

LA CIUDAD: IMÁGENES E IMAGINARIOS

CONGRESO INTERNACIONAL INTERDISCIPLINAR
DE LA FACULTAD DE HUMANIDADES, COMUNICACIÓN Y
DOCUMENTACIÓN DE LA UNIVERSIDAD CARLOS III DE MADRID

DEL 12 AL 15 DE MARZO DE 2018



LIBRO DE ACTAS

Universidad Carlos III de Madrid, 2019

Universidad Carlos III de Madrid

Calle Madrid 126-128

28903 Getafe (Madrid)

La ciudad: imágenes e imaginarios.

Actas del Congreso Internacional Interdisciplinar celebrado en la Facultad de Humanidades,
Comunicación y Documentación, Universidad Carlos III de Madrid.

12-15 de marzo de 2018.

Edición: Ana Mejón, Farshad Zahedi, David Conte Imbert

Ilustración de portada: Fernando Ochando

ISBN: 978-84-16829-44-6

Edición digital: Servicio de Biblioteca

Disponible en: <https://hdl.handle.net/10016/29351>



Este obra está bajo una [licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/).

LA CIUDAD: IMÁGENES E IMAGINARIOS

Actas del Congreso Internacional Interdisciplinar
La ciudad: imágenes e imaginarios

Facultad de Humanidades, Comunicación y Documentación

Universidad Carlos III de Madrid

12-15 de marzo de 2018

Editores:

Ana Mejón

David Conte Imbert

Farshad Zahedi

Universidad Carlos III de Madrid, 2019

ÍNDICE

COMITÉ CIENTÍFICO Y DE ORGANIZACIÓN	11
PREÁMBULO	12

Espacio urbano

LA GESTIÓN DEL PATRIMONIO URBANO. EL CENTRO HISTÓRICO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE: ARQUITECTURA Y LENGUAJE	18
SEVERO ACOSTA RODRÍGUEZ FÁTIMA ACOSTA HERNÁNDEZ ÁNGELES TUDELA NOGUERA (UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA)	
OLVIDO Y MEMORIA EN LA ÉPOCA DE MERCANTILIZACIÓN DE LA CIUDAD	29
ALBA BARO VAQUERO (UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID)	
WOMEN AND URBAN MOBILITY: THE IMPORTANCE OF RECOGNIZING GENDER DIFFERENCES IN URBAN PLANNING	37
LUA BITTENCOURT (UNIVERSIDADE DE LISBOA)	
RE-SIGNIFICAR EL ESPACIO URBANO: ANÁLISIS SEMIÓTICO EN TRES TIEMPOS DEL ÁREA DE LA EXPOSICIÓN IBEROAMERICANA DE 1929 EN SEVILLA.....	44
MANUEL A. BROULLÓN-LOZANO (UNIVERSIDAD DE SEVILLA)	
ISTANBUL: BRIDGE BETWEEN WEST AND EAST	55
SINEJAN BUCHINA (THE CITY COLLEGE OF NEW YORK)	
MAPA Y TIEMPO DE LOS ESPACIOS ESCÉNICOS DE MADRID	66
FELISA DE BLAS GÓMEZ (REAL ESCUELA SUPERIOR DE ARTE DRAMÁTICO DE MADRID –RESAD- Y UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID) ALMUDENA LÓPEZ VILLALBA (REAL ESCUELA SUPERIOR DE ARTE DRAMÁTICO DE MADRID –RESAD-) CARLOS VILLARREAL COLUNGA (UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID)	
LA BAHÍA DE PASAIA COMO PAISAJE CULTURAL URBANO	77
ENRIQUE DE ROSA GIOLITO (UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA –UNED-)	
LA TRANSFORMACIÓN DE SEÚL A TRAVÉS DE LAS INDUSTRIAS CULTURALES SURCOREANAS: EL CASO DE LA OLA HALLYU	91
SONIA DUEÑAS MOHEDAS (UNIVERSIDAD CARLOS III DE MADRID)	

MELILLA: DE FORTALEZA A CIUDAD	101
FERNANDO SARUEL HERNÁNDEZ (UNIVERSIDAD DE MÁLAGA)	
LA GESTIÓN DE LA CONFLICTIVIDAD URBANA. LA CIENCIA DE POLICÍA Y LOS ORÍGENES DEL URBANISMO	113
PEDRO FRAILE (UNIVERSIDAD DE LLEIDA)	
LA ARQUITECTURA EN LA CIUDAD	123
EDUARDO MIGUEL GONZÁLEZ FRAILE (UNIVERSIDAD DE VALLADOLID) SANTIAGO BELLIDO BLANCO (UNIVERSIDAD EUROPEA MIGUEL DE CERVANTES) DAVID VILLANUEVA VALENTÍN-GAMAZO (UNIVERSIDAD EUROPEA MIGUEL DE CERVANTES)	
ARQUITECTURA VERTICAL. SIMBOLISMO Y CONGESTIÓN EN LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA	135
AGUSTÍN GOR GÓMEZ (UNIVERSIDAD DE GRANADA)	
THE TRANSFORMATION OF ISTANBUL AND CULTURAL EFFECTS	150
JANET BARIŞ (NISANTASI UNIVERSITY)	
RE-IMAGINING THE URBAN EXPERIENCE IN THE GLOBAL ERA.....	160
ANNA LAZZARINI (UNIVERSITY OF BERGAMO)	
EL EQUILIBRIO ENTRE PASADO, PRESENTE Y FUTURO EN UNA CIUDAD CHINA: CHENGDU Y EL EJEMPLO DE SINO-OCEAN TAIKOO LI	169
LIAO SHUQI (UNIVERSIDAD DE CARLOS III DE MADRID)	
1939/ 1959 MADRID EN EL CINE, CÓMO UNA COMEDIA SENTIMENTAL SOLAPA PROPAGANDA.....	178
MARGUERITE AZCONA (SORBONNE UNIVERSITÉ)	
EL GÉNERO MUSICAL COMO DISCURSO PARA LA REPRESENTACIÓN Y LA PROMOCIÓN DE LA CIUDAD. EL CASO DE <i>SUNSHINE ON LEITH</i>	183
VICTORIA LÓPEZ ÁLAMO (UNIVERSIDAD DE MURCIA) SALVADOR MARTÍNEZ PUCHE (UNIVERSIDAD DE MURCIA) ANTONIO MARTÍNEZ PUCHE (UNIVERSIDAD DE ALICANTE)	
LA FLÂNEUSE IMPOSIBLE: EL ACTO DE CALLEJAR DESDE UNA LECTURA FEMINISTA	194
VICTORIA MATEOS DE MANUEL (INSTITUTO DE FILOSOFÍA, CCHS-CSIC)	

VALPARAÍSO Y LOS DESAFÍOS DE UNA CIUDAD CONSTRUIDA SOBRE UNA GEOGRAFÍA ABRUPTA. EL CAMINO CINTURA COMO LA OPERACIÓN URBANA QUE ARTICULÓ LA EXPANSIÓN DE LA CIUDAD SOBRE LOS CERROS	203
MELISA MIRANDA (EDINBURGH UNIVERSITY)	
LA RECONSTRUCCIÓN DE LA IMAGEN DE BERLÍN TRAS LA REUNIFICACIÓN ALEMANA	211
MARÍA DOLORES MONTORO RODRÍGUEZ. (UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID)	
LA RELACIÓN ENTRE PAISAJE Y URBANISMO EN LA CIUDAD MODERNA: EL EJEMPLO DE SANTANDER	224
MARÍA JESÚS POZAS POZAS (UNIVERSIDAD DE DEUSTO – BILBAO)	
LUGARES PARA LA PROMOCIÓN DE LA SALUD Y DE LA HIGIENE EN EL MADRID DE LOS AÑOS 30 EN LA REVISTA <i>CULTURA INTEGRAL Y FEMENINA</i> (1933-1936)	238
IVANA ROTA (UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI BERGAMO)	
IMAGINARIOS TURÍSTICOS Y RENOVACIÓN URBANA: EL CASO DEL BARRIO DE SANTA CRUZ EN LA SEVILLA DEL SIGLO XX	248
PAULA SAAVEDRA TRIGUEROS JACOBO GARCÍA ÁLVAREZ (UNIVERSIDAD CARLOS III DE MADRID)	
PROCESOS, PERMANENCIAS Y TRANSFORMACIONES EN LOS PAISAJES URBANOS BONAERENSES. EXPLORACIÓN HISTÓRICO-VISUAL EN LAS CIUDADES DE MAR DEL PLATA, TANDIL Y NECOCHEA-QUEQUÉN, ARGENTINA	257
LORENA MARINA SÁNCHEZ GISELA PAOLA KACZAN (UNIVERSIDAD NACIONAL DE MAR DEL PLATA)	
LA CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE CULTURAL DE LA RÍA DEL NERVIÓN, EL LEGADO HISTÓRICO DE LOS FERROCARRILES MINEROS	267
ANA SCHMIDT SERRANO (UNIVERSIDAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA –UNED-)	
EN LA VÍSPERA DEL ESPLENDOR: EL WASHINGTON CITY DE MARGARET BAYARD	277
MONTSERRAT HUGUET (UNIVERSIDAD CARLOS III DE MADRID)	
DE “LA BANLIEUE” AL “GRAND PARIS”, LA BÚSQUEDA DE UNA NUEVA IMAGEN PARA LA EXTENSIÓN DE PARÍS	288
PILAR AUMENTE RIVAS (UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID)	
LOS GRAFITIS EN MURCIA. DE LA ILEGALIDAD A LA OFICIALIDAD. ESTADO DE LA CUESTIÓN	310
VICTORIA SANTIAGO GODOS (UNIVERSIDAD DE MURCIA)	

Experiencia ciudadana

PROYECTO 00000000X. LA CIUDAD COMO SOPORTE PARA UN ARTE CRÍTICO 322

MARÍA ANDRÉS SANZ
(UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO)

WOMEN AND PUBLIC SPACE: THE URBAN FEMALE IN LISBON 332

BRUNA BORELLI
(UNIVERSITY OF LISBON)

RELACIONES CIUDADANAS, GUBERNAMENTALIDAD LIBERAL Y UTOPIA COOPERATIVISTA. EL PROYECTO DE ELÍAS ZEROLO EN SANTA CRUZ DE TENERIFE (1868-1870) 343

JESÚS DE FELIPE
(UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID)
JOSUÉ J. GONZÁLEZ
(UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA)

ESPACIOS HORTÍCOLAS CIUDADANOS, REDES E INFRAESTRUCTURAS AMBIENTALES COMO FACTORES DE RESILIENCIA URBANA..... 352

SONIA DELGADO BERROCAL
(UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID)

DISCOURSE AND THE CONSTRUCTION OF ‘OTHERNESS’ IN PUBLIC URBAN ‘SPACES OF FEAR’ – AN INTERSECTIONAL FEMINIST APPROACH 362

SONJA GAEDICKE
(RWTH AACHEN UNIVERSITY)

ANÁLISIS DEL CASO DEL DISTRITO CULTURAL LEICESTER’S CULTURAL QUARTER 371

JENNIFER GARCÍA CARRIZO
(UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID)

SMART CITY COMO NUEVA ESTRATEGIA DE MARCA CIUDAD. UNA APROXIMACIÓN DEL SMART CITY BRANDING EN EL CASO ESPAÑOL..... 383

NOELIA GARCÍA-ESTÉVEZ
(UNIVERSIDAD DE SEVILLA)

VOLUNTARIADO SOCIAL, GESTIÓN DE LA COMUNICACIÓN Y RESPONSABILIDAD SOCIAL HOSPITALARIA EN ESPAÑA 395

M^{ra} TERESA GARCÍA NIETO
FRANCISCO CABEZUELO
(UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID)

TRIESTE, ANTES Y DESPUÉS DE LA REVOLUCIÓN PSIQUIÁTRICA 408

ANA MARTÍNEZ PÉREZ-CANALES
(UNIVERSIDAD CARLOS III DE MADRID)

UNA EXPERIENCIA URBANÍSTICA DESDE: LA PARTICIPACIÓN, LA FORMACIÓN Y LA SORORIDAD EN LA CIUDAD DE MANACOR (ISLAS BALEARES) 417

ANTONIA MATAMALAS PROHENS
(INVESTIGADORA INDEPENDIENTE)

LA TIPOGRAFÍA EN LA CIUDAD, VEHÍCULO EMOCIONAL Y VASO COMUNICANTE ENTRE DOS TIEMPOS HISTÓRICOS DISTINTOS. UN ESTUDIO DE CASO: LA IDENTIDAD VISUAL CORPORATIVA DEL ESTADIO METROPOLITANO 423

JUAN PEDRO MOLINA CAÑABATE
(UNIVERSIDAD CARLOS III DE MADRID)

MUJERES Y PARADOJAS DE LA CIUDADANÍA CONTEMPORÁNEA 431

LAURA BRANCIFORTE
(UNIVERSIDAD CARLOS III DE MADRID)

¿UN CIUDADANO, UN FLÂNEUR O UN VISITANTE? LA CIUDAD COMO MUSEO DE LO COTIDIANO 440

CANDELA RAJAL ALONSO
(UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE COMPOSTELA)
ESTELLA FREIRE PÉREZ
(UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE COMPOSTELA)

LONDRES – VIENA. LA CONSTRUCCIÓN DE LA IDENTIDAD MEDIANTE UN PASEO CON VIRGINIA WOOLF E INGBORG BACHMANN 454

VERÓNICA RIPOLL LEÓN (UNIVERSIDAD
CARLOS III DE MADRID)

ATLAS ARTEDUCATIVO: LA CIUDAD DESPLEGADA 462

CRISTINA TRIGO MARTÍNEZ
(UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE COMPOSTELA)

Representaciones

REPRESENTACIONES DE SANTIAGO DE COMPOSTELA EN LA LITERATURA INFANTIL GALLEGA DEL SIGLO XXI. UN CAMINO DE LECTURAS TEXTUALES Y VISUALES 478

EULALIA AGRELO COSTAS
(UNIVERSIDADE DE VIGO)
OLALLA CORTIZAS VARELA
(UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA)

“I’M JUST TRYING TO MAKE MY CITY A BETTER PLACE” SOCIAL ISSUES, SUPERPOWERS, AND NEW YORK CITY IN NETFLIX’S 2015-2017 MARVEL SERIES FRANCHISE 486

OCTÁVIO A. R. SCHUENCK AMORELLI R. P.
PEDRO AFONSO BRANCO RAMOS PINTO
(UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA)

VIRTUAL REALITY AND READING CITIES: GPS-BASED APPLICATIONS AS A NEW FORM OF LITERARY TOURISM 495

ANA STEFANOVSKA
(UNIVERSITÀ DI PADOVA)

VISIONES URBANAS EN LA OBRA ARTÍSTICA DE CHEMA ALVARGONZÁLEZ 503

MARÍA DOLORES ARROYO FERNÁNDEZ
(UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID)

LA CASA DEL HABITANTE QUE SE NEGÓ A PARTICIPAR Y LA MASQUE. UNA PROPUESTA DEL ARQUITECTO JOHN HEJDUK PARA LA CIUDAD	515
CARLOS BARBERÁ PASTOR (UNIVERSIDAD DE ALICANTE)	
PLÁSTICA Y TECNOLOGÍA COMO OBSERVATORIOS DE LA CIUDAD	526
ALBA CORTÉS-GARCÍA (UNIVERSIDAD DE SEVILLA)	
RE-PRESENTAR LA CIUDAD. URBAN RE-IDENTIFICATION GRID. APROXIMACIONES AL ESPACIO COMO ACONTECIMIENTO	535
FELIPE CORVALÁN TAPIA (UNIVERSIDAD DE CHILE)	
LA CIUDAD ES UN MONTE.....	546
ARTURO ENCINAS CANTALAPIEDRA (UNIVERSIDAD FRANCISCO DE VITORIA)	
LA CIUDAD REHABITADA.....	565
FELIPE SAMARÁN SALÓ (UNIVERSIDAD FRANCISCO DE VITORIA)	
DE SUR A NORTE, DE NORTE A SUR: ORÁN Y MONTPELLIER EN LA OBRA DE MALIKA MOKEDDEM....	577
M. CARME FIGUEROLA (UNIVERSITAT DE LLEIDA)	
LAS <i>UTTERANCES</i> URBANAS A TRAVÉS DE LA FOTOGRAFÍA	585
MAR GARCÍA RANEDO UNIVERSIDAD DE SEVILLA	
LA CIUDAD EN LOS FILMS TARDOFRANQUISTAS DE PACO MARTÍNEZ SORIA (1965-1975)	597
OLGA GARCÍA-DEFEZ (UNIVERSITAT DE VALÈNCIA)	
LA PINTURA CONTEMPORÁNEA Y LA INTERPRETACIÓN PSICOGEOGRÁFICA DE LA CIUDAD COMO TRADUCCIÓN ESTÉTICA DE UNA ORGANIZACIÓN COMPLEJA.....	606
RICARDO GONZÁLEZ GARCÍA (UNIVERSIDAD DE CANTABRIA)	
EN <i>CONSTRUCCIÓN</i> DE JOSÉ LUIS GUERÍN: LUGARES DE MEMORIA Y MEMORIA DE LOS LUGARES....	617
SABRINA GRILLO (UNIVERSIDAD DE ARTOIS)	
A RE-VIEWING POSSIBILITY: NEW ENCOUNTERS WITH/IN ISTANBUL IN THE CINEMA OF TURKEY	624
DR. ÖZLEM GÜÇLÜ (MIMAR SINAN FINE ARTS UNIVERSITY)	
EL ESPACIO URBANO DE TOLEDO EN LA NOVELA ACTUAL: <i>MAZAPÁN AMARGO</i> (2011) Y <i>LA ÚLTIMA SOMBRA DEL GRECO</i> (2013), LA SERIE NEGRA DE JOAQUÍN GARCÍA GARIJO Y SANTIAGO SASTRE ARIZA	631
JESÚS GUZMÁN MORA (INVESTIGADOR INDEPENDIENTE)	

LA CIUDAD EN EL CINE NEGRO ESPAÑOL. ESPAÑA, CARNE DE <i>THRILLER</i> DESDE LOS AÑOS OCHENTA	639
EZEQUIEL HERRERA GIL (UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA)	
HONG KONG ANTE LA MIRADA DE EILEEN CHANG: LA CIUDAD QUE PERDIÓ LA IDENTIDAD	647
LINLIN JIANG (UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID)	
EL ESCUCHARIO URBANO	654
ALMA DELIA JUÁREZ SEDANO (UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA) MIGUEL ÁNGEL GONZÁLEZ LOZA (UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA) ELIZABETH LOZADA AMADOR (UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE HIDALGO)	
WRITING CHICANO LOS ANGELES: GEOCRITICISM OF LOS ANGELES IN <i>THE MIRACULOUS DAY OF AMALIA GÓMEZ</i> BY JOHN RECHY	663
ALVARO LUNA (UNIVERSITY OF CALIFORNIA)	
PARÍS/CARAX	671
JOSÉ LUQUE CABALLERO (UNIVERSIDAD CARLOS III DE MADRID)	
CONTRAFORMAS DE CIUDAD	679
CRISTINA MORALES FERNANDEZ (EINA, CENTRE UNIVERSITARI DE DISSENY I ART)	
LA IDENTIDAD BARRIAL EN EL DOCUMENTAL “FLORES DE LUNA”. UN ANÁLISIS DESDE LA MEMORIA HISTÓRICA, EL SENTIDO DE PERTENENCIA Y LA GEOMETRÍA DEL PODER	689
DANIEL DAVID MUÑOZ MORCILLO YAMILA DÍAZ MORENO (UNIVERSIDAD CARLOS III DE MADRID)	
THE CITY OF THE ANTHROPOCENE: SOME PROBLEMS WITH THE NOMENCLATURE AND A LITERARY EXAMPLE	699
KATARZYNA NOWAK MCNEICE (UNIVERSIDAD CARLOS III DE MADRID)	
URBAN MODERN IMAGINARY AND NATIONAL IDENTITY IN POST-WAR GREECE: PHOTOGRAPHY IN THE ILLUSTRATED JOURNAL <i>EIKONES</i> (1955-1967)	707
EVI PAPADOPOULOU (ARISTOTLE UNIVERSITY OF THESSALONIKI)	
THE ENEMY WITHIN: THE CITY AND THE CONSTRUCTION OF SERIAL KILLER IDENTITIES IN AMERICAN POLICE PROCEDURAL FICTION	720
MONA RAEISIAN (PHILIPPS-UNIVERSITÄT MARBURG)	

CIUDADES IMAGINADAS: MADRID, BARCELONA Y SEVILLA EN LAS REVISTAS EXTRANJERAS DE GEOGRAFÍA POPULAR (1970-2015)	728
MARÍA RAMÓN GABRIEL (UNIVERSIDAD CARLOS III DE MADRID)	
LA CIUDAD TRANSFORMADA, REPRESENTACIÓN Y DISCURSO	736
JACOBO SUCARI (UNIVERSITAT DE BARCELONA)	
LA BARCELONA DE PETRA DELICADO	746
MARIADONATA ANGELA TIRONE (UNIVERSIDAD DE SALAMANCA)	
LEYENDO ENTRE RUINAS: LA HABANA, LA DECADENCIA DEL ENCANTO O EL ENCANTO DE LA DECADENCIA.....	755
SILVINA TRICA-FLORES (STATE UNIVERSITY OF NEW YORK)	
IDENTIDAD URBANA E IMAGINARIOS FÍLMICOS	764
AURORA VILLALOBOS GÓMEZ (REAL ACADEMIA DE NOBLES ARTES DE ANTEQUERA)	
LA CIUDAD VASCA A TRAVÉS DEL HUMOR GRÁFICO DE LA SERIE “ZAKILIXUT” (1977): DE LA TIERRA MADRE A LA CIUDAD MODERNA	774
AITOR CASTAÑEDA (UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO)	
GAUDÍ, ARQUITECTO GENIAL EN LA CIUDAD DE LOS PRODIGIOS, DE EDUARDO MENDOZA.....	784
FRANCISCO LEÓN RIVERO (BENEDICTINE COLLEGE)	
LOS SONIDOS URBANOS. LA CIUDAD DESDE LA PERSPECTIVA DE LA MÚSICA CLÁSICA	793
ANA BENAVIDES (UNIVERSIDAD CARLOS III DE MADRID)	

Comité científico y de organización

Manuel Palacio, Presidente del Congreso, Decano de la Facultad de Humanidades, Comunicación y Documentación, Universidad Carlos III de Madrid.

Carlos Manuel, Primer Vicedecano de la Facultad de Humanidades, Comunicación y Documentación, Universidad Carlos III de Madrid.

Julio Checa, Departamento de Humanidades: Filosofía, Lenguaje y Literatura, Universidad Carlos III de Madrid.

David Conte Imbert, Departamento de Humanidades: Filosofía, Lenguaje y Literatura, Universidad Carlos III de Madrid.

M^a Jesús Fuente, Departamento de Humanidades: Historia, Geografía y Arte, Universidad Carlos III de Madrid.

Carmen Jorge, Departamento de Biblioteconomía y Documentación, Universidad Carlos III de Madrid.

Ana Mejón, Departamento de Periodismo y Comunicación Audiovisual, Universidad Carlos III de Madrid.

Farshad Zahedi, Departamento de Periodismo y Comunicación Audiovisual, Universidad Carlos III de Madrid.

La ciudad: Imágenes e imaginarios

ESPACIO URBANO

Valparaíso y los desafíos de una ciudad construida sobre una geografía abrupta. El Camino cintura como la operación urbana que articuló la expansión de la ciudad sobre los cerros.

Melisa Miranda
(Edinburgh University)

Así es mi quebrada, o quebrá en mi lengua natal.
Acá donde las casas se arman y desarman por bloque,
en este Puerto que habita arriba del “camino cintura”
y que no tiene rostro de modelo para posar en las postales
que invaden el mundo. Acá también hay porteños,
de esos que para bajar al plan primero tienen que subir.
(Aeschlimann, 2011: 29)

Resumen

La ciudad de Valparaíso presenta dos realidades que son limitadas por el camino Cintura, el borde entre la ciudad formal e informal. Esta última, presenta una situación de riesgo por remoción de masa que se suma a la vulnerabilidad social, viviendas de material ligero, ausencia de estructuras sismorresistentes e infraestructura básica entre otros temas. Esta investigación explora el rol del Camino cintura en el crecimiento informal de la ciudad y la omisión por parte de la arquitectura y el urbanismo que permitió esta configuración de ciudad. A partir de un levantamiento histórico, se identifican los momentos claves en el crecimiento de la ciudad y la construcción del Camino cintura como un borde interior de la ciudad que condicionó la segregación en el interior de las quebradas. Se identificaron tres etapas: una inicial en donde la ciudad se construye en la parte plana; una etapa intermedia que se basa en proyectos de mejora en la conectividad de la ciudad; y finalmente, una etapa tardía que libera la configuración de la ciudad de los planes reguladores y la definición de límites urbanos.

Abstract

Valparaíso city holds two realities divided by the Cintura Street, the frontier between the formal and the informal city. There is a high-risk situation in the informal space, due to the landslide possibilities, in addition to the social vulnerability, non-structural constructions earthquake resistant, and basic infrastructure among other subjects. This paper explored the role of the Cintura road in the informal growth of the city and the urbanism and architecture responsibility. A historical survey identified the key moments in the city expansion which conditioned the segregation inside the ravines. Three stages were settled: initial stage, where the city was built in the flatten area available; intermediate stage, with connectivity improvement projects; and finally the late stage, where the city expansion is liberated to the regulative plans and the definition of urban boundaries.

Palabras clave: Valparaíso, levantamiento histórico, configuración, límite.

Key words: Valparaíso, historic survey, urban-configuration, boundaries.

Introducción: Los dos Valparaíso

Valparaíso fue declarado patrimonio de la humanidad el año 2003 bajo el criterio III, asociado con la actividad portuaria y el periodo de ‘globalización’ del siglo XIX (ICOMOS, 2003). Dicha declaración implicó la delimitación de una zona patrimonial y una zona de buffer a su alrededor, junto con una serie de planes de manejo y compromisos institucionales. El valor extraordinario se definió en la diversidad cultural y el conjunto de edificios que reflejan este proceso de globalización asociado al puerto, que finalizó con la apertura del canal de Panamá y nuevas rutas que decayeron el flujo de barcos. Esta declaratoria no hace referencia directa a la conformación general de la bahía, sin embargo UNESCO se manifestó el año 2014 por un proyecto portuario que buscaba aumentar la capacidad de container y un mall ubicado en la línea de costa.¹ Lo que esta preocupación y manifestación declaraba, entre líneas, es que generar una muralla de container en el borde costero quebraría la imagen de Valparaíso desde el mar y su configuración de anfiteatro. Por otra parte, el mismo año 2014, en los meses de enero y febrero, un incendio de una magnitud considerable afectó a miles de familias y evidenció un estado de precariedad y de riesgo alarmante en la parte alta de los cerros. Esta preocupación a nivel mundial de cómo el patrimonio histórico de Valparaíso podría verse afectado, contrasta con el nivel de pobreza y precariedad en la parte alta de los cerros que dicho incendio presentó a la audiencia nacional en igualdad de condiciones.

El camino cintura vendría a ser la fotografía de Valparaíso tomada desde una frontera, un no-lugar (Aeschlimann, 2011: 19). En el libro Valparaíso de la cintura hacia arriba Aeschlimann agrega el subtítulo El otro patrimonio, refiriéndose a la dicotomía existente entre el Valparaíso patrimonial declarado por la UNESCO y la realidad social que se vive por el camino cintura y en las quebradas. Él lo llama Patrimonio y así describe la precariedad, la pobreza y la exclusión que se vive cerro arriba, o en sus palabras “haciendo de la exclusión un verso” (2011: 16). El trabajo de este escritor se centra en la Quebrada Jaime, una de las muchas quebradas que dividen los 44 cerros de Valparaíso. Las historias que ahí se cuentan son parte de la memoria colectiva de la toma de los cerros o el crecimiento de la ciudad de Valparaíso. Gascón desarrolló un conjunto de reflexiones en torno al Camino Cintura y las quebradas conectándose con los relatos del autor. Una de estas ideas consistió en cómo el urbanismo y la arquitectura no pensaron este lugar, dejándolo sin infraestructura básica como transportes, alcantarillados, entre otros, y sí permitieron el desarrollo de basureros por todos sus rincones (Gascón, 2011). La reflexión que se desarrolla en este ensayo se hace cargo de esta omisión por parte del urbanismo y analiza los momentos claves en que estos lugares crecieron sin la cobertura urbana necesaria y se hacen visibles en la configuración de la ciudad.

Aeschlimann llama a las quebradas “grietas en el cerro” (2011: 118) y cuenta como en ellas la mirada al mar característica de la ciudad se convierte en una mirada entre vecinos que comparten una compleja realidad social que en sus relatos representa. Describe además los basurales, la precariedad de los materiales de construcción, la falta de transporte, entre otras carencias, que se convierten en el día a día de sus habitantes. Si bien utiliza el verso para retratar la realidad social, no la idealiza como es el caso de la publicación “Las aguas ocultas de Valparaíso” de Araya (2009). Esta última es una mirada que busca redescubrir las lógicas naturales que existen por debajo de la ciudad urbanizada. Sin embargo, existe una situación de riesgo asociado tipo de urbanización que se genera sobre las quebradas, asociado a la remoción en masas y de incendios que

¹ La recomendación consistió en realizar un estudio de Impacto ambiental y patrimonial para el proyecto junto al puerto y se declararon preocupados por la realización del nuevo mall y cómo este afectaría los atributos de valor extraordinario. (UNESCO, 2014)

se originan en la geografía de la ciudad. No es el caso de una ciudad que se ubica en un valle o en una ladera de uno o dos cerros, es una cuenca conformada por 42 cerros los que conforman la ciudad, más bien es un conjunto de quebradas, una ladera fragmentada que desemboca en una bahía. Los cerros conforman una sola unidad geográfica por sobre el camino cintura, y la idea de cerros solo se entiende en los cerros cercanos al mar (Araya, 2009: 42). Es por ello que se diferencia entre los cerros cercanos al Plan o la parte plana de la ciudad, con la parte alta de los cerros, ya que es una pendiente continua hacia el mar. Las quebradas sobre el camino cintura se presentan de manera natural, es decir, no recubiertas o entubando el recorrido del agua y cómo en los cruces con el camino cintura este sistema natural se convierte en desarenadores que inician las bóvedas por debajo de la quebrada hacia su desembocadura al mar (Araya, 2009: 44). Operación que a su vez dio origen a calles y las plazas que se encuentran en la parte baja de la ciudad. Lo anterior contextualiza la condición de riesgo presente en la ubicación de viviendas sobre quebradas, que dan origen a los fenómenos de remoción en masa o derrumbes (Romero, Molina, Moscoso, & Smith, 2007). Este fenómeno de riesgo se origina en el recambio del suelo natural por suelo urbano, en las zonas de inundación definidas por los planes reguladores. Lo que combinado con un alto grado de vulnerabilidad social, viviendas fuera de las normas establecidas, ausencia de vías de acceso, muros de contención, falta de alcantarillados y por ende problemas sanitarios originados por las aguas servidas, generan un conjunto de problemas que aumentan el riesgo en momentos de lluvias (Padilla, 2012). Por otra parte los basurales ubicados en las quebradas, pueden generar incendios y/o propagarlos (SUBDERE, 2009).

Este trabajo se enfoca en esta realidad, la que se genera de la Cintura hacia arriba, como la pieza urbana que configura el límite de dos ciudades. El objetivo es entender cómo una ciudad puede ser tan diferente a partir de un camino. Primero se realizó un reconocimiento fotográfico mediante google earth, para entender el tipo de Ciudad que este camino recorre. Luego se llevó a cabo un levantamiento histórico de la morfología y crecimiento de la ciudad, con el objetivo de entender el rol del camino cintura en la configuración actual de la ciudad. Para ello se consultaron los planos históricos disponibles en el catálogo Memoria Chilena y se deformaron con el objetivo de ajustarse a la cartografía de las planchetas de MINVU (Ministerio de vivienda y urbanismo) del año 2005. También se consultó el Plan regulador de la ciudad en 1941 y 2012, junto al plan de gobierno para la reconstrucción del año 2014. Con este análisis fue posible identificar los patrones de crecimiento sobre las quebradas antes y después de la construcción del camino cintura y cómo los planos disponibles describen una ciudad de 1800 en base a proyectos y una ciudad de 1900 que se construye en base a planes y cómo esta diferencia afecta la configuración de un Valparaíso de dos realidades.

La cintura de Valparaíso

Antes de comenzar el análisis, en esta sección se presenta una breve mirada hacia la viviendas y las calles en el entorno inmediato del camino, como un relato introductorio al problema. Comenzando por la quebrada los Reyes, Cajilla, Márquez y Carampagne, se puede observar una densificación media de viviendas, con algunos terrenos vacíos en las pendientes mayores. Situación que cambia radicalmente en el sector de San Francisco, en donde la quebrada se presenta en una superficie mayor y con ello una densidad mayor de viviendas, a pesar de que la pendiente es mayor y el radio de giro para los autos hace difícil el acceso. Esto se repite en Tomás Ramos y se puede observar cómo la urbanización es diferente, el camino que sube por la quebrada ahora es de tierra y de un

ancho no mayor a 3 metros, lo que no permite la entrada de camión de bomberos y difícilmente una ambulancia, situación que relata Aeschlimann en su libro.

El escenario cambia radicalmente junto a la quebrada Elías y luego el sector de Múnich, ya que este sector se encuentra aledaño a la zona patrimonial, en donde hoy existe gentrificación por la llegada de lofts, restaurants, hotel boutique, entre otros elementos, que han cambiado el factor social que hace 50 años había en el sector. Como se puede observar en el recorrido, esta condición de centro histórico influencia hasta el sector de la quebrada Jiménez.

Ya en el sector de Yerbas Buenas, la realidad de la vivienda vuelve a ser la del principio del recorrido, aunque la diferencia entre arriba y abajo se hace más evidente. Sin embargo existen excepciones como el sector de Mackenna, en donde el nivel de consolidación entre ambas partes es similar.

Finalmente la quebrada Francia, El Litre y Cousiño, son los ejemplos más gráficos de la situación de precariedad descrita por Aeschlimann: pendientes por donde suben calles totalmente fuera de norma, caminos de tierra, accesos a viviendas fuera de norma, viviendas que a simple vista no cumplen con las condiciones mínimas para resistir terremotos ni un aislamiento básico. Un sinfín de desregularizaciones que generan la siguiente pregunta. ¿Cómo se generó este tipo de urbanización? y ¿cómo el camino cintura pudo definirse como un límite tan radical en la ciudad? A continuación se presenta un análisis histórico de cómo fueron conquistadas las quebradas y el rol del camino cintura en este proceso.

Etapas de la configuración: formativo, intermedio, tardío

Para entender la manera en que Valparaíso se ha configurado y cuál es el rol que juega el camino cintura como pieza clave en el crecimiento de la ciudad, se realizó un levantamiento histórico en base a mapas disponibles en el sitio de memoria chilena. Estos planos debieron ser ajustados a la cartografía disponible de las soleras de la ciudad, realizadas en 2005 por MINVU. Al realizar este ejercicio los planos debían ser deformados, ya que muchos de ellos fueron realizados o con un sistema cartográfico diferente o simplemente sin ningún sistema de cartografía. Para describir los resultados se dividen los mapas en tres grupos: formativo, intermedio, tardío.²

En la etapa formativa se puede entender Valparaíso desde sus inicios. La ciudad se fundó en 1549 por Pedro de Valdivia en la parte plana de la bahía y se estableció en dos sectores, uno agrícola ubicado en el sector del Almendral hacia el Este y otro que agrupaba un conjunto de casas hacia Oeste, como se puede observar en el plano de 1744 (De Ulloa & Juan, 1748). Hacia este periodo se registraron dos terremotos, uno en 1647 y otro en 1730, los que generaron que la ciudad se replegara hacia los cerros por temor a otro evento similar (Cradock & Paternoster, 1826; Unknown, 1790). Hacia 1838 se observa el primer cambio y el comienzo de la conformación de la trama urbana (Tessan, 1838). La primera operación urbana consistió en la expansión de la ciudad sobre el mar. La primera forma fue mediante el relleno de Fragatas varadas, como es el caso de la fragata Valdivia en 1830 que dio origen al muelle junto al sector de Aduana, hoy parte del sector de Patrimonial de Valparaíso.³ Luego la expansión consistió en operaciones de

² Esta clasificación hace referencia a los periodos de la prehistoria que muy bien explican la formación de los pueblos originarios de Chile.

³ En el “Informe de misión de asesoramiento para el sitio de Patrimonio Mundial Área Histórica de Ciudad-puerto de Valparaíso” llevado a cabo por Silvio Mendes Zanchetti (ICOMOS) y Luis María Calvo (ICOMOS) el 22 de enero de 2014, se recomienda a la ciudad no llevar a cabo las nuevas obras de

relleno, debido al angosto paso de un sector de la ciudad a otro a través de la Cueva del chivato, y por ello se dinamitaron las faldas de los cerros y con la tierra se rellenaron los predios que hoy conforman el sector del Plan de Valparaíso (Erhard, 1871; Texidó, 2009). Hacia 1870 la ciudad ya se encontraba conectada y las operaciones de relleno eran financiadas por el estado con el fin de beneficiar la actividad portuaria. En el plano de 1871 se puede observar cómo las quebradas cambian su forma de representación y pasan de ser una barrera a líneas que se internan hacia el sur de la ciudad.

La etapa intermedia describe los cambios en la configuración de la ciudad que se generaron a partir de operaciones urbanas orquestadas por la autoridad local. Comenzó con el Proyecto del camino cintura en 1887 diseñado por el arquitecto Fermín Vivaceta. Su forma describe el paso por los cerros, múltiples quiebres y radios de giro para mantenerse constante en la cota 100. Es un proyecto que se originó en el interés por conectar la parte alta de la ciudad con problemas de acceso; generar una circulación alternativa al paso por el centro de la ciudad; y resolver problemas de higiene pública como eran en ese entonces el agua de lluvia y las inundaciones (Muga & Rivas, 2009). Durante este periodo, la ciudad describe patrones de crecimiento que se dirigen hacia el Camino cintura en los espacios en donde la ciudad aún no se había urbanizado (Fuentes, 1879). Incluso existen registros que hacia 1890 la ciudad se había expandido hacia fuera de este límite (Urbina, 2016: 105). En 1906 ocurre un incendio en la parte plana de la ciudad, donde se habían conformado dos tipos de viviendas colectivas en la forma de cites y conventillos, recibiendo una importante carga de personas que migraban del campo, como también extranjeros que llegaban al país (Rodríguez & Gajardo, 1906; Urbina, 2016). En el relato historicista de Urbina, ella recrea este crecimiento sobre los cerros y las quebradas a partir de imágenes y relatos oficiales de cómo el problema del hacinamiento de la ciudad que ahora se había incendiado, el proceso en que se dirigió hacia la autoconstrucción de los cerros y lo llama una “colonización vertical” con rasgos tanto formales como informales (2016: 98). La vivienda formal o en la “terrazza del cerro” se ubicó en las inmediaciones de las principales vías de accesos, a diferencia de las viviendas informales que se ubicaron en los fondos de las quebradas (2016: 103). Durante este periodo las autoridades no se enfocaron en dar solución a los problemas habitacionales sino en ejecutar proyectos de dos índoles. Primero, el objetivo consistió en reconstruir la ciudad en el plan luego del incendio a partir de la rectificación de calles (Arriagada, 1909). Por otra parte con el objetivo de facilitar el transporte para aquellos que habitaban en los cerros, entre 1883 y 1931 se construyeron 30 ascensores (Estrada, 2012). Hacia 1928 se ejecutan una serie de proyectos impulsados por el alcalde Lautaro Rosas, la mayoría consistía en mejoras de las calles del plan o hasta el camino Cintura. En el plano de 1934 es posible observar como la ciudad se consolida hasta el camino y lo sobrepasa en algunos de sus bordes (Jara, 1936).

La etapa tardía consiste en la expansión de la ciudad por sobre el camino cintura y los procesos de tomas que ocurrieron en las quebradas. Se diferencia de la etapa anterior ya que no posee mayor orquestación ni foco hacia las zonas donde la ciudad creció, más bien el espíritu de crecimiento de la ciudad se refleja en sus planos reguladores y las modificaciones al límite urbano. En 1941 Valparaíso tuvo su primer plano regulador, en él se definen las diferentes zonas de la ciudad y el límite de la ciudad se definió bordeando el camino cintura (Valparaíso, 1941). Este plano se utilizó como base para reiteradas modificaciones hasta ser modificado en 1985. En este año el límite de la ciudad se asemeja mucho al límite actual y se puede entender como debe ser constantemente desplazado frente al crecimiento de la ciudad por las quebradas. La tesis de Andrea Pino

ampliación ya que podrían hacer daños a las fragatas sumergidas consideradas de valor patrimonial al ser vestigios arqueológicos.

y Lautaro Ojeda ahonda en este fenómeno y explican que una de las principales razones de las tomas de terreno, aparte de la movilidad familiar fueron los dos terremotos que se vivieron en 1960 y 1985 (Pino Vásquez & Ojeda Ledesma, 2013). En dicha tesis los arquitectos relatan cómo las familias recuerdan las razones por las cuales llegaban a vivir a las quebradas. Otro fenómeno descrito por los autores es que en 1986, cuando se realizó el proyecto de la Avenida Alemania como una mejora del Camino cintura, se erradicaron muchas de las familias que vivían en las tomas de la quebrada, sin embargo volvieron a tomarse otros terrenos cercanos a donde los habían sacado (Pino Vásquez & Ojeda Ledesma, 2013). Entre 1977 y el año 2001 se crearon un conjunto de leyes que permitieron y que luego de 5 años como mínimo, los habitantes de viviendas irregulares pudieran convertirse en propietarios y así facilitar la urbanización y el acceso a fondos para la mejora de la vivienda (Oyanadel, 2015). Sin embargo, esta situación legal se convierte en un círculo virtuoso ya que incentiva a la toma de terrenos en su afán por mejorar las condiciones de las tomas existentes. En definitiva, es un crecimiento que no se encuentra regularizado, que se inicia por la voluntad y la necesidad de las familias que no poseen vivienda y el estado reacciona frente a este fenómeno en vez de evitarlo con mejores políticas habitacionales.

El año 1965 se realizó el primer Plan regulador Intercomunal de Valparaíso, el cual incluía los sectores aledaños a la ciudad, como otro tipo de crecimiento que se hacía cargo de los sectores urbanos perimetrales de Valparaíso. En esta operación de planificación la ciudad continuó su crecimiento hacia las quebradas. Sin embargo sólo en 2012 este plan pudo ser actualizado, con casi 50 años de diferencia, debido a las múltiples observaciones que el proyecto sufría. Finalmente en este nuevo plano se puede apreciar cómo el límite de la ciudad se extiende hacia el camino La Pólvora, el punto más alto de la ciudad desde donde se configuró un nuevo acceso a la ciudad el año 2008 (Errazuriz, 2012). En este periodo la ciudad crece por fuera del camino cintura, sin proyectos urbanos que den cabida al crecimiento poblacional que se vivía o de infraestructura de alcantarillados, agua potable o luz. El crecimiento se lleva a cabo mediante la autoconstrucción de familias de bajos recursos, sin embargo capaces de auto gestionar una vida en comunidad como describe Aeschlimann. Paula Kapstein realizó un estudio en profundidad acerca del estado de precariedad del crecimiento de Valparaíso sobre el camino cintura y una de las conclusiones es que este crecimiento informal se sigue expandiendo hacia el camino La Pólvora (Kapstein, 2004). Ahora bien, la propuesta de gobierno el año 2014 frente al incendio de gran magnitud ocurrido y como parte de la reconstrucción de la ciudad, propone entre otras cosas, la construcción del Camino del Agua. Este proyecto es una operación que repetiría el trazo del camino cintura 150 metros sobre este, entre el camino la Pólvora y el camino cintura (Ministerio Interior, 2014).

Conclusiones

Valparaíso es una ciudad que desafía la geografía. Comenzó colonizando el espacio del mar y el Camino cintura desafió las quebradas. Este último no solo actúa como desarenador de las vertientes que luego se convierten en calles, sino que es el acceso a sitios en donde la vivienda informal ha tenido cabida históricamente. Desde sus inicios se planteó como el límite de la ciudad, sin embargo se estableció como el límite y el inicio de la ciudad informal. En el periodo tardío se puede entender un punto de inflexión, en donde los proyectos urbanos representados en mapas, pasaron a convertirse en planes, regulaciones del espacio urbano, que como el libre mercado, buscan la autorregulación. Sin embargo genera espacios que no se regulan, crecimientos que aumentaron la precariedad de una ciudad que hoy se encuentra desarticulada, fragmentada por su propia

configuración. Repetir una operación urbana de tal naturaleza como sería el Camino del agua, o plantear que el camino la Pólvora será el nuevo límite para el crecimiento de la ciudad, se convierten en operaciones cuestionables, al reflexionar sobre los hechos históricos y repetir una operación urbana que tendrá consecuencias similares a las ya experimentadas.

Referencias:

- Aeschlimann, P. (2011). *Valparaíso de la cintura hacia arriba*. Santiago: RIL.
- Araya, M. (2009). The hidden waters of Valparaiso. *ARQ*, 73, 40-45.
- Arriagada, A. (Cartographer). (1909). Propuesta para Barrio del Almendral. Recuperado de https://commons.wikimedia.org/wiki/File:1909_-_Barrio_del_Almendral.jpg
- Cradock, B., & Paternoster, J. (Cartographer). (1826). Harbor and Town of Valparaíso, with the Town of the Almendral.
- De Ulloa, A., & Juan, J. (Cartographer). (1748). Plano de la ensenada y puerto de Valparaiso
- Erhard (Cartographer). (1871). Plano de la ciudad de Valparaíso. Recuperado de <http://www.bibliotecanacionaldigital.cl/bnd/631/w3-article-311704.html>
- Erazuriz, A. (2012). *Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso: Modificaciones y aprobación*.
- Estrada, B. (2012). Tecnología y modernización: evolución del transporte urbano en Valparaíso. 1850 - 1950. *Polis, Revista de la Universidad Bolivariana, Volumen 11, N°33*, 345-374.
- Fuentes, F. A. (Cartógrafo). (1879). Plano de Valparaíso
- Gascón, F. (2011). El despertar de los otros: la quebrada línea de la memoria. *Revista Faro*, 13, 227-231.
- ICOMOS. (2003). *Advisory body Evaluation. Valparaíso*.
- Jara, A. (Cartographer). (1936). Nuevo plano de la ciudad de Valparaíso. Recuperado de <http://www.bibliotecanacionaldigital.cl/bnd/635/w3-article-317920.html>
- Kapstein, P. (2004). Análisis de asentamientos precarios en Valparaíso y su incidencia en el crecimiento de la ciudad. *INVI N°49*, 49, 83-101.
- Ministerio Interior, G. d. C. (2014). *Plan de inversiones. Reconstrucción y habilitación urbana. Reconstrucción Valparaíso*. Valparaíso.
- Muga, E., & Rivas, M. (2009). Mutaciones y cambios en la estructura urbana del área metropolitana de Valparaíso. En Hidalgo, R., De Mattos, C. y Arenas, F. (Eds.), *Chile: Del país urbano al país metropolitano* (pp. 201-221). Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Oyanadel, J. C. (2015). Informe final de evaluación programa de regularización de títulos de dominio. Santiago.
- Padilla, U. (2012). Análisis de la vulnerabilidad por remoción en masa e inundación. Caso estudio: cuencas de la ciudad de Valparaíso (Magíster en Asentamientos Humanos y Medio Ambiente), Pontificia Universidad Católica de Chile: Santiago.
- Pino Vásquez, A., & Ojeda Ledesma, L. (2013). City and Informal Habitat: Illegal occupation of land a self-help constructions in the ravines of Valparaíso. *INVI*, 28, 109-140.
- Rodríguez, A., & Gajardo, C. (1906). *La catástrofe del 16 de agosto de 1906 en la Republica de Chile*. Imprenta, litografía y encuadernación Barcelona.

- Romero, H., Molina, M., Moscoso, C., & Smith, P. (2007). Cambios de usos y coberturas de los suelos asociados a la urbanización de las metrópolis chilenas (pp. 194-198). En *Anales de la Sociedad Chilena de Ciencias Geográficas*.
- SUBDERE. (2009). *Programa de control de microbasurales en Valparaíso: hacia un cambio conductual de la población a través de la educación y la participación ciudadana*. Valparaíso: Gobierno de Chile.
- Tessan, D. (Cartógrafo). (1838). Plano de la Bahía de Valparaíso. Recuperado de <http://www.bibliotecanacionaldigital.cl/bnd/631/w3-article-311713.html>
- Texidó, A. (2009). Evolución del frente marítimo. *ARQ (Santiago) - arquitectura, diseño, urbanismo, Chile*(73), 70-73. doi:10.4067/S0717-69962009000300013
- UNESCO. (2014). *WHC-14/38.COM/16*.
- Unknown (Cartógrafo). (1790). Plano del Puerto de Valparaiso Trabajado en 1790. Recuperado de https://commons.wikimedia.org/wiki/File:1790_-_Plano_del_Puerto_de_Valparaiso_Trabajado_en_1790.jpg
- Urbina, X. (2016). La colonización vertical en Valparaíso. Etapa inicial. *HYBRIS. Revista de Filosofía, N ° 7 Especial. Valparaíso: la escritura de la ciudad anárquica.*, 97-127.
- Valparaíso, M. (Cartógrafo). (1941). Primeros límites urbanos y primer plan regulador año 1941 y sus modificaciones. Recuperado de <http://www.municipalidaddevalparaiso.cl/PlanRegulador2017.aspx>