Presentar esta nueva aventura de PORTUS 26, con su Report dedicado a Chile, a los puertos y ciudades de su diversa y extensa costa, implica necesariamente hablar de mi país y su cualidad intrínseca, aquella hermosa condición natural que lentamente está comenzando a ser asumida: su inevitable vocación marítima.

Con una larga y robusta cordillera de los Andes por el este, y un poco pasivo Océano Pacífico por el oeste, esta angosta faja de tierra ubicada al final del extremo sur del mundo, desde una mirada geográfica es prácticamente un “país isla”. A pesar de esta situación, la navegación, la actividad portuaria y el uso productivo, turístico y recreativo de nuestro litoral, no han sido originalmente parte fundamental de nuestra historia. Salvo contadas excepciones en ubicaciones estratégicas, podemos decir que la relación de Chile con su mar, o sea, de la población costera con su frente marítimo, lleva apenas un siglo de lenta evolución. Somos un país joven en muchos aspectos, porque esta condición de aislamiento continental dificultó por mucho tiempo el intercambio fluido con los países vecinos y sobretodo con el resto del mundo. No es sino desde la última mitad del siglo pasado que el foco de desarrollo del país ha ido ampliando sus fronteras, y ello ha venido paradójicamente desde aquel lado que siempre nos mantuvo alejados del acontecer mundial, desde esta inmensa plataforma de oportunidades que actualmente es para Chile su vínculo con el Pacifico.

En un planeta cada vez más conectado por las telecomunicaciones globales, la instantaneidad de las redes sociales y la integración cultural, el comercio internacional y las alternativas de transporte han pasado a formar parte de los pilares centrales para cada economía local. Actualmente más del 80% de las mercancías que intercambian los países se mueve a través del tráfico marítimo, lo cual ha movilizado gran parte del desarrollo urbano hacia las ciudades portuarias y sus entornos, situación que según la tendencia mundial se irá acentuando en las próximas décadas. Desde esta perspectiva, nuestro país se ha posicionado de manera inherente y repentina en un lugar privilegiado, de cara a su litoral y enfrentando en primera línea las ventajas, pero también las responsabilidades que ello implica.

Y es que las lecciones acumuladas en los últimos años, nos han enseñado que debemos aprender a utilizar y disfrutar de nuestro borde costero de manera segura y sustentable, tanto social, como económica, urbana y ambientalmente. El último terremoto y tsunami del 27 de Febrero 2010 nos demostró que poseer una amplia fachada marítima no sólo implica una ventana de infinitas alternativas de desarrollo país, sino que también es un frente de riesgos importantes para la vida humana; los daños causados por este evento natural fueron tan desastrosos que tuvimos que admitir que nuestras ciudades y sus puertos no estaban preparadas para enfrentar este tipo de exigencias. Hemos debido ajustar nuestro enfoque de planificación y considerar de manera importante el valor de la educación y la prevención como principal medida de protección para nuestras comunidades costeras. En consecuencia, el 27 de Febrero 2010 cambió radicalmente la relación de Chile con su costa, emergiendo este lado marítimo de su personalidad que nunca había estado tan presente como hoy en la imagen colectiva de nuestra población. Es así como se ha ido generando un nuevo énfasis de atención pública, que ha posicionado por primera vez entre las prioridades de inversión a la infraestructura de borde costero y la coordinación entre autoridades para impulsar interesantes iniciativas, tendientes a mejorar sustancialmente la cara de varias ciudades y poblados menores que hoy están viviendo un proceso histórico de reconstrucción, remodelación y sobretodo re-cualificación de su patrimonio natural.



Valparaíso, la ciudad y el puerto.

Bajo este contexto, los puertos chilenos también han debido replantear sus procesos, proyecciones de crecimiento y la relación con su entorno; al factor 27 de Febrero 2010 se suma el complejo escenario mundial económico, que por su lado trae nuevas exigencias en la reducción de costos, aumento de la eficiencia, modernización de sistemas y servicios, mayores superficies de logística e integración de las redes de transporte, entre varios factores. Porque el desafío actual es el de tener puertos seguros y amigables con su entorno, que a su vez puedan competir a nivel mundial con una oferta portuaria capaz de atraer y distribuir grandes volúmenes de carga, concentrados en naves de mayor tamaño y calado, todo al menor precio y mínimo tiempo, para lo cual se requiere un no menor respaldo en tierra para movilizar las cargas y en algunos casos, incluso

incorporarles valor agregado. Es en este recorrido donde los puertos nacionales han debido comenzar su diálogo con las ciudades que los albergan, ya que la preocupación por el "waterfront" también ha entrado con fuerza en la agenda portuaria nacional, buscando equilibrar las metas de gestión del puerto con los intereses de cada comunidad vecina por acceder a un bordemar público y de calidad. Y aunque es favorable y reconocible la intención de comunicarse con la ciudad mediante diferentes ideas de apertura, intervenciones físicas y consideraciones socio ambientales – impensadas hasta hace una década – todavía nos falta bastante por avanzar en este aspecto, debido esencialmente a la debilidad de la estructura política para la toma de decisiones y a la inexistencia de una visión sistémica en la red marítimo portuaria que se ha levantado en el país. No obstante, algunos primeros esfuerzos ya comienzan recién a dar sus frutos.

Otro efecto interesante que han provocado los "remesones", tanto de la tierra como de la economía, ha sido el ajuste de prioridades en las perspectivas de futuro, donde la relación con el mar no queda fuera de este marco. Las actividades recreativas y productivas en la costa han tomado otro valor, abriendo nuevas visiones e inquietudes en la gente. Si bien era inevitable que en un primer período se generase una reticencia a seguir habitando el borde costero, los debates han ido mostrando que es posible ocupar la costa de manera prudente y más aún, que las actividades marítimas pueden potenciarse para establecer, y en algunos casos, hasta re-inventar este vínculo interrumpido por la naturaleza. La náutica deportiva y la navegación turística son un tipo de uso que estamos aprendiendo a mirar de manera diferente, como parte de este proceso de re-adaptación. Países como España o USA son ejemplo de que la inversión pública en infraestructura portuaria para la recreación es un aporte fundamental para la integración de las sociedades costeras con su bordemar, porque no sólo son fuente de empleo local al atraer el turismo, sino que también mejoran la imagen de ciudad y extienden sus lazos de conexión con otras culturas. Dentro de los grandes pasos que ha dado nuestro país, este sigue siendo un desafío pendiente para la autoridad, que mediante el diseño de políticas de cooperación público-privada podría impulsar sobremanera una nueva economía del turismo y el deporte de mar: terminales de cruceros, marinas deportivas y nodos de transporte y servicios siguen siendo el desafío pendiente de Chile para los próximos decenios.

Finalmente debo mencionar que el futuro de este país de interminable costa, se sigue escribiendo también sobre la base cultural de cada zona geográfica, cada una con su particular origen y proceso histórico, producto de las marcadas características climáticas y físicas que identifican a nuestro territorio. De esta manera, las ciudades y puertos del norte, junto al desierto y los países limítrofes del altiplano, hoy radican su actividad marítima en un creciente intercambio con la macro región sudamericana y explotando su origen minero por excelencia; en tanto que, los que se ubican en la zona central, próximos a la capital de Santiago y áreas metropolitanas más pobladas del país, reciben y exportan las mayores concentraciones de carga internacional, con una ubicación estratégica junto a los valles interiores de rica producción en frutas y vinos; y la zona sur es la puerta de entrada a la Patagonia, a la navegación de los fiordos, canales e islas, donde el transporte marítimo y fluvial es parte de la vida diaria de sus habitantes, con alta producción de bovinos y productos del mar. Cada una de estas circunstancias es responsable de una marcada identidad regional, que puertos y ciudades han ido reflejando a través de la historia.



Puerto y ciudad de Puerto Montt.

Es así como ha sido coordinada la producción de este número 26 de PORTUS, como una secuencia de relatos acerca de todos los temas que han sido mencionados en esta presentación, donde el lector encontrará en un primer grupo los artículos que hablan de la situación general del país, sus puertos y ciudades, bajo alguna problemática singular, las cuales van desde la apertura y transformación de los waterfronts urbanos (V. Gubbins), las proyecciones del transporte marítimo mundial y sus consecuencias en los puertos chilenos (A. Rengifo), el análisis de la arquitectura y urbanismo de las ciudades portuarias (M.P. Valenzuela – M. Pizzi), la visión estatal en la planificación y construcción de la infraestructura pública sobre la costa (R. Tejada), hasta la situación de la náutica deportiva y sus demandas como oportunidad de desarrollo local (R. Caviedes). En el segundo grupo de textos, se han situado los reportajes específicos sobre casos individuales de ciudades y su puerto, los cuales de norte a sur hablan de: Iquique, el puerto y su apertura al

mundo y la ciudad (A. Leiton); Valparaíso, bajo diferentes miradas a través de su historia y la actualidad de tensiones y convivencia entre la ciudad puerto y sus habitantes (M. Pizzi – M.P. Valenzuela) o la evolución de la ciudad y su plasmación cartográfica (A. Texido); Concepción y Talcahuano, la relación puerto ciudad después del 27 de Febrero 2010 (E. Hernández); Puerto Montt, historia y futuro luego del traslado del puerto (D. Vodanovic – M. Vera); y Castro, el puerto principal de la isla grande de Chiloé, sus tradiciones y vida marítima (E. Rojas – B. Elmúdesi).

Cerrando esta introducción, no queda más que agradecer la colaboración de todos los redactores que aportaron su visión a este debate y la iniciativa de la editorial de PORTUS por publicar este Report dedicado a Chile, invitando al lector a descubrir en cada artículo un trozo singular de esta diversa y sorprendente costa del fin del mundo.

Artículos de Carola Marin en PORTUS

– "*Marina deportiva en Viña del Mar: revitalización de sus frentes marítimo y fluvial / Tourist Marina in Viña del Mar: Revitalization of Sea and Riverfronts",* PORTUS 9, Abril 2005.

– *"Nuevas playas urbanas en Chile: Intervenciones singulares para el encuentro ciudadano junto al mar / New Urban Beaches in Chile: Singular Activities for a Get-together by the Sea",* PORTUS 13, Mayo 2007.

– *"Actualidad de los procesos de reconversión portuaria en Chile / Current Port Redevelopment Situation in Chile"* (redacción Carola Marín y Alberto Texido), PORTUS 15, Mayo 2008.

– *"Antofagasta: Poza Histórica y destino de la ciudad / Antofagasta: Historic Bay and the City's Future"* (redacción Carola Marín y Victor Gubbins), PORTUS 15, Mayo 2008.

– *"Una mirada a los Paseos Marítimos en Chile: El antes y el después del terremoto y tsunami del 27F / A look at the Seafronts of Chile: before and after the Earthquake and Tsunami on February 27th"* (redacción Carola Marín y Alberto Texido), PORTUS 20, Octubre 2010.

Head Image: El puerto y la ciudad de Arica.