

**C**hile se caracteriza por poseer un borde costero que enfrenta al Océano Pacífico, en aprox. 6.400 km., variado en paisaje y rico en productos marinos.

Borde costero, que cada vez mas está asumiendo una mayor importancia en la vida nacional, por los usos que está incorporando, y las proyecciones internacionales que puede alcanzar en el proceso de integración del Mercosur y el desarrollo de la economía chilena y de los países vecinos.

Nuestra visión del borde costero, ha sido tradicionalmente dirigida desde el territorio continental hacia el territorio marítimo, visualizándolo como una plataforma de embarque y recepción de productos, o como un lugar de esparcimiento a lo largo de la costa, en una suerte de penetración de la tierra hacia el mar, o como el asiento de aglomeraciones urbanas desarrolladas a consecuencia de los usos anteriores.

Así, en esa perspectiva se ha pretendido construir - a veces con éxito y otras no - un conjunto de instrumentos reguladores del territorio continental y su borde costero, tanto a nivel regional, intercomunal y comunal, determinando el uso del suelo y otras condicionantes.

Por el contrario y lamentablemente, no hemos tenido una visión del borde costero desde el territorio marítimo hacia el territorio continental, salvo desde algunos puntos de vista sectoriales, como portuarios y pesqueros, los que han culminado con la publicación de la Ley de Pesca y Acuicultura y la Ley de Puertos.

No existe entonces, una visión nacional integrada de ambos territorios y su área de encuentro, como podría denominarse en propiedad, el borde y la zona costera.

Más aún, en las Leyes y Reglamentos de Urbanismo, Arquitectura y Construcción no se menciona explícitamente el borde y la zona costera como un área que requiere de una preocupación especial y que es preciso normar en las áreas urbanas, de extensión urbana, comunales o intercomunales.

A lo largo del tiempo, se han dictado leyes especiales en algunas regiones, como las denominadas Ley Lynch en Iquique - Región I - y Ley Lorca en Viña del Mar - Región II - que se superponen a los Planos Reguladores Comunales correspondientes, funcionando como entes independientes y en algunas oportunidades, contrarios a los intereses de la comuna y en otras defendiéndolas.

Es preciso, entonces, dar un paso adelante en la toma de conciencia sobre la importancia de reconocer el borde costero como sujeto de nuestra planificación territorial y marítima; buscar la integración de nuestros dos territorios: el marítimo y el continental en la planificación física dispuesta en nuestra legislación; visualizar de qué manera debería incorporarse el estudio, regulación y desarrollo del borde y la zona costera en los instrumentos de planificación vigentes, mejorándolos en su concepto y procedimientos, concentrándolos en algunos y no dispersándolos en todos.

Sin pretender agotar los usos que actualmente acoge el borde costero, es fácil enumerar aquellos de uso habitual, tales como:

- Uso turístico como balnearios públicos y privados, hoteles, restaurantes, campings, puertos de navegación de agrado y deportivos.
- Uso portuario industrial privado o público de carga, pasajeros, pesqueros, astilleros, atracaderos, embarcaderos.
- Uso urbano como caletas pesqueras, pueblos y ciudades incluyendo en ellas facilidades turísticas, portuarias, industriales, etc.
- Uso de cultivos intensivos, criaderos artificiales, viveros.
- Uso de seguridad nacional bajo la forma de puerto naval o borde costero de uso restringido.

- Uso de desechos en cañerías de desagües urbanos e industriales como relaves de minería.
- Uso extractivo de arena, carbón, etc.

Sin embargo, y debido a la importancia que en la actualidad han adquirido los usos portuarios y turísticos, urbanos y pesqueros, cada uno de ellos pretende demostrar al otro que tiene más importancia y que se le debe entregar la exclusividad del lugar.

El futuro de la ciudad de Valparaíso sería hoy día más atrayente y beneficioso para los porteños y el país, si los usos portuarios y sus accesos hubieran permitido un uso urbano, turístico y recreacional desarrollado armónicamente en conjunto con el puerto, en lugar de cerrar - este último - el paso de la ciudad al mar.



*Valparaíso, mirando hacia el área turística de Reñaca, desde el molo de la Marina de Guerra.*

El futuro del área de Reñaca de Viña del Mar sería hoy más atrayente y menos caótico desde el punto de vista de la congestión vial y mejor uso del borde y de la zona costera, si el uso turístico fomentado inicialmente, hubiera considerado que en su desarrollo estaba generando un área urbana o francamente una nueva ciudad, y hubiera cautelado una mejor vialidad y áreas públicas de equipamiento, de las cuales hoy día está carente.

Este ejemplo, se aplica en general a todo el borde costero de la región de Valparaíso Sur, como es el caso de Algarrobo, Las Cruces, El Tabo, El Quisco, etc. lugares de gran belleza, pero que en algunos casos simplemente se han farreado la oportunidad del desarrollo de una industria del turismo, que naturalmente va más allá del turismo casero y familiar nuestro. Solamente el Quisco aumenta su población estable entre 15 y 20 veces más en la temporada de verano.

Imaginemos, si en nuestra casa donde viven 5 personas, se dejaran caer 75 a 100 más, ¿qué medidas deberíamos tomar para mantener una mínima armonía y calidad?.

La Quinta Región de Valparaíso, así como en general las regiones del país deben potenciar su preocupación por el borde costero, buscando mejorar la convivencia armónica entre los diferentes usos que ellas permiten con sus excepcionales condiciones geográficas y paisajísticas, en la búsqueda de alcanzar una regulación y desarrollo del territorio continental y marítimo inmediato.



*Puerto de Valparaíso, ciudad de Cerros y mar, vista desde el paseo 21 de mayo, en Cerro Playa Ancha.*

La Región de Arica en el límite norte del país, tiene un borde costero espectacular, apto al baño, surf, turismo y arqueología.

En el caso de la ciudad de Arica, capital regional, si bien goza de esos atractivos, incluye en



su centro urbano el Puerto Internacional de Arica, que recibe carga chilena, boliviana y peruana, así como pasajeros y cruceros internacionales, impidiéndole desarrollar el centro de la ciudad hacia el mar y comunicarlo con el borde costero norte y sur de grandes virtudes turísticas y recreacionales.



*Arica: centro urbano histórico, incluyendo área portuaria, caleta pesquera e histórico Morro de Arica.*

Iquique, ciudad puerto de carga y pasajeros – que en aimará significa lugar de descanso – mas al sur de Arica y famosa por el turismo de sus playas tranquilas y su cercanía con las antiguas salitreras del vecino desierto, ha gozado de las libertades económicas de su Zona



Franca y el empuje de autoridades que han mejorado el ordenamiento físico de la ciudad y su integración con el borde costero, manteniendo la vigencia de su puerto el cual ha vivido etapas de desarrollo con la minería y transporte internacional de la zona franca y de Bolivia. Su ubicación no afecta mayormente la ciudad porque se ubica en una península del casco antiguo, permitiendo el goce independiente del borde costero de la ciudad.



*Iquique, ciudad puerto e histórica, crea lazos entre el borde costero urbano y portuario.*

Antofagasta - ciudad-puerto de carga y cruceros - región situada mas al sur, desarrolló un puerto alternativo en Mejillones distante a 70 kilómetros hacia el norte y redujo considerablemente su carga en la ciudad, dejando lugar al desarrollo de proyectos



inmobiliarios, comerciales y equipamiento en el área portuaria disponible y facilitando el ensanche de la av. Central, columna vertebral del tráfico y vida urbana de la ciudad.



*Antofagasta, Avenida Central frente a la poza histórica.*

Tocopilla, ciudad-puerto mas al norte de Antofagasta, ha visto frenado su desarrollo y calidad de vida porque ha permitido la instalación de termo eléctricas para la minería del norte del país que han contaminado la ciudad, restringiendo el uso del borde costero y su desarrollo turístico en beneficio de la gran minería, sus poblados y campamentos.

Coquimbo, ciudad-puerto que recibe cruceros y carga indiferentemente, replica la



configuración de Valparaíso-Viña al componer con La Serena - ciudad balneario de valor internacional - prácticamente la misma paridad de puerto y balneario, con la gran diferencia que a sus espaldas tiene tres valles de gran importancia para el país - Elqui, Limari y Choapa - en cercanía con centros poblados de importancia en Argentina.

San Antonio, perteneciente a la Región de Valparaíso, esta en permanente lucha con el Puerto de Valparaíso, sobre cual de ambos maneja mas carga. Lo que esta claro es que actualmente le gana a Valparaíso, porque al sumar la incorporación de dos volúmenes agresivos - casino y hotel - en la antesala del puerto, ha bloqueado el goce portuario y lugar de encuentro desde la ciudad, en una intervención negativa que lamentablemente está ocurriendo a lo largo de nuestro país. Eso si, el puerto de San Antonio ha sabido conciliar los intereses pesqueros con los intereses portuarios de carga y pasajeros ya que posee naturalmente mucho espacio para su crecimiento.

Talcahuano, ciudad-puerto de carga y pasajeros, vecino a Concepción y a San Vicente - puerto de carga del área industrial - sufrió excesivamente con el reciente terremoto, y ha puesto en relieve el problema que se produce en nuestro país entre los puertos pesqueros y los puertos de carga y pasajeros y ambos con la ciudad. El Estado está reconstruyendo el borde costero de la Poza de Talcahuano, para mejorar las condiciones pesqueras y de recreación, en circunstancia que se habría podido mejorar la superficie urbana plana a construir si esa Poza se hubiera rellenado al menos en parte, ya que Talcahuano no tiene territorio urbano plano significativo, desplazando la caleta pesquera del centro de la ciudad.

Valdivia, ciudad-puerto lacustre, turística, cultural, universitaria, es capital de la Región de los Ríos, posee astilleros y fabricación de naves turísticas. Es sede de carreras en motos acuáticas desde Corral - ciudad-puerto de carga marítima vecina a Valdivia - hasta llegar a Argentina siguiendo los cauces de ríos de la región.



*aldivia, puerto fluvial, forma parte del centro de la ciudad, compuesto - entre otros - por la Plaza Central arbolada y la catedral.*

Puerto Montt, capital de la Región de los Lagos y termino de Chile continental, antiguo puerto que conducía a pasajeros a Punta Arenas en barcos de carga, de la línea de los Ferrocarriles del Estado de Chile, recorrido que tuvo el placer de realizar en la década del cuarenta. Hoy día Puerto Montt es un importante puerto de cruceros internacionales conectando turísticamente Argentina con Chile a través del Cabo de Hornos. Además se caracteriza por el uso de barcos nacionales en paseos a los canales y lagos de la Patagonia y la practica de veleros, en paseo y competencias.

Puerto Chacabuco, principal puerto de la región de Aysén, es un pivote entre el continente y la zona de canales e islas del sur de Chile. Reemplaza a Puerto Aysén, el cual no permite en

la actualidad el ingreso de barcos de tonelaje. Desde este puerto hay circuitos turísticos al sur de Chile en conexión con Puerto Montt y Chiloé. Es un apoyo importante a las salmoneras y sus centros acuícolas.

Por último, Punta Arenas es la ciudad-puerto mas austral del país, y puerta de entrada de los navíos que vienen desde el Atlántico, de las expediciones a la Antártica y los cruceros de turismo. Es una hermosa ciudad muy lejana de la capital del país que ha ido actualizando su puerto y borde costero, con paseos marítimos interesantes. Su astillero atiende numerosos barcos que transitan por el Estrecho de Magallanes.

A mediados del siglo pasado la conexión con Puerto Montt y Valparaíso era marítima, en un viaje interesante y movedido, en especial en su paso por los canales y el Golfo de Reloncavi. Posteriormente fue la aviación la que se fortaleció y se hizo cargo de las relaciones con el resto del país.

Al posicionarse teóricamente nuestro país como marítimo por su larga costa, suena raro que tengamos solo 10 puertos importantes de carga y pasajeros, insertos en ciudades, en promedio, a 480 km de distancia entre ellos, dando a entender que no somos precisamente un país marítimo o que durante años hemos descuidado el mar como lugar de transporte y plataforma de vida del país, y que años atrás tuvo un uso mucho mas potente.

En 1996, siendo asesor de la Comisión de Borde Costero de la Subsecretaria de Marina del Ministerio de Defensa, se realizo el primer Seminario Nacional con el objeto de analizar la Política Nacional de Uso del Borde Costero, su regulación, implementación y aplicación.

Rescato las siguientes ideas del discurso de inauguración pronunciado por el ministro de Defensa de ese entonces, Edmundo Pérez Zujovic:

*Durante gran parte del siglo XIX, nuestro país hizo del Océano un espacio de proyección. Fue una potencia marítima en el Pacífico Sur y puertos de todo el mundo recibiendo naves y hombres de Chile. Durante el siglo XX, en cambio, esta vocación marítima se debilitó. Urgentemente necesitados de riqueza, nos volcamos a la minería dando la espalda al mar. En cierto modo, la actual estrechez e insuficiencia de nuestros puertos puede ser*



*considerada como el reflejo de una realidad económica objetiva, pero también como síntoma de esa pérdida vocacional.*

*Desde hace algún tiempo estamos viviendo un proceso de desarrollo relativamente inédito para las últimas generaciones de chilenos. Se trata de un fenómeno que no puede ser medido puramente desde la perspectiva de ganancias o pérdidas absolutas, sino que más bien debe ser analizado y observado con criterios intermedios que signifiquen un equilibrio entre las iniciativas que se pretenden impulsar y los objetivos del desarrollo sustentable.*

*Este es el caso del tema que hoy nos convoca: por una parte, los desafíos del desarrollo han puesto otra vez a Chile frente a la vastedad del Océano, obligándolo a girar hacia el mar. Y, por la otra, este favorable y auspicioso giro ha generado también presiones sobre un espacio singular de su territorio, así como sobre las ideas, las actitudes y las actividades relacionadas con él.*

*Puesto el tema de otra manera: a raíz del proceso de desarrollo que hemos desencadenado, las aguas que bañan nuestras costas vuelven hoy a interpelarnos con la misma pregunta que elevaran al país en cierto momento del siglo XIX: ¿qué hará Chile con el mar?*

Transcurridos mas de una década del Seminario mencionado, debemos agregar - al menos - otras dos preguntas:

- ¿Qué hará Chile con el borde costero y su área territorial manejada por los planes reguladores urbanos y su área marítima manejada por la Marina de Chile, incluyendo las concesiones de borde costero y marítimas?
- ¿Que hará Chile con la relación de los puertos con las ciudades donde se fundaron y que hoy amenazan con ahogarlas o limitarlas en el uso legítimo que tienen de usar el borde costero para su desarrollo urbano y turístico, como esta ocurriendo con San Antonio,

Valparaíso, Arica, por citar algunos casos?.

---

*Head Image: Iquique, ciudad puerto e histórica, crea lazos entre el borde costero urbano y portuario.*