



ARQ

ISSN: 0716-0852

revista.arq@gmail.com

Pontificia Universidad Católica de Chile  
Chile

Texidó, Alberto  
Evolución del frente marítimo  
ARQ, núm. 73, 2009, pp. 70-73  
Pontificia Universidad Católica de Chile  
Santiago, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=37514396013>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal  
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

# Evolución del frente marítimo<sup>1</sup>

Alberto Texidó Arquitecto, Universidad de Chile

**Las demandas de las actividades productivas del puerto de Valparaíso fomentaron su crecimiento. La necesidad de espacio físico crea planes de expansión del frente marítimo que se superponen al natural desarrollo urbano, generándose manzanas verticales y edificios donde se superponen bodegas subterráneas, locales comerciales en primer piso y viviendas en altura.**

Las intenciones y concreciones de transformación del borde costero urbano de Valparaíso, en cuanto sistema de operaciones, resultaron del debate de variables económicas, políticas, sociales y técnicas en el período de las grandes transformaciones de su infraestructura, entre 1898 y 1931. Esto afectó no sólo su condición portuaria puesto que generó efectos considerables sobre la forma urbana, la configuración del espacio público y el frente marítimo de la ciudad, dando condiciones para una nueva relación puerto-ciudad, que siendo explorada facilitaría la comprensión de su evolución productiva y urbana.

Para comprender cómo se desarrolló la particular estructura urbana de la ciudad y cómo ésta se entrelazó con los espacios de la producción portuaria, es necesario conocer la evolución formal de Valparaíso en el tiempo, a través de los momentos relevantes de la infraestructura, los flujos y la forma. Utilizando los antecedentes gráficos, cartografías, relatos y estadísticas pueden recrearse los procedimientos, causas, debates y decisiones que permitieron la transformación física del borde productivo, logrando una lectura de la estructura urbana en sus diversas influencias y escalas.

El borde de la ciudad con el mar –el límite– comienza a entenderse como causa urbana, haciendo evidentes los intereses que han podido estar en conflicto ante la ampliación de la ciudad sobre el mar, priorizando sus usos. En consecuencia las rutas marítimas, la apertura de los canales de Suez (1867) y Panamá (1914), el tamaño de los barcos y sus maniobras, el modo y velocidad de carga y descarga, el tiempo de espera, los almacenamientos, los controles aduaneros, el territorio servido y los sistemas de transporte van ajustando los procedimientos que el sistema portuario sucesivamente establece, en favor de su operatividad práctica y eficiencia económica, que en el caso de Valparaíso, fue configurando un borde productivo determinante para su forma.

Entonces, el crecimiento del plan y frente marítimo de Valparaíso se entiende más allá de su condición urbana como un resultado formal que surge desde sus propias actividades productivas, que no sólo fueron determinadas por los flujos y vías principales de la ciudad, sino también conformaron un sistema verticalizado (Solá Morales, 2008). Esto afectó la estructura urbana y el diseño de los edificios y manzanas, haciéndose la ciudad desde una lógica industrial superpuesta a la problemática del habitar.

Se establecía entonces una lógica particular de crecimiento que se instalaría con holgura sobre las nuevas superficies ganadas al mar, logrando además que las vías absorberían los flujos propios de la ciudad y el puerto y que coexistieran actividades diversas sobre un territorio altamente demandado. Surgen los bodegajes en subterráneos –con el consiguiente ahorro en el nivel de rellenos–, comercios en las plantas bajas –con una subdivisión predial en el eje mar-cerro (llegada-salida)–,

The demands of the productive activities of the port of Valparaiso have encouraged its growth. The need for physical space creates expansion plans of the marine front, which superimposes onto the natural urban development, generating vertical city-blocks and buildings where underground storage, first floor commercial units and high rise building are layered upon each other.

oficinas comerciales en los segundos pisos y viviendas en los tres o cuatro pisos siguientes (Marziano, 2000). Esta condición, además de demostrar el surgimiento de un complejo y pujante mercado inmobiliario, dio soporte a la aplicación de nuevas normativas y sistemas que aminorarían el impacto destructivo de incendios y sismos (Páez, 2008).

En base a este análisis y a la recolección documental del período entre 1863 y 1931, se han podido detectar cuatro sucesos relevantes en la evolución del borde marítimo, que presentan lógicas secuenciales vinculadas a las tecnologías e ideologías dominantes coincidentes a la clasificación de Meyer (1999) y son las siguientes:

1854 - 1863 / El borde marítimo de la ciudad es equipado con algunos muelles privados que se posan débilmente sobre la naturaleza dominante, sin modificar el borde. Los lanchones desembarcan directamente en la playa con los riesgos para sus operadores y para el cargamento (Yávar, 1989).

1863 - 1876 / La llegada del ferrocarril en 1863 al sector Barón modifica considerablemente los tiempos y modos de transporte desde y hacia la *hinterland* –Santiago y valle central–, lo que indirectamente tiene efectos sobre la escasez de bodegas y terrenos planos en Valparaíso. Esto incita la ampliación de los almacenes fiscales de la Aduana, principal ingreso de recursos estatales de la época (AA.VV, 2000). En este período la ciudad amplía sus escasos terrenos planos y soluciona, a través de rellenos artificiales, el angosto paso de la *cueva del chivato*. Se conecta la línea férrea con el sector del puerto y se crea el primer muelle fiscal que, con profundidad adecuada, permitía por primera vez el atraque lateral de las embarcaciones, aumentando la velocidad de transferencia y disminuyendo los riesgos de la operación.

De la descarga atomizada por lanchones se inicia un proceso de formalización que debido a la saturación permanente del Muelle Fiscal, implica la aparición de grúas y cabrestantes a lo largo de la bahía, reconfigurada por el malecón y la línea férrea costera, para el atraque lateral de embarcaciones menores exclusivamente.

1888 - 1912 / Segunda ampliación de terrenos artificiales ganados al mar, desplazamiento de la línea férrea hacia el nuevo borde y extensión hacia el oriente de la línea de desembarque en el frente marítimo. Aparecen nuevos espacios públicos –Gran Avenida o Avenida Brasil– y estaciones de ferrocarril para pasajeros en Bellavista y Plaza Sotomayor. Con las ampliaciones sucesivas del primer y segundo malecón, las formas de la técnica se imponen ante el entorno natural y los nuevos terrenos ganados al mar dan espacio exclusivo a una tipología particular de manzana, que superpone usos diversos compatibilizados sobre un plan

<sup>1</sup> Este artículo forma parte de la tesis doctoral, en desarrollo, titulada *Dibujo y construcción: Espacios de la producción portuaria en el borde de Valparaíso al cambio del s. xix*, desarrollada dentro del programa de Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos, bajo la tutela del profesor Luis Valenzuela Blejer.

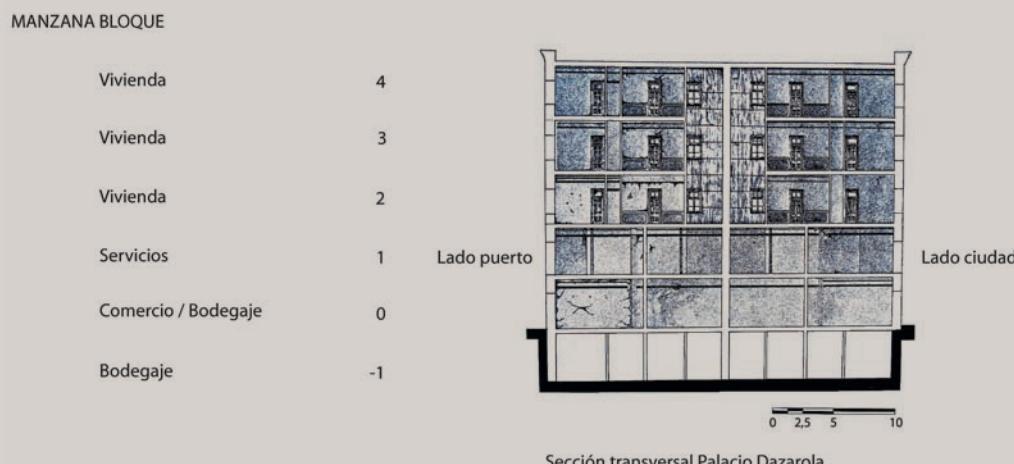
<sup>2</sup> El primer trayecto marítimo-ferroviario de *containers* se realiza en EE.UU., en 1951.



01 Bolsa y Almacenes Fiscales, Valparaíso, 1863 – 1864. Fuente: Sagredo y Puig Samper, 2008



02 Plano de Recaredo Santos Tornero. Fuente: Original escala 1: 4.000. Impreso por Lemercier y Cía., Francia



	1854 - 1863	1863 - 1888	1888 - 1912	1931 - 1951
Superficie plana de la ciudad	2.129.667 m <sup>2</sup>	2.269.904 m <sup>2</sup>	2.489.620 m <sup>2</sup>	2.768.505 m <sup>2</sup>
Superficie ganada al mar	5.000 m <sup>2</sup>	140.237 m <sup>2</sup>	219.716 m <sup>2</sup>	278.885 m <sup>2</sup>
% Tipología bloque en superficie plana	2,0%	2,1%	8,4%	7,6%
% Tipología bloque en superficie ganada al mar	0,0%	18,0%	30,0%	0,0%

03 Análisis tipológico de la manzana bloque y corte transversal del Palacio Dazarola, Plaza Echaurren, Valparaíso. Fuente: Marziano, 2000

altamente requerido. En este período además ocurren sucesos relevantes como la creación de la Comisión de Puertos —que decidirá sobre las necesarias obras de modernización—, el gran terremoto e incendio de 1906 y la discusión de proyectos para la reconstrucción de la ciudad.

1912 – 1931 – 1951 / Luego de un extenso debate (Paravic, 2005) se produce el consenso que da inicio a las grandes obras de modernización del puerto —Proyecto Scott— por Pearson & Son. Ante la necesidad de protección y el aumento de calado de las embarcaciones, privilegian un diseño de vanguardia técnica que permite ir en búsqueda de mayor profundidad y que concluiría, en lo esencial, en 1924. Durante las obras se produce la apertura del canal de Panamá (1914), la Primera Guerra Mundial (1914-1919) y la Gran Depresión de 1930, afectando los flujos exportadores y actividades económicas. Ésta vez la ganancia de terrenos artificiales al mar no establecería relaciones importantes con la estructura urbana y la segregación iniciada sería cada vez mayor. Los trabajos concluyen en 1931 con la finalización del último tramo del molo de abrigo. En lo sucesivo el container se establecería como el formato de carga dominante<sup>2</sup>, haciendo obsoletas las bodegas de los edificios y paulatinamente ajenos los flujos entre el puerto y la ciudad hacia el territorio.

En consecuencia, para la reconstrucción y ajuste de cartografías de cada período se ha establecido un conjunto de datos formalizados, reescalados y comparables. Con esta información se ha considerado como referencia el trabajo logrado por Busquets (2005), quien desarrolló una nueva posibilidad de representación, en la que las variables formales interactúan con las temporales, haciéndolas confluir en una lectura

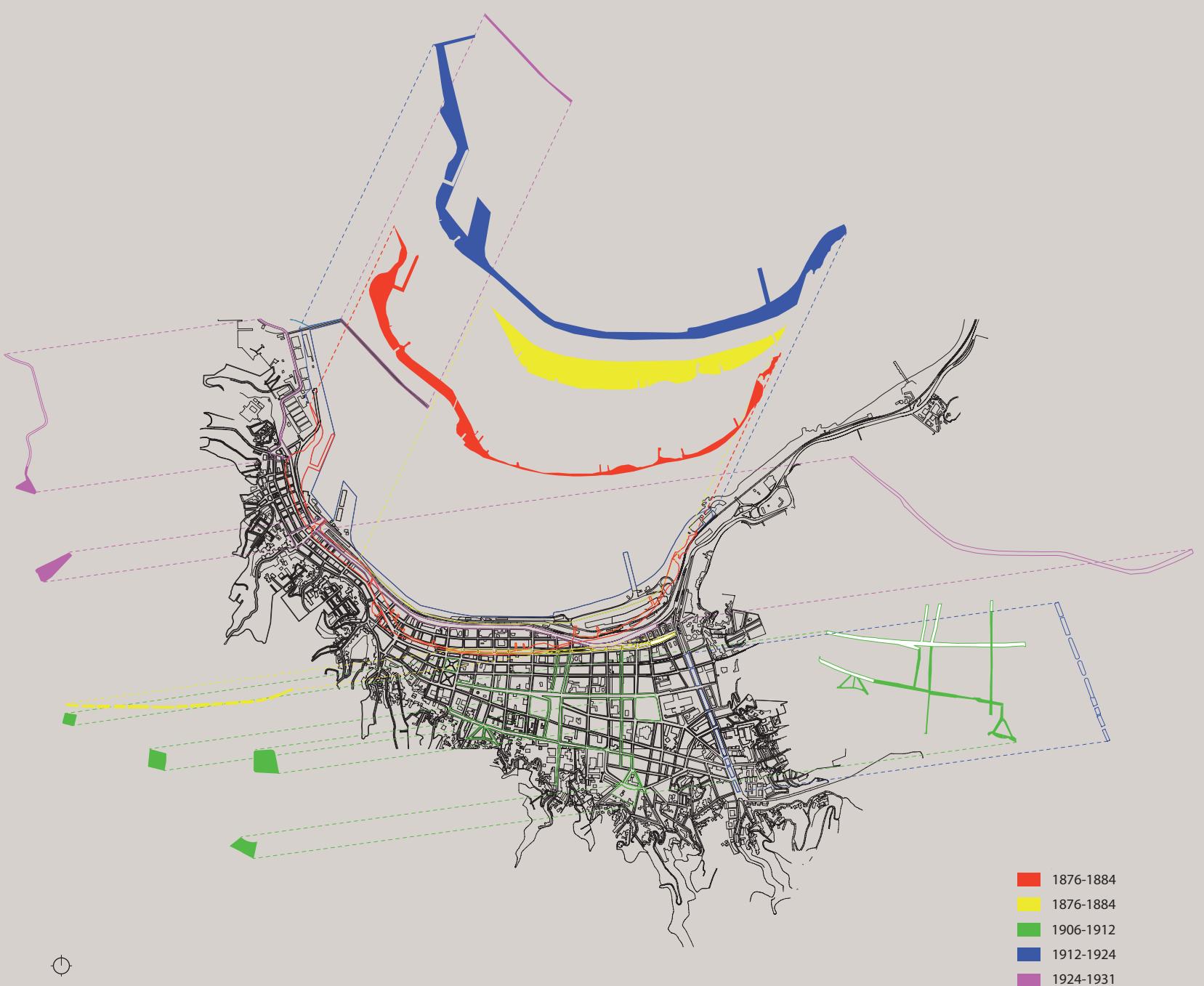
gráfica única. En este caso permite comprender, en una sola representación, la evolución formal de los períodos productivos de Valparaíso.

#### Bibliografía

- AA.VV. Economía chilena 1810-1995. Estadísticas históricas, Documento de Trabajo N° 187, Instituto de Economía, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, enero de 2000. / Busquets, Joan. *Barcelona: Evolución urbanística de una capital compacta*. Siglo XXI, Madrid, 1974. / de Solá Morales, Manuel. *Diez lecciones sobre Barcelona*. Servei de Publicacions del COAC, Laboratorio de urbanismo ETSAB, Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, 2008. / Marziano, Sandro. *Valparaíso, un sueño que abre paso en el tiempo. Cinco miradas a su arquitectura*. Facultad de Arquitectura, Arte y Diseño, Universidad Mayor, Santiago, 2000. / Meyer, Han. *City and Port. Urban transformation of Port Cities*: London, Barcelona, New York and Rotterdam. International Books, Utrecht, 1999. / Páez, Pablo. *La oportunidad de la destrucción en la urbanística moderna. Planes y proyectos para la reconstrucción de Valparaíso tras el terremoto de 1906*. Tesis de Magíster en Desarrollo Urbano, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2008. / Paravic, Sergio. “Proyectos de obras portuarias en Valparaíso que antecedieron al proyecto definitivo”. *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile*, N° 9, Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, Valparaíso, 2005. / Sagredo, Rafael y Miguel Ángel Puig-Samper. *Imágenes de la Comisión Científica del Pacífico en Chile*. Editorial Universitaria, Santiago, 2008. / Yávar, Aldo. “El gremio de jornaleros y lancheros de Valparaíso, 1837 – 1859, Etapa de Formación”. *Revista de Historia*, Vol. 24. Instituto de Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 1989.



04 y 05 Evolución histórica de las rutas marítimas y el tráfico marítimo por el Cabo de Hornos, antes y después de la apertura de los canales de Suez (1867) y Panamá (1914). Fuente: Archivo del autor



06 Estratos formales y evolución del frente marítimo de Valparaíso. E: 1: 40.000 Fuente: Reconstrucción cartográfica del autor