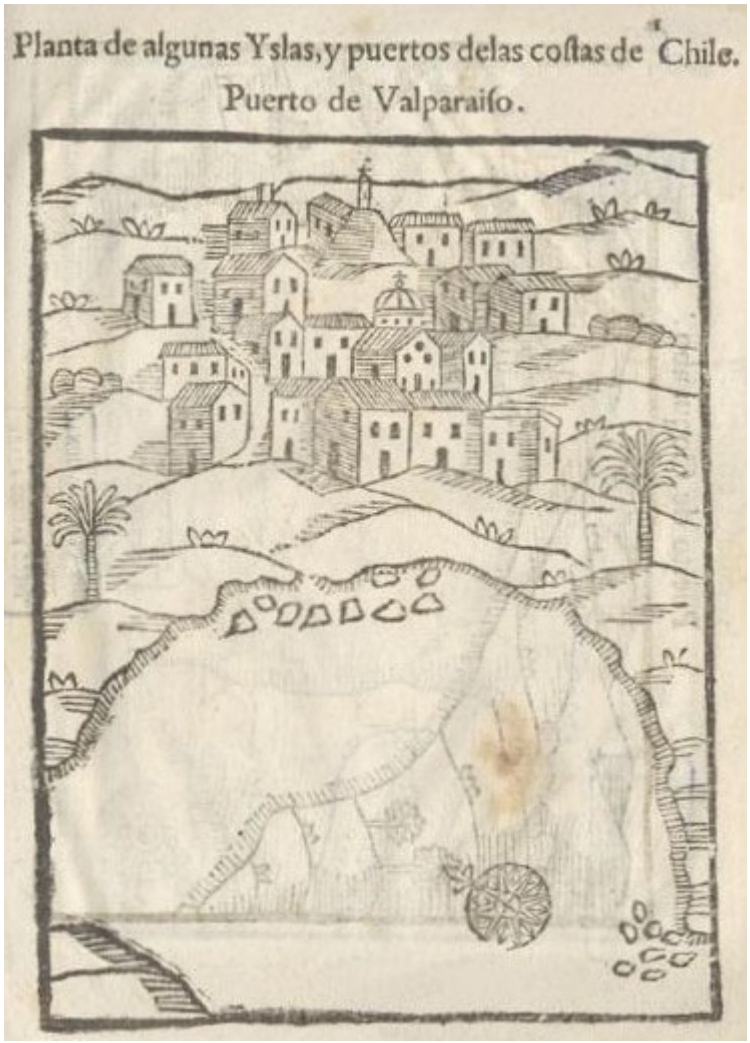
El puerto de Valparaíso es lugar de antigua data en términos de su ocupación, ya era un punto de detención para pueblos canoeros del período prehispánico como los changos. Sin embargo, entra en la historia colonial como un pequeño fondeadero con la recalada del *Santiaguillo* en 1536, nave que formaba parte la expedición marítima de Juan de Saavedra, en los albores del descubrimiento y conquista de nuestro país [2].

Por ser las áreas costeras zonas inseguras en la época, la corona española optará por un proceso de conquista hacia el interior, reforzado por la condición mayoritariamente agraria de los pueblos existentes, fundándose cientos de ciudades en todo el continente. Se restringirá la condición portuaria a algunos pocos asentamientos, los que tendrán atribuciones para un comercio con cierto grado de libertad. No fue éste el caso de Valparaíso, que permaneció como fondeadero [3] y sin reconocimiento oficial como ciudad hasta 1802, a pesar de tener una población permanente e infraestructura que le permitía ser punto de apoyo para la navegación por el Pacífico sur, además de dar soporte a las ciudades de interior.

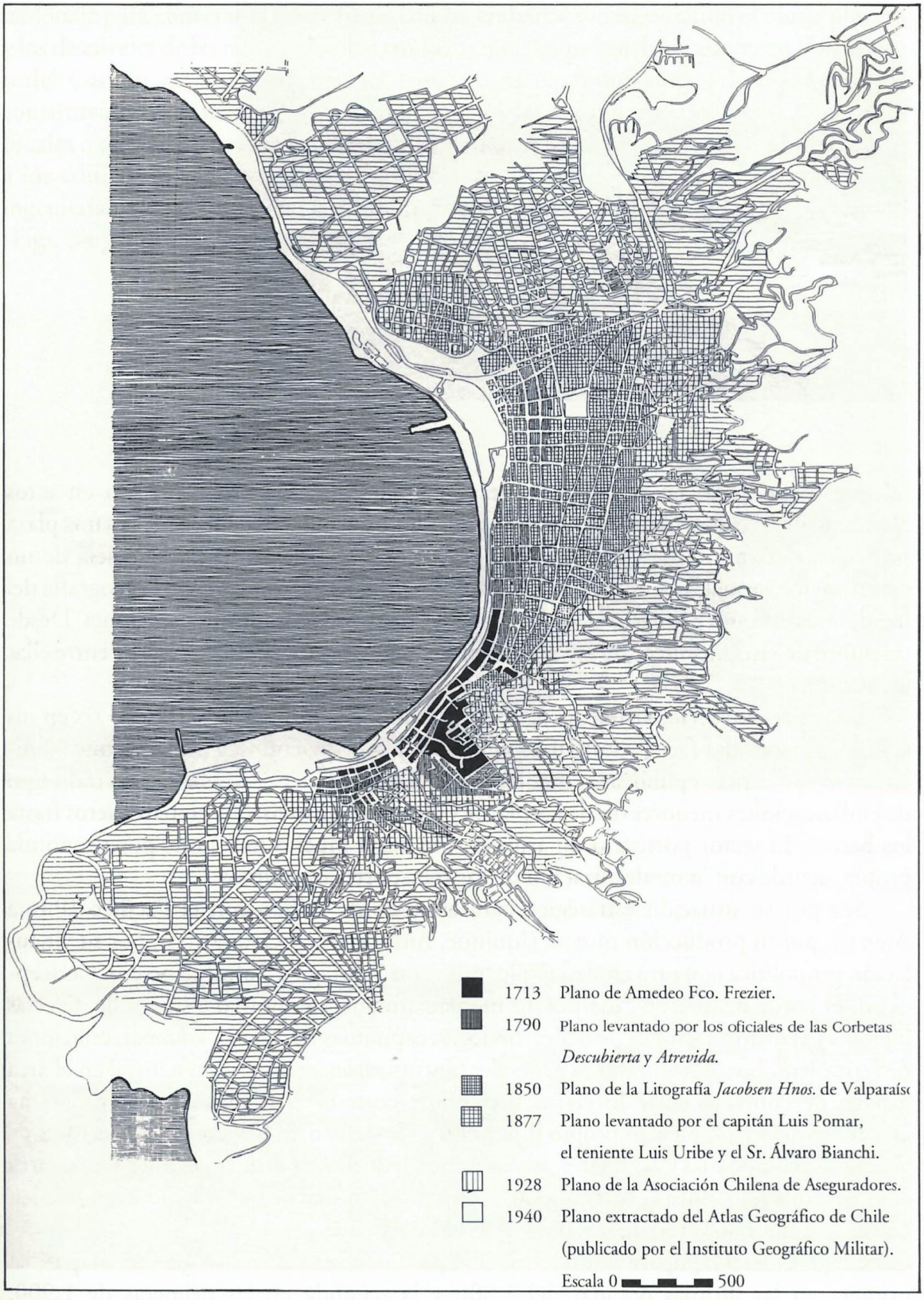


Puerto de Valparaíso en "Histórica Relación del Reyno de Chile". A. Ovalle 1646. (Rescatado www.memoriachilena.cl Documentos de libre reproducción)

Tal condición provocó que poco antes de la Independencia (1810), se levantara un primer muelle con fondos privados, situación que reforzaría esta condición portuaria. Lo anterior le lleva en 1811 a ser denominado como "Puerto Mayor", en una de las primeras leyes de la naciente República, asegurando con ello su posibilidad de comerciar libremente.

Sin embargo, su desarrollo y crecimiento lo deberemos a los efectos de la

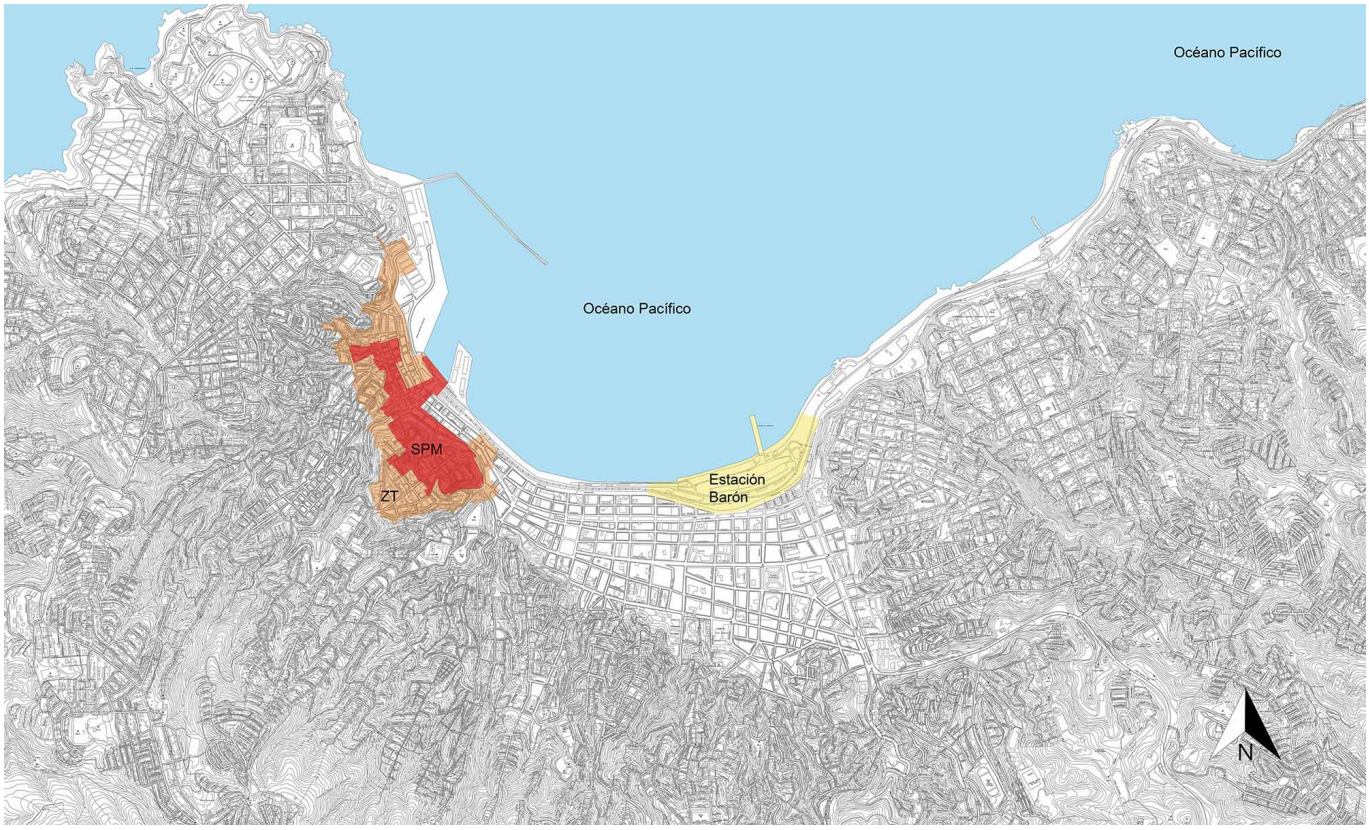
revolución industrial en la navegación y el comercio, por cuanto es esto lo que lo trasforma en el pujante puerto de la segunda mitad del siglo XIX. Tal desarrollo y transformación lo llevó no sólo a congregar un importante número de población, sino a crecer desmedidamente, trepando por los cerros y ofreciéndonos aquel especial paisaje urbano que lo caracteriza, siempre como un balcón que mira al mar.


1713 Plano de Amedeo Fco. Frezier.
1790 Plano levantado por los oficiales de las Corbetas *Descubierta* y *Atrevida*.
1850 Plano de la Litografía *Jacobsen Hnos.* de Valparaíso
1877 Plano levantado por el capitán Luis Pomar, el teniente Luis Uribe y el Sr. Álvaro Bianchi.
1928 Plano de la Asociación Chilena de Aseguradores.
1940 Plano extractado del Atlas Geográfico de Chile (publicado por el Instituto Geográfico Militar).
Escala 0 500

Plano que muestra la evolución urbana de Valparaíso. (Fuente: Archivo de la Investigación. Proyecto FONDECYT N. 962. "Historia de la Arquitectura de los Puertos Mayores del litoral chileno"; Dibujo: M. Pizzi K., 1994)

De este enorme y pujante crecimiento como ciudad portuaria quedan aún muchos vestigios en el plan y los cerros: edificios de vivienda, comercio, oficinas, bancos y bodegas, por nombrar algunos, ellos constituyen hoy el patrimonio portuario de la ciudad, muchos en uso, otros abandonados y algunos reconvertidos. Tanto los edificios como el paisaje urbano y cultural contribuyeron a que en el año 2003 se declarara el puerto como Sitio de Patrimonio Mundial (SPM), reconociendo como valor a destacar el *"aportar un testimonio único, o al menos excepcional, sobre una tradición cultural o una civilización viva o desaparecida*" [4]. Esta condición particular de Valparaíso que se traduce en ser *"testimonio excepcional de la fase temprana de globalización de avanzado el siglo XIX, cuando (Valparaíso) se convirtió en el puerto comercial líder de las rutas navieras de la costa Pacífico de Sudamérica"*, como se señala en el expediente de postulación [5], lo ha convertido en una importante oportunidad de desarrollo. Podríamos pensar que este acto ha sido gatillante de interesantes estrategias de preservación y reutilización, desgraciadamente ello no ha sido así.

La zona protegida como SPM corresponde mayoritariamente al plan de la ciudad y sólo se vincula con el mar en el sector del muelle Prat, dejando las áreas portuarias -al igual que la primera y segunda corrida de manzanas- reconocidas como zona de amortiguación, lo que indudablemente deja en riesgo el borde de mar y las actividades que aún se realizan como parte de la tradición portuaria reconocida.



Plano esquemático de Valparaíso con indicación de SPM, Centro histórico protegido como ZT y complejo ferroviario Barón. (Dibujo: C. Sanpeze A., 2019)

La condición portuaria que mantiene la ciudad ha significado una peligrosa combinación entre desarrollo y progreso comercial-económico, sumado a la obligación de cuidar este bien cultural, cuya expresión material es el patrimonio portuario. Tal desarrollo ha provocado la pérdida de interesantes elementos patrimoniales como los Almacenes Fiscales (1874) que comenzaron a ser demolidos en 1993, salvándose algunos de ellos al incluirlos en una ampliación de la Zona Típica aprobada en 2007 [6]. Por su parte, la necesaria ampliación y actualización del puerto para continuar con su labor comercial en el proyecto Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL o T2) también es un elemento que podría provocar un alto grado deterioro al SPM. El proyecto ha vivido múltiples complicaciones en su proceso de evaluación y su solo comentario daría espacio para otra publicación. En tal sentido, lo sufrido por importantes referentes de la condición portuaria, como son las bodegas Simón Bolívar o el patrimonio ferroviario -ambos en el sector muelle Barón-

merecen una detención.

Las bodegas Simón Bolívar fueron construidas en 1937 para almacenar salitre y carbón, constituyen un volumen de un piso de casi cuatrocientos metros de largo en base a pórticos de hormigón armado, propios de las instalaciones ferroviarias construidas, en la época, en todo el país. Su valor patrimonial no solo radica en la pregnante imagen con la que marca el borde costero y el conjunto ferroviario, sino que constituyó en su tiempo el edificio más largo de Sudamérica en aquella tipología.



Vista de las Bodegas Simón Bolívar desde el mar, al costado derecho se aprecia la torre de agua del complejo ferroviario. (Fuente: Elaboración propia, 2009)

Como ya se indicó la zona patrimonial protegida considera básicamente el casco histórico del puerto y su proyección hacia el mar, por tanto, la expansión ferroviaria del mismo hacia el norte y por el borde costero no cuenta con una protección continua en estos términos, lo que ha provocado múltiples conflictos [7]. En el año 2006 la Empresa Portuaria de Valparaíso, (EPV), adjudica la concesión y

arrendamiento [8] para el desarrollo portuario y turístico de una parte de este sector a la empresa Plaza Valparaíso S.A., lo que se traduce finalmente en el Proyecto Mall Barón, que obtendrá un permiso de edificación en 2013 [9] para la construcción de un gran mall, marina y paseo a borde de mar, desapareciendo con él las Bodegas Simón Bolívar.

Indudablemente esto provocó múltiples manifestaciones en contra, tanto de vecinos como de quienes reconocen en el patrimonio del borde costero uno de los valores del SPM. La escalada de críticas y opiniones disímiles llevó a que el año 2013 se recibiera la visita de expertos internacionales bajo el alero de ICOMOS [10], quienes elaboraron un informe sobre el impacto del futuro mall y el T2 para la ciudad, reconociendo que, si bien el mall estaba fuera del área protegida y el T2 solo la impactaba en parte, la envergadura y carácter de estos proyectos atentaría contra el valor reconocido del SPM (Criterio III – VUE, ya citado). Por su parte UNESCO en el año 2014, advierte también a los representantes chilenos sobre el impacto de estos grandes proyectos.

Si bien continuaron las obras relativas al Mall Barón, particularmente el rescate arqueológico, también continuaron las acciones de vecinos y agrupaciones en contra de la concreción del proyecto, lo que se tradujo finalmente en que, tras múltiples presentaciones judiciales, la Corte Suprema de Justicia [11] declara en el año 2017 la condición ilegal del Permiso de Edificación, cerrando con ello toda posibilidad al desarrollo del proyecto y, afortunadamente, a la demolición de las bodegas.

Todo el trayecto y acciones anteriores significaron que nuestro país durante el año 2018 tuvo que elaborar un informe sobre el estado del SPM al Comité del Patrimonio Mundial, dependiente de la UNESCO, informe que será leído en la asamblea general del organismo a realizarse durante 2019. Las conclusiones y recomendaciones nacidas de este proceso, sin duda significarán nuevas acciones sobre el puerto, las que será necesario revisar en su momento.

El fin del proyecto Mall Barón llevó a que el actual gobierno en el año 2018 promoviera un nuevo proyecto para él área, esta vez bajo el nombre de Parque

Barón, lo que se tradujo en convocatoria pública organizada por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) denominada *"Concurso de ideas Paseo del Mar"*. Éste tuvo su fin en enero de 2019 con una alta participación local, de hecho, fue la ciudadanía parte importante del jurado, quienes a través de una votación abierta eligieron al proyecto ganador [12].

En estos más de quince años de protección como SPM se han realizado múltiples estudios, acciones y propuestas en pos de manejar adecuadamente este bien patrimonial, sin lograr un único instrumento rector que vele por la protección, continuidad y vigencia del SPM. Es altamente necesaria la concreción de un Plan de Gestión para el bien patrimonial, que cuente con el reconocimiento y participación de todos los actores públicos y privados, con metas de corto y largo plazo, que con una mirada integradora logre proyectar en el tiempo a la ciudad y evite situaciones fallidas como las que hemos revisado.

Valparaíso ha visto como se gestan muchos proyectos de reconversión y puesta en valor, de diverso orden e impacto, que van desde la rehabilitación de los ascensores que trepan por sus cerros en el ámbito público, hasta la reconversión de antiguas casas en hoteles, en lo privado, pasando por el mejoramiento de calles y espacios públicos. Sin embargo, todos estos proyectos han nacido de situaciones autónomas, que van resolviendo problemas puntuales sin obedecer a un plan unitario que busque relevar al puerto, su patrimonio y el área protegida SPM como un todo. Esperamos que con este nuevo proyecto para el sector Barón, la gran bodega Simón Bolívar sea relevada al lugar que merece tanto en recuperación física como funcional y se no convierta en un mero telón de fondo para un nuevo proyecto en el espacio público.

Notas

[1] La primera declaratoria de Zona Típica en Valparaíso data de 1971 y han ido reconociendo diversas áreas de interés, agrupándose las relativas al casco histórico en una sola área en el año 2001. Para más detalles ver: www.monumentos.cl

[2] La expedición terrestre fue comandada por el Adelantado Diego de Almagro, que sale de Cuzco en 1535 llegando hasta el valle del Aconcagua en 1536, sin fundar ciudad. Será el conquistador Pedro de Valdivia quien inicie el real proceso de Conquista del territorio con la fundación de las primeras ciudades, a saber, Santiago en 1541, La Serena en 1544, Concepción en 1550 y a partir de 1552 con otras varias ciudades al traspasar el rio Bio-Bio e ingresar a la Araucanía.

[3] En 1544 es reconocido sólo como "Puerto Natural".

[4] Criterio III de la lista de Valores Universales Excepcionales (VUE) establecida por UNESCO para declaratorias de Sitio de Patrimonio Mundial (SPM). Para futuras reflexiones debemos considerar que el SPM cuenta con un ente Administrador del Sitio, en este caso el rol es cumplido por la municipalidad del puerto la que otorga los permisos de edificación e intervención en la ciudad, tanto en el ámbito público como privado. Lo anterior se ha traducido en ajustes a la norma constructiva local, acciones que han ido a resolver problemas puntuales y sin una mirada de conjunto para la valoración y protección del SPM.

[5] http://www.monumentos.cl/monumentos/zonas-tipicas/area-historica-valparaiso (Revisado 11 abril 2019)

[6] La categoría de Zona Típica (ZT) corresponde a un área de carácter patrimonial protegida por efecto de la Ley 17.288 de Monumentos Nacionales (1970), instrumento legal que se suma a los instrumentos locales de protección.

[7] En el año 1986 se promulga el Decreto Supremo N° 1552 que protege las instalaciones ferroviarias del complejo Barón.

[8] Concesión que se hace vía Decreto Supremo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, N° 144 de 2006, atendida la condición de propiedad fiscal del terreno.

[9] Permiso entregado por la Dirección de Obras Municipales (DOM) de la Municipalidad. Cabe recordar que es esta última la administradora del SPM, lo que provocó aún más conflicto local.

[10] ICOMOS. Consejo Internacional de Monumentos y Sitios, por su sigla en inglés. Organismo ligado a la UNESCO.

[11] La Corte Suprema es la última instancia de reclamación judicial según la legislación vigente en Chile.

[12] Proyecto ganador "Parque Barón" realizado por el *Equipo Taller Ciudad Puerto* de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. Ver: www.minvu.cl.

Referencias

Benavides, J., Pizzi, M. & Valenzuela, M.P. (1994), *"Ciudades y Arquitectura Portuaria".* Editorial Universitaria. Santiago, Chile.

Garretón, J. (1997),*"El Urbanismo en Chile, conquista y colonia".* Ediciones Universidad de Concepción. Concepción, Chile.

Consejo de Monumentos Nacionales de Chile (2009). *Cuadernos del Consejo de Monumentos Nacionales*. Segunda serie N°20. 4ta. Edición. Convenciones Internacionales sobre Patrimonio Cultural.

Consejo de Monumentos Nacionales de Chile (2004). *Cuadernos del Consejo de Monumentos Nacionales*. Segunda serie N°70 2004. Postulación de Valparaíso como Sitio de Patrimonio Mundial UNESCO.

https://whc.unesco.org/en/list/959, acceso: 11 abril 2019

http://www.monumentos.cl/monumentos/zonas-tipicas/area-historica-valparaiso, acceso: 11 Abril 2019

https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/zonas-tipicas?f%5B0%5D=localizacion%3A145&page=1, acceso: 3 de junio de 2019

http://www.patrimonio-mundial.com/seleccion.htm, acceso: 11 abril 2019

"The Sustainability of Urban Heritage Preservation: Interventions to Support Economic and Residential Investments in Urban Heritage Areas of Latin America and the Caribbean (Rg-T1620): Case Study Valparaíso". Pablo Trivelli y Cía. Ltda. febrero 2010. En http://www.subdere.gov.cl/sites/default/files/documentos/articles-81138_archivo_fuente.pdf, acceso: 18 abril 2019

https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/910455/el-proyecto-ganador-de-paseo-del-mar-en-muelle-baron-que-transformara-el-borde-costero-de-valparaiso, acceso: 22 abril 2019

www.memoriachilena.cl, acceso: 23 abril 2019

Head Image: "Muelle del Carbón de los FF:CC del E. y puerto, Valparaíso, Chile". Tarjeta postal c.1915.