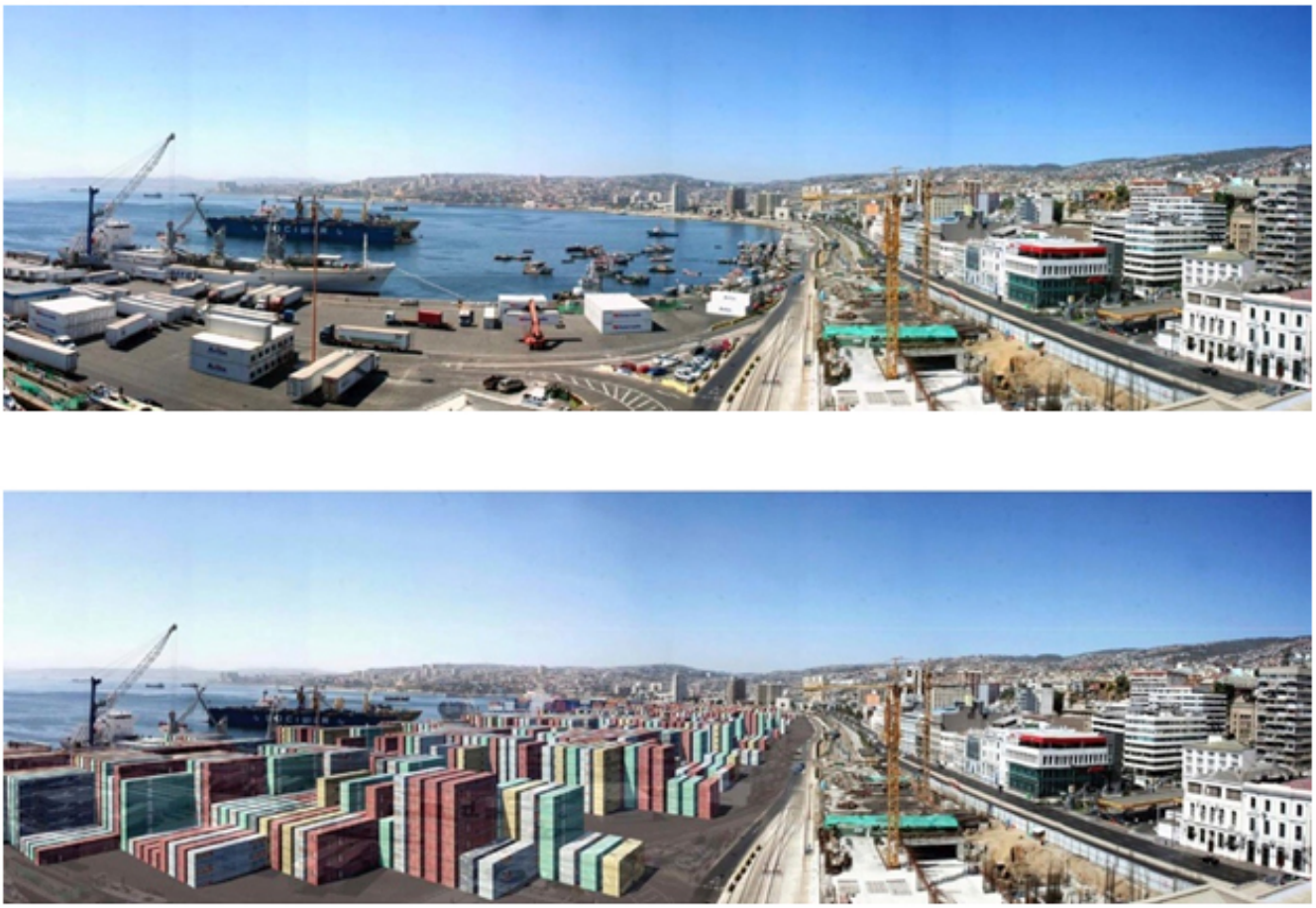
Desde inicios de la década pasada, el puerto de Valparaíso comenzó una reformulación de sus espacios funcionales, resolviendo desde la autoridad pública dos medidas que iban a iniciar una nueva relación entre la ciudad y el puerto. Alineada con las reconversiones de infraestructuras obsoletas que venían ocurriendo en el contexto global post industrial (Meyer H., 1999), considerando un frente marítimo casi exclusivamente portuario desde 1912 (Texido A., 2011), se tomó la decisión de dotar al puerto estatal de una nueva una accesibilidad, el acceso y túneles de La Pólvora, que permitió retirar miles de camiones de las calles de la ciudad y que con ello hizo posible liberar zonas prescindibles para la actividad portuaria, planteándose para ellas una idea de apertura del frente marítimo urbano en los alrededores de la bodega Simón Bolívar, en el sector llamado Barón, al costado oriente de la bahía.

El extenso proceso de implementación de esta apertura generó diversos anteproyectos y licitaciones fallidas, que entre 2006 y 2012 resultaron en una desregulación gradual de la idea original, proceso que finalmente concluyó con la adjudicación del proyecto a un único oferente -un operador de retail-, que por sobre la creación de espacios públicos abiertos y tras una autoridad más bien permisiva, privilegió la propuesta de un centro comercial en el citado sector costero patrimonial. El diseño fue además cuestionado por UNESCO en sus informes emitidos desde Vietnam y Qatar en 2013 (UNESCO, 2013), con una sorprendente reacción local: la ausencia total de autocrítica por parte del Municipio -Administrador del Sitio- o el Estado parte. Pero dejando de lado el debate sobre la privatización de espacios y calidad arquitectónica del conjunto, la empresa portuaria EPV, venía planeando acorde a su mandato, la ampliación de los terminales del puerto bajo el formato de concesión privada vigente desde 1997, debiendo aprovechar sus zonas de operación y expansión donde se encuentran una de las últimas aguas abrigadas disponibles de la bahía y el país.

Así, mientras el citado centro comercial absorbía la mayor parte de la atención pública, con quejas de agrupaciones patrimonialistas que no lograron respaldo oficial, un grupo de ciudadanos, académicos y arquitectos con muy poca información disponible, comenzaron a analizar el llamado Terminal 2, en adelante “el T2”, y los posibles efectos en el entorno, dado su emplazamiento, proporción y

disposición en el centro de la bahía porteña. Inicialmente llamaba la atención la decisión de los técnicos del puerto de establecer un muro de contenedores frente a la zona patrimonial, acumulándose preguntas sobre un impacto que sorprendentemente parecía haber sido analizado desde una óptica ingenieril bidimensional y sólo previsto para el movimiento de contenedores, pero no desde la tridimensionalidad del diseño urbano. Se iniciaban las dudas sobre la ausencia de la ciudad en el análisis, una exigencia para un debate que debía agregar más variables que las que hasta ahora parecían haberse asumido desde el punto de vista de la autoridad.



Vista simulada del T2 en la zona central de la ciudad. (Fuente: PlanCerro O.C.F.)

Inicialmente y junto a este impacto visual se iban constatando otras problemáticas: primero, que debido a su ubicación no lograría el abrigo adecuado del molo para su operación; segundo, las dificultades de accesibilidad desde el túnel La Pólvora, que obligatoriamente debía hacer pasar camiones por el Muelle Prat peatonal, polígono UNESCO y tradicional punto de contacto de la ciudad con el mar; y tercero, la exclusión definitiva de la ciudad del frente marítimo, considerando la limitada llegada al borde planteada por el proyecto “compensatorio”, del centro comercial del sector Barón avalado por EPV. Se sumarían además los riesgos de tsunami para contenedores y escape de personas, la acumulación de naufragios bajo la zona de los trabajos, la recanalización de cauces que bajan desde las quebradas al mar, un frente de atraque de 720 metros de largo, incapaz de recibir a dos embarcaciones simultáneas sobre los 370 metros de eslora, para finalizar en un costoso túnel bajo el Muelle Prat, que tardíamente y fuera de la inversión privada que hará uso exclusivo del mismo, inexplicablemente se propuso financiar con recursos públicos (MMU$ 40), en el intento de hundir el paso de camiones bajo tierra y mar, para no afectar el flujo turístico peatonal y marítimo de la atractiva poza patrimonial. Con todo esto y siendo que aún no se han iniciado obras, termina por instalarse la sorprendente pregunta de si es más beneficioso para el Estado de Chile detener el proceso, o persistir en él dados sus costos, deficiencias y señales claras de obsolescencia.





Vista simulada del T2 en la zona central de la ciudad (Fuente: PlanCerro O.C.F.)

Es en este contexto cuando se comienza a gestar la contrapropuesta que intenta corregir las deficiencias detectadas, contra una autoridad aún centrada en un debate tarifario, cerrada a tratar sobre la calidad del diseño o su obsolescencia, y que no supo responder ante las solicitudes de espacios urgentes para la reflexión y corrección, ni menos a pausar la nueva licitación en curso (2012), pese a las numerosas peticiones públicas y directas que se realizaron con ese objeto, tanto desde la academia (Prat L., 2013) como de la sociedad civil.

En tanto, como parte de los antecedentes preliminares, y punto de partida para la discusión técnica, se consideró un estudio realizado por el Ingeniero Asaf Ashar (Ashar A., 2012), también autor del anteproyecto del Puerto de Gran Escala (PGE) del vecino puerto de San Antonio al sur, que propuso extraoficialmente para Valparaíso un frente lineal continuo, que extendía en línea recta el actual Terminal 1, logrando un frente de atraque muy extenso, pero que pese a su mayor capacidad y abrigo asegurado del molo, requería importantes ajustes al repetir varios impactos de los ya descritos del T2: eliminaba la poza histórica, inyectaba flujo de camiones por zona UNESCO y planteaba la acumulación de carga frente al centro urbano, con una pequeña plataforma.



Vista simulada del T2 en la zona patrimonial UNESCO de la ciudad. (Fuente: PlanCerro O.C.F.)

La propuesta entonces se planteó el complejo desafío de compatibilizar las actividades productivas y flujos asociados al puerto con la calidad de vida de los habitantes y visitantes de la ciudad que lo acoge, razón por la cual se le llamó “Frente Puerto Ciudad“. Esto a través de tres mitigaciones decisivas: primero, mantener el vínculo marítimo-urbano que desde su origen siempre ha mantenido el

Muelle Prat con la estructura urbana; segundo, evitar el paso de camiones por zona UNESCO, que colisionaría con el flujo peatonal que accede cada día a las embarcaciones turísticas de la poza; y tercero, aminorar en lo posible el impacto visual de los contenedores frente al centro urbano, sobre una plataforma completamente excluyente de la ciudad colindante.

Se estableció entonces la corrección de las deficiencias detectadas -de diseño urbano, portuario y económicas (Texidó A., 2014)- para proponer la materialización de un frente lineal lo más largo posible y abrigado, incorporándose para ello un canalizo de 50 metros de ancho para actividades náuticas urbanas, que se abre desde el edificio del Bote Salvavidas en el barrio Puerto hasta Barón por el oriente, logrando más de 2 kilómetros de frente marítimo abierto para la ciudad. Luego, con tal de evitar la acumulación de carga en el centro de la bahía, se propone trasladar la plataforma de acumulación de carga a la zona disponible de San Mateo, considerada como expansión futura por el plan maestro de EPV y compatible con el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso, PREMVAL, que decidió no permitir las expansiones portuarias hacia el norte, en Yolanda o Portales. Con estas acciones además, se evita el paso de camiones por zona UNESCO, facilitando el acceso peatonal al mar, maximizando la rentabilidad del acceso La Pólvora existente y ahorrando completamente la construcción del costoso túnel submarino bajo Muelle Prat.



Infografía resumen de las deficiencias urbanas, portuarias y patrimoniales detectadas en la expansión portuaria T2 planteada por la estatal EPV. (Fuente: Elaboración propia)

Así, desde esta nueva posición frente a farallón costero, desconectada del centro histórico de la ciudad, surgen las ventajas técnico-portuarias, que posibilitan un frente lineal de 1250 metros lineales y 2 millones de TEUS al año, completamente abrigado; que no afecta los cauces de quebradas existentes; cuyas plataformas de acumulación de carga -más extensas y económicas- no se posan sobre la importante concentración de vestigios arqueológicos submarinos; y donde la expansión hacia el sur poniente (San Mateo y Caleta El Membrillo) abre opciones de revitalizar ese borde con nuevas infraestructuras compensatorias para la pesca artesanal y el turismo de playa.



Vista aérea comparativa de la bahía de Valparaíso en la zona de expansión T2: situación actual, propuesta del puerto estatal EPV y propuesta Frente Puerto Ciudad. (Fuente: Elaboración propia)

En lo formal, la historia de este proyecto alternativo implicó que fuera ingresado como propuesta de modificación del plan maestro portuario, llamado que hizo EPV en octubre de 2012 -meses antes de la adjudicación del T2- y que fue respondido

por el actual operador del Terminal 1 del puerto (TPS), aval técnico con el proyecto ingeniería correspondiente. Esta acción fue rechazada con premura y sin argumentos técnicos, pese a la complejidad técnica de la propuesta y una matriz de análisis multicriterio que intentaba demostrar las ventajas y desventajas las alternativas posibles hasta entonces. No obstante, todos estos eventos resultaron en un efecto positivo desde la ciudadanía, pues produjo una reacción crítica y creativa en diversos actores sociales, que formularon un nuevo consenso al plantear un borde accesible para la ciudad, junto a la comprensión de un territorio mayor que lograra coordinar a las empresas del Estado en un sistema regional de puertos, especializando territorios y a la posibilidad de que las utilidades de las empresas portuarias queden en sus ciudades, condición que no cumplen los puertos estatales chilenos al centralizar los recursos y redistribuciones en la capital administrativa de Santiago.

Hoy, finalizando el 2014, el centro comercial de Barón se encuentra en revisión por parte de una comisión gubernamental que intenta ajustar el diseño y contrato ante las peticiones de UNESCO, que pese a no encontrarse dentro del polígono de resguardo, lo calificó como “afecta negativamente el paisaje patrimonial“. Por su parte el T2 concluye por estos días su Estudio de Impacto Ambiental, que inicia revisión en los diversos entes públicos vinculados a su correcta ejecución y operación. Para ambos casos, cabe señalar que mientras no se hayan iniciado obras, es planteable y defendible la oportunidad de corregir y evitar las deficiencias antes expuestas.

Queda así en evidencia la necesidad de un redireccionamiento, de la cada día mas requerida revisión de los procedimientos formales y funcionales relacionados con la infraestructura costera urbana y los vacíos normativos que incitan a modernizar la legislación portuaria de Chile, especialmente en los instrumentos de planificación territorial que aún no logran incorporar procesos multidisciplinares, transparentes e inclusivos en su diseño e implementación (López E. et alt., 2013). A su vez, la urgencia de recuperar una visión sobre el territorio, que incomprensiblemente para las ciudades fue abandonada hace unos años, para ser reemplazada por una aparente autorregulación de mercado, que sólo puede resultar, como hemos visto, en respuestas incompletas o correcciones permanentes, que desconsiderando la experiencia internacional, han persistido en infraestructuras anexas a zonas

históricas, desconsiderando nuevos espacio público en las zonas liberadas, olvidando las ventajas de la diversificación económica de un frente marítimo activo y urbano, mucho más eficiente en multiplicar empleos, y rentabilidades.

Finalmente, la ciudad puerto patrimonial de Valparaíso, luego del gran incendio de inicios de este año, define en su borde marítimo, quebradas y cerros lo que será durante el próximo siglo, enfrentando el desafío de una reconstrucción integral (Ruiz M., 2014; Baeriswyl et alt., 2014) y donde la interacción entre el Estado y los ciudadanos será una clave para su exitosa materialización (Undurraga G., 2014). Y para el país, en su avance hacia el desarrollo, el paso de la reacción mono-funcional a la planificación multidisciplinar, en una lógica de comprensión del territorio y sus complejidades, espacio aún ausente, pero probablemente el camino más corto para lograr una mejor ciudad y donde esta propuesta, registro histórico o alternativa posible, ha quedado como manifiesto de esa búsqueda.



Vista aérea de la bahía de Valparaíso; intervención fotográfica de los autores. (Fuente: Armada de Chile)

Referencias

Meyer, Han. *City and Port: Urban the Transformation of Port Cities: London, Barcelona, New York and Rotterdam.* International Books, Utrecht, 1999.

https://es.scribd.com/doc/52601651/City-and-Port

Texido, Alberto. *Dibujo y Construcción: Espacio y Producción Portuaria ante la Modernidad Prematura de Valparaíso 1854-1931,* Tesis para optar al grado de Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Universidad Católica de Chile, 2011.

Ashar, Asaf., Exposición Seminario Internacional “Soñar Valparaíso“.

https://www.youtube.com/watch?v=PPZoG2ajpro https://www.asafashar.com/Chile%20Ultramar%202012%20Short.pdf/ (25 de abril de 2012)

Undurraga, Gonzalo. *Valparaíso, la crónica de un borde costero anunciado,* Columna de opinión publicada en Plataforma Urbana.

https://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/08/16/valparaiso-la-cronica-de-un-borde-costero-anunciado/ (16 de agosto de 2012)

Texido, Alberto. *City Port y Valparaíso, la ciudad invisible*. Columna de opinión publicada en Plataforma Urbana.

https://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/10/29/city-port-y-valparaiso-la-ciudad-invisible/ (29 de octubre de 2012)

Prat, Leopoldo. Carta al Director, El Mercurio de Santiago, republicada en Plataforma Urbana. https://www.plataformaurbana.cl/archive/2013/03/20/cartas-la-polemica-en-torno-al-puerto-de-valparaiso/ (20 de marzo de 2013)

López, Ernesto; Arriagada, Genaro; Eliash, Humberto; Girón, Paola (Editores). *Chile Urbano hacia el siglo XXI. Investigaciones y reflexiones de política urbana desde la Universidad de Chile*, Editorial Universitaria, 2013.

Baeriswyl, Sergio; Texido, Alberto. *Descentralización y autodeterminación, la ciudad de Valparaíso y la oportunidad del fin de una condena catastrófica*. Columna de opinión publicada en Plataforma Urbana.

https://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/05/05/descentralizacion-y-autodeterminacion-la-ciudad-de-valparaiso-y-la-oportunidad-del-fin-de-una-condena-catastrofica/ (5 de mayo de 2014)

Ruiz, Marcelo. Valparaíso y su reconstrucción, desde el opcio hasta la franqueza. Columna de opinión publicada en El Dinamo, sección d-ciudad.

https://ciudad.eldinamo.cl/2014/05/13/valparaiso-y-su-reconstruccion-desde-el-opio-a-la-franqueza/ (13 de mayo de 2014)

UNESCO, *Decisions adopted by the World Heritage Committee at its 38th session (Doha, 2014),* page 93, point 41.

https://whc.unesco.org/archive/2014/whc14-38com-16en.pdf (Doha, Qatar, 15 al 25 de junio de 2014)

Texido, Alberto. *Valparaíso, la catástrofe antes de la catástrofe, las lecciones del pasado y la oportunidad de reconstrucción integral*. Presentación realizada en el 6º Encuentro de Arquitectura Colosal, La catástrofe de Valparaíso hacia una planificación territorial integral. https://vimeo.com/101095557/ (17 de julio de 2014)

Head image: Vista aérea de la bahía de Valparaíso. (Fuente: Armada de Chile)