

Jorge Ferrada H.

Panorámica de la situación chilena

42

La situación de los puertos en Chile, es una consecuencia de su ubicación en el territorio continental y nacional, y su relación con lo que podemos denominar el "mar interior" americano. Nombre aludido ya por el cronista Oviedo (siglo XVI), cuando llamó al vasto e inexplorado interior de América, *mare magno*.

La fundación de ciudades en la América española, viene ceñida por los reglamentos de las Leyes de Indias, las que establecían una rigurosa normativa de planificación y edificación, en la cual, los poblados de borde-mar no se aconsejaban como asentamientos estables; pero sí como establecimiento temporal de caseríos, que hicieran posible las faenas de embarque y desembarque de mercancías, como cabotaje entre los puertos de la América del Sur o como exportación hacia el viejo continente. Esta realidad precaria de urbanización junto a zonas portuarias en el lado Pacífico del continente, fue la tónica del emplazamiento español, creándose para estos efectos, ciudades pares, mediterráneas por lo general, que distantes, ocupaban al puerto como un establecimiento de servicios. Lo que ocurrió en la América del Norte, fue francamente distinto, una conquista del territorio, que avanzó desde la costa Este a la costa Oeste para tomarse así ambos bordes del continente, y con ellos el dominio potencial de ambos Océanos. Esto lo podemos apreciar a partir de 1944 cuando se puede ver materializado de alguna forma el dominio sobre el Pacífico, apreciándose un océano constituido y

Overview of the Chilean Situation

Jorge Ferrada H.

The situation of ports in Chile is a consequence of their location in the continental and national territory and their relationship with what can be said the American "internal sea". This definition comes from Oviedo, cronist from the 16th century, when he named the vast and unknown American internal territory *mare magno*.

The founding of cities in Spanish America was laid down by the regulations of the Leyes de Indias, which established rigorous planning and building laws, in which seaside towns were not recommended as stable settlements; but rather as a temporary establishment for hamlets, allowing for the work of loading and unloading goods, short sea shipping between the ports of South America or as exports towards the old continent.

This precarious reality of urban development next to port areas on the Pacific side of the continent was the trend in Spanish settlement, which therefore created equal cities, generally Mediterranean, which from afar occupied the port as an establishment of services.

What happened in North America was frankly different, a conquest of the territory which advanced from the east coast to the west coast in order to take both sides of the continent, and with it the potential dominion of both Oceans.

This we can see from 1944 onwards, when in a certain way this dominion of the Pacific is materialised, in which we can see an ocean made and laid out principally and decisively by the United States of America. Specific possessions, like Hawaii and those which follow the coastline up to Alaska, cover islands and expand into military bases, in forms of alliances and trusteeships up to the Unitas operation (a naval defence operation of the entire coast of America) which covers all of South America, showing a possession of the Pacific viewed as a totality.

Then the Pacific can be seen as an extension open towards the East, which for us corresponds to a West, if that is where the sun comes up each day. And as an ocean representing a roadway or a

square of a financial commercial link, seen from inside the continent. Let us not forget the largest colony of Japanese in the world living in the city of Sao Paulo, Brazil, numbering around 5,000,000 people.

The beginnings of a relationship with the Orient can be seen between 1520 (voyage of Magellan) and the last voyage of the Manila Galleon (circa 1815); a period of commercial and cultural influence spanning approximately 300 years.

The basis for the penetration, exploration, and consolidation of ocean routes was in Spain (port of Seville) and on the opposite side Spanish colonies of America, in two main points: the viceroyalty of New Spain (Mexico), and in that of Peru, in line with the imperial idea of Carlos V.

This front has the longest coastline that any empire ever had on land, a coastline running from the strait of Magellan up to Nutka, north of California. Hernán Cortés himself believed New Spain to be the central point of communication between East and West and opened Mexico to that configuration of a "developed" passage between Spain and the Mindanao. To the voyages based in Spain, such as those of Loaiza and Alcazaba, we must add exploration and shipping which lasted 36 years to consolidate the route from Mexico to the Philippines.

This contextual location of the ports of Chile, along 4,329 km and with an average distance of 180 km between sea and land border, shows us a territory situated on the margin of a continent, the narrowness of which behaves like a membrane, sometimes permeable and sometimes impermeable.

We can observe the following:

- Our ports are on the shores of the Pacific Ocean, not in a pool or a river, facing the Ocean and its inclemency.
- Our ports lack an original organisational layout to be able to structure themselves into great urban areas.
- Our ports are laid out along Chilean territory, leading to the growth and possible development of a port - region, or a territory open to productivity, which not only includes what is within its national territory, but a larger area of influence which comes to include a trans-port territorial extension (from side to side)

trazado principal y decisivamente por Norteamérica. Posesiones concretas, como Hawaii y las que van por el borde de su costa hasta Alaska, cubren islas y se expande en bases militares, en formas de alianzas y fideicomisos hasta la operación Unitas (operación de defensa naval de toda la costa de América) que abarca a toda Sudamérica, mostrando una posesión del Pacífico, como totalidad. Entonces el Pacífico se nos muestra como una extensión abierta hacia el Oriente, que para nosotros corresponde a un Occidente, ya por que esa orientación es por donde el sol se va cada día. Y como un océano paso o plaza de un vínculo económico comercial, encarado desde el interior del continente. No olvidemos, la mayor colonia de Japoneses del mundo que reside en la ciudad de Sao Paulo, Brasil, llegando a ser alrededor de 5.000.000 de personas.

Los inicios de una relación con Oriente se pueden ver entre 1520 (viaje de Magallanes) y el último viaje del Galeón de Manila (aproximadamente en 1815); lapso que cubre aproximadamente 300 años, de influencia comercial y cultural. La penetración, exploración, y consolidación de rutas oceánicas tuvo como base – madre a España (puerto de Sevilla) y como frente a las colonias españolas de América, en dos puntos principales: el virreinato de Nueva España (México), y en el del Perú, concorde con la idea imperial de Carlos V. Este frente tiene la más larga costa que jamás se haya tenido sobre la Tierra imperio alguno, costa que va desde el estrecho de Magallanes hasta Nutka, al norte de California. El propio Hernán Cortés piensa que la Nueva España es el punto central de comunicación Este y Oeste y abre México a esa configuración de paso “urbanizado” entre España y el Mindanao. A los viajes con base española, como los de Loaiza y Alcazaba, hay que agregar la exploración y navegación que dura 36 años para consolidar la ruta de México a las Filipinas. Esta ubicación contextual de los puertos de Chile, a lo largo de 4.329 km y con un promedio de distancia de 180 km entre mar y paso fronterizo, nos señala un territorio ubicado en el margen de un continente y que por su espesor se comporta como una membrana a veces permeable y a veces impermeable.

Acotemos lo siguiente:

- Nuestros puertos están a la orilla del Océano Pacífico, no en un remanso ni en un río, sino ante el Océano y su inclemencia.
- Nuestros puertos carecen de una disposición organizativa fundacional para estructurarse como grandes zonas urbanas.
- Nuestros puertos están dispuestos a lo largo del territorio chileno, dando origen al crecimiento y posible desarrollo de una región – portuaria, o un territorio abierto a la productividad, que no sólo comprende el que está dentro del territorio nacional, sino un área de influencia mayor que llegue a comprender una extensión territorial trans-portuaria (de borde a borde).
- El ánimo de implementar sistemas multimodales de transporte atravesando el interior del continente, ha sido y

Rutas internacionales que se están interviniendo

International routes in progress

Nombre paso Nome passage	País fronterizo Country at the border	Ciudad más cercana Closest city
Chacalluta	Perú	Arica
Tambo Quemado	Bolivia	Arica
Colchane	Bolivia	Huara
Jama	Argentina	San Pedro
Sico	Argentina	San Pedro
San Francisco	Argentina	D. de Almagro
Pircas Negras	Argentina	Nantoco
Agua Negra	Argentina	Vicuña
Cristo Redebtor	Argentina	Los Andes
Pehuenche	Argentina	San Clemente
Pino Hachado	Argentina	Caracautin
Cardenal Samoré	Argentina	Entrelagos
Coihaique alto	Argentina	Coihaique
Huemules	Argentina	Coihaique
Integración austral	Coihaique	Punta Arenas
San Sebastian	Coihaique	Kimiri Aike

• The desire to implement multimodal systems of transport crossing the interior of the continent has been and continues to be the dream of the nations of the Cono Sur region, moving towards the consolidation of the Common Market of South America, Mercosur.

So it is from these four points that we realise that both the Inner Sea and the Pacific Ocean are realities not taken on by our nations, and less by our ports. The port of Valparaíso was developed as an emergent city due to the maritime traffic arriving from Europe, through the strait of Magellan, through the Pacific. Opening the way to a port connection between the ports of Valparaíso in Chile and San Francisco in the US.

And so it is, that when we talk about a situation of regions, we refer to the internal and hegemonic struggle waged by the great South American cities with their port regions and provinces. These great cities in general have populations of more than 6,000,000 inhabitants, as is the case of Santiago de Chile which holds approximately half the population of the country. This concentration of the population in a specific point of the territory generates great demands for urban infrastructure, and of consumables which do not affect the rest of the country, regulated by a free market economy,



sigue siendo el anhelo de las naciones del cono Sur, y que se aprestan a la consolidación del Mercado común de América del Sur, Mercosur.

Es pues, a partir de estos cuatro puntos, que nos damos cuenta de que tanto el *mar interior* como el Océano Pacífico, son realidades no asumidas por nuestras naciones, y menos por nuestros puertos.

El puerto de Valparaíso se desarrolló como una ciudad emergente debido al tráfico marítimo que llegaba desde Europa, a través del estrecho de Magallanes, por el Pacífico. Abriendo paso a una conexión portuaria entre los puertos de Valparaíso en Chile y San Francisco en Estados Unidos de Norteamérica.

Es así, que al referirnos a una situación de regiones, lo hacemos a la pugna interna y hegemónica que ejercen las grandes ciudades Sudamericanas a sus regiones y provincias portuarias. Grandes ciudades que en general tienen una población de más de 6.000.000 de habitantes; como lo es el caso de Santiago de Chile que absorbe aproximadamente la mitad de la población del país. Esta concentración de la población en un punto específico del territorio, genera grandes demandas de infraestructura urbana y de insumos que no inciden en el resto del país, reglado por una economía del libre mercado, concentra los capitales en donde las demandas aumentan. No visualizándose el desarrollo de una ruta interoceánica entre los puertos de Buenos Aires y Valparaíso. Por ello, los puertos, como la trilogía existente en la zona central de Chile: San Antonio, Valparaíso y Quintero, son puertos que compiten entre sí, en virtud de las fuertes demandas de Santiago, pero Valparaíso a diferencia de los otros dos, ha conformado una ciudad. Esto originó un espacio urbano que se podría denominar Puerto Plaza, en donde el puerto y lo portuario se identificaban. O sea, el puerto quedaba abierto a la contemplación urbana. Valparaíso pudo por esto ecualizar la importancia entre la mercancía y los pasajeros, incidiendo en la conformación de la ciudad y de una cultura urbana. Hoy esta relación se ha perdido, y el puerto ha creado un muro de distanciamiento con respecto a la ciudad, pero la topografía donde se asentó Valparaíso, y el emplazamiento arquitectónico de lugares de detención han sostenido esta cultura de la contemplación del puerto, a través de los miradores, de los paseos y de las ventanas de cada casa. Es así como lo portuario permanece. Mientras que el puerto como industria, se tecnifica y cambia.

concentrating capital where demand increases. It does not envisage the development of a cross-ocean route between the ports of Buenos Aires and Valparaíso. For this reason ports, like the trilogy in the central area of Chile: San Antonio, Valparaíso and Quintero, are ports that compete with each other, by virtue of the strong demands of Santiago, but Valparaíso unlike the other two, has shaped a city. This led to an urban space which we could call a Square Port, in which port and port business can be identified. Thus, the port was open to urban contemplation. Valparaíso could thus have placed equal importance on goods and passengers, having an effect on the shaping of the city and an urban culture. Today this relationship has been lost, and the port has created a wall of distance with respect to the city, but the topography in which Valparaíso was located, and the architectural location of stopping places has supported this culture of contemplation of the port through the viewpoints, the promenades and the windows of each house. This is how the port world has remained. While the port as an industry becomes more technical and diversifies.

Nota: Con el objetivo de dar una mayor claridad a este dibujo, se ha prescindido de la exactitud geográfica.
FUENTE: Dirección de Vialidad del MOP (adaptación).