Fue 1909 el punto de inflexión. El antes y el después. Ese año se debatía ardientemente en el Parlamento sobre si primero debía erigirse el puerto "moderno" de San Antonio o su símil de Valparaíso, el gran puerto del Pacífico del siglo XIX. Entonces, un acto inédito tuvo lugar, con decisivos resultados. Cerca de 50 mil personas, un tercio de la población, salieron a la calle junto a las autoridades políticas y empresariales, para clamar una gran consigna: el puerto debía levantarse en Valparaíso [1].

La comunidad abrazó el anhelo de consolidar el devenir como puerto principal de Valparaíso mediante la decisión estatal de invertir en grandes obras públicas portuarias. Así, hacia 1912, se dio inicio al proceso modernizador de su infraestructura con el cual Valparaíso dio un salto cualitativo hacia el futuro, prolongando su vocación principal desde que fuera descubierto, casi 4 siglos antes.

La "ciudad nunca fundada" ancló su memoria, presente y futuro a su condición de puerto. Desde que en 1544 Pedro de Valdivia designara a esta inhóspita bahía como el "Puerto oficial de la ciudad capital del Reino de Chile", pasando por la declaración de libertad de comercio para Valparaíso en 1811, y por su nominación como Sitio de Patrimonio Mundial el año 2003, hasta el día de hoy en que se consolida como uno de los 10 puertos más importantes de Sudamérica [2], Valparaíso ha configurado su identidad y sustento en torno a la actividad portuaria.

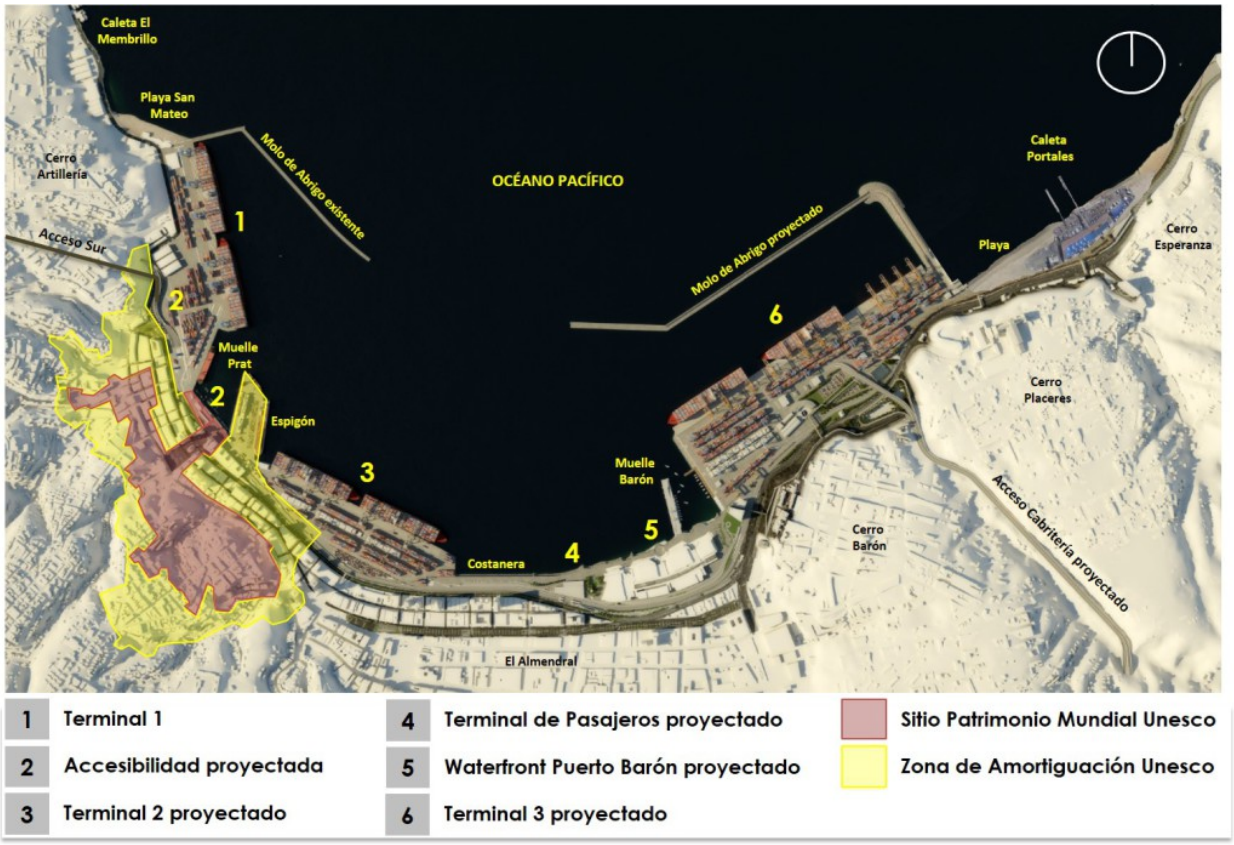
Planificando para Valparaíso

Bajo esa premisa y mandatado por el Estado, la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) inició un proceso de planificación portuaria de mediano y largo plazo. Fue hace más de 15 años que comenzó a generarse un ejercicio intenso, colectivo y consensuado de reflexión, información, evaluación y decisión buscando impulsar iniciativas de desarrollo de infraestructura que le permitieran seguir siendo una plaza eficiente y competitiva para el intercambio comercial de Chile, y tener el mejor puerto posible para Valparaíso.

Previo a ello, en 1991, un "Cabildo para el Desarrollo de Valparaíso", a través de diferentes

comisiones de alta participación (turismo, cultura, urbanismo, puerto e industria) determinó la hoja de ruta de la ciudad para sus diversas vocaciones consolidadas e incipientes.

Estos procesos dieron origen –y sentido- al Plan Maestro de Desarrollo de Puerto Valparaíso (PMDPV), la carta de navegación que busca dar respuesta a las necesidades de crecimiento de Puerto Valparaíso. Impulsado y validado por cuatro gobiernos, tres administraciones municipales y cuatro directorios de EPV, y ratificado en la postulación de Valparaíso como Sitio de Patrimonio Mundial de UNESCO, este plan definió tres grandes objetivos; 1) asegurar el desarrollo de infraestructura portuaria, 2) incrementar la eficiencia logística y 3) compatibilizar la actividad en forma armónica con su entorno, teniendo en consideración cinco ejes o premisas a la hora de concretarse: 1) brindar acceso ciudadano permanente al borde costero, 2) poner en valor de la relación con la comunidad, 3) crear nuevos frentes de atraque, 4) consolidar una logística de excelencia y 5) asegurar la paz social.



Plan Maestro de Desarrollo Puerto Valparaíso 2025.

Este plan que contempla una cartera de cinco proyectos de corto y mediano plazo, significa una inversión superior a los USD$ 750 millones; la generación de más de 10 mil empleos; un mayor encadenamiento productivo con otras áreas relevantes para Valparaíso como el turismo, los servicios y la educación; y nuevos espacios públicos de calidad.

Con dos iniciativas en construcción (Ampliación del Terminal 1 y Puerto Barón), una tercera en trámite medioambiental (Nuevo Terminal 2), una cuarta próxima a iniciar obras (Nuevo Terminal de Pasajeros) y una quinta ad portas de iniciar su proceso de evaluación (Mejoramiento de Accesibilidad a los Terminales), el Plan de Desarrollo se encuentra en plena marcha, consolidando al puerto como el principal motor económico de la ciudad y la única actividad en levantar inversiones relevantes durante la última década.

Chile (y Valparaíso) cambió

Este devenir, sin embargo, contrasta con una sensación de los habitantes de la ciudad, que han visto cómo los beneficios del puerto ya no son los de antaño. Todo, en un contexto local y nacional marcado por la crisis del modelo macroeconómico liberal; la desigualdad que trae aparejado (Chile es el país con mayor desigualdad de la OCDE [3]); el empoderamiento ciudadano expresado en un mejor ejercicio de control democrático sobre las autoridades y las empresas; y las ansias de reivindicación que amplios sectores de la sociedad han enarbolado hacia el mundo productivo, de cuyos beneficios también quieren participar.

Así, tal como ocurrió en Aysén, Calama o Alto Biobío, en Valparaíso se ha verificado una creciente demanda territorial hacia su principal actividad productiva, el Puerto, requiriéndole un aporte cuantitativa y cualitativamente más importante. Ese clamor se amplifica considerando el contraste entre el puerto exitoso y una ciudad estancada, con serios problemas de gestión, deteriorada, y ávida de los recursos que hoy el puerto aporta directamente al erario nacional.

Las expectativas colisionan: el puerto debe y quiere crecer, mientras la ciudad no lo aceptará fácilmente, sin antes establecer un mecanismo que le permita recibir beneficios de

esta proyección.

El Puerto sigue siendo un foco relevante de actividad económica (generando cerca de 15 mil empleos y un movimiento económico para la ciudad de US 320 millones anuales [4],) y objeto de una alta valoración emocional [5]. Además, existe evidencia probada sobre lo bien que lo ha hecho: altos indicadores de eficiencia, innovación, liderazgo logístico, inversiones en marcha y altos estándares de seguridad. Sin embargo, subsiste la idea de que sigue al debe. Más que certezas, existen añoranzas y expectativas de futura mejora.

¿Cómo poder articular el funcionamiento del puerto con la expectativa de Valparaíso? ¿Cómo garantizar la creación de valor compartido entre el puerto y la ciudad que lo acoge? Son varias las interrogantes. Y para la mayoría de ellas como atisbo de respuesta surge un diagnóstico: el problema no ha estado en la correcta gestión del puerto y sus activos, sino en cómo ha visualizado y creado -sobre todo- Valor Compartido a partir de su quehacer.

Oportunidades

Los proyectos contemplados en el PMDPV son en sí mismos una oportunidad para consensuar un proyecto portuario con la ciudad. Y es que el Plan no puede impulsarse sólo por el puerto, sin los porteños. Hay una visión sobre el futuro de Valparaíso que debe enriquecerse mutuamente.

La autoridad local, junto a otras 9 ciudades puerto, conformó la "Agrupación Nacional de Ciudades Puerto" [6], que busca determinar la presencia de un representante municipal en los directorios de las empresas portuarias, y definir un aporte económico directo de éstos. Esta iniciativa está en pleno proceso y se materializaría modificando la actual Ley de Puertos.

Así como en 1909 hubo un punto de inflexión, hoy puede ocurrir algo similar. El puerto tomó plena conciencia de su rol como agente económico y social relevante, internalizando la creación de valor compartido como parte de su quehacer.

Hay señales consistentes: hoy el puerto organiza instancias de información a la comunidad, sienta las bases de un sistema de participación ciudadana para iniciativas futuras de extensión portuaria y da espacios de expresión creativa a quienes quieran ser parte de las decisiones urbanas del puerto, como el reciente.

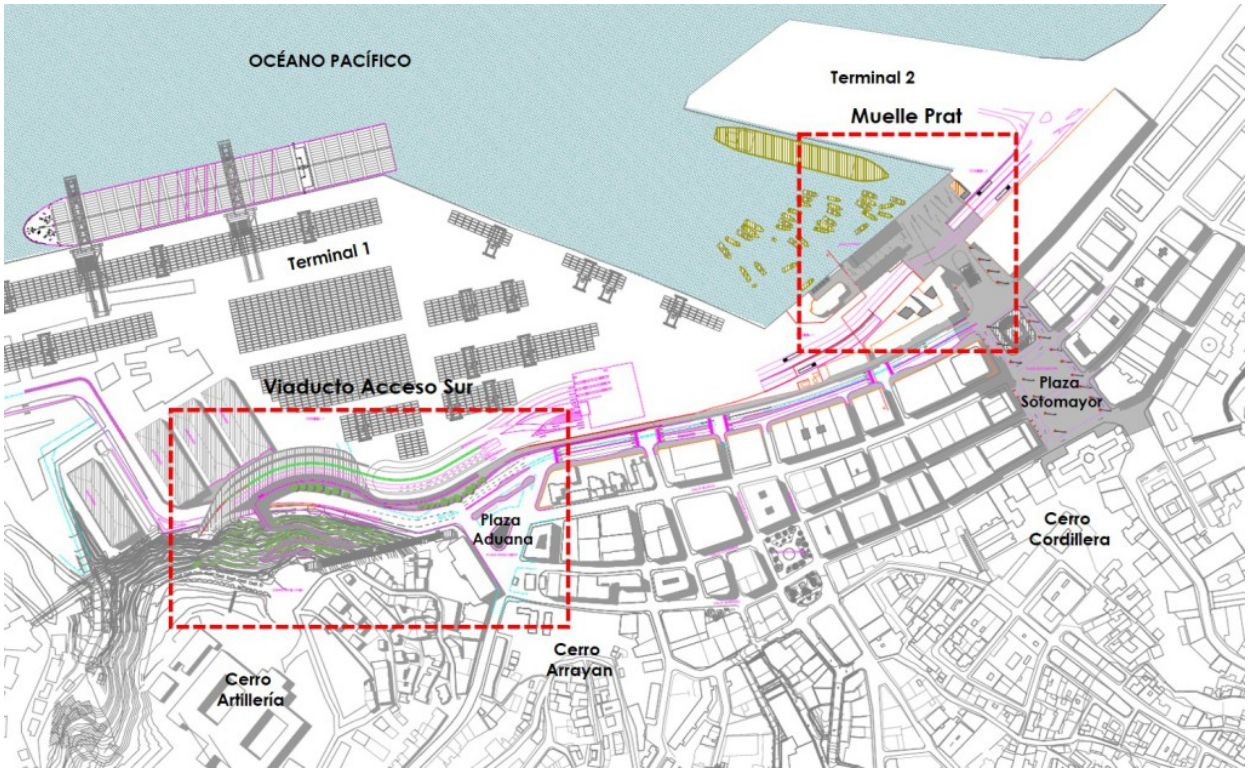
Concurso Público de Urbanismo

Otra señal concreta y potente en esa línea de trabajo que hoy impulsa el puerto fue el reciente Concurso Público de Urbanismo, impulsado con un carácter de revitalización urbana, en el marco del proyecto de Nueva Accesibilidad a los Terminales.

A través de esta iniciativa, pionera a nivel nacional en la industria portuaria y que podría marcar un sustantivo cambio en la forma en que los puertos nacionales avanzan en una vinculación sinérgica con su entorno social y urbano, el puerto busca responder a la necesidad de mejorar la accesibilidad a los dos terminales del puerto -producto de sus ampliaciones previstas-, abriendo una puerta a la participación de la ciudadanía en el diseño de esta obra de infraestructura vial, agregando la componente urbano – paisajística de integración con el territorio.

Nace así a fines del 2014 el Concurso Público de “Anteproyecto Urbano – Paisajístico Viaducto Acceso Sur – Muelle Prat”, de convocatoria gratuita a los arquitectos y urbanistas nacionales y extranjeros, proceso que finaliza con la recepción de 15 propuestas, evaluadas por un jurado muy representativo de los sectores a intervenir, resultando ganador el equipo del destacado arquitecto nacional Mathias Klotz Germain.

Se intervendrán dos sectores relevantes; 1) Viaducto Acceso Sur de ingreso al puerto y 2) Muelle Prat, ambos ubicados en el Barrio Histórico de la ciudad.



Sectores a intervenir Concurso Público Accesibilidad.

La propuesta se aboca principalmente a revertir la condición de abandono, deterioro y subutilización de los espacios públicos existentes en ambos sectores, incorporando nuevos usos urbanos, otorgando identidad y promoviendo la puesta en valor del patrimonio.

Imagen Objetivo sector Muelle Prat.

Se está trabajando sobre la base de dos tipos de proyectos; 1) Ejecutivos, correspondientes a las obras de integración urbana que ejecutará EPV y 2) Ámbito, correspondiente a anteproyectos de revitalización del entorno a las obras, elaborados por EPV, para lo cual apoyará en su gestión con los diferentes actores involucrados. Esta iniciativa es plenamente coincidente con los esfuerzos de la autoridad regional y comunal por reimpulsar la recuperación y fortalecimiento del Barrio Puerto, a través de proyectos de inversión público-privada que contemplen una renovación urbana del sector.

Esta iniciativa representa un paso concreto en la nueva manera de construir el puerto del futuro en Valparaíso, de modo conjunto, con propuestas de integración innovadoras y sostenibles, y otorgando espacios de calidad para sus habitantes y para el puerto. Marca, en definitiva, el comienzo del relacionamiento que viene para Valparaíso.

Notas

[1] ORTEGA, Luis & ARAYA, Pamela. *100 años de la Construcción del Puerto de Valparaíso*. 2014. Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y las Artes, FONDART REGIONAL. Valparaíso.

[2] Ranking Puertos 2015 América Economía en https://rankings.americaeconomia.com/puertos-2015

[3]

https://www.latercera.com/noticia/nacional/2014/03/680-570030-9-chile-es-el-pais-ocde-con-mas-desigualdad-de-ingresos-y-el-que-mas-lo-ha.shtml

[4] Universidad Adolfo Ibáñez. *Estudio Impacto Económico y Sociocultural de la Actividad Portuaria*. 2015. Santiago.

[5] VEAS Consultores. *Estudio Percepción Proyectos Puerto Valparaíso*. 2015. Santiago.

[6] https://www.emol.com/noticias/nacional/2014/04/05/653816/alcalde-de-talcahuano-asume-presidencia-de-asociacion-de-ciudades-puerto-de-chile.html

---

Head image: Imagen Objetivo sector Muelle Prat.