ser capaz de conjugar diferentes elementos, en el caso de la ciudad, elementos son parte de diferentes épocas y culturas en conjunto con los deseos para concebir un espacio más humanizado, donde la ambigüedad y esta mezcla de elementos, son parte enriquecedora de la relación entre las personas con su entorno al formar parte de un todo.

#### 4.4 El Collage en el arte

El arte ha presentado un proceso evolutivo que ha abarcado variadas disciplinas, que van desde la pintura hasta la arquitectura, que han logrado dar forma a la cultura.

Al hacer diversos elementos que quedan en la historia, se observa una superposición entre aquellos vestigios con lo actual que muchas veces quedan disociados y marginados, desaprovechando aquellos elementos del mismo valor pero con temporalidad distinta; es por esto que aparece el Collage, que surge con el propósito de contrarrestar estas carencias que fueron causadas por el resto de los movimientos modernos, esta idea intenta dar a conocer que los elementos nuevos y antiguos se pueden acoplar y desarrollar de manera armónica sin perder su valor y esencia.

##### Casos de referencia:

##### Casa "Il Girasole" .Luigi Moretti

Creada en el año 1950 por el arquitecto italiano Luigi Moretti, se destaca por ser una obra ambigua, en el sentido de que hace alusiones históricas sutiles al mismo tiempo que forma parte de lo posmoderno.

La característica más definitoria del edificio son las distorsiones leves que Moretti hace a la simetría del edificio, como se observa en el frontón roto encima de la entrada que se alinea y la escalera de entrada que sale de su eje, lo que hace que esta obra no pueda ser categorizada limpiamente en su contexto histórico; se ha descrito como ecléctico, pero al mismo tiempo se

entiende como modernista, aunque también se sugiere que posee un lenguaje de sus antecesores modernistas, ya que Moretti fue un estudiante de por vida de la arquitectura Barroca y Renacentista, por lo que hace referencia a ideas históricas en su composición como forma de reanimar la historia a partir de su diseño. También se puede observar en su materialidad del edificio, la mezcla de referencias históricas (mármol, piedra, vidrio, metal, cerámica, madera) que han sido puestas de forma agradable dentro de su estado caótico.

##### El bodegón con rejilla de silla o Naturaleza muerta con silla de rejilla. Pablo Picasso

Creado el año 1912, forma parte del cubismo sintético, que se caracteriza principalmente por el abandono de la estética naturalista para dar cabida a



<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/625742/clasicos-de-arquitectura-casa-il-girasole-luigi-moretti/53defbbbc07a80187400008d>



<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/625742/clasicos-de-arquitectura-casa-il-girasole-luigi-moretti/53def77c07a804455000063>

un arte más complejo, por lo que el entendimiento de las obras se hace más complejo. Para ello se representan las partes fraccionadas desde distintos puntos de vista al mismo tiempo. Picasso en Bodegón con rejilla de silla, descompone los temas, resaltando parte esencial de los motivos que son representados en planos geométricos que son delimitados con diversos contornos remarcados, recurriendo al montaje de la composición, algo no ocupado anteriormente en la pintura considerándolo como el precursor al ser uno de los primeros collage en la historia del arte.

El bodegón no muestra un único tema ya que a partir de su descomposición de planos, se observan distintos objetos, desde los tipográficos (letra jou, que hace referencia a journal, periódico en francés) como otros elementos que recorta y pone sobre su lienzo como un elemento más (trozo de hule que simula base enrejada), siendo enfáticos en los múltiples puntos de vista que sufre la fragmentación de los objetos y que sin embargo le permiten mostrarse como un todo (entendido a partir de la unidad de estos elementos fragmentados), pese a la gran cantidad de objetos.

### Cabeza de toro. Pablo Picasso.

“Un día encontré en un montón de objetos revueltos, un sillín viejo de bicicleta justo a lado de un manillar oxidado. Como un rayo asocié los dos. La idea de está cabeza de toro me vino sola. No he hecho más que soldarlos. Lo maravilloso del bronce es que puede dar a los objetos más heterogéneos tal unidad que a veces es difícil identificar los elementos que está compuesto.” Pablo Picasso.



Naturaleza muerta sobre silla de rejilla

<http://arteudima.blogspot.cl/2014/05/naturaleza-muerta-con-silla-de-rejilla.html>



Cabeza de toro. Pablo Picasso.

<http://prorevista1.blogspot.cl/2012/11/yorokobu-la-taxidermista-de-la-bici.html>

A partir de 2 elementos comunes que se relacionaban entre si, pero que conformaban parte de otra cosa, los junto para crear una composición distinta y darle otro significado a esos elementos, creando esta obra.

### Rueda de bicicleta. Marcel Duchamp.

Duchamp buscaba a partir de sus obras, elevar objetos simples y cotidianos, como prueba de que el arte era una actitud mental que residía en el espectador, sacando de contexto lo que es habitual y en el que se realiza una función práctica, en la que al no existir nada utilitario, todo puede ser estético.

En 1913, se crea “Rueda de bicicleta”, montaje que adquiere un valor de obra de arte por la reacción del público ante ese objeto, como si fuese realmente una obra artística, colocando el mundo cabeza abajo, el sillín en la parte inferior y la rueda arriba, la que se mueve sin desplazarse del lugar. Duchamp quiso experimentar con estos objetos cotidianos, para darle otra lectura y otro significado, es crear lo nuevo a partir de lo existente.



Rueda de bicicleta. Marcel Duchamp.  
<https://cassiopea.files.wordpress.com/2009/10/duchamp.png>

#### 4.4 Collage y fragmento

En la Ciudad collage se presenta una ciudad que no es continua pero que sin embargo se distinguen partes que la conforman de modo complejo. El collage viene a poner elementos que pueden ser dispares o no y los cuales pueden generar la posibilidad de ir descubriendo semejanzas ocultas dada a través de las relaciones que conforman el conjunto en sí. Esto implica un poco la ruptura del pensamiento en el que todo debe seguir un orden continuo, ya que la ciudad crece, muta, se dispone según las necesidades más que siguiendo un orden completamente lógico (muy propio de Valparaíso), por lo que no es extraño poder encontrarnos con construcciones excepcionales a lo largo de la ciudad pero de manera distante unas con otras.

Los fragmentos espaciales memorables son instancias espaciales propias (cada una con sus características específicas que en esencia se pueden relacionar) y cuya ubicación es lejanas de la zona patrimonial.

El conjunto de ambos elementos nos permiten entender la ciudad de Valparaíso no como esa pequeña zona que es patrimonio, sino como una red (espacial, arquitectónica, histórica y urbana) que distintas o no conforman el territorio y el paisaje cultural. A partir de esto los fragmentos van configurando la imagen de ciudad, son parte del puente que une la zona patrimonial con el resto

La ciudad como un collage es capaz de mezclar elementos diversos, la mixtura de cosas que conforman algo con un sentido.



<https://hostalesdechile.files.wordpress.com/2010/12/valparaiso-view-of-port-and-cable-car-2.jpg>

## CAPITULO 3 : PROCESOS DEL MARCO HISTORICO.

### 1. \_\_ Historia general

Valparaíso durante el siglo XIX y XX estaba viviendo un periodo de transición, cambios y crecimiento a nivel económico y urbano, lo que se traduce en: nuevos asentamientos, el poblamiento de los pie de cerros y quebradas que estaban inhabitados, la creación de entidades bancarias que permitían la adquisición de bienes, la llegada de inmigrantes y más interés por la ciudad debido a la industria y época de auge que se alcanzó en ese entonces.

La ubicación estratégica de Valparaíso en la ruta del Pacífico, atrajo a extranjeros que estaban inmersos en el mundo financiero, lo que hizo que se convirtiera en el centro comercial - marítimo más significativo. La independencia significó la apertura comercial del país y su inserción a la economía capitalista, siendo Valparaíso desde 1830 el emporio comercial del Pacífico. La consolidación de la República y la estabilidad económica que derivaba de las actividades como el salitre y carbón del Sur, permitió superar hechos históricos como el bombardeo de la escuadra Española en 1886 y la guerra del Pacífico en 1879 -1884. Es así como la segunda mitad del siglo XIX se convierte en una época de crecimiento urbano y consolidación social temprana, desarrollo alcanzado gracias a la influencia extranjera que permitieron la formación de los primeros asentamientos residenciales en la zona, principalmente cerro Alegre y Concepción que se encontraban en sectores próximos al puerto y el banco lo que les permitió configurarse de manera valiosa en este lugar.



El comercio en Valparaíso .  
<http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-121470.html>



Muelle en Valparaíso.  
<http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-99735.html>

A principios del siglo XX se manifiesta un estancamiento. Luego se desarrollan desastres como incendios y terremoto (1906) lo que se traduce en oportunidades que benefician el desarrollo. Aparecen planes de reconstrucción del Almendral, tratados que querían solucionar los problemas de salubridad, además de la planificación urbana y los primeros trazados pensados en el plan y las viviendas ( se trata de eliminar el conventillo y todos los problemas de salud que tenían), también se busco conectar el cerro con el plan, por lo que estos desastres fueron un renacer para la ciudad. Valparaíso fue testigo del progreso adelantado traído por los inmigrantes, ya sea en la mixtura e imponencia de las creaciones (fábrica Costa y la fábrica nacional de envases y enlozados S.A.), en la implementación de nuevas formas de construcción y calculo estructuras (ingenieros Franceses y holandeses traen el cálculo en 1928 y en 1929 se vuelve obligatorio para las construcciones de gran envergadura) y la construcción de viviendas que rompen con los esquemas de lo que se conocía hasta ese entonces (viviendas Av. Santa Elena, Colectivo Favero, Población Barros Borgoño, viviendas Av. Gran Bretaña, etc.). Se instalaron capillas y el primer cementerio protestante del país (1825) como parte de la diversidad de cultura y creencia que existía en ese siglo. También con el tiempo comenzaron a aparecer las primeras librerías, cuerpo de bomberos (1851), las primeras fábricas, etc.

Valparaíso no solo fue testigo de avances a nivel urbano, también lo fue de los progresos científicos y tecnológicos que se vivían en países como Estados Unidos y Europa. Aparece con esto el ferrocarril en 1851, que unía el Puerto con la capital, impulsado por norteamericanos e ingleses siendo Chile el segundo país Sudamericano en poseerlo. También se puso en uso el telégrafo siendo el primero en Sudamérica (14 años después se aplica en América). El alumbrado a gas en 1856 (primera ciudad del Cono Sur que la ocupa), el uso del teléfono en 1880 y en 1883 la aparición de los primeros funiculares (ascensores) que hoy en día persisten como muestra histórica del avance de esos tiempos y de la identidad de Valparaíso.



Plano topográfico de la línea del ferrocarril Valparaíso – Santiago.  
<http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-100016.html>

Con el paso de los años fueron una serie de sucesos los que vinieron a marcar el fin de la época de esplendor. Para las primeras décadas del siglo con la apertura del canal de Panamá en 1914 se transformo toda la red comercial internacional, por lo que Valparaíso empezó a quedar al margen. En 1920 El surgimiento del puerto de San Antonio (1912) vino a hacer la competencia, además de la primera guerra mundial, junto con la gran depresión marcaron el declive.

### 1.1 Complementariedad entre puerto e interior de la región

La importancia del desarrollo de Valparaíso no radica tan solo en su borde portuario, sino que también en su morfología interior que permitió generar diversas conexiones y asentamientos de todo tipo, formándose una relación complementaria o simbiótica entre estas, lo que permitió distinguir tanto el sector reconocido en la lista patrimonial, como aquellos fragmentos notables. La relación complementaria no es tan solo un valor que se da al relacionar la ciudad con el mar, sino que es el vínculo conectivo hacia el interior del territorio, ya que sin este no habría podido desarrollarse la actividad portuaria y viceversa.

*‘Hacia 1840, El camino que unía Santiago con Valparaíso era la vía más importante del país; por ella no sólo los productos agrícolas del valle central, orientados al consumo interno, sino también todo el tráfico de productos destinados al comercio internacional.’* Memoria Chilena  
<http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-599.html#cronologia>

En estos tiempos Valparaíso tenía un importante desarrollo comercial por lo que era inminente que se buscaran alternativas para poder unir ambas ciudades. En 1842 William Wheelwright presenta al presidente Bulnes el proyecto del ferrocarril, y no fue hasta 7 años mas tarde en que el Congreso Nacional aprueba el proyecto. Para poder materializarlo e creo la primera Sociedad Anónima chilena, “la Compañía de Ferrocarril de Santiago a Valparaíso” la cual fue financiada por privados y el estado.

En 1852 empezó la construcción del ferrocarril, y fue por la ruta que llegaba a Quillota. Debido a que aún había desconocimiento en cuanto a técnicas de construcción, hubo muchos problemas en cuanto a su realización, por lo que fue paralizada pero la volvieron a reanudar en 1861.La inauguración fue el 14 de Septiembre de 1863.

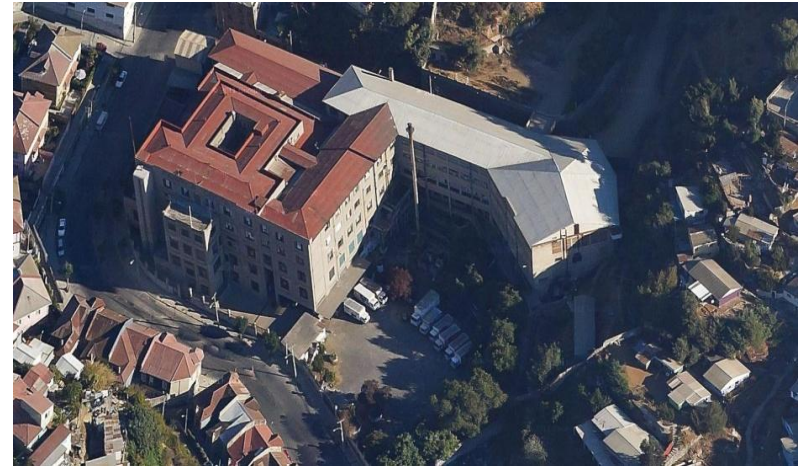
Ya con la construcción del ferrocarril, se dio una relación que se ha ejercido con el territorio interior en 2 direcciones, una de estas fue evidentemente hacia Santiago por el antiguo camino de los ingleses y la otra hacia el Valle del Aconcagua, por un recorrido que atravesaba actual ciudad de Viña del mar. Por esto se generaron intervenciones a nivel de ciudad que dieron a luz tejidos urbanos que hasta el día de hoy se mantienen vigentes.

Estos se valoran como fragmentos espaciales memorables, al encontrarse cargados de memoria y significado.

## 1.2. Relación histórica de la producción y primer desarrollo industrial.

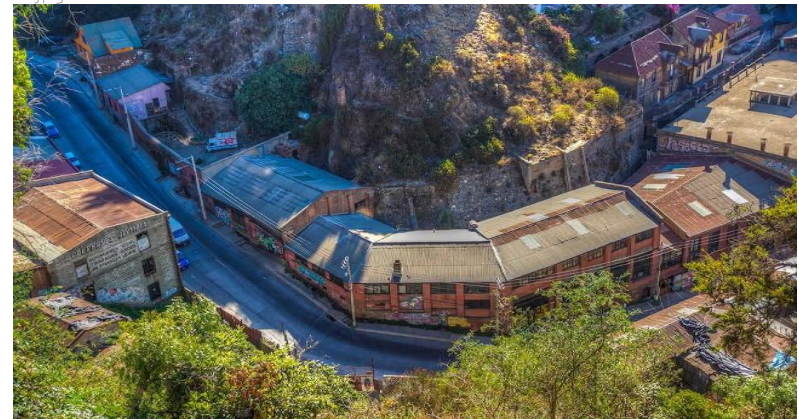
La condición de puerto jugó un papel importante en la actividad productiva, ya que es durante esta época de auge en que llegaron más avances, nuevas instalaciones (todas por lo general traídas por extranjeros que se desempeñaban en el ámbito comercial), lo que produjo una presencia urbana que se distribuía en emplazamientos estratégicos: cerca de los cauces de agua, a pie de cerro o cerca de aquellas zonas de conectividad vial lo que permitió el desarrollo. Estas zonas casi siempre tendían a estar en la periferia en aquel entonces, porque de esta forma poseían los espacios necesarios para la construcción de los proyectos que por lo general eran de gran envergadura (ejemplo de esto tenemos 2 fábricas que serán objeto de estudio, fábrica Costa y fábrica Nacional de envases y enlozados S.A.). Estos emplazamientos generaron un tejido urbano que no tan sólo implicaban la producción, sino que establecían una relación entre las actividades que conformaban la ciudad y la fábrica, además de darle un nuevo significado a esa parte del territorio, en que ya no eran sitios completamente eriazos o con pocos poblados, sino que lo fabril trajo consigo viviendas, ascensor, equipamientos varios que empezaron a generar vida (y formas de habitar según corresponde) en los lugares. El paisaje fabril marcó un desarrollo, como se dijo anteriormente, en el tejido urbano, acoplándose a la topografía del lugar y haciendo que las quebradas fuesen habitadas.

Si bien aquellos fragmentos hoy se encuentran en abandono, siguen siendo testimonio innegable del esplendor pasado.



Fábrica costa

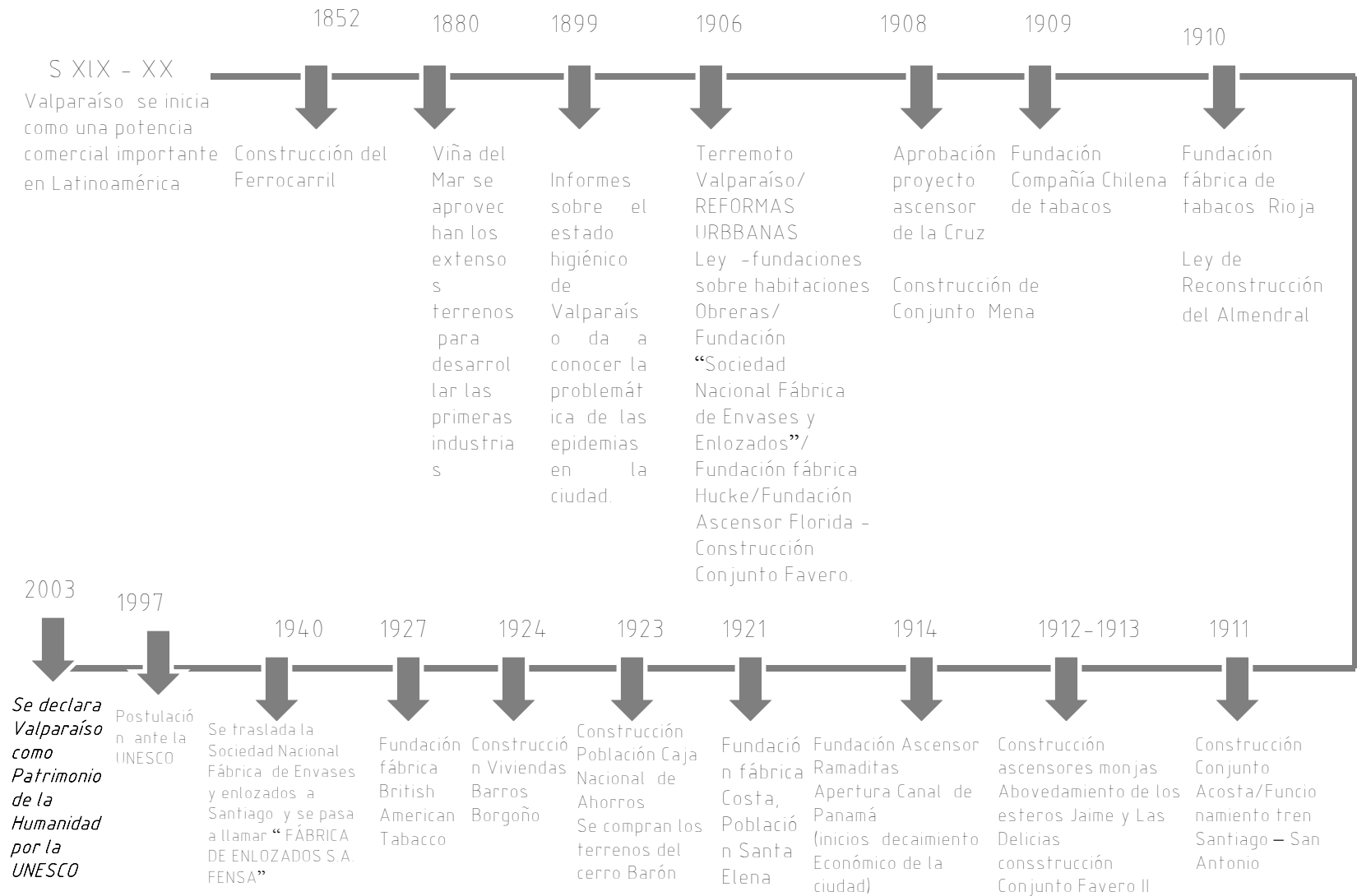
[http://www.elmartutino.cl/sites/elmartutino.cl/files/001\\_fabrica\\_costa.jpg](http://www.elmartutino.cl/sites/elmartutino.cl/files/001_fabrica_costa.jpg)



Fábrica Av. Francia

<http://www.trafon.cl/wp-content/gallery/nuestro-centro-cultural/centro17.jpg>

### 1.3 Evolución (línea temporal)



## 1. Reconocimiento general de los Fragmentos .

*“Es un testimonio excepcional de la fase temprana de globalización, a fines del siglo XIX, cuando se convirtió en el puerto comercial líder de las rutas marítimas de la costa del pacífico de Sudamérica”  
Informe de misión de asesoramiento para el sitio de patrimonio mundial área histórica de ciudad-puerto de Valparaíso.*

Valparaíso es testimonio innegable del periodo de globalización del siglo XIX, periodo en que se transformo en el Puerto comercial más importante del Pacífico, lo que trajo consigo una serie de adelantos y cambios a nivel económico y urbano. Aparecen los primeros asentamientos que destacan por la mixtura y riqueza arquitectónica legado de países Europeos, esto mezclado con su forma particular de poder emplazarse en Valparaíso, lugar que destaca por topografía irregular, sus desniveles, la quebrada, lo que le da identidad propia a las construcciones.

A partir de este reconocimiento inicial Valparaíso es nombrado como patrimonio de la humanidad por la UNESCO en el 2003, debido al proceso acelerado de crecimiento que tuvo en su época de esplendor, en donde los inmigrantes dejaron huella en la trama urbana.

Se identifica una zona patrimonial y de amortiguamiento, que es continua y comprende entre plaza Aníbal Pinto y Echaurren. Esta zona si bien posee un diseño urbanístico y de arquitectura muy rica y diversa, no es la única imagen testimonio de un periodo de auge sino más bien, es solo una parte del


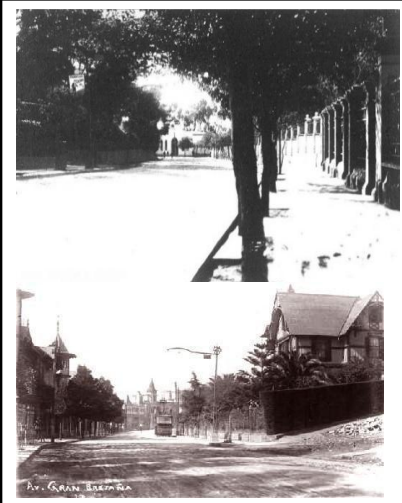
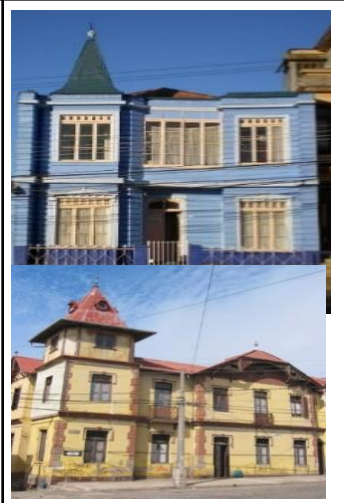

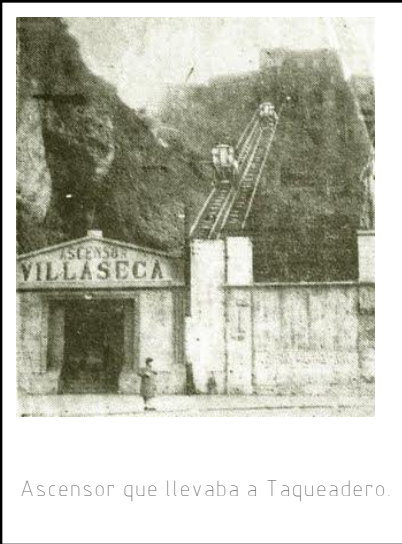

entramado de fragmentos, que solo se diferencia de las otras por ser reconocida y protegida como patrimonio. Estos sectores no reconocidos son los llamados Fragmentos espaciales memorables, que son sectores con instancias espaciales intensas, que están cargadas de memoria y significado, pero por estar mas allá de la zona que se define como patrimonial y dispersas en el territorio no se les reconoce su importancia.





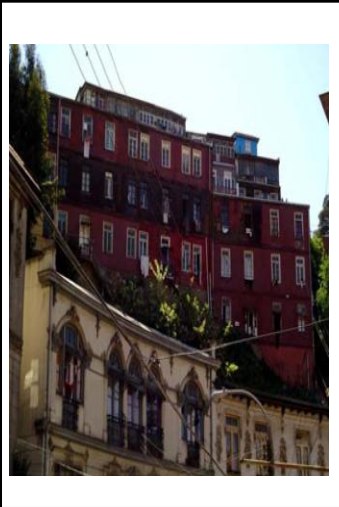




### SIMBOLOGIA

- Principales ejes conectivos
- Fragmentos
- Zona Patrimonial
- Zona de Amortiguamiento
- Zona conservación histórica



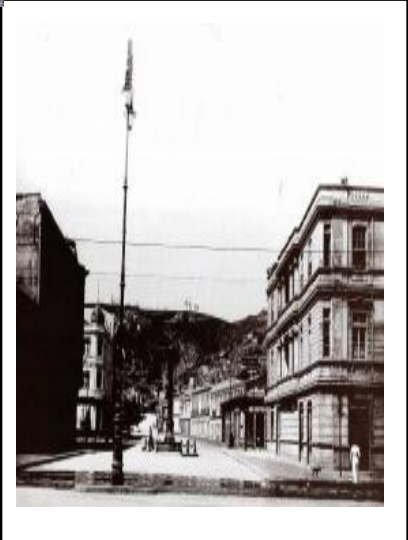

# EXTREMO SUR: SECTOR PLAYA ANCHA

FRAGMENTOS	PLANO	IMAGEN HISTORICA	IMAGEN ACTUAL
<p><b>Avenida gran Bretaña.</b></p> <p>A partir del terremoto de 1906 se produjo un auge constructivo en la ciudad, la cual playa ancha sufre uno de los procesos migratorios ubicándose en los inicios de las poblaciones bueras y san juan del puerto. Esto hace que el tejido urbano se transforme tomando como principal eje el antiguo camino cintura ubicándose en este las principales viviendas y conjuntos urbano-arquitectónicos.</p>			
<p><b>Conjunto Taqueadero.</b></p> <p>El conjunto fue parte de la planificación de la población bueras como finalización del desarrollo urbano, lo que favoreció el sector de playa ancha. Se emplaza orientado al nor-orientado construyendo la esquina de la subida Taqueadero, su fachada Sur oriente forman parte de las continuidades que posee con los muros de contención que rodean la quebrada y con las alturas de las edificaciones por la calle Pedro León.</p>		 <p>Ascensor que llevaba a Taqueadero.</p>	



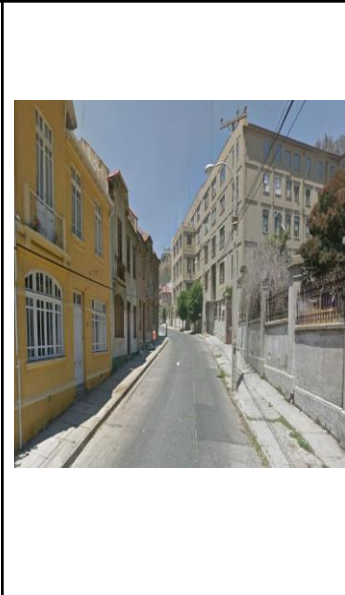
## ZONA INTERMEDIA (CERRO Y PARTE DEL ALMENDRAL)

FRAGMENTOS	PLANO	IMAGEN HISTORICA	IMAGEN ACTUAL
<p><b>Población caja nacional de ahorros, cerro San Juan de Dios</b></p> <p>Luego del terremoto de 1910 surgieron las primeras viviendas dedicadas a la población obrera. Entre 1923 – 1925, se toma un primer loteo destinado a esta área, la cual paso a llamarse Población Lord Cochrane, posterior a la urbanización del sector.</p>			
<p><b>Cementerio</b></p> <p>El proyecto de su creación consta en las actas municipales de 1821. La construcción de este cementerio se inicio a partir de la idea de otorgar un espacio alejado de la ciudad siendo este el cerro sin ocupación, con esto configurando un nuevo borde a la ciudad. Luego de esto perdiéndose entre el crecimiento de la ciudad.</p>		 	







## ZONA INTERMEDIA (CERRO Y PARTE DEL ALMENDRAL)

FRAGMENTOS	PLANO	IMAGEN HISTORICA	IMAGEN ACTUAL
<p><b>Conjunto Favero</b></p> <p>El conjunto fue financiado y diseñado por el arquitecto Giancondo Favero. Fue construido como parte de la planificación territorial post terremoto, esto contribuyó a la conexión inexistente que había entre plan – cerro. Se emplaza junto a la quebrada generando otra manera de habitar el lugar.</p> <p>Este conjunto fue destinado en un principio a familias media y trabajadora, que se desempeñan en actividades productivas y comerciales en la ciudad y el puerto y no poseen recursos o capacidad para su adquisición.</p>			
<p><b>Avenida Francia</b></p> <p>Se configura a través de los primeros asentamientos en la quebrada Jaime, junto con la aparición de los ascensores monjas y la cruz (1912 y 1908 respectivamente), dando paso a la llegada de las primeras industrias a comienzos del siglo XX, siendo la más significativa la “Sociedad Nacional Fábrica de Envases y Enlozados” (1906)</p>			

ZONA INTERMEDIA (CERRO Y PARTE DEL ALMENDRAL)

FRAGMENTOS	PLANO	IMAGEN HISTORICA	IMAGEN ACTUAL
<p><b>Población Av. Santa Elena y fabrica costa</b></p> <p>El poblamiento se da al final del estero las Delicias (actual Avenida Argentina). Nace con la instalación del seminario San Rafael durante el siglo XIX y su densificación se da a partir del año 1920 – 1950 con la instalación de la fabrica costa. El proyecto de la sociedad de población Santa Elena fue construida en dos etapas y se instaló al frente de la fabrica, posteriormente se construye el chalet de la cooperativa vitalicia (1929) y la villa Santa Teresa. Todo esto en la actualidad conforma un espacio urbano rico en relaciones con el escenario industrial, la quebrada y el bosque.</p>			

EXTREMO NORTE: SECTOR BARON Y RAMADITAS.

FRAGMENTOS	PLANO	IMAGEN HISTORICA	IMAGEN ACTUAL
<p><b>Conjunto Favero</b></p> <p>El conjunto fue financiado y diseñado por el arquitecto Giancondo Favero. Fue construido como parte de la planificación territorial post terremoto, esto contribuyó a la conexión inexistente que había entre plan – cerro. Se emplaza junto a la quebrada generando otra manera de habitar el lugar.</p> <p>Este conjunto fue destinado en un principio a familias media y trabajadora, que se desempeñan en actividades productivas y comerciales en la ciudad y el puerto y no poseen recursos o capacidad para su adquisición.</p>			
<p><b>Avenida Francia</b></p> <p>Se configura a través de los primeros asentamientos en la quebrada Jaime, junto con la aparición de los ascensores monjas y la cruz (1912 y 1908 respectivamente), dando paso a la llegada de las primeras industrias a comienzos del siglo XX, siendo la más significativa la “Sociedad Nacional Fábrica de Envases y Enlozados” (1906)</p>			

## 2.1 POBLACIÓN BARROS BORGOÑO

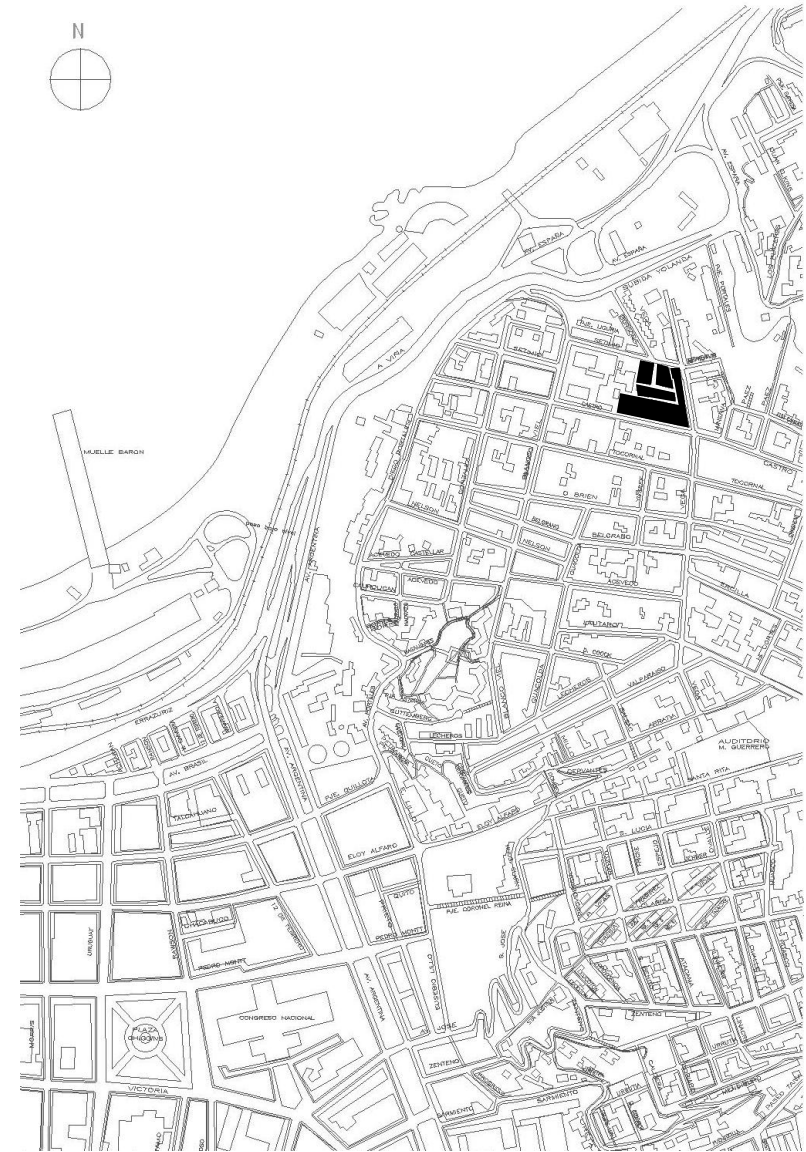


### 2.1.1 Ubicación:

Emplazamiento: Cerro Barón, entre calles Vega, Castro y Setimio.  
Arquitecto o Dueño: Alfredo Aznacot (Arquitecto).  
Año: 1924

#### Datos relevantes:

- 1922 : Comienza el proceso del proyecto de viviendas que era apoyado por la caja de crédito hipotecario y la caja nacional de ahorro.
- 1923 : Se implementa las primeras obras en el cerro San Juan de Dios, para posteriormente fueran efectuadas en cerro Barón y Playa Ancha.
- 1924 : Primeros avances de la obra, la población Luis Barros Borgoño.
- 1925 : Las viviendas fueron entregadas con lo necesario para habitarlas lo que deja en evidencia el proceso industrial y urbano de Valparaíso (la ubicación del conjunto era estratégica, ya que se ubico en un sector cerca del ferrocarril y borde costero).



Escala 1:11000

## 2.1.2 Emplazamiento

Se emplaza en cerro Barón, que se encuentra al extremo oriente del plan, sitio que se relaciona visualmente con las vías ferroviarias y el mar y que en aquel tiempo de auge en Valparaíso tuvo una mayor importancia, ya que su ubicación debía estar en un sector que se conectara y fuera de fácil acceso a los sitios donde trabajaba el habitante del sector.

La Población Luis Barros Borgoño se caracteriza por estar contenida en la estrechez y su construcción adecuarse a la pendiente del cerro, algo típico en Valparaíso, debido a la topografía del lugar. Se posa como una sucesión de casas pareadas con una superposición de terrazas y cornisas a medida que se desciende por las calle Vega y Setimio, con pasajes intermedios que resguardaban la seguridad de las familias trabajadoras.

Actualmente el sector ya no se relaciona con el ferrocarril y tiene un carácter más barrial. Posee algunos equipamientos acordes con el lugar (pequeños negocios de abarrotes), una iglesia y otro equipamiento como es la Universidad que no se relaciona con la población. Sus servicios de transporte son principalmente el público (colectivos y micros) pero no de forma tan recurrente como en otros sectores (ejemplo Avenida Argentina o Calle Errazuriz) por lo que las viviendas son un conjunto más hermético en cuanto a su emplazamiento ya que no se relacionan con una de las principales arterias de la ciudad.



Imagen: <https://www.bing.com/maps/?#Y3A9LTMzLjA0NzY4OH4tNzE uNjMyNjI14Jmx2bD0xNiZzdHk9aCZ0bT0lN0lMjJXZWxjb211UGFuZwxtIY XNrJTl0JTl0MCl1yMiUzQW51bGwlnOQ=>



Fuente propia P.M.B.

### 2.1.3 Historia

Desde el siglo XX comenzó a haber un incentivo al ahorro por parte de bancos y cooperativas, el estado se fortalece, por lo que se crean variadas instituciones sobre todo que apoyaban el ámbito económico, creando una base de datos fiscal, lo que permitió que las viviendas hicieran uso de estos beneficios. En el año 1901 nace la Caja Nacional de Ahorros que adquiere un rol importante en cuanto a financiamiento y construcción de viviendas para la clase media, ya que permitía la obtención de las casas por medio del ahorro.

Este sistema apoyado por el estado trae mejoras sustanciales para las personas porque había una mejor calidad de higiene, construcción y ofrecía distintas tipologías según las necesidades económicas del habitante.

La Caja Nacional de Ahorros era dirigida por el arquitecto Alfredo Aznacot, quien pensó al diseñar en que cada tipología se adaptara a su entorno topográfico al mismo tiempo que cumplieren con los niveles económicos y requerimiento de espacio para las personas (algunas más grandes, otras pequeñas, pareadas, aisladas, etc.) lo que contribuyó al establecimiento de asentamientos residenciales que logra una imagen urbana que permanece en nuestros tiempos.

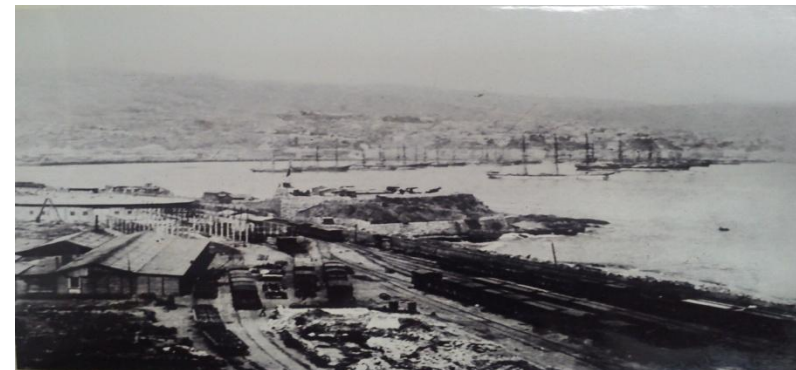
A partir de esto, entre las poblaciones que se crearon, nace en 1923 la población Barros Borgoño en cerro Barón.

El lugar de construcción lo escogieron como un punto

clave en cuanto a ubicación, ya que se encontraba próximo a sectores de importancia para la época de auge que Valparaíso experimentaba. Las cercanías con el Puerto y su conexión con el ferrocarril lo hacían un sector privilegiado.

Con respecto al ferrocarril, este tiene valor debido a que marca un desarrollo en la historia del transporte, fortaleciendo el comercio y reemplazando los coches tirados por animales. El desgaste del camino tuvo la necesidad de traer nuevas tecnologías como el tranvía, proyecto aprobado en 1849 por el congreso nacional, desarrollado por William Wheelwright y que empezó a ser construido en 1852.

A partir de este hecho, hubieron nuevos pobladores que vinieron al sector en busca de oportunidades, siendo instalados en zonas de importancias. Barón siendo una de estas zonas porque poseía un trazado urbano ligado al estero y en sus pies se encontraba el ferrocarril, no quedo ajeno al poblamiento.



Ferrocarril.  
: Fuente propia P.M.B.

#### 2.1.4 Hitos

##### Hitos arquitectónicos:

La población marca un hito en cuanto a la imagen urbana que proyecta, ya que rompe con lo existente por aquellos años, logrando tener tal impacto que sus huellas persisten hasta el día de hoy, siendo modelo de gestión y diseño para las viviendas actuales, permaneciendo plenamente vigente en cuanto a los requerimientos programáticos que hay en nuestra época, por lo que constituye parte de una pieza urbana de importancia. Aparece la tipología unitaria en alturas, siendo un prototipo innovador para ese entonces en que las viviendas estilo conventillo predominaban, constituyendo un ejemplo de arquitectura habitacional como solución colectiva representativa del siglo XX, no solamente como una respuesta al tema de las viviendas sino que en la conformación del espacio urbano (el uso habitacional venía complementado con equipamientos barriales y lugares de uso público para el habitante).

##### Hitos históricos:

**Caja Nacional de ahorros de Valparaíso:** Los comienzos de esta entidad estaban relacionados con el nacimiento de la Caja de crédito hipotecario (1855). Desde 1877 se quería crear una institución dedicada al ahorro, hecho que se vio pospuesto por la guerra del Pacífico. Pasada la guerra, Antonio Varas presento el proyecto que contempla el nacimiento de una entidad financiera para fomentar el ahorro en las poblaciones más vulnerables.



Modelo de viviendas población Barros Borgoño.  
Fuente propia, P. M. B.



Fuente propia, P. M. B.

Al principio este proyecto fue tomado con desconfianza pero con el tiempo empezaron a crearse más entidades a lo largo del país, ganando así popularidad y demanda, por lo que a partir de esto se creó la Caja Nacional de Ahorros, una institución pensada para fomentar más el ahorro en Chile, que viene a implementar no solo la capacidad de ahorrar, sino que la posibilidad de adquirir bienes, sobre todo a lo que se relaciona con lo habitacional, permitiéndole a la población adquirir viviendas de acuerdo a sus necesidades básicas y lo que podían pagar, dándole mejor calidad de vida y dejando atrás los conventillos.

Se crea por la Ley N°2.356 de 1910 que fusiono todas las cajas de ahorro existentes hasta ese entonces, exceptuando la de Santiago. En esas fechas existían Cajas de Ahorros públicas independientes, siendo una de estas la de Valparaíso 1901.

**Ferrocarril y tranvía:** Alrededor de 1840, la vía que conectaba Valparaíso con Santiago, fue considerada como la más importante para el desarrollo comercial, debido a que daba hacia el valle central generando un acercamiento que tenía como destino el intercambio internacional.

Con la llegada del ferrocarril se desarrollo el comercio de forma más expedita ya que se incorporaron nuevas tecnologías.

Los problemas causados en las temporadas invernales, como lo eran las lluvias, inundaciones y/o barriales que hacían retardar la eficiencia de conexión que tenía la vía existente hasta ese entonces, quedaron en el olvido.



Ficha publicitaria e informativa sobre la Caja Nacional de Ahorros, 1925. [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/54/Caja\\_Nacional\\_de\\_Ahorros\\_1925.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/54/Caja_Nacional_de_Ahorros_1925.jpg)



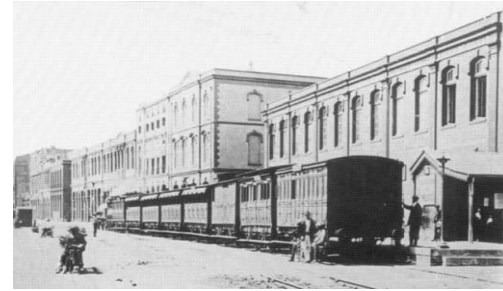
Libreta de ahorro. <http://www.datuopinion.com/caja-nacional-de-ahorros>

El proyecto fue aprobado en 1849 por el Congreso Nacional y William Wheelwright fue el encargado de desarrollarlo ya que contaba con experiencia porque anteriormente había planificado variados tramos ferroviarios en el país. Los inicios de la construcción de la vía comenzaron en octubre de 1852, bajo el cargo del ingeniero Allan Campell, que ya había supervisado las vías férreas construidas anteriormente entre Copiapó y Caldera. Luego de varias complicaciones en la construcción de la vía, se dio fin en el año 1855 donde se inauguró el tramo entre Valparaíso y Viña del Mar en la estación Barón, por consiguiente en 5 años después estaría listo el tramo Valparaíso-Santiago.

Por consecuencia, las instalaciones generaron un revuelo en el trazado urbano de la ciudad, ya que se fue acomodando y al mismo tiempo permitió ligar de mejor forma al estero de las zorras ubicada hoy en la actual Avenida Argentina, donde se fue generando un incremento de equipamientos comerciales, así de esta manera también se logra generar nuevos espacios públicos destinados al ocio.

A partir de todos los avances en el transporte empezaron a ver con buenos ojos e interesarse por el uso de tranvías en Valparaíso, los cuales ayudarían a reconciliar la distancia dentro de la misma ciudad uniendo la zona comercial con la zona Puerto. Esto fue financiado por diversos accionistas del ferrocarril en el año 1861. Los primeros recorridos abarcaron zonas planas, sus recorridos estaban compuesto por ejes rectos, ya que estaban condicionados por la función de desplazamientos que

tenían los primeros tranvías. En 1915 ya con la masificación del uso de la energía eléctrica en la ciudad se permitió el desarrollo de nuevos tranvías.



Ferrocarril en calle Errazuriz.

<http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-70355.html>



Estación Barón, 1870.

<http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-70354.html>



Tranvía.

Fuente propia, P. M. B.

## 2.1.5 Descripción.

### Características:

El conjunto Barros Borgoño se caracterizó por ser imagen de calidad y desarrollo urbano/industrial. Se relacionaba con el ámbito ferroviario y el mar, al hallarse cerca del borde costero donde se desarrollaban todas las actividades comerciales, portuarias y de transporte de gran importancia para ese siglo.

El proyecto está constituido por sesenta y un viviendas las cuales colindan con la iglesia San Francisco. Su emplazamiento está contenido por la pendiente y la estrechez, lo cual se puede observar en cornisas, zócalo y las terrazas que se superponen adecuándose a la topografía del lugar, descendiendo por calle Vega hasta Setimio.

La población Barros Borgoño destacó en aquel entonces por poseer variedad en cuanto a la tipologías de acuerdo a la economía de la persona beneficiada y la organización y destino acorde con sus necesidades. Se aprecian viviendas de gran tamaño en los exteriores (esquinas) lo que se podría traducir en que las familias que habitaron aquellas poseían mayores ingresos y probablemente tenían un núcleo familiar de más integrantes, las más pequeñas (la gran mayoría ubicada en la terraza Borgoño), probablemente eran para el trabajador que no tenía familia o que debía compartir con otras personas.

Planimetricamente estas viviendas entregaban una respuesta funcional de acuerdo a las necesidades como se dijo anteriormente. Poseía espacios utilizados racionalmente, menores altura pero al mismo tiempo



Viviendas Barros Borgoño, Vista general.  
Fuente Carlos Lara Aspee.



Detalle de separación entre viviendas, muro cortafuego.  
Fuente propia, P.M.B.



Viviendas Barros Borgoño, Vista general.  
Fuente Carlos Lara Aspee.

destacando por ser de las pioneras en cuanto a vivienda de dos pisos para un usuario (entiéndase un usuario como una persona o una persona y su familia), sin tener que compartir espacios comunes con otras personas no pertenecientes a su núcleo. También posee una óptima orientación y asoleamiento.

Funcionalmente se delimitan los espacios de uso público y privado, demarcando claramente cada unidad residencial entre ellas y al mismo tiempo de su entorno. Posee en sus puntos intermedios pasajes de uso público que quedan contenidos por las viviendas del conjunto, lo que podría ser ocupado con cualidad de patio de la población. Aquí se desarrollaban actividades como juegos para los niños u otras actividades comunitarias.

#### **Descripción y características según conformación material:**

Se observa aunque de forma débil, expresiones artísticas que representan el historicismo tardío en transición a una arquitectura moderna.

La construcción está hecha de un material sólido en el primer piso mientras que el segundo es de tabiquería. El conjunto en sí, está construido en madera, en cuanto a detalles como de los marcos de ventanas, hasta el recubrimiento del segundo piso, puertas, detalles de techumbre, además de poseer diagonales de apoyo de este mismo material para el sector que queda en voladizo. Aparecen variados detalles en acero, con formas redondeadas a modo de ornamentación en ventanillas en las puertas y costados.



Detalle de puerta de madera y ventanillas.  
Fuente propia, P. M. B.

### 2.1.6 Usos y estado actual.

En cuanto a su uso no ha presentado variantes durante el paso del tiempo en cuanto a la utilización de los inmuebles, aunque muchas de las familias que viven en el lugar son residentes nuevos. El no relacionarse con el ferrocarril le ha dado otro carácter al sector, uno más barrial y hermético en cuanto a la relación con su entorno.

Actualmente las viviendas aun se conservan en buen estado y por lo general han mantenido su estructura original. Solo algunas han hecho modificaciones pequeñas en cuanto a techumbre (pusieron tejas), ventanas (cambio de marcos de madera por metálicos, además de agregar protección de este material), o cambio de puertas. Otra modificación pero que no tiene que ver con la vivienda en sí sino con parte de su entorno, fue la de enjear por temas de seguridad el pequeño pasaje intermedio, ya no siendo de carácter público como lo fue en sus tiempos de antaño.



Detalle de enrejado terraza Borgoño y viviendas.  
Fuente propia, P. M. B.

## 2.1.7 Análisis a partir de sus partes.



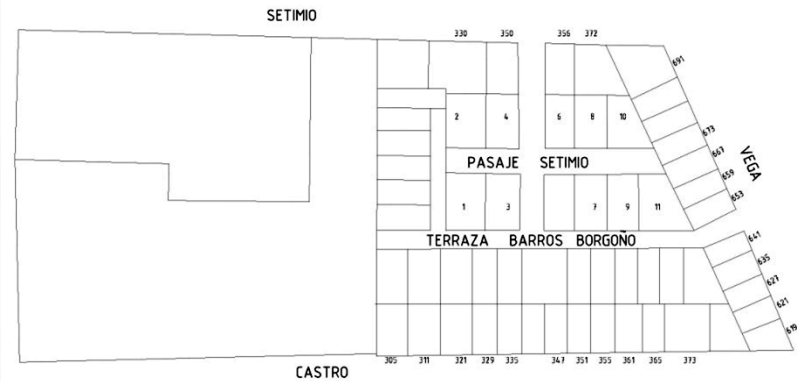
Las ventanas de algunas viviendas actualmente han cambiado parte de su estructura aunque mantienen su marco.



Detalle del segundo piso. Parte de este queda en voladizo, apoyado en piezas de madera.



Detalle de apoyos segundo piso



TIPOLOGIA A

Metros cuadrados terreno: 145 mts. A lo largo del conjunto se encuentra solo una vivienda de esta tipología, de dimensiones bastante grandes y ostentosa.



Detalle de materialidad. La construcción de las viviendas destacaban al compararlas con la construcción de viviendas de la población trabajadora de hoy en día que son de material ligero, sin detalles.

Detalle de ventana



Escala 1 : 100

Las viviendas en general han mantenido su estructura inicial y material de fachada. Pequeños cambios en algunas, en cuanto a ventanas (manteniendo marcos), tejado y puertas.



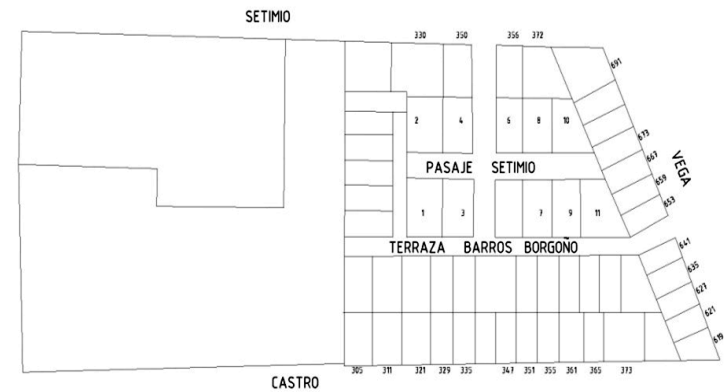
En el caso de esta vivienda , fue reemplazado el techo, cambiando las planchas de zinc originales por tejado.



Detalle de techumbre



Detalle de anclaje techumbre



TIPOLOGIA B

Metros cuadrados terreno: 94 mts

A lo largo del conjunto se encuentra solo una vivienda de esta tipología, de dimensiones mas grande que la tipología A pero mas pequeñas que la C.

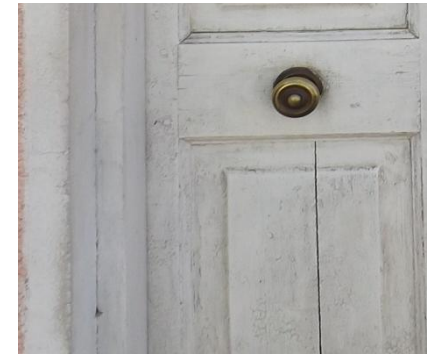


Detalle de muro cortafuegos de la casa de estudio y casa vecina.



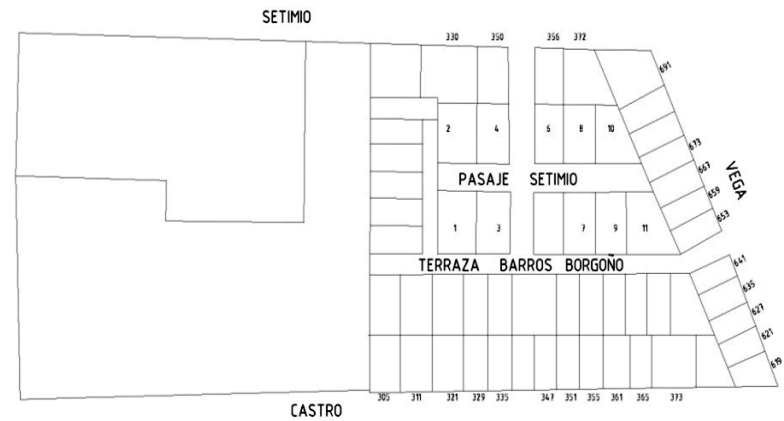
Escala 1 : 75





Detalle de ventanas. Todas las viviendas de esta tipología poseen estas pequeñas ventanillas al costado de la puerta.

Detalle de puertas. El patrón de las ventanillas se repite en las que posee la puerta.



## TIPOLOGIA C

Metros cuadrados terreno: 70 mts

Tipología mas pequeña, es la que se encuentra en mayor cantidad en el conjunto.

## 2.2 FABRICA COSTA Y POBLACIÓN SANTA ELENA



### 2.2.1 Ubicación:

Emplazamiento: Cerro O'Higgins, calle Santa Elena (al final de la Avenida Argentina)

Arquitecto o Dueño: Costa Pastene (dueño e impulsor del proyecto). Petersen y Clavero (empresa constructora).

Año: 1921

#### Datos relevantes:

- 1916 : El italiano Costa Pastene decidió poner su propio negocio de chocolates. Empieza a adquirir los terrenos.
- 1921 : Construcción de la fábrica, constaba inicialmente con 2 plantas cuadradas, simétricas.
- 1931 - 1940 : construcción primera etapa ampliación.
- 1940 - 1953 : segunda etapa de ampliación, se agregan los laterales. Tercera ampliación se introducen elementos como pasillos.
- Tanto las viviendas como la fabrica nacieron paralelamente, tras la necesidad que ampliarse y contratar más personal.
- 1982 : La fábrica pasa a ser bodega de almacenamiento tras ser comprada por Carozzi S.A.
- 2002 : las instalaciones de la fabrica se trasladan a Reñaca.



Escala 1:11000

## 2.2.2 Emplazamiento

La fábrica se emplaza en cerro O'Higgins, denominado anteriormente como Cerro Las Zorras, debido a que en aquella época el deporte tradicional era la caza de zorras que abundaban en el sector. Durante gran parte de la colonia, el Barrio O'Higgins (camino real o camino viejo como era llamado) fue un sitio de conectividad hacia Santiago de Chile, hasta que empezaron a aparecer los asentamientos y residencias en el sector (al mismo tiempo que se creó la ruta 68) que le han dado forma al Barrio. Entre estos asentamientos tenemos la **Población Santa Elena y la Fábrica Costa**, las que fueron construidas de manera casi simultáneas.

La fábrica vino a crear una nueva condición de habitabilidad el sector producto del auge y la importancia fabril que permitió el desarrollo social e industrial. A medida que iba creciendo y expandiéndose la fábrica, se hizo inminente la necesidad de crecimiento también de la población circundante, ya que las viviendas eran pensadas para aquellos que trabajaban en el sector, por lo que no es casualidad que las viviendas estén dispuestas de forma continua bordeando el camino y la fábrica, sino que hay un fuerte vínculo y una relación proporcional entre el crecimiento de la fábrica y el poblamiento del lugar.

La fábrica y las viviendas se encuentra en un sector que tiene cercanía con un sitio de importancia en la actualidad, como es el eje articulador de la Avenida Argentina, que destaca por tener harta conectividad vial (gran cantidad de transporte público,

además de ser parte de la puerta de ingreso y salida hacia la capital) además de diversos equipamientos: : estudiantiles (Inst. superior de comercio Francisco Araya Bennett, Liceo de niñas María Franck, Escuela Básica Alemania, Liceo Juana Ross de Edwards), comercios grandes y otros de carácter más barrial (jumbo, zapaterías, panadería, librerías, negocios de abarrotes, pequeños y la feria que se pone en la Avenida Argentina).



Imagen-<https://www.bing.com/maps/?#Y3A9LTMzLjA0NzY4OH4tNzEuNjMyNjI4Jmx2bD0xNiZzdHk9aCZ0bT0lN0lMjJXZWxjb21lUGFuZWx0YXNrJTl0JTl0MCIyMilzQW51bGwln0Q=>



Fuente propia, P.M.B.

### 2.2.3 Historia

En 1907 Federico Costa comienza a trabajar en una pequeña fábrica que en aquel entonces se centraba principalmente en la producción de caramelos. El trabajo se realizaba en un taller en la calle Pocuro, Barrio Colon, Valparaíso, en donde todo el trabajo era realizado manualmente.

Federico Costa se intereso por el crecimiento de la empresa por lo que en el año 1912 se convierte en uno de los socios. A finales de 1915 un incendio afecta la fábrica, llevándose consigo gran parte de las maquinarias adquiridas en años anteriores. Durante el año siguiente es Don Federico Costa quien decide reinstalar la fábrica a partir de los restos quemados y maquinarias nuevas, labor que realizo sin ayuda, por lo que la fábrica pasa a identificarse con su nombre.

Gracias a que justo Valparaíso por esos años estaba en una época de auge y al desarrollo fabril, entre 1916 y 1925 la fábrica Costa adquiere importancia que tiempo atrás no tenia, logrando comprar un amplio terreno que se hallaba a las afueras de la ciudad (aun no se construía la ruta 68) donde se emplaza e incorpora a la fábrica la producción masiva de chocolates.

El edificio, oficialmente comienza a ser construido en 1921 y constaba con 2 plantas cuadradas y simétricas, que fueron ampliándose con el paso del tiempo hasta llegar a un total de 8 ampliaciones en 1954, dividiéndose principalmente en tres etapas de

construcción. La primera data de 1931 hasta 1940, en donde el edificio original recibe 2 pisos adicionales manteniendo su diseño cuadrado, la segunda etapa es desde 1940 a 1953, donde se agregan ampliaciones laterales y la tercera (1953 -1954) que introduce elementos modernos en forma de pasillos, como parte de su extensión lateral.



Santa Elena. Terrenos donde se construiría la fábrica Costa .  
<https://memoriabarrioohiggins.wordpress.com/2011/05/>



Fabrica Costa 1926..  
[http://memoriabarrioohiggins.blogspot.cl/2008\\_04\\_01\\_archive.html](http://memoriabarrioohiggins.blogspot.cl/2008_04_01_archive.html)

## Población Santa Elena.

Es una población que nace en conjunto con la fábrica Costa, pensada no para el obrero común, ya que las construcciones eran ostentosas (esto se observaba en materialidad, distribución, tamaño), sino que fueron creadas para los empleados que desempeñaban cargos medios y altos,

Se construyó en 3 etapas que se logran visualizar en cuanto a las características tipológicas:

El primero y más antiguo, fue construido en 1925 y fundado el 21 de julio del mismo año por el Sindicato Industrial Fábrica Costa y diseñadas por el arquitecto F. Blumen Silva. Son las más pequeñas del conjunto y se hallan en la parte baja de la Avenida.

La segunda etapa que se realizó en el año 1926 se ubica a altura del acceso de la fábrica. Estas viviendas son más grandes y poseen en su parte posterior terraza y patio.

La última etapa fue construida por la Sociedad Anónima Cooperativa Vitalicia Costa en 1929 y es conocida como la Villa Santa Teresa. Esta tipología de vivienda destaca por estar separada, rodeada de patios (sigue el modelo de la ciudad Jardín)



Calles Avenida Santa Elena con Federico Costa.  
<https://memoriabarrioohiggins.files.wordpress.com/2011/05/7-para-blog.jpg>



Viviendas población Santa Elena, primera etapa.  
Fuente propia, PMB.

## 2.2.4 Hitos

### Hitos arquitectónicos:

La ex fábrica Acosta marca, en sí, ya marca un hito en la historia del barrio trabajador en la ciudad, ya que a partir de su creación y emplazamiento en la ladera de cerro, se construyeron en los alrededores una serie de casas que fueron diseñados para los empleados superiores de la fábrica. Así como la fábrica se dio en tres etapas, la construcción de las viviendas circundantes, también lo hizo, debido a que el crecimiento de la fábrica trajo consigo un mayor desarrollo y por ende tuvo una necesidad de ampliarse y contratar más personal, por lo que la fábrica con las viviendas nacieron al mismo tiempo y fueron creciendo conjuntamente. Las primeras 30 viviendas se construyeron al frente de la fábrica, mientras que las otras fueron haciéndose más hacia fuera, como abrazando el lugar, pudiéndose así establecerse como barrio.

### Hitos históricos:

**Construcción Ruta CH68:** Comenzó a ser construida por el año 1795 y fue inaugurada en 1802, con el nombre de Camino Real o Caracol (su nombre fue cambiado en 1971 por el que se conoce actualmente). Su arquitecto fue Joaquín Toesca.

La ruta CH68 destaca por unir 2 lugares de gran valor como lo es Santiago y el Gran Valparaíso, por lo que era la ruta más transitada.

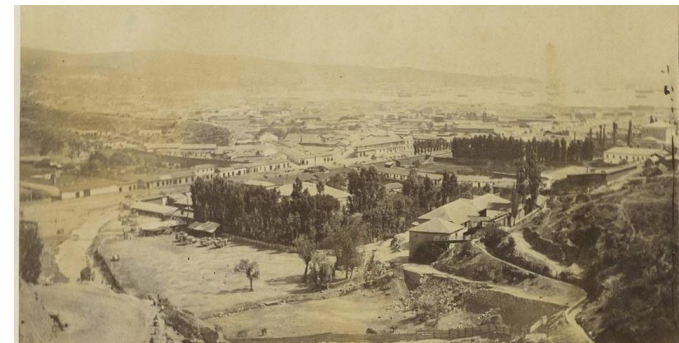
Su importancia en cuanto al poblamiento del sector es de envergadura en conjunto con el periodo de auge

que se vivía en Valparaíso, por lo que no era irracional que empezaran los primeros asentamientos bordeando el sector, ya que la ruta CH68 significaba una puerta de entrada a Valparaíso, y salida a la capital.



Anuncio en diario La Unión, mayo 1921.

<http://memoriabarrioohiggins.blogspot.cl/2007/11/barrio-santa-elena-y-fabrica-costa-cada.html>



Primeras casas, Ruta CH68, 1883.

Grupo memorias del ayer.

<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10201220828339524&set=gm.10151648438429719&type=3&theater>

## 2.2.5 Descripción

### Fabrica Costa

#### Características:

Una de las características que hace que destaque es su variable en cuanto a estilos arquitectónicos. La fábrica es el resultado de una etapa de transición en la arquitectura chilena pasando desde una arquitectura ecléctica a la moderna a lo largo de los años (desde 1921 a 1954).

Comienza con su construcción en los años 20 pasando por un periodo donde coexisten diferentes expresiones y enfoques nacientes y en decadencia. Se reconoce el Art Nouveau tardío (liberación de las formas del pasado, la unión entre lo ostentoso, la industria y lo artesanal) que puede observarse en el material de construcción variable en un mismo edificio, aparecen muros de piedra y hormigón armado que era un material innovador para la época. Además también poseía diferentes formas de art decó, arquitectura neocolonial y un desarrollo en la arquitectura neoclásica. Finalizando la construcción (década del 50) ya el edificio era casi completamente modernista.

El edificio, destacó también por superar todas las expectativas, ya que se encontraba en zona de pendiente por lo que habían múltiples variables que condicionaban a que no llegara a buen término (muros de contención y escurrimiento de aguas lluvias).

Con respecto al modelo estructural, la fábrica esta basada en muros y pórticos (pilar y viga). Posee una estructura continua y monolítica, ya que no posee ensamblaje ni uniones. El uso de muros de contención

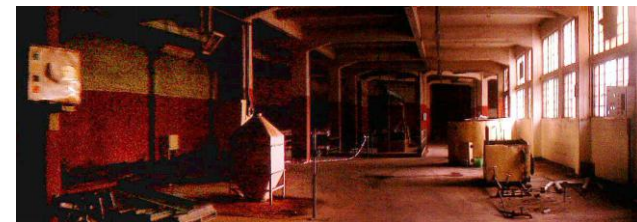
y escalonamiento (acoplamiento a la ladera) del edificio son pruebas de soluciones innovadoras para un edificio de tal monumentalidad. El mismo edificio pasa a formar parte de la contención del cerro.

El interior de la construcción se encuentra en bruto, no posee terminaciones por lo que el hormigón queda a la vista. En cuanto a las alturas van desde los 3.50 a los 5 mts por piso (doble altura)



Muro de piedra y detalle de barandas.

Fuente: Rehabilitación fábrica Costa, vivienda + cultura, proyecto título 2004, Marcia Elgueta Acevedo, Universidad de Chile



Detalle conformación interior fábrica.

Fuente: Rehabilitación fábrica Costa, vivienda + cultura, proyecto título 2004, Marcia Elgueta Acevedo, Universidad de Chile

## Descripción y características según etapas de construcción:

**Primera etapa:** Poseía características historicistas (intentaba recuperar la arquitectura pasada). Fue realizada por N.M. Hansen, ingeniero civil.

Se conformo por una planta simétrica cuadrada de 36 x 36 mts. construida partir de módulos de 6 x 6 mts. (poseía pilares de sección cuadrada de 0.6 x 0.6 mts).

Tanto el módulo como jardines y pileta son parte de la primera etapa.

**Segunda etapa:** A cargo de la oficina Earling M. Petersen (arquitecto a cargo fue Guillermo Jullian). En esta etapa se construyen las bodegas en la parte posterior y se aprovecha el terreno disponible hasta la línea de edificación, rompiendo con la simetría original del edificio, manteniendo aun así, los módulos de 6 x 6 mts.

**Tercera etapa:** A cargo de la oficina de ingenieros Petersen y Clavero, se construyen pabellones en planta libre, lo que le da una postura más flexible al edificio. El hormigón se trabaja con mayor libertad y también se rompe con la simetría de la fachada, siendo más modernista. Se acopla al terreno (ladera de cerro), se abre hacia el poniente y se cierra al oriente.

## Construcción de altura en pendiente

La fábrica llega a marcar una presencia en cuanto al entorno que está inserto. Aparece con grandes alturas acoplada a la ladera del cerro. Los recintos hacia el oriente de la fábrica quedan semi enterrados

El material empleado para su construcción, hormigón armado, le permitió alcanzar grandes alturas, lo que causaba un gran impacto no solo por el material empleado sino que por la gran envergadura de la construcción que hasta hoy en día suele ser llamativo.

Muchos de los elementos ocupados adquirirían gran envergadura debido a que las primeras etapas se dimensionaban de forma intuitiva (sin calculo estructural) por lo que alcanzaban grandes dimensiones debido al sobredimensionamiento lo que le daba expresión de fortaleza. Fue recién en 1928 que el gobierno contrato ingenieros franceses y holandeses para el cálculo lo que obligo a la ocupación de cadenas y pilares.



Detalle de pileta, primera etapa de construcción.  
Fuente: Rehabilitación fábrica Costa, vivienda + cultura, proyecto título 2004, Marcía Elgueta Acevedo, Universidad de Chile

## Conjunto Santa Elena

Cada una de las tipologías respondía a un alto estándar de las viviendas que se veía reflejado en varios ámbitos, como en la superficie construida y de patios (hasta 200 mts<sup>2</sup>), su materialidad (bloques de hormigón) y en general toda la conformación de la vivienda (ornamentación en puertas, ventanas, techumbre).

La villa de los trabajadores de la fábrica Costa se construyó cuando todavía en la ordenanza urbana se prefería construir viviendas continuas, aunque con el tiempo, así como con la fábrica se vio un cambio flexible (ruptura de simetría), las casas de este sector también vieron una variante ya que se rompe con la construcción continua para optar por una aislada, lo que representa un triunfo de lo individual a lo colectivo (traspaso de un tejido urbano compacto a uno más fragmentado).

Con respecto a la arquitectura que destacaba en las viviendas, principalmente en la tercera etapa, la villa Santa Teresa, se reconoce la variabilidad en cuanto al ambiente natural generando manzanas irregulares, abalconamiento con respecto a la calle y divisiones prediales irregulares, por lo que cada vivienda se adapta a la topografía del lugar (desniveles).



Detalle viviendas tercera etapa.  
Fuente propia, P.M.B.



Detalle viviendas primera etapa.  
Fuente propia, P.M.B.



Detalle viviendas segunda etapa.  
Fuente propia, P.M.B.

### 2.2.6 Usos y estado actual.

El uso presento variantes durante el paso del tiempo, en un principio fue utilizado para su fin original, como fábrica de chocolates y caramelos, pero luego del traslado a Reñaca, su uso solo se centro en ser lugar de almacenamiento (bodega y sitio donde llegaban los camiones repartidores).

Con respecto a su situación actual, el edificio y las viviendas siguen formando parte del lugar aunque ninguno de ellos es utilizado según su concepción original. La fábrica costea en Valparaíso, es utilizada como bodega de almacenamiento como se menciona anteriormente, tras ser comprada por la multinacional Carozzi S.A. en 1982, trasladó las instalaciones a Reñaca en el 2002. En el caso de las viviendas, los habitantes del barrio no son los trabajadores de la fábrica y aunque se mantienen sus fachadas casi intactas, interiormente han cambiado, ya sea porque se subdividieron u hicieron otros cambios para poder arrendar o vender.

Si bien ambas se mantienen en buen estado exterior e interiormente, ambas tuvieron cambios considerables que marcan la variación de la dinámica en la zona, desde un periodo glorioso de gran confluencia de personas a un sitio tranquilo del que quedan solo rastros de lo que algún día se vivió en el sector.



Detalle de camiones que llegan a la fábrica. Situación actual.  
Fuente propia, P.M.B.



Detalle de situación actual. Escala lejana.  
Fuente propia, P.M.B.

## 2.2.7 Análisis a partir de sus partes. LA FABRICA



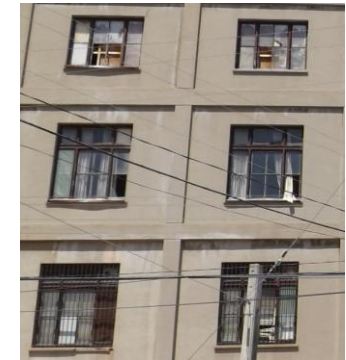
Fragmento borde sector primera ampliación.



Fragmento puerta acceso A. Durante los primeros años de la fábrica este era en acceso principal.



Fragmento puerta acceso A. Su materialidad es metal, al igual que el enrejado que bordea y separa lo público de lo privado. El oxido que posee es prueba del paso del tiempo.



Detalle de ventanas. En estas etapas son ventanas mas altas pero menos alargadas.



PRIMERA Y SEGUNDA ETAPA



Fueron construidas en 1921 -1940 y 1940 – 1953, respectivamente. Se caracterizaban por poseer una forma mas estructurada, aunque en la segunda hace una variación al romper sutilmente con la geometría (no cambia su forma radicalmente).



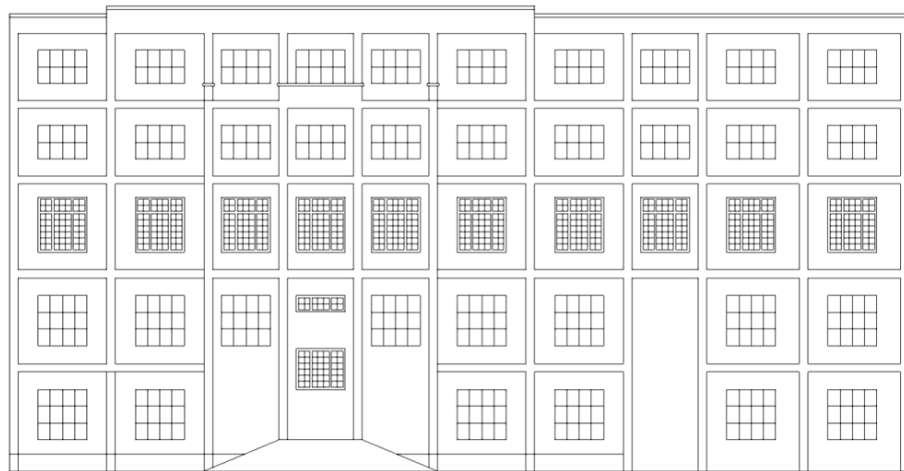
Detalle de sector primera etapa. La fachada posee zonas sobresalientes que dejan en evidencia las grandes dimensiones que adquirirían vigas y pilares, además de mostrar el tamaño de estos (la gran mayoría 5 mts )



Detalle de sector segunda etapa. Aquí se ve la primera evidencia de muros de piedra que luego pasan a formar parte importante, apareciendo en la tercera etapa. Todo esto como solución para nivelar el terreno.



Detalle de sector segunda etapa. Acceso B.



Escala 1 : 400



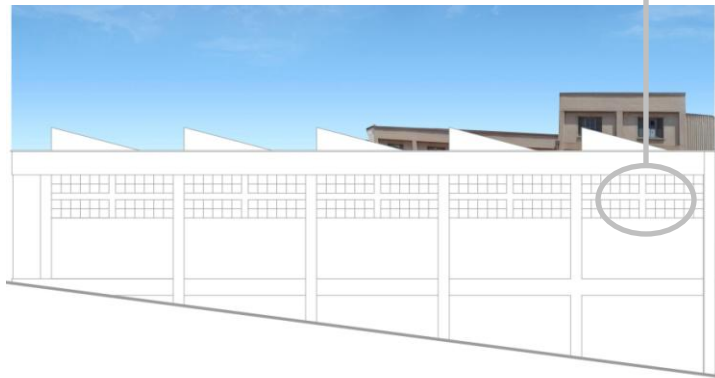
La primera y segunda etapa se caracterizaron por ser más rígida en cuanto a construcción. Si bien la segunda etapa rompe con la simetría, sigue con el mismo método constructivo, por lo que pasa de un diseño de planta casi cuadrado a uno más rectangular.



La variación de texturas dan cuenta de la mixtura que posee el edificio, desde muros lisos a revestidos de textura rugosa, además de presentar variables de altura según usos y acorde también a su emplazamiento y topografía.

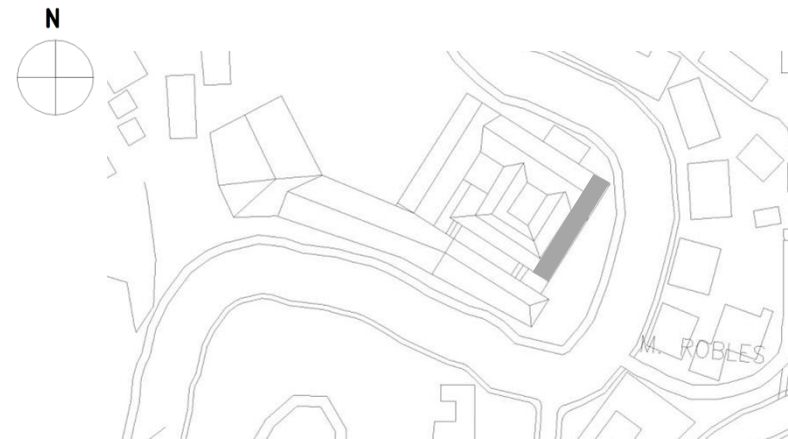


Este muro adquiere texturas, se observa una variación en cuanto a su fachada noroeste. Además este sector tiene relación directa con la calle ya que no posee enrejado que los separe. En este lugar también hay un portón, probablemente sea el lugar donde llegaban camiones de carga en años anteriores a las otras etapas.



FACHADA PRIMERA ETAPA, COSTADO SUROESTE.

Este sector es una de las pocas partes de esta etapa que posee la lógica de las ventanas alargadas y pequeñas que son usadas casi completamente en la tercera etapa.





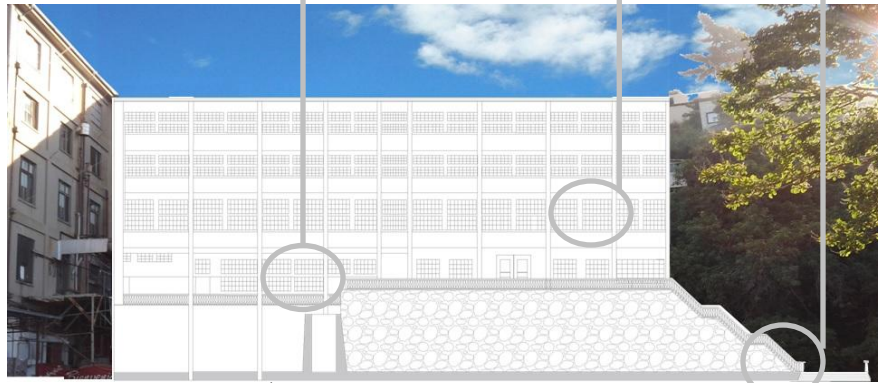
Detalle de pasillo exterior abalconado que se encuentra en el primer nivel y queda cubierto por los pisos siguientes. Muros de piedra (zócalo) conforman la base.



Detalle de muros y ventanas. No posee ornamentos, los muros lisos y las ventanas simétricas y alargadas (en comparación con las otras etapas) y de no grandes dimensiones hacen que el edificio gane mas imponencia que le da énfasis a la que ya posee por su altura.

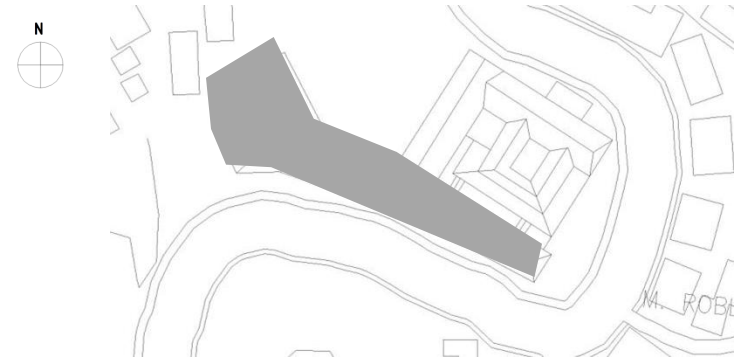


Detalle de baranda y muros de piedra. Este material en conjunto con el hormigón y la gran altura, hacen que el edificio gane monumentalidad que es reconocida hasta hoy.



#### SECTOR AMPLIACIÓN TERCERA ETAPA

Fue la última etapa de construcción, se realizó entre los años 1953 – 1954 y comprende dos pabellones grandes. Esta parte destaca por ser la que mas desniveles posee ya que queda inserta en la ladera, además de ser de las tres etapas la que poseía una mayor envergadura y dimensiones.





Fragmento del exterior. Reja de metal con ornamentación.

A pesar del tiempo se encuentra en buen estado, solo el oxido es prueba del paso del tiempo.



Fragmento de pilar de hormigón; Parte de enrejado.



Entrada vehicular a la fábrica.

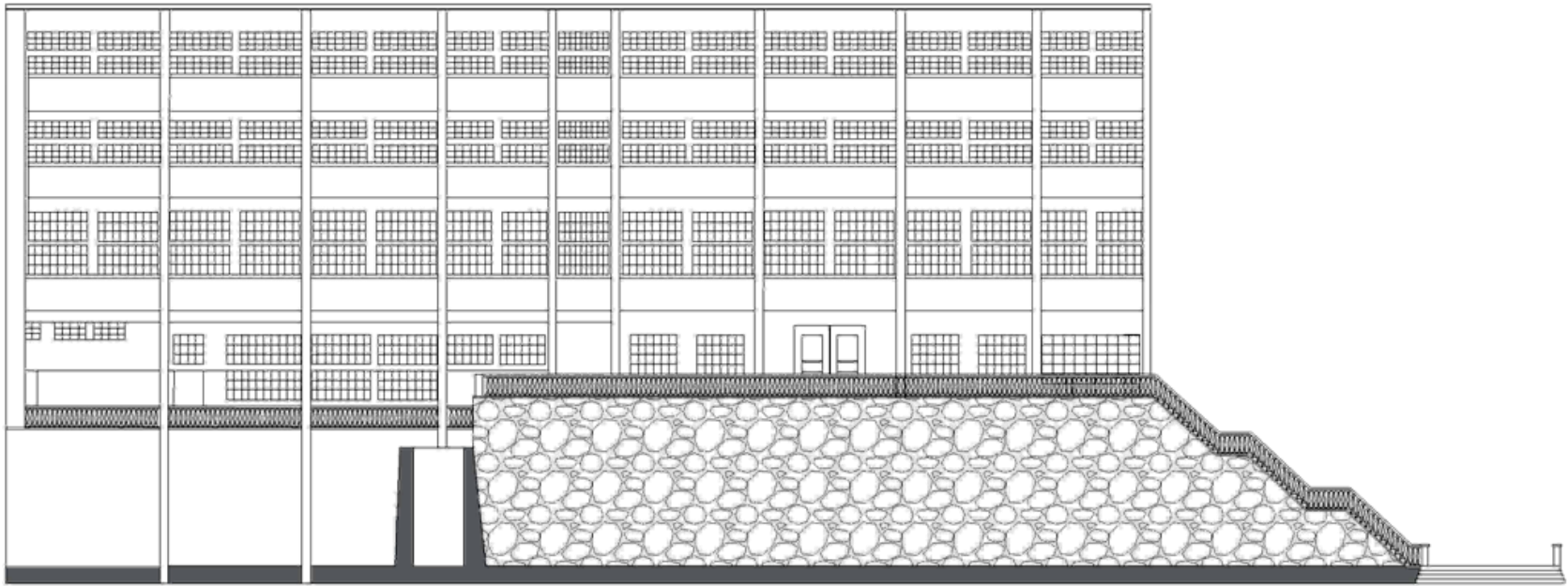
Actualmente es bodega de almacenaje y sitio donde llegan los camiones que distribuyen.



La tercera etapa se caracteriza por la flexibilidad que adquiere el edificio. El volumen posee un quiebre acorde con la cota de cerro (se inserta en la ladera, es armónico con la topografía).

Esta etapa también destaca por poseer un gran muro de piedra (zócalo) de gran envergadura (es del mismo tamaño de un piso).

# Tercera etapa



Escala 1 : 300



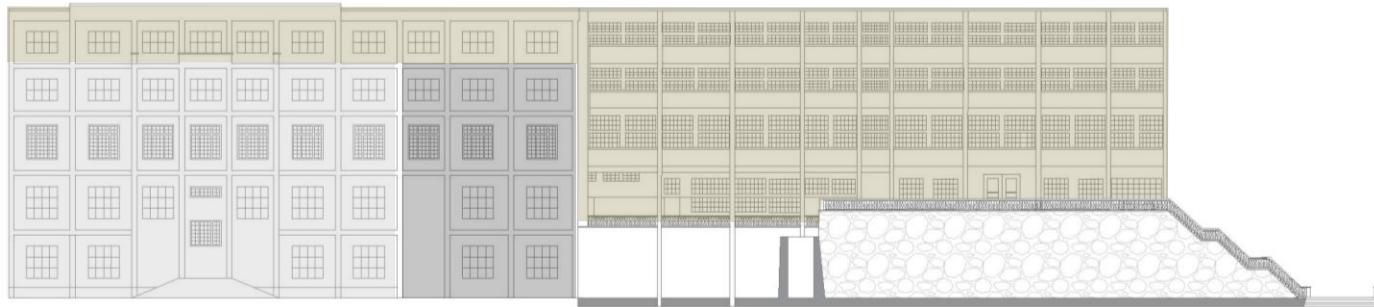
Fragmento primera etapa



Fragmento segunda etapa



Fragmento tercera etapa



SIMBOLOGIA:

- Primera etapa.
- Segunda etapa.
- Tercera etapa.

Escala 1:600

## POBLACIÓN SANTA ELENA



Detalle de simetría de la vivienda.

Posee un punto medio que permite generar su tipología espejo



Detalle de puerta de doble hoja.



Detalle de manilla



Detalle de escaleras de acceso. Las viviendas se engarzan al terreno, por lo que aparecen escaleras y zócalos lo que permite nivelarlas.



PRIMERA ETAPA



Esta tipología se caracteriza por ser viviendas que a simple vista se ven de grandes dimensiones ya que no se logra distinguir de forma deliberada sus límites, pero cada puerta es un acceso a una de las viviendas y el volumen es completamente simétrico.



Detalle de ventana. Marco de madera, estructura original aun se mantiene



Detalle de alfeizar. Este modelo se repite en la segunda etapa.



Detalle Techumbre (tejas), cornisas, con piezas de madera de apoyo.

Estos detalles la hacen destacar en el sector siendo ejemplo excepcional de arquitectura de una época de transición y de prosperidad.





Fragmento de ventana.



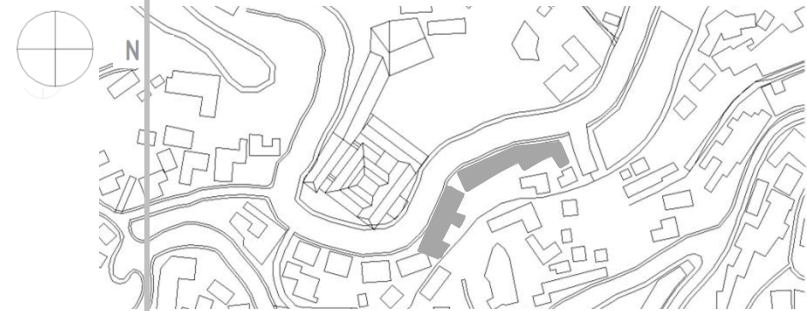
Fragmento de puerta.  
Construidas en madera maciza; Poseen adornos y ventanillas en su parte superior



Fragmento de ventana.  
Todas las casas mantienen parte de su estructura inicial, como los marcos de ventanas o sus puestas.



Fragmento de ventana y alfeizar.  
Se mantienen en buen estado en general, solo detalles de pintura.



### SEGUNDA ETAPA

Fueron construidas con bloques macizos de hormigón y azocaladas. Poseen un balcón, ventanas redondeadas y variada ornamentación. Son de grandes dimensiones y de 2 pisos pareadas, individuales (individual porque se logra definir que una vivienda es para una familia y no compartida).



Fragmento de apoyo de techumbre en piezas de madera. También se aprecia que cada vivienda posee un balcón pequeño en voladizo como adorno de fachada.



Fragmento de pared.  
 Los muros están conformados de bloques macizos de hormigón que le dan "peso" y textura a cada vivienda



Aparecen "pliegues" en la fachada. LA ornamentación se hace presente.



Escala 1 : 100



Detalle de segundo nivel vivienda. El segundo piso esta construido en madera mientras que el primero en hormigón, dando sensación de ligereza con respecto al modelo anterior que existía..



Detalle de vivienda que se eleva de la calle para construirse sobre muros de piedra



Se aprecia que la tipología cambio con respecto a sus antecesoras, siendo un modelo innovador y que genero un patrón habitacional que hoy en día persiste.



### TERCERA ETAPA.

Fueron construidas según el modelo de ciudad jardín. Se logra distinguir un cambio radical en comparación a las dos tipologías anteriores, la imponencia del material, la ornamentación similar y las fachadas todas continuas son dejadas de lado para darle énfasis a las terrazas y grandes patios

2.3 FABRICA NACIONAL DE ENLOZADOS Y ENVASES S.A.



### 2.3.1 Ubicación:

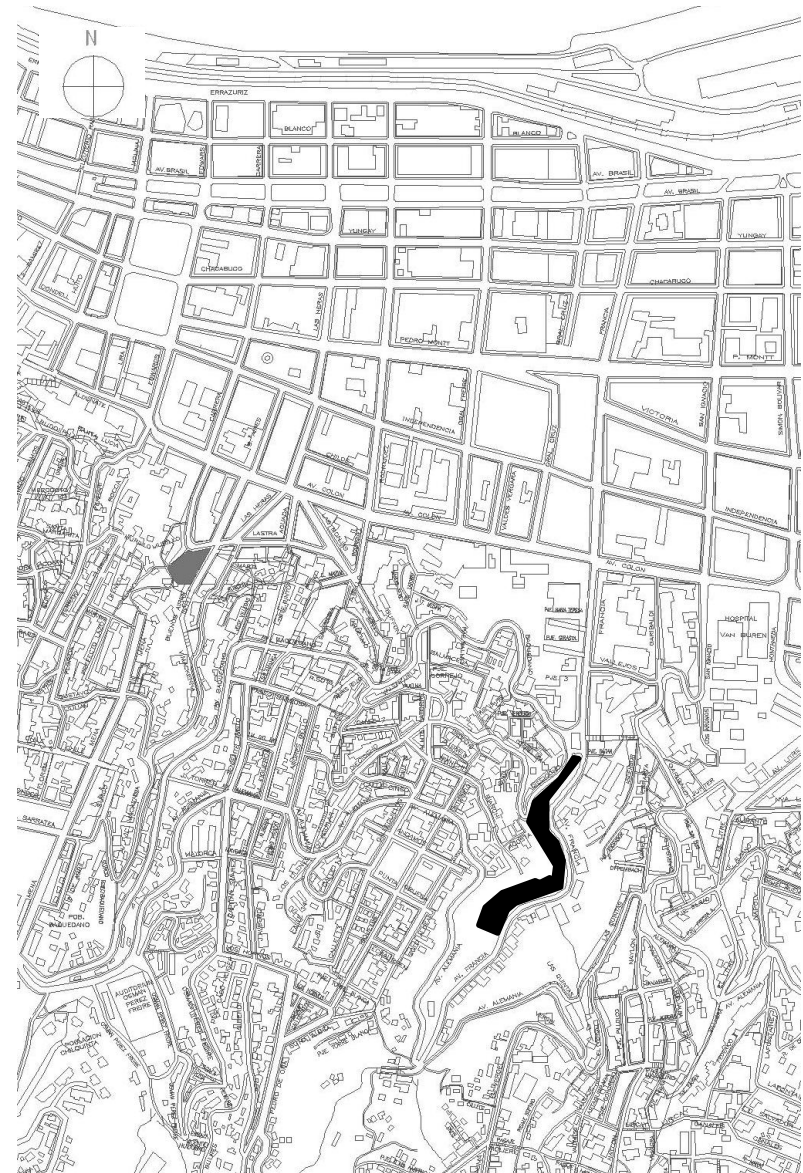
Emplazamiento: Quebrada Jaime, al final de Avenida Argentina (ex calle Jaime)

Arquitecto o Dueño: Max Hernández, impulsor del proyecto y dueño de los terrenos. Italo Sasso Scampini. Arquitecto.

Año: 1906.

#### Datos relevantes:

- Se consolida Avenida Francia (calle Jaime inicialmente) como un eje articulador de la quebrada con el mismo nombre. Se construye un pequeño puente en el estero, lo que solución el problema de las crecidas del estero.
- 1905: Se constituye la sociedad denominada "Fábrica nacional de envases y enlozados S.A." siendo una fabrica de explotación de envases en la ciudad de Valparaíso.
- 1906 : Creación de la Fábrica.
- 1911: Donación del monumento del águila por la colonia Francesa.
- 1912: Abovedamiento y pavimentación de la calle Jaime. La calle pasa a llamarse Avenida Francia cuando se instalo en monumento del águila.
- 1930: Crecimiento industrial del país, existencia de muchas fábricas de envases, entre ellas Monroy en hijos, Juan Bonzelli, Luis Nacini y Antonio Fevre e hijos.
- 1940: Se sustituye el nombre por el de "Fábrica de enlozados S.A. Fensa". Se traslada a Santiago.



Escala 1:11000

### 2.3.2 Emplazamiento

La fábrica se emplaza dentro de una acotada Quebrada Jaime, producto de que en años anteriores (1870), debido al auge de Valparaíso como Puerto principal en Sudamérica, no dejaron espacios en el plan, por lo que las grandes fábricas ocuparon sectores a pie de cerro, ya que ahí poseían las dimensiones y terrenos para desarrollarse debido a los requerimientos espaciales altos que necesitaban aparte de estar cerca de recursos hídricos.

La quebrada presentaba en inviernos grandes problemas relacionadas con el aumento del caudal, lo que dificultaba el paso por ésta. Así se puso en marcha el trabajo de un puente a la altura de la Calle Victoria, nombrado de igual manera que la quebrada. Luego del terremoto de 1906 trajo consigo el aceleramiento del proceso de transformaciones que se venían dando desde hace algunos años. Así comenzaron las reformas urbanas las que incluían en solucionar el problema de los esteros, el replanteamiento de calles y avenidas, y el mejoramiento de sistemas constructivos. Con esto dio paso a los trabajos de abovedamiento del Estero Jaime, a partir del año 1912 según algunos registros.

El edificio se acomoda con distintos niveles de altura y a los grandes zócalos, a la condición serpenteada y acotada que presenta la quebrada.

Su conectividad radica en Avenida Francia unas de las principales arterias de la ciudad. Este eje articulador alimenta en cuanto a servicios y transportes. Su conexión con vías como Avenida Alemania que cruza por gran parte de las zonas altas

de Valparaíso, Pedro Montt, Chachabuco y Yungay, que alimenta toda la locomoción local y junto a Avenida Errazuriz, donde se conecta a nivel intercomunal gracias a la locomoción de micro, buses y metro tren.



Fuente:

<https://www.bing.com/maps/#Y3A9LTMzLjAwODA5OX4tNzEuNTE5Njk5Jmx2bD02JnN0eT1yJndoZXJlMT12YWxwYXJhaXNv>



Fuente propia P.M.B.

### 2.3.3 Historia

Durante el siglo XIX se consolida la quebrada Jaime (actual Avenida Francia), nombre puesto en honor a un pequeño fabricante llamado Francisco de Jaime quien elaboraba ladrillos y tejas.

Por ese entonces existía un estero el cual en invierno aumentaba su caudal, lo que dificultaba la entrega y recibo de materiales de este fabricante, por lo que él decidió construir un puente a la altura de Calle Victoria, que de igual forma llevo su nombre. Tiempo después se construyo otro puente en Calle Yungay que se convirtió en una de las principales vías de paso. Durante 1830 y los años posteriores, el estero había ganado importancia comercial, debido a que las personas se juntaban a pescar y vendían las cosas a los alrededores o en el mismo sector. Ya entrando al siglo XX, época en que Valparaíso portuario adquiere mayor importancia, los pescadores se trasladaron a la caleta Portales.

Ese no fue el único cambio que vivió la Avenida, ya por 1905 se constituye la sociedad denominada "Fábrica nacional de envases y enlozados S.A." y ya en 1906, año del terremoto en que se produjo un acelerado proceso de transformaciones, se establecieron materialmente, marcando parte del inicio de la época de Auge que estaba viviendo Valparaíso en ese entonces. La producción de la fábrica era innovadora y pionera en América latina en cuanto a la elaboración de estos productos, que incluían envases de latas impresos, tarros lecheros, artículos de aluminio y estañados, tarros de conserva, etc.



Estero Jaime 1905.

[https://scontent-sjc2-1.xx.fbcdn.net/hphotos-xpf1/v/t1.0-9/10849996\\_992827157397322\\_3932622677909260967\\_n.jpg?oh=8423e28272c4e8ee992e5824d4293c74&oe=56E2DC88](https://scontent-sjc2-1.xx.fbcdn.net/hphotos-xpf1/v/t1.0-9/10849996_992827157397322_3932622677909260967_n.jpg?oh=8423e28272c4e8ee992e5824d4293c74&oe=56E2DC88)



Subida Avenida Francia.

Fragmento video Essay about Avenida Francia: <https://vimeo.com/5690624>

Con el terremoto de 1906 nació la necesidad de replantear calles y avenidas, además de solucionar problemas que habían por esos años, como eran las constantes inundaciones o problemas de insalubridad, lo que trajo consigo como propuesta y materialización en 1912 el abovedamiento y pavimentación de la calle Jaime. Ese año cambia su nombre a Avenida Francia cuando colocaron el monumento del águila, el cual fue donado un año antes por la colonia Francesa.

Durante los años posteriores, la industria fue en aumento teniendo un crecimiento importante en el país. Ya por 1930 existían muchas fábricas de envases, entre las que destacan conjuntamente con la Nacional de envases y enlozados S.A., Juan Bonzelli, Luis Nacini, Antonio Fevre e hijos y Monroy e hijos

En tanto se producían todos estos procesos en Chile, en el marco temporal de la época de la crisis salitrera, se efectúan cambios que beneficiarían a la población, los que buscaban ayudar y priorizar la fábrica nacional en vez de las importaciones. En 1938-1940 Se crea una entidad llamaba CORFO, que apoyaba a las empresas metal - mecánico dándole subsidios estatales para que pudiesen crecer y ocupar nuevas tecnologías. A partir de esto, La Fábrica Nacional de Envases y enlozados S.A. no se queda al margen de esta iniciativa por lo que en 1940 la fábrica pasa a llamarse "Fábrica de envases y enlozados Fensa" la cual agrego a su fabricación la de artículos domésticos de pequeña envergadura. Con esto se marca el fin de la fábrica en Valparaíso ya

que se trasladan a la capital de la misma forma que lo hicieron la gran mayoría de las fabricas de enlozados, quedando solo los vestigios de lo que se vivió en aquel entonces.



Avenida Francia monumento del águila 1912.  
[https://scontent-sjc2-1.xx.fbcdn.net/hphotos-xap1/v/t1.0-9/21082\\_10201034108117366\\_1489918315\\_\\_n.jpg?oh=7ae9d2ac7db9b5e01ef3a6e63825207f&oe=56EA5098](https://scontent-sjc2-1.xx.fbcdn.net/hphotos-xap1/v/t1.0-9/21082_10201034108117366_1489918315__n.jpg?oh=7ae9d2ac7db9b5e01ef3a6e63825207f&oe=56EA5098)



Avenida Francia 1912.  
<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=281275115370095&set=gm.10152296686764719&type=3>

## 2.3.4 Hitos

### Hito arquitectónico:

La Fábrica de envases y enlozados S.A. marca un hito en cuanto a imagen urbana y lo que esta signifi- co en esos años; Imagen que adquiere a través de la presencia que proyecta, que son memoria viva de lo que aconteció durante el periodo de esplendor de Valparaíso, imagen del crecimiento industrial/comercial que se observa en la envergadura que alcanza la fábrica en cuanto a espacialidad, altura y materialidad que se ocuparon para su construcción, testimonio inequívoco del periodo de transición hacia la posterior arquitectura moderna con acentos neoclásicos. La fábrica es importante porque con su aparición se fue modificando el trazado, empezó a habitarse los terrenos circundantes, apareció el ascensor, transporte, se aboveda el estero, se azocala (al poner la fábrica) la quebrada marcando una nueva forma de habitar el lugar modificando el paisaje urbano del sector.

Fue un pilar fundamental en cuanto a la economía; La gran magnitud que posee la fábrica permitió dar trabajo a muchos obreros del sector.

### Hitos históricos:

**CORFO:** La Corporación de Fomento de la Producción fue creada en 1939 a través del Estado para impulsar la actividad económica y productiva nacional, lo que permitió ayudar a la industrialización del país. A partir de esta se impulsaron las actividades industriales y su desarrollo, entregando subsidios que les permitían poder progresar y crecer a las fábricas que existían en el país, entre estas la



Avenida Francia, años en que habían muy pocos poblados.  
[https://scontent-sjc2-1.xx.fbcdn.net/hphotos-xpa1/v/t1.0-9/12241453\\_457449054440503\\_3138367753926944495\\_n.jpg?oh=c0da75dc856998ee761ee247c4951e27&oe=56D7865A](https://scontent-sjc2-1.xx.fbcdn.net/hphotos-xpa1/v/t1.0-9/12241453_457449054440503_3138367753926944495_n.jpg?oh=c0da75dc856998ee761ee247c4951e27&oe=56D7865A)



Viviendas que habitan la quebrada Jaime.  
<http://ascensoresvalparaiso.org/content/fotos/ascensor-la-cruz-0>

“Fábrica de envases y enlozados S.A.” vio una oportunidad, añadiendo la elaboración de productos de línea blanca. Cambia su nombre por Fabrica de envases y enlozados Fensa y se va a la capital lo que significo cambios sustanciales en el sector. Si bien esta institución permitió el progreso de la empresas, su lado negativo estuvo marcado por el abandono de los terrenos originales donde se emplazaban y su emigración a Santiago, lo que se tradujo en deterioro de los lugares.

**Ascensor la Cruz:** Fue construido por Juan Segundo Naylor e inaugurado el 19 de Junio de 1908.

Si bien el ascensor no formaba parte con la fábrica, como se ve con otros ascensores (ejemplo Favero), también forma parte de un hecho importante a nivel de sector. Su desactivación en 1902 trae consigo deterioro inminente del lugar. Si ya con el traslado de la fábrica los terrenos quedaron en abandono y deterioro, esto vino a marcar más aquella situación poniendo límites de segregación.



Ascensor la cruz.

[http://ascensoresvalparaiso.org/sites/default/files/imagecache/foto/\\_640/%252Ftmp/La%20Cruz%2011\\_0.JPG](http://ascensoresvalparaiso.org/sites/default/files/imagecache/foto/_640/%252Ftmp/La%20Cruz%2011_0.JPG)

### 2.3.5 Descripción

La Fábrica Nacional de envases y enlozados S.A. se caracterizó por ser imagen del desarrollo industrial de aquel entonces y por destacar en cuanto a su conformación fabril imponente.

Posee grandes zócalos en piedra que toman el nivel de la pendiente y bordean la quebrada de forma serpenteante, adaptándose a la topografía del lugar. Además de esto, posee grandes muros que van encajonando el caminar por este sector haciendo que nos sumerjamos en él. La estrechez se hace parte de la condición del lugar, cuya cual no está dada por ser como pasillos, sino que por las grandes alturas que alcanza el edificio que nos da sensación de pequeñez ante lo imponente.

#### Descripción y características según estructura.

Posee una parte de estructura de albañilería y techumbre de vigas de madera a la vista. Posee zócalos de grandes dimensiones en piedra.

Su fachada es lisa por lo general, exceptuando el sector donde actualmente se encuentra el centro de rehabilitación que posee en los bordes y parte baja detalles de ornamentación.

Las ventanas poseen marco metálico liso y son de grandes dimensiones.



Detalle de muros y ventanas.  
Fuente propia P.M.B.



Detalle de zócalo.  
Fuente propia P.M.B.



Detalles muro de albañilería.  
Fuente propia P.M.B.

### 2.3.6 Usos y estado actual.

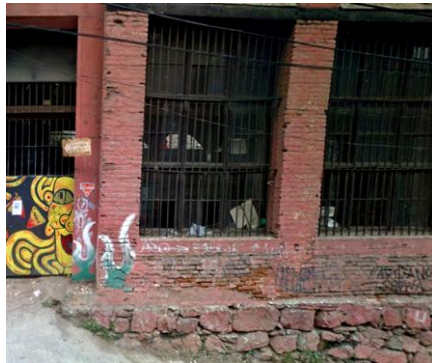
En la actualidad el edificio sigue en pie pese a que la fábrica fue construida hace muchos años atrás. Posee buenas condiciones en general, aunque parte de su estructura ha tenido que ser reforzada tras los eventos sísmicos que han afectado nuestro país, lo que trajo algunas modificaciones como en su fachada y en el interior (muros que se modificaron, pisos de madera sellados y ladrillos en zonas de acceso o descarga).

Su uso no es el original ya que como se dijo anteriormente la fábrica se trasladó, dejándola en abandono. Las ocupaciones que hay actualmente son: oficinas CVC consultora, oficinas de uniformes institucionales, un salón de talleres culturales y el centro de rehabilitación San Martín. En cuanto a la utilización general de todo el inmueble, se ocupa solo la tercera planta, debido a problemas estructurales. Los antiguos accesos que funcionaban como oficinas se mantienen cerrados a excepción de uno que es ocupado para las circulaciones.



Actual centro de rehabilitación San Martín (sector en blanco).  
Fuente propia P.M.B.

## 2.2.7 Análisis a partir de sus partes.



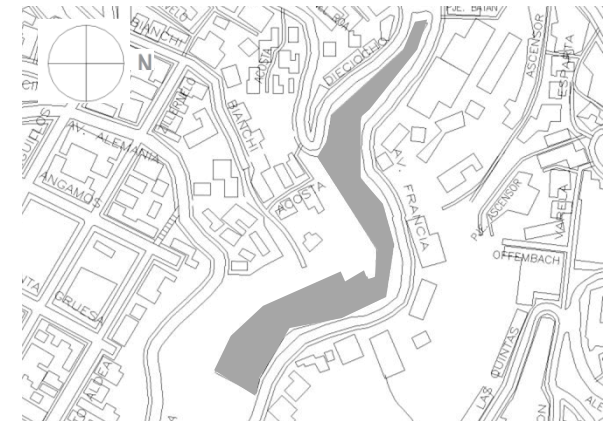
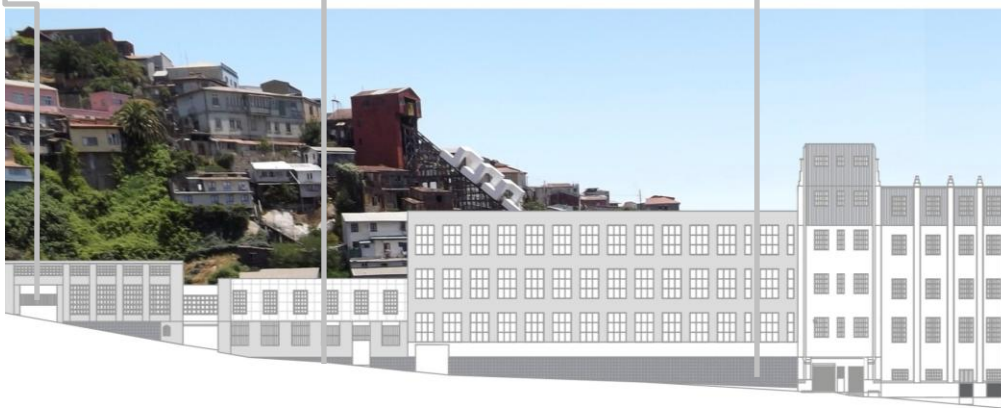
Hay sectores que tienen ventanas de grandes dimensiones y se ubican a pocas distancias unas con otras.



Detalle de muros albañilería.



La fábrica a lo largo del camino posee grandes entradas (portones), además de muros de piedra (zócalos) de gran envergadura que le permiten nivelarse a medida que se sube a la quebrada.



La fábrica destaca por emplazarse de forma serpenteante al final de la Avenida Francia, bordeando el camino, encajonando el caminar.



Las dimensiones de la fábrica (todo grande y colosal) dan la sensación de encajonamiento. A escala humana estando ahí es imposible ver completamente desde una primera mirada lo que esta cerca.



El sector Sur (zona cerca de la subida a la quebrada) están sus muros de ladrillo completamente a la vista, probablemente sea el sector mas en abandono, debido a que no se ven modificaciones de reforzamiento ni habitabilidad.



Este sector hay partes que no posee techumbre, lo que son señas del deterioro de algunas partes de la fábrica debido al estado de abandono





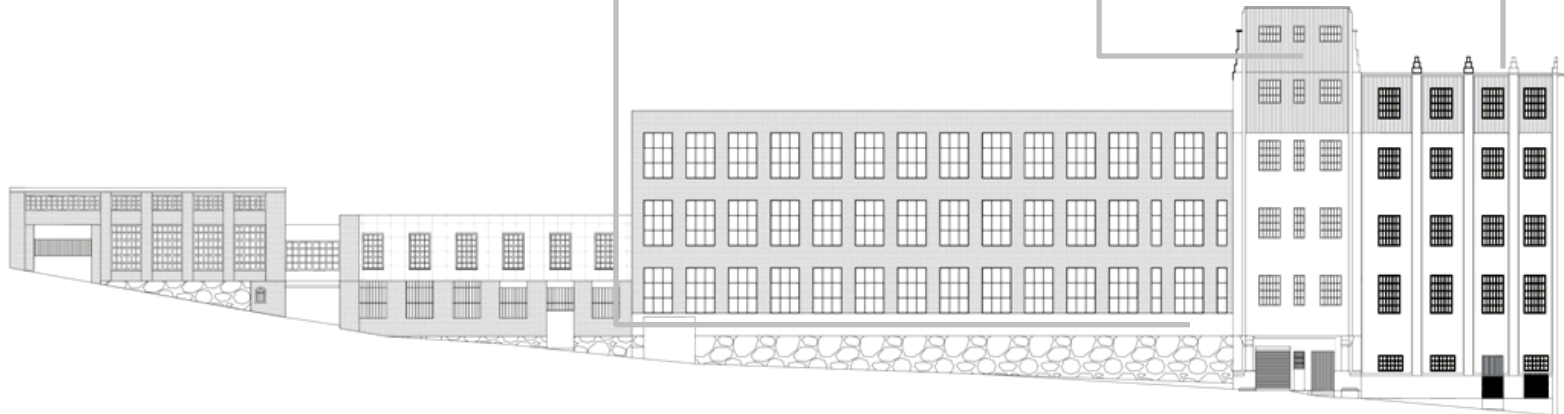
Detalle de muro de "Barraca Santos Ossa", junto al Centro de rehabilitación San Martín. Se destacan muros con ornamentación y adornos en el centro de rehabilitación, que se contraponen con los muros lisos y/o descubiertos del resto de la fábrica.



Detalle de la altura y muros (parte alta de donde está el centro de rehabilitación).



Detalle de ventanas, muros y parte de techumbre



Escala 1 : 500



Fragmento muro y albañilería.



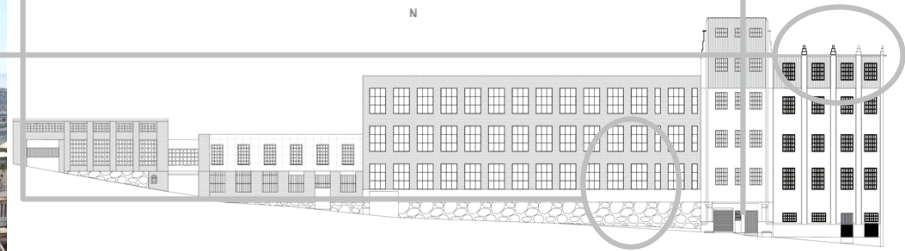
Fragmento escala próxima, habitar entre muros cuando el transeúnte se acerca al sector.



La fábrica posee grandes zócalos que pueden llegar a superar los 2 mts de altura.



Centro de rehabilitación inserto en la fábrica. Convivencia de lo nuevo con el pasado.



→ Foto escala lejana del fragmento. Mirada desde el cerro; Se observan las grandes altura que alcanza la fábrica con respecto a su medio próximo, lo que le da monumentalidad e importancia a nivel urbano.

2.4 COLECTIVO FAVERO



### 2.4.1 Ubicación:

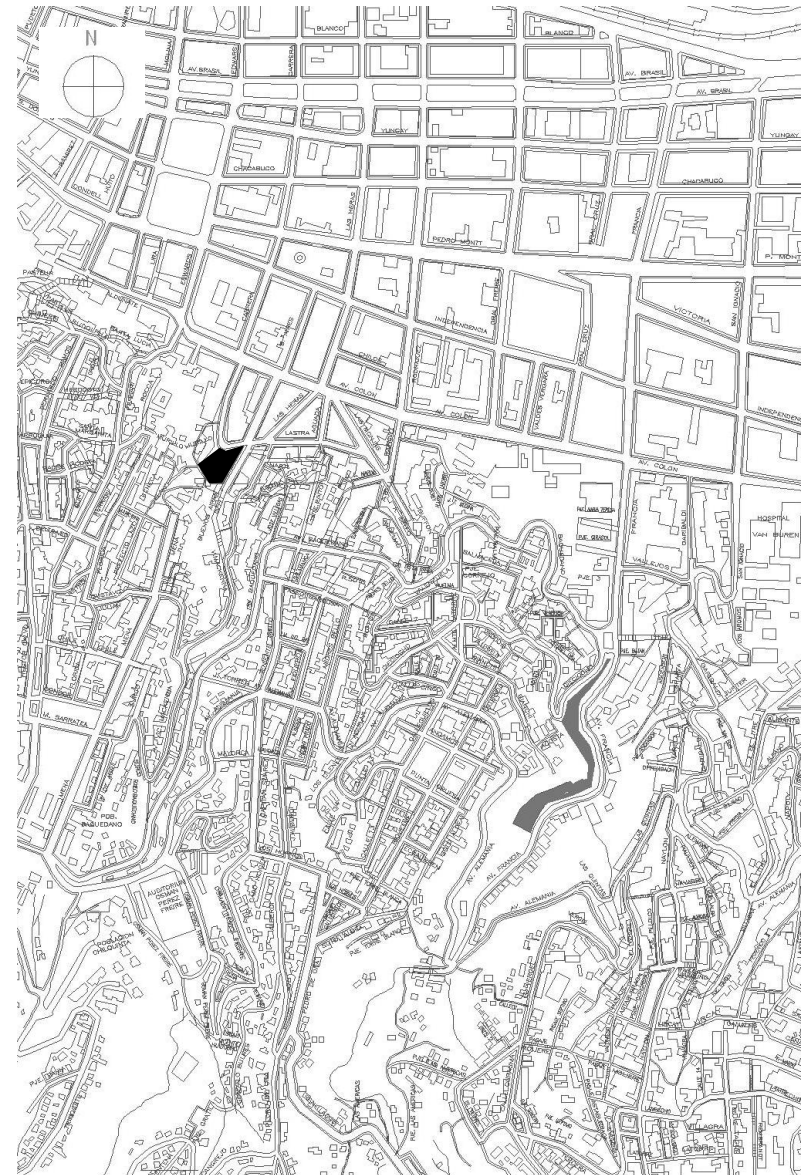
Emplazamiento: Cerro Bellavista y cerro Mariposa, específicamente entre calle Lastra, Buenos Aires y escalera Murillo.

Arquitecto o Dueño: Arquitecto Giacondo Favero. Primer dueño Mauricio Schiavetti.

Año: 1909 y 1912

### Datos relevantes:

- Inicios siglo XX: se construyeron las primeras viviendas alrededor de la quebrada que se vinculaban con el plan y que fueron apareciendo espontáneamente en el sector.
- 1906:
  - Terremoto 16 Agosto: Debido a las catástrofes se cambia el trazado anterior por demolición de diversos edificios, teniendo que hacer planificación post terremoto. Se crea una nueva forma de habitar la quebrada, se dirigen los accesos de los cerros hacia el plan.
  - Construcción del ascensor y escalera contigua.
- 1909: Construcción del Colectivo Favero, pensado principalmente para familias de clase media./ obrera
- Primeras décadas siglo XX: problemas de hacinamiento y manutención del edificio.
- 1940: Viviendas cedidas a actuales propietarios, se mejora el lugar porque las familias poseían mayores ingresos.
- 2012: Rehabilitación luego de daños post terremoto 2010.



Escala 1:11000

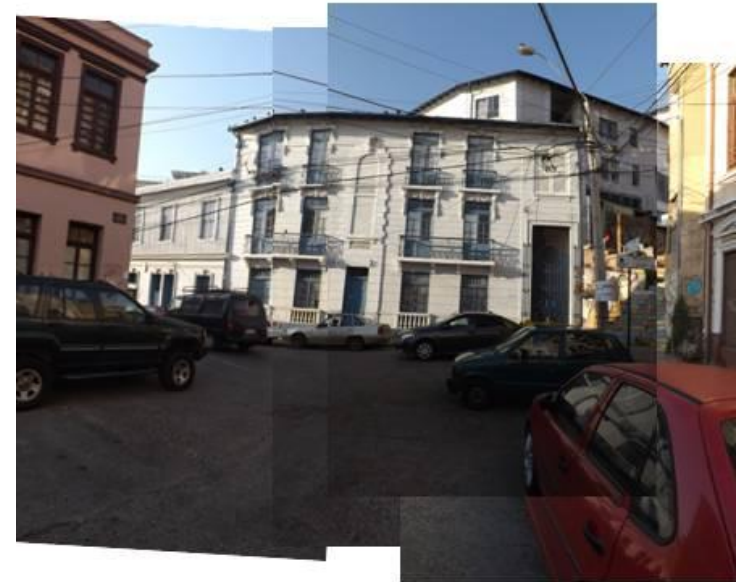
## 2.4.2 Emplazamiento

Se emplaza en el barrio la Aguada, a pie de cerro, entre los cerros Bellavista y Mariposa del sector Almendral, lugar que destacaba a inicios de siglo por ser parte de los primeros barrios que vinculan funcionalmente la quebrada con el plan.

A mediados del siglo XIX el sector se había poblado de manera espontánea. La construcción del camino cintura en 1880 permitió que se lograra densificar la quebrada, al intensificar la relación entre cerro-plan. En 1888 el desbordamiento del tranque Mena arrasó con las viviendas y quebrada, por lo que se tuvieron que construir posteriormente muros de contención para poder canalizar y abovedar el estero. Luego de estos hechos, se edificó el Colectivo Favero que destacó por adecuarse a la topografía del lugar a partir de niveles que se observan aterrazados al ir por la escalera Murillo, además de ser el principal conector entre cerro y plan (además de vincularse con el ascensor). Se encuentra cerca de calles importantes como Buenos Aires y Lastra, que al mismo tiempo se vinculan con las arterias de la ciudad, teniendo acceso y conectividad inmediata con locomoción (micros, colectivos) y diversos equipamientos (colegios, negocios de barrio, carabineros, etc.)



<https://www.bing.com/maps/#Y3A9LTMzLjAwODA5OX4tNzEuNTE5Njk5Jmx2bD02JnN0eT1yJndoZXJlMT12YWxwYXJhaXNv>



Fuente propia P.M.B.

### 2.4.3 Historia

La imagen del Almendral fue modificada tras una serie de tragedias que sucedieron (terremoto de 16 de agosto 1906 y el incendio posterior) ya que se derrumbaron gran parte de los edificios que se emplazaban en el sector, además también la construcción del ascensor Florida en 1906 y la promulgación de la ley de reconstrucción del Almendral en 1910 influyeron en el cambio del trazado urbano y a su vez en la construcción del Colectivo Favero.

La ley de reconstrucción consistió en planificar las expropiaciones necesarias para las faenas de reconstrucción, lo que trajo consigo nuevo trazado de calles (nace calle Colón), además de la nivelación, pavimentación y abovedamiento del estero de la Aguada y Jaime (Avenida Francia actualmente), todo esto en conjunto con los efectos del terremoto e incendio produjo nuevas soluciones formales. Otra promulgación de ley que trajo consigo beneficios al sector fue la Ley sobre habitaciones obreras de 1906 lo que incentivo la construcción de viviendas tanto para la clase obrera como para los más necesitados ya que poseía grandes beneficios como que fuese gratis el consumo de agua, no pagar impuestos y las garantías que daban las sociedades constructoras que potenciaban la actividad de privados, generándose arriendos y ventas de viviendas, lo que ayudo a la deficiencia habitacional que había por ese entonces.

A partir de todo lo mencionado anteriormente se construye el Colectivo Favero en 1912 (financiado por



Ascensor florida.

<http://ascensoresvalpo.blogspot.cl/2012/03/ascensores-en-el-pasado.html>



Ascensor florida.

<http://www.freewebs.com/ascensoresvalpo/florida03.jpg>



Tragedia tranque Mena, antes del abovedamiento.

<http://talent.paperblog.com/la-tragedia-del-tranque-mena-2519048/>

el arquitecto Giacondo Favero que llegó a nuestro país en 1889 ), destinado a familias de la clase media y obrera que desempeñaban actividades en la ciudad y puerto y que no podían adquirir estos bienes (por ende eran arrendadas).

Durante las tres primeras décadas del siglo XX, fueron periodos de problema del Colectivo Favero, se produjeron situaciones de hacinamiento por parte de las familias que habitaban el lugar, además existía un mal mantenimiento del edificio, debido dificultades de organización de parte de los propietarios, lo que también trajo consigo problemas para solventar los gastos comunitarios de luz y agua.

A finales de 1940 las viviendas fueron transferidas a los actuales dueños lo que tuvo como consecuencia positiva que hubiesen mejoras en cuanto al cuidado que se le otorgaba al Colectivo, todo esto gracias a que las personas poseían mejores ingresos. Sin embargo, al no estar acogidas a la ley de copropiedad, aun existen problemas de convivencia y usos.



Colectivo Favero antes de la rehabilitación 2012.  
Fuente: Carlos Lara Aspee



Colectivo Favero actual.  
Fuente propia, P.M.B.

#### 2.4.4 Hitos

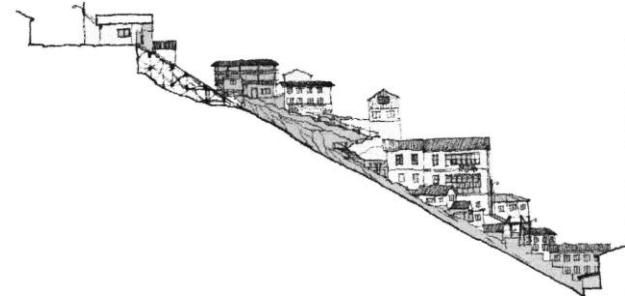
##### Hito arquitectónico:

La construcción del colectivo Favero destaca por ser un hito en la política habitacional de la vivienda obrera y clase trabajadora. Su importancia radica en la creación de este conjunto de viviendas para las familias obreras que no podía adquirir las viviendas durante un periodo en que Valparaíso estaba en su época de esplendor. Además este fragmento tiene valor a partir de lo material y las relaciones que se dan en él y en cómo van habitando el territorio acoplándose al terreno. También su materialidad da señales de la época de auge en la que fue construida, ya que posee accesos en mármol blanco que son muestra de la riqueza de esos años además de la cultura traída por los extranjeros, y que se observa en la combinación ornamental del lugar.

##### Hitos históricos:

**Ascensor florida:** Perteneciente a la Compañía Nacional de Ascensores S.A. se construyó en el año 1906 (construcción post tragedia de terremoto e incendios). Comunica las calles Marconi del cerro Florida con el plan, ejerciendo influencia debido a que recogía y era un punto de conexión entre plan cerro, que por ese entonces no se encontraba sólidamente establecido. Su emplazamiento está directamente relacionado con la escalera Murillo y el colectivo Favero

**Promulgación ley habitaciones obreras de 1906:** La ley presentada por la cámara de diputados en 1905, y aprobada el 18 de febrero del 1906, tuvo como



Topografía del lugar, adaptación de los asentamientos.  
Fuente: Rehabilitación colectivo habitacional Favero, cerro Florida, Valparaíso. Proyecto título 2011. Tania Morales Rojas. Universidad de Chile.



Ascensor Florida.  
<http://www.fotografiapatrimonial.cl/p/396>

objetivo favorecer la construcción que cumpliera con viviendas higiénicas y económicas que permitieran el arriendo o la venta. También buscaba que se tomaran las medidas adecuadas de saneamiento habitacional obrero y fijar las condiciones de las nuevas viviendas del grupo proletarios. Tiene una función higienizadora importante, rehabilita o demuele las viviendas que no cumplen con lo mínimo en cuanto a higiene como era con servicios básicos de agua y desagüe y evitar inundaciones de callejuelas.

A partir de esto, se buscaba proyectar una nueva imagen de ciudad, queriendo anudar la ciudad segregada para dar continuidad al trazado (eliminando así los conventillos y tratando de adquirir parcelas de los sectores para la planificación urbana), dando incentivos destinados a la construcción de clases más necesitadas, dándole gratuidad en el consumo de agua u otras garantías a las sociedades constructoras.

**Promulgación de la Ley de Reconstrucción del Almendral en 1910:** Esta ley permitió planificar las expropiaciones necesarias para la reconstrucción, de esta forma reparar los daños causados por el terremoto del 16 de agosto y prevenir daños posteriores como eran las inundaciones en aquel entonces. Se realizaron trabajos de nivelación de calles dándole alturas y declive según correspondiera, pavimentación de calles, construcción de aceras, creación de plazas, avenidas, calles (como Colón) y ensanche de algunas, de esta forma poder armonizar la topografía del terreno (Camino Cintura y pie de cerro). También se proporcionaron servicios básicos como luz, agua, desagües y transporte (líneas

de tranvía) y reparación o reconstrucción de todos los equipamientos ya sean iglesias, colegios u otros de carácter público.



Escalera Murillo, ascensor Florida y Colectivo Favero. <http://hoteldavincivalparaiso.cl/historia/>



Escalera murillo y fragmento de Colectivo Favero, antes de la remodelación 2012. Fuente: Foto Carlos Lara Aspee.



Vista Colectivo Favero desde calle Lastra. Fuente propia, P.M.B.

## 2.4.5 Descripción

### Características:

El Colectivo Favero se caracteriza y destaca en cuanto a las soluciones formales y tecnológicas que se ocuparon en la época, señal del último periodo ecléctico de la ciudad. La mezcla de arquitectura traída por Europeos más la construcción en pendiente (se acopla a la topografía del lugar), la hacen un fragmento importante en la trama de Valparaíso. El encontrarse entre las calles Buenos Aires, Lastra y la escalera Murillo, además de ser la estación inferior del ascensor Florida , y abrir sus ventanas hacia este exterior (y no ser en sí tan hermético), permiten que el colectivo se relacione estrechamente con su entorno.

Su conformación interior es rica espacialmente, escaleras y pasajes “estrechos” forman parte de la circulación del lugar, una tipología de construcción y forma de habitar propia de Valparaíso pero a una menor escala. Las circulaciones verticales y horizontales se dan de forma casi continua en el colectivo , lo que permite la fluidez.

### Descripción y características según estructura.

Favero posee diversidad de materiales y ornamentación que le permite una mixtura al edificio. Posee muros de contención y cimientos hechos en piedra. El primer piso está construido con muros de albañilería reforzada (ladrillo) con cables de acero, mientras que sus pisos superiores fueron realizados con tabiquería de roble pellín rellenos con adobillos

dispuestos de soga. Los envigados de entrepiso son de pino Oregón (de 2”x10” y 2”x12”) y sus vigas principales están construidas de concreto de hierro. Los accesos al edificio fueron realizados en mármol blanco. Las barandas, balcones y puertas de acceso en hierro forjado. El cortafuegos, previa al uso del hormigón armado, posee perfiles de hierro similares a los rieles del tren. La techumbre es de madera y la cubierta de hierro galvanizado ondulado.



Detalle de escaleras y ventanas interiores. .  
Fuente propia, P.M.B.



Pasillo interior. .

Fuente propia, P.M.B.

## 2.4.6 Usos y estado actual

En la actualidad el conjunto cuenta con 43 departamentos (entre 60 y 200 mts<sup>2</sup>, cada uno con sus servicios básicos), cuyo uso no ha presentado grandes variables (uso habitacional), aunque su ocupación no es la que se pensó originalmente, siendo las viviendas entregadas en 1940 a otras familias que poseían mayor ingreso que el obrero común, de esta forma poder dar mejor mantenimiento al edificio. Ahora existe una mixtura social en cuanto a quienes habitan, desde personas de escasos recursos a personas de profesión.

En cuanto a su interior se dan vinculaciones colectivas, siendo los pasillos y patios de luz un lugar de encuentro de situaciones al paso (vecinas que barren, salud en escaleras, conversaciones al pasar) además de un intercambio intencionado que se da a partir de la apropiación de lugares de tránsito (expropiación) sacando parte de su mobiliario y creando un entorno donde los vecinos comparten (comen, juegan, conversan, etc.) .

El estado actual del edificio es de buenas condiciones aunque no siempre fue así ya que habían grietas y otros problemas en su infraestructura pero que fueron solucionados en la remodelación del 2012.



Parte del mobiliario y lugar de encuentro, Colectivo Favero. .  
Fuente propia, P.M.B.

### 2.2.7 Análisis a partir de sus partes.



Detalle de puertas de madera doble hoja y ventanillas.



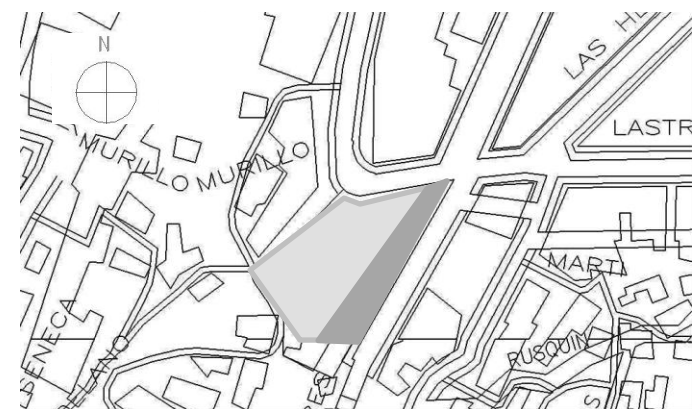
Fragmento de puerta y manilla. Se mantuvieron las puertas originales luego de la restauración pese al deterioro, por lo que a pesar de estar pintadas, aparecen llagas que texturizan la puerta que son testigos de su antigüedad.



Detalle de puerta, ventanilla y ornamentación



ELEVACIÓN CALLE BUENOS AIRES



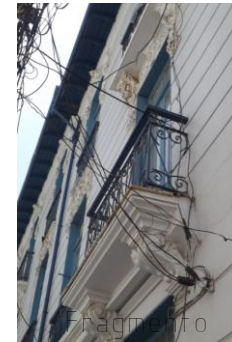
Esta fachada queda cerca de otras viviendas y de una escalera que le permite conexión con el cerro. Aquí en conjunto con la fachada que da a la escalera Murillo, se observa los niveles que posee y como se fue adecuando a la topografía del sector (eso se puede observar en los zócalos que quedan escalonados).



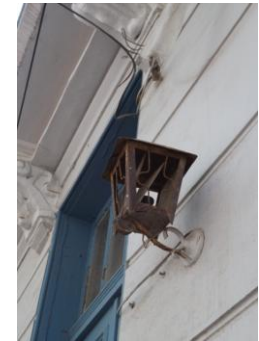
Detalle de pisos. Envigado de pino Oregón.



El conjunto destaca por poseer variada ornamentación que se da en los apoyos de balcones, interior, arriba puerta, etc.



Fragmento de balcones que se dan en el conjunto.



Detalle farol. En desuso, oxidado, muestra del paso del tiempo



Detalle de los balcones (las barandas son de hierro forjado) y de la variación de alturas (observable en techumbre) acorde sube por la ladera.



Fragmento de detalle de esquina de l edificio.



Fragmento de detalle ornamentación.

Aparecen caras de leones debajo de cada sesión en voladizo (balcón).



Fragmento de detalle : Cabeza de león



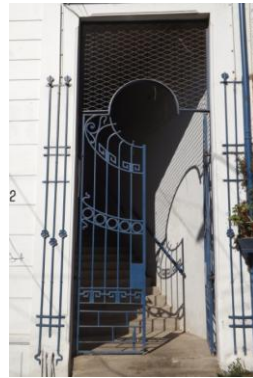


Escala 1:200

ELEVACIÓN CALLE BUENOS AIRES



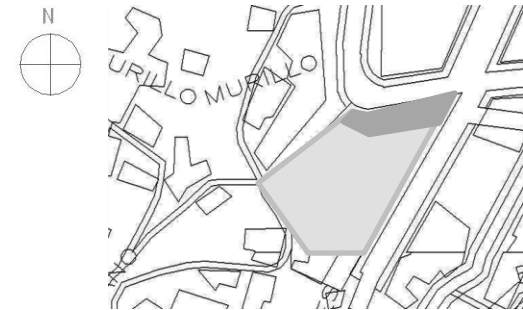
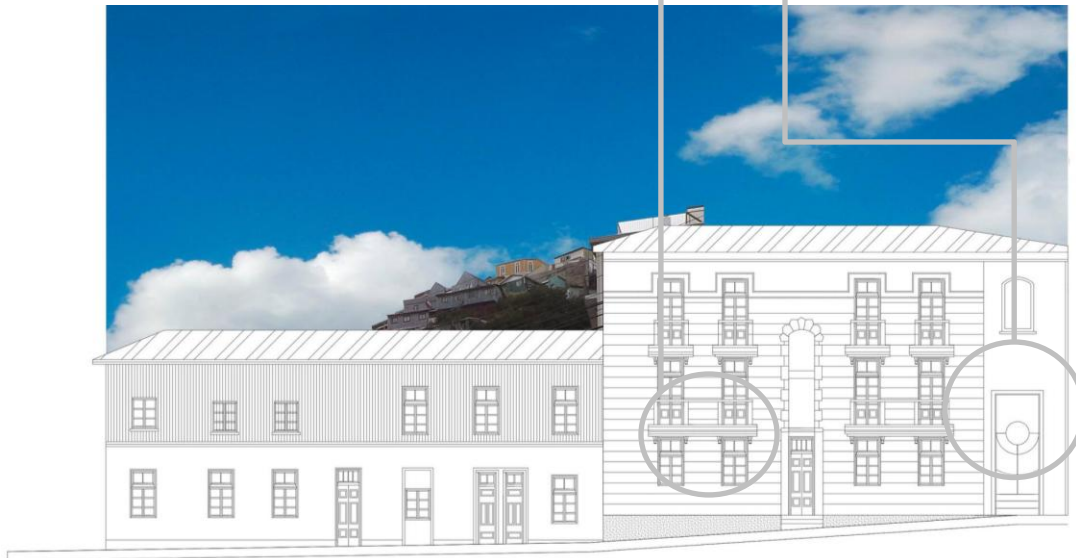
Detalle ventana y ornamentación



La entrada da a calle Lastra y Carrera, siendo continua a esta última cuando se recorre el sector ( desde calle Carrera se direcciona a Favero).



Parte de la fachada de calle Lastra es similar a la que se da en calle Buenos Aires (ornamentación, balcones, textura de la fachada). Uno de los accesos grandes que posee el colectivo se encuentra al costado, al lado de la escalera Murillo.



FACHADA LASTRA

Posee una variabilidad entre tamaño y forma constructiva. Si bien por color nos permite reconocer su continuidad y en forma de puertas, son distintas en cuanto a texturas que tiene y forma de la ornamentación. .



Fragmento de detalle de esquina de l edificio: ventanas y cornisas.



Detalle de ornamentación mas sencilla en cuanto lo que se da en el resto del conjunto (en la otra fachada se dan formas curvas o de animales como el león).



Detalle de ventanas y muro revestido con plancha de zinc.



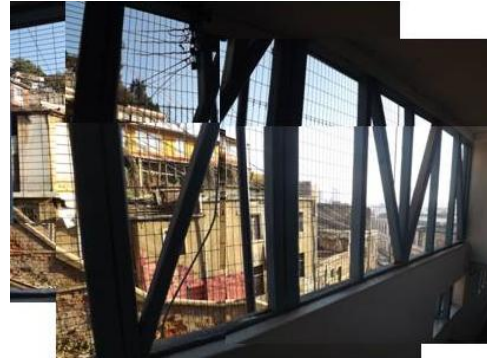


Escala 1:200

ELEVACIÓN FACHADA LASTRA



Detalle de muro (zócalo) escalonado que se ajusta a la topografía) y de ventanas que miran hacia la escalera Murillo.

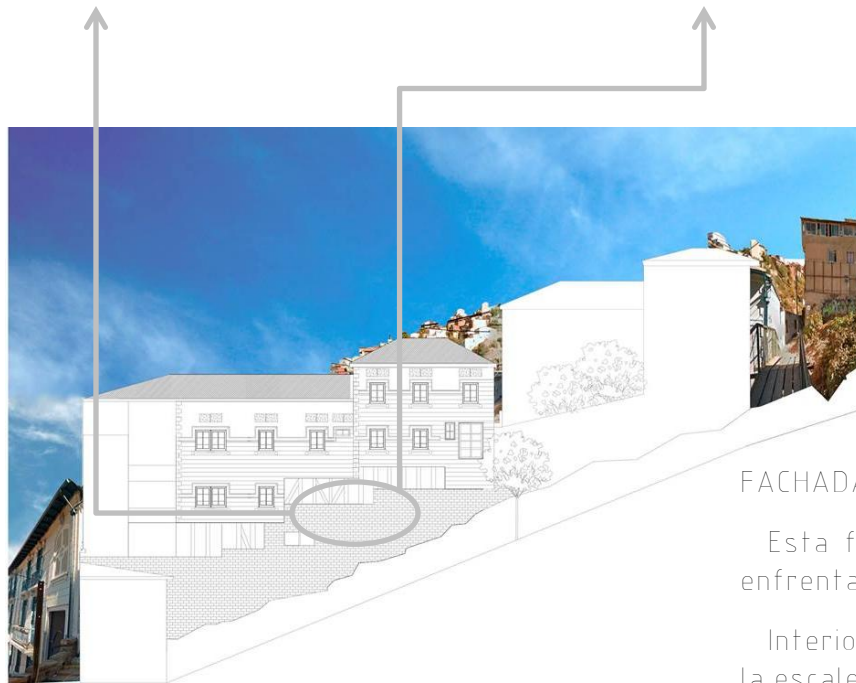


Sección interior, pasillo con ventanas hacia escalera Murillo.

Enfrentamiento entre fachadas en desuso.



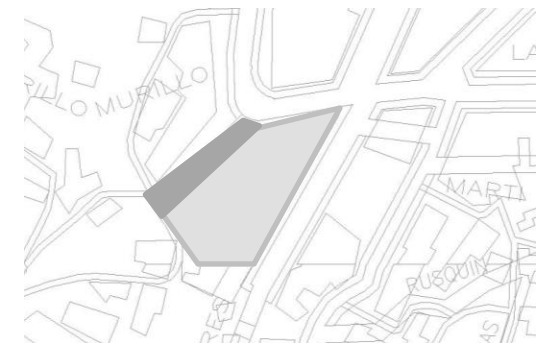
Varias de las viviendas que están frente del Colectivo están quemadas/destruidas o abandonadas. Favero tiene relación visual con este sector pero no a nivel de habitabilidad.



FACHADA ESCALERA MURILLO

Esta fachada queda menos expuesta debido a que se encuentra enfrentada a muros de viviendas deshabitadas..

Interiormente el colectivo tiene relación visual con el entorno de la escalera Murillo (los pasillos interiores miran hacia este sector).





Colectivo Favero y escalera Murillo.

A medida que se sube, Favero también asciende a través de zócalos que nivelan su terreno .



Antiguamente este sector conformaba parte importante en cuanto a la conectividad entre cerro – plan, no solo por poseer una escalera que bordeaba, sino que por tener integrada la estación baja del ascensor Florida.



Colectivo Favero y escalera Murillo.



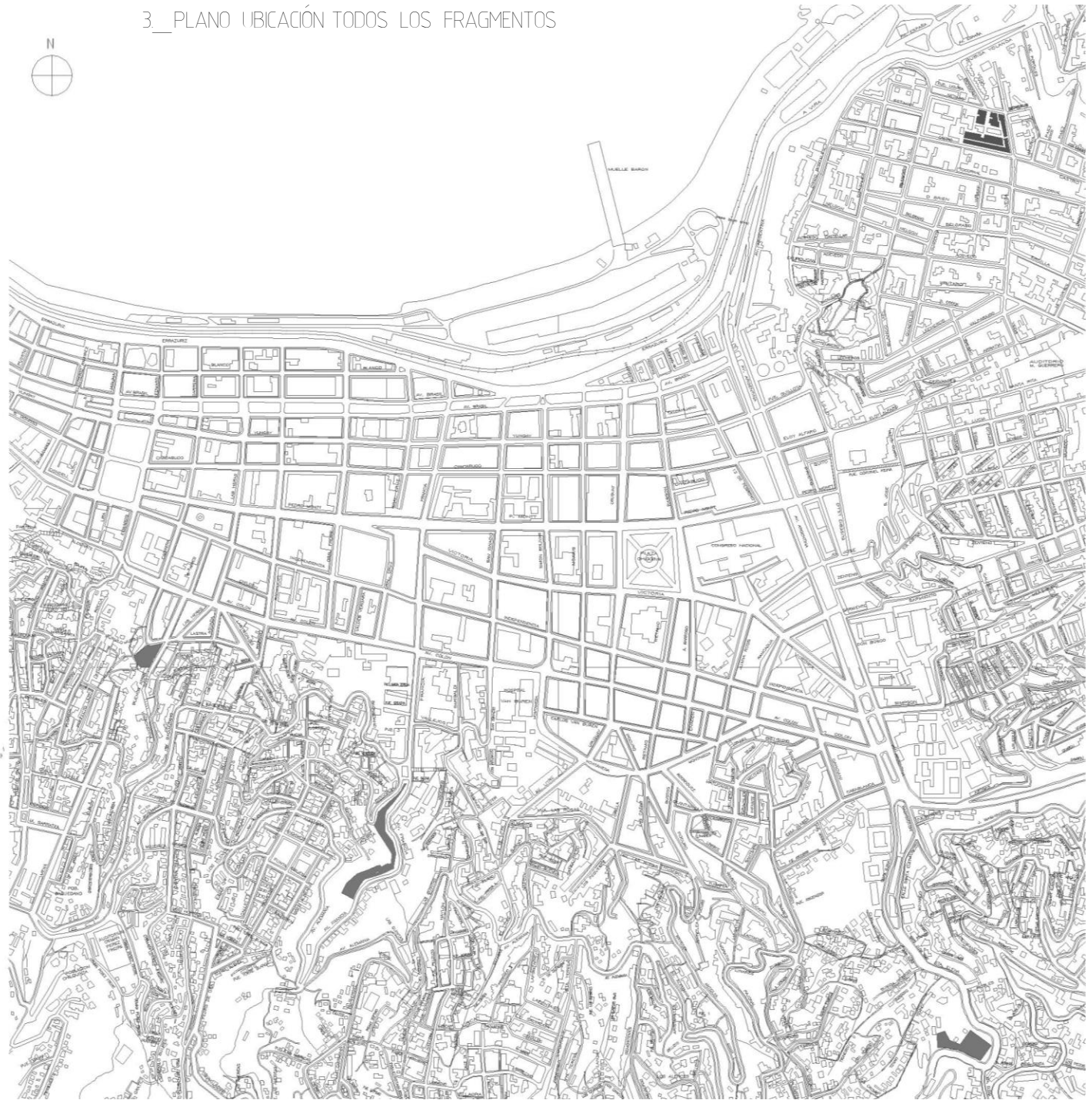
Detalle de viviendas en desuso.



Escala 1:200

FACHADA ESCALERA MURILLO

### 3\_ PLANO UBICACIÓN TODOS LOS FRAGMENTOS



Escala 1:11000

## CAPITULO 5: RECONOCIMIENTO ACTUAL.

### 1. Reconocimiento actual

La ciudad con el paso del tiempo ha experimentado un crecimiento inmobiliario notable en conjunto con el crecimiento económico del país, que han cambiado la imagen de Valparaíso. Aquí se conjugan ambas cosas, por un lado lo histórico con lo nuevo como 2 imágenes distintas del lugar, en donde morfológicamente se va configurando el territorio entre un lugar de memoria, acorde con nuestra identidad y un lugar que quizás, poco tiene que ver con Valparaíso pero que es testimonio innegable de los tiempos en los que vivimos y el “progreso” al que supuestamente ha sido implantado el tejido urbano, entonces nos preguntamos ¿Cuál es el estado de conservación del patrimonio, tanto el reconocido como aquel que no lo es pero que también nos habla de un pasado de esplendor?.

Actualmente el estado de conservación va a depender de lo que es o no considerado por la UNESCO como testimonio excepcional de un periodo de globalización, siendo que cada sector, tanto los reconocidos como patrimonio como los fragmentos espaciales memorables, merecen ser cuidados y valorados de la misma forma, por ser huellas del periodo de esplendor de Valparaíso. La contraposición entre aquello que se cuida y aquello que pasa a quedar en el olvido, no debería producirse por el hecho de encontrarse lejos de la zona patrimonial, si quizás los esfuerzos por mantener el patrimonio fuesen los mismos para mantener aquellos no reconocidos, podríamos tener una visión más amplia de lo que es y fue Valparaíso, y sobre lo que conforma realmente parte del paisaje cultural.



Barrio Puerto, zona protegida por la UNESCO  
[http://cdn.plataformaurbana.cl/wp-content/uploads/2008/05/1340900792\\_barrio\\_puerto.jpg](http://cdn.plataformaurbana.cl/wp-content/uploads/2008/05/1340900792_barrio_puerto.jpg)



Valparaíso.  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/Valpara%C3%ADso#/media/File:Panor%C3%A1mica\\_desde\\_el\\_cementerio\\_N%C2%BA1.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/Valpara%C3%ADso#/media/File:Panor%C3%A1mica_desde_el_cementerio_N%C2%BA1.jpg)

## 2. \_\_ Testimonio del pasado como parte del presente

Las ciudades y su arquitectura constituyen una memoria construida de una ciudad, en este caso, Valparaíso en su auge (finales del siglo XIX y principios del siglo XX), que se observa en sus calles, sus paisajes, sus construcciones, todas cargadas de los extractos del pasado, que crean la imagen verídica en donde se expresa la historia y las transformaciones a la que fue sometida; Estos fragmentos son también parte de un escenario presente, parte de un patrimonio y legado que merece ser utilizado, reconocido en nuestra vida.

*‘Una ciudad que intente ser sólo una expresión del pasado dejará de ser una realidad urbana viva y se convertirá en un museo o en un parque temático. De esta forma una ciudad viva, una arquitectura viva, son las que reutilizan los elementos del pasado y a la vez construyen el presente e innovan el futuro’* *Arquitectura y memoria: El patrimonio arquitectónico y la ley de memoria histórica. Alfonso Muñoz Cosme, profesor de la escuela de arquitectura de Madrid.*

Toda ciudad ha de sufrir transformaciones para acoger las funciones actuales y así conservarse adecuadamente, es a partir de esto que se identificaran aquellos aspectos de situación actual en lo que están estos fragmentos notables, en especial aquellos de índole fabril, reconociendo tanto los aspectos sociales y culturales como los cambios que las han afectado con respecto al paisaje actual de Valparaíso.

## 3. \_\_ Límites

### 3.1 Definición

*“Línea real o imaginaria que separa dos terrenos, dos países, dos territorios”* RAE

En arquitectura el límite no es sólo una línea imaginaria o real, también puede ser un espacio y el punto de tensión entre estos, el cual puede estar dado por formas de habitar o como interactúan las personas con el entorno. Los conceptos de límite, se reconocen como incidentes en la organización del espacio y las relaciones dinámicas que se establecen. A partir de esto se pueden categorizar como magnitudes tangibles e intangibles, de forma-orden o socioculturales.

Esta base amplia el sentido de entorno comprendiendo de esta forma, la ciudad de Valparaíso como un escenario urbano complejo, que va más allá de configurarse como mobiliario, sino que son sus elementos intangibles, propios de su memoria, los que lo constituyen como organismo.

Entonces, cabe preguntarnos ¿Cuáles eran los límites en aquellos tiempos de estos fragmentos y cuál es la posible transformación o mutación que tuvo a partir de los años hasta actualidad?

### 3.2 Límites población Luis Barros Borgoño.

Los límites se pueden definir a partir de la relación con el entorno, por lo que podemos determinar varios tipos de límites alrededor del conjunto. Por un lado encontramos el límite próximo que tiene que ver con la manzana, en donde el conjunto se alza de manera hermética con respecto al entorno ya que se encuentra contenido en sí mismo, delimitando y cercando pasajes interiores. Sus casas que se hallan de forma continua ponen en valor su hermetismo, como si el conjunto solo fuese un gran bloque que se adueña del sector.

Otro límite que se observa es el que se vincula con la habitabilidad del espacio, en cuanto a la forma en que se van dando las relaciones con su entorno próximo y de qué forma se configura el barrio. El sector posee equipamientos que son tan antiguos como la población en sí. Aparece la iglesia y negocios que delimitan el sector pero al mismo tiempo difuminan el hermetismo del conjunto para extender la forma de habitar al exterior, generando puntos de encuentro en lugares como negocios barriales.

Otro límite está dado por el tipo de construcción con respecto a su territorio. Esto se relaciona con la ubicación del fragmento en cuanto al inicio de su construcción la que se relaciona con iniciar una trama regular en forma de damero en un terreno irregular, con pendientes (por eso se observa el escalonamiento de las viviendas que es visible en su zócalo al recorrer el conjunto). La constitución de la trama regular se dio a partir del poblamiento del sector, que se centró en la iglesia San Francisco.



Equipamiento, iglesia San Francisco. Fuente propia, PMB.



Viviendas y negocio barrial. Fuente propia, PMB.



### 3.3 Límites fábrica Costa y población Santa Elena.

Los límites se pueden definir a partir de cambios con respecto al proceso de crecimiento arquitectónico y social respecto a los residentes del sector. Durante los primeros años de la fábrica, los empleados eran mayoritariamente gente del mismo barrio, que trabajaban por las mañanas en las instalaciones de Costa y volvían por las tardes a sus casas, situación que se repetía durante todos los días, por lo que había un flujo constante, pero que era dentro del perímetro que se entendía como “territorio de la fábrica” ya que comprendía desde donde está se ubicaba junto con la población Santa Elena. Tiempo después, esta dinámica de los trabajadores cambio a medida que la fábrica iba alcanzando mayor éxito, ya que ahora no eran solamente trabajadores residentes del mismo barrio, sino que un número creciente de trabajadores provenían de diversas partes de la ciudad, por lo que estos límites se comenzaron a extender y se observó un flujo de personas movido que transitaban continuamente por la avenida Santa Elena durante el día y la noche. El crecimiento de números de trabajadores que vienen desde otros lugares, redujo aquel círculo cerrado e íntimo de estrecha relación entre quienes habitaban el barrio con la fábrica afectando en cierta medida la sociabilidad del barrio.

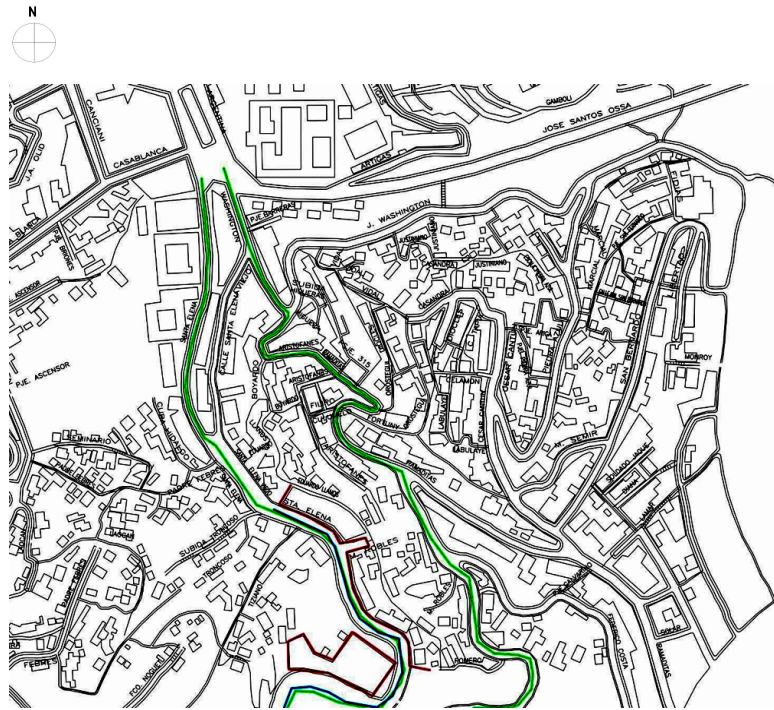
Actualmente, los límites que podrían darse a partir de los residentes con la fábrica, es casi nula, la fábrica al estar en desuso solo tiene la importancia como un hito para aquellos que transitan por el lugar, pero ya no hay relación entre los habitantes de lugar con el edificio.



Viviendas y fábrica. El habitar de este sector es solamente de carácter residencial.. Fuente propia, PMB.



Viviendas población Santa Elena. Fuente propia, PMB.



#### SIMBOLOGIA

- Limite a partir de su relación espacial (.calle/ cuadra que componen los elementos del fragmento)
- Limite a partir de su geometría (fachada propia)
- Conexión vial con calles y ejes principales y/o relación visual.

La fábrica Costa posee una geometría irregular que se acomoda a la cota de cerro y que van dando forma al eje de calle y su frente a partir de sus alturas y la sombra que genera que van generando un limite en cuanto a la forma en que se habita el lugar con respecto los otros sectores (ejemplo contraparte: Avenida Argentina, amplia, abierta, concurrida, iluminada)

Sus limites están dado por variables que tienen que ver con la forma en que se relacionan estas con su entorno, ya que en sus inicios estaba marcado lo que se consideraba como parte del territorio de la fábrica, debido a la dinámica de esta con sus trabajadores. Actualmente esta dinámica no se encuentra. Con respecto a su Avenida se marca un paso drástico entre el bullicio de la gente, el tránsito para sumirse en un lugar tranquilo (quizás con la Avenida halla cierta dinámica ya que posee todo lo necesario para surtir a las viviendas y las necesidades de los habitantes)

### 3.4 Limites Avenida Francia

Los límites están dados a partir de sucesos que influyeron en la forma de habitar el lugar según los procesos históricos que acontecieron. La mutación de los límites es evidente, en sus orígenes estos límites eran más difusos, en donde lo comercial y la vida no se veía tan segregado. La conexión con el plan desde la quebrada (sector donde se encuentra el ascensor) hacían de la avenida un lugar cerca del paso y de fácil accesibilidad.

Tras las reformas y otros sucesos que marcaron un fin a este periodo industrial, la fábrica se trasladó, al igual como lo hicieron la gran mayoría, por lo que el sector sufrió un deterioro y al mismo tiempo una segregación marcada. El ascensor se cierra terminando con la conexión al plan quedando el final de la Avenida desolado, un sector que no te invita a ir por lo que queda casi como un sector residual.

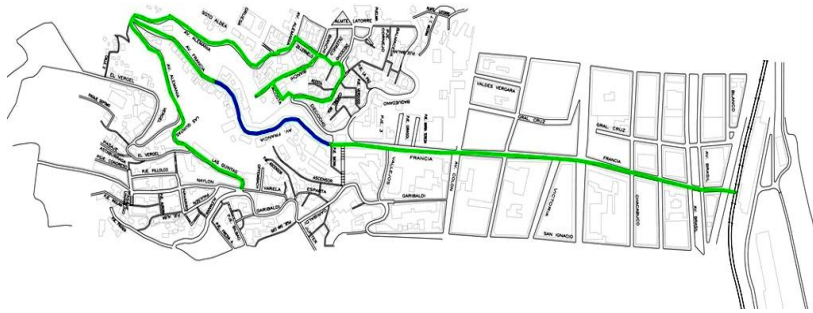
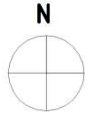
La Avenida posee actualmente un límite marcado observable que comienza (sector más próximo al mar) con comercio mayor, el que es denso hasta llegar a la altura de Pedro Montt en donde es muy potente; pasando este sector cada vez empiezan a ser de menor envergadura, como comercios de barrio, pequeños locales de comida, panaderías etc. hasta llegar a la calle que conecta con Colón, para luego encontrar uno que otro comercio hasta que se extingue completamente.



Avenida Francia. Estado actual, la poca habitabilidad hacen del lugar un sitio desolado (su ocupación a veces es más vehicular que de personas)  
Fuente propia, PMB.



Pedro Montt (esquina con Av. Francia). Sector muy comercial y que conecta con toda la locomoción.  
<http://www.chilebienesraices.cl/wp-content/uploads/8-Av-Pedro-Mont-con-Francia.jpg>



#### SIMBOLOGIA

-  Limite a partir de su relación espacial (.calle/ cuadra que componen los elementos del fragmento)
-  Conexión vial con calles y ejes principales y/o relación visual.

La fábrica de Avenida Francia posee una geometría particular, va componiendo su calle a partir de grandes muros que de forman serpenteante también van siguiendo la topografía del lugar

Sus límites están dados por algunas variables, como por su condición espacial que marcan un traspaso entre el bullicio de la gente, la vida agitada, lo soleado con un lugar completamente lo contrario, tranquilo, quieto, sombrío siempre debido a sus grandes muros. Otro límite es el que se da a partir de la habitabilidad del sector que tiene que ver con el comercio (y probablemente sea su otro límite un punto en contra). Actualmente el traspaso marcado entre el ajetreo del comercio y la gran variedad de equipamientos se ve diluido de forma paulatina al llegar al sector de las fábricas que cuya ocupación actual (centro de rehabilitación talleres) no a dado frutos como para activar aquella zona.

### 3.5 Límites colectivo Favero

Sus límites podrían estar a partir de una relación con la ubicación del fragmento que le permite relacionarse con su entorno. Su disposición en la ladera siguiendo la topografía del lugar (por medio de zócalos) y al mismo tiempo el hallarse al lado del ascensor y escalera Murillo, han generado una extensión de los límites del edificio sobre todo de la zona que queda enfrentada a la calle Lastra.

Se difuminan sus límites de edificio en si (distinto a lo que pasa con la población Barros Borgoño) entre lo que es parte de este y lo que no, entendiéndose como una unidad que si bien no forma parte del conjunto la escalera externa, genera una lectura como si lo fuera, es decir el conjunto no es solamente el edificio solamente sino también, aquellas relaciones que se formaron con su exterior como forma de habitar la vertical y punto de conexión entre el plan y el cerro.

Además se genera en el recorrido este juego entre muros, escaleras, lugares que se abren al cielo como si del exterior se tratase, una forma constructiva que abre el edificio y genera un entendimiento de continuidad con lo que lo rodea.

En cuanto a límites propios de la vivienda, también se hallan difuminados, la apropiación de los espacios de circulación generan una forma de vida comunitaria como si de espacios de esparcimiento se tratasen. Aquí las personas sacan sus mesas, sus sillas, adornan creando un lugar para el ocio



Escalera y abertura al cielo, colectivo Favero.  
Fuente propia, P.M.B.



El colectivo Favero posee una geometría que casi se adueña de la cuadra completamente. Aparecen zócalos que le permiten adecuarse a la topografía, insertándose en el pie de cerro.

Sus límites están dados a partir de 2 variables, una a partir de la construcción en sí, que es continua, alta y construye la manzana. Lo que demarca su construcción respecto a su medio próximo. La otra está dada a partir de su relación con respecto al entorno que se diluye debido a la percepción espacial, continuidad entre calle con escalera, etc.

Cabe destacar su gran conectividad con ejes principales, lo que permite una extensión del colectivo hacia su entorno próximo.

#### SIMBOLOGIA

- Limite a partir de su relación espacial (.calle/ cuadra que componen los elementos del fragmento)
- Limite a partir de su geometría (fachada propia)
- Conexión vial con calles y ejes principales y/o relación visual.

Tabla Resumen aspectos negativos y positivos a nivel histórico de los espacios que configuran cada fragmento principal de estudio.

FRAGMENTO DE ESTUDIO	ASPECTOS NEGATIVOS	ASPECTOS POSITIVOS
FAVERO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trama urbana: -----</li> <li>• Usos y actividades: Por la demanda de trabajadores los dueños de las viviendas ven en ello beneficio en arrendar a numerosas familias gatillando en una sobrepoblación en el edificio junto a esto una mala organización entre estos afectando al mantenimiento del este.</li> <li>• Espacialidad y valor arquitectónico: ----- ----- -----</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trama urbana: El edificio se emplaza a pie cerro, se vincula con el sistema de transporte integrado; el ascensor y el tranvía, esto recae en la estructuración vial, y también la ocupación de las quebrada como espacios públicos.</li> <li>• Usos y actividades: Ley sobre Habitaciones obreras, incentivo de generar viviendas para la clase trabajadora y clase media, Favero un ejemplo de este.</li> <li>• Espacialidad y valor arquitectónico: El edificio con una arquitectura neoclásica se adhiere a un entorno complejo como lo es el pie de cerro</li> </ul>
AVENIDA FRANCIA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trama urbana: ----- --</li> <li>• Usos y actividades: -----</li> <li>• Espacialidad y valor arquitectónico: ----- ----- -----</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trama urbana: Luego de la bovedación de la quebrada Jaime la trama urbana se transforma, apareciendo calles como la actual Avenida Colón.</li> <li>• Usos y actividades: Avenida Francia cuna del motor fabril de Valparaíso, una de las más famosa a nivel nacional, la FÁBRICA DE ENLOZADOS SA FENSA, encuentra su origen en el sector.</li> <li>• Espacialidad y valor arquitectónico: Quizás no es un edificio que parezca pintoresco, pero puede destacarse por sus grandes zócalos hecho en piedra que se configura a la forma de la pendiente de la quebrada</li> </ul>

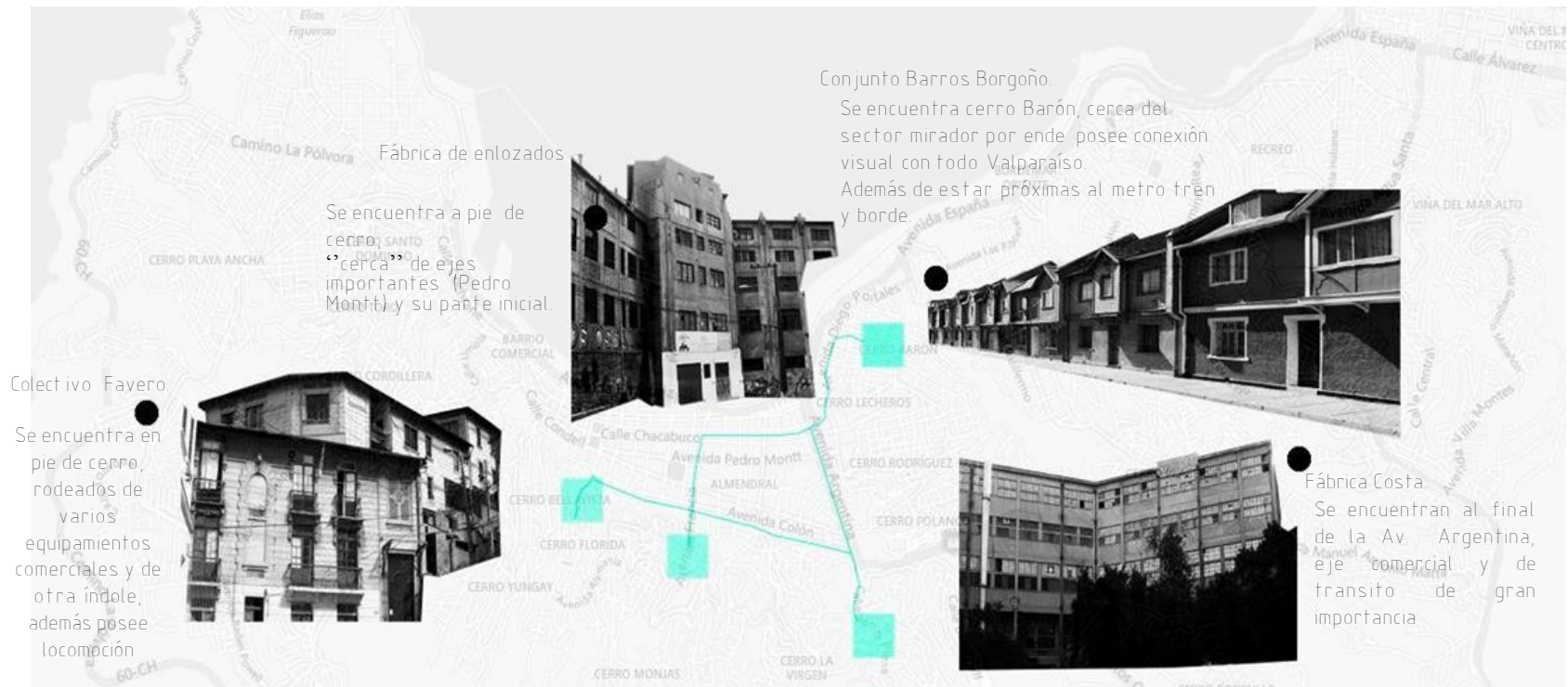
FRAGMENTO DE ESTUDIO	ASPECTOS NEGATIVOS	ASPECTOS POSITIVOS
POBLACIÓN SANTA ELENA — FABRICA COSTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trama urbana: ----- -----</li> <li>• Usos y actividades:----- -</li> <li>• Espacialidad y valor arquitectónico:-- --- -----</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trama urbana: Avenida de gran extensión que conecta con la abovedada avenida argentina, se puede apreciar casi un total de siete cuadras, conformadas por dos elementos que destacan en el paisaje del lugar: La Fábrica Costa y las casonas del personal.</li> <li>• Usos y actividades: Población destinada a los trabajadores, siendo la fábrica el motor de esta.</li> <li>• Espacialidad y valor arquitectónico: La Fábrica es una clara imagen de un periodo de transición entre la arquitectura neoclásica y moderna (construida en hormigón armado, material poco visto hasta entonces), pero también así mostrando una clara influencia en la forma de habitar de la vida porteña, como lo son los patios interiores y la habitación en conjuntos familiares.</li> </ul>
POBLACIÓN LUIS BARROS BORGÑO (BARÓN)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trama urbana: ----- -----</li> <li>• Usos y actividades:----- -</li> <li>• Espacialidad y valor arquitectónico:-- --- -----</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trama urbana: Las instalaciones ferroviarias en el cerro Barón dieron nacimiento al trazado urbano del lugar ligado al estero las zornas (Actual Avenida Argentina), donde se comenzó a desarrollar flujo comercial, consolidándose con nuevos espacios públicos destinados al ocio de la población.</li> <li>• Sus límites se conforman a partir de los primeros asentamientos perteneciente a una trama distinta a la regular del damero.</li> <li>• Usos y actividades: El sector gira en torno a la actividad ferroviaria.</li> <li>• Espacialidad y valor arquitectónico: Las viviendas de la población Luis Barros Borgoño tiene una relación con la estrechez y la pendiente, las viviendas se van desplegado por terrazas en la calle Sétimo llegando hasta Barros Borgoño donde se mantiene la misma altura de todas sus plantas.</li> </ul>

Tabla Resumen aspectos negativos y positivos en la actualidad de los espacios que configuran cada fragmento principal de estudio.

FRAGMENTO DE ESTUDIO	ASPECTOS POSITIVOS	ASPECTOS NEGATIVOS
FAVERO	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Trama urbana: ----- -----</li> <li>•Usos y actividades: Aun existe un uso habitacional con variabilidad en las ocupaciones (pisos superiores son ocupadas por familias jóvenes y estudiantes, pisos mas bajos por personas tercera edad).</li> <li>•Hay un mejoramiento en cuanto a estructura, debido a las nuevas personas que habitan el lugar y su rehabilitación.</li> <li>•Espacialidad y valor arquitectónico: el colectivo posee una escalera corredor que genera un juego entre interiores y “exterior”. Además la forma en que se configura permite una relación entre la ciudad y el colectivo, a través de sus entradas amplias que dan a las escaleras que recorren y traspasan Favero.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Trama urbana: Al estar en desuso el ascensor, la relación entre el colectivo Favero y el entorno se pierde.</li> <li>•Usos y actividades: Si bien sigue su uso, los exteriores del las viviendas (pasillos/escaleras) no son aprovechados, la vida se hace mas interiorizada. Favero no funciona a nivel de barrio debido a que no se relaciona con su entorno próximo.</li> <li>•Espacialidad y valor arquitectónico: ----- -----</li> </ul>
FABRICAS AVENIDA FRANCA	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Trama urbana: ----- -----</li> <li>•Usos y actividades: Actualmente sus usos son un centro de rehabilitación medica, talleres automotriz, talleres para la comunidad y un mini pub.</li> <li>•Espacialidad y valor arquitectónico:----- ----- ----- -----</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Trama urbana: genera un quiebre en la trama urbana, a medida que se avanza se pierde la continuidad entre el eje principal y las fabricas, quedando como espacio residual dentro de la ciudad.</li> <li>•Usos y actividades: La importancia del lugar se ha perdido con el paso del tiempo, si bien posee algunos nuevos usos, no son aprovechados y se pierden en el lugar. La falta de continuidad entre el comercio de la avenida principal y su remate, generan este problema.</li> <li>•Espacialidad: posee grandes muros que van bordeando el camino, generando una contraposición entre los claros y abertura que posee la avenida principal contra las fabricas que generan un remate cerrado y sombrío.</li> </ul>

FRAGMENTO DE ESTUDIO	ASPECTOS POSITIVOS	ASPECTOS NEGATIVOS
<p>POBLACIÓN SANTA ELENA - FABRICA COSTA</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•<b>Trama urbana:</b> Buena conectividad vial y con su entorno próximo.</li> <li>•<b>Usos y actividades:</b> La fabrica se ocupa como bodega de almacenaje, mientras que las viviendas siguen teniendo ocupación.</li> <li>•<b>Espacialidad y valor arquitectónico:</b> Hito urbano.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•<b>Trama urbana:</b> No existe gran relación entre la “agitada” vida que se da en la avenida principal (Av. Argentina) con este sector. Hay un traspaso marcado entre la movilidad y comercio del eje principal con el uso actual que tiene el lugar que es tranquilo.</li> <li>•<b>Usos y actividades:</b> Las viviendas son ocupadas por personas de otros sitios y no trabajadores de la fabrica se perdió la relación directa entre fábrica y el sector, quedando reducida la fabrica a un hito del lugar mas que ser importante por funcionalidad.</li> <li>•<b>Espacialidad y valor arquitectónico:</b> Su valor cambio, actualmente el sector residencial se pone en valor ante la fabrica y ya no se relaciona a nivel de quienes vivían en el lugar (trabajadores) con la fabrica.</li> </ul>
<p>POBLACIÓN LUIS BARROS BORRÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•<b>Trama urbana:</b> Relación entre con su equipamiento próximo (negocios barriales e iglesia) y buena conectividad vial.</li> <li>•<b>Usos y actividades:</b> habitacional.</li> <li>•<b>Espacialidad y valor arquitectónico:</b> Las viviendas se disponen a partir de una fachada continua que “gira a través de la cuadra”, y que dan a calles que se relacionan directamente con la vista al mar donde antes se encontraba el ferrocarril.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•<b>Trama urbana:</b> El conjunto no se relaciona con su entorno próximo, si bien sus límites y conectividad viales siguen vigentes al igual que la relación con sus equipamientos barriales, su relación ya no es con el ferrocarril.</li> <li>•<b>Usos y actividades:</b> Pérdida de relación entre la vivienda con el entorno, ferrocarril (tren en la actualidad). Su uso es para cualquier residente y no trabajadores como se pensaron en un principio. La mayoría de las viviendas no quedaron como parte de un bien familiar, sino que fueron vendidas o arrendadas, siendo ocupadas en su mayoría por gente que no pertenecía antes al sector.</li> <li>•<b>Espacialidad y valor arquitectónico:</b> Su valor queda reducido a lo que vemos en sus fachadas como parte de un Valparaíso en época de esplendor.</li> </ul>

## Disposición de los Fragmentos. Núcleos urbanos



Un núcleo urbano es un lugar donde convergen muchas actividades. Actualmente los fragmentos que fueron lugares de gran importancia a nivel urbano, comercial y de tránsito, ya no son los lugares en donde convergen y potencian aquellos sectores (residenciales, equipamientos varios, lugares de ocio), sino que se encuentran "inactivos" en el sector a modo de hito. Si los esfuerzos se pusieran en activar estas zonas, revitalizándolas, rehabilitándolas o en algunos casos dándole otro carácter que traiga nuevamente a personas a esos sectores, podrían ser puestos en valor y reconocidos por todos, ya que cada uno de ellos son posibles de potenciar, tanto por su valor arquitectónico como por su buena ubicación en cuanto a ejes principales.

## CONCLUSION

A través del estudio, análisis, levantamiento y registro fotográfico, queda en evidencia el valor arquitectónico y cultural que posee cada Fragmento espacial memorable, lo que da cuenta de su importancia en el desarrollo industrial y urbano en la ciudad que iba tomando fuerza en el siglo XIX.

Estos fragmentos gozan de un valor cultural cargado de memoria, que son la clara huella del pasado esplendido que la ciudad vivió.

Con esto podemos establecer que su importancia radica por lo que significa a nivel histórico y sobre todo arquitectónico y cultural, por lo que deberían ser hoy en día considerados, cuidados y valorados como nuestro patrimonio; Debiesen considerarse dentro de la trama urbana como parte de gran importancia en nuestro paisaje ya que como dice la UNESCO criterio III: *“Valparaíso es un testimonio excepcional de la fase temprana de globalización, a fines del siglo XIX, cuando se convirtió en el puerto comercial líder de las rutas marítimas de la costa del Pacífico de Sudamérica.”* y cada fragmento es inequívocamente evidencia de aquello.

Es por esto que se debería entender y se busca dar a conocer que la ciudad no está conformada por espacios significativos de forma lineal sino que existen núcleos de importancia patrimonial que deben ser preservados y habitados de tal forma como fueron en sus inicios.

## BIBLIOGRAFÍA

Instructivo de intervención “zona típica y area histórica de Valparaíso” sitio de Patrimonio mundial, Chile. Consejo de monumentos nacionales, gobierno de Chile.

Seminario, Tema I: Dos anchos de ciudad, Avenida Gran Bretaña y Cementerio nº1, Madalen Malarée, Universidad de Valparaíso.

Seminario, Tema II: Porticos monumentales, Conjunto Favero y taqueadero, Cristian Contreras, Universidad de Valparaíso.

Seminario, Tema III: Valparaíso, memoria e identidad construido desde los cerros, Población Luis Borgoño y Pasaje interior cerro Ramaditas, Gerda Tapia, Universidad de Valparaíso.

La arquitectura de la memoria: espacio e identidad. Adolfo Vazquez Rocca. Revista A parte Rei, tomo 37.

Proyecto DIPIV 05607, fragmentos espaciales memorables.

Barreras comunes, los límites tolerados en el entorno urbano, Sabrina Gaudino, Laciudadviva.org

Arquitectura y memoria : El patrimonio arquitectónico y la ley de memoria histórica. Alfonso Muñoz Cosme, profesor de la escuela de arquitectura de Madrid.

Libro del seminario internacional de arquitectura; Valparaíso: “ideas y proyectos” . Marcela Soto, Bruno Barla , Gustavo Aguayo.

Libro: El paisaje histórico urbano en las ciudades patrimonio mundial. Indicadores para su conservación y gestión II. Criterios, metodología y estudios aplicados. Instituto andaluz del patrimonio histórico. Centro del patrimonio mundial. UNESCO.

Jornada arquitectura y memoria, 31 de agosto 2009, Buenos Aires, Argentina.

Graham, Mary, Diario de mi residencia en Chile, Editorial América, Madrid, 1822

Valparaíso una historia de descubrimientos, Edición Colegio de Arquitectos

Juan de D. Ugarte Yávar, Recuerdos de mi primer Centenario Nacional, Imprenta Minerva, 1536-1910.

María Ximena Urbina. (2002) Los Conventillos de Valparaíso. Chile: Ed. Universidad de Valparaíso.

<http://ipce.mcu.es/conservacion/planesnacionales/paisajes.html>

<http://www.valparaisopatrimonio.cl/index.php/noticias/173-informe-unesco-sobre-patrimonio-de-valparaiso>

<http://www.fotografiapatrimonial.cl/p/396>

Rehabilitación colectivo Favero, proyecto de título 2011. Thania Morales Rojas, Universidad de Chile.

Rehabilitación fábrica Costa, vivienda mas cultura, título universidad de Chile 2004 Marcia Elgueta Acevedo.

The Historic Present of the Costa Chocolate Factory. A Proposal based on the Needs and Wishes of Valparaíso’s Inhabitants. Milena Fey

El origen y las características de los fragmentos urbano -públicos residuales. Claudio Curzio de la Concha

La primera vivienda de interés social en Valparaíso fines siglo XIX – inicios siglo XX. Seminario 100 años 1906 - 2006. Cecilia Jiménez.

La vivienda social en el período de institucionalidad del desarrollo Reseña del Período 1939 - 1964

La ciudad Collage, Collin Rowe y Fred Koetter.