Entre la costa del Pacífico y la cordillera de los Andes, Chile tiene uno de sus sitios más atractivos, la Ciudad Puerto de Valparaíso, declarada el 2 de Julio de 2003 como Patrimonio de la Humanidad por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO).

Allí, tuve la reciente oportunidad de ser invitado a dos seminarios donde se expusieron, analizaron y debatieron el modo de desarrollo de uno de los espacios globales más dinámicos del continente sudamericano, a 15 años de la Ley que puso en marcha la modernización de su zona portuaria, lugar donde en el primer semestre del año la carga movilizada alcanzó los 5.557.506 de toneladas lo que representa un alza del 1,4% en comparación con las 5.483.006 registradas en los primeros seis meses de 2012, correspondiendo el 82,8% a carga por contenedores y el 17,2% a fraccionada.

Cabe destacar que actualmente Puerto Valparaíso se encuentra en una etapa de consolidación de sus proyectos de corto y mediano plazo, estipulados en el Plan Maestro de Desarrollo, consistentes en las obras portuarias de ampliación de los Terminales 1 y 2, así como de las obras de integración urbana del nuevo edificio de pasajeros de cruceros y el proyecto de waterfront Puerto Barón, algunos de los cuales cuentan ya con sus permisos de edificación, previendo comenzar las obras durante el 2014 hasta el 2017.

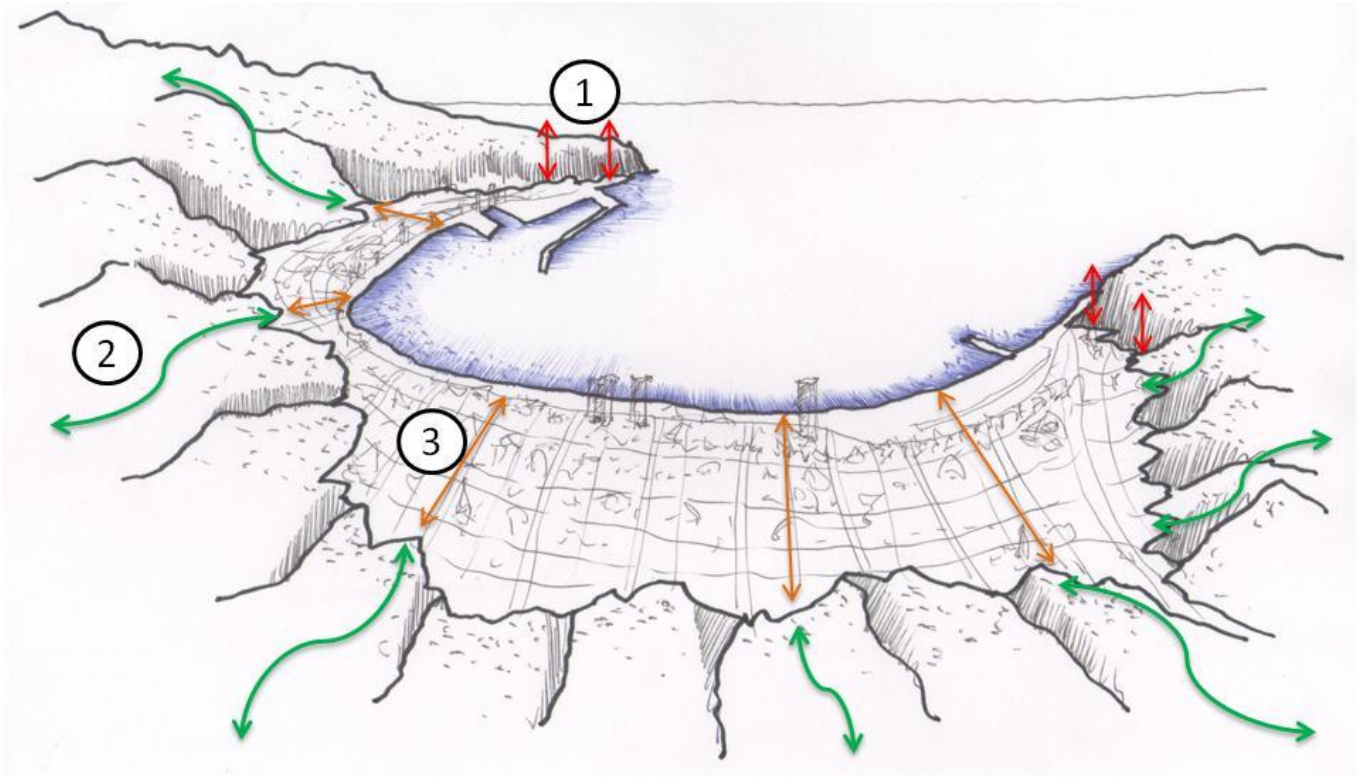
Así en mi estadía me interesó registrar estos tan interesantes desafíos simultáneos que se plantean en el Puerto de Valparaíso, lo cual ha sido posible gracias al encuentro con tres de sus fundamentales protagonistas, el Gerente General Ingeniero Harald Jaeger, el Gerente de Desarrollo y Negocios Ingeniero Franco Gandolfo y el arquitecto Cristian Moreno encargado de la relación y gestión de la ciudad y el puerto.

Con ellos se produjo un diálogo de información y reflexión que aquí se transcribe.

Cristian Moreno – Valparaíso nace a partir de su relación con el mar, en un principio asociado a la actividad de la pesca artesanal, luego fuimos el Puerto de

Santiago, la “Perla del Pacífico” y actualmente la principal Ciudad Puerto de Chile, reconocida mundialmente por su desempeño, con una empresa portuaria estatal moderna y comprometida con el desarrollo sustentable de la actividad portuaria y la ciudad que la acoge.

Para Puerto Valparaíso, la geografía de la ciudad es la que determina su crecimiento, y no al revés. La planificación portuaria futura, a través de su Plan Maestro de Desarrollo, está anclada a la forma de su costa, acantilados, vistas y fondo de mar, así como a las obras de infraestructura portuaria históricas, como estas imágenes así lo demuestran al describir su configuración física.



Es por ello que en Valparaíso existen 3 maneras de vivir en contemplación del borde costero:

En el Acantilado / 1, donde la ciudad se eleva, se despega del borde costero,

construyendo una distancia vertical para contemplar la costa.

En el Anfiteatro / 2, donde el conjunto de cerros de la ciudad, otorgan un horizonte en forma de terrazas, cuyo foco es el mar, el borde costero y la actividad portuaria.

Y en el Plan / 3, donde la ciudad se vive horizontalmente, en el cual el borde costero se percibe solamente desde los ejes de penetración visual, ya sean calles o paseos.

Es en este sentido que nos hemos obligado a planificar el desarrollo del Puerto Valparaíso de manera respetuosa para cada una de estas formas de vivir de nuestros ciudadanos.

RC – ¿Y cómo trabajan ese crecimiento y transformación asociado a estos modos de vivir la ciudad?

Harald Jaeger – Pensando su propia historia y su compleja geografía.

En tanto a lo anterior, hay que incorporar la tremenda obra correspondiente al Molo de Abrigo, finalizada en 1930, la cual permitió disponer de “aguas abrigadas”, vitales para el correcto desempeño portuario.

Por otra parte, el fondo de mar de la bahía posee una hidrografía abrupta, lo cual genera que a corta distancia de la costa, las profundidades lleguen rápidamente a los 40 m.

Así la ciudad de Valparaíso posee un borde costero, entre acantilados, de 3,5 km, de los cuales 2,5 km corresponden a aguas abrigadas entre el inicio del Molo de Abrigo y calle Edwards y 1 km a aguas desabrigadas entre calle Edwards y Nudo Barón.

Por lo tanto la planificación y el desarrollo de Puerto Valparaíso están condicionados por la situación física de su bahía y desde esos estrictos límites surgen siempre nuestros proyectos.

RC – ¿Bajo esas características, cuáles son las proyecciones portuarias futuras del Plan Maestro?

Harald Jaeger – Lo primero es optimizar el uso de las aguas abrigadas disponibles, para lo cual se prevé en el corto plazo ampliar los terminales 1 y 2 y en las aguas desabrigadas abrir el borde costero para uso ciudadano. Para el largo plazo, se proyecta implementar los desarrollos portuarios bajo los acantilados e integrarlos a la ciudad a través de propuestas urbanas consensuadas por los necesarios procesos de participación ciudadana.

Todo lo anterior bajo la perspectiva de un desarrollo sustentable, donde la actividad portuaria se integre con la ciudadanía, desde el punto de vista urbanístico, social y económico, a través de la implementación de espacios urbanos de integración.

RC – ¿En el caso de Valparaíso como se materializan esos ejemplos?

Cristian Moreno – Desde el punto de vista urbano y social, Puerto Barón y el Muelle Prat se asimilan a esta categoría.

RC – ¿Y hay un plan ejecutivo de esos objetivos?

Harald Jaeger – Si y es nuestro principal plan futuro de acciones, en base a estas secuencias.

Fundamentalmente como se ha mencionado, materializar la ampliación del Terminal 1 y 2 en las últimas aguas abrigadas de Chile.

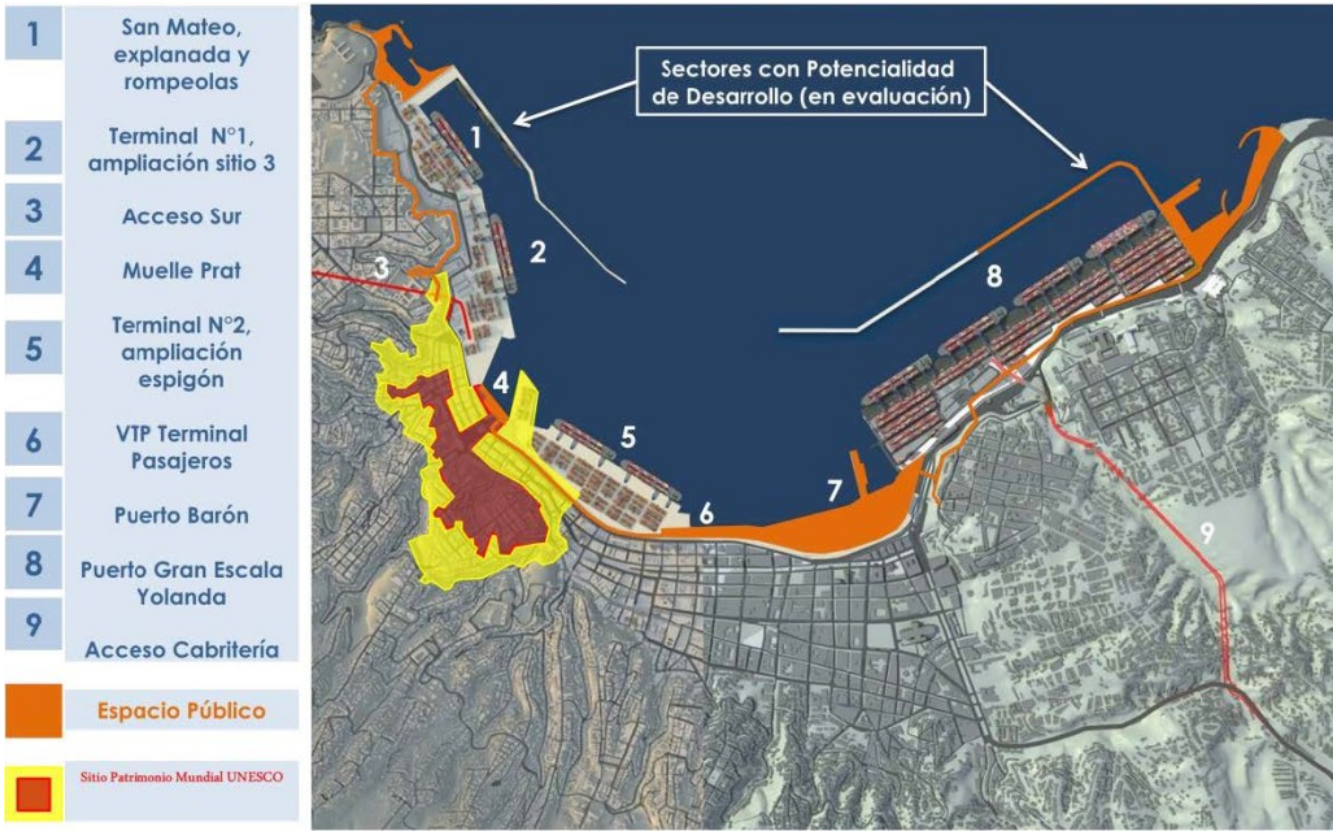
Abrir el borde costero en el sector de aguas desabrigadas, a través de amplios espacios públicos junto a nueva infraestructura turística, cultural, deportiva, comercial y de atención de pasajeros de cruceros, integrando así el puerto plenamente a la ciudad.

Explorar la materialización de terminales de gran escala en los extremos bajo los acantilados de la bahía, sin obstruir visualmente a la ciudad, potenciando su atractivo turístico como en los casos del Paseo 21 de Mayo y el Mirador Barón.

RC – ¿Y desde el punto de vista urbanístico?

Cristian Moreno – El caso particular del Muelle Prat obedece a una enorme vocación urbana del puerto, ya que entrega al uso ciudadano un sector ubicado en el corazón del puerto, entre ambos terminales.

Actualmente Puerto Valparaíso se encuentra abocado a estudiar la factibilidad de un Puerto de Gran Escala en el sector de Yolanda, con lo cual Puerto Barón se transformaría en la segunda instancia de interfaz urbana entre terminales, eso sí, a una escala mucho mayor que el Muelle Prat, internalizando la conectividad vial y peatonal de la ciudad con el puerto y proponiendo nuevos y modernos espacios públicos, ya sean paseos, plazas, ciclovías, avenidas, entre otras.



Cristian Moreno – La planificación portuaria, a su vez, integra la condición patrimonial de la ciudad de Valparaíso, por lo cual el Plan Maestro de Desarrollo quedó íntegramente incorporado en la nominación de la ciudad como Sitio de

Patrimonio Mundial el año 2003. Cabe destacar que cada tramo del borde costero quedó identificado por sus vocaciones y usos, lo cual es absolutamente concordante con los proyectos que actualmente se están impulsando.

RC – ¿En qué etapa están de este proceso?

Harald Jaeger – Atrás quedó la hora de planificar, hoy hay que concretar las obras a partir de las vocaciones ya definidas.

El caso específico del proyecto Puerto Barón es una obra a escala intercomunal, ya que a través del metro quedará conectada directamente con las comunas interiores de la región de Valparaíso, lo cual atraerá una enorme cantidad de público a la ciudad, y a su vez, esto evitará que los ciudadanos deban viajar a comunas como Viña del Mar en busca de mejores condiciones de servicios y comercio.

El hecho que este centro comercial se ubique en el borde costero de la ciudad, no genera un impacto en la geografía de Valparaíso. Un caso ejemplar es el centro comercial del puerto de Antofagasta, el cual renovó el sector circundante y hoy es el símbolo de esa ciudad.

RC – ¿Podríamos decir que el Puerto está ingresando a un ciclo ejecutivo que le permitirá posicionarse de un nuevo modo tanto en el concierto local como en el internacional?

Harald Jaeger – Puerto Valparaíso se encuentra en medio del proceso de desarrollo más importante de su historia.

Pues junto a lo ya relatado respecto a iniciativas, proyectos y obras, podemos sumar las recientes distinciones que recibió Puerto Valparaíso como modelo logístico internacional y como ejemplo de desarrollo sustentable, tanto por la OCDE como por OEA.

RC – ¿Podrían describir las características de este plan ejecutivo?

Franco Gandolfo – Actualmente, se encuentran próximos a su ejecución proyectos por más de 730 millones de dólares, entre los cuales se destacan la modernización del Terminal 2, por más de 400 millones de dólares, la más grande inversión privada de la historia en la ciudad de Valparaíso.

Se dio inicio a las obras del proyecto de apertura del Borde Costero llamado Puerto Barón, por 152 millones de dólares en inversión, y además están previstas obras por 30 millones más, para la expansión del empalme a la ruta interurbana del Acceso Sur que brinda accesibilidad a los terminales 1 y 2 y el soterramiento de la vialidad de camiones frente al Muelle Prat, lo cual mejora el acceso peatonal a dicho lugar.

Por otro lado, para el largo plazo Puerto Valparaíso cuenta con un proyecto en el sector noreste llamado Yolanda, donde se plantea un puerto de gran dimensión para 4 naves post panamax de hasta 400 mts de eslora, con un costo de 1.500 millones de dólares.

RC – ¿Antes estas perspectivas cuál es el perfil que ha de adquirir Puerto Valparaíso en la estrategia del Chile como País y su estrategia en la zona Pacífico?

Franco Gandolfo – Es innegable que Valparaíso es el puerto principal de Chile, por su historia, por su liderazgo tecnológico y por su ejemplar modelo de relación laboral.

Es por ello que en el ámbito de la industria en que se desenvuelve, el Puerto de Valparaíso siempre ha sido concebido como un centro de innovación portuaria.

RC – ¿Y dónde podrían definir Ustedes que existe hoy un punto de inercia dentro de este verdadero cambio de época del Puerto de Valparaíso?

Franco Gandolfo – Es que aún en este estado de crecimiento, existe una duda en la percepción ciudadana, sobre como coexistirá la ciudad patrimonial y la estrategia de modernidad portuaria, lo cual genera una contradicción acerca de cómo se ve

Valparaíso a sí misma.

Así Puerto Valparaíso debe defender el modelo de apertura urbana en Puerto Barón y demostrar que ello no limita el desarrollo portuario futuro, ni quita valor al notable espacio patrimonial, urbano y arquitectónico, de su centro histórico, sino por el contrario, al resolver una demanda de apertura franca, amplia y de calidad de la ciudad al mar, reduce la tensión que se cierne sobre el desarrollo portuario.

RC – ¿Finalmente de qué modo piensan orientar y dinamizar el movimiento de este nuevo ciclo para lograr su concreción definitiva?

Harald Jaeger – Primeramente, reconociendo que ha cambiado el paradigma relacional y que la ciudadanía requiere saber más sobre lo que el puerto le brinda y precisa para prevalecer en la industria. Segundo, que el nivel de interacción entre esta ciudad y su puerto es de tal intensidad dada su proximidad, que cualquier nuevo desarrollo de gran escala, sólo será posible si la propia ciudad lo hace parte de sí y una definición sobre estos aspectos es clave para obtener también los compromisos políticos y sociales que den marcha firme a estas iniciativas, ratificando, incluso, que adquirió el reconocimiento patrimonial de la UNESCO en 2003, bajo el compromiso que el puerto impulsaría todos los proyectos que se ha dado cuenta en esta entrevista.

RC – Y en este sentido uno de los elementos esenciales será comprender que Valparaíso no sería Patrimonio de la Humanidad, sino fuera por la actividad portuaria que se desarrolla en ella. Un excepcional proceso de integración, tan dinámico como complejo, el de sumar la notable forma y tradición de la ciudad, con la modernidad y dinámica de su puerto, un fantástico desafío en las costas del Pacífico Sudamericano.