

## RETE y *Portus* con Funchal, Puerto Príncipe y las ciudades puerto de Chile



### El maremoto causó la mitad de las víctimas mortales de Chile

El maremoto que azotó la costa chilena tras el terremoto del sábado resultó más letal y destructivo que el propio seísmo. A lo largo de 500 kilómetros de costa las olas arrasaron pueblos enteros. En uno de ellos, Constitución, murieron 353 personas, casi la mitad del total de fallecidos. En la foto, dos barcos lanzados por el mar a una calle de Talcahuano, otro de los pueblos afectados. / AFP PÁGINAS 2 A 4

Pocas semanas después del terrible terremoto del 12 de Enero de 2010 que asoló Puerto Príncipe, la capital de Haití, se produjo un nuevo seísmo de magnitud todavía mayor en Chile el 27 de febrero de 2010, con epicentro en el mar cerca del área metropolitana de Concepción, la segunda en importancia en el país. En el primer caso, la destrucción de la capital de Haití y la pérdida de vidas humanas han sido muy importantes, uno de los peores desastres humanitarios y urbanos de los últimos decenios. En el segundo, los impactos en el territorio han sido mucho más amplios y, probablemente, más costosos, aunque el número de muertos y desaparecidos con ser importante (en torno a 800 en el momento de escribir esta Nota Editorial) es muy inferior al de Haití (en torno a 200.000 personas). Poco antes de estas dos grandes catástrofes, el puerto y la ciudad de Funchal, capital de la isla de Madeira vivían otra situación extrema, esta vez por causa de las lluvias torrenciales y grandes desprendimientos de tierras. Ello también provocó gravísimos daños humanos y materiales a esta ciudad

Not long after the terrible earthquake that shook Port au Prince, the capital of Haiti, on 12th January 2010, another similar phenomenon, but one of even greater magnitude, affected Chile on 27th February 2010, its epicentre being out at sea close to the metropolitan area of Concepción, the second most important urban area in the country. In the former case, the capital of Haiti was destroyed and many lives were lost, making it one of the worst human and urban disasters in recent decades. In the latter case, the effects on the land were much more extensive and, probably, more costly. Although there were a considerable number of deaths and missing persons (around 800 at the time this Editorial was written) the total number of victims in Chile was much lower than in Haiti (around 200,000 people). Not long before the second of these two catastrophes, the Port and the City of Funchal, capital of the island of Madeira, felt the full impact of another disaster, this time caused by torrential rain and extensive landslides. The flooding and landslides also caused a loss of human life and great material damage to this port city and tourist attraction, which means that great effort will have to be made in the

portuaria turística que obligarán a un gran esfuerzo de planificación y reconstrucción en los próximos años. Parte importante de las destrucciones en Chile se han debido al maremoto (tsunami) que provocó el fuerte seísmo y que, con tres grandes olas, arrasó parte de la costa de las regiones de Maule y Biobío. Los puertos más afectados fueron los del sistema de Talcahuano-San Vicente, aunque numerosos pueblos costeros y puertos de las regiones centrales de Chile y de las islas de Juan Fernández también recibieron el impacto destructor del maremoto.

Precisamente en Concepción se había celebrado recientemente (24-25 Noviembre 2008) un interesante Seminario sobre ordenación de los bordes costeros y portuarios de las ciudades. Los asistentes habían debatido en profundidad sobre estos temas y habían visitado detalladamente el borde costero de esta gran bahía, la base naval de la Armada y los puertos de Talcahuano y San Vicente. Este último, uno de los más importantes de Chile por sus destacadas actividades industriales y pesqueras, ha quedado muy seriamente dañado. Para el viejo puerto, la Poza de Talcahuano, la Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas estaba realizando un interesante proyecto de mejora y reutilización de su parte Norte que hubiera significado una gran mejora urbanística para el puerto y la ciudad. Desgraciadamente el seísmo y el maremoto han frustrado este proyecto y han dejado muy deterioradas todas las instalaciones portuarias además de los graves daños infringidos a los buques, al frente marítimo y a toda la ciudad.

Pero realizados ya los balances de daños y víctimas, diagnosticados algunos problemas que han agravado la situación (construcciones demasiado cercanas al mar, excesiva permisividad urbanística, falta de previsión y planificación...) es hora de afrontar la reconstrucción y de planificar una ordenación del litoral y de las ciudades puerto más racional, más eficiente, más hermosa y mejor para toda la sociedad. Las sociedades y las ciudades puerto pueden y deben acometer estas tareas de futuro con decisión y con toda la fuerza que seguro tienen en su interior. Unos nuevos proyectos modernos, de calidad, ilusionantes y participativos harán aflorar con seguridad toda esta energía. Desde RETE, Asociación para la colaboración entre ciudades y puertos y desde *Portus*, la revista que publica las descripciones, las reflexiones, y los proyectos que afectan a los frentes portuarios y marítimos de las ciudades de todo el mundo, pero con especial atención a las sud-europeas y latinoamericanas, queremos ofrecer solidariamente lo mejor que sabemos hacer: aportar los conocimientos y las experiencias de muchas otras ciudades portuarias, organizar cursos y seminarios que permitan analizar las situaciones de los espacios de relación puerto-ciudad, recabar la colaboración solidaria de todas las ciudades puerto, participar con ideas en la reconstrucción, difundir a nivel internacional los proyectos y los resultados de todo este proceso de nuevo desarrollo que se inicia ahora. Nuestra disposición a colaborar solidariamente con todas las ciudades portuarias tan duramente castigadas por las lluvias torrenciales, por los seísmos y el maremoto es total.

Fuente: El País, marzo 2010  
Source: El País, March 2010

coming years where planning and reconstruction are concerned. A great deal of the destruction in Chile was caused by the tsunami resulting from the major earthquake, which led to three very high tidal waves reaching part of the coastline in the region of Maule and Biobío. The worst affected ports were those of the Talcahuano-San Vicente system, although several coastal towns and ports in the central regions of Chile and the Juan Fernández Isles also suffered from the impact of the tsunami. Concepción had just held an interesting Symposium (24th and 25th November 2008) on the structuring of the port-city coastlines and waterfronts. Those present had taken part in in-depth discussions about these matters and had visited the coastal zones, the Naval Base and the Ports of Talcahuano and San Vicente in this large bay, examining them in detail. San Vicente, one of Chile's major ports thanks to its major industrial and fishing activities, was badly damaged. The old port, Poza de Talcahuano, was the subject of an interesting project being carried out by the Dirección de Obras Portuarias (Port Works Management) of the Ministerio de Obras Públicas (Ministry of Public Works); this project involved enhancing and reusing the northern part, which would have amounted to a great improvement to the port and city from an urban-planning perspective. Unfortunately, the earthquake and the ensuing tsunami thwarted this project and left all the port facilities badly damaged, as well as causing serious damage to the ships, the waterfront and the whole city. However, now that the amount of damage and the number of victims has been calculated, and some of the problems that aggravated the situation have been diagnosed (buildings constructed too close to the sea, lack of urban-planning control, a lack of foresight and planning, etc.), the time has come to deal with the task of reconstruction and planning the coast and the port cities in a more rational and efficient way, to make them more beautiful and better for society in general. The companies and port cities must tackle these tasks in a decisive way using all the resources that they have at their disposal. New and modern projects, imbued with quality and including the participation of all the stakeholders, will surely bring this commitment to fruition. RETE, the Association for the collaboration between cities and ports, and *Portus*, the journal that publishes the descriptions, thoughts and projects that affect the waterfronts and seafronts of the port cities all over the world - paying special attention to those in Southern Europe and Latin America -, wish to offer our solidarity in the best possible ways: providing the knowledge and experience gained in many other port cities, organising courses, workshops and seminars that will enable those concerned to analyse the layout of the spaces in the port-city relationship, obtaining the support of all port-cities, participating with reconstruction ideas, disseminating the projects internationally and publishing the results of the entire process of redevelopment that is to begin now. It is our intention to give our wholehearted support to the port-cities that have suffered so badly as a result of the torrential rain, earthquakes and tidal waves.