



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE
Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos

**Producción del Borde Costero de Valparaíso, a partir de las
relaciones entre actores, en el marco de la relación ciudad/
puerto (2009-2018)**

Paula Ximena Quintana Meléndez

Tesis presentada a la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile para optar al grado académico de Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos

Profesor Guía: José Rosas Vera
Carlos de Mattos

Comité de Tesis: Ana Fani Alessandri Carlos
Felipe Link Lazo

Santiago de Chile | Octubre de 2022

© 2012. Paula Ximena Quintana Meléndez

Un cierto paisaje

Catalina Lafertt

Un cierto paisaje se extiende
como una rampa hacia el mar
tristemente el mismo
cuando calmo como ahora
ya no es ahora sino pasado
y la aproximación de esta vista
un flash imposible
de enumeraciones
a imágenes por milésima de segundo
Continuo destello ilusorio
que la realidad enceguece
Dialéctica seductora y repulsiva al mismo tiempo
un desvío indica la ruta de los árboles sin embargo
(la plaza la tarde unos pasos alejándose en fin)
hacia el mar la rampa
El susurro de la lluvia contra el suelo

Ruta 69, 1998

Presentación

Desde el año 2016 comencé a desarrollar mi tesis doctoral. Quería estudiar la relación entre ciudad y puerto, y en Valparaíso, especialmente. ¿Por qué? Por su identidad, por su historia y cultura por tantos años de ciudad cosmopolita y mirando al mar, pero también porque en Valparaíso se han ido tejiendo relaciones de distinto tipo por años, de conflictos, de alianza, de conocimiento y de tecnología, de leyendas y emociones, de las cuales también me he sentido parte. Empecé analizando la difícil relación de la ciudad, su reducido borde costero y también abandonado, contrastando con la belleza de su precario y abandonado espacio de borde costero. La relación entre las/os actores en sus distintas escalas: local, nacional y global, y además la superposición de las escalas de bahía: Valparaíso, el Gran Valparaíso y Valparaíso Metropolitano es lo que se vive en Valparaíso cotidianamente.

Para comprender el borde costero porteño orienté el estudio desde dos perspectivas teóricas fundamentales que se engarzaron: La Producción del Espacio, de Henri Lefebvre y la Teoría del Campo de Producción, de Pierre Bourdieu. A partir de esta segunda teoría se aplica en Análisis de Redes Sociales (ARS), que se extiende a lo largo del estudio y sirvió para analizar las redes de relaciones entre actores, de conflicto y de alianzas, que producen redes con más contenidos a seguir profundizando aún.

Principalmente desde la Teoría de la producción del Espacio se analizaron los tres momentos de la dialéctica del Espacio: las Prácticas espaciales, la infraestructura y las relaciones de producción y la base material. El Segundo momento, de acuerdo a Lefebvre, corresponde a las Representaciones del Espacio: el espacio mental, la expresión de la ideología y de los proyectos, y el tercer momento corresponde a los Espacios de Representación. Este análisis es el que mayor sorpresa me generó en los relatos y los datos: la significación de los/as actores en el espacio vivido. El espacio vivido en la vida cotidiana.

La primera etapa del estudio estuvo guiada por el Prof. Carlos de Mattos, la segunda etapa de la tesis ha sido guiada por el profesor José Rosas, ambos académicos del Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos de la FADEUC-PUC. La investigación se realizó a partir de antecedentes relevantes recogidos de otros estudios sobre ciudades puerto y sobre Valparaíso como ciudad puerto, en especial su borde costero. Y fundamentalmente se desarrolló con información primaria, recogida en trabajo de campo. Quisiera destacar la metodología aplicada. Fue un análisis cualitativo, basado en el relato de 39 actores/as del borde costero de Valparaíso entrevistados/as. Se buscó recoger una diversidad de visiones a partir de una diversidad de posiciones de las/os actores. Se diferencié la selección de actores, según la Escala, el sector al que pertenecían y el tipo de actividad. En las escalas se consideraron actores de escala local (comunal, regional), de escala nacional y de escala global. Por otra parte, del sector privado, del sector público y de la sociedad civil. Y tratándose del borde costero de Valparaíso se incluyeron actores marítimo-portuario/as, turísticos/as y de la sociedad civil de distintas expresiones laborales y activistas.

El mundo marítimo-portuario es de una cultura sexista, con escasa participación de mujeres en los oficios y menor aún en cargos directivos. Del total de entrevistados/as fueron incluidas 7 mujeres: 1) una dirigente sindical, 2) una dirigente de las asociaciones turísticas, 3) una ejecutiva de TCV (T2), 4) una Line Manager de una empresa AGUNSA y las demás del sector público: 5) jefa de la Unidad Portuaria del Ministerio de Transportes, 6) Directora de Planificación del MOP, 7) directora regional de SERNATUR. Durante los 10 años estudiado, en el año 2018 (último año) se produjo la revuelta feminista, sin

embargo no alcanzó a incidir en la participación de mujeres en este estudio. Cuando se analizaron ciudades puerto europeas destacan que se ha incrementado la participación de mujeres en la operación y en la tecnología.

La tesis analiza en detalle la producción del espacio en el borde costero y las relaciones entre los actores, identificando particularmente aquellas relaciones de conflicto que obstaculizaron la realización de infraestructura y relaciones fluidas de producción en las prácticas espaciales, que obstaculizaron representaciones del espacio oficialistas y que promovieron otras desde la sociedad civil. En esta sección se analizan aspectos del concepto de gobernanza, gobernanza portuaria y concepto gobernanza ciudad puerto.

La última sección del análisis de datos se refiere a los Espacios de representación, la identidad, la vida cotidiana, mostrando una gran fortaleza en la identidad con Valparaíso, identidad con la historia portuaria, con el mar, la pesca, el borde costero.

Finalmente, se muestran las conclusiones a las que se converge, respecto a los contenidos mencionados. También se mencionan líneas de estudio respecto a las que se sugiere mayor investigación. Se termina sumando sugerencias respecto a políticas pública para el mejor desarrollo y bienestar de la ciudad puerto de Valparaíso.

Palabras Clave: Relaciones entre actores, Producción del Espacio, Borde Costero, Conflicto

Índice

Presentación	7
---------------------	---

CAPÍTULO 1: PROBLEMA DE ESTUDIO

1. El problema de estudio, el caso de estudio y la síntesis metodológica	17
1.1 EL CASO DE ESTUDIO: La Ciudad Puerto de Valparaíso. Los Actores en el Borde Costero y su impacto en la Ciudad	22
1.2 La Pregunta y objetivos de investigación	27
1.3 La Relevancia de la Investigación	28
1.4 Síntesis metodológica	28

CAPÍTULO 2: MARCO TERÓRICO

2. Enfoques y conceptos fundamentales para el análisis del problema de investigación	33
2.1 La producción del Espacio	33
2.1.1 Tríada de la Producción del Espacio	35
2.1.2 La práctica espacial, comprendida como el espacio percibido (perçu). También denominado espacio físico.	35
2.1.3 Las representaciones del espacio. Se trata de un espacio concebido (l'espace conçu) y abstracto. También llamado Espacio Mental.	35
2.1.4 Los espacios de representación, los cuales se comprenden también como los espacios plenamente vividos (l'espace vécu)	36
2.1.5 La Producción del Espacio en el Capitalismo contemporáneo (neocapitalismo, capitalismo financiero-globalizado)	37
2.1.6 El Estado y la Producción del Espacio en el Capitalismo	38
2.2 La Producción de Escalas en el Espacio	39
2.2.1 Concepto de escala geográfica	40
2.2.2 La política de escalas	41
2.2.3 Selectividad Espacial y Selectividad Estratégica	42
2.3 La Metamorfosis Urbana, Mega Región y el espacio en la Globalización	42
2.4 Las Transformaciones Neoliberales en el Rol del Estado, en la Dinámica del Mercado y la sociedad civil	44
2.5 Análisis de los actores. La Teoría del Campo de Pierre Bourdieu y la Teoría de Redes Sociales	48
2.6 El estudio de la relación ciudad-puerto	50
2.6.1 Usos y actividades de renovación urbana en zonas portuarias	51
2.6.2 Los modelos de relación ciudad – puerto y su evolución en la historia	54
2.6.3 La Gobernanza en las ciudades puerto	56
2.7 Hipótesis de Investigación y Fundamentación	59
2.8 El Desarrollo del Caso. Valparaíso, su borde costero historia y la trama de actores	60
2.8.1 La estructura sociodemográficos y económica de la comuna de Valparaíso	61
2.8.2 La relación entre Valparaíso y Santiago: La expansión urbana y la Mega Región Central de Chile	63
2.8.3 El Borde Costero y el Puerto de Valparaíso	65
2.8.4 El Puerto de Valparaíso, su infraestructura, operación y transferencia de carga	67
2.8.5 La carga transferida en el Puerto	69

2.8.6 Los Principales Actores en el Borde Costero de Valparaíso	70
2.8.7 Descripción de actores de escala local	72
2.8.8 El Borde Costero y el Puerto de Valparaíso	74
2.8.9 Descripción de actores de escala nacional	78
2.8.10 Descripción de actores de escala global	80

CAPÍTULO 3: ANÁLISIS DE DATOS

3. Análisis de Datos	87
3.1 Análisis de relaciones entre actores en el borde costero de Valparaíso	87
3.1.1 Los resultados del análisis de redes	88
3.1.2 Análisis de Redes por tipo de relaciones	93
3.1.3 Los Conflictos sobre el Borde Costero	98
3.1.4 Conflictos generales en la relación ciudad puerto	104
3.2 Análisis de las Prácticas en el Espacio y la condición de ciudad puerto en el Borde Costero de Valparaíso	105
3.2.1 Prácticas del Espacio en el Tramo: Caleta Portales – Muelle Barón	107
3.2.2 El Terminal 2. Área concesionada al Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL)	132
3.2.3 El Muelle Prat, su entorno portuario, de espacio público y patrimonial. El eje del turismo en la ciudad	138
3.2.4 Avenida Altamirano, Paseo Altamirano Playas y Miradores	148
3.2.5 Los Accesos ferroviarios y viales del Borde Costero y hacia el puerto de Valparaíso	151
3.2.6 Relación de Conflicto de trabajadores/as portuarios/as, entre ellos/as y otros actores y Movilizaciones	154
3.3 Análisis de Representaciones del Espacio. Planes y proyectos sobre el Borde Costero de la ciudad puerto de Valparaíso	157
3.4 Análisis de Espacios de Representación. Vivencias y valoraciones en la ciudad puerto de Valparaíso y su borde costero	215
3.2.1 Vivencia y Vida Cotidiana en Valparaíso	215
3.2.2 Las vivencias de Actores en el Borde Costero de Valparaíso	221
3.2.3 Valoración propia del Borde Costero y la percepción de la valoración ciudadana	236
3.2.4 Valoración propia del Borde Costero y la percepción de la valoración ciudadana	242

CONCLUSIONES	253
---------------------	-----

BIBLIOGRAFÍA	281
---------------------	-----

ANEXO 1	299
----------------	-----

ANEXO 2	307
----------------	-----

El problema de estudio, el caso de estudio y la síntesis metodológica

CAPÍTULO 1

1. El problema de estudio, el caso de estudio y la síntesis metodológica

Desde sus orígenes, Valparaíso se desarrolló como ciudad-puerto, cuya historia, cultura, economía y conformación urbana han estado imbricadas con el mar, tomando la forma de su paisaje y geografía. Su reciente valoración patrimonial (UNESCO, 2003) se fundamenta precisamente en esa historia y cultura portuaria. Sin embargo, la relación entre puerto y ciudad se ha desarrollado más en conflicto que en convergencia, situación compartida con otras ciudades/puerto, pero cuya particularidad en el caso de Valparaíso descansa en la memoria e identidad que registra la ciudad, los barrios y los diferentes episodios urbanos que la conforman, en la estructura político-social y económica a nivel nacional y en el escenario global. Ello se ha expresado en relaciones entre actores que con distintas racionalidades muchas veces enfrentan proyectos de desarrollo diversos respecto a la producción del borde costero, lo que ha generado una trama de relaciones de alianza y conflicto, en las cuales se ha concentrado esta investigación.

El Borde Costero es un espacio estratégico para Valparaíso, definiendo en gran medida el carácter de la ciudad, en términos urbanos, económicos y sociales. Podríamos anticipar que su condición lineal, estructural, comprensión visual y accesibilidad que tiene para todos/as sus habitantes, lo convierte en el territorio clave en la disputa por la equidad territorial. En efecto, como se ha sugerido, la producción social del borde costero es un campo de batalla en tanto lugar prioritario en las operaciones económicas y urbanísticas, donde se debate el predominio del interés privado o del interés público, para uso portuario, turístico, como espacio público, inmobiliario comercial, inmobiliario residencial y para la defensa.

La investigación analiza cómo interviene en la producción del borde costero la trama de relación entre los actores en tres escalas y cómo toma formas distintas: la escala local, la escala nacional y global, reconociendo también la naturaleza pública, privada o de la sociedad civil de las/os actores. Se estudia el caso de Valparaíso dada su particular condición de ciudad puerto, valoración patrimonial, sus singulares características geográficas y urbanas, y considerando además las fluctuaciones económicas y sociales experimentadas por la ciudad durante las últimas décadas. El análisis del problema de investigación se delimita al período 2009-2018, durante el cual se han producido significativas transformaciones de la institucionalidad portuaria en el Borde Costero de la ciudad e importantes transformaciones sociales, económicas y urbanas, en el marco de la instalación del modelo neoliberal y la globalización, siendo un factor clave en la producción económica, social y política de Valparaíso, pero expresándose también como un bien de consumo.

Se desarrolla el análisis a partir de la relación entre espacio y sociedad, considerando particularmente la producción del espacio, basada en Henri Lefebvre, quien reconoce al espacio como una producción social, en la medida que “el modo de producción proyecta sobre el terreno sus relaciones, el cual reacciona sobre ellas” (Lefebvre H. , *La Producción del Espacio*, 2013 [1974], pág. 59). Se discute la disputa entre actores en el territorio, recogiendo la Teoría del Campo, de Pierre Bourdieu (2003 [1999]).

El borde costero de Valparaíso, en tanto espacio socialmente producido, de alto valor económico, social, cultural, y además de carácter escaso, constituye un territorio en disputa, en tensión y conflictos dada la variedad de actores e intereses que participan en este territorio. Los actores de la ciudad se enfrentan por

definir el carácter de la producción del espacio, lo que toma variadas formas, tales como, espacio público, para infraestructura productiva portuaria, uso inmobiliario-comercial, inmobiliario-residencial, para la defensa. De este modo, nos preguntamos cómo se desarrollan las relaciones sociales entre los actores en la producción social del borde costero de Valparaíso y cuál es el impacto de estas luchas en la ciudad.

Esta tesis se enmarca en el campo de la Sociología Urbana y el estudio de las ciudades, ya que está referida a las relaciones sociales en el espacio (físico/social) de la ciudad. Como se mencionó anteriormente, La teoría de Henri Lefebvre sobre la Producción del espacio representa el marco conceptual central, con la Teoría de los campos de Pierre Bourdieu, la que constituye la base para el análisis de redes sociales en torno a la producción del Borde Costero de Valparaíso.

El problema de estudio se centra en la Producción del Espacio en el borde costero de Valparaíso, mediante la interacción de las redes sociales entre los actores, lo cual se analiza centralmente a partir de la relación entre estas teorías de Lefebvre y Bourdieu. Por una parte, para Lefebvre, una ciudad es una forma particular de relaciones sociales espaciales y de producción del espacio, pero ésta, a su vez condiciona las relaciones sociales. (Lefebvre, 1976, citado en Daher, 2015). Y por su parte, Bourdieu señala que un campo es un universo en el cual las características de los productores están definidas por su posición en las relaciones de la producción, por el lugar que ocupen en un espacio determinado de relaciones objetivas (Bourdieu, Cuestiones de sociología, 2003 [1999]). La Producción del espacio para Lefebvre se ejerce a partir de una relación *Triádica* entre las prácticas del espacio (los usos, infraestructura, lo practicado), las representaciones del espacio (proyectos y planes) y los espacios de representación (lo vivido, la vida cotidiana). Pues bien, estas tres dimensiones se caracterizan, comenzando por el análisis de las relaciones entre los actores en la producción del espacio. Para el estudio de estas relaciones se recurre a la Teoría del Campo de Bourdieu, quien considera los campos como espacios de relaciones, donde los espacios son tanto físicos como sociales. Estas relaciones entre actores responden a distintos intereses, las que se profundizan en esta investigación a partir del tipo de relaciones en el espacio, particularmente de alianza y conflicto, centrándose fundamentalmente en las relaciones de conflicto para la producción del espacio, las que responden al problema de investigación.

Como se mencionó anteriormente, el Borde costero constituye un espacio de la ciudad de alto valor, que también es posible caracterizarlo en torno a su **Valor de uso**, en tanto espacio público, de uso recreacional, deportivo y paisajístico, con valor histórico y patrimonial y **Valor de cambio**, en la medida que constituye un espacio de inversión y transacción de capital desde el comercio internacional, inversión inmobiliaria, actividad financiera y un paisaje atractivo a las transacciones turísticas.

Es relevante a destacar que otro concepto fundamental en el estudio es la noción ciudad puerto, la cual se ha aplicado para estudiar, cómo Valparaíso es entendido como una ciudad-puerto, dada su historia identidad, configuración y forma urbana. Existen condiciones y tendencias que son compartidas por ciudades-puerto del mundo, además, teniendo en especial consideración en este caso las particularidades de las tendencias latinoamericanas, distintas a los procesos que han tenido las ciudades puerto del hemisferio norte.

El concepto de Borde Costero proviene en Chile de las definiciones que ha hecho el Ministerio de Defensa sobre el territorio y su relación con el mar. Éste se define en la “Política Nacional del Uso del Borde Costero del Litoral”, la que

fue aprobada mediante el Decreto Supremo N° 475, en 1994. Aquí, se entiende por borde costero del litoral a “aquella franja del territorio que comprende los terrenos de playa fiscales, la playa, las bahías, golfos, estrechos y canales interiores, y el mar territorial de la República, conforma una unidad geográfica y física de especial importancia para el desarrollo integral y armónico del país.”¹ (Ministerio de Defensa Nacional, 1995).

Además, esta política se define como multidisciplinaria, considerando la diversidad de usos y actores que participan en él. Por las mismas razones, resalta el carácter sistémico de la política, dada la complejidad de desafíos para lograr una ocupación armónica del litoral del borde costero.

En estudios europeos y norteamericanos se acuñó el concepto de *Waterfront*, el que literalmente se entiende como frente de agua y que se ha utilizado para estudiar el uso urbano y portuario del litoral de las ciudades. El concepto se ha extendido a varios estudios iberoamericanos y nacionales para estudiar el borde costero de las ciudades, la relación entre el territorio y su frente marino. El Borde Costero de Valparaíso ha sido históricamente el sistema urbano que otorga identidad a una ciudad portuaria, la principal fuente de generación de ingresos para la ciudad, y el principal aporte de ingresos que desde el territorio se realiza al PIB nacional. Muestra de ello es que nace en el siglo XVI como Puerto de Santiago. En el siglo XIX, período en el cual la ciudad encontró su máximo esplendor, la explicación de su auge fue justamente a partir de su condición de ciudad-puerto, mediante su inserción en el comercio mundial, convirtiéndose en el principal puerto del Pacífico Sur de la época. La conservación activa de aquella cultura material e inmaterial es la que fundamentó en el siglo XXI su reconocimiento patrimonial.

Desde las últimas décadas del siglo XX la ciudad experimenta un progresivo deterioro, emigración de la población, disminución en la actividad económica, altas tasas de desempleo, pobreza y deterioro urbano. Entre las razones de esta situación se encuentra el impacto de la construcción del canal de Panamá a principios de siglo, disminuyendo dramáticamente el transporte marítimo y la actividad portuaria. Por otra parte, otro factor que incidió en su deterioro y obsolescencia fue la tendencia de concentración/extensión de Santiago y la Región Metropolitana, atrayendo centros industriales, financieros y de comercio hacia la capital, al mismo tiempo que población en búsqueda de empleo y mejores rentas, particularmente aquella de mayor calificación. Cabe señalar, concordando con De Ramón “que el desarrollo comercial, urbanístico y demográfico del puerto de Valparaíso no era rival sino complementario de Santiago” (De Ramón, 2018, págs. 132-133). En esa línea, la progresiva y creciente consolidación y primacía de Santiago desde la segunda mitad del siglo XX, como sede industrial, comercial y financiera del país, no hizo sino acentuar la dependencia de la ciudad puerto con la ciudad capital durante todo el siglo XX, y con ello, capitalizar definitivamente la inicial fuerza atractiva de Valparaíso en beneficio de la metrópolis central.

Las reformas neoliberales impulsadas a partir de la década de los '80 no alteraron la tendencia, más bien la reforzaron. Se podría haber esperado que con la apertura comercial se hubiese incrementado la actividad marítimo-portuaria y con ello, un incremento de los ingresos locales, sin embargo, no se desencadenó ese resultado. La descentralización del capital y el libre comercio en el marco del nuevo modelo de desarrollo neoliberal y en el marco de la globalización, incrementaron la tendencia a la concentración de capital, actividad económica y

¹ Se indica además que se encuentran sujetos al control, fiscalización y supervigilancia del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina.

emigración de población mayormente calificada hacia la capital y otros centros de concentración del capital en el planeta.

Entre las reformas del Estado impulsadas por el modelo neoliberal que impactaron directamente el Borde Costero de Valparaíso, destaca la modalidad de producción en la actividad marítimo-portuaria. Se privatiza la empresa marítima estatal, se delega la operación del puerto a empresas privadas, mediante el sistema de concesiones; se descentraliza la administración de los puertos del país y dentro del puerto de Valparaíso, se descentralizan sus funciones. La apertura del comercio internacional, como elemento estructural de las reformas neoliberales, se tradujo en incremento del comercio internacional de bienes, transferencias que transitan significativamente por el puerto de Valparaíso a nivel de país. Los agentes navieros se enmarcan en la reorganización global de concentración de capital. Por otra parte, la financiarización materializa su impacto en la ciudad en la tendencia global de presión inmobiliaria, lo que en parte, se expresa en manifestaciones de litoralización y la presión por instalar comercio inscrito en cadenas globales, mediante la construcción de intervenciones urbano-comerciales en el territorio. La actividad financiera, situándose históricamente de manera muy significativa en la ciudad de Valparaíso, en este período sigue la tendencia de concentración y traslada centros de operación a Santiago.

En este marco, la producción del espacio en el borde costero se transforma, generando nuevas oportunidades para la valorización del capital, en distintas alternativas de negocios. “La ciudad (lo que queda de ella o en lo que se convierte) es más que nunca un instrumento útil para la formación de capital, es decir, para la formación, la realización y la repartición de la plusvalía” (Lefebvre, 1972, pág. 42). El Borde Costero es un instrumento para la formación de capital, existiendo distintos proyectos y actores que los sostienen, sin embargo, probablemente por la escasez del territorio, por el propósito de maximización de utilidades, los agentes se encuentran en disputa en función de hegemonizar su producción social.

La producción social del borde costero se constituye así, en un territorio donde se espacializan y se evidencian de manera fragmentaria las características específicas de los diferentes conflictos, donde se encuentran presente agentes que se desenvuelven en la escala global, como es el caso de los grandes consorcios marítimo-portuarios, comerciales y financieros; agentes que se desenvuelven en la escala nacional, como es el caso del Gobierno Central y empresariado nacional, y actores locales, entre los cuales se encuentran agentes públicos, empresa privada, universidades y organizaciones de la sociedad civil, entre otros. Todos ellos, con intereses específicos, estructuran alianzas y se confrontan, dentro de cada escala territorial y entre ellas. Una muestra de alianza entre actores, de carácter público-privado es el Plan Maestro del Puerto de Valparaíso, que incluye actores nacionales, globales y también un actor local de gran importancia, la Empresa Portuaria de Valparaíso, sin embargo, ésta última aun cuando es una empresa estatal autónoma y descentralizada, responde políticamente al Gobierno Nacional. El Plan contempla zonas de concesión del borde costero para la operación privada, todos ellos, corresponden a agentes de la escala global.

Desde la dimensión de representación del espacio, los actores cuentan con planes, proyectos en función de realizar sus intereses, sin embargo, no es nítido el predominio sostenible de unos proyectos sobre otros. Si bien algunos actores, públicos y privados, han diseñado grandes iniciativas de carácter marítimo-portuario, de carácter turístico, de espacios públicos, de revalorización patrimonial, no han logrado materializarse. Otros agentes, públicos, privados

y de la sociedad civil, han impulsado acciones contrahegemónicas, deteniendo eficazmente proyectos diseñados por otros actores, Pero al mismo tiempo, limitados por capacidades institucionales, políticas o económicas, tampoco han logrado diseñar o poner en marcha proyectos que logren instalarse como alternativa.

El urbanismo, como disciplina que goza de una mayor libertad para el ejercicio reflexivo sobre las ciudades, según Bernardo Secchi (2014), debe producir conocimiento útil de acuerdo a las complejidades que representa la actual época, con sus características y procesos modernizadores propios, ya que “el conocimiento que por ahora tenemos de la ciudad contemporánea muestra más bien una obsolescencia del planteamiento urbano general del siglo XX, una obsolescencia temática y conceptual más que de sus instrumentos específicos” (pág. 151) y donde “las mayores dificultades y los más importantes problemas del urbanismo contemporáneo no tienen que ver con sus instrumentos” (pág. 152). En este sentido, podemos entender las estrategias del urbanismo contemporáneo, tales como la Participación Ciudadana o los Enfoques Sustentables, corresponden a procedimientos que se condicen con los procesos de transformación, expansión y configuración urbana de manera más adecuada que las herramientas empleadas en los siglos predecesores. Por otra parte, otro factor importante de considerar, siguiendo en esta misma línea, tiene relación con los tiempos propios del siglo actual, donde la “aceleración”, característica particular del sistema capitalista, implica repensar las estrategias y escenarios bajo los cuales se construye o transforma la ciudad contemporánea, ya más como una forma de organización de la sociedad, de su cultura y de su economía.

Por una parte, la aceleración del tiempo de la contemporaneidad implica paradójicamente una suerte de estrategia de desaceleración, donde las diversas formas del proyecto urbano estén compuestas dentro de escenarios que las coloquen a lo largo del eje del tiempo. Escenarios y estrategias construyen una distancia dentro de la cual se colocan el proyecto de la ciudad, el plan y las políticas urbanas. Por esta razón, la elaboración de escenarios y mapas estratégicos se ha convertido en una pieza fundamental en esa construcción (Secchi, 2014). Por otra parte, en conceptos de Bourdieu, aplicándolo a la producción del espacio, el Borde Costero de Valparaíso constituiría un campo de lucha, siendo fuente de producción de capitales diversos. De capital económico, por una parte, dadas las múltiples actividades económicas que encuentran alta rentabilidad en su producción, tanto del espacio, como de los bienes y servicios que en él se producen: transferencia de carga; transporte para el turismo de agentes globales (cruceros); actividades de comercio global (Mall); actividad inmobiliaria residencial; servicios turísticos desde agentes locales.

En función de facilitar el flujo de capitales y acumulación del capital, el Estado adapta su institucionalidad para la supervivencia y reproducción del capital. Para ello, se promueven alianzas público-privadas que favorezcan el crecimiento económico nacional (mediante la inserción en el mercado global, fundamentalmente el mercado financiero), lo cual genera las condiciones para la mayor competitividad del capital, favoreciendo la acumulación del capital.

En este marco, el borde costero expresa intereses económicos particulares para el flujo y acumulación del capital. Al mismo tiempo constituye un espacio público potencial o efectivo que los ciudadanos reclaman legítimamente como parte del derecho a la ciudad y donde los conflictos y tensiones toman formas muy diferentes en el espacio.

El borde costero genera rentabilidad del capital fundamentalmente mediante dos actividades económicas: el turismo y la actividad marítima portuaria. La

primera, demanda inversiones en servicios e inversión inmobiliaria; la segunda, expresa una fuerte inversión en infraestructura de comunicaciones portuarias y de comunicaciones terrestres, además de los capitales asociados al comercio internacional y el transporte marítimo y terrestre.

1.1 EL CASO DE ESTUDIO: La Ciudad Puerto de Valparaíso. Los Actores en el Borde Costero y su impacto en la Ciudad

Las razones para estudiar el caso de Valparaíso se fundamentan en sus particulares características de ciudad puerto, la significativa valoración de su condición patrimonial, y al mismo tiempo, el deterioro en su desarrollo durante las últimas 4 décadas. Por otra parte, existe una presencia de actores con visiones e intereses distintos respecto al desarrollo de la ciudad y su Borde Costero, sin encontrar proyectos comunes de carácter estratégico que hayan logrado materializarse afectando con ello la igualdad en el buen vivir de la ciudadanía.

La ciudad de Valparaíso y su puerto tienen un mismo origen y su desarrollo histórico evidencia desde sus inicios un proceso de reconocimiento del borde costero. En la medida que ciudad y puerto crecen se intensifica la presión entre ambos por el uso urbano y/o portuario del territorio, en específico por la capacidad de este espacio como lugar de lo local y global, y la demanda de ciudad de acceso al mar mediante espacios privados, públicos y/o colectivos. Al mismo tiempo, y especialmente por el carácter patrimonial de la ciudad existe interés por generar una oferta turística, donde uno de los atractivos a ofrecer es el Borde Costero de la Ciudad, el cual, además de estar ocupado fuertemente por infraestructura portuaria, y es sede de la Primera Zona Naval de la Armada de Chile.

El espacio de estudio y su producción se encuentran en un contexto multiescalar, lo cual es necesario tener presente para su comprensión. De esta forma, se distinguen cinco escalas, en las cuales se encuentra inserto el espacio de Borde Costero de Valparaíso: 1) Desde el punto de vista geográfico, se encuentra en la Bahía de Valparaíso, que comprende a las comunas de Valparaíso, Viña del Mar y Concón. 2) Desde el punto de vista marítimo portuario, en su condición de ciudad puerto, Valparaíso, junto al Puerto de San Antonio y de Quintero podrían ser comprendidos dentro de un sistema portuario regional, alternativa para el Corredor Bioceánico de América del Sur entre el Pacífico y el Atlántico. 3) Se distingue desde la perspectiva urbana, la conformación de la conurbación del Gran Valparaíso (comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Concón, Quilpué y Villa Alemana), insertos en la Macrozona Central de Chile, conformada por la Región de Valparaíso, la Región Metropolitana y la Región de O'Higgins, en la división política administrativa del país. 4) Por otra parte, el estudio considera el carácter del Estado de Chile, altamente centralizado en términos políticos, económicos y urbanos, lo cual incide significativamente respecto a la producción del borde costero de Valparaíso. 5) Finalmente, comprender el espacio estudiado en la escala global también es fundamental, dado que algunas de las tendencias predominantes de la globalización se manifiestan muy concretamente en el borde costero de Valparaíso, a saber, la presencia de actores globales, la tendencia de concentración del capital, modernización tecnológica y la metamorfosis urbana.

En el proceso de investigación, la visión multiescalar ha sido clave. Las cinco escalas recién mencionadas se sintetizan en tres para el estudio de los/as actores de las distintas escalas que se encuentran presentes en el borde costero de Val-

paraíso y sus relaciones para la producción del espacio, estas tres escalas son:

- 1) Una escala local, que considera actores a nivel comunal, del Gran Valparaíso y a nivel regional
- 2) Una escala nacional, que incluye a actores nacionales del nivel central (públicos y privados) que participan significativamente en las decisiones sobre el borde costero de Valparaíso
- 3) Una escala global, comprendiendo actores globales que se encuentran en el borde costero porteño, respondiendo a las tendencias de concentración del capital en el marco de la globalización. Se trata fundamentalmente de empresas marítimas y portuarias.

En este contexto multiescalar, las reformas neoliberales al Estado se expresaron en la delegación de funciones productivas al Mercado, adoptando para sí el rol subsidiario y el desempeño de la función reguladora. Una muestra muy significativa de ello en el Borde Costero de Valparaíso es la transformación de la institucionalidad pública en la actividad portuaria, mediante la promulgación en diciembre de 1997, de la Ley 19.542 (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones; Subsecretaría de Transportes, 1997), de Modernización del Sector Portuario Estatal: la Empresa estatal (EMPORCHI) se descentraliza, se crean 10 empresas portuarias, transitando desde ser un agente nacional, a ser un agente local. La operación portuaria se gestiona bajo el modelo de concesiones, delegándola a empresas privadas. Estas empresas, forman parte de consorcios transnacionales, donde la operación portuaria representa solo uno de las actividades de las empresas accionistas, también están conformadas por inversiones inmobiliarias, comerciales y financieras en distintos lugares del mundo.

El sector privado en la sociedad va asumiendo nuevas actividades productivas, delegadas por el Estado y ejerciendo funciones que tradicionalmente habían sido materia pública, como es el caso de la previsión y servicios básicos. En estos mismos casos, con alta presencia de capitales extranjeros, en empresas eléctricas, sanitarias y de previsión. Las transformaciones en la estructura productiva y los procesos de producción ante la apertura del comercio internacional, los servicios y la financiarización como proceso mundial, dan inicio a una nueva fase del capitalismo.

Los actores de la sociedad civil a inicios del siglo XXI, comienzan a manifestar expresiones de cuestionamiento a las reformas neoliberales. En el caso chileno, solo uno de estos movimientos sociales se extendió a escala nacional, como es la demanda por una educación pública gratuita. Pero en la mayor parte de los casos surgieron acciones colectivas a partir de conflictos locales, como reacción de las comunidades ante la instalación de megaproyectos públicos y privados con impactos negativos (ambientales, culturales y económicos) para las comunidades locales. En Valparaíso, en este período se desarrollan presiones y expresiones sociales que demandan acceso de los habitantes al borde costero, que reivindican el valor patrimonial de la ciudad y su condición de ciudad puerto.

En este marco, la investigación estudia la producción social del Borde Costero de la ciudad puerto de Valparaíso, analizando las relaciones sociales entre actores en el espacio.

Existe una decisiva presencia del Estado nacional en la representación del espacio, como dimensión de la producción social del borde costero de Valparaíso. Podemos ejemplificar esta afirmación con dos proyectos de planificación de inversiones y territorial, los que responden elementos claves de a la representación del espacio en su producción social: El Plan Maestro de la Empresa Portuaria de Valparaíso y El Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso, del MINVU.

El primero responde al Sistema de Empresas Públicas, y se fundamenta en la administración del recinto portuario a partir del modelo de concesiones, el que representa una valiosa proporción del espacio de borde costero de la ciudad. Es operado por empresas privadas, todas ellas, con importantes capitales transnacionales. El segundo instrumento, en el ámbito de la norma urbana regula una franja del borde zonificada como actividad industrial portuaria, la que ha sido declarada de interés intercomunal, lo cual, de acuerdo a la legislación chilena, faculta al Ministerio de Vivienda y Urbanismo, desde el nivel central, para su administración. La representación del espacio en estos casos, expresada en planes de infraestructura y norma urbana es responsabilidad del Estado nacional, sin que el poder local tenga injerencia en el uso del suelo de esa franja del territorio.

La producción social del Borde costero de Valparaíso tiene un carácter estratégico para el estado central del país. Constituye un recurso para el crecimiento económico nacional, para lo cual, en el marco de los parámetros neoliberales de desarrollo, promueve la competitividad de su desempeño, favoreciendo con ello la acumulación y flujo de capital, buscando particularmente la atracción de aquellos que se inscriben en la escala global.

La Delimitación del problema de estudio:

El Objeto de Estudio queda delimitado al análisis de la producción social del Borde Costero de Valparaíso, a partir de la trama de relaciones de conflicto y alianza entre los actores de escala local, nacional y global en el período 2009-2018. Especificamos acá la delimitación de la población (en este caso actores estudiados/as), la delimitación temporal y la delimitación espacial:

- La Delimitación de la población. Los actores en estudio: Se analizan los actores que participan en la producción social del Borde Costero de Valparaíso, identificando actores de la escala local, nacional y global que actúan en el borde costero de la ciudad. Al mismo tiempo, es posible clasificar a dichos actores, de acuerdo a su naturaleza estatal, de mercado o de la sociedad civil. Tollos ellos/as se identifican y describen en los antecedentes del caso.
- La Delimitación temporal: Se ha optado por delimitar temporalmente el estudio al período comprendido entre el año 2009 hasta el 2018. En un principio, el estudio se extendía desde el 2000 hasta el 2015, sin embargo, iniciando la investigación pareció necesario delimitar el periodo de estudio a una década: entre el 2009 y 2018, en función de focalizarlo de mejor manera en el problema estudiado, por la relevancia de hechos ocurridos en este período y por la vigencia y relevancia de los/as actores estudiados. La razón fundamental para iniciar el estudio el año 2009 fue que a partir de entonces se modificó la norma urbana: el “Seccional Borde Costero, sector Barón” (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2009), representando una fuente determinante para el escenario de conflictos entre actores. Asimismo, se estimó ampliarlo hasta el año 2018 por dos razones fundamentales: a) Una, es el recambio de uno de los actores claves estudiados en la investigación: La Alcaldía de Valparaíso, lo que significó que a partir del año 2016 se sostuvo una visión y gestión municipal respecto al borde costero muy distinta a las anteriores b) Por otra parte, entre diciembre del 2017 y enero de 2018 ocurrió el desenlace de una de las iniciativas más controvertidos en el Borde Costero de Valparaíso con la anulación del proyecto Puerto Barón, que incluía el Mall Plaza Barón, por parte de la Corte Suprema. El cambio de la situación incide de manera significativa en los acontecimientos y los/as actores entrevistados/as.

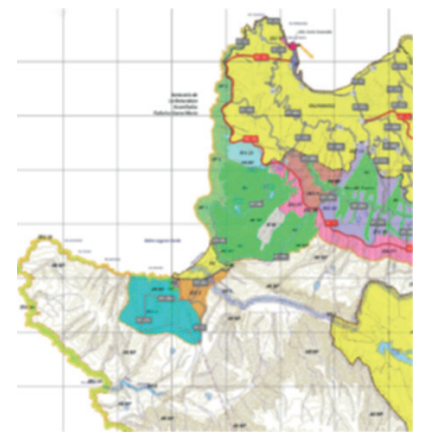
Sin embargo, se consideraron las transformaciones significativas que inciden en el problema de estudio, tales como las reformas neoliberales y las transformaciones tecnológicas marítimo-portuarias, el nuevo modelo de administración portuaria implementado en Chile a partir del 2000, y paralelamente el impulso de carácter de planes gubernamentales de carácter urbano en el Borde Costero de la ciudad, como el “Plan Valparaíso” impulsado por el Gobierno del Presidente Lagos. Otro factor de contexto relacionado a lo anterior es que parte del sector histórico de Valparaíso es declarado Sitio del Patrimonio Mundial por la UNESCO (2003). En el marco de la globalización, muchos procesos económicos y culturales se desmarcan de los límites territoriales, apareciendo nuevas influencias y relaciones sociales sobre los territorios entre actores locales, nacionales y globales. La apertura del comercio internacional, las transformaciones en la estructura y rol del Estado impactan al borde costero de Valparaíso.

- **Delimitación Espacial:** El estudio se situará en el Borde Costero de la zona urbana de Valparaíso, en la extensión comprendida entre el límite con la comuna de Viña del Mar, Caleta Portales, hacia el Norte, y hasta la Playa Las Torpederas, hacia el Sur, lo cual tiene una extensión de 9 kms. Ésta es el área de estudio, sin embargo, es importante tener en cuenta que el borde costero urbano se extiende a 20 kms, y el comunal a 60 kms., según lo Indicado en el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso (PREMVAL, 2014). El ancho de la franja limita con el mar hacia el Oeste y hacia la primera vía troncal hacia el Este. De norte a sur corresponden a: Av. España; Av. Errázuriz y Av. Altamirano.

En la siguiente imagen se muestra borde costero comunal, la extensión de borde costero que corresponde al área de estudio y su zonificación, de acuerdo al Plan Regulador Comunal vigente. En la siguiente figura se muestra el área de estudios, inserta en el límite urbano, de acuerdo a la zonificación propuesta por el anteproyecto de PRC (Consultora FOCO, 2015) donde es relevante tener en cuenta la zona definida por el PREMVAL (2013) para uso portuaria (ZA1, en gris).



Borde Costero Urbano. Se extiende en 20kms. El Tramo entre Portales y Playa Las Torpederas se extiende en 9 kms.



Borde Costero Comunal. Se extiende en 60 kms.

Figura n° 1. Borde Costero Urbano/ Borde Costero Comunal

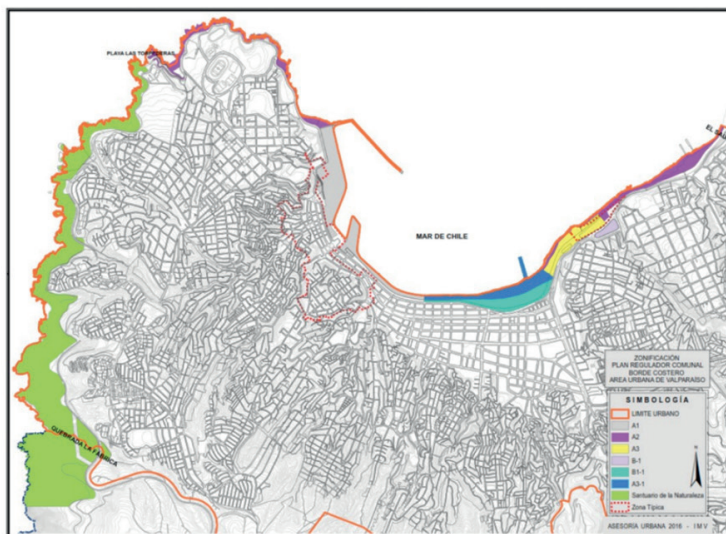


Figura n° 2. Mapa del Borde Costero de Valparaíso. Proyecto PRC (PRCV 2015, Municipalidad de Valparaíso).

Z A1: Costera portuaria

Z A2: Franja litoral de preservación (playas, roqueríos)

Z A3: Zona costera sector Yolanda, de equipamiento complementario al puerto

Z A3-1 (2005): Zona de equipamiento urbano costero sector barón

Z B1: Zona de remodelación Balmaceda

Z B1-1: Parte del borde costero Barón. (Hacia el territorio)

Z C1: Zonas acantiladas de Playa Ancha, Puntilla San Luis, borde Santos Ossa, Portales y Philippi. (Santuario naturaleza)

1.2 La Pregunta y objetivos de investigación

Considerando el problema de investigación, la identificación de los conceptos claves y la problemática en estudio y, explicitando además sus delimitaciones, se converge al planteamiento de la siguiente pregunta de investigación: **¿Cómo se configura la producción del espacio en el Borde Costero de Valparaíso a partir de la trama de relaciones de disputa y alianza entre los actores en el período 2009-2018, en el marco de la relación ciudad/puerto?**

Los objetivos de investigación, general y específicos fueron definidos del siguiente modo:

Objetivo General:

Comprender la producción social del Borde Costero de Valparaíso a partir de la trama de relaciones de conflicto y alianza entre los actores en el período 2000-2018, en el marco de la relación ciudad/puerto.

Objetivos Específicos:

- 1) Analizar el campo de producción social del borde costero de Valparaíso, a partir de la trama de relaciones de alianza y conflicto entre los actores a escala local, nacional y global, ya sean estos estatales, de la empresa privada o de la sociedad civil, en el marco de la relación ciudad/puerto.
- 2) Analizar las prácticas espaciales de los actores en la producción del Borde Costero de Valparaíso, en el marco de la relación ciudad/puerto.
- 3) Analizar las representaciones del espacio de los actores en la producción del Borde Costero de Valparaíso, en el marco de la relación ciudad/puerto.
- 4) Analizar los espacios de representación de los actores para la producción del Borde Costero de Valparaíso, en el marco de la relación ciudad/puerto.

1.3 La Relevancia de la Investigación

Desde el punto de vista de la relevancia teórica de la investigación, cabe destacar la aplicación de la teoría de la Producción del Espacio de Henri Lefebvre (1974), analizando las dimensiones que comprenden la Dialéctica de la Producción del Espacio aplicadas al análisis de actores mediante prácticas espaciales, la reproducción del espacio y los espacios de representación de los actores. Para analizar actores, se utiliza la Teoría del Campo de Bourdieu, resultando ambas compatibles y complementarias en el análisis. De qué manera predominan estrategias, proyectos y usos del espacio, de acuerdo a la posición de los/as actores. Al mismo tiempo, resulta relevante la aplicación de la teoría de escalas (Smith, Uneven Development, 1984) para analizar la incidencia de actores locales, nacionales y globales en la producción del espacio. Los resultados de la investigación, a partir de la aplicación de ambas teorías, Producción del espacio y teoría de escalas, podrán arrojar como resultado patrones de acción que a ser utilizados para el análisis de otros espacios urbanos. El enfoque multiescalar y multidimensional, también aporta una perspectiva pertinente al analizar actores de escala local, nacional y global en un mismo espacio.

Desde el punto de vista de la relevancia práctica, la investigación aborda una materia de interés particular para la ciudad de Valparaíso, en la medida que su borde costero constituye un espacio estratégico para su desarrollo. El estudio pretende caracterizar los valores del espacio borde costero, la identificación de convergencias y divergencia entre los actores. Estos antecedentes quedarán a disposición para la formulación de políticas públicas que permitan potenciar los valores del borde costero, incidiendo al desarrollo de la ciudad.

Por otra parte, se aborda una materia de interés general respecto a las ciudades puerto, cuya tendencia actual se manifiesta en disputa entre la dinámica de las ciudades y la dinámica de los puertos. Por una parte, la dinámica portuaria es cada vez más demandante de espacio, de infraestructura y de logística, interviniendo en la vida de la ciudad. Por su parte, la dinámica de las ciudades fuerza a su expansión y presión hacia el borde costero para usos turísticos, residenciales y de espacio público. De tal modo que las variables que se analizan en esta investigación pueden ser de utilidad para el análisis de otras ciudades puerto. Particularmente relevante es analizar el rol de los actores en estos conflictos, dada la escasez de estudios que analicen el problema desde esta perspectiva.

1.4 Síntesis metodológica

Dada la complejidad del problema de estudio y la decisión de abordarlo mediante los cuatro objetivos delineados, se hizo necesario responder con una metodología compleja que permitiera responder a las necesidades del proceso de investigación. En esta investigación la metodología ha sido relevante y constituyó un desafío al converger distintas técnicas de análisis de la información recogida y mantener la consistencia con el cuerpo teórico, lo que siempre es un desafío.

La decisión fue estudiar la aplicación de la dialéctica del espacio (Lefebvre) y la teoría del campo (Bourdieu) en el espacio delimitado del borde costero de Valparaíso mediante análisis cualitativo, pues resultaba más consistente para conocer la problemática estudiada y poder profundizar en las explicaciones de las/os actores.

De este modo, en el marco cualitativo se aplicaron dos instrumentos para levantar información en terreno: entrevistas semi estructuradas a 39 actores en el

borde costero de Valparaíso de naturaleza estatal, privada y de la sociedad civil, y también se consideraron las escalas de las cuales provenían estos/as actores: escala local, nacional y global. Por otra parte, se realizó observación (no participante) en todo el borde costero estudiado (9 kms.) para registrar principalmente las prácticas espaciales (usos, infraestructura, empleo, tránsito y otros). Además, se recurrió a variada documentación existente (estudios, informes, planes, memorias y notas de prensa) para introducirse al estudio y complementar estos antecedentes secundarios con la relevante información levantada en terreno. Todo este conocimiento en conjunto hizo posible analizar la producción del espacio, la relación entre los/as actores y en particular los conflictos que se desarrollan más adelante. Se aplicó análisis de contenido, inspirado en la teoría fundamentada y se utilizó de instrumentos de soporte técnico muy relevantes: Nvivo, Gephi y UCINET, los que otorgaron mayor claridad e innovación al análisis de resultados, como también el software ArcGIS 10.7 de Esri para la elaboración de planos. El Programa Nvivo se utilizó para el procesamiento y análisis de la abundante información obtenida mediante las entrevistas, especialmente su codificación. Gephi y Ucinet fueron de gran utilidad para graficar las relaciones entre las/os actores. Y finalmente, el apoyo con el programa ArcGIS fue para la elaboración de planos (con capas de información al 2022) que sirvieron para identificar edificaciones y trazados viales/ferroviales relevantes, en tanto prácticas espaciales. Y por otra parte, para la localización de los principales conflictos en el espacio estudiado del Borde costero de Valparaíso. El desarrollo de la metodología se detalla en el anexo metodológico.

Marco Teórico

CAPÍTULO 2

2. Enfoques y conceptos fundamentales para el análisis del problema de investigación

Se desarrollará el análisis de la problemática a partir de las siguientes líneas teóricas principales: La Relación entre espacio y sociedad, considerando particularmente el concepto de producción social del espacio, basado en Henri Lefebvre y la transformación urbana, en el marco de la tendencia de concentración del capital y la globalización. Se ha analizado además el concepto de Escala, en la medida que el estudio comprende como un factor ordenador en la producción del espacio la presencia de lógicas y actores que intervienen simultáneamente en el borde costero desde la escala local, nacional y global. Para este análisis se ha considerado especialmente la teoría de producción de escalas de Neil Smith. Para el análisis de las relaciones entre los actores en el territorio que se disputan la producción social del Borde Costero, se recurrirá a la Teoría del Campo, desarrollada por Pierre Bourdieu, la cual permite a la vez considerar tendencias estructurales, como el análisis de las relaciones sociales, en espacios meso y micro.

2.1 La producción del Espacio

El análisis del concepto de Producción del Espacio lo hemos fundamentado principalmente en los trabajos de Henri Lefebvre y en autores/as que estudian e interpretan sus trabajos. En esta revisión nos detendremos particularmente en la discusión respecto a la Producción del Espacio, a su compleja expresión en la actual fase de desarrollo del capitalismo y al importante rol que el Estado cumple en este proceso.

Lefebvre reconoce al espacio como una producción social, como el eje de la relación entre sociedad y espacio. Ello, en la medida que “el modo de producción proyecta sobre el terreno [territorio] sus relaciones, el cual reacciona sobre ellas” (Lefebvre H. , 2013 [1974], pág. 59). De este modo, siguiendo a Lefebvre, es en el territorio donde se establecen relaciones sociales de reproducción y de producción, impactando sobre el espacio y éste sobre la sociedad. Vive y se desenvuelve en el territorio una sociedad heterogénea social y culturalmente. Para Lefebvre, la ciudad representa, de manera más diversa y multiforme, el antiguo escenario industrial de la lucha de clases.

Un atributo fundamental del concepto de Producción Social desarrollado por Lefebvre es que concibe las prácticas sociales como actos de producción, comprendiendo el concepto de producción desde una perspectiva marxista, enmarcada en la relación del ser humano con la naturaleza, en la transformación del mundo material mediante procesos sociales (Hiernaux, 2013). Mediante el proceso de producción se construye un producto que va incrementando su valor; para su transformación intervienen relaciones sociales, las cuales se inscriben en una determinada organización de la división del trabajo y estructura social de clases, en el marco de un determinado modo de producción en la historia.

En el prólogo a La Producción del Espacio, Ion Martínez Lorea (2013 [1974]) destaca que en Lefebvre el espacio es un resultado de la acción social, prácticas, relaciones y experiencias sociales, pero al mismo tiempo interviene en todas ellas, el espacio es parte de la acción social, es un campo de acción. Lefebvre señala que no hay relaciones sociales sin espacio, pero al mismo tiempo, no hay espacio sin relaciones sociales (Lefebvre H. , 2013 [1974]). El espacio entonces se produce, se consume, pero a diferencia de otros productos, él mismo inter-

viene en el proceso de producción. En la Producción del Espacio sostiene: “Mi hipótesis es la siguiente: Es el espacio y por el espacio donde se produce la reproducción de las relaciones de producción capitalista. El espacio deviene cada vez más un espacio instrumental.” (Lefebvre, 1974, pág. 223).

Al respecto, Edward Soja (2008) plantea que el argumento más sólido de Lefebvre respecto a la producción del espacio, es que “todas las relaciones sociales, ya sea relativas a la clase, la familia, la comunidad, el mercado o el poder estatal, permanecen abstractas e infundadas hasta no ser expresamente especializadas, es decir, convertidas en relaciones espaciales materiales y simbólicas” (pág. 38).

Complementariamente, Schlögel (2007) sostiene que: La *production d'espace social* de Henri Lefebvre abandona el marco de la tradición neomarxista y abre un nuevo capítulo en el pensamiento espacial de relaciones sociales, conectando así concepciones y áreas de trabajo configuradas en las ciencias literarias e históricas: en el círculo de los “Anales” o en la “Poética del espacio de Gastón Bachelard” (Schlögel, En el espacio leemos el tiempo. Sobre historia de la civilización y geopolítica, 2007).

Toda sociedad, y modo de producción, construye y comprende su espacio y a la vez el espacio condiciona las estructuras espaciales. El concepto de producción del espacio cuestiona de este modo la antigua concepción euclidiana del espacio como un mero contenedor o el ámbito en que se expresan los conflictos de clase (Schlögel, En el espacio leemos el tiempo. Sobre historia de la civilización y geopolítica, 2007, pág. 70). Por otra parte, la dicotomización entre lo abstracto y lo concreto no permite comprender al espacio como unidad, sino que se proyecta como confusos fragmentos. Desde esta fragmentación, es la ideología dominante en el modo de producción la que produce la visión abstracta del espacio, constituyendo el discurso base para la incompleta y sesgada interpretación del espacio.

En La Producción del Espacio, Lefebvre plantea un grupo de consecuencias derivadas de la afirmación que el espacio (social) es un producto (social), algunas de las cuales se refieren a:

Cada Sociedad, modo de producción, produce su espacio. El espacio social contiene a) relaciones sociales de reproducción y b) las relaciones de producción. Éstas no pueden separarse, pues la familia interfiere en la división del trabajo y ésta en la familia.

Sin embargo, el espacio social diferencia su localización.

Con el capitalismo moderno se complejiza la relación entre las relaciones de producción y reproducción. En el espacio se imbrican tres niveles, a saber: a) El de la reproducción biológica (la familia), b) El de la reproducción de la fuerza de trabajo; y c) el de la reproducción de las relaciones sociales de producción. A partir de estos vínculos es que Lefebvre propone la tríada del espacio, en tanto práctica espacial, representación del espacio y espacio de representación.

El espacio social incorpora las acciones de los sujetos colectivos e individuales de procesos sociales, es decir, no es posible que la sociedad produzca un espacio en un momento, todo espacio es expresión de la cultura, ideología, jerarquías de la sociedad específica. Sin embargo, toda práctica social en el espacio primero es vivida por los actores y luego es conceptualizada. Esta relación dialéctica constituye una característica inherente a la producción del espacio social.

Si el espacio es un producto, entonces el conocimiento sobre él es lo que explicará dicho proceso de producción.

2.1.1 Tríada de la Producción del Espacio

En función de elaborar una teoría unitaria respecto al espacio, de tal modo que permita su comprensión como producción social, superando la concepción dicotómica dominante, Lefèbvre propone una tríada conceptual de la producción del espacio. Reconoce tres espacios, o dimensiones del espacio que se interrelacionan dialécticamente: las prácticas espaciales, las representaciones del espacio y los espacios de representación (Lefèbvre H. , 2013 [1974]) (Baringo Ezquerro, La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración, 2013):

2.1.2 La práctica espacial, comprendida como el espacio percibido (*perçu*). También denominado espacio físico.

Engloba relaciones sociales de producción y reproducción, lugares específicos y conjuntos espaciales propios de cada sociedad. Considera en esta dimensión especialmente la división del trabajo. Pero además se reconocen aquí las relaciones de género, la de los grupos etarios y la familia (Baringo Ezquerro, La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración, 2013). De este modo, es posible identificar aquí las relaciones de poder a partir de distintas contradicciones, las de la producción y las de la reproducción.

En el marco de una relativa cohesión social esta práctica asegura continuidad. Sostiene Lefèbvre que “esta cohesión implica a la vez un nivel de competencia y un grado específico de performance” (Lefèbvre H. , 2013 [1974], pág. 92).

En el neocapitalismo este espacio expresa una estrecha asociación entre la vida cotidiana y la realidad urbana (...) esta asociación es sorprendente pues incluye la separación más extrema entre los lugares que vincula.

Incluye la producción material de las necesidades de la vida cotidiana: las ciudades, viviendas, infraestructura. Asimismo, comprende el conocimiento acumulado por el que las sociedades transforman su ambiente construido (Baringo Ezquerro, La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración, 2013).

Soja (2008) sostiene que, desde esta dimensión, en el espacio urbano puede ser analizado como un complejo de prácticas espaciales materializadas, las cuales producen y reproducen patrones de vida. Este enfoque materialista analiza las “cosas” sobre el espacio y ha sido el más predominante en los estudios urbanos.

2.1.3 Las representaciones del espacio. Se trata de un espacio concebido (*l'espace conçu*) y abstracto. También llamado Espacio Mental.

Lefèbvre (2013 [1974]) plantea que estas representaciones se sitúan en el ámbito de las relaciones de producción. Están referidas al orden que imponen estas relaciones de producción y en consecuencia, a los signos, códigos y relaciones frontales. “Una representación del espacio ha podido mezclar la ideología y el conocimiento en el seno de una práctica (socio-espacial)” (pág. 103). Se refiere a la ideología dominante que se expresa en representaciones del espacio que esperan ser materializadas en la práctica espacial. Es decir, las ideas sobre el

espacio desde el poder dominante se logran materializar en infraestructuras, usos, trabajos en el espacio.

Para Soja (2008), en tanto, es un campo mental, de las imágenes, pensamientos reflexivos. Representa el imaginario urbano, “el mapa mental que todos llevamos con nosotros” (pág. 39). Es la realidad imaginada que afecta al comportamiento y la experiencia; se refiere a la construcción de una epistemología urbana, la que tiende a ser más subjetiva.

Para Lefèbvre (2013 [1974]) también es el espacio conceptualizado por especialistas, por los tecnócratas fragmentadores, planificadores, urbanistas e ingenieros sociales, “todos quienes identifican lo vivido y lo percibido con lo concebido” (pág. 97). De manera frecuente se representa en forma de mapas o planos técnicos.

2.1.4 Los espacios de representación, los cuales se comprenden también como los espacios plenamente vividos (l'espace vécu)

Es el espacio que las personas experimentan directamente porque lo habitan o porque lo usan; supera al espacio físico, pues se hace un uso simbólico de los objetos que lo componen. Este es el espacio dominado, pasivamente experimentado, el cual la imaginación (la representación del espacio) desea modificar y tomar (Lefèbvre H. , 2013 [1974]). Los tecnócratas “intentan codificarlo, racionalizarlo y, finalmente, tratar de usurparlo” (Baringo Ezquerria, La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración, 2013, pág. 124).

Los espacios de representación expresan simbolismos complejos, asociados a la dimensión clandestina de la vida social. Éste es el ámbito donde se encuentra el arte. Los espacios de representación se pueden expresar con o sin códigos (Lefèbvre H. , 2013 [1974]).

Lefèbvre sostiene que las contradicciones del espacio abstracto conllevan a la búsqueda de un “contra-espacio”, constituyendo espacios de múltiples resistencias. Se encuentran aquí los conocimientos locales basados en las experiencias. En el espacio de representación se expresa la historia personal y la historia colectiva local.

“Los espacios de representación no necesitan obedecer a reglas de consistencia o cohesión. Llenos de elementos imaginarios y simbólicos, tienen su origen en la historia - en la historia del pueblo y en la historia de cada individuo que pertenece a este pueblo” (Oslender, 2002).

Éste, denominado por Soja como el Tercer Espacio es simultáneamente imaginario y real. Dice el autor (2008) que es el lugar de la experiencia y agencia configurada, tanto individual como colectivamente, la que puede ser comprendido mediante las biografías, las historiografías. En este entendido, comprender el espacio sólo desde las dos dimensiones anteriores, prácticas y representaciones, representan tan fuertemente los contenidos de la ideología dominante que no permiten conocer cómo se vive realmente desde el comportamiento humano (Soja, 2008, pág. 40).



Figura n° 3. La Dialéctica del Espacio.

Fuente: “La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración” por Baringo Ezqueda 2013, QUID 16, (3).

2.1.5 La Producción del Espacio en el Capitalismo contemporáneo (neocapitalismo, capitalismo financiero-globalizado)

Lefebvre sostiene que el capitalismo necesita producir espacio para poder reproducirse y sobrevivir. “el capitalismo ha podido atenuar (si no resolver) durante un siglo sus contradicciones internas y en consecuencia ha logrado el ‘crecimiento’ [...]. ¿Por qué medios? Lo sabemos, ocupando el espacio, produciendo un espacio” (Lefebvre, 2000 [1972], citado en De Mattos 2015, pág. 50).

El espacio es instrumental, indica Lefebvre (1974): “Es el espacio y por el espacio donde se produce la reproducción de las relaciones de producción capitalista. El espacio deviene cada vez más un espacio instrumental” (pág. 223). Esta argumentación respecto a la instrumentalidad del espacio se puede comprender desde la fragmentación. Cabe señalar que la espacialización del fragmento remite a dos escalas, por una parte, su identidad en tanto pieza autónoma, por otra su pertenencia a un sistema mayor en el que participa y del que forma parte. En esta línea avanzar hacia mayor cohesión social y espacial desde los fragmentos implica articular la escala del segmento con la escala de la ciudad.

Desde la práctica espacial del capitalismo mediante las relaciones de producción en el espacio que produce, pero también se comprende desde el enfoque de representación del espacio. Es en la representación del espacio, que se expresa en la planificación desde la tecnocracia estatal, donde se fundamentan los términos para reproducir las relaciones de producción capitalista. Sin embargo, plantea también que esta reproducción del espacio es cada vez más incierta, ya que es el espacio el que está lleno de contradicciones.

El capitalismo (la nueva sociedad) modela a sus propósitos el espacio pre-existente, modelado anteriormente bajo el antiguo modo de producción, proceso que se desarrolla a través de transformaciones múltiples y lentas, apropiándose del espacio a veces de manera violenta (De Mattos C., 2015b). La transformación urbana, en este marco, se produce funcionalmente a la reproducción del capitalismo. “La ciudad (lo que queda de ella o en lo que se convierte) es más que nunca un instrumento útil para la formación de capital, es decir, para la formación, la realización y la repartición de la plusvalía” (Lefebvre, 1972, pág. 42). En esta dirección, Harvey sostiene que “la urbanización (...) ha desempe-

ñado un papel crucial en la absorción del excedente de capital y lo ha hecho a una escala geográfica cada vez mayor, pero a costa de impetuosos procesos de destrucción creativa” (Harvey, 2013, pág. 39), donde cada actor de la ciudad: estatal, de mercado y de la ciudadanía, cumple un papel y desenvuelve estrategias en el escenario local y global.

De acuerdo a Daher (2015), en América Latina y el mundo emergente las metrópolis constituyen la mayor concentración de capital, de trabajo, de recursos y potenciales económicos fundamentales para cualquier estrategia de desarrollo. Al respecto cita a Lefebvre: “Las concentraciones urbanas han acompañado las concentraciones de capitales” (Lefebvre, 1978, pág. 72). Las ciudades, más que ser un medio de reproducción son fuerzas productivas, activos en la dinámica de los ciclos económicos y en la economía global. La ciudad es una forma particular, históricamente específica, de relaciones sociales espaciales y de producción social del espacio, pero la producción social del espacio y de la ciudad, condicionan a su vez, las relaciones sociales y productivas (Lefebvre, 1976, como se citó en Daher, 2015).

La ciudad es reveladora de valor de uso, pero también de valor de cambio, en la medida que las ciudades en sí constituyen mercancía, no sólo lo que producen, sino que es el mismo espacio producido -lo urbano- el que compite como mercancía: “la calidad de la vida urbana se ha convertido en una mercancía, como la ciudad misma” (Harvey, 2008).

La producción del espacio entendida como inversión en el espacio, debe distinguir la producción del espacio mismo, de la producción de objetos en el espacio, es decir, la producción de bienes, de infraestructura en el espacio (Lefebvre, 1976, como se citó en Daher, 2015).

2.1.6 El Estado y la Producción del Espacio en el Capitalismo

“El espacio de un orden se oculta en un orden del espacio” (Lefebvre H. , 2013 [1974], pág. 17).

Para Lefebvre, es el Estado el que promueve la producción social del espacio en una sociedad capitalista. El espacio es un instrumento para la acumulación del capital y para promover el crecimiento económico, de acuerdo a los intereses del capital y los grupos económicos y políticos que representan dichos intereses. Es decir, la producción del espacio impulsada por el Estado, amparada en la ideología capitalista, se expresa en la institucionalidad, en los planes y proyectos impulsados por el Estado, mediante el ejercicio político.

De Mattos (De Mattos C. , 2015a) se refiere a la tesis de Lefebvre sobre el Modo de Producción Estatal (MPE), a la cual dedicó cuatro tomos de su obra ha sido referida de manera sustantiva en su discusión respecto a la Producción del Espacio. Lefebvre comprende al MPE como una institucionalidad y a un conjunto de funciones y tareas que el Estado ha ido asumiendo desde el momento en que “estableció como su objetivo/función básicos, la promoción del crecimiento económico” (Lefebvre H. , 1976, pág. 149).

La teoría de Lefebvre sobre el Modo de Producción Estatal sostiene que el Estado cumple un rol como agente de mercantilización del territorio, tanto a escala nacional, regional, como urbana. Brenner y Elden (2009) señalan que en el actual periodo este rol “ha adquirido una primacía sin precedentes en relación a otras operaciones regulatorias en el interior de la arquitectura institucional

del Estado” (pág. 34), sumándose es este ejercicio la escala supranacional y supraestatal. La tesis de Lefèbvre respecto al Modo de Producción Estatal, donde el Estado cumple un rol esencial y de manera creciente en la producción del espacio y en la sobrevivencia del capitalismo, no solo es válida para el estado keynesiano, sino también para el estado neoliberal. Harvey (2005) señala que el rol del Estado es preservar y crear un marco institucional apropiado para la sobrevivencia del capitalismo en sus crisis sucesivas, garantizando la integridad del dinero y correcto funcionamiento de los mercados (pág. 2).

2.2 La Producción de Escalas en el Espacio

Edward Soja, en *Postmetrópolis* (2008) explica la tensión en la producción del espacio, considerando a las escalas como un factor explicativo, asociado a los tres momentos de la producción del espacio en Lefèbvre. Se refiere a la tensión escalar que identifica Lefèbvre en la producción del espacio. Éste sostenía que existen contradicciones entre las diferentes escalas espaciales, lo que caracteriza a la problemática urbana “derivaba de la compleja interacción entre las configuraciones geográficas micro y macro del espacio urbano” (pág. 38). Vistas «desde arriba», estas geografías describen la realidad en términos generales o globales, lo que se podría comprender como las representaciones del espacio. En cambio, observadas «desde abajo», se encuentran las prácticas espaciales localizadas en el espacio, asociadas al segundo momento de la dialéctica del espacio. La resolución de estas contradicciones se encontraría en el tercer espacio, el espacio vivido. O al menos, es aquí donde se despliegan las perspectivas opuestas para interpretar el espacio. Este proceso, indica Soja, es lo que Lefèbvre llamó la producción (social) del espacio (social)” (Soja, 2008, pág. 38).

La teoría de escalas geográficas puede ofrecer elementos que encuentran sentido al analizar la problemática de producción del espacio, diferenciando en este proceso la incidencia de actores de distintas escalas, para nuestro caso de análisis, actores de procedencia local, nacional y global.

En este marco, revisaré en primer lugar la teoría de escala geográfica de Neil Smith, la cual utiliza como una de las herramientas para explicar su análisis central: El Desarrollo Desigual (Smith, 1984), cuyos fundamentos se encuentran en los propios patrones de acumulación del capital. En *La Geografía del Desarrollo Desigual* sostiene que “bajo el capitalismo presenciamos un andamiaje de escalas geográficas que en mayor o menor medida organiza la diferenciación territorial esencial de la acumulación de capital” (Smith, 2009, pág. 9).

Para el desarrollo de la teoría de escalas, Smith se basa en la comprensión de producción del espacio en Lefèbvre. Sostiene que las sociedades producen espacio, pero también producen escalas. “La producción de la escala puede ser la diferenciación más elemental del espacio geográfico y es en toda su extensión un proceso social” (Smith, 2002, pág. 141).

La diferencia entre la escala urbana, local, nacional o global no es ontológica, si no que se establece a través de la estructura geográfica de interacciones. Un segundo significado del concepto de escala está referido a la abstracción, a la representación del espacio, utilizando la categoría lefèbvriana. En este sentido, un análisis de escala debe ser cuidadoso en no asociar lo concreto a lo local y lo general a lo global. Toda escala posee un nivel de abstracción en la medida que en su producción social interviene la representación del espacio. Esta perspectiva plantea el necesario análisis de la posición relativa, como una posición de poder. Desde qué escala predomina la representación, constituiría una expresión de la jerarquía.

En esta misma dirección, un elemento a estudiar en la producción de la escala es la cuestión del posicionamiento, donde “la escala de la lucha y la lucha sobre la escala son dos lados de la misma moneda” (Smith, 2002, pág. 142). El capitalismo se reestructura en las escalas para lograr éxito en la acumulación de capital. Una empresa global no puede tener la misma estrategia a escala global que a nivel local, reestructura su organización y planes para su posicionamiento en la escala.

Las tendencias contradictorias del capitalismo de manifiestan en la reestructuración de las escalas. Entre lo global y lo local el capital se debate entre la universalización y la tendencia a fijarse en un lugar. “Esta tendencia contradictoria se materializa, con el tiempo, en una forma territorialmente particular agrupándose en torno a una jerarquía de escalas espaciales” (Smith, 1984, pág. 135). De este modo, las escalas se recrean en el proceso capitalista y se organizan de manera jerárquica, que facilitan la acumulación y la circulación del capital. De acuerdo con Smith, las principales escalas para la reproducción del capitalismo son la urbana, la regional, la global y la del estado-nación, donde esta última, fue la principal escala de estructuración del capitalismo bajo el consenso fordista. En la actual fase del capitalismo, es en torno a estas escalas, donde encuentra una cierta coherencia y consenso entre los actores principales para llevar a cabo su proyecto en el espacio (González, 2005).

2.2.1 Concepto de escala geográfica

Sara González (2005) desarrolla una sistemática revisión respecto al concepto de escala geográfica. Por una parte, recoge una definición base desarrollada por Delaney y Leitner (1997), donde se delimita el concepto de escala como: “una jerarquía entrelazada de espacios definidos que difieren en su tamaño: local, regional, nacional o internacional” (Delaney y Leitner 1997, como se citó en González, 2005, pág.4).

González se detiene en dos elementos que David Harvey (2000) analiza respecto al concepto de escala: la noción de “anclaje espacial” y de “coherencia estructural”. Harvey sostiene que el capitalismo para su reproducción necesita de un anclaje espacial. Si bien el capital requiere movilizarse con fluidez donde se generen mejores condiciones para su acumulación, también debe construir infraestructura que requiere para su producción, tales como industrias, puertos, aeropuertos. El capitalismo para su expansión y movilidad debe fijarse entonces en lugares, mediante un anclaje espacial. Smith denomina a esta trama de infraestructura como “segunda piel”, la que permite movilizar al capital y sobre la cual se desarrolla la práctica de las relaciones sociales de producción y reproducción. En esta capa el capitalismo reorganiza las escalas de acuerdo a su necesidad, logrando cierta “coherencia estructural”.

De este modo, los conceptos de anclaje espacial y coherencia estructural destacan la dinámica de movilidad y de fijación, donde el equilibrio temporal de una forma territorial es una tendencia en movimiento o un objetivo (González, 2005).

Siguiendo a Lefèbvre y a Smith en el análisis de la producción del espacio y de escalas en el espacio, Brenner propone el concepto de “anclaje escalar”. Éste se compone de aglomeraciones urbano-regionales, instituciones estatales y la economía global. La escala urbana está contenida en ellas. Se trataría de un “andamio geográfico socialmente producido sobre, en, y a través del cual las diferentes formas del capital son sucesivamente des- y re-territorializadas” (Brenner N. , 1999, pág. 434).

La desterritorialización y re-territorialización del capital se explica a partir de la naturaleza contradictoria de las relaciones sociales de producción y de reproducción. Con el tiempo el capital tiende a fijarse y se convierte en “infraestructura geográfica” o “andamiaje geográfico”, permitiendo la acumulación del capital.

Ante la noción de anclaje espacial, Jessop (2000) incorpora la variable temporal y propone el concepto de “anclaje espacio-temporal”, que se refiere al alcance espacial y temporal de los procesos de coherencia estructural, que como ya se señaló. Estos anclajes espacio-temporales varían en su horizonte temporal en su alcance escalar a través del tiempo.

Siguiendo a Schumpeter, Brenner y Theodore (2002) aplican la tesis de destrucción creativa para comprender los fenómenos de desterritorialización y re-territorialización del capital. De este modo, la destrucción creativa tiene lugar cuando “la configuración de la organización territorial que soportaba la ronda previa de expansión del capitalismo es desechada y reconstruida para establecer un nuevo enrejado localizacional para el proceso de acumulación” (Brenner & Theodore, 2002, págs. 7-8).

Cabe preguntarse en este contexto cual sería el andamiaje escalar predominante en la actual fase de desarrollo capitalista ¿Existe una forma de deslocalización y relocalización que se exprese en una tendencia? González sostiene que en la actualidad existe un consenso académico extendido en que el modelo fordista perdió su hegemonía en la organización económica y social (Amin, 1994) y con ello la prevalencia del estado nacional como escala articuladora de la organización espacial. Sin embargo, hoy no existe una escala, ya sea global, nacional, regional o local, que haya logrado una hegemonía tan clara como en el fordismo.

2.2.2 La política de escalas

La tesis de escalas geográficas de Neil Smith (1984) la explica como una política de escalas, en la medida que la comprende como una construcción social. Las escalas no están dadas ontológicamente, si no que responden a la interacción social y resultan del desarrollo de los procesos sociales; las relaciones entre las escalas son relaciones de poder (Smith, 1984). En esta condición constituyen campos de lucha política, tanto como un medio como un fin.

En este marco, resulta pertinente revisar el concepto de “armadura regional” y el de “bloques sociales territoriales”, desarrolladas por Lipietz (1994), comprendidos como herramienta para la lucha política, claramente fundamentados en la estructura dialéctica de la lucha de clases en Marx.

Lipietz sostiene que el espacio es un momento, un elemento en la producción social. Lo comprende como la base objetiva, el espacio empírico donde se desenvuelven las prácticas sociales. Define el espacio en sí como las condiciones objetivas determinadas por el modo de producción. En tanto, el espacio para sí da cuenta de la conciencia de sí mismo. Para que exista esta conciencia del espacio para sí se requiere de un proyecto político que reconozca el espacio y que comprenda objetivos definidos a partir de su propia condición empírica. Este movimiento es el que Lipietz comprende como armadura regional.

De este modo, podemos comprender a las escalas espaciales como producción social, como un elemento de la producción del espacio, donde el capital transforma la magnitud y tipo de escala de acuerdo a sus necesidades de reproducción y representación. Estas escalas constituyen un medio y un fin, donde se

adaptan estructuras institucionales para facilitar el flujo y acumulación del capital, donde el Estado se reorganiza en función de este propósito. Por su parte, el desarrollo de una conciencia del espacio y de la escala permite construir proyectos políticos para la producción del espacio.

En la medida que el Estado identifique proyectos estratégicos que favorezcan la acumulación del capital y el crecimiento económico, entonces interviene sobre territorios, donde se materializarán inversiones de su interés. De este modo, se seleccionan espacios, donde tendrán lugar proyectos de carácter estratégico y se ordena el territorio bajo criterios funcionales a dichos intereses desde arriba (Elinbaum & Galland, 2016).

2.2.3 Selectividad Espacial y Selectividad Estratégica

Respecto al rol del Estado en el ordenamiento territorial y la reestructuración de escalas, Neil Brenner (2003) trabaja sobre la idea de “selectividad espacial estatal”. Comprende que el ordenamiento territorial son proyectos y estrategias estatales que intervienen espacios y conforman espacios ad hoc, regulándolos urbanísticamente desde arriba (top-down), de acuerdo a sus intereses y proyectos estratégicos. “Los proyectos espaciales estatales se caracterizan por iniciativas encaminadas a proporcionar la integración funcional, la coordinación operativa y la coherencia organizativa” (Brenner, 2003, como se citó en Elinbaum & Galland, 2016, pág. 195-196).

De este modo, cuando el ordenamiento territorial adquiere un carácter estratégico, “los gobiernos nacionales se atribuyen competencias para operar libremente entre los sistemas de planteamiento a la hora de alcanzar objetivos específicos (...). Por tanto, las escalas pasan de ser contenedores con “bordes rígidos” a espacios más flexibles y menos definidos” (Elinbaum & Galland, 2016, pág. 194).

2.3 La Metamorfosis Urbana, Mega Región y el espacio en la Globalización

Es necesario analizar el problema de estudio en el marco de las múltiples transformaciones urbanas, la globalización y las repercusiones que ellas han tenido en la ciudad de Valparaíso y la producción social de su Borde Costero.

En La Urbanización Planetaria, Brenner hace referencia a Michael Hardt y Antonio Negri, destacando que:

la metrópolis contemporánea se ha convertido en un punto de movilización sociopolítica (...) la ciudad representa ahora el «espacio de lo común» y, por consiguiente, la base territorial para la acción colectiva bajo las condiciones del capitalismo globalizador, los estados neoliberales y el Imperio reconstituido. (Brenner N. , Tesis sobre la Urbanización Planetaria, 2013, pág. 42)

La Teoría urbana ha comprendido el fenómeno de urbanización identificándolo al de aglomeración, lo que se expresa en concentración de población, de infraestructura y de inversión, localizada en lugares delimitados y enmarcados en un territorio más amplio y menos denso (Brenner N. , 2013).

Sin embargo, la naturaleza de estas aglomeraciones urbanas es dinámica y experimenta un proceso de metamorfosis. Expresión de ello es que las ciudades se

pueden concentrar, expandir. “transformar de manera continua, pero siempre a través de densas redes de relaciones con otros lugares, territorios y escalas, incluidos los ámbitos tradicionalmente clasificados como ajenos a la condición urbana” (Brenner N. , 2013, pág. 61).

Refiriendo a Lefèbvre, Brenner, en Tesis de Urbanización Planetaria (2013) releva la relación dialéctica entre los momentos de concentración y extensión, de “implosión – explosión”, los cuales no ocurren en un lugar, pueblo o ciudad específica, si no que se “genera una «problemática», un síndrome de condiciones, procesos, transformaciones, proyectos y luchas emergentes, que se conecta a la generalización desigual de la urbanización a escala planetaria” (pág. 49).

Lo urbano, de cualquier territorio, “solo puede ser definido en términos sustantivos, con respecto a los procesos socioespaciales históricos que lo producen” (Brenner N. , 2013, pág. 50), donde las relaciones sociales del capitalismo se territorializan, pero también se generalizan. En el proceso de globalización, la producción social del espacio de carácter urbano se universaliza. Es el proceso de urbanización planetaria. Como lo señalan De Mattos, Fuentes y Link (2014) “Con la evolución de esta metamorfosis, cobró fuerza la transición desde la forma urbana “ciudad” hacia otra que se manifiesta como lo urbano generalizado, tal como había sido anticipado por Lefèbvre varias décadas atrás” (pág. 6).

Pero al mismo tiempo, quisiera hacer notar, la recuperación de las categorías de lugar y proceso de producción en la globalización que releva Sassen (2007b), ya que estas categorías permiten observar las economías y culturas de trabajo múltiples, “recuperar procesos concretos y localizados que materializan la globalización y afirman que el multiculturalismo de las grandes urbes forma parte de ese fenómeno” (pág. 7).

Resulta interesante para nuestro análisis recoger el enfoque de Mega Región que ha desarrollado Saskia Sassen, en la medida que identifica territorios conformados por ciudades altamente conectadas a los circuitos globalizados y entornos de las mismas que conforman áreas metropolitanas y zonas más extensas: “la mega-región resulta del crecimiento de la población en un contexto geográfico donde ciudades y áreas metropolitanas se mezclan entre sí. Y esto, en efecto, conduce a infraestructuras interregionales, notablemente transporte y electricidad, y varias formas de planificación y coordinación regional, como puede ser observado hoy” (Sassen , 2007a, pág. 11).

La ventaja de este enfoque es que al aumentar la escala permite comprender territorios más extensos que abarcan áreas metropolitanas conectadas a los procesos globales, áreas metropolitanas de menor jerarquía, ciudades subordinadas y otros territorios que las circundan. Todos ellos, que contienen distintos niveles de conexión en funciones, infraestructura y tipos de actividad.

Como indica Sassen (2007a), la escala de Mega región, puede conectar “ganadores” con “perdedores”.

Identificar las redes de este espacio mega regional posibilitaría, asimismo, formular políticas orientadas a detonar procesos de integración de sectores más rezagados a circuitos de distribución de beneficios. Por cierto, bajo el supuesto que existiera institucionalidad política que tuviera este propósito y aplicara políticas públicas en función de distribuir dichos beneficios.

En este marco, nos preguntamos ¿en qué medida la metamorfosis urbana y los fenómenos de explosión/implosión experimentados en la próxima ciudad de Santiago se relacionan con las transformaciones urbanas de la ciudad de

Valparaíso y su Borde Costero?, ¿hasta qué punto el enfoque de Mega Región es aplicable al territorio que comprenden ambas zonas metropolitanas, o se ajusta mejor a la Macrozona Central del país? Y si es así, ¿en qué medida afecta al Borde Costero de la ciudad de Valparaíso?

Desarrollaremos este tema más adelante, en la presentación del caso.

2.4 Las Transformaciones Neoliberales en el Rol del Estado, en la Dinámica del Mercado y la sociedad civil

A partir de los '80 se extendió la convicción política y académica que una de las principales razones del agotamiento del régimen de acumulación keynesiano-fordista fue el activo rol del Estado en acciones para el crecimiento económico y en el ejercicio de funciones productivas y redistributivas, bajo ese modelo de acumulación. Las medidas de ajuste estructural buscaron asignar al mercado múltiples funciones estatales y también parte importante de su patrimonio, utilizando como argumento y discurso fundamental, que la única salida posible a la crisis era restituir al mercado de las funciones suficientes para organizar la dinámica económica, dejando al libre mercado operar para la organización económica y social de las sociedades. “Se optó por la aplicación de criterios y procedimientos de un enfoque de gobernanza neoliberal, estructurado en torno al principio de subsidiariedad estatal y a una estrategia de ‘paternariado’ o concertación público- privada” (De Mattos C. , 2015a, pág. 274). El desarrollo de estos procesos de reforma que han tenido expresión en el estado y en las dinámicas del mercado, sumado al de la incorporación de las Nuevas Tecnologías de la Información, es lo que ha sido reconocido como una nueva fase de la modernización capitalista (De Mattos C. , 2015a).

El nuevo escenario ha generado transformaciones fundamentales en la vida social, económica y cultural a nivel planetario, cumpliéndose quizás premisas del capitalismo que nunca antes habían logrado tanta expansión, fluidez y permanencia. Las siguientes, las destaca De Mattos como tendencias extendidas de esta fase de modernización capitalista: “acumulación en un espacio mundial; financiarización global de la dinámica económica; generalización de la mercantilización económica y social; descomposición internacional de los procesos productivos; transición desde una sociedad de productores hacia una sociedad de consumidores” (De Mattos C. , 2015a, pág. 274).

Norbert Lechner (1992) analiza el impacto de la instalación del modelo neoliberal y los alcances de los ajustes estructurales y rol del Estado: “Una vez realizado el ajuste estructural de la economía, ¿qué funciones asume el Estado y de qué instrumental institucional dispone? ¿Cómo interpretamos el creciente divorcio entre los mecanismos de generación de decisión y legitimidad política y los mecanismos de diseño y gestión de políticas macroeconómicas? ¿Qué efectos tienen los enormes cambios en las pautas culturales sobre la transformación productiva y las reformas de la institucionalidad política?” (Lechner, *El Debate sobre el Mercado y el Estado*, 1992, pág. 247). Pero asimismo, si distinguimos el proceso de continuidad y cambio (transformaciones neoliberales en sistema capitalista) podemos reconocer el rol fundamental que cumple el Estado respecto a la producción social del espacio en una sociedad capitalista, mediante el ejercicio de dispositivos ideológicos y políticos. En Lefebvre, *Producción del espacio, revolución Urbana y Urbanización Planetaria* (IEU-PUC), De Mattos (2015b) se refiere al *Modo de Producción Estatal* (MPE) identificado por Lefebvre, entendiéndolo como una institucionalidad y a un conjunto de funciones y tareas que el Estado ha ido asumiendo desde el momento en que “estableció como su objetivo/función básicos, la promoción del crecimiento económico” (pág. 44).

Brenner y Elden (2009) señalan que en el actual periodo el rol del Estado como agente de mercantilización del territorio, señalado por Lefèbvre, “ha adquirido una primacía sin precedentes en relación a otras operaciones regulatorias en el interior de la arquitectura institucional del Estado”, sumándose es este ejercicio la escala supranacional y supraestatal. (Brenner y Elden, 2009, como se citó en Daher, 2015, pág. 92). La tesis de Lefèbvre respecto al Modo de Producción Estatal, donde el Estado cumple un rol esencial y de manera creciente en la producción del espacio y en la sobrevivencia del capitalismo, no solo es válida para el estado keynesiano, sino también para el estado neoliberal. Harvey (2005) señala que el rol del Estado es preservar y crear un marco institucional apropiado para la sobrevivencia del capitalismo en sus crisis sucesivas, garantizando la integridad del dinero y correcto funcionamiento de los mercados (Harvey, 2005, como se citó en Daher, 2015, pág. 93).

En *Problemas de Legitimación del Capitalismo Tardío*, Habermas (1999) analiza las transformaciones del rol desempeñado por el Estado en el tránsito del Capitalismo Liberal al Capitalismo de Organización, o capitalismo regulado por el Estado. Estos cambios “remiten al avanzado estadio de acumulación” y se identifican particularmente en dos fenómenos: 1) La concentración de las empresas, surgimiento de corporaciones nacionales y multinacionales; reorganización de mercado de bienes, de capital y de fuerza de trabajo. Tendencias oligopólicas que pondrían fin al *Capitalismo de Competencia*; 2) Intervención del Estado en las fallas crecientes de funcionamiento del Mercado. Intervenciones que en algunos casos complementan, pero que en otros sustituyen la acción del mercado por otra del Estado. Este fenómeno estaría poniendo fin al Capitalismo Liberal.

Para Habermas, la acción del Estado en la actual fase del capitalismo ha sido crecientemente funcional al proceso de acumulación de capital. Explica esta dinámica en la relación entre: el Sistema Administrativo, Sistema Económico y Sistema de Legitimación. En este último, se sintetiza la relación entre el capital y el Estado, mediante la legitimación del sistema político. El sistema económico se acopla a la política, en buscas de legitimar las nuevas condiciones en las relaciones de producción. De este modo, el Estado satisface requerimientos del sistema económico al regular el ciclo de la economía con los instrumentos de la planificación global, y además crea y mejora las condiciones de valorización del capital acumulado en exceso (Habermas, Problemas de legitimación en el capitalismo tardío , 1999).

La planificación global se evalúa negativa y positivamente, se critica por una parte al poner restricciones a las decisiones de los capitales autónomos, respecto a los medios de producción. Pero se evalúa positivamente respecto al papel que puede desempeñar al establecer medidas tendientes a evitar inestabilidades. En esta línea se inscriben acciones tales como: la inversión contracíclica, las subvenciones, los créditos. Fundamentando su utilización en vistas a dar cumplimiento a un sistema de metas definido por la “fórmula abstracta del equilibrio entre los imperativos contradictorios” de: crecimiento permanente, estabilidad monetaria, pleno empleo y una balanza comercial no deficitaria” (Habermas, Problemas de legitimación en el capitalismo tardío , 1999, pág. 71).

En *El Estado en el contexto de la Modernidad*, Lechner (1999) señala que después de la tendencia antiestatista predominante de los 80, donde destacó la referencia al Estado Mínimo, hacia el fin de siglo se inicia una revalorización del Estado, atribuyéndole un importante rol al menos en tres ámbitos: 1) El Estado Nacional como instancia de articulación de factores y actores del proceso económico, con el propósito de asegurar la competitividad sistémica del país en la economía globalizada; 2) Redefinición del Estado Social, con el fin de garantizar

la integración social; 3) Nuevo protagonismo de los ciudadanos, en el marco de los procesos de democratización.

De hecho, destaca Lechner, que en el Informe del Banco Mundial de 1997, ya no se habla de un Estado Mínimo, sino de un estado efectivo, para lo cual se propone realizar ajustes al rol del Estado en sus capacidades, lo que se debería expresar, por una parte, en focalizar su acción a la defensa de un marco jurídico y político estable y transparente; a la inversión en servicios básicos e infraestructura, y a la protección de grupos vulnerables y medio ambiente. Por otra parte, el Banco Mundial propone incrementar capacidades del Estado fortaleciendo las instituciones públicas con el propósito de combatir arbitrariedad y corrupción; mejorar su desempeño mediante una mayor competitividad, y acercarse a las demandas de las personas.

Ya no está en discusión la importancia del Estado, si no su nueva misión:

“Vemos ahora que los mercados y gobiernos son complementarios; el Estado es esencial para establecer las bases institucionales apropiadas para los mercados” (World Bank, 1997, como se citó en Lechner, 1999).

En *El Capital en el siglo XXI*, Tomás Piketti (2014), se refiere al “Regreso del Estado”: establece una comparación del rol y tamaño del Estado en la crisis económica de 1929 y la del 2008, demostrando que el peso del Estado es mucho mayor hoy que entonces, y en cierta medida es mayor de lo que nunca lo ha sido en la historia. Piketty, muestra cómo los ingresos del Estado en los países ricos aumentaron hasta la década de los '80, manteniéndose relativamente constantes hasta el 2010. Las contribuciones obligatorias de estos países representaban menos de un 10% del ingreso nacional hasta antes de 1900 - 1910. Hacia el 2000 - 2010, éstas representaban entre el 30 y 55% del total del ingreso nacional.

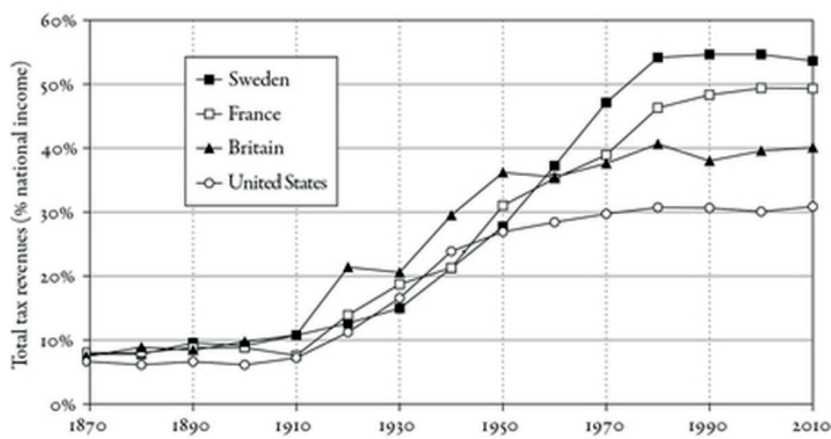


Figura n° 4. Los ingresos del gobierno en los países ricos, 1870 - 2010. Fuente: El capital en el siglo XXI, Gráfico XIII, por Thomas Piketty, 2014, El Belknap Press de Harvard. <http://piketty.pse.ens.fr/files/capital21c/en/pdf/F13.1.pdf>

Sin embargo, existe discusión en las ciencias sociales respecto al rol que desempeña y desempeñará el Estado en el proceso de globalización. Al respecto, Dirk Messner (1999) sostiene que en este debate se encuentran vigentes cuatro puntos de vista: 1) El Adiós al Estado: Representado por posturas tales como la de Grande, Mathhews y Ghéhen. Grande (1996, 1997, como se citó en Messner, 1999) sostiene que con la globalización se producirán procesos de integración nacional, superando los estados; Para Mathews (1997), el vacío que deja la ausencia de Estado lo suple la sociedad civil; en tanto Guéhen (1995) pronostica fin del Estado en conjunto con la política y la democracia; 2) Otra perspectiva está conformada por quienes sostienen que el Estado sigue siendo el lugar cen-

tral de la política, condición que posibilita que la economía global sea social y económicamente viable; 3) La tendencia Multilateralista: Se desarrolla una transformación de la institucionalidad política en un sistema de gobernabilidad global, mediante la coordinación de carácter multilateral, desde el nivel local al global; 4) La cuarta posición fundamenta que el Estado sigue siendo un actor político central, que se debe adaptar para el proceso de globalización. Estructuras horizontales y verticales, en múltiples niveles de una arquitectura global, donde participan actores públicos y privados.

Parece relevante detenerse en el análisis de las transformaciones que ha sido objeto la **Sociedad Civil**, en el contexto de la globalización y la crisis institucionales de los Estado-Nación (Castell, 2002). La sociedad civil ha experimentado importantes transformaciones durante las últimas décadas. Pero quizás, la de mayor notoriedad, se desarrolla después del 2000 y muy significativamente en torno a la crisis de 2009/2010, cuando en distintos lugares del mundo se manifiestan importantes expresiones ciudadanas de disconformidad con la lógica neoliberal, algunas de corte nacional y otras de origen local: La primavera árabe, el Movimiento de Indignados en España, son ejemplos de movimientos que comprendieron regiones del planeta y naciones.

En el caso de Chile, el único movimiento social del período que ha alcanzado carácter nacional en favor de una demanda nacional ha sido el que demandó educación pública, gratuidad y calidad. Sin embargo, la presencia de acciones colectivas y movimientos sociales en función de demandas locales han tenido mayor recurrencia. Se ha tratado de conflictos territoriales locales, a partir del rechazo de intervenciones públicas o privadas en el territorio, por los impactos negativos que tendrían para las comunidades locales. El caso de estudio del borde costero de Valparaíso responde a esta categoría, durante los últimos 10 años.

Para Habermas, la sociedad civil se estructura en torno al espacio de la opinión pública, cuya trama comunicacional le da consistencia. El espacio público-político es una estructura de comunicación que queda enraizada en el mundo de la vida a través de la sociedad civil. El espacio público, por su continuidad con la vida privada, estructura la sociedad civil como un ámbito propio y queda constituida por: “esa trama asociativa no-estatal y no-económica, de base voluntaria, que ancla las estructuras comunicativas del espacio de la opinión pública en la componente del mundo de la vida, que –junto con la cultura y con la personalidad- es la sociedad” (Habermas, 2001, pág. 447). La sociedad civil en Habermas, se compone de las asociaciones y organizaciones voluntarias, no estatales y no económicas, que surgen de forma más o menos espontánea.

¿En qué medida la sociedad civil se constituye en movimientos sociales en el marco de la disputa respecto al espacio social? ¿En qué medida se expresan acciones colectivas? Anthony Giddens (1998) define como **movimiento social** al: “Intento colectivo de luchar por un interés común o de garantizar que se alcanza un objetivo compartido, mediante una acción colectiva que tiene lugar al margen de la esfera de las instituciones establecidas” (pág. 278). Por su parte, Alberto Melucci releva el carácter de los movimientos sociales en la **Acción colectiva**: “Construcción a partir de las reacciones y respuestas que los individuos tienen ante los conflictos, la manera como los “actores organizan su comportamiento” (Melucci, 1994).

2.5 Análisis de los actores. La Teoría del Campo de Pierre Bourdieu y la Teoría de Redes Sociales

Para el análisis de actores, y lo que ellos producen en el territorio, **La Teoría de Campo en Bourdieu**, ofrece un buen marco conceptual, donde “Un campo es un universo en el cual las características de los productores están definidas por su posición en las relaciones de la producción, por el lugar que ocupen en un espacio determinado de relaciones objetivas” (Bourdieu, Cuestiones de sociología, 2003 [1999], pág. 82). Se comprende entonces que el campo es un sistema de posiciones sociales, donde se definen unas respecto a las otras. Los campos son espacios específicos de relaciones, las que pueden ser de conflicto o de cooperación. Otra definición de Bourdieu respecto a los campos nos indica que son: “espacios de juego históricamente constituidos con sus instituciones específicas y sus leyes de funcionamiento propias” (Bourdieu, 1988, pág. 108), de donde se desprende la inserción de los campos en una estructura social mayor, pero que, al mismo tiempo, constituyen espacios de relaciones con definiciones específicas y con cierta independencia entre sí.

Fortich y Moreno (2012) explican la teoría de campo en la lógica del juego de ajedrez:

los pequeños cuadros son los espacios en los que se dan unas relaciones específicas, es decir unas luchas por el poder. Cada cuadro del tablero es un rol al que se dedica un individuo o grupo de ellos y cada rol es asumido bajo unas reglas que se han planteado, previamente a la existencia de los sujetos. (pág. 50)

Alicia Gutiérrez (2005) desarrolla una desagregación de atributos en el concepto de campo de Bourdieu, la que resulta de gran utilidad en la perspectiva de la aplicación de la teoría al campo empírico: especifica características de los campos:

- 1) El campo se define a partir de lo que está en juego y los intereses específicos del mismo: Cada campo se desarrolla en base a un interés propio, el cual es condición de su funcionamiento. Para que funcione un campo, “es necesario que haya algo en juego y gente dispuesta a jugar, que este dotada de los habitus que implican el conocimiento y reconocimiento de las leyes inmanentes al juego, de lo que está en juego, etc.” (Bourdieu, 1990 [1976], pág. 136).
- 2) Los campos se presentan como “sistemas de posiciones y de relaciones entre posiciones, lo cual responde a un sentido sincrónico de análisis.
- 3) La estructura de un campo es un estado, en el sentido de un momento histórico, del capital específico que está en juego. En un momento dado su estructura es un estado de las relaciones de fuerza entre los agentes comprometidos en el juego. Este atributo responde al sentido diacrónico del análisis.
- 4) El campo es un espacio de luchas destinadas a conservar o a transformar ese campo de fuerzas. Aquellos que monopolizan el capital intentan conservarlo, mientras que quienes disponen de él en menor medida, intentan subvertirlo.
- 5) Los agentes que están en el campo de lucha tienen intereses específicos e intereses comunes tácitos, que suponen salvaguardar el campo
- 6) En los campos se producen constantes definiciones y redefiniciones de las relaciones de lucha
- 7) Asimismo, se definen y redefinen constantemente las relaciones con los demás campos

El primer atributo analizado nos plantea que el campo se define de acuerdo a lo que está en juego. Para Bourdieu el objeto de lucha lo constituye el capital. Éste puede ser entendido como: “conjunto de bienes acumulados que se producen, distribuyen, consumen, se invierten, se pierden” (Costa, 1976, pág. 3). Además del capital económico, Bourdieu identifica al capital social y el capital cultural. Más tarde, incorporó en la teoría al capital simbólico. Éste último, incorpora a los demás capitales, pero además representa la legitimación de la apropiación del capital. Lo utiliza como fundamento de la distinción.

Martin (2008), analiza la Teoría del Campo desde su aporte metodológico para el análisis empírico, distinguiendo tres áreas para la observación:

- 1) La Estructura interna del Campo: Dadas las condiciones de autonomía relativa entre un campo y otro, es posible detenerse en la descripción de la trama de relaciones, de los objetos en juego, las distintas posiciones de los agentes, los recursos diferenciados que poseen, las dinámicas de las luchas y las regularidades que éstas presentan.
- 2) Las relaciones del campo con ámbitos externos. En los campos existen relaciones múltiples internas que denotan su autonomía relativa. Se trata de analizar las relaciones con ámbitos externos que interactúan de manera interdependiente con su dinámica.
- 3) Los procesos históricos de constitución y modificación continua de los campos. Inspirado en la metodología weberiana, el análisis histórico permite distinguir las dinámicas de continuidad y cambio: génesis, mantenimiento y transformaciones de las instituciones sociales.

Una última consideración teórica respecto a la teoría del campo es su aplicación al espacio social. Como lo mencionamos anteriormente, en relación a la producción del espacio, Bourdieu aplica la categoría de campo al espacio social y a la lucha por la producción del espacio social reificado (incluyendo el espacio físico) por la apropiación del capital simbólico (Bourdieu, 1999).

En suma, la Teoría del Campo de Bourdieu nos ofrece varias ventajas para el análisis de nuestro problema en estudio. Parte de la base que las relaciones sociales de producción constituyen un fundamento de la estructura social y que el campo es un espacio de lucha para su conservación o transformación, en nuestro caso la multiescalaridad y multidimensionalidad del espacio del borde costero de Valparaíso en que esta pugna se sitúa.

Pero además, la teoría del campo cuenta con una indumentaria conceptual para analizar los espacios meso y micro de las relaciones sociales de conflicto y alianzas en campos específicos de la dinámica social. Estos atributos teórico-metodológicos nos ofrecen un cuerpo coherente para analizar el entramado de relaciones entre los actores, en función de la producción social del borde costero de Valparaíso.

La teoría del capital social de Bourdieu permite comprender la conformación de una teoría de redes que se centra en “el análisis de los beneficios que obtienen los individuos a partir de su participación en determinados grupos y en la construcción de relaciones sociales con el mero objetivo de crear este tipo de capital” (Forni, P., 2004 cómo se citó en Gaete F, 2008, pag.19). Ante ello, Gaete Fiscella, cita a Bourdieu indicando como “el agregado de los recursos reales o potenciales que se vinculan con la posesión de una red duradera de relaciones más o menos institucionalizadas” (Gaete Fiscella, 2004, pág. 19). Desde este punto, Bourdieu, explica que, según el tipo de conexiones, de redes que se tenga es que los/as actores pueden acceder, por ejemplo, a cierto tipo de capital cultural.

Emmanuel Lazega, por su parte, define la noción de red como “un conjunto de relaciones específicas (por ejemplo, colaboración, apoyo, consejo, control o también influencia) entre un número limitado de actores” (Lazega, 1998, pág. 5). Por otra parte, Mauricio Gribaudo (1998) la ha definido como espacio social dentro del que coexisten diversas esferas de actividad, las que se pueden analizar según las características formales de los vínculos que existen entre sus componentes sean estos individuos, grupos o también instituciones.

Como es sabido, la teoría de redes tiene sus inicios en países de habla inglesa “(...) y más bien norteamericanas. Proviene en parte del trabajo de sociólogos, quienes aplicaron los análisis de la antropología participativa a sociedades complejas o a comunidades urbanas” (BAROZET, 2002, pág. 21). Emmanuelle Barozet (2002), explica que esta teoría considera la estratificación social como el resultado de vínculos sociales, juicios, posiciones y relaciones que cada individuo tiene de ellos/as y uno/a mismo/a. El vínculo entre espacio y red de actores se explicaría bajo una concepción escalar, donde “tanto espacio como escala son puestos en acción -actualizados- de forma múltiple y ensamblados a emplazamientos locales concretos, donde actores concretos dan forma a dinámicas espacio-temporales en diversidad de maneras, produciendo así diferentes geografías de asociaciones” (Fariás & Bender, 2011, pág. 276).

De este modo, las redes conectan y diferencian actores y escalas como lo local-global. De acuerdo a Barozet, “la formación de vínculos más cercanos o más fuertes sería el resultado de una serie de elecciones, las que al final conforman subgrupos, conocidos como “camarillas” o “círculos sociales” (BAROZET, 2002, págs. 21-22).

Así, es como esta teoría permite analizar la producción social que se realiza a partir de relaciones sociales, que en nuestro caso, la aplicamos a los vínculos que se trazan en torno a la producción del borde costero. Constituye un desafío especial identificar las relaciones de alianza y las de conflicto que inciden en esta producción del espacio y cómo inciden.

2.6 El estudio de la relación ciudad-puerto

Desde las últimas décadas del siglo XX se comenzó a desarrollar un debate público y se abrió una veta de investigación sobre la relación entre las ciudades y los puertos en el mundo. Ello, producto de las importantes transformaciones que se evidenciaron tanto en la industria portuaria como en las ciudades que albergan a los puertos. Estas transformaciones se dan en el contexto de globalización y cambios en el modelo de producción capitalista, desde el fordismo a una era post industrial, centrada en la apertura del comercio internacional y la financiarización.

Para Bruttomesso (2004) hay evidentes y contundentes consecuencias de estos cambios en las ciudades: “Primero, la obsolescencia, y el abandono después de vastas áreas de zonas industriales, el cierre de edificios, el cese de sistemas productivos, con los correspondientes problemas de degradación, tanto física como social del tejido urbano” (pág. 22). Estos efectos se produjeron a nivel global, primero en los países del norte, especialmente en Europa y Norteamérica, y más tarde, en los países del Sur. En muchas ciudades la reacción ante esta situación fue impulsar “programas de recuperación y de recalificación de las áreas degradadas” (Bruttomesso, 2004, pág. 22). Sin embargo, esto ocurrió en menor medida en los países del tercer mundo, quedando este tipo de espacios abandonados, sin el desarrollo de procesos de recuperación.

Las transformaciones del modelo de desarrollo afectaron fuertemente a la industria portuaria en tecnología, logística e infraestructura. Aumentó el comercio mundial, la transferencia de carga y con ello el tamaño de las embarcaciones. Los puertos debieron ampliar su infraestructura, sus muelles, sus espacios de almacenamiento, el modo de operación y administración de los puertos. Un cambio tecnológico revolucionario fue la irrupción de contenedores, transformando la logística de traslado y almacenamiento y con ello, la infraestructura.

De este modo, en las ciudades puerto fue quedando una infraestructura portuaria obsoleta, y la operación de algunas funciones portuarias fue trasladada a otros espacios más alejados de los centros urbanos, dejando amplios terrenos abandonados en los frentes marítimos (*waterfronts*): “Los puertos han ‘liberado’ las partes más estrechamente unidas al tejido urbano, dirigiéndose a la conquista de nuevos espacios, más periféricos y accesibles del hinterland” (Bruttomesso, 2004, pág. 22). Siguiendo a Bruttomesso, en este nuevo escenario, los *waterfronts* abren a una nueva oportunidad para la relación entre el agua y las zonas urbanas. Estas se “reproyectan”, mediante una nueva conexión entre el frente de agua y actividades urbanas, lo que denomina recomposición. Mediante una recalificación del espacio revitalizando amplias áreas urbanas abandonadas y finalmente, mediante la recuperación de los mismos espacios a partir de la reestructuración o restauración de las antiguas edificaciones.

Cabe señalar que estos procesos de recomposición, recalificación y recuperación desatacados por Bruttomesso, son aplicables a muchos espacios portuarios en Europa y Norteamérica, pero no en el caso de América Latina, salvo excepciones. Joan Alemany analiza la experiencia de las ciudades puerto latinoamericanas, en “Incidencia del puerto en la ciudad. La experiencia Latinoamericana de renovación de los *waterfronts*” (Alemany Llovera, 2015). Este sistema portuario comenzó a desarrollarse en el siglo XVI y en cada etapa de la historia, la conquista, la colonia, las independencias y globalización temprana del siglo XIX, dejaron importantes huellas de la historia del continente y fueron la base de un extenso sistema portuario actual. Sin embargo, respecto a este legado dice Alemany: “Un conjunto tan grande de ciudades portuarias con un patrimonio histórico muy importante en muchos casos (...) conduciría a suponer que hay muchas experiencias de renovación urbano-portuaria con importantes impactos en las ciudades. Nada más lejos de la realidad” (Alemany Llovera, 2015, pág. 81). El autor señala que sólo se cuentan dos experiencias de renovación de los *waterfronts* portuarios o bordes costeros portuarios: Puerto Madero, en Buenos Aires y Malecón 2000, en Guayaquil, y se suma el proyecto en construcción (al 2015) de Porto Maravilha, en Río de Janeiro. Alemany destaca que “sí abundan proyectos y propuestas generales sin realización alguna ni perspectivas de llevarse a la práctica a corto plazo por desidia, ineficiencia e ignorancia (...) de autoridades portuarias, locales y también nacionales” (Alemany Llovera, 2015, pág. 81).

2.6.1 Usos y actividades de renovación urbana en zonas portuarias

Vale la pena revisar, qué tipo de usos se reconocen de manera más frecuentes en los bordes costeros (o *waterfronts*) de zonas portuarias que han sido reconvertidas, de acuerdo a algunos/as autores. Al respecto Joan Alemany (2015) identifica usos y actividades habituales en estas zonas, en el agua y en tierra (Alemany Llovera, 2015, pág. 77):

- a) Actividades marítimas: embarcaciones deportivas y de ocio, clubes náuticos y servicios para embarcaciones y usuarios; barcos pesqueros y

servicios para la pesca no industrial; embarcaciones tradicionales, históricas y científicas; cruceros, buques de tráfico de pasajeros y embarcaciones de excursiones marítimas

b) Servicios y actividades en tierra: culturales (museos, centros culturales y de formación, teatros o cines); oficinas de servicios asociados a la actividad marítima; servicios turísticos y de ocio (cafeterías, restaurantes, hoteles); comercio (áreas comerciales, tiendas, centros artesanales); náutico-turísticos (servicios a marinas, edificios de clubes, almacenes de vela ligera, instalaciones para submarinismo); tráfico de pasajeros (terminales de ferris y de cruceros); científicos y de divulgación científica (edificaciones de apoyo a buques oceanográficos, equipamientos para la náutica tradicional, centros de investigación marina, acuarios).

Por su parte, Cristina Amil (2004) distingue entre usos portuarios y no portuarios en los proyectos de regeneración de estas zonas (pág. 20):

USOS PORTUARIOS	USOS NO PORTUARIOS
• Terminales de pasajeros con instalaciones para líneas regulares de navegación o ferrys. • Tráficos o terminales de cruceros. • Escalas para grandes veleros, buques de guerra, buques científicos, etc. • Ocupación de dársenas para marinas o áreas deportivas. • Actividades pesqueras (evitando o limitando lonjas y factorías de transformación). • Operaciones de embarcaciones de los servicios portuarios (prácticos, remolcadores, amarradores, salvamento, etc.)	• MEDIOAMBIENTE Y ESPARCIMIENTO: Paseos peatonales y para ciclistas, parques, espacios abiertos, fuentes. • CULTURA Y PATRIMONIO: acuarios, rehabilitación de edificios, museos marítimos. • INVESTIGACIÓN Y TECNOLOGÍA: edificios universitarios, funciones de telepuertos o tecnopuertos. • SERVICIOS TERCIARIOS: restaurantes, comercios, complejos cinematográficos, World Trade Centers, sedes sociales, Palacios de Congresos, centros comerciales, etc.

Tabla n° 1. Tabla de usos en los waterfronts.
Fuente: Integración urbana de los espacios portuarios (p.20), por C. Amil, <http://www.udc.es/iuem>. Doc. 9-2004.

Es necesario recordar que estos usos y actividades han sido fundamentalmente desarrolladas en ciudades puerto del hemisferio norte. En Latinoamérica, Alemany (2015) destaca en la renovación urbana-portuaria de Puerto Madero en Buenos Aires y el Malecón 2000 en Guayaquil. En Puerto Madero, desde una perspectiva bastante crítica, menciona la recuperación de la zona con espacios públicos y equipamiento cultural, también con edificios de departamentos y edificios de oficinas y servicios, además señala: “En las 40 ha aproximadas de superficie de agua solo se ha construido una lujosa marina (en uno de los cuatro diques) y se han amarrado dos buques históricos” (Alemany Llovera, 2015, pág. 82). El autor se refiere también a la controversial evaluación de los resultados de la renovación urbana. Por una parte, la corporación Puerto Madero, administradora de la zona, destaca la regeneración urbana próxima al microcentro de Buenos Aires, la creación de empleo y nuevas actividades económicas. Y, por otra parte, recoge la crítica de carencias importantes: el elitismo de la zona inmobiliaria y comercial del sector y, en consecuencia, de las visitas a los espacios públicos, además de la escasa recuperación del valioso patrimonio histórico del sector, y finalmente las “concesiones a modas efímeras y banales como la construcción fuera de escala y de contexto de un llamativo puente peatonal” (Alemany Llovera, 2015, pág. 82). En una similar revisión crítica del proceso, Gorelik da cuenta de los importantes capitales privados en la intervención urbana de Puerto Madero, fuertemente determinadas por la dirección y guía de la institucionalidad pública, lo que permitió que el loteo de las manzanas se tradujera en iniciativas con el máximo tamaño de una manzana (Gorelik, 2004, pág. 209). De esta manera, Puerto Madero se mostró como una modernización

urbana de carácter fuertemente neoliberal y con una importante descomposición del Estado, repercutiendo en el empobrecimiento de amplias capas de la sociedad urbana.

que se manifiesta en la decadencia de infraestructuras de la ciudad, en la caída de instituciones clave de la cohesión social como la escuela, en la baja calidad del medio ambiente, en la aparición protagónica del tema de la seguridad en el repertorio de los problemas acuciantes (Gorelik, 2004, pág. 211).

Y es que cabe señalar que , coincidiendo con Gorelik, la inversión y transformación de Puerto Madero en Buenos Aires , entre otras operaciones de modernización vinculadas a los procesos de globalización como Proyecto Retiro, Abasto, redes de autopistas , etc. son operaciones donde “ por primera vez asistimos a una verdadera “urbanización” del capital privado, es decir, a la conversión en negocio de fragmentos completos de ciudad o grandes extensiones territoriales no como asiento neutro de inversiones, sino en tanto ciudad y en tanto territorio; una aplicación económica que presupones en su propia lógica de rentabilidad la configuración , el funcionamiento y la naturaleza propiamente urbanas de sus emprendimientos”(Gorelik, 2004).

Respecto a la renovación urbana del Puerto de Guayaquil, Alemany sostiene que es una intervención integral sobre el antiguo Malecón Simón Bolívar, donde destaca los siguientes nuevos usos y actividades: “Museo de Arte Contemporáneo; Jardín del Malecón; restauración del Mercado Sur; centro comercial; restaurantes; área de juegos infantiles; muelles para embarcaciones de paseo por el río; cine IMAX” (pág. 82). Valora los positivos resultados de Guayaquil, transformándose en un nuevo atractivo turístico, extendiéndose su impacto a la revitalización del antiguo casco histórico de la ciudad. El autor destaca la inteligente gestión del Municipio con agentes privados.

2.6.2 Los modelos de relación ciudad – puerto y su evolución en la historia

Para analizar la relación ciudad-puerto se han construido modelos, de origen europeo, que consideran distintos tipos de relación, particularmente entre la infraestructura portuaria y el crecimiento de las ciudades. Estos modelos han sido asociados a la evolución de las ciudades en distintas fases de la historia, los que han sido aplicados para estudiar fundamentalmente ciudades puerto de Europa y Norteamérica.

El primer modelo de interpretación es el de Bird² (1963), que se diseñó para analizar ciudades portuarias inglesas (Rodríguez Garrido, 2015), el que considera las siguientes tres etapas de evolución:

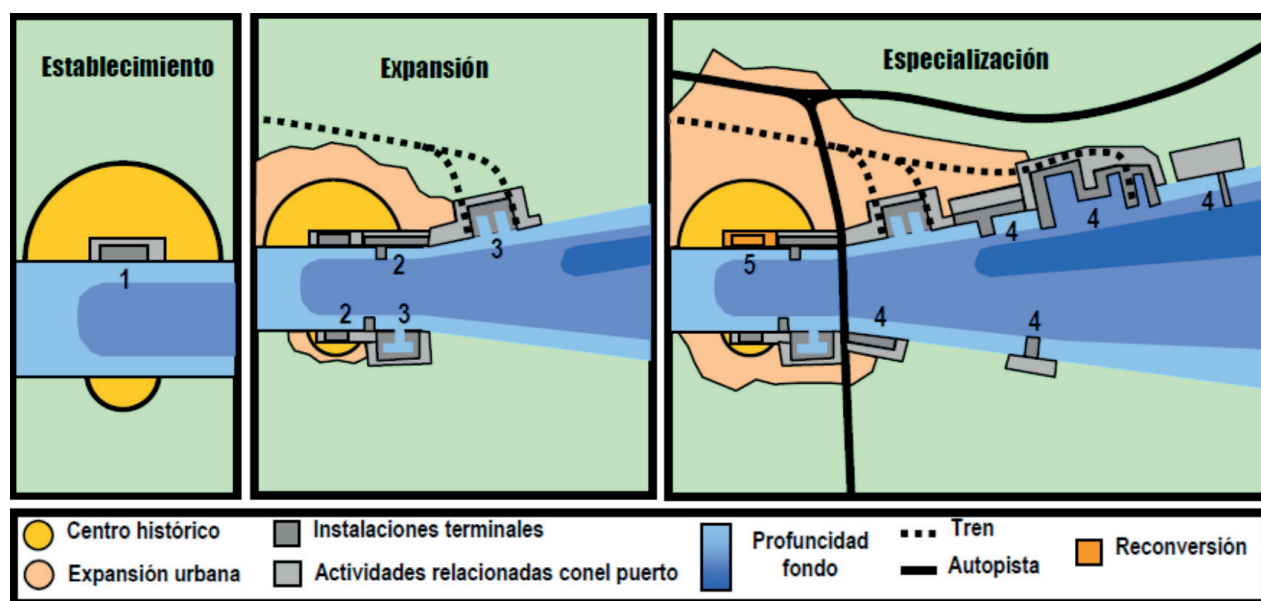


Figura n° 5. Modelo de relación ciudad-puerto de Bird. Fuente: Integración urbana de los espacios portuarios (p.9), por C. Amil, <http://www.udc.es/iuem>. Doc. 9-2004.

El primer tipo de relación ciudad puerto es denominado de **establecimiento**, que comprende una simbiosis entre puerto y ciudad, donde el marco inicial del puerto está condicionado por la geografía. El puerto está conformado por varios diques, por actividad pesquera y comercio (mercado). Históricamente, corresponde a la etapa preindustrial.

El segundo tipo es el de **expansión**, donde se presenta un distanciamiento entre ciudad y puerto, producto de los cambios tecnológicos y económicos de la revolución industrial, incrementándose el comercio mundial y ampliando la infraestructura portuaria a nuevos diques, dársenas y muelles, aumentando su magnitud y la de las naves, incorporando zonas de astilleros. Asimismo, la llegada del ferrocarril a los puertos incide fuertemente en la demarcación del territorio y las ciudades.

Y el tercer tipo corresponde a la **especialización**, que se caracteriza por una disociación entre el puerto y la ciudad, pues los puertos requieren cada vez más de mayor espacio por la diversificación de la producción y el comercio. Además, por el aumento del tamaño de las naves, el nuevo cambio tecnológico y logístico: containers, granel sólido y líquido, demandando amplias zonas de almacenamiento, de acceso, más muelles especializados, aguas más profundas. Todas estas transformaciones van materializando el abandono de los antiguos puertos

² Bird, J. (1963) The Major Seaports of the United Kingdom Hutchinson University Library. London.

y la construcción de nuevas instalaciones, en zonas más alejadas de las áreas urbanas (Rodríguez Garrido, 2015).

Brian Hoyle en 1989 desarrolla un modelo que, considerando el de ANYPORT diseñado por Bird, se centra más en el análisis de la relación ciudad puerto (Amil López, 2004, pág. 9).

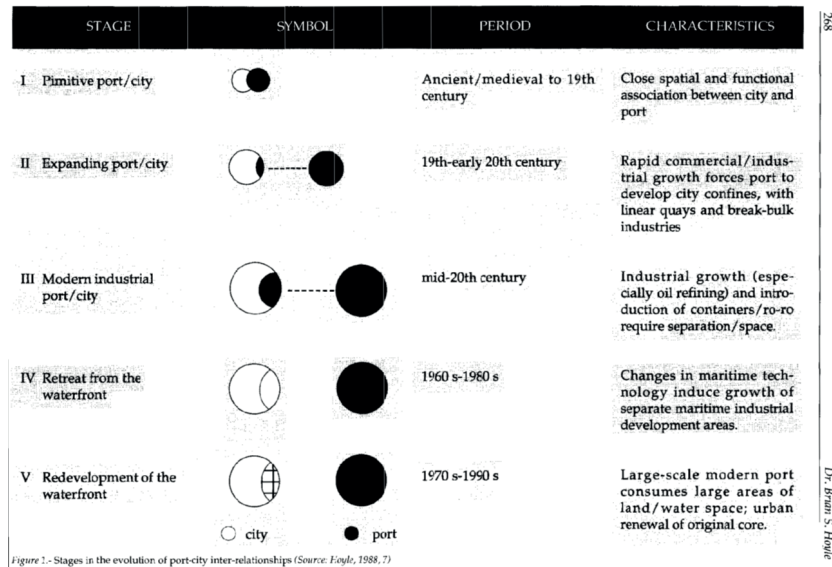


Figura n° 6. Estadios de evolución de la relación puerto – ciudad. Fuente: Cites and Ports: Development Dynamics on the Port-City Interface, por Brian Hoyle, 1994, John Wiley & Sons.

El modelo de Hoyle presenta cinco etapas de relación puerto-ciudad, en este se analizan los componentes claves que caracterizan cada una de estas etapas, desde la antigüedad hasta finales del siglo XX, que dan cuenta de las distancias y protagonismos de cada parte durante la historia de las sociedades humanas con desarrollo marítimo portuario.

La primera etapa del modelo de Hoyle da cuenta del primer cambio de una relación entre puerto y ciudad integrados, en lo que llama “puerto-ciudad primitivo”, que funcionó desde la Antigüedad hasta la Edad Media a través de la relación directa de las actividades del puerto conectadas con la ciudad por dinámicas tales como almacenar y comercializar productos en las orillas y calles contiguas al puerto, así como las actividades de carga y descarga eran de acceso libre (Fedele & Domínguez Roca, 2015). El avance de la industrialización y comercialización transforma esta dinámica al requerir espacios más amplios para el manejo de carga fraccionada. De este modo, Hoyle visibiliza el cambio de dinámicas entre puerto y ciudad que comienzan con el proceso de industrialización, y que caracterizan la siguiente etapa que comienza en el siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX.

La tercera etapa, aquella que se desarrolla en la mitad del siglo XX, se caracteriza por la separación del espacio funcional y físico del puerto y la ciudad producto de los cambios producidos por el aumento de tráfico de contenedores. En este periodo, es posible identificar los primeros cercos y vallados que dividen las zonas de tratamiento portuario y la urbe (Boix Perea, 2017).

Por último, Hoyle se refiere a una cuarta y quinta etapa comprendidas entre 1960- 1990, en las se produce un aumento progresivo de demanda de superficie disponible para el tratamiento de las cargas (producto de la conteneirización y la intermodalidad). Esto se tradujo en un proceso de desplazamiento de la actividad industrial-portuaria de forma parcial o total (Grindlay Moreno, 2008) de la ciudad, y la remodelación y ampliación de los frentes marítimos que requieren aguas más profundas, así como también, de mayor longitud y calado de muelles para dar abasto con la frecuencia y dimensiones de las nuevas embarcaciones.

2.6.3 La Gobernanza en las ciudades puerto

“La gobernanza es un campo de investigación en obras acerca de las formas de coordinación, orientación y dirección de sectores, de grupos y de la sociedad, más allá de los órganos clásicos de gobierno”. Así es definido el concepto de gobernanza por el Diccionario de Políticas Públicas, destacando que el actual interés responde a las importantes transformaciones del rol del Estado y el cuestionamiento al concepto tradicional de autoridad. De este modo, la gobernanza se concibe como muchos/as más actores que el propio gobierno “...a un conjunto de instituciones, de redes, de directivas, de reglamentos, de normas, de usos políticos y sociales, así como a actores públicos y privados...” (Boussaguet Laurie, 2009, pág. 261). Otros atributos sustanciales es que contribuyen a estabilidad social y política, a la capacidad de dirigir, a otorgar servicios y salvaguardar la tan demandada legitimidad.

La gobernanza, en este sentido, es entendida como una nueva forma de gobernar, distinta al sistema de control jerárquico, basándose en un modelo cooperativo donde tanto los actores estatales y no estatales participan conjuntamente en redes público-privadas (Mayntz, 2001), caracterizándose por la búsqueda de una participación equilibrada entre actores de poder público, la sociedad civil y la participación de entes gubernamentales.

La gobernanza portuaria se ha ido transformado en la medida en que el modelo de puerto ciudad ha ido cambiando, “tratar la gobernanza de los puertos es una cuestión compleja que remite a diferentes etapas de la historia, de las culturas, y de la geografía” (CEPAL, 2015, pág. 1) en América Latina y el Caribe, “desde el siglo XX, los puertos pasaron por distintos roles dentro del sistema comercial, de transporte y de logística, asociándose con diferentes modelos de gobernanza para su gestión y administración” (CEPAL, 2015, pág. 1). Los puertos pasan de ser administrados totalmente por el sector público a un modelo híbrido que cuenta con servicios privados (como el servicio de estiba “tool”) y, finalmente, por la existencia de terminales que mantienen la propiedad pública, pero son operados por privados (modelo landlord) (CEPAL, 2015).

De acuerdo al informe de CEPAL, “el gran desafío para los puertos: la hora de pensar una nueva gobernanza portuaria ha llegado” (2015), América Latina y el Caribe, viven una crisis generalizada en los puertos desde fines de los '80 y comienzos de los '90, que afecta tanto sus actividades, inversiones, planificación, administración como los costos y la producción de esta actividad. Dicha situación ha conllevado a impulsar iniciativas gubernamentales de mayor participación entre el sector público y privado en la administración y planificación de la actividad portuaria, con una orientación mercantil que tiene como objetivo

solucionar los problemas laborales, la baja productividad y costos elevados que existían en casi todos los puertos de la región”, de modo que, “todas las opciones de combinación de los sectores público y privado deben estar respaldadas por políticas económicas cuyo fin sea promover el comercio. (pág. 5)

Este nuevo modelo de gobernanza permitió cumplir con metas de eficiencia, generando un aumento en la producción (Millones de TEUs) del 460% entre el año 2000 y el 2013 (pág. 6), y requiriendo, por consiguiente, más espacio físico para el tratamiento de la actividad. La expansión portuaria requiere de los puertos tradicionales asentados en “las ciudades o adyacentes (...) la construcción de nuevos puertos tipo greenfield, en áreas no portuarias” (pág. 3).

Para el caso de América Latina, Galimberti considera la ciudad-puerto de Gua-

yaquil en Ecuador, Buenos Aires y Rosario en Argentina y a Valparaíso en Chile, dando cuenta de la inversión pública-privada en los frentes marítimos. En el caso de Ecuador (Puerto de Guayaquil), en 1998 destaca la creación de la Fundación 2000, para gestionar y proyectar la administración del malecón en la ciudad, conformada por actores públicos- privados siendo presidida por el alcalde de la ciudad (Galimberti, Reflexiones en torno a las transformaciones de waterfronts contemporáneas, 2014). La reconversión del sector se realiza con un enfoque en la activación turística, en una reconexión entre trama urbana y el río Guayas. Se logra una “revalorización del rol de los espacios públicos, la preservación patrimonial, la búsqueda de la identidad local, la reactivación del comercio de la zona central” (Galimberti, Reflexiones en torno a las transformaciones de waterfronts contemporáneas, 2014, pág. 26). Si bien se abre el frente marítimo a la ciudad, los habitantes reclaman su derecho de participación en las decisiones tomadas y la fuerte atribución que tiene el sector privado lo que da cuenta de un “debilitamiento de la acción pública frente a políticas privatizadoras del proyecto” (Galimberti, Reflexiones en torno a las transformaciones de waterfronts contemporáneas, 2014, pág. 27).

Por otra parte, el caso de las ciudades puerto argentinas: el caso de Puerto Madero en Buenos Aires y Rosario, dan cuenta de modelos de gestión norteamericanos y europeos, donde son las corporaciones privadas las encargadas de la transformación de los *waterfronts*, modelos que en un “contexto latinoamericano de desigualdad social e inequidades socio-territoriales, produce efectos más complejos en relación a la re-costura ciudad/rio y la formación de espacios públicos urbano-territoriales de acceso para toda la sociedad y no solo para grupos hegemónicos de elite” (Galimberti, Reflexiones en torno a las transformaciones de waterfronts contemporáneas, 2014, pág. 34).

En última instancia la autora se refiere al caso del Puerto de Valparaíso, donde por falta de una adecuada participación ciudadana ha sucedido en reclamaciones y debates en torno a las propuestas de transformación del frente marítimo.

Siguiendo con este caso (Puerto en Valparaíso), Mabel Alarcón distingue tres sectores que conforman el tejido urbano en la ciudad de Valparaíso y que establecen diferentes relaciones con el frente portuario: a) sector puerto- aduana, el que corresponde al área fundacional de la ciudad y cuyos usos principales son de comercio destinados a la provisión de servicios portuarios, b) sector bellavista donde se ubican importantes espacios públicos lo que “le confiere al sector un carácter de traspaso entre el sector puerto-aduana y el sector almendral” vinculado además, los espacios de área comercial (usos financieros y administrativos y usos terciarios de servicios al puerto). c) sector almendral de clara vocación comercial y terciaria principal acceso a la ciudad desde el sur, y el muelle barón, único vínculo puerto-ciudad del sector (Alarcón Rodríguez, 2009). La vinculación de Valparaíso con el puerto se hace evidente, el “crecimientos hacia el borde del mar como hacia el interior de los cerros muestran que la urbanización de Valparaíso ha estado dirigida por la necesidad de vincular puerto y ciudad” (Alarcón Rodríguez, 2009, pág. 213). La vinculación urbana entre puerto y ciudad no significó que se produjera una gobernanza en la gestión continua entre estamentos vinculados al desarrollo de la ciudad.

En el caso de Chile, a partir de la ley de modernización portuaria 19.542 se crean los Consejos de Coordinación Ciudad Puerto (CCCP), el que tiene como objetivo “procurar un desarrollo armónico entre los puertos y la ciudad (...) Para estos efectos, se creará una instancia de coordinación a nivel de región, denominada Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto” (Zrari, 2016, pág. 94). Dada las problemáticas existentes entre la relación ciudad-puerto y la creciente participación y reclamación de la ciudadanía en las transformaciones urbanas

de su entorno, hacen de este un instrumento de política pública necesaria para unificar los requerimientos de las partes involucradas en la intervención espacial de las ciudades.

Las tensiones territoriales por el desarrollo de proyectos portuarios, como lo son, por ejemplo, la construcción del Terminal 2 en Valparaíso y en Antofagasta con la construcción de un galpón de Sierra Gorda. En este último caso, ha significado que “la relación entre el puerto de Antofagasta y la ciudad ha llegado a ser altamente conflictiva dados los niveles de contaminación que emanan desde sus operaciones y su ubicación en el centro histórico de la ciudad” (Vergara-Pe-rucich & Texido Zlatar, 2018, pág. 2). Dichos ejemplos hacen que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) intenten reactivar los CCCP en Chile, pero este organismo no funciona con continuidad, de hecho, según la ley 19.542, no hay “mecanismos que obliguen o incentiven a las empresas portuarias a consultar los otros actores con competencias en el ordenamiento territorial (...) y se refleja en el debilitamiento de las instancias de coordinación tanto a nivel nacional como local” (Zrari, 2016, pág. 101).

Sabah Zrari, por su parte, advierte que al no existir una coordinación/vinculación entre los instrumentos de planificación territorial y los planes maestros que desarrollan las empresas portuarias en cada territorio, se hace imposible una real relación entre acuerdos de desarrollo entre las ciudades y sus puertos, desacreditando el rol de los CCCP, siendo una gestión truncada por “lógicas e intereses institucionales” (Zrari, 2016, pág. 103), e indica que la gobernanza puerto-ciudad es una necesidad para el desarrollo sustentable del puerto y su territorio, siendo primordial la participación de los habitantes de cada territorio en la conformación de proyectos de reconversión de los frentes marítimos.

Se llega aquí a un punto donde puede resultar de utilidad conectar el concepto de estrategia de Secchi (2014), quien la entiende como un “modo de coordinar y organizar, en el espacio y en el tiempo, un conjunto de acciones llevadas a cabo por una pluralidad de actores, impulsados por intereses específicos y dotados de habilidades específicas” (pág. 153), es decir, correspondería a un sistema organizativo complejo de racionalidades múltiples. En este caso, integrar a la complejidad de actores constituye un factor clave en la conflictiva relación ciudad – puerto. Para Secchi, estas estrategias son las que se deben considerar para la construcción del “escenario”, entendiendo que ya no se debe pensar de manera fragmentada, sino como una escena futura de unidad. Por el contrario, los procesos de zonificación resultan ser la “institucionalización de tendencias ya fuertemente presentes en la sociedad, que llevaron a expulsar hacia otro lugar (...) a distinguir y a separar lo que era el “otro” (Secchi, 2014, pág. 157), y no la causa de la segregación.

Finalmente, Secchi señala que la ciudad contemporánea debe ser entendida “a través de la continua destrucción y democratización de los valores de posición, está particularmente equipada para manejar la diferencia y el entrevero, es decir, e cambio de los sistemas de compatibilidad e incompatibilidad entre sujetos y actividades” (Secchi, 2014, pág. 158).

Ante ello Secchi, resalta la importancia de generar cartas o acuerdos, que antes de poner su confianza en un plan, el proyecto de la ciudad debe sellarse en “un pacto entre la administración y los ciudadanos” (Secchi, 2014, pág. 159).

Con los antecedentes revisados podemos afirmar que la relación ciudad-puerto está bastante definida por conflictos, los que se han agudizado en el neoliberalismo en dos movimientos que se encuentran en un mismo espacio: por una parte, la expansión/concentración del comercio mundial y su expresión logís-

tica y portuaria, y por otra, la presente tendencia de expansión/concentración urbana, especialmente en ciudades cercanas a áreas metropolitanas y litorales. Es en este espacio de tensión donde se tienden a situar las ciudades puerto.

Al mismo tiempo, una característica clave del s. XXI ha sido la construcción de actorías sociales que denuncian estos conflictos, levantan la demanda ciudadana por el derecho a la ciudad, por la necesaria sustentabilidad y la participación efectiva en la toma de decisiones respecto a los destinos de las ciudades puerto.

A nivel internacional se han generado instancias de debate y propuestas para avanzar en resolver los nudos de esta relación. Una de ellas es la “Asociación Internacional de Ciudades y Puertos. AIVP”, que reunida el año 2006, en Sidney, en su 10ª Conferencia, acordó una carta en la búsqueda de soluciones que garanticen el desarrollo sostenible, a partir de los siguientes aspectos:

- A) Asegurar la coherencia de los proyectos en los territorios de las ciudades y regiones portuarias. Acercarse a las instituciones, erigir la concertación como principio de gobernabilidad, dialogar con las poblaciones de manera permanente, trabajar a escala del área metropolitana
- B) Tratar las interfaces portuarias desde el punto de vista del carácter mixto. Respetar la identidad de los lugares, establecer nuevos principios de cohabitación ciudad / puerto, manejar los distintos ritmos de la vida portuaria y de la vida urbana
- C) Respetar los equilibrios entre ciudad portuaria y medio ambiente natural. Asegurar la protección del medio natural, garantizar un transporte marítimo y fluvial limpio, desarrollar energías renovables
- D) Reforzar la cohesión social y dinamizar el empleo. Abrir los espacios ciudad - puerto a todo/as, diversificar la oferta de viviendas, apuntar hacia el conocimiento y la formación de las personas, integrar el comercio equitativo
- E) Favorecer desarrollos económicos portuarios y urbanos innovadores. Estimular la actividad económica, favorecer y apoyar la intermodalidad, garantizar la seguridad de los lugares portuarios, posicionarse como interlocutor de los operadores marítimos mundiales, aprovechar las nuevas tecnologías, implementación de una estrategia turística original.
- F) Cooperar entre ciudades portuarias. Colaborar para alcanzar un desarrollo más sostenible, predicar con el ejemplo, apoyar las acciones de la AIVP

2.7 Hipótesis de Investigación y Fundamentación

La producción del espacio³ en el borde costero de Valparaíso se ha realizado en un escenario de conflictos en la década estudiada, basados en concepciones dicotómicas entre actores respecto a sus usos y proyectos, sin lograr una producción armónica del borde costero. Ello no ha permitido construir una relación integrada entre el borde costero y la ciudad, ni en la relación ciudad-puerto⁴.

En el Borde Costero existen redes de actores de distintas escalas y naturaleza⁵, quienes se han encontrado en conflicto respecto a su producción: entre el valor de uso y el valor de cambio del borde costero, entre el espacio público de valor ambiental/patrimonial y la explotación económica, entre el predominio

³ Siguiendo a Lefebvre en el concepto de producción del espacio, a partir de la dialéctica del espacio: prácticas espaciales, representaciones del espacio y espacios de representación.

⁴ Todo ello, considerando los impactos del neoliberalismo, de la globalización y en particular, de las transformaciones del modelo portuario en la producción del espacio del borde costero.

⁵ Escala local, nacional y global. Naturaleza estatal, del sector privado y de la sociedad civil

⁶ Lo que se puede analogar al “otro espacio”, el Lefebvre y al “tercer espacio” en Soja

económico marítimo portuaria o para la actividad turística. Todas ellas, contradicciones basadas en concepciones dicotómicas del espacio, profundizando fragmentaciones y sin lograr construir un espacio que se produzca y se viva de manera integrada⁶, con acuerdo de los/as actores y una gobernanza sostenible.

Los intereses de crecimiento económico nacional, de generación de utilidades en el mercado y de desarrollo local, constituyen fuente de alianza y de conflicto entre los/as actores. Los intereses de crecimiento económico nacional se enfrentan a los intereses de desarrollo local. Una alianza público-privada, preferentemente nacional, impulsa la expansión portuaria. Otra, impulsa la vocación inmobiliaria turística y otra alianza impulsa el desarrollo de espacio público y la conservación de valores patrimoniales.

La producción social del Borde Costero impacta significativamente sobre la ciudad, en la medida que éste cumple un rol estratégico para su desarrollo, sin embargo, las visiones dicotómicas respecto al borde costero y las relaciones de conflicto entre los/as actores, no han permitido una nueva producción del espacio, profundizando la fragmentación en la relación entre el borde costero y la ciudad, en la relación ciudad puerto y repercutido negativamente al desarrollo sustentable de Valparaíso.

Las prácticas en el espacio predominantes se expresan en la actividad marítimo-portuaria y en la existencia de importantes espacios portuarios obsoletos y/o subutilizados, en menor medida las prácticas espaciales se han materializado en pesca, espacio público y turismo. Aquí, los conflictos principales expresados se han dado en el mismo sector marítimo portuario.

En las representaciones del espacio se han producido conflictos importantes, fundamentalmente respecto a los proyectos elaborados para el recinto portuario. La escala nacional es predominante en esta dimensión, en general, en contradicción con las representaciones del espacio de nivel local.

En los espacios de representación de la vivencia del borde costero se expresa de manera diferenciada, fundamentalmente de acuerdo a la escala de los/as actores, desarrollándose una visión más integrada del borde costero en la escala local.

2.8 El Desarrollo del Caso. Valparaíso, su borde costero historia y la trama de actores

En esta sección se analiza la ciudad de Valparaíso, relevando sus singularidades como ciudad puerto, su patrimonio y su relación con la ciudad de Santiago, en el contexto de la macro región central. Luego se focaliza en la descripción de aspectos relevantes del borde costero de la ciudad, que ofrecen antecedentes para comprender la problemática en estudio. Finalmente, se realiza una identificación y descripción de los actores en el borde costero de la ciudad, recurriendo a su clasificación por escala territorial, es decir, a nivel local/regional, a nivel nacional y a nivel global.

En julio de 2003 la Asamblea Mundial de la UNESCO deliberó unánimemente, inscribiendo al Sitio de Patrimonio Mundial de Valparaíso en la lista de áreas de patrimonio de la humanidad de la UNESCO. El argumento central para otorgar esta distinción fue la herencia viva con que la ciudad cuenta del proceso de globalización inicial del siglo XIX, reflejado en la actividad portuaria y la

⁷

Designada como puerto de Santiago por Pedro de Valdivia en 1544

vida urbana, en la infraestructura, arquitectura y el patrimonio intangible que mantienen sus habitantes con una identidad particular. Una ciudad, que desde sus orígenes fue una ciudad puerto⁷, alcanzando su mayor auge durante el siglo XIX, cuando la ciudad vivió una reluciente prosperidad económica y cultural, a partir de la actividad portuaria y el incremento del comercio exterior, convirtiéndose en un particular lugar de encuentro de culturas en el sur del mundo. Todo ello, sumado a la excepcional topografía de la ciudad, conformada por su bahía y encumbrados cerros, dejaron su legado hasta nuestros días, reconocida por su valor patrimonial.

La distinción de la UNESCO se otorgó en la categoría de Bien Cultural, identificando áreas delimitadas y bienes, abarcando el casco histórico de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial y además sus 15 ascensores (Municipalidad de Valparaíso, 2016).

El s. XX no dejó los mismos dones del esplendoroso s. XIX para la ciudad. La apertura del Canal de Panamá y más tarde, la progresiva tendencia de concentración de la Región Metropolitana, incidieron en el decaimiento de sus actividades económicas y la emigración de su población hacia otras comunas del Gran Valparaíso y hacia Santiago.

Valparaíso forma parte de la conurbación del Gran Valparaíso, conformada por las comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Concón, Quilpué y Villa Alemana. Las tres primera son comunas costeras que crecieron en torno a la bahía de Valparaíso. Por otra parte, el Gran Valparaíso se encuentra en la Región de Valparaíso está en la Macro Región Central del país, con una fuerte influencia de la Región Metropolitana por su proximidad, lo que revisaremos más adelante. Además, es necesario observar a Valparaíso desde una perspectiva global, particularmente por el carácter de ciudad puerto hoy en el escenario de la globalización y también por su historia e identidad, marcada por una cultura cosmopolita desde el siglo XIX. Por tanto, esta investigación consideró distintas escalas que se expresan en el espacio estudiado, la delimitada al borde costero en estudio, la escala local, que comprende la comuna y la región de Valparaíso, la escala nacional y la escala global.

Cabe recordar entonces que éste es el territorio geográfico donde se enmarca el estudio del Borde Costero de Valparaíso en escalas superpuestas: La comuna de Valparaíso, la bahía de Valparaíso, el Gran Valparaíso, la Región de Valparaíso y la Macro Región Central de Chile.

2.8.1 La estructura sociodemográficos y económica de la comuna de Valparaíso

Desde mediados del s. XX en adelante se ha experimentado una disminución del crecimiento de la población comunal, lo que ha ido acompañado por un proceso de envejecimiento de la misma. Una explicación importante de este decrecimiento ha sido la emigración de la población hacia otras ciudades del Gran Valparaíso, como Viña del Mar, Quilpué y Villa Alemana. Y de manera muy significativa, producto de la emigración de la población a la Región Metropolitana.

De acuerdo al Censo 2017 (INE, 2017), la comuna de Valparaíso tenía una población de 296.655 habitantes, habiendo incrementado un 7,49% desde el año 2002 (BCN, 2020), periodo en que la población de la comuna era de 275.982 habitantes. Respecto a la población por grupo etario, el incremento de la proporción de adultos mayores en la comuna de Valparaíso es de un 10,23 % en el

año 2002, a 13,36% en el año 2017, es decir hay un aumento de un 3,13% dentro de este rango etario. En tanto la proporción de jóvenes menores de 15 años en la población comunal disminuye de 22,45% el 2002, a 17,76% para el año 2017 (BCN, 2020).

Respecto a los niveles de pobreza y nivel de ingresos, la comuna de Valparaíso registra una menor incidencia que la registrada a nivel nacional y menor promedio de ingresos de los hogares. De acuerdo a la CASEN 2017, un 7,08% de la población de la comuna de Valparaíso se encontraba bajo la línea de pobreza según la tasa de pobreza por ingresos, mientras que la del país era 8,6% (BCN, 2020). Por otra parte, el nivel de ingreso promedio de los hogares expresa una situación más desventajosa que la nacional. El promedio de ingreso de los ocupados en la comuna de Valparaíso alcanzó el 2017 a \$460.957, en tanto que a nivel de país el mismo promedio era \$554.493. Esto representa una brecha de \$93.536 (INE, 2017a). Pero, además, esta brecha aumenta si se consideran las transferencias monetarias del estado. Es decir, el promedio del ingreso monetario total de los hogares de la región de Valparaíso era de \$852.811, correspondiendo un 96,4% a ingreso autónomo y un 3,6% a subsidios monetarios (aportes del estado) mientras que el promedio país fue de \$915.484, lo que representa una brecha de \$62.673 (BCN, 2017).

De acuerdo a un estudio realizado por la Universidad de Valparaíso el año 2008 sobre el impacto de la actividad marítimo-portuaria en la comuna (UV, 2008), se concluyó que era este sector el que aportaba en mayor medida al PIB comunal, alcanzando en su conjunto a un 33,17%. El aporte al empleo, considerando los empleos directos e indirectos en el sector, representaba para entonces un 9,46%. Otro dato relevante a considerar es el aporte financiero que esta actividad realiza a las arcas municipales, correspondiendo al 15,9% del total del presupuesto municipal (Grupo de Ingeniería Civil Oceánica, 2008, págs. 24-25).

En el Ranking de puertos latinoamericanos de la CEPAL (2019) el Puerto de Valparaíso ocupa el lugar N°19 y el Puerto de San Antonio, el N°9. Ambos, representan más del 50% de la transferencia de carga nacional (CEPAL, 2019). Aun cuando el Puerto de Valparaíso sostiene importantes indicadores de eficiencia, el rendimiento del Puerto de San Antonio es cada vez mayor. Está planteada la necesidad de abordar su gestión como un sistema portuario regional, lo que no parece ser muy compatible con el modelo portuario vigente en Chile, basado en la competencia entre Puertos.

Respecto al sector turismo, es difícil contar con estadísticas que den cuenta de su magnitud y evolución nivel local, sin embargo, es posible revisar antecedentes regionales del Instituto Nacional de Estadísticas (INE), lo cuales aportan una referencia, más otros registros municipales y del SERNATUR: La región de Valparaíso ha experimentado un importante crecimiento del turismo durante los últimos años. El INE (2019) registra un descenso de un 24,9% de las pernoctaciones en la región, mientras que a nivel nacional la disminución fue de un 11,9% (INE, 2020). Como se mencionó el INE no publica estadísticas comunales de este carácter, sin embargo, sí distingue como destino turístico la agrupación Valparaíso, Viña del Mar y Concón. Esta distinción es relevante, dado que representa el 48,1% de las pernoctaciones de la región. Cabe destacar que esta misma agrupación de comunas registró un decrecimiento de 37,9% de pernoctaciones respecto a diciembre del año anterior. Este descenso se explica principalmente por la disminución en las pernoctaciones de pasajeros nacionales (INE, 2019). Pero sabemos que, entre las tres comunas es Viña del Mar la que concentra la mayor cantidad de pernoctaciones (Sudsecretaría de Turismo, 2018). Respecto al perfil del/la turista, se trata fundamentalmente de chilenos (52,3%) y el 19,5% argentinos, EEUU representan el 10%, y el resto de los visi-

tantes encuestados se reparten equitativamente entre otros países de Latinoamérica y Europa. Los aspectos más valorados por los turistas son el patrimonio y la riqueza histórica y monumental (Moreira Gregori, Martín, Oyarce, & Moreno García, 2019).

Otro aspecto importante para considerar en el sector turístico está plenamente inscrito en la condición de Valparaíso como ciudad puerto. El terminal de pasajeros de Valparaíso es el lugar donde se inicia y concluye el crucero, principalmente en tránsito al aeropuerto de Santiago. Sin embargo, el año 2017, se manifestó una pugna entre agentes portuarios que terminó por redestinar las recaladas de cruceros hacia el Puerto de San Antonio, factor que incidió en la cantidad de recaladas en la ciudad de Valparaíso, pasando de encontrarse en el tercer lugar a nivel nacional en el año 2016 a ocupar el sexto lugar para el año 2018-2019, luego de Puerto Montt, Punta Arenas, San Antonio, Chacabuco y Castro (Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, 2019). A nivel nacional las cifras generales en la temporada de cruceros 2018-2019 tuvo un fuerte incremento en un 15,6% de recaladas y un 19,6% en la cantidad de pasajeros. En este balance, Valparaíso adquiere gran protagonismo, incrementando en un 54% la cantidad de recaladas, cifras que ratifican su importancia en la actividad portuaria y economía nacional (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, 2019).

La actividad turística constituye entonces una actividad cada vez más relevante para la ciudad, sin embargo, no existen antecedentes que permitan dimensionar con certidumbre cuánto es su aporte a la economía comunal.

De acuerdo a un programa encomendado por CORFO durante el año 2014, denominado “Valparaíso: ciudad creativa, sustentable e innovadora” para fomentar y potenciar el aporte económico de las industrias creativas en la comuna de Valparaíso, se concluye que este sector a nivel nacional representa el 1,6% del PIB nacional (Ministerios de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, 2014), mientras que a nivel local (desde la ciudad de Valparaíso) se esperaba que el aporte subiera de 0,54% a un 1,6% en un plazo de 10 años (CORFO, 2014). Dado que no fue posible en este estudio desagregar estadísticas comunales, se recurrió a la Encuesta CASEN 2011, de la cual se desprende que el 26% de los ocupados en industrias creativas de la región habitan en la comuna de Valparaíso (Grupo de Estudios Económicos y Territoriales S.A., 2013, págs. 13,15).

2.8.2 La relación entre Valparaíso y Santiago: La expansión urbana y la Mega Región Central de Chile

El estudio Región Central de Chile: Perspectivas de Desarrollo, realizado en 1971 (CIDU/ODEPLAN, 1971) ya consideró las tendencias de concentración de la ciudad de Santiago, con las consecuencias sociales y económicas que de ella se desprendían, lo que se tradujo en un mayor crecimiento económico del centro en desmedro de las provincias, pero al mismo tiempo significó perjuicios para la misma ciudad central, tales como la contaminación ambiental, la segregación social, la saturación de la infraestructura y de la burocracia pública.

Han pasado casi 50 años de realizado este estudio, durante los cuales se han experimentado profundas transformaciones en la forma de vida local y mundial. Cambios de carácter radical en la institucionalidad política chilena y latinoamericana, asimismo, transformaciones económicas y sociales de alcance global. Se ha experimentado una metamorfosis en los procesos de urbanización, así como una consecuente revisión epistemológica de los conceptos que analizan estos procesos.

La tensión entre ambas ciudades ha sido manifiesta, a partir de la alta atracción que ejerce Santiago respecto a la emigración de actividades económicas y de población, iniciada antes de las transformaciones estructurales de la instalación en Chile del modelo neoliberal. En este marco, nos preguntamos ¿En qué medida el fenómeno de expansión/implosión de la ciudad de Santiago inciden en la ciudad de Valparaíso? considerando el proceso de globalización y la inserción de Santiago como punto nodal de conexión a tal proceso. Si es así, es decir, si Santiago es una ciudad global, cómo incide en las transformaciones urbanas que experimentan el Gran Valparaíso y la ciudad de Valparaíso (Quintana Meléndez, 2017).

El estudio indica que esta zona, concentraba poco más de la mitad de la población nacional, un 60% del PIB, el 70% del empleo nacional y similar proporción del valor agregado industrial, además, de encontrarse la sede del Gobierno Central (Santiago) (CIDU/ODEPLAN, 1971). De acuerdo a este análisis, el alto grado de crecimiento de la Macrozona central obedece fundamentalmente al crecimiento del Gran Santiago, fenómeno que responde a dos procesos de concentración: la actividad industrial, y la administración central del Estado. Por contraparte, la situación de las Provincias de Valparaíso y Rancagua, ya entonces iba mostrando un deterioro en actividad económica, y en la emigración de la población joven y de mayor nivel educacional hacia el Área Metropolitana de Santiago, situación que se produjo de manera más marcada en Valparaíso.

Esta manifestación da cuenta de una de las características que Sassen (2007a) comprende en las Megaregiones: la disparidad de las ciudades y los territorios y la tendencia a la aglomeración urbana y actividad económica de la ciudad central, en este caso Santiago. Lo que significa a su vez una presión en el funcionamiento de la vida de la ciudad metropolitana (contaminación y segregación urbana).

Otra característica de la Mega Región es contar con infraestructura que conecte a los centros urbanos. En nuestro caso, la Región Central cuenta con conexiones de infraestructura de transporte importantes. Es el caso de la Ruta 68, que conecta a Santiago con Valparaíso y Viña del Mar, y la Ruta 5 Sur, que conecta a Santiago con Rancagua. Ello, por cierto, constituye una oportunidad básica para el desencadenamiento de flujos distributivos dentro de la Macrozona.

Las ventajas que ofrece una mega-región, indica Sassen, también radican en que “ellas contienen ciudades extremadamente densas con recursos y tipos de talento diversos” (Sassen, 2007a, pág. 17). En este plano, en estudio de Región Central se identifican tres capacidades con trayectoria histórica y potencialidades de desarrollo en el Gran Valparaíso: la actividad portuaria y servicios asociados en Valparaíso; el turismo, especialmente en Viña del Mar, y la Educación Superior y servicios para acoger a la población universitaria en ambas ciudades.

Respecto a la tendencia de expansión resulta interesante tener presente el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso, PREMVAL (MINVU, 2014). Éste señala que “el Área Metropolitana de Valparaíso se estructura en un enfoque de corte continental además de marítimo. Esto implica una estrecha relación con la del Área Metropolitana de Santiago y la Macrozona Central” (MINVU, 2013). La zona urbana ya normada alcanzaba 22.785 hectáreas, anexando 20.214 hectáreas de extensión urbana con la nueva norma (MINVU, 2013). Este reciente cambio a la condición del suelo indudablemente obedece a una decisión institucional que confirma y promueve, en sus consecuencias, la tendencia a la expansión urbana y lo urbano generalizado.

Un estudio realizado por la Cámara Chilena de la Construcción a partir del Censo 2012 (CCHC, 2013) señala que el Área Metropolitana de Valparaíso es la segunda ciudad con mayor concentración de viviendas en el país (6,12%). La tasa de crecimiento de población fue mayor que la nacional, a excepción de la comuna de Valparaíso. Sin embargo, es relevante observar que Valparaíso revirtió la tendencia decreciente que experimentó en el anterior período intercensal, 1992 – 2002. Pero el estudio demuestra además que, a pesar de la baja tasa de crecimiento poblacional de la comuna de Valparaíso, el número de viviendas absoluto se triplicó entre 1992 y 2012. El fenómeno hay que investigarlo, sin embargo, si consideramos dos factores: disminución de habitantes, aumento de viviendas y agregamos la tendencia a la segunda vivienda en el litoral por parte de población de Santiago, quizás encontraremos una respuesta. El proceso de Litoralización se puede comprender como “la preferencia en la localización de la población y la actividad en los corredores naturales y de infraestructuras de comunicación costeros (...) en un espacio reducido y a la presencia de actores con preferencias, motivaciones y expectativas sobre el territorio muy diferenciadas cuándo no contrapuestas” (González Reverté, 2008, pág. 80). Si aplicamos el concepto al litoral central de Chile es posible evidenciar cómo estas preferencias se han traducido en un incremento de la inversión inmobiliaria para materializar la segunda vivienda. Esta búsqueda la podemos asociar a efectos negativos de la metropolización, tales como, la contaminación, la saturación de la infraestructura, factores que impulsan a la población santiaguina por fines de semana o períodos cortos en el litoral más próximo. Esto es el litoral de la Región de Valparaíso y en mayor medida Viña del Mar y Concón. Sin embargo, hay evidencias de la tendencia emergente en Valparaíso, en la oferta de proyectos inmobiliarios donde el mayor valor es la vista a la bahía desde el anfiteatro y disfrutar de valores patrimoniales de la ciudad. Esta tendencia trae como consecuencia otros fenómenos como la gentrificación, reemplazando las antiguas viviendas y población originaria, por modernos loft o edificios en altura con vista al mar.

2.8.3 El Borde Costero y el Puerto de Valparaíso

El análisis de la problemática se aplica a Valparaíso, la cual es una ciudad puerto desde sus orígenes. Podemos comprender como ciudad puerto a “Aquellas ciudades que presentan características específicas debido a las actividades marítimo-costeras que efectúan sus habitantes, en especial en la zona portuaria o puerto (...) ciudad y puerto constituyen un binomio indivisible” (Chávez & Virgen, 2014). El Comercio internacional y nacional a través de la importación

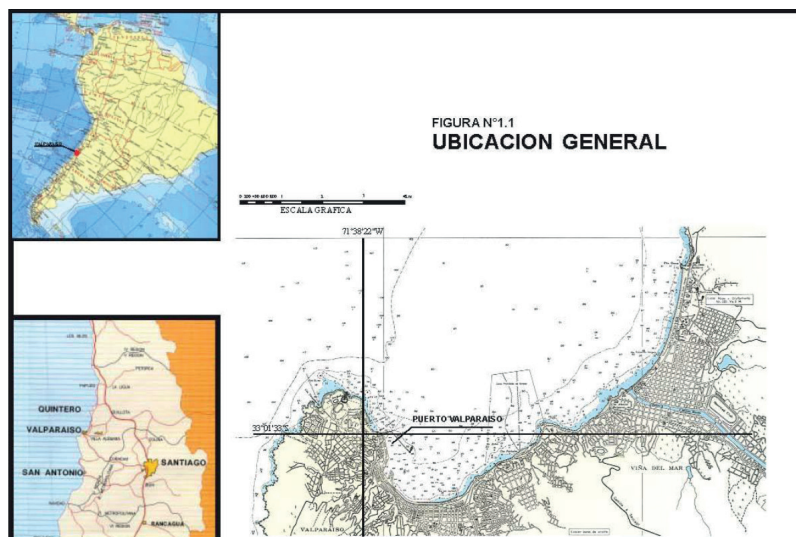


Figura n°7. Ubicación general de Valparaíso.
Fuente: Plan Maestro Puerto Valparaíso (p.1.3),
por Empresa Portuaria Valparaíso, 2012.

y exportación de mercancías constituye un identificador de las ciudades puerto, afectando la cultura, la economía y la conformación urbana de las ciudades. En estas, Borde Costero constituye un territorio altamentepreciado por valores paisajísticos, culturales, sociales y económicos, más aún en un escenario de escasez.

El Borde Costero del Gran Valparaíso tiene una extensión de 20 kms. en el área urbana y 66 kms. en total. Es el borde del área urbana donde se ha focalizado la disputa respecto a su producción social y en mayor medida en el Recinto Portuario, administrado por la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV).

Como ya se ha destacado, una condición importante del Puerto de Valparaíso es su ubicación: está en la Macrozona Central, próximo a la región Metropolitana y es parte del sistema portuario regional de Valparaíso, San Antonio y Quintero: “Forma parte de un complejo portuario ubicado a 120 km. del principal mercado nacional, Santiago de Chile, que concentra cerca del 40% de la población total del País” (EPV, 2012, pág. 1.2).

Es necesario considerar la estrecha relación entre el puerto y la ciudad de Valparaíso. Desde sus orígenes puerto y ciudad van creciendo juntos. Respecto a esta relación, en su Plan Maestro de Desarrollo el Puerto de Valparaíso señala “Puerto Valparaíso limita en todo el contorno de su espacio con la Ciudad de Valparaíso, erigiéndose en un Puerto que liga su crecimiento a las potencialidades estructurales de la misma” (EPV, 2012, pág. 1.2).

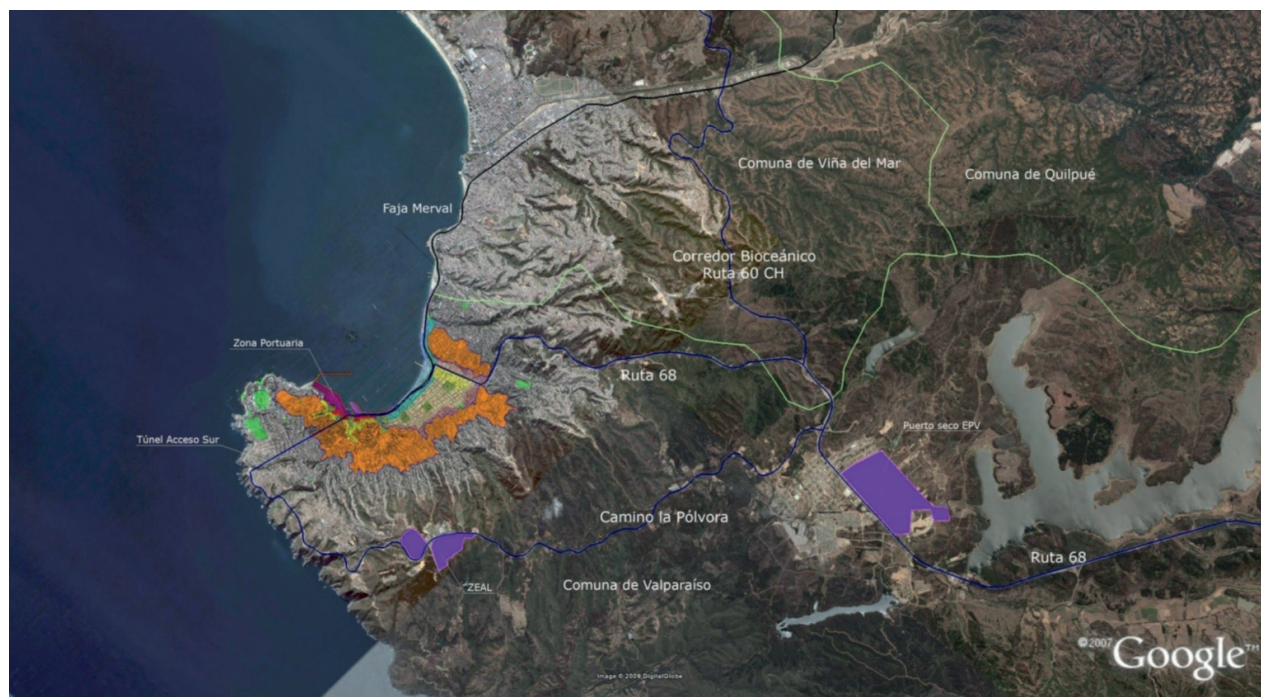


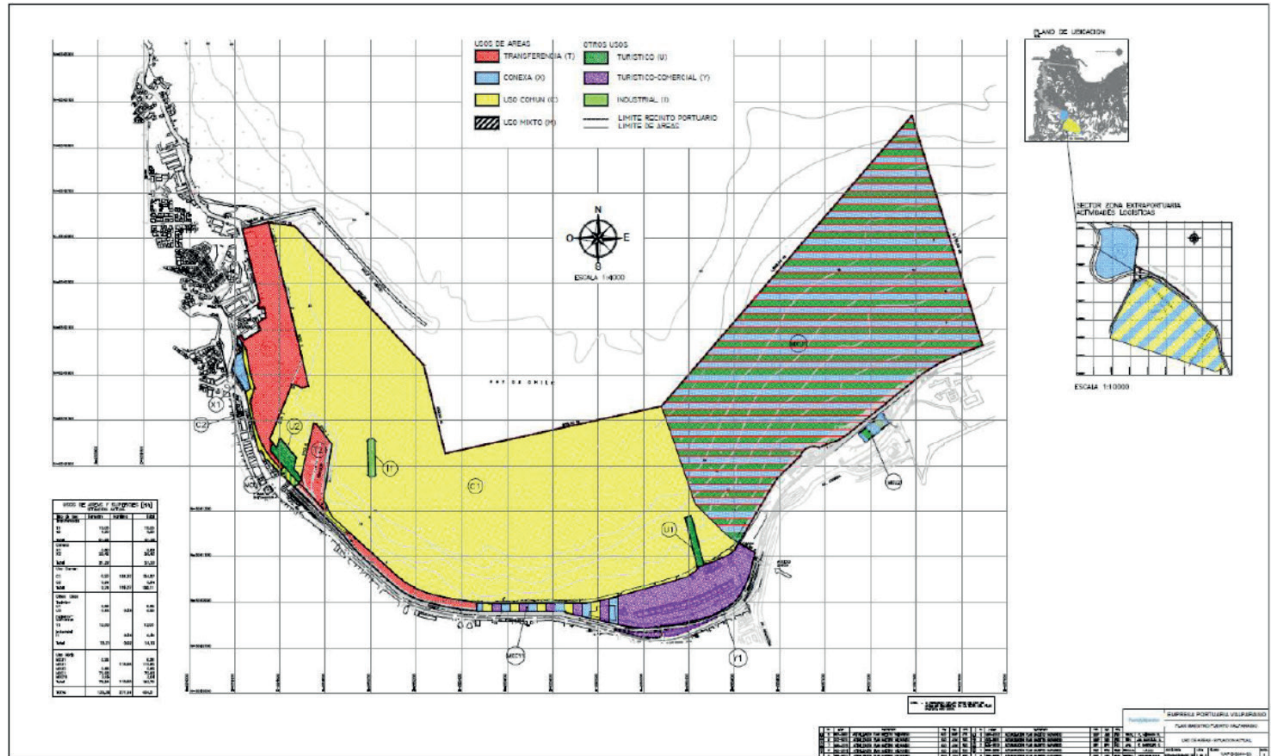
Figura n° 8. Valparaíso territorial. Fuente: Estudio Estratégico Nacional de Accesibilidad y Logística Portuaria: Impacto en la Competitividad, el Uso de Suelo y en la Calidad de Vida Urbana. CITRA, Consultores (pag.24), 2010, Dirplan.

Una parte importante del borde costero urbano es recinto portuario, administrado por la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), el que se encuentra frente al anfiteatro de la ciudad. Las disputas sobre el borde costero de la ciudad se encuentran principalmente en esta zona,preciada tanto por la ciudad como por el puerto.

8

La superficie del recinto portuario está definida en el Decreto N°33 del 14.01.08 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

El recinto portuario comprende áreas terrestres y áreas marítimas, las que, caracterizadas por sus actuales usos, se indican en la imagen N°9 su superficie total es de 404,5 hectáreas⁸, de las cuales 271,14 corresponden a áreas marítimas, y 133,36 a áreas terrestres⁹.



2.8.4 El Puerto de Valparaíso, su infraestructura, operación y transferencia de carga

El Muelle Villaurrutia de Valparaíso fue la primera obra portuaria que se construyó en el país (1810). El muelle fue construido en la punta de El Cabo, entre las aldeas del Almendral y del Puerto. Para entonces, el mar llegaba a pie de cerro, donde hoy se encuentran las calles Esmeralda, Prat, Serrano y Bustamante (EPV, 2002). En el año 1832 se construyeron los primeros almacenes francos para depositar las cargas provenientes de Europa y Asia. Entre 1870 y 1876, se construyó el Muelle Fiscal, la obra portuaria de mayor envergadura y más moderna del país. En 1884 tuvo su origen el Muelle Prat, para el tránsito de pasajeros. La obra también fue utilizada como lugar de paseo para los habitantes, conectada a la Plaza Sotomayor y el monumento a los Héroes de Iquique.

En 1912 comenzó la obra del Megapuerto de Valparaíso. Comprendió el inicio de la construcción de una extensión de 700 mts. y llegando a profundidades de hasta 55 mts (CAMPORT, 2012, pág. 23). La obra se entregó en 1930, comprendiendo además la construcción del Espigón, el Muelle Barón, malecones y explanadas. Es decir, lo que constituye hoy la principal infraestructura del puerto de Valparaíso. La obra fue considerada por la prensa de entonces como la obra marítima de mayor complejidad a nivel mundial (CAMPORT, 2012).

Figura n° 9. Uso de áreas situación actual, Puerto de Valparaíso. Fuente: Plan Maestro Puerto Valparaíso (p.49), por Empresa Portuaria Valparaíso, 2020.

⁹ Se incorporó dentro de las definiciones de usos de área las 93 hectáreas correspondientes a la Zona de Extensión de Apoyo Logístico de propiedad de la Empresa Portuaria Valparaíso, las que se encuentran fuera del borde costero

Es importante destacar que después de la construcción del molo de abrigo no se han realizado nuevas obras de infraestructura importantes para el puerto. Las inversiones desde 1930 en adelante se han orientado a mantención y reparación, principalmente después del daño que sufriera el puerto con el terremoto de 1985. (EPV, 2002).

Como se mencionó anteriormente¹⁰, desde la puesta en marcha de la Ley 19.542 (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones; Subsecretaría de Transportes, 1997), en diciembre de 1997, en Chile se modifica la institucionalidad portuaria, siendo reemplazada la antigua Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI) por 10 empresas estatales autónomas. Éstas, correspondían a cada uno de los puertos administrados por EMPORCHI a lo largo del país. Es así, como en el marco de la misma ley, indicado en su artículo 1º, se constituye la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), administradora del Puerto de Valparaíso (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones; Subsecretaría de Transportes, 1997, pág. 1). Se modifica en la ley la manera como operan los puertos estatales como señala el artículo 19º: “Las empresas podrán realizar su objeto directamente o a través de terceros. En este último caso, lo harán por medio del otorgamiento de concesiones portuarias, la celebración de contratos de arrendamiento o mediante la constitución con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, de sociedades anónimas” (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones; Subsecretaría de Transportes, 1997, pág. 7). Es así, como a comienzos del 2000 empieza a funcionar el modelo de concesiones portuarias, abriendo la puerta para que otros agentes privados puedan hacerse cargo de la operación de los puertos e incluso de inversión en infraestructura. La primera concesión en el Puerto de Valparaíso fue la del Terminal 1, otorgada en 1999 a la empresa Terminal Pacífico Sur (TPS), propiedad del Grupo Von Appen. El 2006, se entregó en concesión parte del recinto portuario del sector Barón a la empresa Plaza Valparaíso, filial de Mall Plaza, para la ejecución del Proyecto Puerto Barón.

Sin embargo, se puso término al contrato después del fallo de la Corte Suprema que lo declarara ilegal en diciembre del 2017 (El Mercurio, 2017). En tanto, el Terminal 2 fue concesionado el año 2013 a la empresa Terminal Cerros de Valparaíso (TCVal), parte del consorcio OHL, para la operación del espigón y ejecución del proyecto Terminal 2. Sin embargo, hasta la fecha el proyecto aún no se ha ejecutado y se le puso término a la concesión en marzo del 2022 (Mundo Marítimo, 2021). El año 2002, EPV entregó en concesión a la empresa AGUNSA la bodega Simón Bolívar y un área circundante del sector Barón para el funcionamiento del Terminal de Pasajeros de Valparaíso (VTP). La concesión fue entregada por un período de 30 años, sin embargo, EPV finiquitó esta concesión en agosto del 2020, después de una demanda civil presentada por VTP contra la empresa portuaria (Mundo Marítimo, 2020), aun cuando VTP construyó nuevas instalaciones en el sector de Bellavista, modificándose la concesión original. Finalmente, la concesión a ZEAL fue otorgada en diciembre del 2007 a la empresa ZEAL Sociedad Concesionaria S.A. por un período de 30 años, lo cual se mantiene vigente.

Respecto a la infraestructura actual, el Puerto cuenta con 8 sitios de atraque ubicados en dos terminales. En el Terminal 1 existen 5 sitios, operados por la empresa Terminal Pacífico Sur (TPS). Su frente de atraque tiene una longitud total de 1006 mts., los que se distinguen en dos bordes: a) Los sitios 1,2 y 3, que suman una longitud de 740 mts. y un calado máximo de 14,1 mts. b) Los sitios 4 y 5, con una longitud de 266 mts. y un calado de 9,4 (TPS, 2020).

Letra	Usuario	Área [m2]	Función	Vigencia		
				2015	2020	2021
A	Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A.	156.536	Explotación y operación Frente de Atraque N°1	31-12-19	31-12-29	31-12-29
B	ZEAL Sociedad Concesionaria S.A.	290.000	Prestación de Servicios Básicos ZAO	21-02-38	21-02-38	21-02-38
C	Terminal Cerros de Valparaíso S.A.	65.800 (actual) / 91.000 (por generar)	Explotación y operación Frente de Atraque N°2	16-12-43	16-12-43	Hasta marzo 2022
D	Valparaíso Terminal de Pasajeros S.A.	13.160	Explotación y operación Terminal de pasajeros	22-11-32	Contrato finalizado 22-09-2020	No vigente
E	Plaza Valparaíso S.A.	110.000	Proyecto Turístico y Comercial	10-11-36	Contrato finalizado 09-01-2018	No vigente

El Terminal 2 cuenta con 3 sitios (6, 7, y 8) y se encuentra en la zona denominada Espigón. Su longitud total es 605 mts. y su calado máximo es de 8,5 mts (EPV, 2013). Hasta el año 2012, estos últimos eran operados directamente por EPV. Luego, la operación del Terminal 2 fue licitada y concesionada a la empresa Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL), para entonces filial de OHL. Los 8 sitios se encuentran protegidos por el Molo de abrigo, construido en 1930.

Tabla n° 2. Concesiones Portuarias, 2015-2021.
Fuente: Elaboración propia en base a “Plan Maestro EPV, 2015”, “Plan Maestro EPV, 2020” y “Portal Portuario, 2021”.

El molo de abrigo tiene 1000 mts. de largo y 50 mts. de profundidad. La longitud de los sitios de atraque es de 1590 mts. Los malecones tienen una extensión de 1000 mts, con profundidad de 4 mts. para embarcaciones menores. En esta extensión se considera el Muelle Prat. Hacia el Oriente se encuentra el Muelle Barón, el cual tiene uso turístico y deportivo. Además, dentro del recinto portuario y próximo al Muelle y Paseo Barón se encuentra el Terminal de Pasajeros, instalado en la Bodega Simón Bolívar, la cual tiene una extensión de 13.160 m2.

El Puerto de Valparaíso tiene como área de influencia a la Zona Central y Centro Sur de Chile. Forma parte de un Sistema portuario regional, conformado además por el puerto estatal de San Antonio y el puerto privado de Quintero (EPV, 2002).

Desde los orígenes del puerto de Valparaíso, la proximidad a la ciudad de Santiago ha representado un factor fundamental para la actividad portuaria. Asimismo, es el puerto más cercano al Paso de Los Libertadores, principal conexión terrestre con Argentina, vinculándolo como una alternativa importante para el comercio del MERCOSUR hacia el Pacífico.

2.8.5 La carga transferida en el Puerto

La especialidad del puerto es carga general en contenedores, seca y frigorizada, y carga fraccionada. No realiza transferencia a granel ni líquida. Los principales productos de importación que ingresan por el Puerto de Valparaíso son: productos químicos, mineros e industriales, vehículos, celulosa y papel. En exportación, las principales cargas son: frutas frescas, vino, cobre metálico, productos comestibles, agropecuarios, industriales (CITRA Consultores, 2008).

La evolución de la transferencia de carga se observa en el siguiente gráfico:

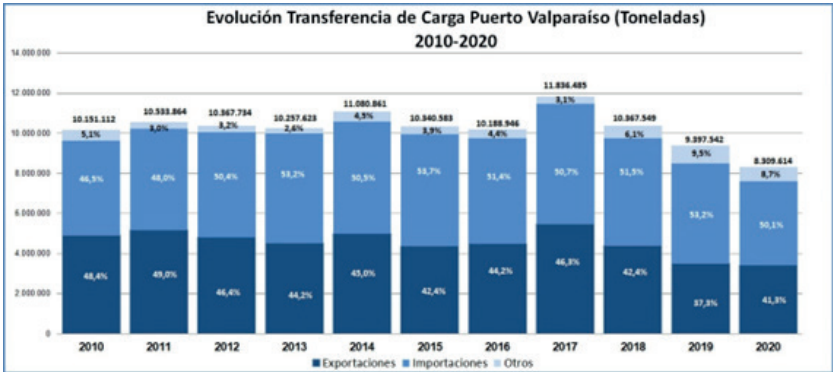


Figura n° 11. Evolución Transferencia de Carga Puerto Valparaíso. Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso, 2020, <https://www.puertovalparaiso.cl/puerto/estadisticas>

En Latinoamérica los puertos de San Antonio y Valparaíso ocuparon los lugares 10º y 19º, con 1,6 millones de TEU en San Antonio y poco más de 820 mil en Valparaíso (CEPAL, 2019).

Ambos puertos, representan casi dos tercios del total de transferencia de carga del país, con un creciente incremento del puerto de San Antonio durante los últimos años, lo que se puede observar en el siguiente cuadro:

Años	Puerto deValpa-raíso	Puerto de San Antonio	Resto de Puertos del País	Total Puertos Chilenos
2004	5.866.146	10.751.436	10.662.407	27.279.989
2009	7.845.722	12.109.781	14.637823	34.593.326
2014	10.814.260	16.176.035	16.436.913	43.427.208
2018	10.114.671	22.057.295	17.251.500	49.423.466

Tabla n° 3. Total de Carga Transferida por los puertos chilenos en Tonelada. Fuente: SEP, Min. de Economía, Fomento y Reconstrucción, 2021.

2.8.6 Los Principales Actores en el Borde Costero de Valparaíso

Dado que el problema de investigación se delimita a la disputa existente entre los actores en la producción social del borde costero de Valparaíso, considerando que algunos de los principales actores en las distintas escalas provienen de la actividad portuaria, resulta fundamental que comencemos identificando quiénes son los actores relevantes en sus distintos quehaceres en esta disputa asimétrica, respecto a las posiciones de poder, fundamentalmente político y económico.

Para identificar a los actores en el borde costero de Valparaíso realizaremos una primera clasificación de acuerdo a la escala territorial. Distinguiremos tres niveles: El nivel local/regional, el nivel nacional y el nivel global. En cada nivel, identificamos agentes económicos, sociales, políticos y culturales que establecen relaciones de conflicto y alianza entre sí para la producción social del borde costero de Valparaíso. A medida que se agranda la escala, la diversidad de actores va disminuyendo, identificando a nivel global preferentemente agentes económicos que tienen presencia en el borde costero de Valparaíso. A escala nacional los actores identificados son preferentemente estatales. A nivel local/regional se expresa una heterogeneidad de actores políticos, sociales, culturales y económicos.

Constituyen objetivos de la investigación justamente conocer a los/as actores, principalmente a partir de sus prácticas, proyecto espacios de representación

respecto al borde costero de Valparaíso. A partir de ello, contaremos con información fundamental para analizar el tejido de relaciones entre los agentes y su expresión en la lucha hegemónica y contrahegemónica por la producción social del borde costero.

Fueron identificados/as como actores principales en el borde costero de Valparaíso los que se exponen en el siguiente cuadro, de acuerdo al sector en que se encuentran (público, privado y sociedad civil) y a la escala que pertenecen (local/regional, nacional y global):

	LOCAL	NACIONAL	GLOBAL
ESTADO/ SECTOR PÚBLICO	Municipalidad de Valparaíso Empresa Portuaria de Valparaíso Gobierno Regional de Valparaíso Metro Regional de Valparaíso Parlamentarias/os Universidades públicas	Gobierno Central: -Ministerio de Transportes -Ministerio de Obras Públicas (MOP) -Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) -Sistema de Empresas Públicas (SEP) -Ministerio de la Economía Armada de Chile Servicios Públicos -Servicio Nacional de Aduana -Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)	UNESCO
MERCADO/ EMPRESA PRIVADA	Empresas Navieras Locales Empresas de Transporte Terrestre Agencias de Aduanas Locales Agentes de Turismo Locales Agentes de Comercio Local Empresas Inmobiliarias Locales Universidades privadas Medios de comunicación (El Mercurio de Valparaíso, otros medios de comunicación local)	Agencias de Aduanas Nacionales Empresas Navieras Nacionales Empresas de Transporte Terrestre Agentes de Comercio Nacional Empresas Inmobiliarias Nacional	Empresas Concesionarias EPV: -Terminal Pacífico Sur de Valparaíso (TPS – Grupo Von Appen) - TCV (OHL) -Terminal de Pasajeros de Valparaíso (TPV) -Empresa Mall Plaza -Zona de Extensión de Apoyo Logístico (ZEAL) Empresas Navieras Transnacionales Entidades Financieras
SOCIEDAD CIVIL	Sindicatos de Pescadores Artesanales Sindicatos de Trabajadores/as portuarios/as Coordinadora de Defensa de Valparaíso Ciudad – Puerto (organizaciones gremiales y sindicales) Ciudadanos por Valparaíso Colegio de Arquitectos Asamblea Ciudadana Pacto Urbano la Matriz El Consejo de la Sociedad Civil de Valparaíso (COSOC) Organizaciones culturales y juveniles Juntas de Vecinos y organizaciones comunitarias.	ICOMOS Chile Colegio de Arquitectos de Chile	ICOMOS internacional

Entre los actores del nivel local/regional destaca la Municipalidad de Valparaíso, dado su rol fundamental en la administración de la comuna y sus proyectos de desarrollo, más aún, si se considera que Valparaíso, desde sus inicios se ha construido simbólicamente y materialmente en relación al mar y su borde costero.

Tabla n° 4. Actores en el Borde Costero de Valparaíso. Fuente: Elaboración propia..

Otro actor, de alta influencia en el borde costero es la Empresa Portuaria de Valparaíso, dado que es quien administra una amplia extensión del territorio y del mar frente al borde. Es discutible su naturaleza local, dado que pertenece al Sistema de Empresas Públicas, es heredera de la antigua EMPORCHI y su directorio es mayoritariamente de Santiago, sin embargo, jurídica y administrativamente es una empresa pública autónoma que tiene por instalación territorial

y área de influencia a Valparaíso. Otra empresa de similares características, pero esta vez de carácter regional, es el Metro Regional de Valparaíso.

El Gobierno Regional, con sede en Valparaíso, por ser su capital regional, también representa un actor de importancia respecto al Borde Costero. Otro actor relevante en este nivel son las universidades. La ciudad, es la segunda a nivel nacional con mayor concentración de universidades (públicas y privadas), muchas de las cuales sostienen una relación significativa con el borde costero a partir de la actividad formativa, asistencia tecnológica y también como actor con opinión respecto al uso del borde costero. Por otra parte, es necesario considerar a los medios de comunicación local, considerando el fuerte impacto de sus discursos en los actores respecto al borde costero.

Entre los agentes económicos locales se identifican agencias de mediano y pequeño tamaño, entre las cuales se cuenta a agencias de aduanas de carácter local, agentes de turismo, de comercio y empresas inmobiliarias locales. En este mismo nivel local se encuentran las caletas de pescadores artesanales, los sindicatos de trabajadores de las empresas que operan en el puerto. Por otra parte, se encuentran un conjunto de actores gremiales y sociales que cumplen un rol relevante respecto al borde costero, particularmente desarrollando acciones colectivas en contra o a favor de proyectos que se consideran para el borde costero de la ciudad. Entre ellos destaca: la Coordinadora de Defensa de Valparaíso Ciudad-Puerto, el Colegio de Arquitectos de Valparaíso, la Asamblea Ciudadana, El Pacto Urbano La Matriz, El Consejo de Organizaciones de la Sociedad Civil de Valparaíso, organizaciones comunitarias y culturales de la ciudad.

2.8.7 Descripción de actores de escala local

El estudio Región Central de Chile: Perspectivas de Desarrollo, realizado en 1971 (CIDU/ODEPLAN, 1971) ya consideró las tendencias de concentración de la ciudad de Santiago, con las consecuencias sociales y económicas que de ella se desprendían, lo que se tradujo en un mayor crecimiento económico del centro en desmedro de las provincias, pero al mismo tiempo significó perjuicios para la misma ciudad central, tales como la contaminación ambiental, la segregación social, la saturación de la infraestructura y de la burocracia pública.

Han pasado casi 50 años de realizado este estudio, durante los cuales se han experimentado profundas transformaciones en la forma de vida local y mundial. Cambios de carácter radical en la institucionalidad política chilena y latinoamericana, asimismo, transformaciones económicas y sociales de alcance global. Se ha experimentado una metamorfosis en los procesos de urbanización, así como una consecuente revisión epistemológica de los conceptos que analizan estos procesos.

La tensión entre ambas ciudades ha sido manifiesta, a partir de la alta atracción que ejerce Santiago respecto a la emigración de actividades económicas y de población, iniciada antes de las transformaciones estructurales de la instalación en Chile del modelo neoliberal. En este marco, nos preguntamos ¿En qué medida el fenómeno de expansión/implosión de la ciudad de Santiago inciden en la ciudad de Valparaíso? considerando el proceso de globalización y la inserción de Santiago como punto nodal de conexión a tal proceso. Si es así, es decir, si Santiago es una ciudad global, cómo incide en las transformaciones urbanas que experimentan el Gran Valparaíso y la ciudad de Valparaíso (Quintana Meléndez, 2017).

El estudio indica que esta zona, concentraba poco más de la mitad de la pobla-

ción nacional, un 60% del PIB, el 70% del empleo nacional y similar proporción del valor agregado industrial, además, de encontrarse la sede del Gobierno Central (Santiago) (CIDU/ODEPLAN, 1971). De acuerdo a este análisis, el alto grado de crecimiento de la Macrozona central obedece fundamentalmente al crecimiento del Gran Santiago, fenómeno que responde a dos procesos de concentración: la actividad industrial, y la administración central del Estado. Por contraparte, la situación de las Provincias de Valparaíso y Rancagua, ya entonces iba mostrando un deterioro en actividad económica, y en la emigración de la población joven y de mayor nivel educacional hacia el Área Metropolitana de Santiago, situación que se produjo de manera más marcada en Valparaíso.

Esta manifestación da cuenta de una de las características que Sassen (2007a) comprende en las Megaregiones: la disparidad de las ciudades y los territorios y la tendencia a la aglomeración urbana y actividad económica de la ciudad central, en este caso Santiago. Lo que significa a su vez una presión en el funcionamiento de la vida de la ciudad metropolitana (contaminación y segregación urbana).

Otra característica de la Mega Región es contar con infraestructura que conecte a los centros urbanos. En nuestro caso, la Región Central cuenta con conexiones de infraestructura de transporte importantes. Es el caso de la Ruta 68, que conecta a Santiago con Valparaíso y Viña del Mar, y la Ruta 5 Sur, que conecta a Santiago con Rancagua. Ello, por cierto, constituye una oportunidad básica para el desencadenamiento de flujos distributivos dentro de la Macrozona.

Las ventajas que ofrece una mega-región, indica Sassen, también radican en que “ellas contienen ciudades extremadamente densas con recursos y tipos de talento diversos” (Sassen, 2007a, pág. 17). En este plano, en estudio de Región Central se identifican tres capacidades con trayectoria histórica y potencialidades de desarrollo en el Gran Valparaíso: la actividad portuaria y servicios asociados en Valparaíso; el turismo, especialmente en Viña del Mar, y la Educación Superior y servicios para acoger a la población universitaria en ambas ciudades.

Respecto a la tendencia de expansión resulta interesante tener presente el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso, PREMVAL (MINVU, 2014). Éste señala que “el Área Metropolitana de Valparaíso se estructura en un enfoque de corte continental además de marítimo. Esto implica una estrecha relación con la del Área Metropolitana de Santiago y la Macrozona Central” (MINVU, 2013). La zona urbana ya normada alcanzaba 22.785 hectáreas, anexando 20.214 hectáreas de extensión urbana con la nueva norma (MINVU, 2013). Este reciente cambio a la condición del suelo indudablemente obedece a una decisión institucional que confirma y promueve, en sus consecuencias, la tendencia a la expansión urbana y lo urbano generalizado.

Un estudio realizado por la Cámara Chilena de la Construcción a partir del Censo 2012 (CCHC, 2013) señala que el Área Metropolitana de Valparaíso es la segunda ciudad con mayor concentración de viviendas en el país (6,12%). La tasa de crecimiento de población fue mayor que la nacional, a excepción de la comuna de Valparaíso. Sin embargo, es relevante observar que Valparaíso revirtió la tendencia decreciente que experimentó en el anterior período intercensal, 1992 – 2002. Pero el estudio demuestra además que, a pesar de la baja tasa de crecimiento poblacional de la comuna de Valparaíso, el número de viviendas absoluto se triplicó entre 1992 y 2012. El fenómeno hay que investigarlo, sin embargo, si consideramos dos factores: disminución de habitantes, aumento de viviendas y agregamos la tendencia a la segunda vivienda en el litoral por parte de población de Santiago, quizás encontraremos una respuesta. El proceso de Litoralización se puede comprender como “la preferencia en la localización de la población y la actividad en los corredores naturales y de infraestructuras de comunicación costeros (...) en un espacio reducido y a la presencia de actores

con preferencias, motivaciones y expectativas sobre el territorio muy diferenciadas cuándo no contrapuestas” (González Reverté, 2008, pág. 80). Si aplicamos el concepto al litoral central de Chile es posible evidenciar cómo estas preferencias se han traducido en un incremento de la inversión inmobiliaria para materializar la segunda vivienda. Esta búsqueda la podemos asociar a efectos negativos de la metropolización, tales como, la contaminación, la saturación de la infraestructura, factores que impulsan a la población santiaguina por fines de semana o períodos cortos en el litoral más próximo. Esto es el litoral de la Región de Valparaíso y en mayor medida Viña del Mar y Concón. Sin embargo, hay evidencias de la tendencia emergente en Valparaíso, en la oferta de proyectos inmobiliarios donde el mayor valor es la vista a la bahía desde el anfiteatro y disfrutar de valores patrimoniales de la ciudad. Esta tendencia trae como consecuencia otros fenómenos como la gentrificación, reemplazando las antiguas viviendas y población originaria, por modernos loft o edificios en altura con vista al mar.

2.8.8 El Borde Costero y el Puerto de Valparaíso

1. Ilustre Municipalidad de Valparaíso (IMV)

Uno de los principales actores de escala local/regional es la Municipalidad de Valparaíso, dado su rol fundamental en la administración de la comuna y sus proyectos de desarrollo, más aún, si se considera que Valparaíso, desde sus inicios se ha construido simbólica y materialmente en relación al mar y su borde costero. Sin embargo, no tiene competencias sobre el recinto portuario, sin incidencia formal en la toma de decisiones respecto a este sector del borde costero, que es el de mayor conflicto en la ciudad. La representación y vocería municipal la ejerce el alcalde y existe un Concejo Municipal, integrado por 10 concejales electos a través del sufragio universal. La figura del alcalde adquiere una importancia y relevancia política de significancia en tanto que pueda intervenir en el debate público sobre la administración y gestión del borde costero de la ciudad. Cabe mencionar, que en el período estudiado se consideran 2 administraciones municipales con posturas opuestas sobre el borde costero: Jorge Castro (UDI) y Jorge Sharp (Movimiento Alcaldía Ciudadana).

2. Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV)

Otro actor, de alta influencia en el borde costero es la Empresa Portuaria de Valparaíso, dado que es quien administra una amplia extensión del territorio y del mar frente al borde. Esta empresa estatal pertenece al Sistema de Empresas Públicas y se instala en la comuna Valparaíso luego del fraccionamiento de la antigua Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI) una vez que entra en vigor la ley 19.542 (1997), por lo que su rol es fundamentalmente de escala local. Entre sus principales funciones se encuentra la realización y ejecución de planes de desarrollo portuario que, a través de un modelo de concesiones (al año 2018, mantiene vigente 4 contratos de concesión con empresas privadas¹¹), promuevan la competencia y expansión de los sitios de atraque de naves (terminales portuarios) y la mejora del modelo logístico marítimo-portuario. Su representación y personería se divide entre el presidente del directorio y el gerente general de la empresa.

¹¹ EPV puso término al contrato de concesión del Grupo Plaza (Puerto Barón S.A.) durante el 2018.

3. Metro Regional de Valparaíso (MERVAL)

Otra empresa de similares características organizativas a EPV, pero esta vez de carácter regional, es el Metro Regional de Valparaíso. Esta empresa también cuenta con un presidente de directorio y un gerente general, como principales figuras representativas. Su rol dentro de la comuna de Valparaíso es satisfacer la demanda de traslado intercomunal de pasajeros/as, entre Valparaíso y Lima-che. Además, tiene un gran impacto en el área estudiada, ya que fue trazado en paralelo al borde costero con una corta distancia del mar, dificultando el acceso fluido al borde costero desde la ciudad. El metro tiene 5 estaciones en Valparaíso: Portales, Barón, Francia, Bellavista y Puerto.

Esta infraestructura ferroviaria se utiliza también para movimiento de carga desde y hacia el puerto en horario nocturno.

4. Gobierno Regional

El Gobierno Regional, con sede en Valparaíso por ser su capital regional, también representa un actor de importancia respecto al Borde Costero. Fue creado mediante la Ley N° 19.175 de Gobiernos y Administración Regional, constituyéndose en 1995. Su rol es la administración superior de la Región de Valparaíso y tiene por funciones fomentar el desarrollo social, cultural y económico de la región. Su principal autoridad recaía en la figura del Intendente Regional¹² y era un cargo designado por la presidencia. El Gobierno Regional, a través de sus Estrategias Regionales de Desarrollo (ERD) ha considerado a la actividad portuaria de la región de Valparaíso como un objetivo estratégico, otorgándole especial énfasis durante el periodo 1995-2000, a través de un plan que se denominó “Región Puerta al Pacífico”, periodo en el cual se encontraba en diseño el plan de Modernización Portuaria del país, comprendiendo las transformaciones institucionales estructurales.

5. Medios de comunicación

Considerando el fuerte impacto de sus discursos en los actores respecto al borde costero, es necesario abordar el rol de los medios de comunicación de masas a nivel local. Entre estos, el medio más importante ha sido el periódico *El Mercurio de Valparaíso*. Este medio de prensa escrita en lengua castellana se fundó en el año 1827, y actualmente, forma parte de la cadena de la empresa El Mercurio, la más grande del país, con presencia en todas las regiones de Chile. Representa el medio de prensa escrita de mayor influencia en la opinión pública local y regional, orientado a un público más bien documentado, expresando una orientación política ideológica marcadamente de derecha. Otro medio de prensa escrita que pertenece a la misma cadena nacional es *La Estrella de Valparaíso*, de un carácter más popular.

Existen otros medios alternativos de menor alcance, pero que encuentran acogida en expresiones críticas de la opinión pública, como son el medio online *El Martutino* y en el medio radial, la *Radio Ritoque*. Otros medios radiales, fundados en la identidad porteña de significativa audiencia local son la Radio Portales de Valparaíso y la Radio Congreso.

¹² La figura de Intendente Regional existió hasta el año 2021, cuando de acuerdo a la Ley N° 21.074 (2018) se realizó elección popular de Gobernadores Regionales y se mantuvo un Delegado/a presidencial, designado/a por la Presidencia de la República.

6. Universidades e Institutos Profesionales

La ciudad de Valparaíso es la segunda a nivel nacional con mayor concentración de universidades (públicas y privadas), muchas de las cuales sostienen una relación significativa con el borde costero a partir de la actividad formativa, asistencia tecnológica y también como actor con opinión respecto al uso del borde costero. La población estudiantil alcanza a cerca de 356.869 matrículas en estudiantes de educación escolar (BCN, 2017) y 128.156 matrículas de estudiantes de educación superior de pregrado de la región de Valparaíso (CNED, 2017). Las universidades imparten carreras técnicas y profesionales referidas al mar y la actividad portuaria. Asimismo, imparten asistencia tecnológica en las mismas materias. Otro aspecto que ha sido relevante es el rol que han cumplido universidades e institutos en el desarrollo del debate y propuestas respecto al borde costero y el desarrollo de la ciudad.

Entre las principales universidades consideradas para la presente investigación, destacan: la *Universidad de Valparaíso* (UV), con la Escuela de Arquitectura y la Escuela de Ingeniería Civil Oceánica; la *Pontificia Universidad Católica de Chile* (PUCV), a través de su Escuela de Ingeniería en Transportes, Escuela de Ciencias del Mar y con la Escuela de Arquitectura, *Universidad de Playa Ancha* (UPLA), desde su Escuela de Geografía y desde la propia Rectoría; y la *Universidad Santa María* (USM), por su relación directa con la Caleta Portales y el borde costero de la ciudad. Todas estas universidades forman parte del Consejo de Rectores de las Universidades Chilenas (CRUCH).

7. Sindicatos de caletas de pescadores

Durante el período de análisis del estudio han sido identificadas tres caletas de pescadores artesanales en el borde costero de la ciudad: La Caleta Portales, la Caleta el Membrillo y la Caleta Sudamericana. En cada caleta se ha organizado un sindicato de pescadores artesanales, independientes entre sí. La de mayor alcance es la caleta Portales, emplazada en el extremo norte del borde costero de Valparaíso. Además de la actividad extractiva, en esta caleta existe un terminal comercial pesquero y un complejo turístico gastronómico.

La caleta el Membrillo, ubicada al sur del borde costero, desarrolla la actividad pesquera y servicios gastronómicos. Ambas cuentan con una infraestructura construida con inversión pública en la primera década del 2000. La Caleta Sudamericana, emplazada dentro del recinto portuario, fue clausurada el año 2014, luego de la licitación del Terminal 2 para la operación portuaria. Actualmente, parte de esta última caleta se instaló una parte precariamente en el sector de Laguna Verde, al extremo sur de la ciudad, mientras que otros pescadores fueron reubicados en la caleta de la comuna de Quintero, también en la región de Valparaíso.

8. Sindicatos marítimo-portuarios: de trabajadores portuarios, funcionarios y agentes de aduanas, y agentes de nave.

Existe una multiplicidad de organizaciones sindicales que agrupan a trabajadores/as portuarios/as de Valparaíso, donde, además de los sindicatos por empresas, se han constituido organizaciones que se han dividido por tipo de contrato y por tipo de función. La situación de atomización del movimiento sindical se agudizó con las reformas neoliberales iniciadas en la década de los '80 y luego de la entrada en vigencia del Plan Laboral de 1979.

De este modo hoy podemos identificar las siguientes organizaciones entre las más relevantes de los trabajadores marítimo-portuarios: a) La Coordinadora

Marítimo-Portuaria de Valparaíso. Entre los sindicatos de mayor envergadura que la conforman se cuenta al Sindicato de Estibadores y al Sindicato N° 1 de ULTRAPORT (TPS); b) La Federación de Trabajadores Marítimo-Portuarios de Valparaíso, conformada por el Sindicato de Trabajadores del Espigón, Sindicato de Trabajadores de agencias de Aduanas (SINTAACH), La Unión Portuaria de Valparaíso, el Sindicato de la empresa COSEN; Confederación de Gente de Mar (CONGEMAR); c) Sindicato de Trabajadores Eventuales. Otra organización de trabajadores/as que destaca es la Asociación Nacional de Funcionarios de Aduanas de Chile (ANFACH).

9. Asociaciones Gremiales

Entre los agentes económicos locales se identifican agencias de mediano y pequeño tamaño, entre las cuales se encuentran un conjunto de actores gremiales que cumplen un rol relevante respecto al borde costero: Agencias de aduana, Asociación de dueños de camiones, Asociaciones de turismo, Cámara de comercio, Cámara de la construcción.

El año 2011 se constituyó la Coordinadora de Defensa de Valparaíso Ciudad-Puerto, en el contexto de una asociación nacional de organizaciones gremiales de defensa de las ciudades puerto en el país, a raíz de reformas anunciadas por el gobierno de la época denominada “Medidas para la competitividad”, donde se establecía la posibilidad de instalar Puertos Secos en la Región Metropolitana, entre otras medidas que tendían a concentrar la actividad de servicios conexos a los puertos. La coordinadora está conformada por organizaciones gremiales y sindicales, entre otras por: la Asociación regional de Transporte Terrestre, la Asociación Nacional de Agentes de Naves, el Asociación de Funcionarios de Aduanas de Chile (ANFACH), el Sindicato de Trabajadores de Agencias de Aduanas (SINTAACH), la Cámara Aduanera, la Federación de Tripulantes de Marina Mercante, Confederación de Gente de Mar, Cámara de Comercio y Turismo minorista de Valparaíso.

En cuanto al Colegio de Arquitectos, esta organización desde la primera década del año 2000 ha cumplido un rol de contraparte del sector público en relación a la situación y proyecciones de desarrollo de la ciudad. A principios de la década participó en la discusión y recopilación de antecedentes para la nominación de Valparaíso como patrimonio de la Humanidad. En torno al 2010 toma un papel activo en la opinión pública respecto a los proyectos proyectados para el Borde Costero. El año 2014 presenta una propuesta de Plan Maestro para el Borde Costero de la Ciudad con un horizonte al 2036, donde se propuso impulsar un equilibrio entre el desarrollo de infraestructura portuaria y el desarrollo comunal.

10. Organizaciones ciudadanas

Particularmente desarrollando acciones colectivas en contra o a favor de proyectos que se consideran para el borde costero de la ciudad, entre éstas destacan: la Asamblea Ciudadana, El Pacto Urbano La Matriz, El Consejo de Organizaciones de la Sociedad Civil de Valparaíso, organizaciones comunitarias y culturales de la ciudad.

Para el caso de Ciudadanos por Valparaíso, esta es una organización que se funda con personalidad jurídica en el año 1997. Su rol principal es la fiscalización y propuesta de modelos de desarrollo para la ciudad, y entre sus funciones, se encuentra el informar, capacitar y participar de distintos escenarios de consulta, fiscalización, denuncia y de demandas ciudadanas en Valparaíso. Esta organización, que se ha mantenido activa por más de 15 años, ha emprendido la

defensa de edificios patrimoniales emblemáticos para la ciudad y el desarrollo de espacios públicos, algunos de los cuales resultaron exitosos. Cabe mencionar, la defensa del Edificio Cousiño (ex ratonera), ubicado frente al borde costero y que durante años se encontró en ruinas. Fue recuperado con fondos del Programa de recuperación de Desarrollo Urbano de Valparaíso y hoy es la sede de DUOC- UC; Otro caso fue la defensa del Recinto de la Ex Cárcel de Valparaíso como espacio público destinado a la cultura. Hoy es el Parque Cultural de Valparaíso.

Ciudadanos por Valparaíso ha sido una de las principales organizaciones opositoras al Proyecto Mall Barón, presentando sus argumentos ante el parlamento y ante la UNESCO. Ello incidió en las visitas de inspección mandatadas por UNESCO a la ciudad, en función de realizar los estudios de impacto patrimonial respecto a los proyectos de borde costero de la Empresa Portuaria de Valparaíso.

En el año 2005, en el marco del Programa de Recuperación y Desarrollo Urbano de Valparaíso, se realizó el estudio “Formulación del Componente Capital Social. Plan Valparaíso” (Dávila, Oyarzún, Medrano, & Ghiardo, 2005), el cual analizó el capital social de la ciudad, a partir de las organizaciones de la sociedad civil. Especialmente se estudiaron las instancias de sociabilidad y asociatividad territorial en la comuna. Se detectaron 1.016 espacios de sociabilidad y asociatividad en la ciudad de Valparaíso, distribuidos en ocho territorios que comprenden el total de la zona urbana de la ciudad. Como espacios de sociabilidad se identifican servicios públicos a nivel comunitario, y como espacios de asociatividad, a las organizaciones sociales. Principalmente el estudio identificó mayor presencia de organizaciones comunitarias (243), luego clubes deportivos (207), juntas de vecinos (158) y organizaciones de mujeres (142) (Dávila, Oyarzún, Medrano, & Ghiardo, 2005).

Para el análisis del capital social se aplicó una tipología utilizada por Irma Arriagada (2006), distinguiendo tres tipos de capital social: 1) De Unión: presencia de vínculos de solidaridad y cooperación a nivel comunitario; 2) De Puente: Existen relaciones horizontales entre organizaciones sociales; 3) De Escalera: Se establecen relaciones asociativas verticales de carácter sociopolíticas.

Se identificaron quince organizaciones de carácter funcional, de las cuales ocho desarrollan iniciativas tendientes a potenciar el capital social de unión mediante el trabajo comunitario. Nueve de ellas desarrollan el capital social de Puente, es decir, participación social, más allá del vínculo local o barrial. Siete de las organizaciones potencian el capital social de Escalera, lo que se expresa en la ampliación de redes y apelación al sector público o privado, promoviendo el empoderamiento de la sociedad civil. Es el caso de las organizaciones cuyo motivo se orienta al ejercicio de ciudadanía (Dávila, Oyarzún, Medrano, & Ghiardo, 2005).

2.8.9 Descripción de actores de escala nacional

1. Gobierno Central: presidencia y ministerios

Desde el Estado, juega un rol importante el Gobierno Central, especialmente por su rol y actividad en algunos períodos específicos de discusión y decisión entorno a la actividad portuaria y la definición territorial de los bordes costeros del país, siendo en ocasiones representado por la Presidencia y el Ministerio del Interior, y en otras, por el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Transportes.

El Ministerio de Transportes constituye el interlocutor sectorial de la EPV en el nivel central, sin embargo, la política de este Ministerio respecto a los puertos ha sido bastante autónoma. El rol más importante que cumple con el puerto de Valparaíso dice relación con las políticas de infraestructura de alcance nacional, como, por ejemplo, la determinación de donde se construirá el próximo Mega-puerto de Chile.

El rol del Ministerio de Obras Públicas (MOP) también es significativa para el Borde Costero por la acción que ejerce la Dirección de Obras Portuarias en el análisis de los proyectos, tanto portuarios como pesqueros. Por otra parte, la Dirección de Vialidad, cumple funciones en el trazado de obras viales de acceso al puerto, las que a su vez impactan en la ciudad.

El Ministerio de la Vivienda y Urbanismo (MINVU), por su parte, impacta en el Borde Costero de Valparaíso por dos razones fundamentales: la Planificación Urbana y los Proyectos Urbanos en el borde costero y la ciudad. Existen dos instrumentos de Planificación Urbana sobre el Borde Costero: el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso (PREMVAL) y el Plan Regulador Comunal de Valparaíso, actualmente en estudio para su actualización. En relación a los proyectos urbanos el MINVU ha diseñado proyectos de alto impacto en dos contextos fundamentales: Proyectos de rehabilitación urbana a partir de la condición patrimonial de Valparaíso; Proyectos de reconstrucción en la ciudad, producto del megaincendio de 2014, donde destacan proyectos a escala ciudad de espacios públicos, recuperación de quebradas del anfiteatro y accesos estratégicos.

2. Servicios Nacionales

El Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) ejerce sus funciones dentro de las áreas portuarias para funciones de fiscalización, mediante el control fitosanitario. Principalmente funciona en la Zona de Extensión de Apoyo Logístico (ZEAL), donde realiza sus procesos de inspección, tanto en materia de importaciones, como de exportaciones. Además, en la ZEAL, en las dependencias del SAG se encuentran contemplados sitios de Inspección USDA; Inspección Puerto, para los diferentes mercados de destino; sitio de Internaciones; un sitio de Origen y Fumigado; y oficinas sectoriales, entre otras dependencias de la zona de extensión.

El Servicio Nacional de Aduanas, es otro actor relevante, se rige actualmente por el DFL N° 329, que establece que es un Servicio Público dependiente del Ministerio de Hacienda que tiene por rol ser el organismo encargado de vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las costas, fronteras y aeropuertos del país, de intervenir en el tráfico internacional para los efectos de la recaudación de los impuestos a la importación, exportación y otros que determinen las leyes, y de generar las estadísticas de ese tráfico por las fronteras, sin perjuicio de las demás funciones que le encomienden las leyes (Ministerio de Hacienda, 2007).

3. La Armada de Chile y DIRECTEMAR

Destaca asimismo la participación de la Armada de Chile, con el emplazamiento de la Escuadra Nacional en el Molo de Abrigo y la tuición de la Gobernación Marítima en el Borde Costero. La Armada de Chile tiene una importante presencia en el Borde Costero de la Ciudad y en el recinto destinado a Puerto, ejerciendo dos funciones principales: la instalación de la flota y la autoridad marítima.

La ciudad de Valparaíso es sede de la Primera Zona Naval de la Armada de Chile, El Molo de Abrigo es el lugar de atraque de la Flota Naval. Por otra parte, ejerce el rol de autoridad marítima mediante el control del uso del borde coste-

ro. Esta función la cumple la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, la que está presente en el Borde Costero y en el recinto portuario mediante la Gobernación Marítima y la Capitanía de Puerto.

Por su parte, La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), es el organismo que tiene como función cautelar el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales vigentes y de ejercer de policía marítima y fiscalizar y regular las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo de su jurisdicción (DIRECTEMAR, 2021).

4. Consejo de Monumentos Nacionales (CMN)

El CMN cumple un rol primordial sobre la gestión y protección de las infraestructuras, espacios y monumentos arqueológicos y paleontológicos del país. En Valparaíso, cumplen una función preponderante para la gestión del área histórica y la zona patrimonial, de momento que debe “velar por la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural de la Unesco, que es Ley de la República desde 1980” (CMN, 2021). En este sentido, cumple un rol protagónico en el debate entorno a la gestión urbana y territorial de los espacios e infraestructuras dispuestas en zonas específicas de la ciudad, y que se encuentran amparadas por la legislación nacional y por mandatos internacionales.

2.8.10 Descripción de actores de escala global

1. Empresas concesionarias de EPV

Entre los actores que se desenvuelven en la escala global y que inciden en el borde costero de Valparaíso encontramos a un conjunto de agentes económicos que participan de circuitos globales. Se trata principalmente de holdings que operan como empresas concesionarias y que mantienen contratos vigentes con la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), entre las que se identifican: Terminal de Pacífico Sur (TPS), Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL); Valparaíso Terminal de Pasajeros (VTP); y la Zona de Extensión de Apoyo Logístico (ZEAL). La empresa portuaria entonces, basa su gestión en la operación de empresas privadas operadoras, proveedoras de servicios y clientes en el proceso de transferencia de carga o pasajeros.

La empresa Terminal Pacífico Sur de Valparaíso (TPS) cuenta con una concesión desde el año 2000 por 20 años, de la operación del Terminal La empresa pertenece al Grupo ULTRAMAR (Familia Von Appen), con importantes inversiones en infraestructura dentro y fuera de Chile. La empresa se constituye a partir del consorcio integrado por el grupo ULTRAMAR, la empresa alemana HHLA (del Puerto de Hamburgo), la institución financiera alemana DEG. Actualmente la empresa opera 5 sitios de atraque en el Puerto de Valparaíso y es el operador portuario más importante de la ciudad, con hitos como los obtenidos durante 2017 con la superación de 1.000.000 de TEUs transferidos en un año y la extensión en el plazo del contrato de concesión hasta el 31 de diciembre de 2029 (TPS, 2021).

La Empresa Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL), filial OHL, cuenta con una concesión para operar el Terminal 2 e implementar un proyecto de expansión desde 2013 a la actualidad. Desde 1998 hasta esa fecha, el Terminal 2 era administrado directamente desde EPV, mediante la contratación de pequeños operadores. La empresa opera actualmente 3 sitios de atraque en el Puerto de Valparaíso. El proyecto de expansión portuaria denominado Terminal 2 obtuvo

su aprobación por parte de la Comisión de Evaluación Ambiental de Valparaíso en septiembre de 2018 (TCVAL, 2021).

AGUNSA es una empresa multinacional en servicios de agenciamiento y logística, que trabaja con filiales como La empresa Valparaíso Terminal de Pasajeros (VTP). VTP cuenta con la concesión del terminal de transferencia de pasajeros emplazado en la Bodega Simón Bolívar por un plazo de 30 años, siendo otorgada durante el año 2002 y comenzando su operación el 2003 (AGUNSA, 2021). Durante el 2015, la empresa inició la construcción de un nuevo edificio para el emplazamiento de su terminal de pasajeros, el que fue presentado e inaugurado finalmente el año 2016.

La empresa ZEAL cuenta con la concesión de un área fuera del Borde Costero, corresponde a la Zona de extensión de Apoyo Logístico al Puerto de Valparaíso (ZEAL), concesionada por 30 años prorrogables, a partir del 2008 (29 ha.). La sociedad concesionaria es un operador logístico perteneciente al Grupo AZVI de España, a través de su división Concesiones Intercontinentales (COINTER Chile), que opera a su vez un total de 10 empresas en el territorio chileno (ZEAL, 2021).

Otra empresa con la que EPV mantuvo un contrato de concesión y que tuvo su término en 2018 fue con la Sociedad Plaza Valparaíso S.A., la que contó con una concesión de 11 ha. del sector Muelle Barón, desde el año 2006 por un período de 30 años para la implementación del Proyecto Puerto Barón, de carácter turístico y comercial. Sin embargo, el proyecto no pudo ser materializado, dado el fallo de la Corte Suprema, en diciembre de 2017, que determinó que el permiso de construcción entregado por la Dirección de Obras Municipales de la I. Municipalidad de Valparaíso no se ajustaba a la legalidad, por lo que fue rechazado.

2. Agencias navieras

Otro tipo de actores que pertenece al rubro marítimo portuario en Valparaíso y que tienen carácter global son las agencias navieras. Estas, se ocupan de la transferencia de carga, principalmente contenerizada, y se relacionan comercialmente de forma directa con las empresas concesionarias que administran los terminales portuarios de la ciudad. Entre los principales clientes de TPS y TCVAL se encuentran las siguientes agencias navieras: Mediterranean Shipping Company (MSC); Ocean Network Express (ONE); Hapag Lloyd; Hyundai Merchant Marine; Volans; Cool Carriers y Global Referees (estos últimos se especializan en la transferencia de carga refrigerada) (Puerto Valparaíso, 2021).

Por otra parte, AGUNSA pertenece a la categoría de agencia de naves siendo un holding de servicios de transporte, cargas y terminales, con casa matriz de Chile en Santiago y con inversiones en distintos lugares del mundo.

Otras agencias navieras de relevancia y que han operado históricamente en los principales puertos, incluido el puerto de Valparaíso, son: Compañía Chilena de Navegación Internacional (CCNI); Consorcio Eurosal; Evergreen; Hamburg Süd; K Line – MOL; Nippon Yusen Kaisha (NYK); NYK Lauritzen Cool (CITRA Consultores, 2008).

3. SAAM Extraportuarios

Es una empresa de servicios de almacenamiento y depósito que es parte fundamental de la cadena logística de importación y exportación del puerto de Valparaíso. En 1989, se convierte en la “primera empresa privada chilena en habilitar un Almacén Extraportuario en el país, situado en el sector de Barón, en el borde

costero de Valparaíso, prestando servicios en Zona Primaria para todo tipo de carga de importación, exportación y tránsitos” (SAAM, 2021).

4. UNESCO e ICOMOS

Por otro lado, encontramos otro tipo de actor global, en el marco de la estructura internacional de relaciones entre los Estados en Naciones Unidas, como es el caso de la UNESCO. Asociado a lo anterior, pero en el circuito de redes globales No Gubernamentales ha tenido una importante labor ICOMOS internacional, ambos, después de la declaratoria de Valparaíso como patrimonio de la Humanidad el año 2003.

La UNESCO describe a Valparaíso en su sitio web como una ciudad que “ha conservado interesantes estructuras de los inicios de la era industrial, por ejemplo, los múltiples funiculares que recorren las escarpadas laderas de las colinas” (UNESCO, 2003). Por este motivo, ha mantenido un rol protagónico entorno a las discusiones desarrolladas sobre la definición, levantamiento e intervención de infraestructuras en la zona patrimonial y de amortiguación de ésta.

Por otra parte, el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (International Council on Monuments and Sites - ICOMOS), cuenta con un Comité Chileno, creado como asociación de facto el año 1969, momento desde el cual se vincula a ICOMOS internacional, y que una de las principales funciones que desarrolla es “cumplir activamente con el mandato de la Convención de Patrimonio Mundial de la Unesco, referente a monitorear los sitios inscritos por el Estado de Chile en la lista de Patrimonio Mundial” (ICOMOS Chile, 2021).

Análisis de Datos

CAPÍTULO 3

3. Análisis de Datos

Esta representa la primera sección del capítulo N°3 de Análisis de datos de la investigación. El capítulo pretende dar respuesta al siguiente objetivo general: “Comprender la producción social del Borde Costero de Valparaíso a partir de la trama de relaciones de conflicto y alianza entre los actores en el período 2009-2018, en el marco de la relación ciudad/puerto”. Para abordar este objetivo, vale recordar que se trabajó con 2 teorías fundamentales: La Producción del Espacio en Lefèbvre y la Teoría del Campo en Bourdieu, las cuales se analizan en la intersección de las relaciones sociales (de producción) con la Dialéctica del Espacio.

En esta sección, se aborda el siguiente objetivo específico: “Analizar el campo de producción social del borde costero de Valparaíso, a partir de la trama de relaciones de alianza y conflicto entre los actores a escala local, nacional y global, ya sean estos estatales, de la empresa privada o de la sociedad civil, en el marco de la relación ciudad/puerto”. Éste es el propósito de análisis que se desarrolla en las próximas páginas, enfatizando como problemática los conflictos que han tenido alta influencia en la producción del Borde Costero porteño.

3.1 Análisis de relaciones entre actores en el borde costero de Valparaíso

El análisis de actores se desarrolla transversalmente en el proceso de investigación y además, es necesario tener presente que corresponde al objetivo específico N°1 (a una rama del árbol), el cual se desagrega en distintos tipos de relaciones y distinto tipo de actores que intervienen en la producción del espacio del borde costero. Un tipo de relaciones son las de conflicto, respecto a las cuales se profundiza, dado su impacto en la producción del espacio en el borde costero porteño.

El enfoque teórico que se utilizó para el análisis de la relación entre actores es la Teoría del Campo de Bourdieu, y a partir de ella se aplica la perspectiva teórico-metodológica del análisis de las redes sociales que se desenvuelven en el borde costero de Valparaíso.

Bourdieu señala que “Un campo es un universo en el cual las características de los productores están definidas por su posición en las relaciones de la producción, por el lugar que ocupen en un espacio determinado de relaciones objetivas” (Bourdieu, Cuestiones de sociología, 2003 [1999], pág. 82). Los campos se entienden entonces como espacios de relaciones, donde los espacios son tanto físicos como sociales. En tanto para Lefèbvre, una ciudad es una forma particular de relaciones sociales espaciales y de producción social del espacio, pero ésta, a su vez condiciona las relaciones sociales. (Lefèbvre, 1976, citado en Daher, 2015). Trabajamos esta intersección entre ambos autores para comprender las relaciones entre los actores en la producción del espacio. Es decir, en nuestro caso analizamos las relaciones que establecen los actores, el espacio que ocupan y el papel que cumplen en la producción social del borde costero de Valparaíso.

Para ello, se recurrió al enfoque teórico-metodológico de análisis de las redes sociales (ARS)¹³, el cual “se refiere a las propiedades de las relaciones entre

¹³

El estudio de relaciones entre actores se realizó utilizando tres softwares que permitieron analizar las características de las redes de relaciones: Nvivo, mediante el cual se identificaron los vínculos declarados por los/as actores, en torno a qué se desarrollaron y su carácter, es decir, de alianza, conflicto o neutral. Luego se recurrió a los programas Gephi y UCINET. Los grafos e indicadores que

agentes u otras identidades (nodos) y a la estructura de la red correspondiente” (C. Lozares, 2013, pág. 79). Para este análisis se utilizó fundamentalmente la noción de *centralidad*:

La centralidad, dentro de la teoría y análisis de las redes sociales se refiere a un conjunto de conceptos que identifica las propiedades que poseen los individuos (u otras entidades) en tanto que participantes en una red de relaciones (...) La centralidad se define, en primer lugar, para cada nodo¹⁴ de la red en función de la relación que mantiene con el resto de los otros nodos pero es aplicable también a toda la red; en este sentido se habla de centralidad global del conjunto de una red. (C. Lozares, 2013, pág. 79)

Sirve para detectar cuán central es la posición de cada actor en relación a los/as demás, considerando que contar con mayores vínculos en la red o de mejor posición se traduce en una posición de poder.

Para el análisis de centralidad, se recurrió especialmente a los indicadores de *grado*, *eigenvector* y *betweenness* o *intermediación*. La centralidad de *grado* muestra el número de actores con los que se encuentra directamente conectado un nodo, por lo que haría referencia a aquellos/as actores que poseen más conexiones con otros/as. Luego, la centralidad de *eigenvector* da cuenta de la relevancia de ciertos actores en términos de la estructura global de la red. Puede ser interpretada como una “medida de popularidad” ya que aquellos/as actores que presentan altos puntajes de *eigenvector* son los que se encuentran vinculados con aquellos que se encuentran mejor conectados en la red. Esto significa que un/a actor con una baja cantidad de vínculos igualmente puede tener un alto puntaje de *eigenvector* si sus contactos son populares dentro de la red. Por su parte, la centralidad por *intermediación* define el poder que tienen ciertos nodos (actores) dentro de una red para encontrar nodos que puedan servir como puente para conectar extremos distantes de la red, creando así rutas más eficientes y más cortas. En consecuencia, los nodos que están mejor conectados pueden influir al resto de nodos, intermediando y/o controlando información de cierto(s) grupo(s) de nodos con el resto de la red.

Por otra parte, otro atributo interesante que encontramos en la red es el de formación de *comunidades*, que desarrolla Barozet: “la formación de vínculos más cercanos o más fuertes sería el resultado de una serie de elecciones, las que al final conforman subgrupos” (Barozet, 2002, págs. 21-22). Las *comunidades* en nuestro análisis responden a estas agrupaciones de vínculos, los que además podemos reconocer en relaciones de conflicto, de alianzas o más bien neutras.

3.1.1. Los resultados del análisis de redes

Lo que se muestra en este análisis son los resultados observados en la trama de relaciones construida con 39 actores¹⁵, todas/os con incumbencia en el borde costero de Valparaíso. Se consideraron actores del sector público (11), del sector privado (15) y de la sociedad civil (13), y al mismo tiempo, se distinguieron las escalas a las cuales pertenecían: local (26), nacional (7) y global (6). A partir de

se muestran a continuación, fundamentalmente de centralidad, fueron trabajados fundamentalmente con Gephi. Se utilizó UCINET para identificar las escalas (local, nacional y global) y los sectores (privado, público, sociedad civil), donde se ubican los/as actores analizado/as en la red de relaciones.

¹⁴

Por nodo se entiende cada actor de la red de relaciones.

¹⁵

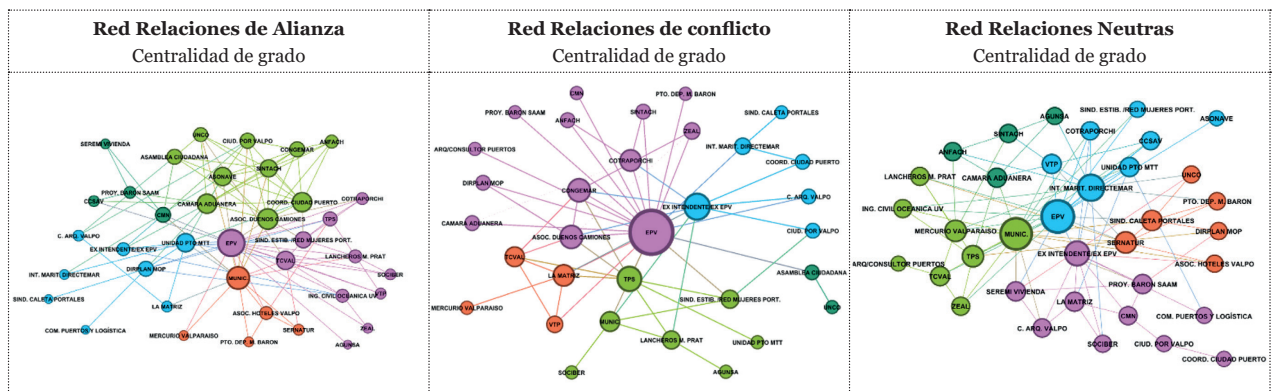
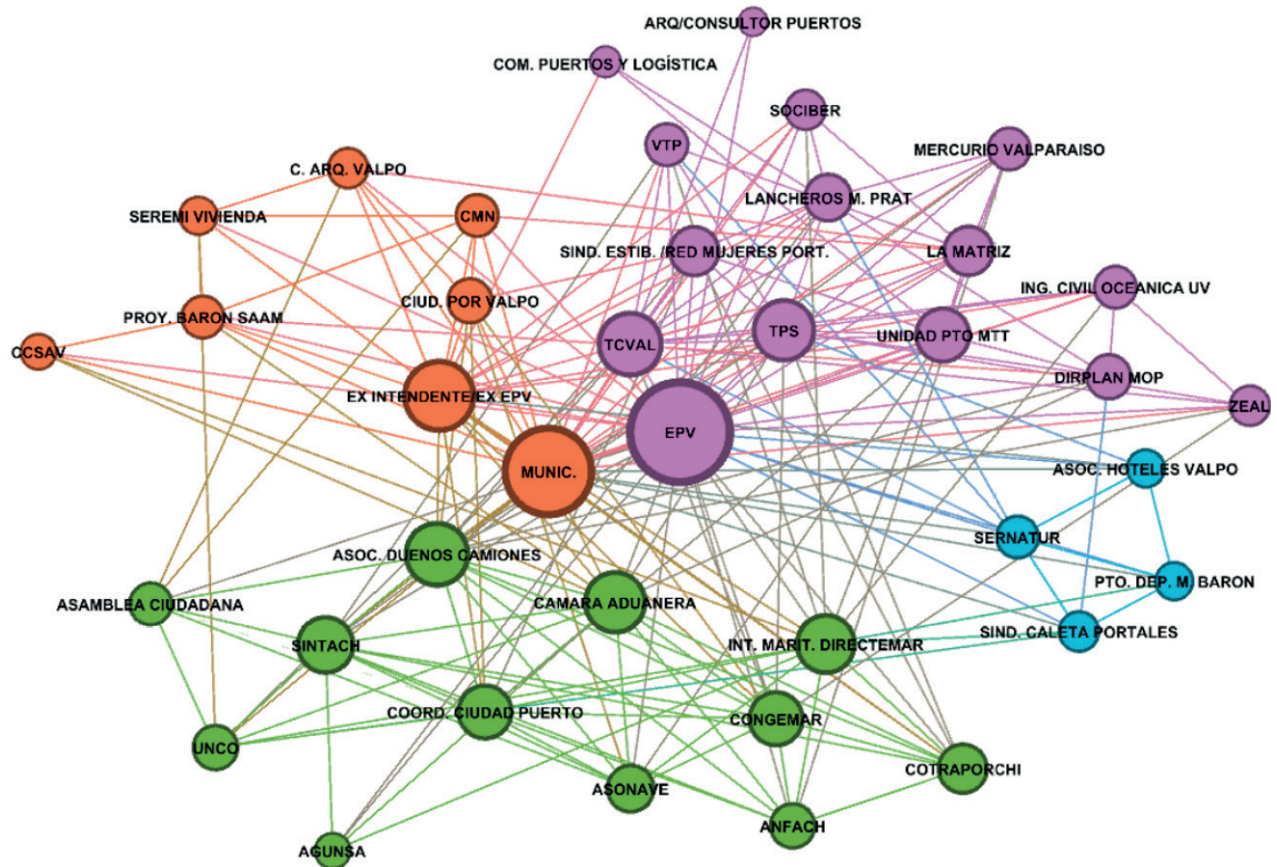
Se realizaron 39 entrevistas a actores en el borde costero, procedimiento detallado en la sección metodológica.

las relaciones entre estos/as actores (nodos) se construyó una trama de todas las relaciones entre los 39 actores, y luego, se construyeron redes de relaciones de alianza, de conflicto y de relaciones neutras, a partir de las propias declaraciones de los actores¹⁶. A continuación se muestran los resultados, empezando por la trama de todas las relaciones y comunidades:

Red de relaciones entre 39 actores del borde costero de Valparaíso. Centralidad de Grado y comunidades

En el siguiente grafo se muestra la red de todas las relaciones declaradas entre los 39 actores, cada uno de los cuales se identifica con un nombre resumido en un nodo. Se representan por un círculo que varía de tamaño, según la cantidad de vínculos que registren: a medida que el/la actor tenga más vínculos, su tamaño es mayor. Por otra parte, los colores representan comunidades de actores, que establecen mayores relaciones entre sí, conformando subgrupos más específicos.

Figura n° 12. Grafo Red de relaciones entre 39 actores del borde costero de Valparaíso. Centralidad de Grado y comunidades. Fuente: Elaboración propia en base a entrevistas y datos secundarios. Autoras: Paula Quintana Meléndez, Daniela Muñoz Moya, 2021.



La trama total de todas las relaciones entre actores da cuenta de 421 vínculos entre los/as 39 actores analizados del borde costero de Valparaíso. La densidad de esta red es de 0.284, es decir, que del total de vínculos posibles se desarrolla efectivamente el 28% de ellos, lo que no es tan alto. Cada actor, tiene relación con 10 u 11 otros actores en promedio (10, 795). Por otro lado, se midió la transitividad, que se entiende como la tendencia que tienen los/as individuos de relacionarse con otros que comparten conocidos comunes, la cual marcó 0,412. Estos indicadores se tendrán en cuenta para compararlos con las marcaciones de las redes por tipo de relación.

Además, para tener una visión general de la red de relaciones y su desagregación por tipo de vínculo: alianza, conflicto o neutro, se muestran los grafos específicos abajo, cuyo análisis desagregado se desarrolla más adelante.

Las comunidades de la red de relaciones

Es elocuente la identificación de comunidades que arroja la red, las que se identifican en colores. La **comunidad lila** y la verde son las más grandes, presentando un tejido denso de relaciones entre actores de estas comunidades. Las comunidades lilas y naranja, tienen un actor central de gran tamaño, es decir, que concentra muchas relaciones. Empezaremos por la comunidad lila, que es la más grande, reuniendo a 15 actores y que cuenta con un actor central: la EPV. Está conformada principalmente por actores marítimo-portuarios: empresas, por instituciones del sector público del estado nacional, algunos sindicatos, el mercurio de Valparaíso y la escuela de Ing. Civil Oceánica (UV).

La **comunidad de color verde** reúne a 12 actores, principalmente de la sociedad civil y locales: organizaciones sociales, sindicatos locales y asociaciones empresariales locales. Coincide en que la mayoría de ellos forman parte de la Coordinadora de defensa de Valparaíso ciudad-puerto. Pero además se encuentran en esta comunidad la Dirección de Intereses Marítimos de la Armada y la empresa AGUNSA, ambas, entidades recurridas en el funcionamiento regular de agentes marítimo-portuarios. Otra característica interesante de esta comunidad es que conforma una subred bastante pareja entre actores, es decir, la cantidad de relaciones se distribuyen más homogéneamente.

La **comunidad naranja** está conformada por 8 actores y tiene como actor central al Municipio (Alcalde), seguido del Intendente. Ambos concentran relaciones en la comunidad y con actores de otras comunidades. Esta red es bastante heterogénea, reuniendo actores del sector público local y nacional, empresas privadas y organizaciones de la sociedad civil.

Finalmente hay una pequeña **comunidad de color azul** que reúne a 4 actores con menos vínculos y que corresponden al sector turismo, incluyendo al sindicato de pescadores de Caleta Portales en la misma comunidad.

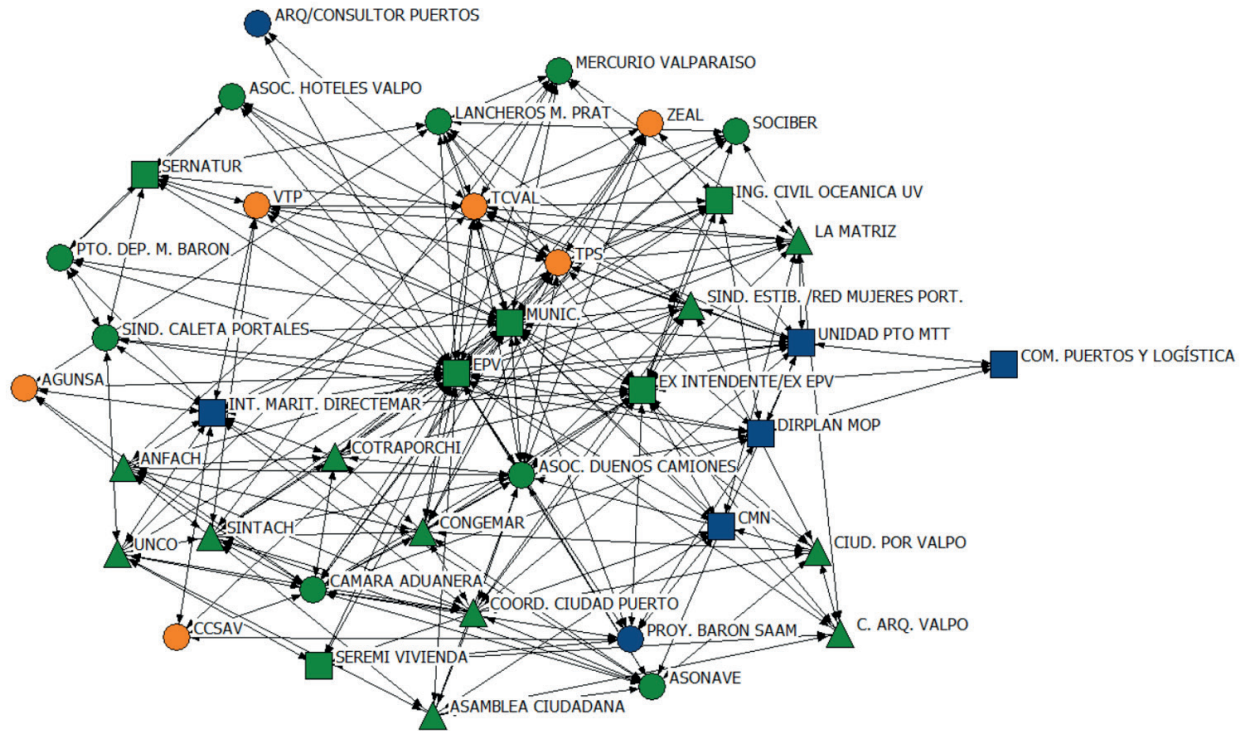
Los/as actores locales se muestran menos presente en la comunidad lila, es decir, la que tiene un carácter más marcadamente marítimo portuaria, la conforman principalmente grandes empresas y organismos del estado nacional.

Los/as actores de la sociedad civil se distribuyen en todas las comunidades, pero se concentran fundamentalmente en la comunidad verde, como ya se mencionó y algo en la comunidad lila (portuaria, gran empresa, estado nacional).

¹⁶ Cabe mencionar que se consideró la definición del tipo de relación (alianza, conflicto o neutra) que al menos uno/a de los/as actores declaró. Es decir, si un/a actor define el vínculo como de conflicto y el otro/a no, la relación se considera de conflicto.

Relaciones de actores según sectores y escalas

Para contar con información visual que permitiera mostrar las relaciones, considerando el sector (privado, público o sociedad civil) y la escala a la que pertenecen los actores (local, nacional y global) se construyó el siguiente grafo:



ESCALA		SECTOR	
Nacional		Privado	CIRCU
Local		Público	CUADR
Global		Soc. civil	TRIANG

Figura n° 13. Grafo de Red de Relaciones entre actores, según sector y escala. Centralidad de Grado y comunidades. Fuente: Elaboración propia en base a entrevistas y datos secundarios. Autoras: Paula Quintana Meléndez, Daniela Muñoz Moya, 2021.

Las escalas de los actores se indican en colores y los sectores en figuras geométricas. En el grafo predomina el color verde porque son más los/as actores locales (VERDE) en el borde costero y más los/as entrevistadas/os locales. Luego, los de la escala nacional son 7 (AZUL) y de la escala global (NARANJA) son 6 los/as actores representados/as. De acuerdo al sector, el gráfico muestra las relaciones de 15 actores privados (CIRCULO), 13 de la sociedad civil (TRIANGULO) y 11 actores públicos (CUADRADO).

Es posible apreciar en el grafo que los actores que poseen las posiciones más centrales, mostrando tejidos de relaciones mayores y más densos son del sector público y locales: EPV (Gerente general), Municipalidad (Alcalde) y la Intendencia (Ex Intendente). Si cruzamos lo expuesto en este grafo con las comunidades recién revisadas se observa que la mayor parte de los/as agentes nacionales están en la comunidad lila, donde hay más presencia de actores marítimo-portuarios. Otro aspecto relevante es que los privados que se relacionan más con el nodo central (EPV) corresponden a grandes empresas globales marítimo-portuarias, situadas también en la comunidad lila, como se describió anteriormente.

El análisis de la red a partir de los/as 10 actores más centrales

Cabe recordar que el análisis de la centralidad se utiliza para detectar cuán central es la posición de cada actor en relación a los/as demás y que mientras más y mejor posicionadas sean las relaciones, tiene más poder.

Se consideran los tres indicadores de centralidad definidos: *grado*, *eigenvector* e *intermediación* en la red de relaciones en general y luego se analizan las 4 redes de relaciones específicas: red de relaciones de alianza, red de relaciones de conflicto y de relaciones neutra, revisando los indicadores especialmente de los/as 10 actores con mayor centralidad, como se puede observar en la siguiente tabla, en la trama de relaciones considerando cualquiera de los indicadores, predomina el sector público entre los primeros actores con mayor centralidad, luego, actores del sector privado y después de la sociedad civil. Respecto a quienes son los 3 actores con mayor centralidad para todos los indicadores, se repite en orden: EPV (Gerente general), Municipalidad (Alcalde) e Intendencia (Ex Intendente/Ex EPV):

GRADO			EIGENVECTOR			INTERMEDIACION		
1.	EPV	34	1.	EPV	1	1.	EPV	172,99764
2.	MUNIC.	28	2.	MUNIC.	0,860736	2.	MUNC.	92,16868
3.	EX INTENDENTE/EX EPV	20	3.	EX INTENDENTE/ EX EPV	0,671286	3.	EX INTENDENTE/ EX EPV	47,385146
4.	ASOC. DUEÑOS DE CAMIONES	17	4.	ASOC.DUEÑOS CAMIONES	0,645019	4.	INT. MARIT. DIRECTEMAR	27,098878
5.	TCVAL	17	5.	TPS	0,596143	5.	TCVAL	26,105991
6.	TPS	16	6.	CÁMARA ADUANERA	0,581385	6.	CAMARA ADUANERA	19,16987
7.	CAMARA ADUANERA	16	7.	TCVAL	0,578091	7.	UNIDAD PTO. MTT	18,306781
8.	INT. MARIT. DIRECTEMAR	15	8.	CONGEMAR	0,510661	8.	ASOC. DUEÑOS CAMIONES	17,126362
9.	SINTAACH	14	9.	SINTACH	0,501557	9.	TPS	14,905433
10.	CONGEMAR	13	10.	UNIDAD PTO MTT	0,493273	10.	SINTAACH	12,765016

Tabla n° 5. 10 actores con mayor centralidad de grado, eigenvector e intermediación. Fuente: Elaboración propia.

	Públicos
	Privados
	Soc. civil

En la trama total de relaciones los tres actores de mayor **centralidad de grado**, es decir, que más vínculos tienen son EPV (Gerente General), Municipalidad (Alcalde) y la Intendencia (Ex Intendente/ex EPV), todos ellos del sector público y de escala local. Entre los/as 10 actores con mayores vínculos se cuentan 4 del sector público (el cuarto es Intereses Marítimos de la Armada), 4 de la sociedad civil y 2 del sector privado, 7 de ellos pertenecen a la escala local, 2 a la escala global y uno a la nacional.

Como se mencionó, la **centralidad por eigenvector** se refiere a las conexiones con otros actores que a su vez tienen buenas conexiones, es decir, actores con contactos más poderosos. De este modo, el actor más influyente resulta ser EPV (El Gerente general) y lo siguen la Municipalidad (El Alcalde) y la Intendencia (El ex Intendente/ex EPV).

Entre los 10 actores de mayor eigenvector se cuentan 4 del sector público, pero esta vez el cuarto es el Ministerio de Transportes (Unidad de puertos MTT). Hay 4 de la sociedad civil (los mismos que en centralidad de grado) y los mismos dos actores privados. Respecto a las escalas de los actores con vínculos más influyentes, son 7 locales, 2 globales y 1 nacional.

Se recuerda que la **centralidad por intermediación** identifica la cantidad

de veces que el actor hace de puente fluidamente con otros actores. El actor que destaca respecto a este atributo es EPV (El gerente general) y lo siguen con cierta distancia la Municipalidad (El Alcalde), la Intendencia (El ex Intendente/ ex EPV) e Intereses Marítimos de la Armada. Marcadamente, esta capacidad la manifiestan actores del sector público: 5 entre los 10 primeros, 3 de la sociedad civil y 2 privados.

En conclusión, los/as actores EPV (Gerente general), Municipalidad (Alcalde) y la Intendencia (Ex Intendente) mantienen la centralidad y el mismo orden para todos los indicadores. Son quienes tienen mayores vínculos en la red, relaciones más influyentes y mayores puentes entre los/as actores.

3.1.2 Análisis de Redes por tipo de relaciones

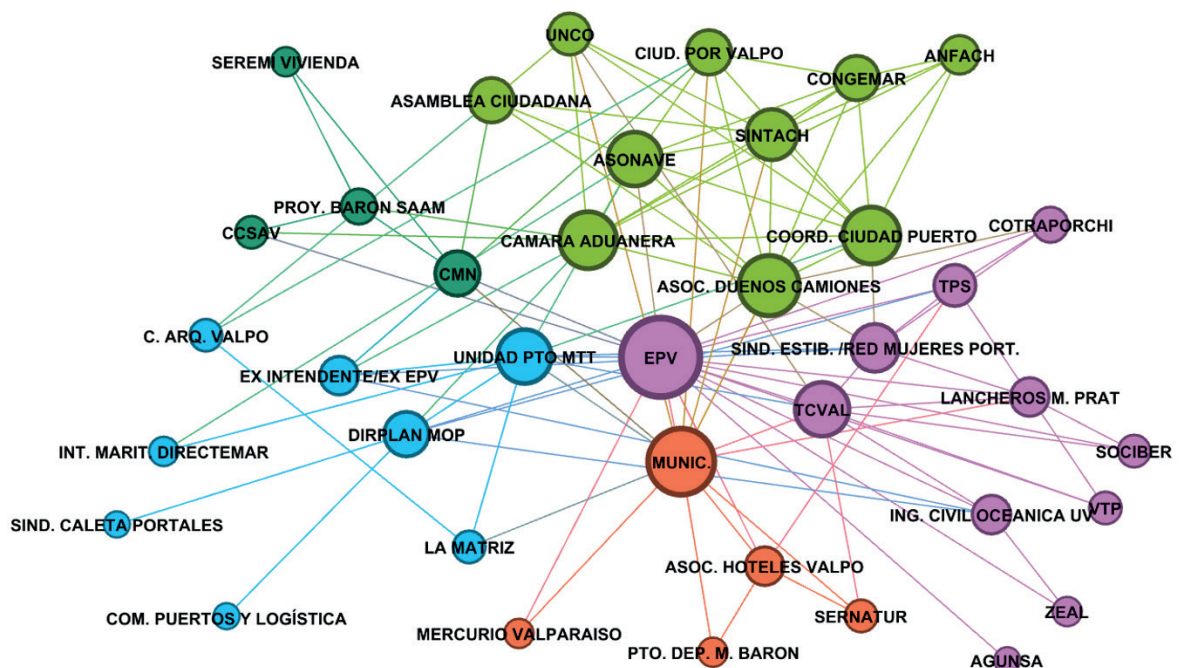
La frecuencia de los códigos: Relaciones de Alianza, de conflicto y neutras

Como referencia, es importante tener en cuenta la frecuencia de los códigos, de acuerdo al tipo de relación, ya sea de alianza, de conflicto o de relaciones más bien neutras, en base a las declaraciones de ellos/as entrevistados/as. El resultado arrojó 345 referencias a relaciones de alianzas, 305 veces a relaciones de conflicto y 191 veces a relaciones neutras, más bien funcionales para el desempeño regular (Elaboración propia, NVivo). Es decir, la mayor cantidad de relaciones declaradas son de alianza, siendo bastante alta las referencias a relaciones de conflicto.

a) La Red de Relaciones de Alianza entre actores

La red de alianzas tiene 38 nodos, ya que un/a actor no señaló tener vínculos de alianza. Consistente con lo anterior, ésta es la red que más conexiones tiene entre los 3 tipos de relaciones, con 223 vínculos entre actores. Cada uno/a establece 5 o 6 vínculos de alianza, 5,7 en promedio. Como referencia general, el análisis de la red indica que la densidad de la red es baja porque se desarrollan efectivamente un 15% de las relaciones con probabilidad de ocurrir. La medida de transitividad es de 0,329, la que se refiere a los niveles de relación al interior de la red.

Figura n° 14. Grafo Red de relaciones de alianza entre actores y comunidades Centralidad de Grado. Fuente: Elaboración propia en base a entrevistas y datos secundarios. Autoras: Paula Quintana Meléndez, Daniela Muñoz Moya, 2021.



Las comunidades de relaciones de alianzas

Hay comunidades de alianzas que tienen redes marcadamente más densas y grandes que otras, como las comunidades lila y verde claro. Ambas son mayoritariamente del área marítimo-portuaria, pero la diferencia es que la primera es la más oficialista y la segunda, son de resistencia. Las comunidades de alianza son mucho más nítidas en esta diferencia. El actor central en relaciones de alianza también es EPV, en la red de alianzas y en la comunidad lila. La comunidad de alianzas naranja tiene carácter turístico, cuyo nodo central es el Alcalde y la comunidad celeste, liderada por la Coordinadora de la Unidad de Puertos del MTT y compuesta por actores del sector público y actores locales de la sociedad civil.

La comunidad de alianza de color **lila es la más grande**, con 11 actores vinculados principalmente al funcionamiento de las operaciones marítimo-portuarias. Específicamente, se muestra como actor central a EPV y se observa el vínculo de alianza entre ésta, las empresas portuarias concesionarias, además de 2 sindicatos y la Escuela de Ing. Civil Oceánica (UV). Además, los nodos de esta comunidad establecen vínculos con nodos de otras subredes. La comunidad **verde claro** está conformada por 10 actores, que muestran una alta conexión entre sí. Se encuentran acá asociaciones gremiales, organizaciones ciudadanas y sindicatos, todos/as quienes son de la escala local y no hay ni una entidad pública en la comunidad. Corresponde mayoritariamente a actores que participan en la Coordinadora de defensa de Valparaíso ciudad puerto y son agentes que intervinieron activamente contra el Proyecto Puerto Barón (Mall Barón), contra las “Cinco medidas de competitividad”, asociadas a la actividad marítimo-portuaria e impulsadas desde el Ministerio de Economía el año 2011.

La sigue en tamaño la red **celeste**, que reúne a 8 actorías, fundamentalmente del sector público, donde el actor de mayores vínculos en la comunidad es la Unidad de Puertos del Ministerio de Transportes, algunas organizaciones ciudadanas (Colegio de arquitectos, Pacto urbano la Matriz) y el sindicato de pescadores de Caleta Portales. Como se puede apreciar es una comunidad menos densa, con menos lazos entre sí, sin embargo, sus actores se vinculan bastante con otras comunidades

La comunidad de color **naranja** es una comunidad más pequeña, reúne a 5 actores y tiene menos conexiones que las anteriores. Está conformada por el la Municipalidad como actor central de la comunidad y actorías asociadas al turismo, deporte en el mar y el mercurio de Valparaíso. La Municipalidad también se caracteriza por tener vínculos de alianza con actores de otras comunidades.

Finalmente, la comunidad de color **verde oscuro** es la más pequeña conformada por 4 actores de distinta naturaleza (SEREMI de Vivienda, CMN, Proyecto Seccional Barón y CSAV) y escasos vínculos, con algunos vínculos de alianza hacia otras comunidades.

El análisis de centralidad en la Red de relaciones de alianza

Al igual que para el conjunto de la red, en este análisis específicamente, se consideran los indicadores de centralidad de *grado*, *eigenvector* e *intermediación*, pero sólo para las relaciones que se reconocieron como de asociación o alianza. En términos generales, tienden a expresar mayor centralidad actores del sector público, principalmente en intermediación. Sin embargo, también se presentan en posiciones más centrales actores del sector privado local y emergen en esta red, con mayor protagonismo, organizaciones de la sociedad civil. A continuación, se revisan los indicadores para los/as 10 actores con mayor centralidad:

GRADO			EIGENVECTOR			INTERMEDIACION		
1.	EPV	18	1.	ASOC.DUEÑOS DE CA-MIONES	1	1.	EPV	208,763982
2.	MUNIC.	14	2.	EVP	0,976223	2.	MUNIC.	110,982481
3.	ASOC.DUEÑOS DE CA-MIONES	12	3.	COORD. CIUDADES PUERTO	0,894415	3.	DIRPLAN MOP	78,955611
4.	CÁMARA ADUANERA	11	4.	MUNIC.	0,883203	4.	UNIDAD PTO MTT	59,360202
5.	COORD. CIUDADES PUERTO	11	5.	ASO NAVE	0,851899	5.	CÁMARA ADUANERA	58,582710
6.	ASO NAVE	10	6.	SI NTACH	0,787264	6.	CMN	55,975861
7.	TCVAL	10	7.	CÁMARA ADUANERA	0,762317	7.	ASOC.DUEÑOS CAMIONES	50,692153
8.	UNI DAD PTO. MTT	10	8.	UNI DAD PTO. MTT	0,726615	8.	ASO NAVE	34,631915
9.	SI NTACH	9	9.	CONGEMAR	0,635953	9.	TCVAL	34,505432
10.	SI ND.ESTB./RED MUJE-RES PORT.	8	10.	TCVAL	0,632178	10.	CIUD. POR VALPO	20,264273

	Públicos
	Privados
	Soc. civil

Tabla n° 6. Relaciones de Alianza. 10 actores con mayor centralidad de grado, eigenvector e intermediación. Fuente: Elaboración propia.

Entre los 10 actores con mayor **centralidad de grado** de la red de alianzas, es decir, que tuvieron vínculos de alianza con más actores fueron la EPV (Gerente General) con 18 vínculos, la Municipalidad de Valparaíso (Alcalde), con 14 vínculos y luego la Asociación Gremial de Dueños de Camiones (Pdte. V Región) con 12 vínculos. Los 2 primeros del sector público, el tercero del sector privado y todos ellos de escala local. Los 10 actores con mayor centralidad de grado casi se equiparan en términos de sector, con una mayor presencia de privados (4). Fundamentalmente se trata de actores locales que establecen las mayores relaciones de alianza, además de TCVal (Global) y la Unidad de Puertos del MTT (Nacional).

En relación a la **centralidad eigenvector**, es decir, el poder de influencia en las relaciones de alianza entre los/as actores, quien muestra más esta facultad es la Asociación de Dueños de Camiones (Presidente), lo sigue EPV (Gerente general) y la Coordinadora de defensa de Valparaíso ciudad-puerto. Todos ellos son actores locales, el primero privado, el segundo público y el tercero, sociedad civil, y entre los 10 nodos con mayor eigenvector se distribuyen más o menos equitativamente entre los 3 sectores.

Lo que da cuenta el indicador de **intermediación** es distinto: principalmente son actores del sector público y del actor privado que son centrales porque tienen la capacidad de hacer puente entre los actores, principalmente EPV, que casi duplica a la Municipalidad en esta centralidad, que es quien sigue. Otra muestra destacable en la medición de la relación de alianza por intermediación es que recién en la posición 10 hay solo un actor de la sociedad civil, que corresponde a Ciudadanos por Valparaíso. Los privados también destacan en esta función en las relaciones de alianza.

b) La Red de relaciones de conflicto entre actores

Se trata de una red de menor tamaño que las anteriores, conformada por 32 nodos, ya que 7 actores no declararon relaciones de conflicto entre los miembros del grupo entrevistado. Por otra parte, se reconoce una trama de 113 relaciones de conflicto que los/as vinculan. La densidad o conectividad de la red es de 0,076, es decir, de las posibles relaciones de conflicto, se dan efectivamente el 7,6%. También se observa que en esta red los/as actores tienen relaciones de conflicto en promedio con 2 a 3 personas (2,897). La medida de transitividad es de 0,178, representando a casi la mitad de la transitividad marcada por la red de

alianzas (0,329). Se podría interpretar que las relaciones de conflicto no tienen tantos tejidos como los de las relaciones de alianza.

Otra característica general de la red a destacar es que existe una clara centralidad de un actor, que corresponde a EPV. Lo siguen, con bastante distancia, la Intendencia (ex Intendente/ex EPV) y TPS, lo cual se detalla en el análisis de centralidad.

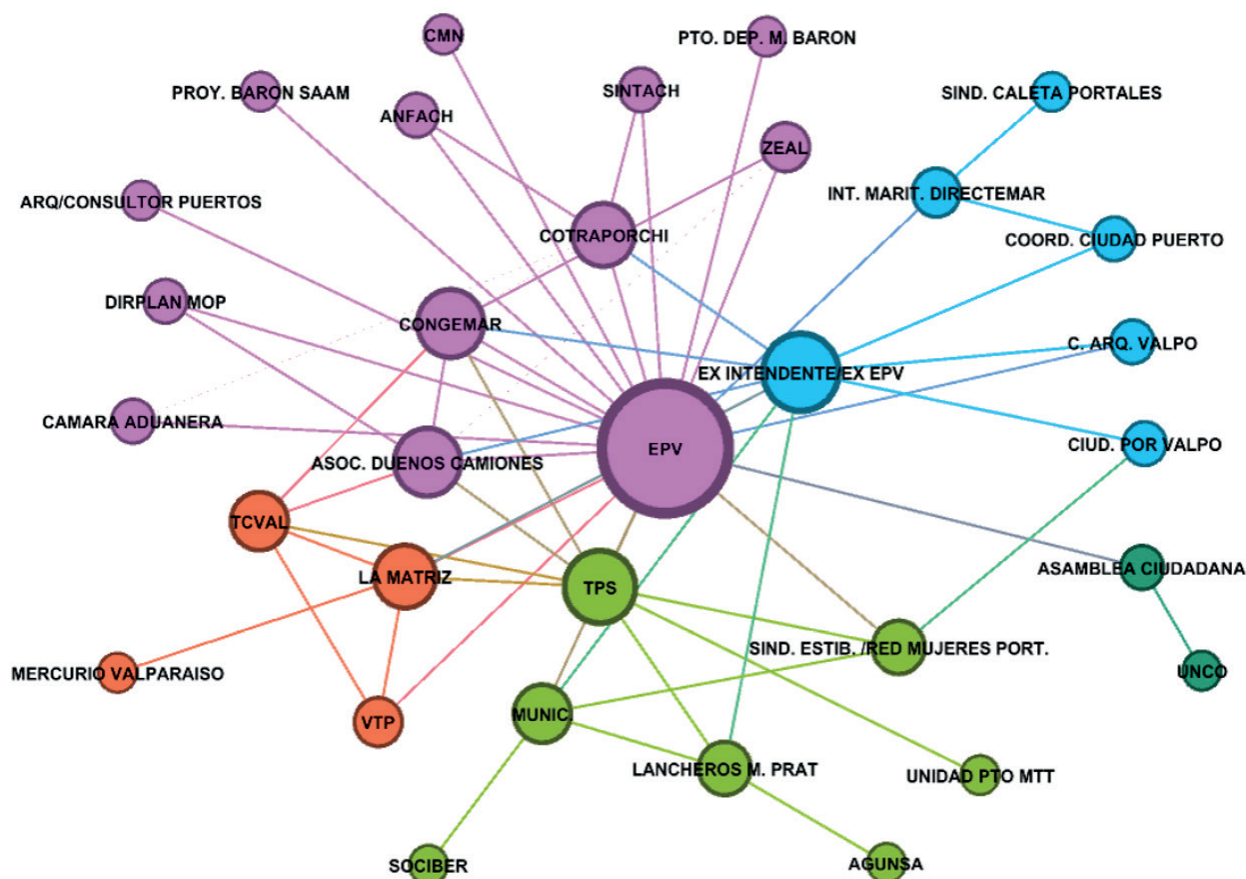


Figura n° 15. Grafo Red de relaciones de actores en conflicto. Fuente: Elaboración propia en base a entrevistas y datos secundarios. Autoras: Paula Quintana Meléndez, Daniela Muñoz Moya, 2021.

Las subredes de relaciones de conflicto (comunidades)

No es muy aplicable el concepto de comunidad cuando se trata solo de relaciones de conflicto. En esta red las relaciones entre actores son solo de conflicto respecto a problemáticas del borde costero porteño en estudio.

Observando el grafo, la subred de conflicto de **color lila** es la más grande, reuniendo a 13 actores. Es importante, porque se concentran en un solo grupo casi la misma cantidad de actores que en la comunidad más grande de la red total de relaciones, y más que en la comunidad más grande de la red de alianzas. Al igual que en las anteriores redes analizadas, se encuentran acá mayoritariamente actores marítimo-portuarios, pero la diferencia es que aglutina a gremios locales y sindicatos en resistencia y a actores públicos. Es decir, grafica más claramente las relaciones de conflicto entre ellos. Muchas de las relaciones de conflicto de esta subred tienen uno o dos vértices entre actores y especialmente se conectan con el actor central: EPV. La subred de conflicto de **color verde** tiene 7 nodos, siendo más central el de TPS. Aquí también se encuentran la Municipalidad y actores marítimo-portuarios, muestra conflicto entre ellos. En la **subred celeste** hay 6 actores, donde la mayor parte de las relaciones de conflicto dentro de la subred se encuentran entre organizaciones de la sociedad civil y la Intendencia (ex Intendente/ex EPV), quien es también un actor central, también se

encuentra acá a la Dirección de Intereses Marítimos. La **subred naranja** es pequeña, reuniendo en relación de conflicto a TCVal, Pacto Urbano la matriz, quienes se han confrontado públicamente por el Proyecto Terminal 2 a VTP, muy marcado por los actores presentes en el conflicto por el Terminal 2 (T2), también se encuentra acá más marginalmente, el Mercurio de Valparaíso. Finalmente hay una subred verde oscuro que contiene solo a la UNCO y la Asamblea Ciudadana, sólo se muestran conflictuados con EPV.

El análisis de centralidad en la Red de relaciones de conflicto

Nuevamente se analizan los indicadores de centralidad de *grado*, *eigenvector* e *intermediación*, pero esta vez, sólo para la red de relaciones de conflicto. Aquí, es muy destacable la posición en la trama de EPV (Gerente General), con la mayor centralidad en las relaciones de conflicto, con bastante distancia de quienes lo siguen en todos los indicadores. Lo sigue en grado la Intendencia (Ex Intendente/Ex EPV). En el indicador *eigenvector*, CONGEMAR (Ex Presidente), y TPS (Gerente general) en *intermediación*. Por otra parte, en todos los indicadores hay más presencia de sociedad civil en los/as 10 actores con mayor centralidad, que en las redes analizadas anteriormente. A continuación, se revisan los indicadores para los/as 10 actores con mayor centralidad:

GRADO			EIGENVECTOR			INTERMEDIACION		
1.	EPV	20	1.	EPV	1	1.	EPV	303,65833
2.	EX INTENDENTE/EX EPV	9	2.	CONGEMAR	0,620555	2.	TPS	57,80833
3.	TPS	8	3.	TPS	0,597174	3.	EX INTENDENTE/EX EPV	56,05833
4.	ASOC. DUEÑOS DE CAMIONES	7	4.	ASOC.DUEÑOS CAMIONES	0,592928	4.	MUNIC.	44,56667
5.	CONGEMAR	7	5.	EX INTENDENTE/EX EPV	0,51547	5.	INT. MARIT. DIRECTEMAR	40,56667
6.	LA MATRIZ	6	6.	LA MATRIZ	0,461364	6.	LA MATRIZ	39,40000
7.	COTRAPORCHI	6	7.	COTRAPORCHI	0,452471	7.	LANCHEROS M. PRAT	32,43333
8.	MUNIC.	5	8.	TCVAL	0,405127	8.	ASAMBLEA CIUDADANA	30,00000
9.	TCVAL	5	9.	ZEAL	0,34992	9.	SIND. ESTIB/RED MUJERES PORT	15,61667
10.	LANCHEROS M. PRAT	4	10.	MUNIC.	0,348197	10.	ASOC. DUEÑOS CAMIONES	14,93333

	Públicos
	Privados
	Soc. civil

Tabla n° 7. Relaciones de Conflicto. 10 actores con mayor centralidad de grado, *eigenvector* e *intermediación*. Fuente: Elaboración propia.

Respecto a la **centralidad de grado**, en los vínculos de conflicto el actor central es EPV, ya que marca más del doble de relaciones de conflicto que quien lo sigue, que corresponde al Intendente (ex Intendente/ex EPV) y a TPS. Entre los 10 actores con mayores relaciones de conflicto destaca que hay 5 actores de la sociedad civil, 3 públicos y 2 privados. Según escala, esta vez son 8 locales y 2 globales. Claramente hay más presencia de la sociedad civil en la red de conflictos, lo que es consistente con los antecedentes analizados, pues se en gran parte, el motivo principal de las organizaciones ha sido hacer frente a los planteamientos oficiales, especialmente de EPV, con resistencia y/o propuestas distintas a las de la empresa.

El indicador de **centralidad *eigenvector*** se interpretaría en este caso como los actores que tienen conflicto con más agentes en conflicto, son más influyentes, por tanto. Entre los tres primeros se encuentran actores más heterogéneos: EPV, que es público y local, CONGEMAR, que es sociedad civil y local, y TPS, privado y global. Entre los 10 primeros actores de mayor centralidad *eigenvector* hay 4 de la sociedad civil, 3 públicos y 3 privados.

La **centralidad de intermediación** aquí se puede entender como las relaciones de actores en conflicto que pueden ser puente con otros/as en relaciones de conflicto, es decir, se intermedia en o para el conflicto. En esta posición se encuentran especialmente EPV, TPS y la Intendencia (ex Intendente/ex EPV). Entre los 10 primeros actores de mayor centralidad de intermediación se encuentran 4 públicos, 5 de la sociedad civil y 1 privado. Desde la escala, 5 locales, 4 nacionales y 1 global.

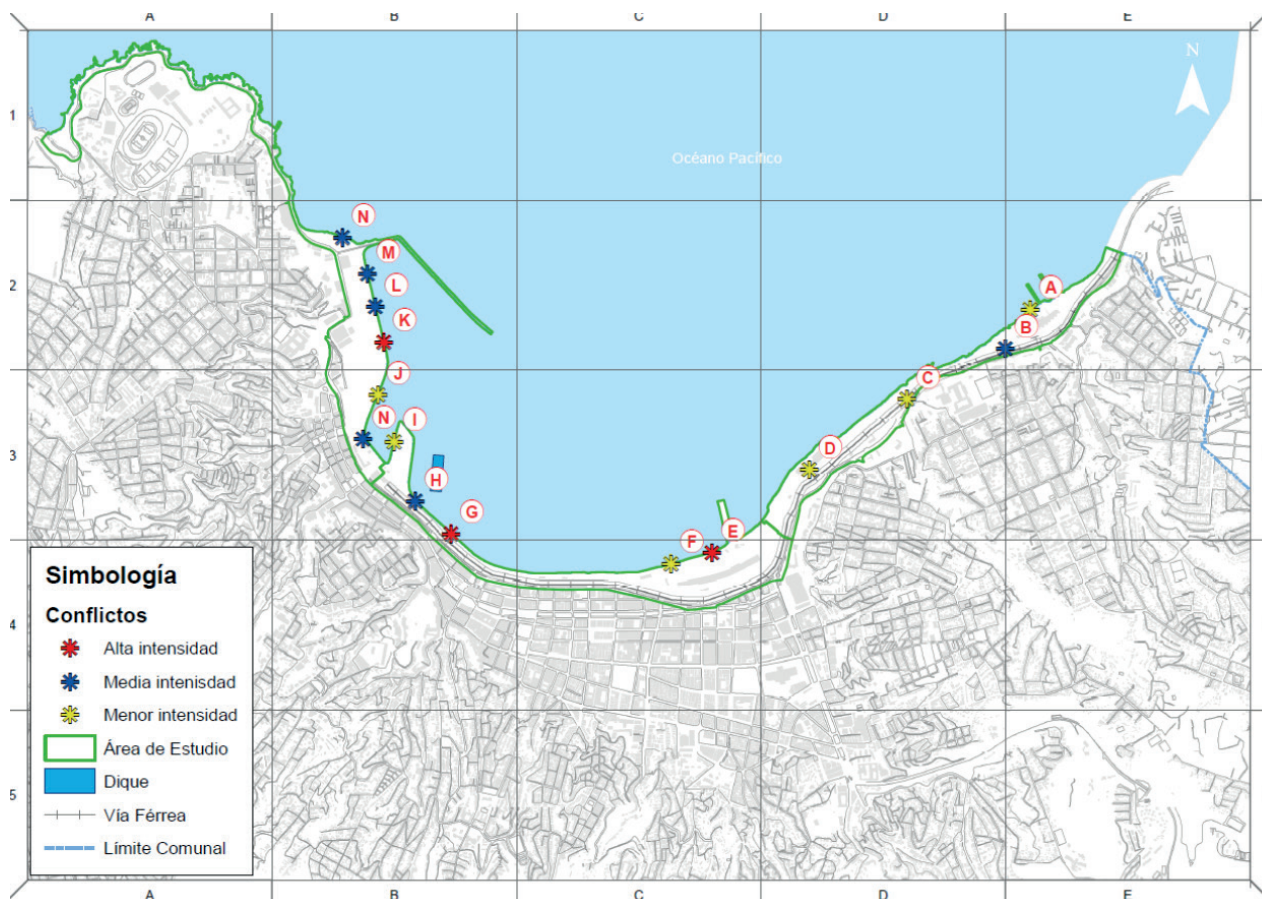
¿Cómo se explica la alta centralidad en las relaciones de conflicto de algunos/as actores? ¿Cuáles son los principales motivos de las relaciones de conflicto? A continuación, se revisan los posibles motivos:

3.1.3 Los Conflictos sobre el Borde Costero

Hasta el momento se han analizado las relaciones de conflicto entre las/os actores. Ahora, se profundiza en los principales motivos que tienen estas relaciones de conflicto, es decir, se identifican los principales conflictos haciendo un esfuerzo por localizarlos en el espacio, pues, siguiendo a Lefèbvre, las relaciones sociales (y de producción) ocurren en el espacio, el cual interactúa con ellas mismas (Lefèbvre H. , 1976). A partir de ello es que cobra sentido identificar los espacios donde se producen las relaciones de conflicto, quienes actúan en este espacio y como señala Bourdieu, qué posiciones ocupan estos actores en este espacio, que es físico y social. (Bourdieu, Cuestiones de sociología, 2003 [1999], pág. 82.

Figura n° 16. Mapa de principales conflictos en el Borde Costero (En base a 39 entrevistas y datos secundarios). Fuente: Elaboración en base a entrevistas y datos secundarios. Autor: Farias Diego, Geógrafo, 2022.

De este modo, en el siguiente plano se señalan los principales conflictos en el período (2009 – 2018) y área de estudio estudiada, que se lograron localizar:



En el plano se muestran los lugares donde ocurren u ocurrieron los principales conflictos en el borde costero de Valparaíso entre 2009 y 2018. Sólo se puntualizaron (con asterisco), sin pretender identificar el área completa de la espacialización, si no que un hito del conflicto, dado que varios de ellos se superponen en el espacio, quedando la realización de esa gráfica para un próximo estudio. Los colores de los asteriscos muestran la intensidad de los conflictos.

Cada conflicto que se muestra en el plano anterior se identifica en la siguiente tabla:

Principales Conflictos en el Borde Costero, localizables				
	PRINCIPALES CONFLICTOS	PRINCIPALES ACTORES INVOLUCRADOS/AS	PRACTICADO Práctica del Espacio* (PE)	PROYECTADO Representación del Espacio* (RE)
A	Concesión Caleta Portales	Sindicato Pescadores art. Caleta Portales / Subsecretaría de las Fuerzas Armadas	PE	
B	Ley de Pesca y cuotas de pesca. Movilizaciones de pescadores artesanales en Caleta Portales y Av. España.	Sindicatos de pescadores, Intendencia, carabineros, parlamentarios/as, Subsecretaría de Pesca (MINECON)	PE	
C	Línea férrea a lo largo del Borde Costero y limitaciones de acceso	MERVAL, EFE, Municipalidad, org. Sociedad civil (Colegio de Arquitectos)	PE	
D	Entorno Maestranza Barón, borde costero Caleta Portales-Barón	MERVAL, EFE, SAAM, Municipalidad, EPV, Coordinadora Maestranza Barón	PE	RE
E	Proyecto Puerto Barón y Proyectos alternativos	EPV, Mall Plaza, Municipalidad, Org. Sociedad Civil (Coord. defensa de Valparaíso ciudad-puerto, Asamblea Ciudadana Valparaíso, Colegio de Arquitectos y otras), Intendencia, Tribunales de Justicia		RE
F	Construcción de terminal de pasajeros (VTP)	VTP, Municipalidad, Org. Sociedad Civil	PE	
G	Proyecto Terminal 2 TCVal Proyecto Puerto frente ciudad TPS Proyecto Puerto para Ciudadanos (C. de Arq)	EPV, TCVAL, TPS, MTT, Municipalidad, Org. Sociedad Civil (Pacto Urbano La Matriz, Mar para Valparaíso, Colegio de Arquitectos y otras), Esc. Arquitectura PUCV-UV-UCH-PUC		RE
H	Cierre de la Caleta de Pescadores Sudamericana	EPV, Pescadores, Intendencia, trabajadores portuarios	PE	RE
I	Muelle Prat/Sitio 6	AGUNSA, TCVal, EPV, lancheros	PE	
J	Proyecto ampliación 120 m. TPS	Lancheros, TPS, org. Soc. civil	PE	RE
K	Prioridad carga/cruceros en uso terminales	VTP, EPV, TPS, sindicatos TPS, MTT	PE	
L	Conflicto condiciones laborales trabajadores/as eventuales. Movilización 2018	TPS, TCVal, EPV, sindicato de estibadores N°1, Intendencia, MTT, Armada, Carabineros	PE	
M	Conflicto Cargas Limpías LOGISTICA, Aforos, Funcionamiento ZEAL	EPV/TPS/VTP/ZEAL/COTRAPORCHI/CONGEMAR/MTT	PE	
N	Proyectos Patio de Almacenamiento Playa San Mateo	EPV, TPS, MTT, org. Soc. civil (Ciudadanos por Valparaíso)		RE

	Menor intensidad		Media intensidad		Alta intensidad
--	------------------	--	------------------	--	-----------------

Tabla n° 8. Principales Conflictos, Intensidad y actores involucrados/as en el Borde Costero de Valparaíso. Fuente: Elaboración propia en base a entrevistas y datos secundarios.

En la tabla anterior se explican los principales conflictos identificados y localizados en el plano. En la primera columna, el listado de principales conflictos, en la segunda se muestran los principales actores involucrados y en la tercera y cuarta, la dimensión de la producción del espacio a la cual correspondería cada conflicto. Es decir, si corresponden a prácticas en el espacio (infraestructura

existente, usos, relaciones de producción), o si corresponden a representaciones del espacio (proyectos y planes).

Finalmente, se hizo un esfuerzo por distinguir la intensidad de los conflictos, separándolos en tres categorías: Alta, Media y Menor. Los criterios utilizados para fundamentar los niveles de conflicto fueron los siguientes: a) la cantidad de referencias al conflicto por parte de las/os actores entrevistados/as, lo que se observó en frecuencias y nubes de palabras b) la resolución de dichos conflictos en el período estudiado, si el conflicto se resolvió, disminuye la intensidad.

Respecto al primer argumento, en la tabla siguiente se muestran los proyectos más nombrados por los/as actores entrevistados/as, donde se muestra una mayor frecuencia evidente en los dos proyectos más polémicos: El proyecto de Terminal 2 y el Proyecto Puerto Barón (Mall). Además, los siguen con alta frecuencia de referencias proyectos viales y ferroviarios (La Pólvara, Cabritería, Tren rápido a Valparaíso/San Antonio). Los proyectos de espacios públicos, como el mejoramiento de la Av. Altamirano y de la Playa Las Torpederas también reúnen frecuencias medianas y lo sigue la discusión respecto a los Proyectos para Terminal de Cruceros, resaltando con 18 referencias., Proyectos inmobiliarios, el Proyecto Parque Barón del MINVU/Municipalidad, que reemplaza a Puerto Barón. Y se destacan finalmente las referencias al Puerto a Gran Escala (PGE), cuya instalación se resolvió para el Puerto de San Antonio. Las referencias al Terminal 2 y al Proyecto puerto Barón son las que, sin duda concentran las referencias.

	Nombre del Proyecto	Nº Actores	Nº Referencias
1	PROYECTO TERMINAL 2	31	101
2	PROYECTO PUERTO BARON	29	85
3	PROYECTOS VIALES Y FERROVIARIOS	12	33
4	PROYECTOS DE ESPACIO PÚBLICO (Paseos y Playas)	6	21
5	PROY TERMINAL DE CRUCEROS	9	18
6	PROYECTOS INMOBILIARIOS	3	15
7	PROY PARQUE BARON	6	14
8	PROYECTO PUERTO A GRAN ESCALA	9	13

Tabla nº 9. Mayor Frecuencia de Referencias de Representaciones del Espacio (PROYECTOS).

Fuente: Elaboración propia en base a datos producidos en software NVivo.

Por otra parte, en el código de empleo el conflicto respecto al **trabajo eventual**, fue nombrado 15 veces y en las relaciones de conflicto, **la problemática de los aforos** fue nombrada 14 veces.

Volviendo a la localización de los conflictos (Plano en figura 16), los espacios del borde costero, donde se han concentrado en mayor medida los conflictos corresponden a la zona del recinto portuario, entre Barón y el Terminal 1. Se encuentra aquí el conflicto en torno al Proyecto Puerto Barón (**E**), entre EPV, quien es un actor principal por ser el administrador de este espacio en conflicto, la concesionaria Mall Plaza, la Municipalidad y por una fuerte acción de organizaciones de la sociedad civil organizada, como la Coordinadora en defensa de Valparaíso ciudad-puerto (que aglutinaba a organizaciones sociales y gremios), Ciudadanos por Valparaíso y la Asamblea Ciudadana. Finalmente, la controversia fue resuelta por la Corte Suprema, a favor de los reclamantes. Esto significó que no se realizara el proyecto.

En intensidad, junto con el conflicto anterior, resalta la controversia por la construcción del Proyecto Terminal 2 (**G**), involucrando a EPV, quien tiene aquí una posición central, pues es el administrador del espacio e impulsor del proyecto, empresa concesionaria TCVal (OHL) como ejecutor del proyecto, el

Ministerio de Transportes (MTT) y otros actores del sector público central que respaldan el proyecto, a la Municipalidad de Valparaíso, con una postura crítica al proyecto y organizaciones de la Sociedad Civil, destacando entre ellas el Pacto Urbano La Matriz y Mar para Valparaíso, quienes han cumplido un rol muy activo en el cuestionamiento público al proyecto Terminal 2. El conflicto por este proyecto ha traspasado el período de estudio de esta investigación.

El conflicto por la construcción del nuevo Terminal de Pasajeros **(F)**, entre VTP y EPV, por una parte y organizaciones de la Sociedad Civil, por otra. Este conflicto esta referido a la construcción de las instalaciones para los servicios de ingresos/ egresos, aduana para los pasajeros.

Otro conflicto, ha sido el debate respecto a la necesidad de la construcción de infraestructura portuaria que funcione para las recaladas de cruceros, que se ha traducido en la presentación de distintos proyectos: EPV, Agunsa y TPS para la construcción de un terminal de cruceros de Valparaíso, con distintas localizaciones. Este debate está asociado además al conflicto entre EPV, TPS, VTP y TCVal por la prioridad de uso de los terminales, para carga o cruceros **(K)**, lo cual provocó una fuerte disminución en las recaladas de cruceros en Valparaíso, después del bloqueo que realizó un sector de trabajadores, fundamentalmente de TPS, representados por la COTRAPORCHI a la recalada de cruceros, siendo catalogado como un conflicto de alta intensidad, pues impactó fuertemente a la ciudad, afectado es especial al turismo porteño, con un importante rechazo de las asociaciones turísticas de Valparaíso.

El conflicto de cargas limpias **(M)** que se manifiesta en las zonas concesionadas, incluida ZEAL, y que también tuvo un impacto respecto al desembarco de cruceros por parte de VTP se situó en el Terminal 1 como hito de expresión más álgida del conflicto.

El cierre de la Caleta de pescadores Sudamericana **(H)** en el Terminal 2, cuando éste se concesiona a TCVal, produjo un conflicto evidente entre los pescadores y EPV, lo que se resolvió parcialmente con un convenio entre ambos, trasladando temporalmente a la caleta.

Se desarrolló un conflicto por la ampliación en 120 mts del terminal 1 **(J)**, entre TPS y los lancheros del Muelle Prat, pues estos últimos vieron amenazado flujo turístico de las lanchas al construirse la nueva infraestructura, sin embargo, se llegó a un acuerdo entre las partes. Y, por otro lado, existe una tensión entre los lancheros y las empresas navieras, en particular AGUNSA, por el uso común del espacio marítimo entre el muelle Prat y el espigón por parte de las naves mayores y las lanchas.

Fuera del recinto portuario, la intensidad de los conflictos es menor o se encuentran en estado de latencia. Se manifestó la tensión por la concesión de la Caleta Portales **(A)**, entre el sindicato de la Caleta y la Subsecretaría de las Fuerzas Armadas, la que se resolvió el año 2014. También se consigna el conflicto por la Ley de Pesca que, si bien tiene un carácter nacional, se expresa en importantes manifestaciones frente a la Caleta Portales en la Av. España **(B)**, en la protesta y cortes de esta avenida por parte de los/as pescadores, en especial por la Ley de pesca y las cuotas de peca entre industriales y pescadores artesanales.

Los que siguen, obedecen a problemáticas para la ciudad por obstáculos para el acceso del borde costero y/o deficiencias en su uso. Como es el caso de las dificultades de acceso al Paseo Wheelwright debido a la línea férrea **(C)**, además de la falta de mantención y cuidado del paseo para su buen uso como espacio público. Por otra parte, el ruinoso estado de la Zona Típica de la Maestranza Barón

y sus alrededores **(D)**. Salvo el rescate que realizan la Coordinadora Maestranza Barón de algunas bodegas y uso esporádico de la maestranza, sin encontrar respuestas en las instituciones dueñas o administradoras de los recintos. Estas son: MERVAL, EFE, SAAM, EPV y el Municipio. En el mismo tramo, está el Proyecto inmobiliario Yolanda-Barón de SAAM, el que ha sido difundido solo a nivel técnico y autoridades, sin estar aún en el debate público.

Al otro extremo del borde costero estudiado, fuera del recinto portuario, se muestra un conflicto principal que corresponde al uso de la playa San Mateo **(N)**, ubicada tras el molo de abrigo hacia el sur. La discusión ha sido respecto a su uso como playa (espacio público), la cual está destinada a la armada para ejercicios de entrenamiento militar, o para un proyecto de patio de almacenamiento portuario.

Desde la Playa San Mateo hasta las Torpederas, se identificaron tensiones más latentes y algunas manifestadas que en este periodo no alcanzaron a expresarse en debate público. Es el caso de problemáticas como las ruinas en la Playa Carballo del ex restorán Pato Peñaloza, luego las ruinas de la infraestructura de las Torpederas y sus proyectos de concesión.

Todos estos conflictos son detallados en las secciones posteriores, ya sea en el marco de prácticas en el espacio o en representaciones del espacio.

Nubes de palabras en relaciones de conflicto de actores locales con actores nacionales y globales

Se realizó un análisis de las palabras más recurrentes en los códigos de relaciones de conflicto de mayor frecuencia, esto es, los conflictos entre actores locales, entre actores locales y nacionales y entre actores locales y globales.

En los gráficos, se muestran en rojo y en el centro las palabras más frecuentes, las siguen aquellas en negrita en el segundo círculo y las más periféricas y pequeñas son las que menos se repiten. La palabra Valparaíso resulta central para todas las escalas, pero es menos nombrada en los conflictos local-global. Las palabras más recurrentes se expresan en las siguientes nubes de palabras⁴⁷:



Figura n°17. Conflictos entre actores locales.
Fuente: Elaboración propia.

17

Las nubes de palabras permiten observar aquéllas que más se repiten en las expresiones de los/as actores para referirse a los conflictos y relaciones de conflicto. Se construyeron a partir de las codificaciones de las 39 entrevistas realizadas, mediante el programa NVivo, considerando los códigos de relaciones de conflicto entre actores de más alta frecuencia

Entre actores locales las palabras más asociadas a conflicto (en rojo) son Empresa Portuaria, puerto, Mall (Barón en negrita) y terminal. En el segundo círculo las palabras más significativas son: Intendente, ZEAL, camiones, Aldoney (Ex Intendente y Ex Pdte EPV), EPV, Estado, Gobierno, proyecto. Por tanto, es posible interpretar que los conflictos son más asociados a la Empresa Portuaria o EPV, al Proyecto Mall Barón, a un terminal que puede estar asociado al T2 (se observa “dos” en letra pequeña) o a otros terminales. Se menciona al ex Intendente Aldoney y en menor medida al ex Intendente Celis.

Respecto a los proyectos o prácticas locales en conflictos, se identifican claramente las palabras asociadas al proyecto Mall Barón y a Terminal, pero a esta escala de conflicto entre actores locales exclusivamente, resalta la palabra Terminal y en menor frecuencia la palabra “dos”, pudiendo deducir que se refiere al proyecto T2. Esto resulta consistente con la alta frecuencia de códigos respecto al Terminal 2 y al Proyecto Puerto Barón, mostrado en la tabla N°5.



Tabla n 18. Conflictos entre actores locales- y nacionales. Fuente: Elaboración propia.

En la relación entre actores locales y nacionales, las palabras más significativas asociadas a conflicto son: gobierno, estado, puerto y en el segundo círculo, Santiago, EPV y empresa portuaria, nivel nacional, concesión, ley, plan, proyecto y Municipio. De este modo, son recurrentes las palabras asociadas a institucionalidad pública y gobernanza, lo que habla de alguna tensión importante aquí.



Tabla n 19. Entre actores locales-globales.
Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, los conflictos **entre actores locales-globales** muestran como palabras más recurrentes (en rojo) a EPV, a TPS y Dos. Luego en negrita terminal, cruceros, aforos, grupos, económicos, trabajadores, portuarios y TCVal. Además de la recurrencia de EPV, es aquí, en la relación local global donde más se nombran los conflictos con grandes empresas concesionarias como TPS y TCVal, los conflictos respecto al Terminal Dos, los cruceros y los aforos.

3.1.4 Conflictos generales en la relación ciudad puerto

Existen conflictos en la relación ciudad puerto que son más generalizados o que no es posible espacializarlos en la zona de estudio, los cuales pueden ser una fuente de los conflictos específicos que se tratan en este estudio y han sido localizados anteriormente. No cabe duda que interactúan con los conflictos específicos. Este tipo de disputas generales se expresan en la siguiente tabla:

PRINCIPALES CONFLICTOS	PRINCIPALES ACTORES INVOLUCRADOS/AS	PRACTICADO Práctica del Espacio* (PE)	PROYECTADO Represent. del Espacio* (RE)
Visiones encontradas dicotómicas sobre la vocación del desarrollo de la ciudad: puerto o turismo	Municipio, Organizaciones de la Sociedad Civil, Instituciones sector público, empresas privada y públicas		RE
Acceso de la ciudadanía al borde Costero, paisaje	Municipio, Organizaciones de la Sociedad Civil (Pacto Urbano La Matriz, Mar para Valparaíso, Colegio de Arquitectos y otras), EPV	PE	RE
Deterioro y falta de crecimiento de la actividad marítimo-portuaria, del empleo e infraestructura (carga y pasajeros/as)	EPV, Concesionarios, Municipalidad, MTT, SEP, MINECON, trabajadores/as, ciudadanía porteña	PE	
Preservación del patrimonio y paisaje v/s desarrollo portuario	Municipio, Org. de la Sociedad Civil por la preservación del patrimonio, Instituciones sector público, empresas privadas y públicas	PE	RE
Movilizaciones en la ciudad por precariedad de empleo trabajador/as eventuales marítimo-portuarios	Trabajadores contratados/as y eventuales, EPV, TPS, TCVAL, MTT, MINTRAB, Intendencia, Carabineros	PE	
Precariedad empleo trabajadores/as informales del turismo	Agentes turísticos		
Gobernanza/ Institucionalidad puerto y ciudad	Municipio, EPV, Consejo Logística, Org. Soc. Civil, Comisión Especial Cámara de Diputados, MTT	PE	RE

Tabla n°10. Principales conflictos ciudad puerto en Valparaíso, no espacializables en área de estudio. Fuente: Elaboración propia.

No se ha logrado converger en una visión común de ciudad y de ciudad puerto, quizás la expresión más global la abarcó el proceso de formulación del PLADECO 2020 (Mundo Marítimo, 2020), sin embargo, no alcanzó a estar concluido en el período estudiado. Existe la necesidad de converger en una visión de ciudad integral en sus distintas dimensiones del desarrollo, superando la mirada antagónica entre puerto y turismo, entre espacio público e industrial y patrimonial, con un necesario ordenamiento del territorio.

Los conflictos entre actores han impedido la realización de proyectos portuarios o turísticos, que incrementen la actividad económica y generen trabajo digno. En este marco, cabe destacar la baja calidad del empleo en trabajadores/as portuarios/as eventuales y en trabajadores/as del turismo. Otro conflicto general es el acceso de la ciudadanía al borde costero, al mar y su paisaje, obstruido por las estructuras ferroviarias y en importante estado de abandono. Ocurre algo similar con zonas de alto valor patrimonial, especialmente en el antiguo barrio puerto, además de conflictos que enfrentan al patrimonio cultural con la actividad portuaria. Por otra parte, las polémicas planteadas en la ciudad no solo se han girado en torno a proyectos de infraestructura a desarrollar, sino que también se plantea fuertemente la problemática del estado de deterioro de espacios públicos subutilizados y su necesaria rehabilitación. Es un desafío la cautela del patrimonio cultural porteño y del valioso paisaje de la ciudad, especialmente de su anfiteatro, cuyos mecanismos de resolución han sido materia de controversia. Al revisar las secciones siguientes, de prácticas, representaciones del espacio y de espacios de representación analizaremos estos conflictos generales y principalmente aquellos localizables, con mayor detención.

3.2 Análisis de las Prácticas en el Espacio y la condición de ciudad puerto en el Borde Costero de Valparaíso

Para Lefèbvre, las prácticas en el espacio se entienden como el espacio físico, el espacio percibido (Lefèbvre H. , La producción del espacio, 1974). Comprenden la base material, tanto las relaciones de producción/reproducción, como la infraestructura, los espacios construidos. Soja sostiene que las prácticas espaciales para Lefèbvre permiten analizar “las cosas” en el espacio urbano (Soja, 2008).

En este marco, es que hemos comprendido en el análisis de las prácticas espaciales del Borde costero de Valparaíso fundamentalmente dos dimensiones de la producción del espacio: 1) Los usos, comprendiendo la infraestructura, el equipamiento construido, incluyendo el actual estado de conservación. Y 2) Las relaciones de producción que se desarrollan en el espacio de borde costero, comprendiendo el empleo, las actividades económicas que aquí se realizan y se reproducen.

Al mismo tiempo, consideraremos en el análisis los estudios aplicados a las ciudades puerto, en relación a las prácticas espaciales en el borde costero, o lo que se ha denominado frentes marítimos o *waterfronts*.

Durante las últimas décadas del siglo XX la industria portuaria tuvo transformaciones importantes en su modelo de producción y al mismo tiempo, las ciudades han experimentado una metamorfosis, mediante procesos de expansión y concentración urbana (De Mattos C. A., 2012). Ambos procesos han incidido en las ciudades portuarias y han repercutido en especial en sus bordes costeros. De acuerdo a Bruttomesso, “algunas estructuras urbanas, como por ejemplo los puertos, son aún reconocibles, ya sea porque no se ha modificado su posición originaria o porque mantienen un perfil y una morfología de lugar bien definida”. Lo mismo ocurre con antiguas carreteras y estaciones de ferrocarriles, que de acuerdo al autor dibujan un “armazón” del territorio, como herencia del siglo XIX (Bruttomesso, 2004). Reconoceremos entonces en las prácticas espaciales del borde costero analizado, infraestructura y expresiones de los siglos XIX, XX y XXI que coexisten en el espacio. Esto lo evidenciaremos analizando lo que hemos categorizado como usos del borde costero, incluyendo la infraestructura construida, equipamiento y las dinámicas sociales y económicas que se desarrollan en estos espacios. Aquí revisamos la expresión material actual de

actividades que se realizan en el espacio de borde costero: la pesca, el puerto, el turismo, el comercio, el deporte, el espacio público, como también la ruina y los espacios abandonados.

Las prácticas espaciales en el Borde Costero se analizan en tres tramos a lo largo de la ciudad, desde el límite de Valparaíso con Viña del Mar hasta la Playa Las torpederas (de norte a sur). Y en todo el trayecto, desde el mar hasta la primera vía urbana troncal, correspondiendo a la A. España, luego A. Errázuriz y finalmente, Av. Altamirano (de Oeste a Este).

Se construyeron planos que señalaran las principales edificaciones en el área estudiada, para analizar en ellas las prácticas en el espacio, las que se revisan en tres tramos. Al final de esta sección, se presenta la principal infraestructura vial y ferroviaria en el área estudiada, la cual también se representan en planos contruidos para estos efectos.

Respecto a las edificaciones en el siguiente plano se puede observar el total de la zona en estudio, en el cual se identifica la infraestructura (señalada como edificaciones) que se utilizó como referencia para analizar en esta sección como prácticas espaciales. Los colores (indicados en la simbología) representan la categoría que se asignó a las edificaciones: caletas, edificios patrimoniales, edificios públicos y privados, infraestructura portuaria, espacios públicos (playas, plazas, paseos y miradores) y también se identifica la infraestructura dañada o ruinososa.

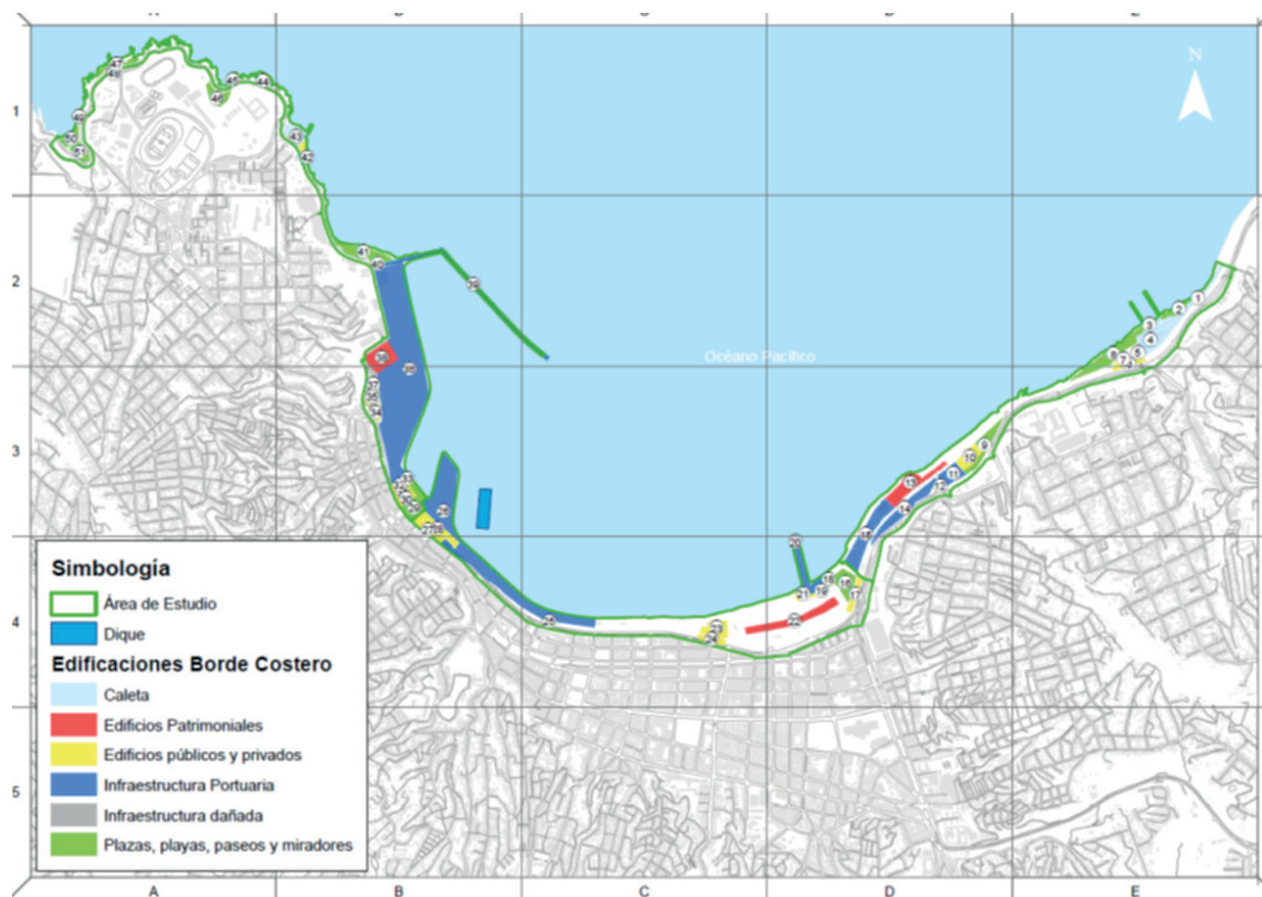


Figura n° 20. Edificaciones de la zona de estudio. Fuente: Elaboración en base a entrevistas y datos secundarios. Autor: Fariás Diego, Geógrafo, 2021.

Cada uno de los espacios estudiados como prácticas espaciales están identificados en el plano y con su correspondiente categoría, en colores. Están señalados con la numeración correspondiente a cada edificación en la siguiente tabla:

Nº	Nombre	Categoría	Nº	Nombre	Categoría
1	Zonas Estacionamiento Portales	Caleta	26	Concesión TCVAL/Terminal 2	Infraestructura Portuaria
2	Playa Portales	Plazas, playas, paseos y miradores	27	Edificios Estación Puerto	Edificios públicos y privados
3	Muelle 1 y 2	Caleta	28	Estación Puerto	Edificios públicos y privados
4	Caleta Portales	Caleta	29	Muelle Prat	Plazas, playas, paseos y miradores
5	Restaurant Sindicato de Pescadores	Edificios públicos y privados	30	Edificio Aduana	Edificios públicos y privados
6	Estación Portales	Edificios públicos y privados	31	Directemar	Edificios públicos y privados
7	Zona de Restaurant	Edificios públicos y privados	32	Liga Marítima	Edificios públicos y privados
8	Playa Portales	Plazas, playas, paseos y miradores	33	Restaurant Bote Salvavidas	Edificios públicos y privados
9	AV. Pública	Plazas, playas, paseos y miradores	34	Edificio EPV	Edificios públicos y privados
10	Lote EQ. COM. EPV	Edificios públicos y privados	35	Edificio TPS	Edificios públicos y privados
11	Lote 12 SAAM	Infraestructura Portuaria	36	Concesión TPS/Terminal 1	Infraestructura Portuaria
12	Lote 11SAAM	Edificios públicos y privados	37	Edificio SAG	Edificios públicos y privados
13	Lote 9 EFE-MERVAL	Edificios Patrimoniales	38	Centro Abastecimiento Armada	Edificios Patrimoniales
14	Lote 10 SAAM	Infraestructura Portuaria	39	Molo de Abrigo	Infraestructura Portuaria
15	Lote 8 SAAM	Infraestructura Portuaria	40	Fuerte Esmeralda	Edificios Patrimoniales
16	Rotonda ingreso Barón	Plazas, playas, paseos y miradores	41	Playa San Mateo	Plazas, playas, paseos y miradores
17	Estación Barón	Edificios públicos y privados	42	Escuela Ciencias del Mar PUCV	Edificios públicos y privados
18	Muelle Barón	Infraestructura Portuaria	43	Caleta Membrillo	Caleta
19	Centro de Buceo y Puerto Deportivo	Edificios públicos y privados	44	Mirador Long beach	Plazas, playas, paseos y miradores
20	Restaurant Deck	Edificios públicos y privados	45	Mirador 19 de junio	Plazas, playas, paseos y miradores
21	Restaurant Club House	Edificios públicos y privados	46	Plaza Rubén Dario	Plazas, playas, paseos y miradores
22	Bodega Simón Bolívar	Edificios Patrimoniales	47	Playa Carvallo	Plazas, playas, paseos y miradores
23	VTP	Edificios públicos y privados	49	Infraestructura en ruinas Torpedera	Infraestructura dañada
24	Estación Francia	Edificios públicos y privados	50	Playa Torpederas	Plazas, playas, paseos y miradores
25	Estación Bellavista	Edificios públicos y privados	51	Estacionamientos juegos y comercio	Plazas, playas, paseos y miradores

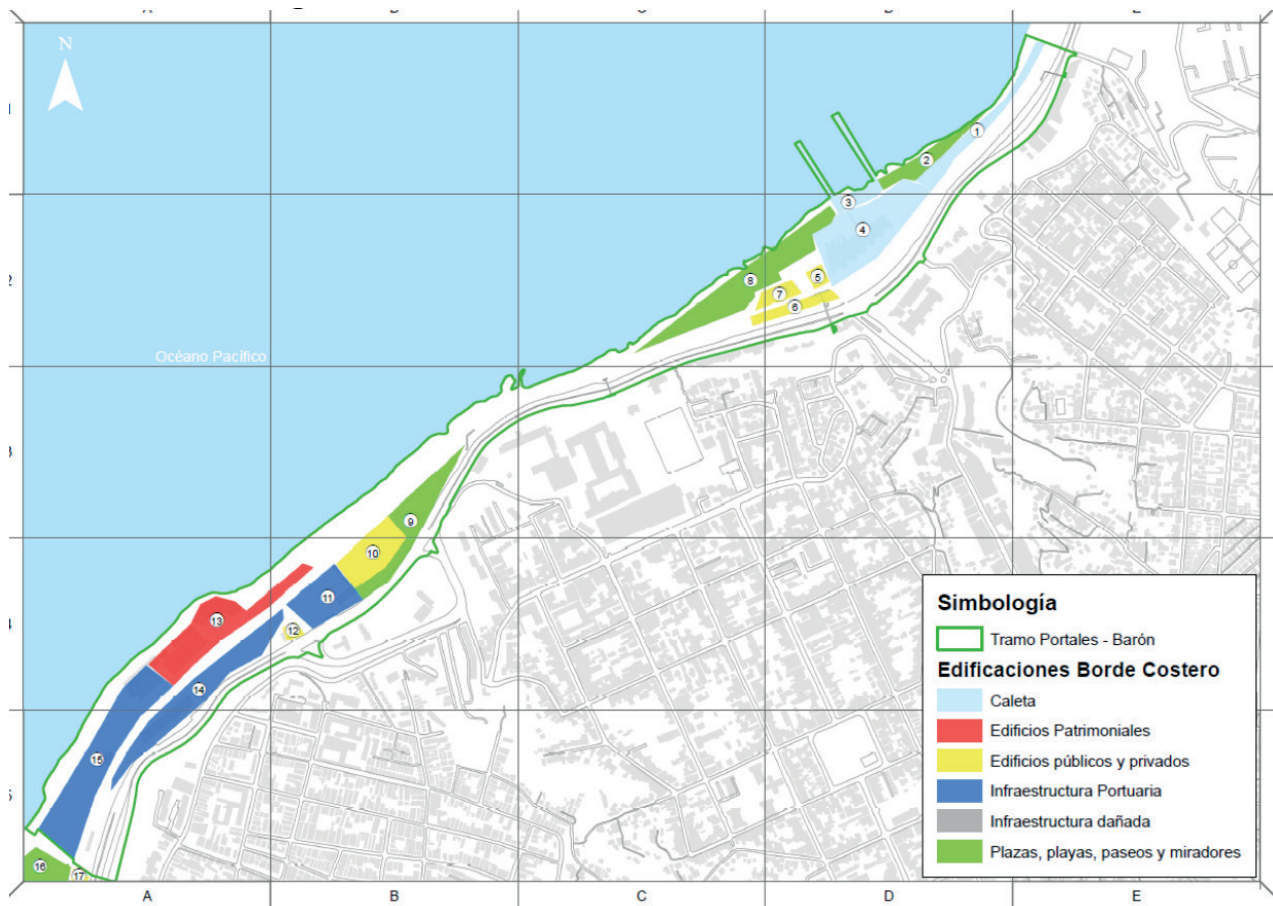
Tabla n°11. Numeración edificaciones borde costero . Fuente: Elaboración propia.

3.2.1 Prácticas del Espacio en el Tramo: Caleta Portales – Muelle Barón

El análisis del primer tramo se realiza respecto a las prácticas espaciales desde la Caleta Portales hasta el sector Barón. Se identifican y analizan los espacios a partir de la infraestructura existente, su estado y sus usos y sus principales actores. Se encuentran espacios diversos, pero caracterizados por la presencia de espacios públicos, la pesca artesanal y un amplio espacio baldío con presencia patrimonial. Se inicia desde la Caleta Portales y sus áreas comerciales, como los espacios de venta y restaurantes, luego los espacios públicos, como las playas, el Paseo Wheelwright y plazas y el paseo Wheelwright. Se considera acá la Zona

Figura n° 21. Plano edificaciones Caleta Portales – Muelle Barón. Fuente: Elaboración en base a entrevistas y datos secundarios. Autor: Farias Diego, Geógrafo, 2021.

Típica de la Maestranza Barón y su entorno, lo que incluye un extenso paño, propiedad de distintos actores. Podemos identificar los espacios estudiados de este tramo en el siguiente plano:



N°	Nombre	Categoría	N°	Nombre	Categoría
1	Zonas Estacionamiento Portales	Caleta	9	AV. Pública	Plazas, playas, paseos y miradores
2	Playa Portales	Plazas, playas, paseos y miradores	10	Lote EQ. COM. EPV	Edificios públicos y privados
3	Muelle 1 y 2	Caleta	11	Lote 12 SAAM	Infraestructura Portuaria
4	Caleta Portales	Caleta	12	Lote 11 SAAM	Edificios públicos y privados
5	Restaurant Sindicato de Pescadores	Edificios públicos y privados	13	Lote 9 EFE-MERVAL	Edificios Patrimoniales
6	Estación Portales	Edificios públicos y privados	14	Lote 10 SAAM	Infraestructura Portuaria
7	Zona de Restaurant	Edificios públicos y privados	15	Lote 8 SAAM	Infraestructura Portuaria
8	Playa Portales	Plazas, playas, paseos y miradores			

Tabla n°12. Edificaciones Tramo I: Caleta Portales – Barón. Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se detalla el análisis de cada uno de los espacios indicados con número en el plano e identificados en la tabla anterior.

- La Caleta Portales

“la Caleta debería ser un patrimonio de Valparaíso. El que ha venido a Valparaíso y no pasa por Caleta Portales no ha venido”
(Rojas, ex dirigente Sind. Pescadores Caleta Portales, entrevista, 21 de febrero de 2020)

La Caleta de Pescadores Artesanales Diego Portales es nuestro primer espacio de análisis en el recorrido por borde costero de Valparaíso. Se encuentra en el límite de la comuna de Valparaíso con la comuna de Viña del Mar, a lo ancho, se extiende entre la línea férrea y la playa Portales. Hacia el sur, se encuentra con el Paseo Wheelwright y hacia el norte, con el Paseo Juan de Saavedra que atraviesa el límite de ambas ciudades. Su superficie total, de acuerdo a la concesión marítima, es de 23.442,37 m². La concesión fue otorgada en el año 2014 al Sindicato de Pescadores Artesanales Caleta Diego Portales, quienes administran todo el recinto (SUBPESCA. Chile, 2014).

Las actuales instalaciones de la Caleta Portales datan de principios de la década de 2000, pero se conservan algunos hitos de los años '80 como el "primer monumento dedicado al pescador que existe en el país, el que se alza a un costado del recinto"¹⁸ (MINVU, 2005, pág. 34). Es un lugar muy concurrido y popular en el comercio de productos del mar. Su historia y dinámica cotidiana impactan la identidad porteña por la cultura de la pesca artesanal.

La Caleta Diego Portales fue inaugurada el 19 de enero de 1929, sin embargo, tiene sus raíces en la Caleta Jaime, ubicada justamente a la altura de la quebrada Jaime, al centro del anfiteatro de la ciudad. Así lo expresa Manuel Rojas, ex secretario y dirigente por muchos años del sindicato de pescadores: "Caleta portales viene de una antigüedad de 1917 y más allá todavía, viene de los tiempos de cuando están los Changos, esa cultura. Y primero se llamó Caleta Jaime, estaba acá por Avenida Francia, después al tiempo...se corre para acá y acá nace Caleta Portales" (Mario Rojas, ex dirigente Sind. Pescadores Caleta Portales, entrevista, 21 de febrero de 2020). Su desplazamiento obedeció a la extensión de la vía férrea, siendo trasladada desde la zona central de Valparaíso al límite con Viña del Mar. En ese momento se inauguró con el nombre de Caleta Diego Portales, en homenaje al político chileno del s. XIX. El traslado de los pescadores se realizó después de un largo conflicto con las autoridades de la época, quienes priorizaron por la modernización portuaria y la construcción de la infraestructura portuaria existente hasta hoy, donde destaca el molo de abrigo. La llegada del tren al puerto y con ello, la extensión de la vía férrea fue el principal motivo de erradicarla de esta zona, para entonces ya de era de interés portuario (diegoconapach, 2013).

El acceso a la Caleta. Antes de llegar a la caleta, desde el límite con Viña del Mar y entre la línea del tren hacia el mar, hay una calle de ripio, denominada Av. Escuadra Libertadora. Hacia el mar, encontramos restos de un paseo destruido por el fuerte oleaje de marejadas, condición que se extiende aproximadamente por 50 mts., hasta llegar a un área de rompeolas, también de aproximadamente 50 mts., que llegan hasta la Caleta Portales.

El acceso vial a la Caleta es por la Av. España, atraviesa un cruce por la vía férrea, regulado por barreras. Las alternativas de acceso peatonal son: 1) atravesando el cruce de la vía férrea, 2) atravesando una pasarela sobre la Av. España con la opción de transitar sobre la vía férrea, 3) descendiendo desde la Estación del Metro Portales, o 4) caminando desde el Paseo Wheelwright o la Playa Portales. Los accesos a la caleta son complejos, especialmente el vial, ya que debe atravesar un cruce ferroviario, lo que se incrementa cuando se produce congestión por la alta afluencia de público, tanto desde Valparaíso como desde Viña del Mar. La caleta está conformada por zonas destinadas al movimiento pesquero propiamente tal y otras al comercio. También hay espacios donde se comparten ambas actividades.

18

Creación del artista Ricardo Santander, 1983.

La infraestructura y equipamiento de la Caleta

Como se mencionó anteriormente, la superficie total de la Caleta Portales es de 23 hectáreas, lo que incluye: “el mirador con locales comerciales, cocinería, casino, oficina administrativa, 22 boxes ubicados sobre explanada adyacente al edificio principal, explanada exterior, muelle viejo y muelle nuevo” (SUBPES-CA. Chile, 2014).

La infraestructura actual tuvo su origen en el año 2000, luego de la destrucción del muelle de la caleta producto del varamiento del buque Avon durante un temporal. Ocurrido ese evento, el MOP anunció la reconstrucción de la Caleta Portales, incluyendo la infraestructura marítima (muelle) e infraestructura terrestre, atendiendo la demanda de los pescadores (Mundo Marítimo, 2003). La reconstrucción del muelle se inició el 2003 y la obra terrestre, el año 2005.

Para la reconstrucción de la infraestructura terrestre se recurrió a un concurso de arquitectura, el que después de realizado y utilizado como referencia para la ejecución de la obra, tuvo varias adecuaciones posteriores a su entrega, atendiendo las observaciones de los pescadores y usuarios de la caleta: *“...Y se reconstruyó con una visión bastante interesante (...) producto de un estudio de un concurso arquitectónico, que a muchos no les gustó esa manera que tiene”* (Jocelyne Fernández, directora Dirección Nacional De Planeamiento MOP, entrevista, 13 de diciembre de 2017).

El edificio principal es un de 3263 mt.2 cuenta con 2 pisos y contiene: 128 boxes pesqueros, 18 puestos de venta al público, oficinas administrativas de la caleta, salón de reuniones, Servicios Higiénicos, camarines (diegoconapach, 2013).

En el salón es donde se realizan las asambleas, eventos y otras actividades masivas, muy utilizado por el Sindicato, el Centro de Madres y Club Deportivo Defensa.

Dentro de este salón, existe una sala destinada al Museo Entre Redes, de la Caleta Portales, inaugurado el año 2017. Este centro de interpretación cuenta con valioso material de la historia de la Caleta Portales y su relación con la ciudad, “así como diversos métodos de pesca, los oficios alrededor de la actividad y el bote como unidad productiva” (Universidad de Valparaíso, 2017).

El techo del edificio principal es una terraza de madera con curvatura que se extiende en toda su superficie. Para subir hay escaleras y pasarelas por sobre la explanada interior. Se puede disfrutar de una hermosa vista, sin embargo, no es un espacio muy visitado por el público¹⁹.

Las pescaderías y zonas de venta. Una de las pescaderías está ubicada en el edificio principal. Es un espacio semisubterráneo al cual se ingresa por la explanada exterior de la caleta y cuenta con 18 puestos equipados. A esta zona le llaman “el túnel” y se extiende a lo largo del edificio, frente al sector de estacionamientos y próxima al ingreso a la caleta.

Existe otras zonas de ventas. Una al lado norte, fuera del edificio principal y otra en la explanada interior. La que se encuentra al lado norte del edificio principal es bastante amplia y cuenta con varios puestos con toldos y sobre piso de tierra. Ambas tienen una alta afluencia de público, sin embargo, la zona de túnel es

¹⁹

CEsta información fue obtenida a través de observaciones propias realizadas el día 06 de enero de 2017.

más turística. Próxima a esta zona se realiza venta de productos del mar directamente desde camiones o camionetas²⁰.

La caleta cuenta con dos muelles, los que han tenido nuevas inversiones, producto de los azotes de temporales, marejadas y varamiento de embarcaciones. De hecho, uno de ellos fue destruido por el varamiento de un buque el año 2000 y construido uno nuevo, como obra del bicentenario.

El que se encuentra más próximo al límite con Viña del Mar es el que muestra mayor movimiento para la pesca. Tiene dos grúas pequeñas y otra de mayor capacidad. En uno de los recorridos de campo se observaron 10 embarcaciones sobre el muelle. Además, siendo medio día, hay bastante afluencia de turistas y público en general que disfruta de la dinámica de la fauna: lobos marinos, pelícanos, patos, gaviotas.

El segundo muelle, más próximo a la playa Portales, ha tenido una inversión reciente en equipamiento (luminarias, barandas, instalaciones para limpieza de pesca). En éste se practica pesca deportiva, para lo cual se paga por el ingreso al muelle (\$400)²¹.

La caleta cuenta con dos explanadas: La explanada interior, adyacente al edificio principal, corresponde a una amplia zona ubicada entre el edificio y el mar, donde se instalan las embarcaciones pesqueras y se comercializa la pesca. Aquí se vende directamente desde el bote la pesca extraída por los pescadores de la caleta, como merluza, jurel, jibia u otros productos estacionales.

En la misma zona, se encuentran las encarnadoras, que se ubican principalmente en el área más próxima al edificio central. Los puestos de limpieza del pescado se ubican en el lado opuesto, hacia el mar.

En la observación de campo en esta explanada, se registraron ese día: 54 embarcaciones pesqueras, 20 puestos de limpieza de pescado, un contenedor donde funcionaba la biblioteca de la caleta Portales, pero que actualmente es una bodega, 2 kioskos, 1 caseta de seguridad y 5 casetas sanitarias²².

En la explanada exterior se encuentran los estacionamientos. Uno se encuentra entre el edificio principal y la línea férrea y fue construido junto a la remodelación de la caleta, el cual está concesionado. Hay otro estacionamiento bastante amplio de carácter más informal, de suelo de tierra ubicado entre la playa y la vía férrea de aporte voluntario²³.

En la Caleta Portales se encuentran 82 embarcaciones registradas, 80 botes y 2 lanchas menores.

Respecto a los/as trabajadores existirían 283 pescadores registrados, 246 pescadores artesanales, 72 recolectores de orilla, Alguero o buzo apnea, de los cuales 37 son armadores artesanales” (diegoconapach, 2013).

El trabajo en la Caleta se estructura en dos tipos de funciones pesqueras: la primera, que tiene que ver exclusivamente con la extracción de los recursos marítimos y que está a cargo de los pescadores; y la segunda, a lo que se denomina

²⁰ Información obtenida a través de observaciones propias realizadas el 06 de enero de 2017.

²¹ Información obtenida a través de observaciones propias realizadas el 06 de enero de 2017.

²² Información obtenida a través de observaciones propias realizadas el 06 de enero de 2017.

²³ Información obtenida a través de observaciones propias realizadas el 06 de enero de 2017.

“trabajo de tierra”, lo que comprende: a) la preparación de las herramientas utilizadas (confección de redes y espineles), b) encarnación, mantención y limpieza de herramientas, c) limpieza de peces y mariscos extraídos, d) comercialización. Ambas funciones se encuentran sindicalizadas, en el Sindicato de Pescadores de Caleta Portales y en el Sindicato de gente de Tierra Independientes N°1 de Caleta Portales, reuniendo en total alrededor de 800 personas (Mario Rojas, ex dirigente Sind. Pescadores Caleta Portales, entrevista, 21 de febrero de 2020).

Si bien la cantidad de trabajadores en Caleta Portales ha disminuido desde el año 2000, cuando sobrepasaban las mil personas, esta baja no ha sido mayor gracias a la incorporación de mujeres a las labores de tierra en la caleta, sin embargo, la participación de mujeres sigue siendo menor. De acuerdo a lo señalado por el ex dirigente del Sindicato de Pescadores, Mario Rojas, la ausencia de mujeres en la actividad laboral de la caleta se debe al fuerte machismo presente en sus trabajadores, situación que con el correr del siglo XXI ha ido cambiando, aunque no en su totalidad, logrando hoy aproximadamente un 30% de mujeres en las funciones de tierra, no pudiendo aun tener la posibilidad de desempeñarse como pescadoras con salidas al mar. En palabras del dirigente “ha venido mucha mujer del pescador a trabajar, a ayudar, han venido muchas, lo que no hacíamos antes” (Mario Rojas, ex dirigente Sind. Pescadores Caleta Portales, entrevista, 21 de febrero de 2020).

El Sindicato de pescadores y la concesión de la Caleta Portales y las movilizaciones

El Sindicato de Pescadores Artesanales de la Caleta Portales data de 1940, surge de la fusión del Sindicato de Profesionales de dueños de Embarcaciones y del Sindicato Profesional de Pescadores de Caleta Portales, después de años de conflicto y en medio de la emergencia de la organización obrera de principios de siglo en Chile. El ex dirigente Mario Rojas destaca: “Se unen en 1940 y sale la resolución en 1941 y ahí están unidos hasta el día de hoy” (Mario Rojas, ex dirigente Sind. Pescadores Caleta Portales, entrevista, 21 de febrero de 2020).

En la actualidad, este sindicato es una organización relevante en Valparaíso y a nivel nacional por su magnitud y cultura, aglutinando a más de 200 familias (diegoconapach, 2013). Además de su incidencia en la discusión social y política sobre la actividad pesquera. Los intereses de la pesca artesanal, enfrentados a los de la pesca industrial son materia de interpelación frecuente del sindicato ante el ejecutivo y el parlamento. Durante la última década, la Ley de Pesca, las cuotas para la pesca artesanal, entre otras reivindicaciones han sido la razón de importantes movimientos. A nivel nacional, este sindicato forma parte de la Confederación Nacional de Pescadores Artesanales de Chile, CONAPACH.

Su capacidad organizativa y la resonancia de sus movilizaciones son notorias en la ciudad, especialmente por los cortes de la Avenida España y a veces fuerte enfrentamientos con la fuerza pública.

Ahora el impacto (del sindicato) que tiene en Valparaíso es muy grande (...), cualquier cosa que pasa, un movimiento que se haga aquí en Caleta Portales sale por todos lados (...) Las autoridades a los dirigentes de Caleta Portales les abrían las puertas para acá y para allá, porque sabían el impacto que tiene, y también el impacto laboral. (Mario Rojas, ex dirigente Sind. Pescadores Caleta Portales, entrevista, 21 de febrero de 2020).

En especial por la movilización de pescadores artesanales contra la Ley de Pes-

ca y en particular por las cuotas de pesca que esta ley permite entre la pesca industrial y pescadores artesanales:

Porque queremos una ley nueva, queremos anular la Ley de Pesca, se ha dicho que no se puede, pero hoy día sabemos que se puede, (...) pero el gobierno está trabajando en una ley corta. No queremos ley corta, queremos una ley larga. (Mario Rojas, ex dirigente Sind. Pescadores Caleta Portales, entrevista, 21 de febrero de 2020).

El Sindicato de Gente de Tierra, fue creado más recientemente y aglutina a: “Los que venden pescados, los que arreglan los espineles, los que ayudan a arreglar las redes, las encarnadoras” (Mario Rojas, ex dirigente Sind. Pescadores Caleta Portales, entrevista, 21 de febrero de 2020).

La Caleta Portales cuenta con una concesión marítima sólo desde el año 2014 (Decreto N°367, 26/06/2014), entregada al Sindicato de Pescadores Artesanales de la Caleta Portales. Con anterioridad a ello sólo contaban con permisos precarios. Obtener la concesión fue una lucha que duró más de 20 años, tiempo en el que hubo que enfrentar engorrosas tramitaciones y conflictos, lo que relata Mario Rojas, ex dirigente de Caleta Portales. Entre otros, los postulantes a la concesión eran: la agrupación de restaurantes, los comerciantes de las pescaderías y los camioneros. Pero finalmente fue otorgada al Sindicato de Pescadores Artesanales de la Caleta Portales.

Los Restaurantes y el turismo

El sector cuenta con una zona gastronómica de alta afluencia de público e importante atractivo turístico. El restorán más tradicional, que se encuentra en el ingreso a la caleta, es el Restorán Caleta Portales, administrado por el sindicato de pescadores de la caleta y en funcionamiento desde la década de los 60' (Caleta Portales Restaurant, 2018). Se caracteriza por su forma y decoración de barco, por un tiburón colgado en su ingreso, lo que ha llevado a llamarlo popularmente “el tiburón”, y por su prestigiosa oferta gastronómica, característica del litoral.

Al costado sur, avanzando hacia el Paseo Wheelwright hay 5 restaurantes más: El Timón, Los Compadres 2, Las Totoras, Marcoita y Doña Tatito. Todos ellos fueron remodelados junto al proyecto de reposición de la Caleta Portales a partir del año 2005. Además, en la explanada interior de la caleta, hay otros locales y restaurantes que ofrecen gastronomía del mar.

Siguiendo hacia el Paseo Wheelwright, se encuentran puestos de artesanía, de suvenires y de oferta turística (túres, alojamientos, comida). También se observa bastante comercio ambulante²⁴.

Los espacios públicos: Las Playas y el Paseo Wheelwright

Es importante tener en cuenta que toda el área marítima que enfrenta el borde costero desde Portales hasta Barón forma parte del recinto portuario de EPV, sin embargo, ésta área es de uso mixto²⁵, de acuerdo a lo señalado por el Artículo 13 de la Ley N° 19.542 (EPV, 2015).

²⁴ Esta información fue obtenida a través de observaciones propias realizadas el día 06 de enero de 2021/20 de enero de 2021.

²⁵ Aquellas áreas clasificadas para más de un uso simultáneamente, en la memoria explicativa del Plan Maestro de EPV, 2015.

La **Playa Portales**, se encuentra frente a la caleta y se extiende a lo largo del Paseo Wheelwright hacia Valparaíso y frente al Paseo Juan de Saavedra, hacia Viña del Mar, hasta llegar al límite de la ciudad. Es la más grande de Valparaíso, de una extensión aproximada de 300 mts. y es altamente concurrida por el público. En el sector frente a la caleta y en torno a los muelles, llegan lobos marinos, pelícanos y gaviotas en abundancia, lo que se ha convertido en un atractivo turístico. Parte de la playa está concesionada en la temporada de verano y se accede por los mismos ingresos a la Caleta Portales²⁶.

Contiguas a la Playa Portales hay otras playas pequeñas que han sufrido una reducción importante durante los últimos años, debido a los temporales y cambios en las mareas, principalmente luego del temporal del 2015, siendo la más afectada la playa Placeres (Winckler, 2017). El acceso a estas playas también está limitado porque solo se llega por el Paseo Wheelwright, que tiene dificultades de acceso y de uso por su estado. Esto dificulta que el paseo y las playas sean más utilizadas tanto por habitantes porteños/as como por sus visitantes, como lo expresa la Presidenta de la Asociación de Hoteleros de Valparaíso: “por qué no sacarle más provecho a la Playa Caleta Portales, por ejemplo, por qué no mantener ese paseo que se hizo en algún momento, que era tan bonito” (Verónica Castillo, pdta. Asociación Gremial de Hoteles de Valparaíso, entrevista, 8 de enero de 2018).

El Paseo Wheelwright

El Paseo se inicia desde la Caleta Portales hasta el Nudo Barón, extendiéndose en 1.722 mts a lo largo del borde costero. Fue construido entre los años 2005 y 2006 por la Dirección de Obras Portuarias del MOP, como obra Bicentenario (MINVU, 2005), en el marco de importantes intervenciones en el borde costero de la ciudad, entre las cuales se encuentra la puesta en marcha del nuevo metro-tren, Merval (Parra, 2020), las nuevas instalaciones de la Caleta Portales y otros proyectos, como la apertura del Paseo por el Muelle Barón, que buscaban abrir el borde costero a la comunidad, impulsados en el gobierno del Presidente Lagos, lo que destaca la Directora de Planeamiento: “lo que pretendía era acercar justamente a la gente a ese borde costero” (Jocelyne Fernández, directora Dirección Nacional De Planeamiento MOP, entrevista, 13 de diciembre de 2017).

Aunque éste era el propósito inicial, la construcción del paseo Wheelwright lo ha cumplido parcialmente. Una razón importante de esta limitación ha sido la dificultad de acceso, lo que ha incidido en la afluencia de público. Al respecto, el presidente de la Unión Comunal de Juntas de Vecinos de Valparaíso indica “La verdad es que no está muy promocionado ese lugar. Yo lo he pasado por fuera, como todos los porteños” (Guillermo Risco, presidente UNCO, entrevista, 9 de enero de 2019). Esto lo explica la Directora de Planeamiento del MOP, con la siguiente afirmación:

la Avenida España genera una interrupción importante de acceso peatonal hacia el borde costero, o sea, que hay más incentivo a no entrar que a entrar, tenemos el tren también (...) el error de diseño es lo cerrado que está, tienes un punto de entrada y otro de salida. (Jocelyne Fernández, directora Dirección Nacional De Planeamiento MOP, entrevista, 13 de diciembre de 2017)

²⁶

Esta información fue obtenida a través de observaciones propias realizadas el día 06 de enero de 2021/20 de enero de 2021.

También la construcción del Paseo Wheelwright, al igual que la Caleta Portales, tienen como antecedente los desastres naturales que con frecuencia azotan a la ciudad. En este caso, producto del temporal del año 2000, cuando tuvo lugar el varamiento del buque Avon, como lo relata la ex Directora de Planeamiento: “el Paseo Wheelwright (...) fue un compromiso a propósito que varó sobre la Caleta Portales de un barco grande, entonces (la decisión) fue reconstruir ese espacio” (Jocelyne Fernández, directora Dirección Nacional De Planeamiento MOP, entrevista, 13 de diciembre de 2017).

El paseo ha tenido deterioros desde su construcción, principalmente por dos razones: por una parte, porque no se ha logrado mantener adecuadamente y por otra, por los embates de la naturaleza. Temporales han provocado fuertes marejadas que han producido daños, erosionándolo y destruyendo equipamiento. Además de nuevos varamientos de embarcaciones, como el del mercante “Cerro Alegre”, el año 2010 (Ramos, 2010).

Más tarde, en el año 2015, el paseo fue fuertemente golpeado por un temporal que destruyó equipamiento fundamental y erosionó suelo pavimentado y de madera. La recuperación se realizó el año 2017 con inversión del MOP y su administración ha quedado a cargo de la Municipalidad de Valparaíso.

Por otra parte, los deterioros por su uso y problemas de mantención han incidido en la afluencia de público, tanto para acceder al paseo como a las playas:

el Paseo Wheelwright es un desastre hoy día, no sólo se han quemado las partes de madera, que las han quemado gente que se queda ahí. Es un paseo inseguro (...), se han robado muchas cosas, no ha habido un control respecto de eso y definitivamente se abría un espacio de playa que no existía antes abierto. (Jocelyne Fernández, directora Dirección Nacional De Planeamiento MOP, entrevista, 13 de diciembre de 2017)

Se ha desarrollado un debate en Valparaíso respecto a la administración de los espacios públicos en el borde costero. Y el Paseo Wheelwright es un caso, justamente por los problemas en su mantención desde su construcción. Respecto a ello, la Directora de Planeamiento explica: “es tuición municipal (...) Se le pasó apenas se terminó, entonces nosotros tenemos un gran problema (...) porque evidentemente se lo entregamos a un municipio que no tiene las capacidades para sostenerlo (Jocelyne Fernández, directora Dirección Nacional De Planeamiento MOP, entrevista, 13 de diciembre de 2017), aludiendo a la escasez de recursos de la municipalidad. En el mismo sentido, se expresa la Ex Directora Regional del SERNATUR, planteando además alternativas de administración:

se hizo un esfuerzo (...) en el borde costero por el paseo Wheelwright y es un paseo que está realmente botado y a maltraer. Entonces algunas cabezas dicen ‘esto si estuviera concesionado sería distinto (...). Una parte por la idea de que sea para todos, la idea de la integración, pero cuando las cosas están a tan maltraer y tan botadas una dice ¿bueno, y qué pasa si esto no es que se concesione si no que se entregue (...) en administración? (Katrina Sanguinetti, ex directora SERNATUR, entrevista, 5 de marzo de 2017)

Explica que una opción a estudiar sea concesionar en administración a privados algunos espacios públicos como éste, donde la municipalidad no tenga recursos para mantenerlo, pero una administración que no coarte el libre acceso al bien nacional de uso público, que pueda gestionar su administración, pero no la inversión.

Por el lado de la ciudad, el paseo siempre limita con la vía férrea y luego está la Av. España. Es decir, dos importantes trazados que separan al paseo de la ciudad. Hacia arriba, se encuentran los Cerros Placeres y Barón, que se aprecian próximos en el paisaje, sin embargo, solo se puede acceder a ellos por la Caleta Portales o por el nudo Barón, al inicio y al final del paseo.

En la observación en terreno se percibe flujo de visitantes: personas a pie, ciclistas y skaters, principalmente gente joven. La mayor parte de los/as visitantes parecen ser de la zona, pero también hay turistas. Cercano a la zona del Muelle Barón, se encuentra una lobera, donde se observan pelícanos y gaviotas en abundancia, lo que se ha convertido en un gran atractivo para las/os visitantes²⁷.

En el trayecto hacia el Muelle Barón, frente a la Playa Barón, y paralelo a la vía férrea, nos encontramos con un antiguo carro de tren que se reutilizó como un museo-café, dando señales de la aproximación a la Zona Típica de la antigua estación Barón y la maestranza del mismo nombre. Aquí se encuentra el acceso a la Tornamesa, a bodegas y al Centro de Escalada Tornamesa Barón²⁸.

La amplia faja en ruinas: las propiedades de Ferrocarriles/MERVAL, EPV, SAAM y las áreas verdes

Entre el Paseo Wheelwright y la Av. España existe un extenso paño de un total de 9 hectáreas (90.441 m²), que pertenece a distintos propietarios y que se encuentra mayoritariamente en estado de abandono. Este sector, está conformado por ruinas ferroviarias, antiguas oficinas, deterioradas bodegas y sitios eriazos. Los últimos movimientos han sido de la empresa SAAM, la que usó escasamente las últimas bodegas y oficinas hasta el 2016 y la reutilización de dos bodegas de MERVAL por el Centro deportivo Escalada y organizaciones culturales. Por una parte, el sector es testimonio del pujante Valparaíso decimonónico y de la dinámica portuaria del s. XX. Y al mismo tiempo muestra un espacio que durante décadas no se encamina hacia ningún lugar definido.

Aquí está la Zona Típica de la Maestranza de ferrocarril y restos de la antigua Estación Barón, ubicada en una propiedad de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) y del Metro Regional Valparaíso (MERVAL), la que se ubica en el Lote 9 del plano que se muestra más adelante. La faja donde se emplaza la vía férrea también es propiedad de EFE-MERVAL. La propiedad más grande de este paño es la de la Empresa SAAM, de un poco más de 4 hectáreas (Lotes 8, 10, 11 y 12). En la misma zona hay una propiedad de la Empresa Puerto Valparaíso (EPV), donde se encuentran las ruinas de la bodega declarada monumento histórico (Lote Eq. Com). Es importante precisar, que esta propiedad tiene un carácter estratégico para los proyectos del Plan Maestro de EPV, lo que se analizará más adelante. Y finalmente, una franja que es bien nacional de uso público, de administración municipal (A.V.1 y A.V.2). La distribución del paño, según propietarios, superficie e identificación de lotes (Arqco arquitectos, 2019), se muestran en el siguiente plano:

²⁷ Esta información fue obtenida a través de observaciones propias realizadas el día 20 de enero de 2021.

²⁸ Esta información fue obtenida a través de observaciones propias realizadas el día 20 de enero de 2021.

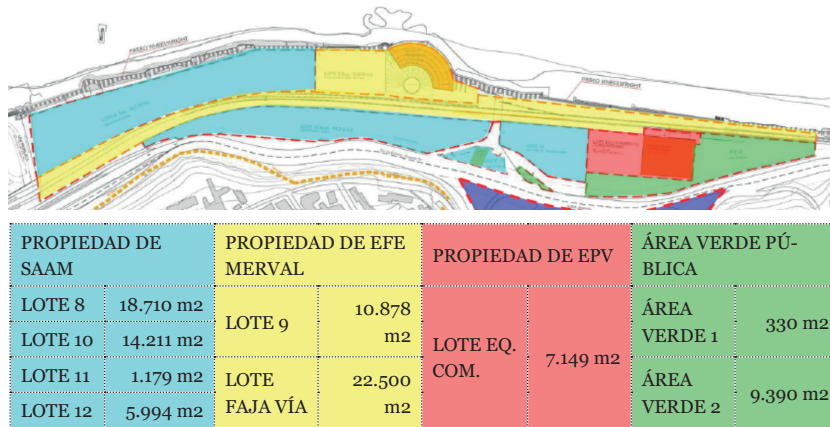


Figura n° 22. Propiedad de Lotes, sector antigua maestranza barón. Fuente: Arqco arquitectos, 2019.

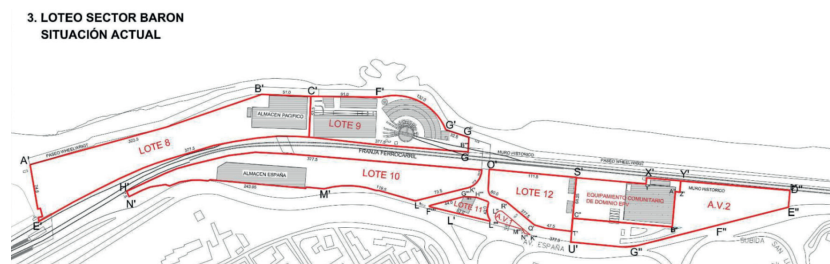


Figura n°23. Loteo Sector Barón (SAAM)²⁹. Fuente: Arqco arquitectos, 2019.

La Zona Típica de la Maestranza, Antigua Estación Barón³⁰ y su entorno

El área donde se emplaza la Maestranza y la antigua Estación de Ferrocarril Barón fue declarada Zona Típica el año 1986, mediante el decreto N°1.552, el cual “Declara Monumento Histórico los viejos galpones de la maestranza y la antigua tornamesa de ferrocarril y declara Zona Típica de protección el sector inserto en el extenso complejo ferroviario de la Estación Barón, de la ciudad de Valparaíso, V Región” (Ministerio de Educación, 1986). Las edificaciones que explicita el decreto son las siguientes: “la Casa de Piedra, la antigua tornamesa de ferrocarril, los viejos galpones de la maestranza y los antiguos muros de defensa costera” (Ministerio de Educación, 1986).

La Tornamesa se encuentra en propiedad de Merval-EFE, en el lote 9, indicado en la figura N°21

La antigua Estación Barón, fue inaugurada en 1863, cuando concluyó el proyecto ferroviario que unió a Santiago con Valparaíso. En 1904, la Empresa de Ferrocarriles del Estado construyó la maestranza, que tuvo gran importancia en la época, reparando y produciendo piezas que llegaron a ser exportadas (CMN, s.f.).

El paso del tiempo y la falta de conservación han afectado a este valioso patrimonio, encontrándose en un importante estado de deterioro. Además, los monumentos históricos contemplados en la declaratoria están rodeado por sitios baldíos y deterioradas bodegas³¹. Respecto a su estado de conservación, el

²⁹ Loteo elaborado por Urbe Gestión Inmobiliaria Ltda. Mandante: Inmobiliaria Barón Ltda. Estudio Desarrollo del Litoral y Zona Urbana de Valparaíso. Plan Seccional Yolanda Barón (SAAM).

³⁰ De este modo, el ferrocarril fue una importante fuente de empleo, atrayendo nueva población a la ciudad. Parte importante de ella habitó el cerro Barón. Algunos descendientes y costumbres de estos antiguos habitantes perduran hasta la fecha.

³¹ Información obtenida a través de observaciones propias realizadas el 20 de enero de 2021.

arquitecto Alfredo Burgos (Seccional Barón SAAM) describe:

Los Monumentos Nacionales de este sector están declarados en sus fichas correspondientes, son: un muro que hay aquí, la Tornamesa, este galpón que ya no existe, y la casa de piedra (...) es la única que tú podrías decir: por suerte que alguien (la) cuide y mantenga (...) porque era las oficinas de SAAM (Alfredo Burgos, director Proyecto Seccional Barón SAAM, entrevista, 13 de marzo de 2020).

En la figura N°23 se indican los monumentos históricos de la Zona Típica: La Tornamesa, que se encuentra en propiedad de Merval-EFE, la Casa de Piedra, en propiedad de SAAM, el antiguo Galpón de la maestranza y los antiguos muros de defensa costera, paralelo a la vía férrea y se encuentra en propiedad de Merval-EFE. Las ruinas del antiguo galpón de la maestranza actualmente es propiedad de EPV y se encuentra derrumbado en su mayor parte por el paso del tiempo y terremotos. Se han conservado algunos de los muros de fachada.



Figura n° 24. Zona Típica y Monumentos Complejo Ferroviario Barón y Monumentos Nacionales. Fuente: Arqco arquitectos, 2019.

Hoy, estas antiguas construcciones en ruinas del siglo XIX y XX y el más reciente abandono de la actividad portuaria en el sector dan cuenta de lo que Garretón define como un “fenómeno de amalgamación entre el tipo societal básico que actuó como referencia desde el siglo XIX, la sociedad industrial de Estado Nacional, y otro tipo societal, la sociedad post-industrial globalizada” (Garretón, 2002), todas éstas, transformaciones que han ido quedando grabadas en el espacio. Nos encontramos aquí con muestras en el espacio de borde costero de la transformación de la actividad marítimo-portuaria en el borde costero de Valparaíso. Las bodegas, hoy abandonadas, son expresión de la tecnología marítimo-portuaria propia del siglo XX, reemplazada por la containerización y la globalización a partir de los años ‘80. Estos edificios ruinosos están ahí, dando testimonio vivo de ese moderno pasado, conformando una nueva totalidad en este espacio (Simmel, 2013). Donde hubo una pujante actividad económica industrial y masivo empleo hoy es un amplio terreno en desuso y trabajan sólo tres cuidadores en la propiedad de SAAM.

Por otra parte, en esta amplia franja de terreno de borde costero, hay una propiedad de la Empresa Puerto Valparaíso, donde se encuentran los restos del galpón que en 1986 fue declarado monumento histórico, como se indica en la imagen N°23. Sin embargo, la bodega se fue destruyendo con el paso de los años, terremotos y falta de mantención. De acuerdo al plan regulador vigente de Valparaíso, este paño corresponde a equipamiento comunitario, cuyo tamaño mide 7.149 m².

El Espacio resignificado: Maestranza, deporte - arte - oficios

Sin embargo, algunas de estas bodegas en desuso se están reutilizando y resignificando por la iniciativa deportiva y cultural de la agrupación Maestranza. El año 2012 comenzó a funcionar en la antigua bodega “Taller de Reparaciones” el Centro de Escalada Tornamesa, impulsado por expertos en montañismo, quienes desde entonces han realizado actividades deportivas de: formación, competencias y eventos. Este centro se ha encargado desde entonces de la mantención y funcionamiento del espacio. En los años siguientes se fueron sumando otras organizaciones culturales: Trenzando, Teatro Container, Enaires Circo y más recientemente, el Colectivo de Arquitectura RE (Maestranza, 2020). Cada una de ellas cuenta con personalidad jurídica y constituyeron la agrupación “Maestranza”, como un espacio de deporte, arte y oficios. Trenzando y Teatro Container son centros teatrales, que utilizan una bodega de mayor dimensión, frente al Centro Escalada y la agrupación circense Enaires trabaja en otra bodega, al costado del Centro Escalada. El Colectivo de arquitectura RE, utiliza una casa frente a la maestranza, la cual a principios del s. XX era la casa de ingenieros. Todas estas organizaciones funcionan en edificaciones propiedad de Merval, sin embargo, en una condición administrativa bastante difusa. Merval, otorga a la Municipalidad de Valparaíso un permiso precario de administración que se renueva anualmente. A su vez, la municipalidad entregó una autorización de uso al Centro Escalada hasta el año 2015. Han sido en todo este tiempo estas organizaciones quienes se han preocupado del cuidado y mantención del espacio³².

A la zona de la Maestranza Barón y a los centros que funcionan en las bodegas sólo se puede llegar por el paseo Wheelwright, no hay ningún otro acceso directo.

Transformaciones del modelo portuario y su impacto en el espacio: La propiedad de SAAM.

La extensa propiedad de SAAM, hoy se encuentra desocupada. Está conformada por cuatro lotes de un total de 40.094 m². Uno de ellos se encuentra entre el paseo Wheelwright y la línea férrea (Lote 8). Los otros tres (10, 11 y 12), entre la línea férrea y la Av. España (imagen N°21). En el Lote 11 se encuentra la “Casa de Piedra”, que correspondía a la antigua casa matriz de la empresa, la cual se encuentra en buen estado, a diferencia de los demás monumentos históricos de la zona.

La empresa SAAM tiene sus orígenes en Valparaíso (1961), dentro de la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), pero el año 2012 se convirtió en sociedad anónima (spin off de CSAV). Disminuida la actividad operativa en Valparaíso, en 2016 abandonó sus instalaciones en el sector de Barón de Valparaíso. Trasladó su Casa Matriz a Santiago (Las Condes), manteniendo oficinas en la zona financiera del puerto (calle Blanco). En Valparaíso, la empresa conserva esta extensa propiedad del sector Barón e instalaciones en otras zonas de la ciudad: almacenes extraportuarios en Placilla y funciones en ZEAL. Sin embargo, en el sector de Barón la empresa ya no ejerce actividad portuaria:

En el sitio aquí de SAAM no trabaja nadie más que guardias, en la oficina de Blanco trabaja todo el equipo operativo. Los que mueven los remolcadores y la gente más operativa que son los estibadores, esos trabajan y tienen oficina en el puerto...(en Barón) hubo oficinas hasta el 2016, pero después se cambiaron a Blanco. En Blanco estaba el edificio principal de

³²

Información proporcionada por Héctor González, Director Tornamesa Centro de Escalada

SAAM y como esta función de apoyo extraportuario se fue reduciendo y trasladando a ZEAL el resto de la gente, se fue a Blanco. (Alfredo Burgos, director Proyecto Seccional Barón SAAM, entrevista, 13 de marzo de 2020).

Hoy, SAAM se define como una empresa multinacional, con tres divisiones de negocios: “Terminales Portuarios, Remolcadores y Logística (...) SAAM está presente en 13 países del Norte, Centro y Sur de América, generando empleo a más de 8 mil trabajadores” (SAAM, 2016). El propietario mayoritario de la empresa es el Grupo Luksic, principalmente a través de la sociedad Quiñenco S.A. (SAAM, 2016).

Fueron tres los factores que explican la partida de SAAM de este sector: la transformación del modelo de desarrollo portuario, pues sus bodegas fueron quedando obsoletas y reemplazadas por el uso de contenedores, la tendencia de concentración de la actividad económica hacia Santiago, especialmente las funciones administrativo-financieras, y la fuerte tendencia de concentración (fusión) de empresas marítimo portuarias, algunas de ellas trasladando sus funciones operativas al Puerto de San Antonio y a otros puertos integrados verticalmente. Todos estos factores, expresiones de concentración del capital, quedan reflejadas en este espacio de borde costero Valparaíso. La tendencia ocurrida a nivel global en muchas ciudades puerto, dio origen a los proyectos de reconversión urbana de los frentes marítimos (Alemany Llovera, 2015) u otros proyectos de fortalecimiento portuario. En nuestro caso, donde hubo actividad portuaria en espacios destinados a este fin, hoy hay sitios baldíos e infraestructura en desuso. En específico, esta propiedad cumplía la función de apoyo extraportuario, el terreno se usaba para containers y almacenamiento en bodegas, principalmente para carga fraccionada. A este proceso se refiere el arquitecto Alfredo Burgos:

Lo que tenía SAAM era un terreno que se llamaba de apoyo extraportuario, ese era el uso. Cuando tú tienes un barco con containers, las dos cargas del barco tienen que quedar en lo que nosotros le decimos el muelle: la carga que viene a Chile y la que se va en ese barco. Entonces, esa superficie de apoyo tenía a ésta como apoyo extraportuario. Ese era el uso que le daba SAAM, esa carga que estaba entre que bajó del barco y que se lo lleva... Por eso las bodegas, porque vienen cosas que no estaban en containers, pero la mayor cantidad eran containers. (Alfredo Burgos, director Proyecto Seccional Barón SAAM, entrevista, 13 de marzo de 2020)

Pero además en Valparaíso se realizaron importantes inversiones para la logística portuaria, fundamentalmente para el acceso caminero de la carga al puerto y para el uso extraportuario, lo que es consistente con otras experiencias de ciudades puerto, donde se relocalizan funciones portuarias y se rediseña logística portuaria, en este caso almacenamiento y vialidad en áreas fuera de la ciudad. La construcción del “Acceso Sur” al puerto, mediante el camino La Pólvora y la implementación de ZEAL (obras que detallaremos más adelante) fueron proyectos claves, que han transformado la dinámica de la actividad portuaria, respondiendo a los problemas del limitado espacio disponible en el borde costero para la función de almacenamiento, y por otra parte, por las dificultades crecientes del paso de camiones por el medio de la ciudad.

De este modo, las instalaciones de SAAM se dejaron de utilizar. En los últimos años, el uso ha sido marginal, facilitándolo o arrendándolo para actividades culturales o sociales. Así lo relata el arquitecto Alfredo Burgos:

Hoy día todo el apoyo extraportuario se hace en el ZEAL (...) todo esto

se prohibió por el impacto vial, porque estos son camiones transportando containers. Entonces, hoy día en este minuto SAAM no lo usa para nada. A veces lo presta, una vez hicieron el Puerto Ideas por ahí, a veces lo prestan a la Municipalidad o lo arriendan, pero son totalmente esporádicas, no hay un uso continuo.” (Alfredo Burgos, director Proyecto Seccional Barón SAAM, entrevista, 13 de marzo de 2020).

Cecilia Lombardi (2014) plantea que “La desindustrialización, la incorporación de nuevas tecnologías y el cambio en las estructuras económicas (...) dejan grandes áreas -portuarias, industriales y ferroviarias- en desuso. Aparecen así, nuevos espacios expectantes de transformación en sectores urbanos centrales estratégicos” (Galimberti, 2014, pág. 20). Es lo que podemos afirmar respecto a esta amplia zona analizada que quedó en desuso, sin embargo, la recuperación o reconversión de estos espacios no es más que una expectativa. Salvo el notable trabajo de reutilización a pequeña escala y mantención de galpones por parte de la agrupación “Maestranza”, en estas 9 hectáreas de borde costero no hay ni una iniciativa nueva en ejecución.

Las áreas verdes

Finalmente, en el sector se encuentra un área verde, identificadas en dos paños: una de 330 m² y la otra de 9.390 m², como se puede observar en la imagen N°21. Aquí se encuentra la escultura de Carmela Carvajal³³, en la plaza del mismo nombre, la que fue inaugurada en el año 2014 (El Martutino, 2014). La plazuela está en una zona de muy difícil acceso, ya que colinda con la Av. España, frente al complejo Baquedano.

Las Prácticas del Espacio en el Tramo II: Desde el Muelle Barón hasta el Muelle Prat

El segundo tramo estudiado del borde costero se inicia en la zona de Barón hasta terminar el área concesionada del Terminal 2. Es la zona que podemos observar en el plano de la figura N°24. Una condición distintiva de este tramo es que corresponde a la mayor parte del recinto portuario de Valparaíso, el que es administrado por la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), conteniendo los espacios que han sido objeto de mayor polémica en la ciudad.

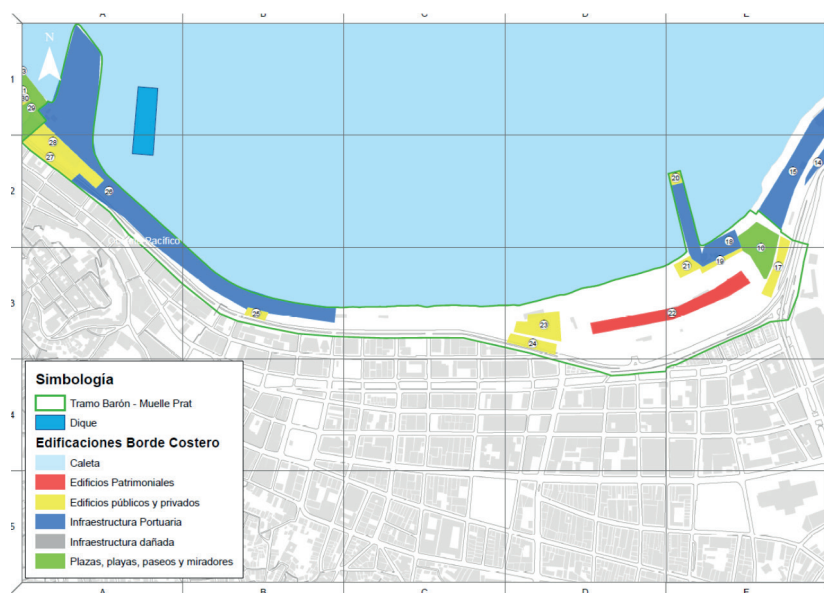


Figura n° 25. Tramo II: Plano Borde Costero desde Sector Barón hasta el Muelle Prat. Fuente: Elaboración en base a entrevistas y datos secundarios. Autor: Farias Diego, Geógrafo, 2021.

33

Escultura a Carmela Carvajal es realización de artista Ani Venturini, inaugurada en octubre del 2014 y donada a la ciudad por la Liga Marítima de Chile (El Martutino, 16 de octubre del 2014)

N°	Nombre	Categoría	N°	Nombre	Categoría
16	Rotonda Ingreso Barón	Plazas, playas, paseos y miradores	23	VTP	Edificios públicos y privados
17	Estación Barón	Edificios públicos y privados	24	Estación Francia	Edificios públicos y privados
18	Muelle Barón	Infraestructura Portuaria	25	Estación Bellavista	Edificios públicos y privados
19	Centro de Buceo y Puerto Deportivo	Edificios públicos y privados	26	Concesión TCV AL	Infraestructura Portuaria
20	Restaurante Deck	Edificios públicos y privados	27	Edificios Estación Puerto	Edificios públicos y privados
21	Restaurante Club House	Edificios públicos y privados	28	Estación Puerto	Edificios públicos y privados
22	Bodega Simón Bolívar	Edificios Patrimoniales			

Tabla n° 13. Edificaciones en el Borde Costero,
Tramo II. Fuente: Elaboración propia.

• El Sector Barón

En esta zona, se encuentra la Estación Barón del metro regional, señalada en el plano con el N°36. Aquí está el acceso peatonal hacia el sector del Muelle Barón y todas las actividades realizadas en el área: deportivas, paseo público, eventos e incluso es el acceso al Terminal de Pasajeros (VTP). El acceso vehicular es por un paso subterráneo.

Durante las últimas décadas, iniciando el siglo XXI, esta zona del borde costero ha sido materia de controversia en Valparaíso, debido al impacto de las transformaciones del modelo portuario y por los proyectos de renovación urbana impulsados por la Empresa Portuaria. Se ha generado un importante debate público sobre su uso portuario, comercial o espacio público. Sin embargo, esta disputa respecto a los proyectos la analizaremos más adelante cuando revisemos las representaciones del espacio y en las relaciones entre los/as actores respecto a estos polémicos proyectos³⁵. Aquí revisamos lo que ya existe en el espacio, que corresponde a la noción en Lefebvre de prácticas del espacio, es decir la infraestructura, las relaciones de producción y reproducción. Este sector, a pesar de los cambios realizados desde inicios del siglo XXI orientados hacia una renovación urbana, ha mantenido la coexistencia de la actividad turística y portuaria, pero disminuyendo cada vez más esta última.

Es necesario tener presente las decisiones de política pública tomadas por el gobierno en ese tiempo y el Plan Maestro diseñado por la EPV para comprender estas transformaciones y la discusión pública originada por sus consecuencias. Gabriel Aldoney (Ex Pdte. de EPV y ex Intendente Regional) se refiere a estas decisiones, impulsadas por el gobierno del presidente Ricardo Lagos:

lo que el presidente Lagos propuso fue liberar el borde costero de contenedores, y en el fondo se dijo 'el puerto de Valparaíso llega hasta el espigón y que se libere de ahí hacia dirección noreste (...) y se empezó a trabajar ese proceso. (Gabriel Aldoney, ex intendente/ex presidente EPV, entrevista, 6 de junio de 2017)

El proceso de transformación comenzó con la realización de actividades ciudadanas y lúdicas abriendo el puerto al público, recuperando el uso de paseo en parte del puerto. Fue entonces cuando se abrió Puerto Barón. El concepto de apertura del borde costero se extendía hasta la Caleta Portales, en el marco del cual se construyó el Paseo Wheelwright. Por su parte la infraestructura portuaria se desarrollaría hasta el espigón:

³⁵

Siguiendo la teoría de producción del espacio en Lefebvre (1974), la planificación y proyectos sobre el territorio se comprenden como representaciones del espacio (espacio concebido). En esta sección nos seccion se analizan las prácticas en el espacio (espacio percibido), que consideran la base material, lo construido, la infraestructura y usos que ya existen.

(...) dado eso, abramos puerto Barón o abramos un sector de Barón, que en el fondo abrir Barón significaba abrir desde la avenida Francia, un poco más hacia la estación, la idea era llegar hasta Portales y por eso se construyó el paseo Wheelwright y eso iba a ser la continuidad. (Gabriel Aldoney, ex intendente/ex presidente EPV, entrevista, 6 de junio de 2017)

Al principio se hicieron innovaciones en equipamiento y en las normas de funcionamiento, como las estrictas normas de seguridad aplicadas por la armada, para que se pudiera abrir al público. Se realizaron grandes eventos, actividades deportivas y recreativas. Sin embargo, luego se volvió a restringir el acceso público, pudiendo llegar sólo hasta la zona del Muelle Barón. La licitación del proyecto Puerto Barón y su adjudicación a la empresa Mall Plaza, dieron paso al cierre progresivo de la zona, hasta la fecha. Después de múltiples divergencias entre las/os actores en el borde costero, el proyecto nunca se realizó, poniéndole término definitivo tras un fallo de la Corte Suprema el 27 de diciembre de 2017.

Actualmente, el sector sigue manteniendo distintos usos: espacio público recreativo y deportivo, es el acceso al VTP, terminal de cruceros y también tiene uso portuario, dado que es el ingreso al puerto de cargas especiales. En el sector Barón encontramos hitos importantes para el borde costero y la ciudad: el muelle Barón (32), la Bodega Simón Bolívar (30), ambos reconocidos como infraestructura histórica de la actividad portuaria, y más recientemente, la construcción del Terminal de Pasajeros de Valparaíso, VTP (29), el que se ubica frente a la estación Francia del metrotren. En torno a estos hitos se han desarrollado actividades portuarias, comerciales, espacios públicos y las principales, las describiremos a continuación, como expresiones de prácticas del espacio.

El año 2005 se realizó una modificación al plan regulador comunal de Valparaíso respecto al Borde Costero Barón, en el cual se asignan usos mixtos. El cambio fundamental es que deja de tener solo uso portuario y la norma urbana se abre al uso comercial, residencial: hoteles y servicios conexos (bares, restaurantes y otros), espacio público, entre otros³⁶ (EPV, 2015).

El desarrollo de espacios públicos ya venía materializándose desde el año 2002, cuando se inauguró el Paseo Barón, que comprendía la remodelación del muelle Barón y de su entorno. En la ciudad se forjó gran expectativa por el nuevo destino del sector en la perspectiva de abrir un acceso de la ciudad a su borde costero. El Mercurio de Valparaíso destaca en una nota para esta inauguración:

La apertura del citado Paseo constituye el primer hito físico de la recuperación del borde costero de la comuna. La iniciativa se concretó gracias al apoyo del Gobierno Regional, el Ministerio de Vivienda, la Municipalidad de Valparaíso y Merval (...) La Empresa Puerto de Valparaíso

³⁶

En el Plan Maestro de EPV, del año 2015 se señala: "Para la zona localizada al norte de la línea de la pared norte de la Bodega Simón Bolívar, denominada como A3-1, los usos permitidos corresponden a los tipos Equipamiento: clases Culto y Cultura, Científico, Comercio, Deporte Esparcimiento y Servicios; Residencial: hoteles y servicios conexos (bares, restaurantes y otros); Infraestructura: de transporte ferroviario, portuario, pesquero y sus servicios; así como Espacios Públicos y Áreas Verdes. Para la zona comprendida entre la línea de la pared norte de la Bodega y la Avenida Errázuriz, denominada en la modificación como B1-1, se permiten, además de los usos señalados, los hospedajes, vivienda, educación y social, así como Infraestructura de estaciones, de transporte terrestre y marítimo, helipuertos. La vivienda sólo está permitida a partir del segundo nivel, siendo obligatorio en primer nivel el comercio y equipamientos de servicios relacionados con ella, tales como parvularios, servicios profesionales, artesanales, y otros de nivel menor." (EPV, 2015, memoria explicativa 1.111).

(EPV) invirtió 340 millones de pesos en el proyecto tras el anuncio que hiciera el presidente Ricardo Lagos el pasado 14 de noviembre, cuando adelantó los planes para el levantamiento y recuperación de la ciudad. (El Mercurio de Valparaíso, 2002)

Hasta el año 2008, en el sector de Barón se realizaban todos los aforos³⁷ del Puerto de Valparaíso, antes que se creara ZEAL³⁸, como lo explica su Gerente General:

La actividad que hace hoy día ZEAL se conoce como la “ZAO”, la zona de actividad obligatoria, que es una parte de ZEAL; todas esas actividades se hacían en el borde costero, en el sector de Barón (itodas!): el parqueo de camiones entre Bellavista y Barón (...) las inspecciones de aforo, Aduana y SAG y toda la operación complementaria y de apoyo para la transferencia de carga. Todas esas operaciones salieron del puerto y se concibió que se hicieran en ZEAL. Sin una instalación como ésta no era viable desocupar el borde costero, o sea, uno no podía haber eliminado actividades sin tener una zona como está para reemplazarla, así de sencillo, no hay espacio. (Enrique Morales, gerente general ZEAL/ ex gerente de Proyectos Puerto Barón, entrevista, 29 de agosto de 2019).

El término del movimiento de carga y la logística portuaria entre Bellavista y Barón y su traslado hacia los altos de la ciudad, la construcción de ZEAL, el acceso sur al puerto, mediante el camino La Pólvora fueron parte de una misma decisión que se tomó en el gobierno del Pdte. Ricardo Lagos, mencionada anteriormente.

Iván Mateluna, Pdte. de la Asociación de dueños de camiones, recuerda que iniciada la década del 2000, todavía los camiones ingresaban regularmente por el sector de Barón y que el cambio, comparado con el actual modelo, ha sido importante:

el cambio fue significativo con respecto a los tiempos de espera de los camiones y al orden de la logística en el sentido que todos los trámites ahora se hacen en un puro sector, en la ZEAL, el beneficio que trae eso es que tu ingresas con tu camión y tú tienes todo el este ahí y después tú una vez que terminas quedas disponible para el terminal, te llaman y tú bajas. La seguridad que tiene el conductor que está estacionado que no tiene que estar con un camión que esta cada 10 metros moviéndose. (Iván Mateluna, presidente FEDEQUINTA, entrevista, 11 de octubre de 2018)

Desde el punto de vista aduanero significó también un traslado del recinto aduanero, pues el borde costero del sector Barón dejó de tener el carácter de Zona primaria³⁹, desplazándose a las afueras de la ciudad, a ZEAL: “La zona primaria de exportación (...) se achicó desde donde estaba antes: desde Barón,

³⁷ Aforo: Operación única que consiste en practicar en una misma actuación el examen físico y la revisión documental, de tal manera que se compruebe la clasificación de las mercancías, su evaluación, la determinación de su origen cuando proceda, y los demás datos necesarios para fines de tributación y fiscalización aduanera. (Normas Generales Aduana, Cap. 1) (Dirección Nacional de Aduanas).

³⁸ ZEAL - Zona de Extensión de Apoyo Logístico de Puerto Valparaíso, ubicada en los altos de Playa Ancha, en el camino La Pólvora.

³⁹ Zona Primaria: Espacio de mar o tierra en el cual se efectúan las operaciones materiales, marítimas y terrestres de la movilización de las mercancías el que para los efectos de su jurisdicción

desde la puerta de Barón hasta acá (Terminal 2)” (Marcelo Reyes, presidente regional ANFACH, entrevista, 3 de marzo de 2017).

Entre las percepciones de actores en la ciudad es importante aquella que interpreta estas transformaciones como un deterioro, especialmente respecto a los impactos en el empleo y en la ciudad. Edison Schultz, Pdte. del Sindicato de Trabajadores de Agencias de Aduana (SINTACH) describe como el desplazamiento de los aforos, desde el borde costero a los altos de la ciudad, les afectó en el empleo:

El nuevo modelo atomiza el trabajo de trabajadores de agencia de aduana, donde trabajábamos cinco a la orilla o cuatro es a uno (...) y se llega a Placilla y La Pólvora, un trabajador se tiene que desplazar a distintas partes de la parte de extraportuarias (...) acá en el puerto teníamos un trabajador que trabajaba en el sitio 1, otro el en sitio 4, otro en espigón y otro arriba en Barón ahí tenías cuatro personas, ahora una persona tiene que hacer el trabajo de cuatro (Edison Schultz, presidente SINTACH, entrevista, 27 de septiembre de 2017).

Jorge Bustos, ex Pdte. de La Confederación de Gente de Mar, se refiere al deterioro que se produjo en la economía de los barrios próximos al borde costero, en este caso el sector del Almendral, pero también el barrio puerto, con la disminución de la actividad portuaria y el desplazamiento de funciones hacia La Pólvora y Placilla:

Claro, en la ciudad, yo diría que lo más terrible es la contracción laboral que tuvo impacto en su economía, es decir, el dinero que tenían los trabajadores y que ganaban los trabajadores y que se gastaba en el casco histórico y también en el almendral (...) Había un gran número de trabajadores, casi 600 trabajadores trabajaban ahí en el Barón: haciendo la revisión, aforando, todo eso se fue para Placilla, por lo tanto, ellos dinamizaban la economía de esos dos espacios, eso se acabó, y por lo tanto, entramos en la crisis económica, una crisis no menor en la ciudad, abandono, etcétera (Jorge Bustos, ex pdte. CONGEMAR, entrevista, 1 de julio de 2018).

Deterioro económico y urbano de Valparaíso que, como ya vimos anteriormente, obedece a una tendencia que se arrastra desde el siglo XX, donde las transformaciones del modelo de desarrollo portuario incidieron, como también el contexto de concentración económico y territorial del capital, trasladándose industria manufacturera y actividades financieras a Santiago.

El Paseo Muelle Barón

El acceso peatonal, se realiza a la altura de la Estación Barón del metrotren de Valparaíso (MERVAL) (N°36 en la figura N°25), bajo la vía elevada y atravesando la vía férrea por un paso peatonal regulado. Es relevante, porque es el único acceso a pie hacia el sector.

El acceso vehicular a Barón fue diseñado para los visitantes y la circulación de camiones de carga portuaria que transitan en un horario restringido nocturno, los que provienen desde la Av. Argentina. Aun cuando la principal vía de tránsito de carga al puerto se realiza desde el acceso sur, por el camino La Pólvora,

es recinto aduanero y en cual han de cargarse, descargarse, recibirse o revisarse las mercancías, para su introducción o salida del territorio nacional. (Normas Generales Aduana, Cap. 1) Aduana Chile Customs (Dirección Nacional de Aduanas).

el sector Barón sigue siendo un acceso importante al puerto, ya que por aquí ingresa durante la noche la carga peligrosa⁴⁰ y la carga sobredimensionada⁴¹. El acceso Barón al puerto “cuenta con una pista de entrada y una pista de salida a través de un túnel o paso bajo nivel, que desembocan en la Avenida Argentina” (EPV, 2015).

Al ingreso hacia el paseo existe una rotonda (N°35 en la figura N°25), donde se instaló el “Albatros del Cabo de Hornos”⁴², escultura en madera que representa un albatros en vuelo de 8,8 mts. de alto. Avanzando hacia el ingreso al Paseo Muelle Barón está la Plaza de los Vientos, donde se encuentra la obra “Rosa de los Vientos”⁴³, formada por 400 palmetas de distintas piedras (Sáez, 2010 pág. 350-351).

El Muelle Barón, desde muelle carbonero en el s. XX a paseo público en el s. XXI

El Muelle Barón (N°32 en la figura N°25) es descrito en el Plan Maestro de EPV como “muelle de penetración de estructura transparente (tablero de hormigón armado apoyado en pilas de hormigón), que actualmente está destinado al uso turístico, conformando el denominado Paseo Muelle Barón” (EPV, 2012, pág. 1.14). Tiene 230 mts. de largo y 30 de ancho.

Fue construido desde el año 1913 hasta el 1917 por la firma S. Pearson y Sons, en el marco de las inversiones del centenario que se hicieron en el país. Su uso original fue como muelle carbonero, para abastecer al ferrocarril y al gaseoducto de Av. Argentina (Sáez Godoy, 2004, págs. 328-329), también se usó en temporada hortofrutícola para la atención de naves. En 1980 pasa a ser propiedad de la EMPORCHI y en 1998, de EPV. Para el terremoto de 1985 sufrió importantes daños, los que comenzaron a repararse a partir de 1990 (Muelle Barón A.G.).

En el año 2002 fue remodelado, reconstruyendo completamente su superficie, pero manteniendo 2 antiguas grúas que quedan como testimonio de la actividad portuaria del siglo XX. La remodelación del 2002 tuvo por propósito cambiar de uso: desde la transferencia de carga en sus inicios, a un Muelle Paseo para actividades deportivas, recreativas y turísticas en la actualidad. Desde entonces ha tenido ese uso, destacando la navegación deportiva a pequeña escala, buceo y pesca deportiva, paseo público. Además de la realización de grandes eventos (fiestas, recitales, actos).

Puerto deportivo y centro de buceo

En el sector Barón funcionan actividades deportivas marítimas, organizadas por dos instituciones principales: Puerto Deportivo y el Centro de Buceo Chun-

⁴⁰ La ONU clasifica las mercancías peligrosas en nueve clases: explosivos, gases, líquidos inflamables, sólidos inflamables, materias comburentes y peróxidos orgánicos, materias tóxicas e infecciosas, materias radioactivas, materias corrosivas y materias peligrosas varias. (globalnegotiator, 2021).

⁴¹ El transporte internacional de carga sobredimensionada implica la manipulación y el traslado de aquellas mercancías de gran tamaño, cuya altura, ancho o longitud no permiten que sean estibadas en unidades convencionales de transporte (contenedores, por ejemplo). Además, y generalmente, para su transporte por vía terrestre, también requieren vehículos especiales, no sólo por sus dimensiones, sino también por su peso (Logisber, 2021).

⁴² El autor de la obra es Lucien Burquier y fue donada por la Cofradía de los Cap Horniers. La escultura fue inaugurada el 9 de marzo del 2005

⁴³ Se realizó según un diseño de la artista María Martner en el año 2002.

gungo (N°34 en figura N°25). Ambas tienen sus instalaciones al ingreso del muelle y utilizan el muelle para realizar sus actividades.

El Puerto deportivo Valparaíso comienza a operar desde octubre del 2004⁴⁴, siendo el primer centro náutico público de Chile

Nuestra misión ha sido desde que fundamos, el desarrollar la náutica para todos. Pero esto en el entendido de entregar accesos públicos e inclusivos al mar para la comunidad en general, entendiendo como comunidad en general a personas particulares, empresas, instituciones, clubes, universidades, etcétera”. (Representante Puerto Deportivo, entrevista, 30 de julio de 2017)

El Puerto deportivo realiza actividades náuticas en Kayak, veleros inclusivos y, se practica natación de aguas abiertas. Los veleros inclusivos son buques escuela de alta estabilidad, aptos también para personas con discapacidad y personas mayores. Se realizan cursos de navegación, actividades en convenio con entidades educativas y sociales, y arriendo a particulares o instituciones.

El Centro de buceo “Chungungo”, realiza cursos y prácticas de buceo adaptativo, técnico y deportivo. Además, realiza excursiones patrimoniales a los naufragios subacuáticos. Se define como un “Operador turístico dedicado a entregar acceso al patrimonio subacuático de Valparaíso, realizando excursiones de buceo en sus naufragios patrimoniales” (Chugungo Dive Center, s.f.).

Los restaurantes y eventos públicos

En el muelle Barón existían 2 restaurantes hasta el 2018: el restaurante Club House Muelle Barón y el Deck Barón. El restaurante Club House (N°31 en figura N°25) se ubicó al ingreso del muelle y el restaurante Deck Barón (N°33 en figura N°25) en la punta del mismo muelle. Fue también un productor de grandes eventos en el muelle, como fiestas públicas y conciertos, desde que el muelle Barón se transformó en paseo público. Actualmente estas dependencias son administradas por Club House Barón.

• La Bodega Simón Bolívar y el Terminal de Pasajeros

La Bodega Simón Bolívar (N°30 en figura N°25) es propiedad de EPV y se encuentra en el recinto portuario. Fue declarada Inmueble de Conservación Histórica (ICH) por sus valores patrimoniales en la modificación del Plan Regulador Comunal de Valparaíso, sector Barón del año 2005. La ficha técnica de la Bodega, en la cual se fundamentó su declaración como ICH, destaca la adelantada tecnología, en infraestructura portuaria y bodegaje, utilizada para su construcción a principios del siglo XX⁴⁵ (Municipalidad de Valparaíso, 2001), llegando a ser en esa época el edificio más largo de Sudamérica en aquella tipología (Valenzuela, 2019).

La memoria explicativa de la modificación seccional del 2005, señala: “presenta atributos o características especiales relacionados con la linealidad y unicidad de su largo; la continuidad interior dada por la sucesión de arcos y perspectiva en profundidad, y la adaptación a la funcionalidad del uso y a la forma del terreno y a la vía férrea, que marca el orden del entorno paralelo al borde mar

⁴⁴ La Empresa Portuaria de Valparaíso adjudica la operación a Puerto Olímpico Ltda. En octubre de 2004 (Portbooker, 2008).

⁴⁵ Su construcción fue en 1937 (Valenzuela, 2019, s/n pág.).

contenido” (Municipalidad de Valparaíso, 2005). Es una construcción hecha en hormigón armado, destacando como otra peculiaridad su extenso tamaño: la superficie construida mide 12.000 m² y de acuerdo a la ficha técnica, se emplaza en un terreno de 67.774 m², alcanzando una extensión de casi 400 mts. a lo largo del borde costero y en paralelo a la vía férrea. “Su espacialidad de triple altura, planta libre y gran amplitud, y su versatilidad ante distintos usos es uno de sus valores más destacado” (Municipalidad de Valparaíso, 2001), señala la ficha de ICH de la bodega.

Otros cambios importantes de esa modificación seccional fueron el uso de suelo, las alturas y las normas de distanciamiento de construcciones nuevas respecto a la bodega Simón Bolívar. El uso, originalmente industrial, se amplió a equipamiento comercial, deportivo, espacio público, etc., lo que abrió la puerta al discutido proyecto de Mall Plaza Barón, contenido en el proyecto Puerto Barón de EPV⁴⁶. A la vez, se permitió el uso residencial, lo que también fue muy polémico, ya que posibilitaba infraestructura hotelera o residencial en pleno borde costero e implicaba enajenar una parte de suelo del recinto portuario (DS N°144 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2006). Las alturas y distancias también fueron objeto de debate público en el marco del proyecto Puerto Barón. En el año 2009, se realizaron otras modificaciones al seccional Barón, lo que se discute en mayor detalle en las representaciones del espacio.

Desde el año 2002, EPV entregó en concesión la Bodega Simón Bolívar a la empresa AGUNSA, para implementar el Terminal de Pasajeros VTP. Dada la amplia extensión de la bodega, VTP⁴⁷ se instaló en una de las tres naves de la bodega, como lo relata quien estuvo a cargo de la puesta en marcha del primer terminal de pasajeros, Gonzalo de la Sotta:

Bueno, ahí se determinó que iba a ser una parte de la bodega solamente, la parte del medio, se podría decir, porque más hacia el oriente estaba el ex frigorífico Barón. Y en el extremo que da hacia el oriente, después estaba el espacio donde se hizo el primer VTP y después el resto del almacén. (Gonzalo De la Sotta, operador de cruceros VTP, entrevista, 18 de febrero de 2020)

El Terminal de Pasajeros de Valparaíso (VTP), funcionó en la Bodega Simón Bolívar desde el 2002, hasta el año 2016. Fue habilitada con equipamiento por el concesionario para el ingreso y control de pasajeros/as de cruceros al país. Los cruceros atracan hasta la fecha en terminales portuarios y sus pasajeros/as son trasladados desde ahí hasta el VTP.

El espacio también se utilizó para realizar eventos, ferias y exposiciones, y como centro de acopio para el megaincendio de Valparaíso en abril y mayo del 2014. Desde el 2016, el VTP fue trasladado a sus nuevas dependencias, construidas en el mismo recinto portuario, frente a la Estación Francia.

El nuevo edificio de VTP y las recaladas de cruceros

El 25 de noviembre del 2016 fue inaugurado el nuevo recinto de VTP (Valparaíso Terminal de Pasajeros), en el cual se realizó una inversión de US\$ 8 (Mundo Marítimo, 2020). La concesión del VTP fue entregada a la empresa AGUNSA en el año 2002 por un período de 30 años, iniciándose en la bodega Simón Bolívar y luego instalándose en estas nuevas dependencias. La superficie total de

⁴⁶ No detallamos estos porque se explican en la sección “Representaciones del Espacio”

⁴⁷ Valparaíso Terminal de Pasajeros

VTP es de 10.200 m², la superficie del nuevo edificio es de 4.200 m² y el área de estacionamientos es de 6.000 m². EPV señala que es un “Terminal a cargo del embarque y desembarque de pasajeros que arriban o parten desde Puerto Valparaíso en un viaje en crucero” (EPV, 2021).

A esta altura, se encuentra la Estación Francia del metro regional (MERVAL), sin embargo, no tiene acceso al VTP ni al borde costero. Recordemos que la vía férrea acompaña a lo largo del trayecto y al mismo tiempo separa de la ciudad.

El VTP cuenta con andenes para 26 buses y 50 estacionamientos (Mundo Marítimo, 2020), lo que es muy relevante ya que los/as pasajeros/as desembarcan del crucero en un terminal portuario, ya sea del Terminal 1 o el Terminal 2 y desde allí son trasladados/as en buses hasta el nuevo VTP en una distancia aproximada de 2 kilómetros. Para salir de este terminal, los/as pasajeros/as también son trasladados/as en buses hacia el aeropuerto de Santiago o para recorridos turísticos hacia Santiago, Viña del Mar o Valparaíso.

Para llegar al VTP hay que ingresar por Barón, mediante un bus de acercamiento. Esta es la única vía de acceso desde la ciudad. El edificio cuenta con un amplio hall, donde se encuentra la zona de check-in, stands de ventas, mayoritariamente de artesanías y productos nacionales. De acuerdo con lo informado por el administrador del recinto, cuando hay movimiento de cruceros trabajan regularmente: 13 personas en check in, 7 guardias, 10 maleteros, 25 turoperadores, además de 2 camiones contratistas y 2 pionetas por camión y se cuenta como base con 5 buses, por tanto 5 consuctores. Respecto al empleo de mujeres, se observaron en los counter de check-in, en los stands de ventas y en los servicios públicos de control. En el terminal funciona también el servicio de aduanas, el SAG y la autoridad marítima. Se pudo observar que los/as pasajeros/as son fundamentalmente turistas adultos mayores que, en esta recalada fueron 900 los que pasaron por el VTP. Tenían como destino el sur austral de Chile y quienes llegaban, se dirigían al aeropuerto, destino a sus países de origen⁴⁸⁴⁹ El operador de cruceros VTP-AGUNSA relata:

VTP hace todo. Cuando llegan los cruceros desembarcan los pasajeros acá en TCVAL (...) , tienen una especie de control, tienen los buses de acercamiento que los llevan a VTP y ahí hacen todo su registro (...) y tienen otros servicios, tienen servicio de internet, cafetería, cambios de dólares o monedas extranjeras, tiendas, tienen varios servicios para ellos: turismo. Tienen los buses que salen cada 5 minutos del Terminal a VTP. (Gonzalo De la Sotta, operador de cruceros VTP, entrevista, 18 de febrero de 2020).

Cuando no hay recaladas de cruceros, el VTP se utiliza como centro de eventos, destacando la Gala anual del Vino, las fiestas de año nuevo en el edificio y el uso de estacionamientos para ver el espectáculo pirotécnico.

El funcionamiento de VTP ha estado acompañado por varios conflictos en la ciudad-puerto. Quizás el primero fue la discusión respecto a su construcción, luego de la cuestionada legalidad del permiso de edificación entregado por el municipio el año 2016. Esta controversia llegó hasta la contraloría y los tri-

⁴⁸ Información obtenida a través de observaciones propias realizadas el 22 de febrero 2020.

⁴⁹ En la oportunidad la observación se realizó en visita guiada por ejecutiva de AGUNSA desde el sector de Barón, siendo trasladada en bus hasta el terminal. Luego de recorrido el terminal continuó la observación en traslado en bus desde VTP hasta el sitio 8 del Terminal 2. Desde aquí continuó la observación en visita guiada por operador de VTP, ascendiendo a crucero Júpiter 2, de la línea Viking.

bunales de justicia, luego de las presentaciones efectuadas por organizaciones ciudadanas que se oponían al Proyecto Puerto Barón, del cual el terminal VTP formaba parte (Radio Valentín Letelier, 2017).

Un conflicto importante fue el de la prioridad de carga en los frentes de atraque. Valparaíso no cuenta con un terminal exclusivo para las recaladas de cruceros, por tanto, hace uso de los terminales operados para transferencia de carga por TPS y TCVal. Iniciadas las concesiones a TPS y VTP, en la primera década del 2000, se estableció que, llegando un crucero, éste tenía prioridad para el uso de un sitio de atraque. Desde el punto de vista de Francesco Schiaffino, Gerente General de TPS, el conflicto se abrió cuando empezó a operar TCVal en el Terminal 2, ya que EPV en los hechos no le exigió prioridad. Nos relata Schiaffino, que después de reclamar la desigualdad de condiciones el criterio de prioridad se cambió. Pero ¿por qué, en este caso TPS, no prefiere la prioridad de cruceros? Explica lo siguiente:

Y es una desventaja que se meta un crucero si es que no está en el ... a ver, las líneas de contenedores trabajan con servicios regulares, como una micro que pasa una vez a la semana a la misma hora, entonces yo voy a estar los lunes del primer turno, voy a estar por cuatro turnos, un turno dura 7 horas y media, y todos los lunes por cuatro turnos y así (...) Hoy día sobra la capacidad y todos andamos detrás de los clientes mucho más que antes, y esa es una desventaja. Y éramos lo únicos que teníamos ese gravamen. Para graficar: en ingresos los cruceros son el 4% del ingreso (...) significa la posibilidad de perder clientes de contenedores, (...) si nosotros tuviéramos cinco servicios más o menos de recalada (de cruceros), todas las semanas del año, y un cliente de contenedores es mucho más grande que todos los cruceros juntos. (Francesco Schiaffino, gerente general TPS, entrevista, 25 de mayo de 2017).

Por otra parte, un conflicto importante que se expresó en la misma época fue el bloqueo al desembarco de pasajeros/as al Puerto de Valparaíso por parte de algunos sindicatos de trabajadores portuarios/as, a raíz del conflicto de “cargas limpias”. El terminal de pasajeros no tenía relación con este conflicto, el que estaba radicado fundamentalmente entre EPV y el operador del Terminal 1, TPS. Sin embargo, VTP fue el principal perjudicado, ya que después de estos bloqueos varias navieras de cruceros cancelaron sus recaladas en el Puerto de Valparaíso, redestinándolas al Puerto de San Antonio y afectando con ello duramente al turismo porteño. El conflicto entre EPV y TPS por esta razón fue tal que llevó a la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) a ingresar “una demanda en el Tribunal de la Libre Competencia (TDLC) contra su concesionario Terminal Pacífico Sur (TPS) por lo que calificó como “prácticas anticompetitivas” en el mercado de cruceros” (Corporación de Puertos del Conosur, 2017).

El turismo de cruceros es estacional, funciona en los períodos de primavera - verano. Hasta el 2017 llegaban a Valparaíso entre 40 y 43 cruceros en la temporada, y después del conflicto, para la temporada 2018-2019, disminuyeron drásticamente a 21 cruceros, informa Gonzalo De la Sotta. Y respecto a la dinámica de los cruceros y sus pasajeros/as, señala:

La mayoría de los buques está por el día, y hay algunos buques - justamente el caso que trabajamos nosotros- que están 3 días. O sea, pasan dos noches los pasajeros acá, los pasajeros llegan el primer día, salen a tur todo el día, vuelven al buque, el día siguiente se bajan en la mañana, 1000 más o menos, (...) llegan 1000 al medio día, y el tercer día esos 1000 que llegaron salen nuevamente a recorrer la ciudad en tur, y ese día en la tarde ya se van (Gonzalo De la Sotta, operador de cruceros VTP,

entrevista, 18 de febrero de 2020).

En los primeros años de recaladas de cruceros en Valparaíso, los/as pasajeros/as desembarcaban y embarcaban sin conocer la ciudad, trasladándose en buses directamente al aeropuerto de Santiago. Sin embargo, en la última década se desarrolló un vínculo con la ciudad, el que permitió activar una red de servicios turísticos para cruceros en Valparaíso, incrementando la actividad económica del sector. Teniendo en cuenta que el destino de los cruceros es siempre la zona austral y no Valparaíso:

¿Cuál es el destino que trae el crucero? ¿Valparaíso? No ¿San Antonio? No, el destino es Puerto Montt, los canales, Punta Arenas, los Ventisqueros, Tierra del Fuego, Cabo de Hornos, la Patagonia, ese es el destino, a eso vienen los buques (...) Vienen a Valparaíso y San Antonio porque el aeropuerto está a una hora y media del aeropuerto internacional. (Gonzalo De la Sotta, operador de cruceros VTP, entrevista, 18 de febrero de 2020)

En septiembre del 2020, EPV notificó a VTP que ponía término a la concesión (la que habría caducado el 2032), tras una demanda presentada por el terminal de pasajeros para poner término al contrato entre ambos. La filial de AGUNSA argumentó que EPV no dio prioridad para que se produjera el movimiento de cruceros en los terminales portuarios (Portal Portuario, 2020). Todo ello, asociado a la crisis provocada por los bloqueos de cruceros en el puerto de Valparaíso, su redestino a San Antonio y otras razones que veremos más adelante⁵⁰.

Entre el VTP y la siguiente área concesionada existe un espacio no concesionado y que es administrado directamente por EPV, que en general se usa para almacenamiento de carga u otros materiales.

La disputa por la producción del espacio en el borde costero y el conflicto de las cargas limpias

Respecto al conflicto de las cargas limpias, Budrovich Y Cuevas (2020), en “La Neoliberalización de los Puertos en Chile. El caso de la ciudad-puerto de Valparaíso”, indican que: “La polémica de años en torno a las denominadas “cargas limpias” y las disputas por el uso del reducido frente de atraque de Valparaíso nos informa de los conflictos entre, por un lado, transportistas, ZEAL, VTP, TCVAL y EPV, y por otro lado, TPS y los trabajadores eventuales sindicalizados” (Budrovich & Cuevas, 2020, pág. 357). El conflicto, de acuerdo con los autores, se produce por ineficiencias y externalidades negativas de tiempos de espera para el embarque de transportistas. En el Plan Maestro de la Empresa Portuaria de Valparaíso se diseñó la construcción de la Zona de Extensión de Apoyo Logístico, ZEAL. De este modo, fueron trasladados hacia los altos de la ciudad-puerto (sector Quebrada Verde) gran parte de las tareas de apoyo logístico, como el funcionamiento del control del Servicio Nacional de Aduanas, del Servicio Agrícola y Ganadero, el monitoreo de seguridad y fiscalización del ingreso y egreso de camiones, zonas de almacenamiento y servicios para los/as trabajadores/as (servicios higiénicos, casino, etc.). Desde el punto de vista del buen funcionamiento de la ciudad con el puerto, las nuevas instalaciones tuvieron un importante beneficio, pues eliminaron mayoritariamente la circulación del transporte camionero por la ciudad, destinándolo desde el recinto portuario hacia la gran obra del Acceso Sur al Puerto (hacia el Camino La Pólvera) que

⁵⁰

En la sección de Representación del Espacio y Relaciones entre actores se discuten otros antecedentes del conflicto.

conduce a la Zona de ZEAL y extraportuaria.

Sin embargo, la concesionaria del Terminal 2 (TPS) reclamó costos adicionales, que no le correspondían al asumir el transporte de contenedores por el nuevo camino La Pólvora hacia ZEAL e insistió en realizar los aforos dentro de su Terminal. Éste se transformó en un gran conflicto para la ciudad-puerto, pues se produjo un acuerdo entre la concesionaria TPS y sus trabajadores, lo que estos últimos explicaron como una disminución de puestos de trabajo.

Es así, como en febrero del 2017 los trabajadores de TPS utilizaron como medida de presión el bloqueo al ingreso de cruceros al puerto de Valparaíso, apoyado por la concesionaria. Esta iniciativa que había significado un incremento significativo durante los últimos dos años y un importante beneficio para el turismo de Valparaíso. Después de estos graves incidentes, destacadas empresas y asociaciones de cruceros internacionales decidieron no atracar en Valparaíso, trasladándose al puerto de San Antonio, para luego continuar en navegación hacia la zona austral de Chile.

“Estos conflictos relacionados con las “cargas limpias” y el uso del borde costero de uso portuario son indicativos de las limitaciones del modelo de gobernanza portuaria, que no logra articular los intereses de los diferentes actores implicados” (Budrovich & Cuevas, 2020, pág. 358).

Finalmente, la Dirección Nacional de Aduanas (Dir. Gonzalo Pereira) decidió respaldar la demanda de la concesionaria TPS, autorizando aforos en el Terminal 1, operado por ésta, situación que se mantiene hasta la fecha. Respecto al bloqueo de cruceros no continuaron las acciones, recibiendo un importante rechazo ciudadano. Las gestiones de gobierno, municipalidad y asociaciones de cruceros han participado en reuniones internacionales para mitigar el daño y avanzar en revertir la situación. De este modo, paulatinamente se han ido reiniciando las recaladas de cruceros a la ciudad puerto de Valparaíso.

3.2.2 El Terminal 2. Área concesionada al Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL)

El 5 de julio del 2013 EPV suscribió el contrato de concesión por 30 años con la “Sociedad concesionaria del puerto de Valparaíso S.A.”, que corresponde a Terminal Cerros de Valparaíso (TCVal). De este modo, se entrega en concesión el Frente de Atraque N°2 del puerto para su “Desarrollo, mantención, reparación y explotación” (TCVALa, 2017). Desde entonces, se hace pública una de las polémicas más importantes respecto a la producción del espacio en el borde costero: el uso del territorio y frente marino del anfiteatro de la ciudad. Dónde y cómo responder a la necesidad de incremento de la actividad portuaria, mediante su expansión, y por otro, cómo conservar los valores paisajísticos y acceso desde la ciudad al bordemar.

Cuando se abre el debate ciudadano, se enfrenta ante hechos consumados, porque el Proyecto de Expansión del Terminal 2 ya estaba adjudicado. Las posiciones de los actores son bastante heterogéneas. De hecho, en el mismo sector marítimo portuario la principal diferencia fue entre la estatal EPV y la concesionaria del Terminal 1, TPS, por el proceso de adjudicación y tipo de proyecto. Si bien el sector marítimo portuario (se mostró en general a favor de la iniciativa, había quienes manifestaban reparos al proyecto, hasta la actualidad. Hubo un apoyo relativo, en algunos/as más explícito y en otros/as con reparos u omisiones. Aquí se encuentran empresas marítimo-portuarias, trabajadores portuarios/as y vinculados a la logística marítimo-portuaria. Por ejemplo, desde las

organizaciones que conformaron a principios de la década, la “Coordinadora en defensa de Valparaíso Ciudad Puerto”, planteando apoyos explícitos, otros con reparos y ampliamente omisiones y escepticismo respecto al proyecto mismo. Por otra parte, se levantaron organizaciones ciudadanas, gremiales y universidades (Especialmente Escuelas de Arquitectura) muy activas contra el proyecto como Mar para Valparaíso, Pacto Urbano la Matriz, Colegio de Arquitectos/as. Había discrepancias por el tipo de proyecto adjudicado en el espacio del Terminal 2 y también por quienes abogan por el traslado de la expansión portuaria a otro lugar de la ciudad, o lejos de la ciudad. El análisis en mayor detalle respecto a los proyectos desarrolla en la sección “Representaciones del Espacio” en el presente análisis.

Volviendo a las “Prácticas en el Espacio” del Terminal 2, respecto a la operación en el período. Primero que nada, el contrato estuvo amparado en la licitación adjudicada a la filial de la empresa española OHL para ejecutar el Proyecto Terminal 2 del Puerto de Valparaíso. Cecilia Ramírez, Encargada de asuntos Comunitario TCVAl, explica:

se nos entrega el espigón en diciembre del 2013. Desde esa fecha (...) estamos acá, nosotros tenemos parte del área de concesión en operación portuaria, que son los sitio 6, 7 y 8, y tenemos otra parte que es la proyección hacia la costanera que es el borde costero, los 780 metros de muelle. Entonces somos una empresa que hoy día ya tiene operaciones en funcionamiento, pero que también está en proceso de crecimiento dentro de sus propias instalaciones para tener dos sitios más. (Cecilia Ramírez, encargada asuntos comunitarios TCVAl, entrevista, 8 de noviembre de 2017)

El área total concesionada es de 6,4 ha y las características principales de los sitios son las siguientes: el sitio 6, tiene un largo de 245 mts. y un calado de 8,4 mts., el sitio 7 mide 120 mts. y su calado es de 6,9 mts. y el sitio 8, tiene un largo de 240 mts. y calado entre 9,3 y 8,9 mts. (EPVa, 2021). Pero cuando la representante de TCVAl menciona el crecimiento de sus instalaciones, se refiere al polémico proyecto de extensión del Terminal 2, al cual nos referiremos en la sección de representaciones del espacio⁵¹.

Durante el período estudiado TCVAl ha operado estos tres sitios del Espigón del Puerto de Valparaíso, “donde se ofrecen servicios de transferencia de carga fraccionada, principalmente fierro y acero; carga de proyecto y pasajeros” (TCVAL, 2019). Es lo que indica Myriam Montoya, Line Manager de la Agencia Naviera AGUNSA: “me toca atender acá regularmente las naves de fierro, las que traen fierro a Valparaíso entran a TCVAl, en el Terminal 2 de Valparaíso, es donde más me toca operar naves” (Myriam Montoya, line manager AGUNSA, entrevista, 19 de febrero de 2020). Asimismo, Jorge Aldunate, ejecutivo de la Compañía Sudamericana de Vapores, señala que “llegan autos, hartos autos a Valparaíso que los dejan en el Terminal 2” (Jorge Aldunate, ejecutivo Compañía Sudamericana De Vapores S.A., entrevista, 1 de noviembre de 2018). Esto último es porque la zona concesionada a TCVAl es la que cuenta con una explanada más amplia. Por otra parte, TCVAl también recibe naves Full Container, Refrigeradas, Multipropósito y Cruceros (EPVa, 2021).

Al lado sur del espigón está el sitio 6, donde en general recalán cruceros y naves de menor tamaño. El sitio 7, que mira hacia el Oeste es el de menor capacidad

⁵¹ En la sección representaciones del espacio se tratan los proyectos y planes sobre el borde costero, entre los cuales se revisan las características y discusión respecto al proyecto TS. discusión .

y se utiliza para el cabotaje a Juan Fernández, a Rapa Nui, para buques científicos, y otras naves de menor tamaño. Las embarcaciones a las islas trasladan a pasajeros y carga.

El sitio 8, en tanto, es el de mayor capacidad de carga y el que puede recibir naves de mayor tamaño. Respecto al equipamiento, destacan 2 grúas móviles Terex-Gottwald⁵².

Como se mencionó anteriormente, el tipo de carga que se moviliza por este terminal es principalmente carga fraccionada de fierro y acero. Por acá entra el 80% del acero que ingresa al país. También se transporta cobre que llega en tren, principalmente de la Minera Andina (Codelco)⁵³.

El área costanera, se utiliza como almacenamiento de carga y se observa con una baja utilización. Con las referencias de la ciudad se extiende desde la altura de Bellavista hasta la altura de la calle Edwards y las aguas abrigadas aproximadamente hasta 100 antes (a la altura de calle Molina)⁵⁴.

La operación del Terminal 2 durante este período no tuvo inversiones importantes a la espera de la tramitación y ejecución del gran proyecto adjudicado. Sin nueva infraestructura, es decir, en las mismas condiciones desde iniciada la concesión, permite recibir naves de mediano y menor tamaño, pero no de la envergadura de las naves de mayor tamaño, propias del siglo XXI, como lo relata Iván Mateluna, Pdte. Asociación Gremial Dueños de Camiones, V Región:

Es que el terminal 2 hoy día no tiene como recibir un post-Panamax y un Newpost-panamax de esos, las naves hoy en día son Newpost-Panamax así que es muy difícil que ellos puedan ocupar una nave de esas. Hoy día el terminal esta reducido a lo mínimo hasta cuando no se logre ampliar. Se habla que son aguas abrigadas, para construir ahí el terminal. Son las únicas aguas abrigada que quedan en Chile” (Iván Mateluna, presidente FEDEQUINTA, entrevista, 11 de octubre de 2018).

Respecto al empleo en el Terminal 2, TCVAL declaró en su Memoria Anual 2017, que contaba con 105 trabajadores de planta, de los que 6 corresponden a ejecutivos, 34 a profesionales y 65 a trabajadores/as portuarios/as “donde un 24% son mujeres, lo que se enmarca en la política de la empresa, promoviendo la equidad de género y fomentando el trabajo local. A esto se le suman los 96 funcionarios que son subcontratados en diferentes áreas” (TCVALa, 2017, pág. 7).

Por otra parte, cabe señalar que en la operación del espigón hay trabajadores portuarios de planta y trabajadores portuarios externos, conocidos “eventuales”, quienes acuden a los llamados de la empresa cuando se requiere se mayor cantidad de personas para la carga o descarga de naves, tal como lo describe la encargada de Asuntos Comunitarios de TCVAL, quien señala que:

nosotros lo que hacemos acá es primero seguir trabajando con el sistema portuario que es de eventuales, que son personas que hacen la transfe-

⁵² Esta información fue obtenida a través de observaciones propias en visita guiada por EPV realizada el día 12 de marzo de 2020.

⁵³ Esta información fue obtenida a través de observaciones propias en visita guiada por EPV realizada el día 12 de marzo de 2020.

⁵⁴ Esta información fue obtenida a través de observaciones propias en visita guiada por TCVal realizada el día 08 de noviembre de 2019.

rencia, son operadores portuarios que pueden trabajar en un buque con nosotros y pueden ir un turno a trabajar también al terminal 1 (...) aquí nosotros somos más menos en personas digamos fijos, somos más menos 120 y los eventuales dependiendo del buque, de la carga, pueden ser 400 personas (Cecilia Ramírez, encargada asuntos comunitarios TCVal, entrevista, 8 de noviembre de 2017)

Conflictos de operación en el Terminal 2 y TCVal

Como ya se mencionó, el principal conflicto del concesionario TCVal ha sido la adjudicación y formulación del Proyecto T2. Es decir, las principales disputas no han sido en torno a la actual operación. Pero sí ha habido conflictos que han ocurrido en este terminal. Es el caso de la erradicación de la Caleta Sudamericana el 2013, el conflicto por la prioridad de uso de los terminales: carga o cruceros. Las cargas limpias, cuya demanda se ha manifestado a lo largo del recinto portuario, en el conflicto con los cruceros operados por VTP, descrito con anterioridad y finalmente, entre los lancheros del Muelle Prat y algunas empresas navieras. Respecto a este último, ha existido una tensión entre los lancheros del Muelle Prat y la operación de naves el sitio 6, que es el que se encuentra más próximo al Muelle, como lo explica Myriam Montoya de AGUNSA:

Al estar las naves menores (las lanchas) tan cerca del buque, cuando entran nosotros pedimos al terminal (TCVal) en primera instancia y a EPV como administración portuaria el despeje del terminal para que puedan entrar, porque la maniobra es bien complicada. (...) cómo entra el buque largo, inmenso, donde están todas las lanchas, después hacen maniobras y los remolcadores que los dejan apegado al sitio, ahí tienen que correrse algunas lanchas, se tiene que proceder con un despeje, con un tiempo oportuno. (Myriam Montoya, line manager AGUNSA, entrevista, 19 de febrero de 2020)

Esta tensión ha tenido solución y a veces no, habiendo sido planteada como un conflicto por ambos actores.

Otro conflicto en el Terminal 2 se ha expresado en los problemas de operación entre las naves hacia el sitio 6 (en especial) y al buen funcionamiento de las lanchas del Muelle Prat. Ha existido una tensión entre ambos, ya que el sitio 6 del Terminal 2 es el sitio de atraque más próximo al Muelle Prat, como lo explica Myriam Montoya de AGUNSA

Al estar las naves menores (las lanchas) tan cerca del buque, cuando entran nosotros pedimos al terminal (TCVal) en primera instancia y a EPV como administración portuaria el despeje del terminal para que puedan entrar, porque la maniobra es bien complicada. (...) cómo entra el buque largo, inmenso, donde están todas las lanchas, después hacen maniobras y los remolcadores que los dejan apegado al sitio, ahí tienen que correrse algunas lanchas, se tiene que proceder con un despeje, con un tiempo oportuno. (Myriam Montoya, line manager AGUNSA, entrevista, 19 de febrero de 2020)

De hecho, se han producido choques entre las embarcaciones mayores y las lanchas, como se indica en una nota de prensa respecto al 3/5/2017 “El barco, de bandera panameña, chocó a las embarcaciones cuando se estaba estacionando en el sitio concesionado al Terminal Cerros de Valparaíso. Los botes no se encontraban con pasajeros y los daños sufridos habrían sido menores”, afortunadamente (El Martutino, 2017).

La Caleta sudamericana

La Caleta Sudamericana se situó y operó hasta el año 2013 en el Recinto Portuario, es decir en propiedad de EPV, en un sector del Terminal 2 cercano al Muelle Prat. Hasta 1975 funcionó en el Molo de Abrigo y fue trasladada el 2013, a la zona del terminal 2, entre el espigón el Muelle Prat, luego de la licitación del proyecto del Terminal 2 y adjudicación a OHL de la construcción y operación del Proyecto T2. Después de varias protestas y debilitamiento del movimiento de pescadores, fueron expulsados de la Caleta Sudamericana, relocalizando a algunos en el sector de Laguna Verde y otros en la Caleta de Pescadores de Quinteros.

La Caleta contaba con 580 pescadores artesanales y un total de 95 embarcaciones (El Martutino, 2013). En una negociación asimétrica y los sindicatos muy debilitados, firmaron un acuerdo con EPV, saliendo del espacio que ocuparon durante 38 años. “El acuerdo pactado aseguraba el pago compensatorio por M\$5.752.600 (millones de dólares), según consignó la EPV en su Memoria de Gestión, logrando acuerdo con los siguientes sindicatos: Asociación Gremial de Pescadores Artesanales de Valparaíso, APEVAL A.G. y sus pescadores asociados; Sindicato de Trabajadores Independientes Pescadores Artesanales de Lanchas de Valparaíso (SIPELANCH) y sus pescadores asociados; Sindicato de Trabajadores Independientes Pescadores Muelle Sud Americana (SIPSA) y sus pescadores asociados; Sindicato de Trabajadores Independientes Pescadores Artesanales y de Ribera de Caleta Sudamericana” (EPV, 2013, pág. 110). El intendente de aquel entonces, Raúl Celis, declaró “con este paso se va a permitir el desarrollo del proyecto de expansión portuaria, que facilitará que la capacidad de transferencia de carga de Valparaíso se multiplique, un paso indispensable para que OHL se haga cargo de la expansión y pueda iniciar los trabajos” (El Martutino, 30 de octubre de 2013, visitada 10/8/22).

El Dique de Valparaíso

El Dique Flotante denominado “Valparaíso III”, se encuentra en el área marítima del recinto portuario, administrado por EPV. El astillero es propiedad de la Sociedad Iberoamericana de Reparaciones Navales Limitada, SOCIBER Ltda., opera en las aguas abrigadas de la bahía de Valparaíso, frente al Terminal 2.

El tradicional Dique, además de la función marítimo-portuaria que cumple, es una referencia de la ciudad que se aprecia desde todo el anfiteatro porteño. Ante la adjudicación del proyecto Terminal 2 su permanencia en Valparaíso se vio amenazada, ya que su ubicación era incompatible con la construcción del proyecto. Esto provocó inmediatas reacciones de actores porteños/as para su continuidad.

El ejecutivo explicó que la prórroga estipulada en este convenio “es por un año, con posibilidades de extensión previa evaluación del estado de avance de las obras del Terminal 2” (Mundo Marítimo, 2014).

Hasta el 30 de junio de 2019 se podría mantener en funcionamiento el dique flotante “Valparaíso III”, legendaria estructura perteneciente a la Sociedad Iberoamericana de Reparaciones Navales (Sociber), y que se ubica en plena bahía porteña (Riquelme Díaz, 2018).

En esta empresa, el número de trabajadores suele variar dependiendo de las naves que atiendan, “somos una empresa con 75 personas, pero contratamos mensualmente como promedio 100 personas adicionales, eso es además de los subcontratistas”, señala Hugo Barra.

En cuanto a su planta de trabajadores, solo 5 son mujeres, las que se desempeñan principalmente en labores fuera de reparaciones de naves.

Hay una señora que es la secretaria ejecutiva de todo, hay una gerenta de personas y logística, hay una jefa del departamento de prevención de riesgos, hay una señora jefa de personal, y una señora que nos hace aseo, pero no es un trabajo muy de daño, de operadores de grúa, de soldando, levantando, no, no es el común. Yo tengo prácticamente 25 años en astillero y no es lo normal ver una mujer en faena. (Hugo Barra, gerente general SOCIBER, entrevista, 2 de septiembre de 2019).

Las Prácticas Espaciales en el Tercer tramo: Desde el Muelle Prat hasta la playa las Torpederas

En este tercer y último tramo se analizan prácticas espaciales principalmente en infraestructura portuaria y espacios públicos y patrimoniales. Comprende parte del recinto portuario (EPV), el Terminal 1, concesionado a TPS, el Molo de Abrigo y otros espacios administrados por la Armada de Chile, algunos de ellos patrimonio cultural, edificaciones públicas. Y luego, relevantes espacios públicos, como el Muelle Prat, también parte del recinto portuario, el extenso Paseo de la Av. Altamirano, miradores, playas y también infraestructura en ruinas.

Aquí, la proximidad del sitio patrimonial a la zona portuaria ha sido una fuente importante de conflicto en la ciudad. Por una parte, actores que han velado por la protección de este patrimonio y lo han visto amenazado, particularmente por los proyectos de expansión portuaria, particularmente el terminal 2, por otra parte, actores que velan por una mayor actividad portuaria de la ciudad y la expansión de su infraestructura, entre quienes también existen disputas ante diferentes proyectos⁵⁵.

Aquí, los principales conflictos se encuentran en el recinto portuario y su entorno inmediato, como la playa San Mateo y el Muelle Prat.

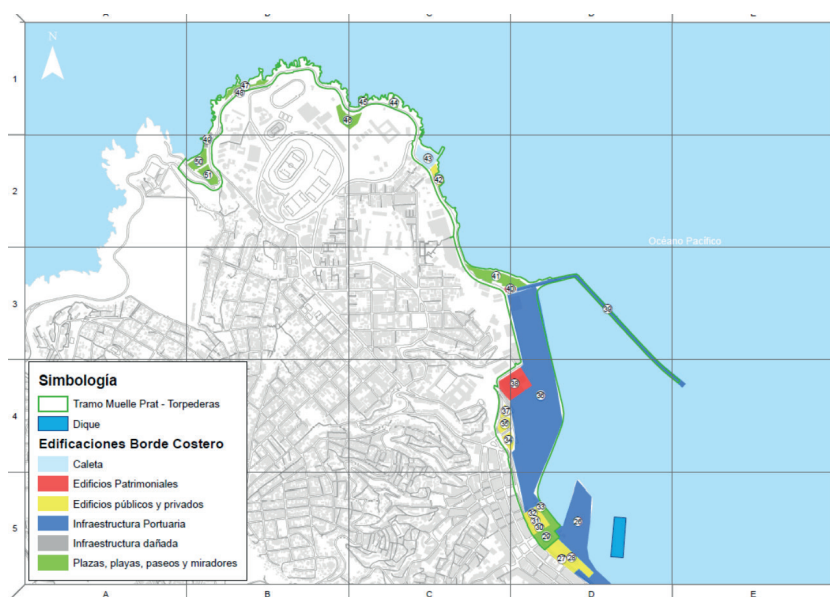


Figura n° 26. Tramo III: Edificaciones desde el Muelle Prat hasta la Playa Las Torpederas. Fuente: Elaboración en base a entrevistas y datos secundarios. Autor: Farias Diego, Geógrafo, 2021.

55

Conflicto tratado en sección 3.1 y proyecto que se desarrolla en sección 3.3

N°	Nombre	Categoría	N°	Nombre	Categoría
27	Edificios Estación Puerto	Edificios públicos y privados	39	Molo de Abrigo	Infraestructura Portuaria
28	Estación Puerto	Edificios públicos y privados	40	Fuerte Esmeralda	Edificios Patrimoniales
29	Muelle Prat	Plazas, playas, paseos y miradores	41	Playa San Mateo	Plazas, playas, paseos y miradores
30	Edificio Aduana	Edificios públicos y privados	42	Escuela Ciencias del Mar PUCV	Edificios públicos y privados
31	Directemar	Edificios públicos y privados	43	Caleta Membrillo	Caleta
32	Liga Marítima	Edificios públicos y privados	44	Mirador Long beach	Plazas, playas, paseos y miradores
33	Restaurant Bote Salvavidas	Edificios públicos y privados	46	Mirador 19 de junio	Plazas, playas, paseos y miradores
34	Edificio EPV	Edificios públicos y privados	47	Plaza Rubén Darío	Plazas, playas, paseos y miradores
35	Edificio TPS	Edificios públicos y privados	49	Playa Carvallo	Plazas, playas, paseos y miradores
36	Concesión TPS	Infraestructura Portuaria	50	Infraestructura en ruinas Torpederas	Infraestructura dañada
37	Edificio SAG	Edificios públicos y privados	51	Playa Torpederas	Plazas, playas, paseos y miradores
38	Centro Abastecimiento Armada	Edificios Patrimoniales		Estac., juegos y comercio Torpederas	Plazas, playas, paseos y miradores

Tabla n° 14. Edificaciones en Tramo III del Borde Costero. Fuente: Elaboración propia.

Comenzaremos analizando el Muelle Prat y su entorno, donde un factor relevante a considerar es que se encuentra dentro del Sitio Patrimonio Mundial de Valparaíso, declarado por la UNESCO en año 2003. En el siguiente plano se muestra delimitado en rojo el sitio patrimonio mundial y el área comprendida dentro de la delimitación azul corresponde a la zona de amortiguación del sitio. Como se puede observar, el Muelle Prat se encuentra dentro del sitio de patrimonio mundial.

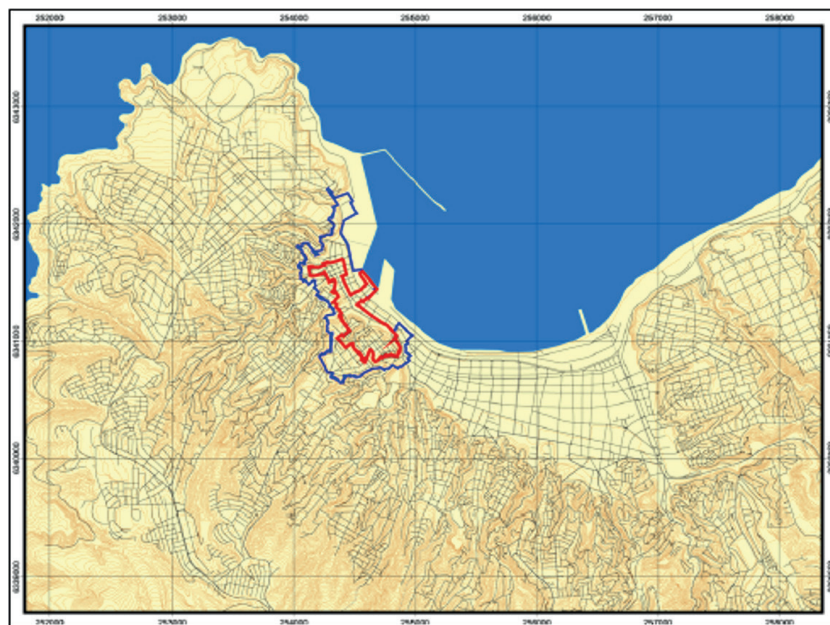


Figura n° 27. Plano del Sitio de Patrimonio Mundial Valparaíso, UNESCO. Fuente: Pablo Trivelli y Cía. Ltda, febrero 2010 (Trivelli & Nishimura, 2012).

3.2.3 El Muelle Prat, su entorno portuario, de espacio público y patrimonial. El eje del turismo en la ciudad

El Muelle Prat (N°29 en plano del Tramo III) se encuentra en el Sitio de Patrimonio Mundial de Valparaíso. Las dos torres de la Estación Puerto y la torre del Edificio de la Aduana al frente, conforman en su magnífico acceso, apreciado desde el mar hacia la ciudad y desde la ciudad hacia el mar. Pero, además, el

Muelle es parte del recinto portuario de EPV, contando con una extensión de 215 metros. De acuerdo con el Plan Maestro de EPV cuenta con un uso turístico y comercial y el sector es definido como área mixta, en consideración al importante flujo de visitantes y a su vez, sector de tránsito de camiones de carga (EPV, 2020, págs. 54-56).

Una característica fundamental del muelle es que mantiene una amplia diversidad de usos (Isaza, Andrade, 2016). La coexistencia de esta multiplicidad de actividades es quizás la fuente de su principal atractivo. Es una zona turística altamente concurrida “De él salen las embarcaciones que ofrecen paseos por la bahía, para ver la ciudad desde el mar, los barcos y los lobos de mar” (CMN, 2004). Y durante la fiesta de año nuevo es un lugar privilegiado para ver el espectáculo de fuegos artificiales, con visitantes nacionales y extranjeros.

El Muelle Prat se comprende dentro de un espacio público mayor, dialogando con la intensa actividad de la Estación Puerto del metrotrén, de la Plaza Sotomayor y Plaza Justicia (ambas fuera del área de estudio) y las calles que las circundan⁵⁶. Destaca la vista de las dos torres al ingresar al Muelle Prat: La de Estación Puerto y al frente, la torre del edificio de la Aduana. Esta vista es muy valorada desde el mar, ya que ambas torres se visualizan como un portal de ingreso a la ciudad, con la particular vista del puerto y los cerros porteños.

En el Muelle Prat existe una intensa actividad comercial: comercio ambulante a su ingreso y en un pasaje interior, se encuentra la tradicional feria de artesanía. Al fondo de este pasaje está la sede del Cuerpo de Voluntarios de Bote Salvavidas (N° 33 en el plano del Tramo III), tradicional institución fundada en 1925, pero que data del siglo XXI, quienes intervienen en situaciones de emergencia para los navíos que transitan por el puerto de “asumiendo un servicio público, solidario” (Sáez Godoy, 2004, págs. 463-464). En el segundo piso de la sede se encuentra el Restorán Bote Salvavidas, también muy tradicional en el puerto, con una importante concurrencia de público local y turistas.

Al otro extremo del Muelle, hasta el año 2012, estaba situada una réplica de la embarcación Santiaguillo, la cual fue la primera nave española que llegó “a la bahía de Quintil en 1536, con pertrechos destinados a la expedición de Diego de Almagro” (Reyes, 2012). Esta réplica había sido construida en el año 1986, sin embargo, debido a su profundo deterioro en el año 2012, EPV y la Municipalidad de Valparaíso decidieron retirarla y guardarla en una del Bodegas Simón Bolívar, para su restauración (Reyes, 2012).

La actividad de mayor afluencia de público en el Muelle Prat es la de los Paseos en Lancha. Carlos Lemus, ex Pdte. del Sindicato de Lancheros enfatiza el rol del Muelle en el turismo:

se atiende a mucha gente, el Muelle Prat es un sector importante para la ciudad (...) Valparaíso y sobre todo el Muelle Prat es la cara más importante del turismo, y yo creo que ha sido muy importante también para el turismo de la comuna, de la gente que viene a pasear en lancha, a los troles, sube los ascensores, entonces, son cosas características. (Carlos Lemus, ex pdte. Sind. Interempresa Trabajadores de Lancha Muelle Prat, entrevista, 2 de marzo de 2020).

⁵⁶

Estos espacios públicos y edificaciones se encuentran en el Sitio de Patrimonio Mundial Valparaíso y además en la Zona Típica declarada por el Consejo de Monumentos Nacionales. Está indicada como Zona Sub Zona 4, en el “Instructivo de intervención Zona Típica área Histórica, Sitio Patrimonio Mundial, V Región, Chile”, CMN, UNESCO, 2001

El dirigente destaca la compatibilidad que puede existir entre actividad portuaria y turismo, que es lo que experimentan cotidianamente los lancheros.

El sector del Muelle Prat y su entorno, son los de mayor actividad turística en el sector y da cuenta del rol del borde costero en el turismo. Es lo que valora Pablo Andueza, representante de la Coordinadora Valparaíso ciudad puerto:

tiene una relación muy relevante, Valparaíso no se puede pensar sin su comunicación visual con el puerto y muy importante sobre todo para el turismo nacional, los lugares turísticamente más visitados están en el borde costero, yo creo que en la Plaza Sotomayor que es la estatua monumento de Prat por ejemplo que son lugares... ese es el punto más visitado de la ciudad (...) el Muelle Prat. (Pablo Andueza, dirigente Coordinadora Ciudad Puerto, entrevista, 25 de mayo de 2017)

Es relevante tener presente que el oficio de los lancheros no sólo está referido a los paseos turísticos. También trabajan para el transporte desde y hacia el muelle con las naves mayores, sin embargo, este quehacer se realiza en una pequeña proporción respecto al trabajo total, al contrario de lo que ocurría en el siglo 20, como lo relata el ex dirigente del sindicato de lancheros:

de los 25 años que estuve dentro trabajando y de las generaciones anteriores a la mía. Entonces, ha sido todo un proceso muy bonito, donde los viejos antiguos sólo se dedicaban con las lanchas a trabajar solamente para los mercantes, y eran dos o tres lanchas que hacían paseos, pero ahora todos dedicados al servicio turístico, el 90%, y es de lo que vive actualmente la gente del Muelle Prat. (Carlos Lemus, ex pdte. Sind. Interempresa Trabajadores de Lancha Muelle Prat, entrevista, 2 de marzo de 2020).

Respecto al empleo las condiciones son bastante eventuales, ya que la actividad turística funciona principalmente los fines de semana y durante la semana deben dedicarse a otras actividades: “Porque los cabros que están estudiando están trabajando en los supermercados como empaque y algunos de garzones en los restaurantes, pero en el fondo no hay ningún beneficio fuerte, que todos los días tengamos gente no, no lo veo así” (Carlos Lemus, ex pdte. Sind. Interempresa Trabajadores de Lancha Muelle Prat, entrevista, 2 de marzo de 2020).

Es relevante referirse a los accesos al Muelle Prat, que como ya se mencionó tiene una alta circulación peatonal, pero también vehicular. El ingreso a la zona del Muelle, frente a la Plaza Sotomayor, existe un estacionamiento subterráneo concesionado de alto tránsito vehicular.

La zona más delicada, donde justamente se expresa una de las tensiones en la relación ciudad puerto en Valparaíso es el tránsito de camiones de carga entre el ingreso a los Terminales portuarios 2 (entre el muelle y el edificio de la Capitanía de Puerto) y al Terminal 1 y acceso al camino la Pólvora (entre el Muelle y el edificio de la Aduana). A pesar de la presencia de barreras y controles para el paso del transporte pesado, se requiere de un funcionamiento con un relevante control de riesgo, dada la alta afluencia de público entre ambos controles.

La Estación Puerto, la Capitanía de Puerto y las nuevas edificaciones en torno a la antigua estación

La Estación Puerto (N°28 en plano Tramo III) corresponde a la estación terminal en Valparaíso del Tren Limache-Puerto. La primera Estación Puerto se construyó en 1875, después de la extensión de la línea férrea desde la Estación

Barón y luego de los rellenos ganados al mar, con el principal propósito portuario y aduanero (MINVU, 2005).

En 1935 se construye una moderna estación, inaugurada en 1937, que constituye un hito urbano en la ciudad puerto, ya que representa la puerta de entrada a la Valparaíso desde el mar. Cuenta con una alta torre para la época, que se enfrenta a la torre del edificio de la aduana (1932) y juntas conforman esta puerta de ingreso a Valparaíso que se aprecia desde las embarcaciones que llegan al puerto. Este edificio cuenta con la categoría de Inmueble de Conservación Histórica (ICH) calificado como un “Edificio de carácter monumental y espacialidad interior relevante” (Municipalidad de Valparaíso, 2001), pero además se encuentra en la Zona Típica de la Plaza Sotomayor. La torre de la estación está dentro del sitio de patrimonio mundial (UNESCO) y el resto del edificio estación está dentro de su área de amortiguación (UNESCO).

Los propietarios del edificio son Merval y la Armada de Chile, en su interior tiene sede la Capitanía de Puerto de Valparaíso y la Armada utiliza dependencias de la torre. El edificio tiene 5.587 m² construidos de hormigón armado y responde al estilo de arquitectura moderna. (Municipalidad de Valparaíso, 2001). El hall central de la estación conecta con la Pza. Sotomayor y con el Muelle Prat, siendo una pieza destacada para el turismo porteño,

En el año 2011 se abrió un Centro Comercial en la estación, denominado Paseo del Puerto, y nuevas edificaciones comerciales (N°27 en plano del Tramo III), construidas en paralelo a la Av. Errázuriz, hasta la altura de la calle Urriola. Cuenta con patio de comidas, locales comerciales y en el hall, kioscos de artesanías. Se construyó un edificio de oficinas, el 2012 se inauguró el Hotel IBIS, de la cadena francesa, con 184 habitaciones. Además de un supermercado Unimarc, una sede del Instituto Profesional AIEP, un minimarket Oxxo, un gimnasio Sportlife, y se instaló el Acuario de Valparaíso (Paseo del Puerto, 2018). Cabe destacar que este nuevo edificio es el de mayor altura en el borde costero estudiado. Cuando se construyó, no provocó mayores debates ciudadanos. “Considerada la mayor inversión inmobiliaria del puerto en los últimos 25 años (US\$ 50 millones para 40 mil m² de construcción” (Plataforma Urbana, 23/11/2011)⁵⁷.

El Edificio de la Dirección Nacional de Aduanas

El edificio de la Aduana es un hito arquitectónico de la ciudad. Su torre, que se encuentra frente a la torre del edificio de la estación Puerto del actual metro, representa el portal de acceso a la ciudad desde el mar y a la vez, el acceso de la ciudad al mar por el Muelle Prat. Mirando hacia la ciudad, se encuentra frente a la Plaza Sotomayor y por Av. Errázuriz, colinda con dos edificios de connotación patrimonial: La Liga Marítima de Chile (N°33 en el plano del Tramo III) y el edificio de la Dirección del Territorio Marítimo (Directemar).

El edificio, construido en 1932, es parte hoy de la zona típica del casco histórico de Valparaíso y se encuentra inserta en el sitio de patrimonio mundial (UNESCO). Además, está catalogado como Inmueble de Conservación Histórica (ICH) por la Municipalidad de Valparaíso, en cuya ficha se caracteriza como un edificio monumental, hito arquitectónico que representa una de las primeras obras de la arquitectura moderna de la ciudad (Municipalidad de Valparaíso, 2001). El hermoso inmueble cuenta con un portal de amplio uso peatonal, que accede

⁵⁷

<https://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/11/23/nueva-estacion-puerto-de-valparaiso-adelanta-su-funcionamiento-para-enero-de-2012/>, visitada el 11/8/2022

al Muelle Prat, cuyo entorno es utilizado también por el comercio ambulante. Actualmente, es el inmueble principal para el funcionamiento del Servicio de Aduanas a nivel nacional.

El edificio de la Dirección del Territorio Marítimo (Directemar) y de la Liga Marítima

La dirección nacional del Territorio Marítimo (DIRECTEMAR) (N°32 en el plano del Tramo III) tiene sus oficinas centrales en Valparaíso, insertas en el borde costero y colindando con la Dirección de Aduanas y con el Edificio de la Liga Marítima de Chile (N°33 en el plano del Tramo III).

Es importante detenerse en revisar la importante presencia y rol de la Armada de Chile en Valparaíso y en su Borde Costero. De hecho, es en Valparaíso donde se ubica la Primera Zona Naval de la Armada, frente a la Plaza Sotomayor, cuyo monumental edificio perteneció hasta el Golpe de Estado de 1973 a la Intendencia de Valparaíso y originalmente era el edificio de la Aduana⁵⁸. Además, existen múltiples instalaciones de la Armada fuera del área de estudio, pero frente al mar, como la Escuela Naval y la Gobernación Marítima de Valparaíso, ubicadas en Playa Ancha. En el espacio estudiado ya se mencionó la presencia de la Capitanía de Puerto en el edificio de la Estación Puerto, aquí el de la DIRECTEMAR y luego, la importante presencia de la Armada en el Molo de Abrigo y su entorno, incluyendo la Playa San Mateo, como destinación fiscal a la armada.

En relación con las funciones de la Directemar, la Ley Orgánica (DFL N° 292, de 1953) indica que son: “Velar por la seguridad de la navegación y por la protección de la vida humana en el mar, controlando el cumplimiento de las disposiciones nacionales e internacionales sobre estas materias” (Art. N°3) (Ministerio de Hacienda, 1953). Las funciones abarcan un amplio espectro de las actividades marítimas, aplicables a todo el litoral de Chile, destacando las siguientes que se aplican cotidianamente en el borde costero de Valparaíso, tales como: velar por la eficiencia y desarrollo de la marina mercante, controlar y fiscalizar el material y artefactos navales, velar por el cumplimiento de la ley en el accionar de la Marina Mercante, de Pesca y Caza Marítima, de la Marina de Turismo y de los Deportes Náuticos, lo que comprende a los/as trabajadores/as marítimos/as, asegurar el mantenimiento del orden en el litoral, además de juzgar y sancionar cuando no se cumple la ley, ejercer la policía marítima y fiscalizar las playas y terrenos fiscales colindantes, entre otras.

Otro aspecto relevante para considerar es en qué espacio se ejercen estas funciones (área de jurisdicción de la Armada), abarcando en el maritorio una extensión de 12 millas, desde la línea de la más baja marea de la costa nacional. (Art. N°6).

- Decreto supremo 991 que fuja jurisdicción de Gobernación Marítima y Capitanía de Puerto
- Ley de navegación 2.202, policía marítima en el BC

La jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Valparaíso se extiende desde la ribera Norte del río Aconcagua por el Norte, hasta la Punta Tunquén por el Sur, es decir, incluye el litoral de cuatro comunas: Valparaíso, Viña del Mar, Concón y Casablanca.

⁵⁸

El CMN señala: “Con el Golpe de Estado del año 1973, el edificio fue tomado por la marina, siendo utilizado como lugar de detención y escogido poco después como sede de la Primera Zona Naval. El edificio fue declarado Monumento Histórico en el año 1979, junto con lo cual la Plaza Sotomayor y todo su entorno fueron declarados Zona Típica” (CMN, 1979).

Terminal 1. Concesionario Terminal Pacífico Sur (TPS)

El Terminal 1 (N°26, en el plano anterior), se encuentra en el recinto portuario. Fue la primera concesión que la EPV otorgó desde que se inició el nuevo modelo, para operación y administración del Terminal como monoperador. Se adjudicó el año 1999 a la empresa Terminal Pacífico Sur (TPS), propiedad del Grupo ULTRAMAR (Von Appen) y comenzó a operar desde el año 2000.

El Terminal 1 está especializado fundamentalmente en contenedores: 96% de la carga y apenas un 4% de carga. Además, se destina a recaladas de cruceros, lo cual se ha traducido en conflictos con importantes consecuencias, como fue explicado anteriormente⁵⁹. En la Memoria del año 2019, informa un relevante incremento en la transferencia de carga “Expresada en TEUs, esta evolución fue de 206.000 unidades en el 2000 a 893.200 unidades en 2019” (TPS, 2019, pág. 21). TPS declara que sus principales clientes de líneas navieras son: American President Line, CMA-CGM, Cool Carriers, COSCO Shipping Lines, Global Reefers, Hamburg Süd, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, Maersk Line, Mediterranean Shipping Company, Ocean Network Express, Sealand (TPS, 2019, pág. 29).

Infraestructura y equipamiento

En el Terminal 1 existen 5 sitios, su frente de atraque tiene una longitud total de 1006 mts., los que se distinguen en dos bordes: a) Los sitios 1,2 y 3, que suman una longitud de 740 mts. y un calado máximo de 14,1 mts. b) Los sitios 4 y 5, con una longitud de 266 mts. y un calado de 9,4mts. (TPSb, 2020). En relación con la dinámica de TPS, EPV señala que es un Terminal de carga y pasajeros, que recibe naves Full Container, Refrigeradas, Multipropósito y Cruceros (EPVa, 2021).

El Terminal cuenta con 9 grúas pórtico de muelle. TPS destaca que entre éstas se encuentran algunas de las de mayor tamaño en la costa poniente de Sudamérica. Tienen un alcance de 62 mts. y una capacidad de levante de 65 toneladas, “lo que nos permite una rápida operación en la carga o descarga de naves de hasta 22 filas de contenedores” (TPSb, 2020). Además, cuenta con 15 grúas de patio RTG (Rubbed Tyred Gantry) en el área de respaldo. Respecto a la carga refrigerada cuenta con 3000 conexiones reefer, en 30 andenes, con monitoreo en tiempo real. Finalmente, destacan las puertas de acceso, las cuales “controlan el flujo de ingreso de carga a través del sistema Optical Character Recognition (OCR), con el que podemos leer el número de cada contenedor, el código ISO, verificar su estado y realizar la trazabilidad de la carga y su medio de transporte” (TPSb, 2020).

La extensión en 120 mts. del Terminal 1. Proyecto ejecutado

El proyecto más importante que se ha logrado realizar en el Puerto de Valparaíso fue la extensión en 120 mts. del Frente de Atraque N°1, alcanzando 740 mts. en los sitios 1, 2 y 3. Esta obra permitió que se comenzaran a recibir 2 naves de 325 mts. de eslora al mismo tiempo. TPS señala en su página web que esta obra permite aumentar la capacidad competitiva del puerto ante un escenario mundial más exigente y destaca que “es la obra de infraestructura portuaria más importante realizada en esta ciudad en casi un siglo, y permitirá aumentar la capacidad de 1.100.000 TEUs a 1.300.000 TEUS por año” (TPS, 2017).

⁵⁹

En “La Bodega Simón Bolívar y Terminal de Pasajeros”, en este capítulo, p. 24

La inversión estuvo asociada a la ampliación de la concesión del Terminal 1 de 20 a 30 años: “El contrato de concesión establecía el derecho de TPS a extender por 10 años la concesión, originalmente entregada por 20 años, siempre y cuando desarrollara un proyecto de inversión mayor en su área concesionada, en específico el reforzamiento sísmico de los sitios 4 y 5. El propio concesionario determinó la necesidad de, además, extender en 120 metros el sitio 3, ampliando así su frente de atraque principal hasta 740 metros” (La Tercera, 2017). Sin embargo, la inversión realizada en los sitios 4 y 5 no se realizó al mismo nivel que la extensión de los sitios 1, 2 y 3: “(los sitios) 4 y 5 no tienen esas condiciones. Si bien se recuperó, pero se estabilizó y se recuperó la carpeta, pero no se dejó a nivel sísmico. En cambio, se hizo (la obra de) los 120 metros, dejando un frente continuo que son los que valen, en condiciones óptimas de operación” (Francesco Schiaffino, gerente general TPS, entrevista, 25 de mayo de 2017). El gerente explica que no fue posible intervenir los sitios 4 y 5 como estaba establecido, lo que afectaba al Muelle Prat, lo cual no era posible, dada su protección patrimonial. Más aún si se considera su importante actividad turística, en particular la circulación de las lanchas y el significado que tiene para la ciudad. En este contexto, se optó por el proyecto de extensión del sitio 3 en 120 mts.

El Conflicto entre TPS y los lancheros del Muelle Prat por la extensión de 120 mts

Cuando se conoció que existía un proyecto portuario que podía afectar al Muelle Prat, hubo inmediatamente reacciones ciudadanas para su protección. La más importante fue la de los lancheros del Muelle. Carlos Lemu, presidente del sindicato de lancheros en esa época, relata: “nosotros cuando íbamos a hablar con ellos le decíamos que los 120 metros iban, de alguna manera, a perjudicar al Muelle Prat por la entrada y salida de los barcos. Entonces, si el mercante entraba con los remolcadores podía dañar alguna lancha (Carlos Lemu, ex pdte. Sind. Interempresa Trabajadores de Lancha Muelle Prat, entrevista, 2 de marzo de 2020), ante lo cual, señala el dirigente, TPS argumentó que existían simulaciones aplicadas en puertos europeos, donde se demostraba que en similares condiciones ambas actividades podían coexistir. Además, criticó que no se realizó un estudio de impacto ambiental del proyecto, pues éste se ejecutó sólo con la aprobación de una Declaración de Impacto Ambiental⁶⁰.

El dirigente Carlos Lemu señala que a pesar de haber garantizado el funcionamiento seguro del movimiento de naves hacia el Terminal 1 y el de las lanchas, han ocurrido accidentes:

pasaron como 2 accidentes acá, en el cual las embarcaciones mayores, los mercantes en este caso con los remolcadores, pasaron a llevar a las lanchas. Hubo lanchas dañadas, las agencias no se hicieron responsables, y bueno, todavía se está esperando el pago de las reparaciones. (Carlos Lemu, ex pdte. Sind. Interempresa Trabajadores de Lancha Muelle Prat, entrevista, 2 de marzo de 2020)

Es decir, este proyecto estuvo en conflicto con los lancheros de Muelle Prat, lograron llegar a un acuerdo y en los hechos, fue el único proyecto de infraestructura portuaria en el período estudiado que se pudo ejecutar y que se encuentra en operación⁶¹.

⁶⁰ El Servicio de Evaluación Ambiental recomendó aprobar la Declaración de Impacto Ambiental de este proyecto el 30/10/12.

⁶¹ Este conflicto se trata en mayor detalle en la sección de Relaciones entre Actores en el Borde costero, del presente análisis

La modernización tecnológica en TPS y la automatización.

El gerente general de TPS destaca la modernización tecnológica para la operación del puerto, alcanzando exigencias a nivel global, razón por la cual han renovado equipamiento para el terminal y también en la extensión de los 120 mts.: “El equipamiento es totalmente distinto en la capacidad de acumular y transferir cargas: Las grúas, tecnología, informática” (Francesco Schiaffino, gerente general TPS, entrevista, 25 de mayo de 2017).

Asimismo, releva la logística en informática y en los sistemas de seguridad:

Nosotros hemos invertido muchísimo en informática (...), en pensar mucho los flujos, dado que el espacio es reducido acá nos gastamos 4 millones y medio de dólares (...) La sala de seguridad abajo, que al principio era seguridad policial entre comillas (...) hoy día nos sirve para controlar, (utilizada por) los expertos en seguridad. Tenemos 200 cámaras, y un sistema operativo como el SAP, pero el SAP operativo, el que no es el SAP financiero, que todos conocen (...) Ese fue un cambio tecnológico brutal y con una eficiencia altísima. (Francesco Schiaffino, gerente general TPS, entrevista, 25 de mayo de 2017)

Se ha destacado por distintos actores la eficiencia en la operación del Terminal 1. Al respecto, Gabriel Aldoney se refiere a la posición internacional y el aporte al Puerto en la gestión del área concesionada a TPS:

si tú me preguntas de índices de eficiencia, el puerto, TPS por ejemplo, han sido muy eficientes en el uso por ejemplo del área que tienen, el puerto de Valparaíso es un puerto muy pequeño si uno compara con los patrones mundiales de relación de cantidad de contenedores por área, Valparaíso debe estar entre el primero o segundo lugar del mundo. (Gabriel Aldoney, ex intendente/ex presidente EPV, entrevista, 6 de junio de 2017)

Sin embargo, ya es conocida la tendencia mundial de la automatización, en el contexto de la modernización tecnológica. Respecto al empleo, ello se traduce en trabajo con mayor conocimiento tecnológico, pero en menor cantidad. Los puertos han tenido así reducciones importantes de trabajadores/as.

Desde el 2015 en adelante el empleo en TPS ha ido en disminución. El 2015, la dotación de TPS, es decir, trabajadores contratados/as, eran 440 y en 2018, eran 404. (TPS, 2018, pág. 26). Respecto a los roles, como referencia, en el 2016, el 57% de los/as trabajadores/as cumplían funciones operativas y el 43%, administrativas (TPSb, 2017).

Las transformaciones neoliberales han impactado a los/as trabajadores portuarios, también produciendo profundas desigualdades. Budrovich y Cuevas (2020) señalan que:

han generado una desigual regulación de la economía en el territorio con ganadores y perdedores. Este proceso ha beneficiado a una nueva burguesía agroindustrial, compañías navieras y portuarias, comercializadoras y distribuidores del retail global, y a trabajadores asalariados con contrato indefinido en cada una de esas actividades; pero ha desfavorecido a los trabajadores portuarios (principalmente “eventuales”)⁶² (Budrovich & Cuevas, 2020, pág. 337)

⁶² además de los pequeños comerciantes ante el retail, de los campesinos tradicionales ante el también precarizado trabajo de temporeros/as.

Una razón importante de la disminución del empleo en trabajadores/as contratados/as está justamente en la tecnologización. Este es un caso de los efectos de la automatización del trabajo portuario. En el año 2017 el Gerente General de TPS especifica respecto a contratados/as y subcontratados/as en TPS:

En TPS somos 440 personas contratadas más lo que se contrata a través de Ultraport y uno o dos subcontratistas más. Lo interesante es que el 95% se hace a través de Ultraport que es el mismo dueño, que no es una subcontratación irresponsable donde un tercero que no tiene patrimonio eh... es el mismo dueño, responde con todo, es una especialización del desarrollo, es parte del modelo, hay prácticas que se aprenden positivas de otros puertos. (Francesco Schiaffino, gerente general TPS, entrevista, 25 de mayo de 2017).

Por su parte, respecto a la organización sindical, el Pdte. de COTRAPORCHI señala: “Nosotros en la COTRAPORCHI están los dos sindicatos de TPS. Están los auxiliares de embarque, está UNIPORT, está ULTRAPORT y está SITRANS (...) Todos trabajan en el Terminal 1” (Sergio Baeza, presidente COTRAPORCHI, entrevista, 2 de octubre de 2018). Una característica de los sindicatos portuarios de Valparaíso y en particular los/as de contratados/as, es que no adhieren a las movilizaciones nacionales de trabajadores/as portuarios. Tampoco han participado significativamente en movilizaciones locales durante este período. Sí hay que recordar que participaron en el “Puertazo”, movilización de principios del 2000, luego de la implementación de la nueva ley y modelo portuario.

Respecto a la presencia de mujeres en el trabajo portuario, TPS, en su memoria del año 2020, TPS señala una dotación en 2019 de 385 personas, de las cuales 58 son mujeres y 327 son hombres. En los cargos directivos (gerencias y subgerencias) hay 4 hombres y 3 mujeres. El promedio de edad de los/as trabajadores/as es de 44 años. Hay 2 extranjeros (de Uruguay y Brasil) y 5 personas con discapacidad (TPSa, 2020).

Las edificaciones institucionales en la A. Antonio Varas

Existe un corto tramo vial urbano, entre la Av. Errázuriz y la Av. Altamirano, que se denomina Av. Antonio Varas. Aquí se encuentran varios edificios institucionales asociados a la actividad portuaria. De Norte a Sur, el edificio institucional de la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) (N°34), al lado, las oficinas del Terminal Pacífico Sur de Valparaíso (TPS) (N°35) y finalmente Laboratorios y oficinas del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) (N°37).

Pasado estos edificios y antes de los Almacenes Fiscales, se encuentra el ingreso al Acceso Sur al Puerto, gran obra de carácter estratégico que conduce al camino la Pólvora y a ZEAL. Esto se describirá más adelante en estructuras viales.

Los Almacenes Fiscales

El conjunto de 4 almacenes fiscales (13.500 m²), cuenta con resguardo patrimonial, después de haber demolido 3 de ellos en la década de los '90. La decisión se tomó después de un intenso debate en la ciudad respecto a su destino. Principalmente porque la protección patrimonial de los inmuebles impedía reemplazarlos por infraestructura portuaria o por inversión inmobiliaria. De hecho, la demolición de 3 almacenes se efectuó para la ampliación del terminal 3 del puerto. En el año 2008, el Consejo de Monumentos Nacionales decidió incorporarlos a la Zona Típica del área Histórica de Valparaíso (Mapa.Valpo, 2017). Por otra parte, tienen el carácter de Inmuebles de conservación histórica (ICH) por parte de la Municipalidad de Valparaíso. Fueron reconstruidos en

1856⁶³, para el almacenamiento de la carga portuaria y fiscalización aduanera (Sáez Godoy, 2004, pág. 56) y en la actualidad allí funciona el Centro de Abastecimiento de la Armada (N°38), quienes administra los 4 almacenes.

El Fuerte Esmeralda (N°40)

Fue construido en 1879, con el objeto de reforzar la defensa de Valparaíso en el marco de la Guerra del Pacífico. Fue declarado Monumento Histórico el año 1938 (Dec. N° 1510) y es administrado por la Armada. Cuenta con tres cañones que apuntan hacia el NE, que fueron adquiridos al Gobierno de EEUU en 1866. Se encuentra al ingreso del Molo de Abrigo, en la Punta Dubart de la Avenida Altamirano, colindando con la playa San Mateo (CMN, 1938).

El Molo de Abrigo (N°39)

La gran obra del Molo de abrigo se enmarca en el proyecto de construcción del Puerto de Valparaíso, a partir de la antigua infraestructura portuaria levantada durante el s. XIX. Se trató de uno de los proyectos emblemáticos del centenario de modernización del Puerto de Valparaíso, que concluyó íntegramente en 1929, llegando a ser una de las obras de ingeniería más importantes del país. Fue construido entre 1912 y 1919, tiene una extensión de 920 metros de largo y llega a tener 60 mts. de profundidad (MINVU, 2005, págs. 28-29). El propósito fundamental de su construcción fue generar aguas abrigadas para el funcionamiento del puerto, en el área de mayor profundidad de la bahía.

Desde entonces, el molo de abrigo cumple una función estratégica para el puerto y la ciudad de Valparaíso. Como se detalló en el Capítulo 2 de esta investigación, después de esta magna obra de modernización portuaria, del primer tercio del siglo XX, no se ha realizado otra inversión comparable hasta la fecha. Producto de esta obra, las aguas abrigadas del puerto se extienden desde el molo, hasta la altura de la calle Edwards (aproximadamente). Pasando ese límite, al borde costero llegan las mareas en su estado natural, las que a veces y en especial en invierno, pueden ser altamente tormentosas, lo cual representa una dificultad para la protección de las embarcaciones cercanas a algún embarcadero a la costa. Por la misma razón, es una de las principales razones que ha puesto en duda la construcción de nuevos proyectos de terminales. Este problema ha representado uno de los principales debates existentes en la ciudad respecto a la demanda por nueva infraestructura de protección de la bahía que permita la instalación de terminales con los actuales estándares internacionales, para transferencia de carga y para la recalada de cruceros.

Al cumplirse los 110 años del Molo de Abrigo Patricio Winckler Grez, ingeniero especialista en puertos y costas de la Universidad de Valparaíso (Winckler Grez, 2022), se refirió en un importante artículo a los riesgos expuestos ante la ya antigua obra. Compara la colosal obra con muy pocas infraestructuras a nivel mundial, considerando a Kamaishi en Japón, que falló con el Tsunami del 2011 y que difícilmente podría enfrentar los desafíos del presente siglo.

Durante su longeva vida, el molo ha sufrido un par de metros de asentamiento, producto, entre otros, del terremoto de 1985 (...) también ha sorteado enérgicas marejadas, como las del 8 de agosto del 2015 que afortunadamente solo generó daños locales en su estructura. Como parte del diseño del sistema de arranque de los buques de la Escuadra Nacional, constatamos hace algunos años que el molo presenta irregula-

63

Construidos por el arquitecto norteamericano Juan Brown.

ridades, producto del azote de las olas y la formación diferencial del fondo. Ello es solo manifestación de una obra que, aunque se resiste a re-
gañadientes, está próxima a cumplir su vida útil. (Winckler Grez, 2022)

Está determinante información, ahora pública, plantea la necesidad de evaluar los riesgos que se avizoran en el siglo XXI, como marejadas, terremotos y tsunamis. Pero al mismo tiempo, deja planteada la necesidad de plantear una nueva o renovada infraestructura de abrigo, que efectivamente permita al puerto, a la ciudad y sus habitantes a enfrentar los pronto desafíos ambientales, económicos y vitales de los próximos tiempos.

Las funciones de la Armada de Chile en el territorio

Como ya se mencionó, el Molo, además de tener la trascendente función de generar aguas abrigadas, alberga a las embarcaciones de la Escuadra Nacional de la Armada de Chile. Es decir, aquí se resguardan y transitan relevantes naves de guerra del país y también naves científicas de la marina. Es la Armada la que tiene por función el resguardo del molo de abrigo.

Además de esta importante función del Molo de Abrigo, cabe recordar que la armada ejecuta funciones en todo el territorio marítimo, las que ejerce mediante la Gobernación Marítima de Valparaíso y la Capitanía de Puerto de Valparaíso y la Policía Marítima (DS 991, Ley 2.202). Además, administra infraestructura importante, como la Capitanía de Puerto en el edificio de la Estación Puerto, el Edificio de oficinas de la DIRECTEMAR, los antiguos Almacenes Fiscales, donde funciona la Dirección de Abastecimiento de la Armada y el Molo de abrigo, además del Fuerte Esmeralda en el área de acceso y finalmente la destinación fiscal de la Playa San Mateo para ejercicios militares. Es decir, no cabe duda de que la Armada de Chile es una de las instituciones con mayor presencia física y funciones en el Borde Costero de Valparaíso. En términos de Lefèbvre hay muchas prácticas espaciales en el área estudiada, realizadas por la Armada.

De hecho, la ciudad de Valparaíso, y en extensión cada vez más Viña del Mar, cuentan con una importante población de personas y familias provenientes de la armada que habitan o trabajan en la ciudad.

3.2.4 La Avenida Altamirano, Paseo Altamirano Playas y Miradores

La Avenida Altamirano y el Paseo Altamirano se extienden desde el ingreso al Molo de Abrigo hasta la Playa las Torpederas. Es una avenida que va serpenteando por el borde mar, acompañada por el paseo que luego de una inversión en la década del 2000 fue recuperado como espacio público, bastante utilizado para caminatas, deporte y ciclismo. La ficha de lugares de valor turístico del SERNATUR lo define como: “Paseo de borde costero. En 2007, se reinauguró el Paseo Altamirano, de Playa San Mateo a Las Torpederas, tras el remozamiento de su paisajismo, mobiliario y miradores” (SERNATUR, 2012). El paseo goza de una hermosa vista a la bahía, escuchando el golpear de las olas en las rocas y disfrutando de sus aves marinas.

El inicio de este paseo es la **Playa San Mateo** (N°41). Se trata de una playa bastante particular, dada su doble función. Por una parte, es una playa bastante utilizada por las/os porteños/as para tomar sol, nadar y jugar. Y por otro lado, como ya se mencionó, es una destinación a la armada para ejercicios militares, por tanto, no está concesionada ni cuenta con los servicios propios a una

concesión de playa, solo existe un quiosco, ya de larga data, que vende típicos productos de consumo playero⁶⁴.

En muchos casos, la fuerza de las mareas transporta piedras y escombros, lo que hace difícil un uso fluido por las/os visitantes y en algunas ocasiones se ha coordinado su limpieza con la armada y con la municipalidad. Vale recordar, que este espacio ha sido materia de discusión pública, dado que empresas portuarias (EPV, TPS) han propuesto proyectos para su explotación portuaria, como zona de almacenamiento, y por otra parte se ha manifestado una demanda ciudadana que defiende el uso de la playa como espacio público. Por cierto, hay que considerar además su actual uso para entrenamiento militar.

A lo largo del Paseo se construyeron miradores. El primero, es el **Mirador Ciudad de Long Beach** (N°44), desde donde se puede disfrutar de la vista, hay estacionamientos y equipamiento básico, además de un monolito de Ciudad de Long Beach, dedicado a la ciudad. Y luego está el **Mirador 19 de junio** (N°45), frente a la **Plaza Rubén Darío** (N°46), lamentablemente ambos miradores están en un estado de bastante deterioro en su equipamiento⁶⁵.

La Caleta El Membrillo, antigua Escuela de Ciencias del Mar y Restaurantes.

Por la Avenida Altamirano, al llegar a la subida a Playa Ancha y a los pies del Parque Alejo Barrio, se encuentra un antiguo centro de comercio y educacional: La Caleta el Membrillo y los clásicos restaurantes del sector⁶⁶.

Por una parte, la antigua Escuela de Ciencias del Mar de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, la cual, con su particular arquitectura en forma de castillo ha sido un importante centro educacional y turístico de la zona con una hermosa vista. Además, ha tenido un importante rol en la asistencia y estudio de la pesca del sector. Sin embargo, las fuertes marejadas de la última década fueron deteriorando los hermosos edificios. La universidad mantuvo actividades, sin embargo, el Campus fue trasladado al sector de Curauma.

La tradicional Caleta de Pescadores “El Membrillo” data del año 1903 (Memoria chilena, 2021), pero ya entre 1925 y 1928 se fundó la Sociedad Gremio de Pescadores Caleta el Membrillo de Valparaíso; antes de la Caleta Portales y contemporánea a la Caleta Jaime. Luego de inaugurada la Av. Altamirano, el entorno se caracterizó por fogones, quintas, fondas de recreo, dando origen a los tradicionales restaurantes del sector. El más importante, el que se encuentra sobre la bahía y que es administrado por el Sindicato de Pescadores de la Caleta. Este sindicato forma parte relevante de la Confederación Nacional de Pescadores Artesanales de Chile (CONAPACH) (diegoconapach, 2013).

En la Caleta trabajan cerca de 200 pescadores y sus familias, ha sido objeto de una serie de remodelaciones desde inicios del s. XXI. Con anterioridad a ello llegaban las embarcaciones a la playa y desde ahí se distribuía y vendía. Sin embargo, más tarde fue reemplazada por un centro de estacionamiento y protección de las embarcaciones, además de reponer el muelle. En gran medida, por la necesidad de rehabilitar la caleta y para enfrentar el importante impacto de las marejadas.

⁶⁴ Información obtenida a través de observaciones propias realizadas el 07 de enero de 2021

⁶⁵ Información obtenida a través de observaciones propias realizadas el 07 de enero de 2021

⁶⁶ Información obtenida a través de observaciones propias realizadas el 07 de enero de 2021

Hasta la fecha, la Caleta El Membrillo es un importante centro turístico por sus restaurantes y por la tradicional “Fogata del Pescador”, que se celebra con pescado frito en las fechas típicas nacionales y porteñas.

Siguiendo por la Av. Altamirano, continúan los miradores y bastante afluencia de público: visitantes de todas las edades que van a caminar, a correr, a pescar, andar en bicicleta (ciclovía por la vereda) y familias que recorren bajando a las playas.

La Playa más importante es “Las Torpederas”, que termina con el tramo y el área de estudio. Sin embargo, antes se encuentra la Playa Carballo (N°47), que es más pequeña, pero muy tradicional y de uso familiar, con posones de roca y playa que la han hecho un lugar atractivo para los/as visitantes, especialmente porteños/as. El entorno de la playa es ruinoso. Quedan restos de antiguas instalaciones de espacios de recreación, también muy carcomidos por el tiempo y las marejadas. Al frente de la playa se encuentra el puesto “Pato Peñaloza”, altamente concurrido por quienes se dirigen al Estadio Elías Figueroa, a las festividades del Parque Alejo Barrios en Playa Ancha y por los visitantes de la Av. Altamirano y playas⁶⁷.

Playa las Torpederas (N°50)

La Playa Las Torpederas constituye un hito histórico de la ciudad de Valparaíso, incorporada a su cultura, su vida cotidiana ha tenido el uso de Playa desde principios del siglo XX,

entre 1921 y 1927 fue utilizada como base de los primeros hidroaviones de la Aviación Naval, aunque ya se había transformado en el primer balneario de Valparaíso, que congregaba a miles de turistas. Hubo un casino, baños de mar, discotecas y hasta un motel. (Barría, 2016)

En estos 100 años ha sido objeto de inversiones, pero también de los crecientes embates de las marejadas y evidente deterioro de su infraestructura con el paso de los años, quedando hoy casi exclusivamente ruinas al acercarse a la playa desde la AV. Altamirano: antiguas piscinas, restaurantes, discoteque y otros centros recreacionales. (N°49).

Sin embargo, la bella playa se ha mantenido como uno de los principales atractivos turísticos de porteños/os y visitantes. Su leve oleaje permite el fácil acceso al mar para las familias, pero además se mantienen actividades deportivas, como la antigua Escuela de Buceo, que funciona al lado sur de la playa y la pesca y marisquería hacia la zona de roqueríos.

El año 2017, el secretario ministerial regional del MOP convocó a un proceso de participación ciudadana para el “Mejoramiento del Borde Costero, sector Las Torpederas” (Barría, 2016), avanzando en la inversión la Dirección de Obras Portuarias (DOP) en conjunto con la Municipalidad de Valparaíso, sin embargo, quedan vastos sectores del entorno que no han sido objeto de reposición, desatacando las ruinas existentes al ingreso norte a la Playa. En el año 2015, la Municipalidad de Valparaíso (en gestión del Alcalde Jorge Castro), había presentado una solicitud de concesión a la Subsecretaría de Fuerzas Armadas para la realización de un gran proyecto de hotel, sin embargo, el proyecto no prosperó.

⁶⁷

Información obtenida a través de observaciones propias realizadas el 07 de enero de 2021

Ha sido fundamental el rol que adoptó la ciudadanía, en particular de Playa Ancha, en la puesta en valor, mantención, realización de actividades deportivas y culturales:

La Asociación “Salvemos las Torpederas y el Borde Costero de Playa Ancha” (PJ N° 230581 con fecha 12-09-2016), con tres años de antigüedad, mantiene este sector libre de gran parte de basuras por medio de limpiezas realizadas con alumnos (as), vecinos (as) e integrantes de la asociación antes nombrada”, señala en la columna de opinión Salvemos las Torpederas “Lugar de encuentro y Patrimonio”. (Vásquez Morales, 2017)

De este modo, una vez más, las organizaciones sociales y culturales de Valparaíso son protagonistas de la recuperación de los valiosos espacios públicos de la ciudad.

Hasta la fecha, el Sr. Erik Fuentes obtuvo la concesión de parte del sector, reactivando al lado sur una zona de restorán, servicios higiénicos, coordinado con el área de buceo, zona de juegos y máquinas deportivas. La asociación comunitaria, el concesionario y la Municipalidad de Valparaíso (en gestión del Alcalde Jorge Sharp).

Frente a la playa existe una amplia zona de estacionamiento (N°50) que mira hacia Playa Ancha y continuando por el camino hacia el sur se encuentra la tradicional “Piedra Feliz”, lugar conocido por los trágicos lanzamientos al mar y que fue dinamitado hace años atrás para disminuir los suicidios.

Mayor detalle sobre los proyectos de la Playa Las Torpederas se conoce en la sección de análisis de Representaciones del espacio. Con este relato, se finaliza el análisis de la sección de Prácticas Espaciales, contemplando infraestructura, usos, relaciones de trabajo y algunos hitos que caracterizan la vida de la ciudad-puerto, desde el límite con Viña del Mar (Playa Caleta Portales) hasta la Playa las Torpederas, recorriendo el importante tramo de recinto portuario y otros espacios, habiendo destacado las polémicas en su desarrollo.

3.2.5 Los Accesos ferroviarios y viales del Borde Costero y hacia el puerto de Valparaíso

Para efectos de este estudio se trabajó en el siguiente plano, que muestra fundamentalmente la estructura vial y ferroviaria del Borde Costero estudiado, pero además identificando algunos accesos fundamentales que conectan a la ciudad con el Borde y destacando en particular, el Acceso Sur al Puerto, mediante el camino la Pólvara. En la simbología del plano se indica el tipo de vialidad, o infraestructura asociada, en cada uno de los trazados o hitos a destacar.

Los Accesos viales al Borde Costero de Valparaíso

La primera vialidad estructurante (en rojo), desde el mar hacia la ciudad, representa el límite sur del área en estudio, es decir: La Av. España, desde el límite con Viña del Mar, la Av. Errázuriz, desde el sector de Barón hasta los edificios institucionales portuarios (a altura del antiguo edificio de la Aduana), donde nace un corto tramo de calle denominado Av. Antonio Varas hasta el Molo de abrigo. Ahí nace la Av. Altamirano que serpentea por la costa hasta la Playa Las Torpederas. Se muestran en verde los paseos peatonales y/o con ciclovías en el trayecto de borde costero. A modo de contexto, se señalan en naranja algunos

accesos que convergen en el borde costero y que han sido entendidos como los ejes transversales estratégicos en la ciudad, como son la Av. Argentina, la Av. Uruguay, la Av. Francia y Bellavista.

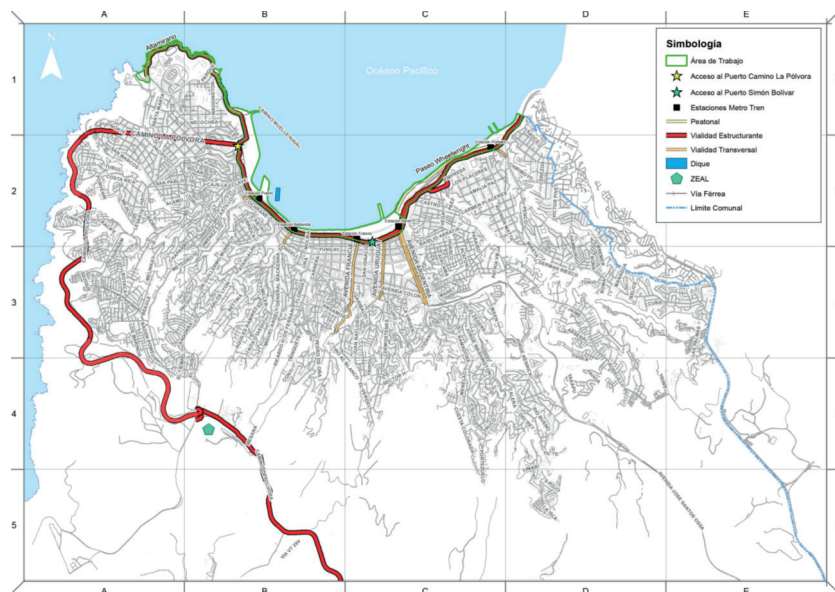


Figura n° 28. Estructura vial y ferroviaria del Borde Costero. Fuente: Elaboración en base a entrevistas y datos secundarios. Autor: Farias Diego, Geógrafo, 2021.

Se destacan como hitos los ingresos al Puerto: El Acceso Sur, destino al camino la Pólvara, el Acceso por Simón Bolívar y el Acceso por Barón.

El Acceso Sur al Puerto

Es importante detenerse en el Acceso Sur por haber sido una gran obra materializada en este período y que ha tenido repercusiones de envergadura en la ciudad-puerto.

El acceso sur al puerto es una obra que tuvo por objeto hacer más eficiente la logística portuaria, mediante una mayor fluidez de la transferencia terrestre de carga y por otra parte se planteó la demanda desde la ciudad de eliminar el tránsito de camiones por la ciudad. Ambos planteamientos que se debatieron desde los años '90 cristalizaron en una obra de ingeniería de gran envergadura, quizás la mayor inversión en proyectos viales en el país hasta esa fecha, la cual se inauguró en octubre de 2008 (Leiva Torres, 2013).

El acceso sur al Puerto de Valparaíso une al puerto con la Ruta 68 en una longitud de 23 kms., a través del antiguo camino La Pólvara, lo cual hoy forma parte de la Ruta 60CH. En el Plan Maestro de EPV, del año 2015 se señala que: "El nuevo acceso es una moderna y eficiente carretera que conecta las zonas de Cu-rauma-Placilla y la Zona de Extensión de Apoyo Logístico (ZEAL), con los terminales de transferencia de carga del Puerto Valparaíso" (EPV, 2015, pág. 1.97).

Desde Valparaíso, dentro de la zona estudiada, el principal acceso de camiones es por el Muelle Prat, ingreso aledaño a TPS. Respecto a este acceso ha habido proyectos para la reducción del riesgo en el Muelle Prat, por la doble función de paso peatonal hacia el muelle y paso de camiones de carga al acceso sur, y para la disminución del atochamiento de camiones (EPV, 2020, págs. 1.57-1.58).

También hay un acceso directo por la Av. Altamirano hacia el Camino la Pólvara, que puede ser utilizado por vehículos menores. Este ingreso colinda con las bodegas del Centro de Abastecimiento de la Armada. El ingreso a Valparaíso desde la autopista desemboca en la Av. Altamirano bajo el Cerro Artillería.

Accesos Ferroviarios al puerto y de pasajeros/as

El puerto, como ya se mencionó, cuenta con acceso de ferrocarriles. Las líneas férreas son propiedad de la Empresa de Ferrocarriles del Estado y son operadas por Ferrocarriles del Pacífico S.A. (FEPASA). En particular para la carga proveniente de la Minera Andina, se utiliza el Ramal a Ventanas, desde la localidad de San Pedro (EPV, 2015).

Por otra parte, existe el servicio para el transporte de pasajeros en el trayecto Estación Puerto-Estación Limache, el cual cuenta con una alta afluencia de público. En este estudio se ha indicado en particular el trayecto en la ciudad puerto del metro tren, especificando las estaciones Portales, Barón, Francia, Bellavista y la Estación Puerto, las cuales están indicadas en cuadrados negros en la Figura N°27. Todo el trazado vial se extiende a lo largo y por sobre el Borde Costero, a diferencia de estaciones anteriores (en Viña del Mar), las que fueron soterradas. Esto significa que los/as transeúntes que quieran acceder a los espacios públicos y comerciales en el borde costero deben atravesar o por el paso ferroviario de la Caleta Portales o por la Estación Barón del metro. Es decir, para ir a la Caleta Portales, restaurantes de Portales, Playa Portales es necesario ingresar por la Estación Portales. Paseo Wheelwright, Muelle Barón, Puerto Deportivo y Restaurantes del sector Barón. Este ha sido un problema discutido en la ciudad, como se planteó anteriormente.

Es relevante considerar que esta infraestructura ferroviaria de Merval, también es utilizado para transporte de carga en horarios distintos al de pasajeros (en la noche).

Al interior del puerto, de norte a sur, las vías férreas dobles se extienden entre las cercanías al Muelle Barón y el área de respaldo del Sitio 1 en el Terminal 1, concesionado a TPS. Todas las vías son pavimentadas y tienen una extensión de 5.630 metros. “Los rieles de las vías son ASCE 8040, los desviadores de Tg.1/8 y su trocha es de 1,676 metros. Las vías tienen guardarrieles y todos los aparatos de maniobra son embutidos” (EPV, 2015, pág. 1.96).

Cabe resaltar que un punto clave de intersección entre los/as peatones y la línea férrea es justamente la que atraviesa el portal del Muelle Prat, sin embargo, el tren no pasa en horarios transitados por público. El recorrido de la vía férrea en este tramo lo detalla EPV en su Plan Maestro:

(desde Puerta Prat al Molo), la vía se desarrolla en forma simple. Frente al Bote Salvavidas, se genera un desvío paralelo al límite del recinto portuario con la ciudad, hasta el edificio de la Gerencia del puerto. Este desvío posee una cola de maniobras de 115 metros. El total de vías al interior del Terminal 1, es de aproximadamente 1.180 metros. (EPV, 2015, pág. 1.96)

Además, se encuentra la conexión al espigón, en la zona frente a la Estación Puerto, denominado Muelle Costanera, la cual se bifurca hacia el sitio 8 del espigón y hacia el área central. Es justamente en esta zona de la Estación Puerto, donde se conectan las líneas férreas del Puerto con las de Merval. Sin embargo, dada la importante carga de contenedores, se proyectó la implementación de un esquema intermodal, a la altura de la Estación Francia (EPV, 2015).

3.2.6 Relación de Conflicto de trabajadores/as portuarios/as, entre ellos/as y otros actores y Movilizaciones

Después de la reforma al modelo portuario en Chile y la Ley de Puertos N° 19.452, la tendencia de las organizaciones sindicales porteñas, salvo excepciones, ha sido tener una relación fluida con las empresas, distanciándose de las movilizaciones convocadas por organizaciones de trabajadores portuarios/as nacionales, a las que se sumaban y protagonizaban los/as trabajadores/as de puertos del resto del país. Los/as trabajadores eventuales han presentado comportamientos distintos. Ya en ese escenario más contemporáneo, Sergio Baeza, Pdte. de la COTRAPORCHI se refiere a la relación más fluida con el empresariado:

Claro, por ser aquí tenemos a los von Appen ahí están los españoles, están los de Sudamericana. Hay varios, como se llama, empleadores aquí, y con ellos ya conversamos todos los días, con ellos vamos arreglando temas porque con el gobierno estamos otras cosas. (Sergio Baeza, Pdte. de COTRAPORCHI, entrevista, 02 de octubre de 2018)

Es así como, desde el cambio de modelo portuario en adelante y en especial desde la concesión del Terminal 1, los/as trabajadores portuario/as se sumaron difícilmente a movilizaciones nacionales, como en el resto del país.

Como antecedente, quizás el antecedente más reciente de una gran movilización porteña fue el Puertazo de 1999, justamente en el marco de las transformaciones institucionales e impacto en el empleo, alcanzando a amplios sectores de la ciudad. Al respecto, Jorge Bustos, ex Pdte. de la CONAPACH destaca:

Y nosotros llegamos a un acuerdo y llegamos a lo que fue la movilización del puertazo, 1999, 14 de julio, en donde fuimos capaces como trabajadores de orientar al resto de las fuerzas sociales que fueron todos, en definitiva, camioneros, buseros, colectiveros, gente que trabajaba en el mercado, los feriantes de la Avenida Argentina (...) Y ese acuerdo entre la derecha, la democracia cristiana y nosotros, fue traicionado por los dirigentes sindicales. (Jorge Bustos, ex pdte. CONGEMAR, entrevista, 1 de julio de 2018)

Como destaca Jorge Bustos, aquí se manifestó una ruptura en el movimiento sindical portuario de Valparaíso, con distintas perspectivas que durante al menos dos décadas se han mantenido distantes o en conflicto.

Una movilización importante, a partir del año 2010, fueron aquellas que cuestionaron las “Medidas de Agenda de Impulso Competitivo del Gob. De Sebastián Piñera, donde se incluyeron algunas que amenazaron la actividad marítima portuaria nacional y porteña en particular, en desmedro de las banderas extranjeras, junto a otras medidas. Ello produjo un gran impulso para la unión de gremios, trabajadores/as y agentes de la ciudad, creándose la Coordinadora de ciudades puerto a nivel nacional y en Valparaíso, la “Coordinadora en defensa de Valparaíso ciudad-puerto”, así se creó la organización más amplia de la última década, en términos sociales, económicos y políticos. Así lo relata Edison Schultz, presidente de los sindicatos de agentes de aduana a nivel nacional (SINTACH)

El 2010 el gobierno de Sebastián Piñera a tirado un proyecto que son medidas de agenda de impulso competitivo, donde seis atomizaban el tema portuario que era acabar con las agencias de aduana eh... de acabar

con el cabotaje, que también se unieron los señores... marinos mercantes más los portuarios, transportistas y se formó la Coordinadora de Ciudades Puerto, donde SINTACH tuvo un papel especial específicamente en la calle. (Edison Schultz, Pdte. SINTACH, entrevista, 27 de septiembre de 2017)

Javier León, por su parte, dirigente de la Cámara Aduanera de Valparaíso señalaba

No, si la Cámara Aduanera se la va a jugar por Valparaíso y vamos a salir por Valparaíso, pero entonces me echaron en cara “pero la Cámara Aduanera no la hemos visto nunca en las calles”, y dije “yo te prometo que ahora sí vamos a estar en las calles, sí vamos a salir, sí vamos a defender Valparaíso”, quedamos de acuerdo y ahí quedamos de acuerdo todos, y ahí nos involucramos con los diferentes estamentos sociales y ahí hubo un cambio diría yo (Javier León, dirigente de la Cámara Aduanera, entrevista, 04 de octubre de 2018)

Al mismo tiempo, se organizó cada vez con más fuerza la lucha contra el Mall Barón (Puerto Barón), ya que se destinaba el objeto del puerto a un Centro Comercial, restándole la prioridad y relevancia de ciudad puerto y puestos de trabajo, como lo resalta el dirigente de CONGEMAR Jorge Bustos,

En esa reunión estaba la cámara aduanera completa más la cámara chica aduanera que se llama... no me acuerdo el nombre... estaba ASONAVE, estaban los microbuseros y estábamos nosotros...y se conforma la cosa, se arma la cosa... ¡ah! y estaba la ANFACH y SINTACH ...Y armamos, después políticamente las llamadas por teléfono, se volvió a juntar el trío que habíamos hecho el Puertazo. (Jorge Bustos, ex pdte. CONGEMAR, entrevista, 1 de julio de 2018)

El conflicto de cargas limpias, ya explicado anteriormente tuvo una tensión importante con la zona ya implementada de ZEAL, donde se destinan los aforos para aduana, SAG, la salida de la zona a la ciudad, pero el problema no quedó bien resuelto. A pesar de tener intereses de sectores logísticos y portuarios por mantener cargas limpias en el plan, se estipuló especialmente a favor del Terminal 1, quien finalmente logró principalmente impulsar medidas que disminuyeron sus costos competitivos.

Otro conflicto ya indicado, fue el de la prioridad por los terminales de cruceros, explicado con detalle en la sección de cruceros. Lo que lamentablemente ocurrió, es que hubo una complicidad entre el Terminal T1 (TPS) y algunos de sus sindicatos, incidiendo dramáticamente en las recaladas de cruceros por años, e incidiendo significativamente en el turismo porteño.

Respecto al Terminal 2 y su licitación, la mayor parte de los/as trabajadores portuarios/as promovieron el Terminal 2, previendo la extensión del puerto y mayores posibilidades laborales, como ya se ha discutido. Sin embargo, el trayecto ha sido largo, dadas las múltiples discusiones del proyecto, condiciones ambientales y reemplazo de la empresa OHL por parte de las normas iniciales.

La Movilización 2018 de los/as trabajadores eventuales.

Claramente en Valparaíso, las condiciones laborales de los/as contratados/as con los/as eventuales son abismantes, resultando esta gran movilización durante la temporada de la fruta 2018/19. Al respecto, Cuevas y Budrovich relatan que:

Sin embargo, al inicio de la temporada de exportación de 2018-19 Valparaíso sufrió un paro portuario de 35 días que derrumbó esa imagen y afectó su participación en la exportación de fruta. Según nuestro análisis, las razones de fondo del paro incluyen la caída del número global de turnos y las condiciones laborales precarias de los trabajadores portuarios eventuales. El sector portuario se caracteriza por una regulación para favorecer la flexibilidad laboral con baja protección social (Budrovich & Cuevas, 2020, pág. 359).

La movilización, más allá de los terminales e impacto en exportaciones y transferencia y carga, también tuvieron un importante impacto fuera del puerto, alcanzando en magnitudes importantes a la misma ciudad con paralizaciones, cierre de comercio, etc., “Desvíos de buques, pérdidas millonarias, preocupación de las autoridades, radicalización de las protestas y una renuncia han marcado los más de 30 días que se ha prolongado la movilización de parte de los operarios del puerto” (Mujica, 2018).

Es lo que señaló la prensa en general y el Mercurio de Valparaíso en particular. Si bien ésta fue la movilización más importante, logrando algunas mejoras básicas para los/as trabajadores (liderada por el dirigente Pablo Kimple), es importante tener presente que durante el período estudiado siempre hubo manifestaciones (aunque de menor alcance, por trabajadores eventuales, como las siguientes: algunos sindicatos han adherido a convocatorias nacionales y de la Unión Portuaria (sin embargo, de impacto menor, dada la misma condición eventual de los/as trabajadores. A nivel local, protagonizaron movilizaciones contra la construcción del Mall Barón en favor de la actividad portuaria, adherieron a la movilización de la caleta de pescadores Sudamericana, cuando fue erradicada del puerto y se sumaron a las movilizaciones contra las 50 medidas de competitividad. Participan activamente en la Coordinadora en defensa de Valparaíso Ciudad Puerto, como se señaló anteriormente.

3.3 Análisis de Representaciones del Espacio. Los planes y proyectos sobre el Borde Costero de la ciudad puerto de Valparaíso

¿Qué se comprende por Representación del Espacio en esta investigación? Es preciso recordar que para Lefèbvre la Producción del Espacio se realiza en un proceso dialéctico, conformado por las prácticas espaciales, analizadas en la sección anterior, las representaciones del espacio y los espacios de representación. En esta sección analizamos el segundo momento de la dialéctica, es decir, las representaciones del espacio. Para Lefèbvre (Lefèbvre H. , La Producción del Espacio, 2013 [1974]), son los proyectos, las ideas que se levantan a partir de las prácticas espaciales, que es la base material existente. “Una representación del espacio ha podido mezclar la ideología y el conocimiento en el seno de una práctica (socio-espacial)” (Lefèbvre H. , La Producción del Espacio, 2013 [1974], pág. 103). Se entiende que la ideología dominante se expresa en representaciones del espacio que esperan ser materializadas en la práctica espacial⁶⁸.

En este momento de la dialéctica, para el autor, en las representaciones del espacio, fundamentalmente intervienen de manera dominante los/as tecnócratas, especialistas, planificadores: “todos quienes identifican lo vivido y lo percibido con lo concebido” (Lefèbvre H. , La Producción del Espacio, 2013 [1974], pág. 97), quienes, desde un Estado hegemonizado por la ideología dominante, levantan proyectos y normas dictadas desde un escritorio, lejos de la realidad del espacio vivido por las personas. Siguiendo a Lefèbvre, para Edward Soja representa el imaginario urbano: “el mapa mental que todos llevamos con nosotros” (2008, pág. 39), una realidad imaginada que afecta al comportamiento.

Es importante destacar que los principales conflictos en el Borde Costero de Valparaíso, en el período estudiado (2009-2018), se encontraron en esta dimensión de la producción del espacio, en las representaciones del espacio, es decir, principalmente en los proyectos, que eran promovidos desde EPV y otras entidades estatales, como se mencionó anteriormente. Sin embargo, la mayor parte de ellos encontraron resistencia entre actores de la sociedad civil y también en agentes económicos privados, de grandes empresas globalizadas y medianas empresas locales y nacionales marítimo-portuarias y pequeñas empresas turísticas locales. Los conflictos impidieron que varios de estos proyectos se materializaran en el período. En términos de Lefèbvre, podríamos decir que estas representaciones del espacio no lograron o no han logrado realizarse en prácticas espaciales.

Este hecho, particularmente desde el punto de vista del Estado se puede observar en la siguiente afirmación de la Coordinadora de la Unidad de Puertos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones:

Lo que sí (existe), esta como frustración de la no ejecución de los proyectos (...) yo creo que es súper malo. Ahora, ¿en qué medida uno es verdugo de su propio proyecto? porque la ciudad hizo hartito para que se cayeran. Ahora eso fue falta de diálogo ¿fue qué? ¿Falta de definición de un propósito? (Paulina Soriano, coordinadora Unidad PTS MTT, entrevista, 10 de septiembre de 2019)

Donde destaca la no ejecución de proyectos, el rol resistente de la ciudad a los mismos y preguntas relativas a la falta de diálogo, que puede ser una de las respuestas posibles.

⁶⁸

Remitirse al Marco Teórico para conocer mayor desarrollo de estas definiciones conceptuales y perspectiva teórica

Una problemática principal que está presente en los conflictos y que atraviesa la planificación y proyectos en el Borde Costero porteño es **la escasez de espacio**, del acotado Borde Costero de Valparaíso para las iniciativas que se proyectan. Las disputas han sido respecto a estos potenciales usos y el conflicto entre los/as actores para imponer y lograr la materialización de su proyecto. La opinión mayoritaria es que es necesaria la expansión portuaria, la discusión es hacia dónde ¿hacia el Norte? ¿hacia el Sur? ¿Ambos? ¿O en el centro? Las opciones planteadas han sido hacia el Norte, en la zona Yolanda-Barón, como el Puerto a Gran Escala o Terminal 3. Hacia el Sur, desde el molo usando la Playa San Mateo. En el centro, en la zona del Espigón y el medio del anfiteatro, como el Terminal 2 y los proyectos alternativos. Y finalmente, la expansión del Puerto hacia el Norte de la Ligua, mediante la construcción de un magaterrminal en Longotoma, La Ligua.

Este análisis comienza con los planes, considerando el Plan Valparaíso (Gobierno central), PRDUV (SUBDERE/Municipalidad de Valparaíso), el PLADECO (Municipalidad de Valparaíso), el Plan Regulador comunal Municipalidad de Valparaíso/SEREMI MINVU) y el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso (MINVU/SEREMI MINVU), los que inciden directamente en el borde costero. Luego el Plan Maestro de Desarrollo Portuario (EPV), otros proyectos que se generaron desde el Estado, desde el Plan Maestro, las empresas y sociedad civil en materia portuario y respecto a los espacios públicos.

El Plan Valparaíso y el Programa de Recuperación y Desarrollo Urbano de Valparaíso.

Como primer punto, abordamos uno de los primeros grandes planes de intervención estatal (Gobierno Nacional) creados en el presente siglo fue el desarrollado durante el gobierno del presidente Ricardo Lagos Escobar en el año 2001, denominado “Plan Valparaíso”, luego del anuncio del Presidente para recuperar el acceso al mar de la ciudadanía. Se gestionó entonces un plan intersectorial muy centralizado, liderado por el Ministerio del Interior (ex Ministro Insulza), donde también hubo participación del entonces influente “segundo piso” de la Moneda, articulando proyectos de MOP (DOP), EPV, MINVU, MERVAL, Intendencia Regional, Ministerio de Bienes Nacionales, Municipalidad de Valparaíso, entre otros. A partir de este plan se materializaron proyectos como el Paseo Wheelwright, las obras para el muelle público de Barón, la habilitación para actividades públicas hasta la altura de Av. Francia (EPV) en el recinto portuario, el inicio del retiro del “muro de contenedores” hacia las zonas extraportuarias recién creadas, el importante proyecto de Acceso Sur al Puerto⁶⁹, conectado con la construcción de ZEAL- Esto también buscaba un impacto urbano y económico en el sector de Placilla. El funcionamiento del Metro MERVAL, comienza asimismo a principios del 2000, coordinado con el Plan Valparaíso, la remodelación de la Caleta Portales y la Caleta el Membrillo, la rehabilitación del Paseo de la Av. Altamirano. Todas estas inversiones fueron coordinadas en el Plan Valparaíso y muchas de ellas contempladas en el Plan Maestro del Puerto de Valparaíso (EPV).

Luego de la declaratoria de la UNESCO que nombró a Valparaíso como Sitio Patrimonio de la Humanidad, el Gobierno de Chile comienza a negociar con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) un crédito para la recuperación de la zona patrimonial de Valparaíso y la ciudad (área de influencia). El año 2005

⁶⁹

El origen de la propuesta de un acceso Sur al Puerto de Valparaíso se encuentra en el Cabildo de la ciudad, realizado a principios de los '90 y se termina de ejecutar el año 2008, en el Gobierno de la Pdta Bachelet (Plataforma Urbana, 22/11/2013)

se firmó el crédito y se constituyó el “Programa de Recuperación y desarrollo Urbano de Valparaíso”, llamado “ValpoMio”. La inversión comprendida en el programa fue de 73 millones de dólares para su ejecución. (Guerrero Valdebenito, 2012), la que fue asignada al presupuesto del Ministerio del Interior (SUBDERE), siendo responsable de su ejecución.

De acuerdo con la información recogida por Rosa Guerrero (2012) sobre el programa⁷⁰, éste tuvo como principal objetivo potenciar el desarrollo económico de la ciudad a través de la organización de cuatro líneas de intervención: recuperación urbana, desarrollo económico y sociocultural, desarrollo institucional del municipio local y comunicación y participación ciudadana. Lo que se buscó con este programa fue, estimular y concentrar las inversiones en la ciudad a través del aprovechamiento de sus ventajas naturales y culturales que permitiesen la creación de nuevas actividades económicas y la atracción de nuevos residentes (Guerrero Valdebenito, 2012).

Estos dos relevantes planes fueron dirigidos desde el nivel central, desde donde se asignaban los recursos y se tomaban importantes decisiones. El PRDUV eso sí, tuvo una coordinación mayor con la Municipalidad de Valparaíso, pero dependía de la SUBDERE, como se mencionó anteriormente. Por tanto, hay que tener presente que en las decisiones de estas importantes inversiones tuvo un fuerte peso el gobierno central.

El Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO)

El Plan de Desarrollo Comunal de Valparaíso (PLADECO) es un instrumento desarrollado por el municipio para la gestión del territorio local en materias de gobernanza y propuestas de desarrollo territorial y económico, las líneas generales varían según los criterios definidos por la administración municipal de turno. En el siglo XXI han sido elaboradas dos versiones, una el año 2002 durante la administración del alcalde Hernán Pinto, y otra lanzada el año 2020 durante la administración del alcalde Jorge Sharp, cuya discusión y participación ciudadana se inició el 2017.

El PLADECO de 2002 tuvo como ejes principales de acción las siguientes líneas: la integración de la ciudad a nivel de escalas; la innovación en las formas de gestión y administración de la ciudad; la promoción del desarrollo humano sustentable; posicionamiento como centro del conocimiento; y posteriormente, dejar a Valparaíso como una ciudad caracterizada por su liderazgo (Municipalidad de Valparaíso, 2002). Este PLADECO debió ser renovado el año 2012, debiendo haber sido renovado el año 2012, sin embargo, su reemplazo definitivo fue el año 2020,

El PLADECO (2020) elaborado durante la administración de Jorge Sharp aborda la relación ciudad-puerto y un uso integrado del borde costero. Este nuevo instrumento usó metodologías participativas en el territorio comunal, con un enfoque multiescalar y situacional, considerando los siguientes ejes: Gobierno Local y Planificación participativa; Desarrollo territorial sustentable; Justicia Social de Género y derechos comunes; Desarrollo económico; y Adaptación y mitigación al cambio climático.(Municipalidad de Valparaíso, 2020).

Otro antecedente que consideramos tiene relación con el inicio de la administración municipal por parte del Alcalde Jorge Sharp. En su proceso de candida-

⁷⁰

Nota de la autora: el sitio web del programa no se encuentra disponible, tampoco fue posible acceder a la información de manera directa por otras vías

tura, Sharp generó acercamientos y alianzas con sectores de la comunidad declarados opositores y críticos de los hasta ese entonces proyectos de desarrollo que la EPV tenía en carpeta y en proceso de tramitación para su aprobación, de parte del SEA para el caso del Terminal 2, y de la Corte Suprema para el caso del Puerto Barón.

Asumió como Alcalde en octubre del 2016 y al año siguiente se da inicio al proceso de participación ciudadana para la elaboración de un nuevo PLADECO (Municipalidad de Valparaíso, 2020), contando con una gran participación de actores en tensión contra estos dos proyectos, quienes, considerando además la caída del proyecto Puerto Barón durante ese mismo año, levantaron y posibilitaron la incorporación de conceptos y códigos propios de la sociedad civil en el nuevo instrumento administrativo de gobernanza local. Finalmente, en diciembre del 2020 fue aprobado por el Concejo Municipal

El Plan Regulador de Valparaíso (PRCV) y el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso (PREMVAL)

Un instrumento de planificación muy determinante para la comuna es el Plan Regulador Comunal (PRCV), pues tiene carácter normativo, a diferencia del PLADECO. El Plan Regulador establece el uso de suelo en la zona y las condiciones para la edificación, urbanización, división predial y de vialidad. En Valparaíso, este instrumento fue creado en 1984 y ha tenido sucesivas modificaciones. Durante las dos últimas décadas ha las modificaciones más relevantes se han realizado para la protección del patrimonio de la ciudad, fundamentalmente identificando Zonas de Conservación Histórica, contemplando la protección de la vista y los límites de la edificación en altura, con el propósito de proteger a zonas de arquitectura de carácter patrimonial, el paisaje y la vista especialmente desde los cerros a la bahía y la protección de los barrios ante los efectos adversos de la edificación en altura.

Respecto al Borde Costero hubo 2 modificaciones relevantes: En mayo del año 2004 se aprobó la modificación del Seccional Barón, después de un extenso debate y postergaciones en la votación. Sin embargo, finalmente un concejal cambió de opinión⁷¹, se logró la aprobación y con ello, se despejaron restricciones de la norma urbana vigente para la ejecución del Proyecto Puerto Barón y del polémico Mall Barón. Pero el proyecto siguió teniendo inconsistencias con el PRC, como exigencias alturas y protección del patrimonio y otras. Recién en el año 2009 se aprueba en el Concejo Municipal la modificación que permitía construir el proyecto Puerto Barón, mediante el Decreto N°1023, publicado el 27 de junio del 2009. (Biblioteca Nacional, Dec. 1023, 2009, visitada el 3/7/2022). Ésta fue la última modificación al PRC en el borde costero. La zonificación vigente es la siguiente:

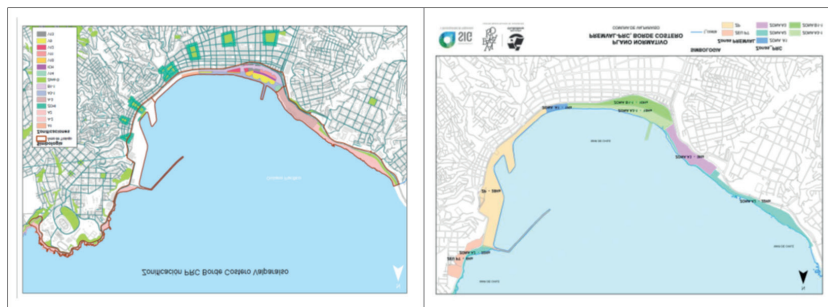


Figura n° 29. Zonificación PRC Borde Costero Valparaíso y Plano Normativo PREMVAL-PRC Borde Costero. Fuente: Departamento SIG, I, Municipalidad de Valparaíso, 2015.

⁷¹

El concejal de Valparaíso Manuel Murillo, después de una carta de EPV dirigida al Concejo Municipal, donde la empresa se comprometía que el proyecto no obstruiría el funcionamiento del puerto (Plataforma Urbana, 7/8/2008)

El Plan Regulador de Valparaíso permite los siguientes usos en el borde costero estudiado:

En la **Zona A .1:** Actividades productivas: Portuario, Ferroviario, Pesquero; Bodegas inofensivas y molestas incluyendo acopio de contenedores; Talleres artesanales inofensivos y molestos; Equipamiento : Comercio; Oficinas y Recreativo; Espacios Públicos: Áreas Verdes y Vialidad; En la **Zona A2:** Actividades productivas: Pesquero-artesanal, Equipamiento: Comercio; Oficinas , Recreativo, Turístico , Educación, Deportivo, Espacios Públicos: Áreas Verdes y Vialidad, -Infraestructura: Estaciones Ferroviarias y vías; En la **Zona A3:** Equipamiento: Portuario, incluyendo bodegaje y acopio de contenedores, Ferroviario, Pesquero y Recreativo; Comercio; Oficinas; Infraestructura: depósito de buses y camiones; terminales de Transporte. Productivo: Industrias y Talleres Artesanales Inofensivos; Espacio Público: Áreas Verdes y Vialidad; En la **Zona B 1-1:** Residencial: Hoteles, hospedajes y servicios conexos; la vivienda sólo se permitirá a partir del segundo nivel, siendo obligatorio en primer nivel el comercio y equipamientos de servicios relacionados con ella, tales como parvularios, servicios profesionales, artesanales y otros de nivel menor; Equipamiento: Educación; Culto y Cultura; Científico; Comercio; Servicios profesionales; Deporte; Esparcimiento; Social; Infraestructura: Portuaria, ferroviaria y estaciones, de transporte terrestre y marítimo, helipuertos; Espacios públicos y áreas verde; La **Zona ZCH1** corresponde a Zona de conservación histórica, en este caso, a la Bodega Simón Bolívar. En la **ZONA A.3.1:** Equipamiento: Clases: Culto y Cultura; Científico; Comercio; Deporte; Esparcimiento; Servicios; Residencial: Hoteles y servicios conexos (bares, restaurantes y otros). Infraestructura: De transporte ferroviario, portuario, pesquero y sus servicios. Espacios públicos y áreas verdes. Todos estos usos han sido resueltos a nivel local, es decir, por la Municipalidad de Valparaíso, a diferencia de las zonas indicadas PRENVAL.

El Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso, PREMVAL, es un plan normativo a una escala mayor, referida al área Metropolitana de Valparaíso, comprendiendo a las comunas Valparaíso, Viña del Mar, Cancón, Quilpué, Villa Alemana, Casablanca, Quintero, Puchuncaví parte sur hasta Ruta Nogales, de acuerdo a lo indicado en la ordenanza del MINVU, del junio del 2013 (MINVU, 2013).

Como ya se ha resaltado, es necesario analizar la producción del espacio desde una perspectiva multiescalar. De hecho, aquí se da cuenta de dos instrumentos de planificación urbana de distintas escalas que establecen normas respecto al borde costero de Valparaíso y cuya decisión y regulación recae en actores de distintas escalas. En el caso del PRCV les corresponde a actores locales: Municipalidad de Valparaíso, Alcalde, Concejo Municipal, sociedad civil porteña. En el caso del PREMVAL, involucra a actores regionales: Consejo Regional de Valparaíso, SEREMI MINVU y otros servicios regionales vinculados, como medio ambiente. Pero es necesario considerar que servicios públicos no son descentralizados, por tanto, la responsabilidad de su regulación recae en el nivel central: MINVU y otros servicios nacionales involucrados.

Es decir, existe una zona del borde costero que no está normada desde una perspectiva local, ni sus usos están administrados desde una perspectiva local, si no que en última instancia su regulación le corresponde al nivel nacional, al Ministerio de Vivienda y urbanismo.

En los planos de la figura 29, en el plano del PREMVAL se observa la Zona ZP, de 29 hectáreas, que corresponde al recinto portuario entre el molo hasta la altura de la calle Edwards. La ordenanza establece que las normas urbanísticas para esta zona deben ser instalaciones y edificaciones asociadas a actividades

productivas e infraestructura, cuyo impacto es de carácter intercomunal: los usos son los siguientes: “Infraestructura de transporte tales como, vías y estaciones ferroviarias, terminales de transporte terrestre, recintos marítimos o portuarios, Actividades productivas, bodegas inofensivas y molestas incluyendo acopio de contenedores, talleres artesanales inofensivos y molestos”. (MINVU, 2013)

En el plano del PRC, esa misma zona está en blanco, pues no es de competencia local. Esto da cuenta una vez más, de la significativa presencia del Gobierno Nacional en el borde costero de Valparaíso.

El Plan Maestro de la Empresa Portuaria de Valparaíso

Como mencionamos en el apartado de Introducción, este plan surge de una alianza público-privada liderada por la EPV y contempla las zonas de operación en el borde costero, considerando a la vez la concesión de éstas a agentes privados globales para su uso y explotación, en el marco del nuevo marco institucional, normado por la Ley de Puertos N°19.542. La EPV señala de su Plan Maestro que “Se define por medio de este documento las reservas de áreas marítimas y terrestres comprometidas para el desarrollo previsto de Puerto Valparaíso, así como los usos asociados, en un horizonte de planeación que llega hasta el año 2035” (EPV, 2015, pág. 10). De esta manera, este instrumento da cuenta de la estructura organizativa que la empresa dispone para la gestión de la cadena logística portuaria y también de las infraestructuras proyectadas y en construcción, que se disponen para la mejora de su modelo de desarrollo y de competencia.

La planificación de disposición de infraestructura portuaria (nuevas zonas, expansión de zonas usadas y reconfiguración de otras zonas) ha sido uno de los puntos más controversiales y de tensión entre la comunidad y la EPV, donde, por ejemplo, el arquitecto Alberto Texidó dice “vi el plan maestro portuario y dije, no, la solución no está en Yolanda, no está en la mitad de la bahía, la solución está hacia San Mateo” (Alberto Texidó, arquitecto y consultor académico U. de Chile, entrevista, 3 de marzo de 2017)., evidenciando que los puntos de tensión estarían en la parte central costera del anfiteatro urbano que representa la ciudad.

En esta investigación, se desglosan y analizan los proyectos de desarrollo que se enmarcan en el Plan Maestro Puerto Valparaíso del año 2015. Sin embargo, los planes maestros de desarrollo de EPV, se elaboran desde el año 2000, los que han tenido adecuaciones hasta el Plan del 2020. De este modo, varios de proyectos del Plan Maestro 2015 fueron planteados y adecuados años anteriores.

Los Proyectos en el Tramo 1: Representaciones del Espacio en proyectos, desde la Caleta Portales hasta el nudo Barón

Como ya se ha mencionado, una problemática que atraviesa la producción del borde costero, y en especial en los proyectos es la **escasez del espacio**. El acotado espacio que aquí se estudia contempla los proyectos entre la Caleta Portales y la Playa Las Torpederas, espacios públicos y recinto portuario, proyectos de infraestructura portuaria, inmobiliarios residencial y comercial y para el mejoramiento de espacios públicos y áreas verdes. Las mayores disputas han sido respecto a proyectos dentro del Recinto Portuario (EPV), los más polémicos, el Proyecto Puerto Barón y el Terminal 2. Uno de los problemas centrales debatidos es respecto a la necesidad de expansión portuaria y hacia donde se expande. Por esta razón es que se empieza el análisis con un proyecto que se encuentra fuera del área de estudio, pero que de materializarse tendría un fuerte impacto

en el borde costero, el puerto y la ciudad de Valparaíso: El Proyecto de Puerto a Gran Escala en Longotoma:

En Portal Portuario (diciembre de 2016) el Gerente General de EPV, Gonzalo Davagnino declara que:

“La empresa viene trabajando; en general, los proyectos de inversión portuaria no solo de corto plazo, sino de mediano y largo plazo. Por lo tanto, nosotros tenemos que empezar a pensar cómo el puerto va a estar en un periodo de 30 o 50 años mínimo y, en ese horizonte, nacen proyectos relevantes como es el Puerto de Gran Escala que tiene una condición súper interesante que es unir dos regiones como la de Coquimbo y Valparaíso y ahí estamos evaluando la posibilidad de generar este Puerto de Gran Escala cerca de La Ligua” (Portal portuario, diciembre de 2016).

Para entonces se estaban iniciando los estudios y se trataría de un Puerto de Gran Escala, es decir, se proyecta una infraestructura de gran envergadura, capaz de recibir potpanamax y grandes embarcaciones. Davagnino además destaca que “en la zona de La Ligua, en Longotoma, existen condiciones interesantes que complementaría lo que se viene pensando en términos de política portuaria y, por eso, es un proyecto”. (Portal portuario, diciembre de 2016) . Longotoma contaría con las condiciones para la construcción de un importante terminal, con amplias áreas para zonas de respaldo y con las condiciones para un eficiente sistema logístico. La EPV vio en este proyecto una alternativa para expansión portuaria del Puerto de Valparaíso, complementario al T1 y al T2, es decir, esta opción no es comprendida por la EPV como un traslado del Puerto de Valparaíso, sino que sería adicional al funcionamiento de los terminales en Valparaíso. Ese era el planteamiento de EPV el 2016.

Esta idea de proyecto ha sido discutida hace años por actores más especializados en el sector marítimo portuario. En este caso Javier León, ex Pdte. de la Cámara Aduanera de Chile, respecto a la necesidad de expansión portuaria en el Puerto de Valparaíso señala:

lo que hemos conversado en la Cámara, es que lo mejor sería que hubiera mayor cantidad de puertos y si hay que instalar un Mega Puerto, quizás la alternativa que incluso la había visto EPV, en La Ligua, ahí hacer un Mega Puerto y dejar San Antonio como está y dejar Valparaíso también como está, cosa de que ahí tendríamos tres puertos más Ventanas ¿Por qué? Porque el 85' cuando fue el terremoto, San Antonio colapsó y quedó Valparaíso como alternativa. Cuando ha habido los paros, también Valparaíso ha sido la alternativa (Javier León, entrevista realizada el 13/3/2020)

Por tanto, es necesario incorporar esta alternativa en el debate de mediano y largo plazo del impacto que tendría para la ciudad-puerto, su economía, su composición urbana y gobernanza. Y el impacto para la actividad portuaria de la EPV, la Región de Valparaíso y el país.

Volviendo al área de estudio, en el borde costero de Valparaíso, se recuerda que las mayores controversias entre los actores se han producido en las representaciones del espacio y que los mayores conflictos se expresan respecto al Proyecto Terminal 2 y el Puerto Barón (Mall Barón). Ambos, han expresado las mayores tensiones entre actores, involucrando a actores locales, nacionales y globales, de la sociedad civil, públicos y privados. Estos proyectos han sido los principales focos de conflicto, pero también provocaron una discusión general respecto al borde costero y la visión de ciudad.

Un ejemplo de ello es la propuesta desde 4 Universidades, de las Facultades de Arquitectura el año 2015, las que abren un debate en base a la propuesta de “El Valparaíso que queremos y el Valparaíso que no queremos” en donde se propusieron 10 proyectos orientados al mejoramiento y diversificación de usos del borde costero de la ciudad. En esta propuesta, se reestructuran dos de los proyectos más controvertidos del Plan Maestro de la EPV y se presentan proyectos alternativos, como, por ejemplo, al uso del espacio de Barón (reemplazo del Mall Barón), reubicación del Terminal 2 (expansión hacia la Playa San Mateo) y la expansión de algunos paseos costeros en el sector de Yolanda.

A partir de esta propuesta, se identifica en los discursos de los actores involucrados las representaciones del espacio que se encuentran conflictuadas y en tensión con proyectos, ante los cuales levantan observaciones, críticas y, en algunos casos, propuestas de sustitución. En esta línea, se destaca lo señalado por Emilio de la Cerda (Ex Director de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica), quien dijo que “Quisimos con este ejercicio aprovechar la Bienal y hacer una reflexión amplia para pasar de las críticas a los proyectos” (El Mercurio de Valparaíso, 2015), dando cuenta de que la ciudad se entiende como un espacio de acción que debe ser tensionada, superando las contradicciones que suponen aquellos proyectos clasificados en la muestra definida como “El Valparaíso que no queremos” como el Mall Barón y el Terminal 2.

La zona que considera el Tramo 1 del presente análisis contempla aquellos proyectos planificados para el espacio costero de los sectores Yolanda y Barón, colindantes con los cerros Los Placeres (en particular con el sector Cabritería) y Barón. Importantes debates y tensiones han surgido en cuanto a la definición de los tipos de actividades productivas y recreativas que se han pensado y proyectado para este espacio, los que han tenido como conflicto las representaciones que se tienen por parte de los distintos tipos de actores, que para esta zona podríamos identificarlos en 3 tipos: quienes impulsan proyectos de uso portuario-industrial, actores que impulsan proyectos de desarrollo inmobiliario-residencial comercial-aéreas verdes, y quienes impulsan proyectos de espacios públicos para el libre acceso ciudadano al borde costero, ya sea a través de paseos urbanos, de infraestructura deportivo-recreativa marina, espacios de esparcimiento y también de locales comerciales. En este último tipo vale mencionar las iniciativas de las organizaciones de la sociedad civil que intentan recuperar la Zona Típica de patrimonio ferroviario, la maestranza Barón y bodegas. Sin embargo, se han presentado a pequeña escala, sin lograr mayor respaldo institucional ni financiamiento.

Los Principales Proyectos en la Zona Caleta Portales – Barón (Tramo 1)

En esta zona nos concentramos específicamente en dos proyectos (de norte a sur), uno, el **Proyecto inmobiliario Seccional Barón de SAAM**, empresa que brinda servicios de apoyo de la actividad portuaria e importante actor local y global. Este proyecto no ha estado en el debate público, pero sí ha sido presentado a instituciones públicas. Y el otro, corresponde al proyecto de **Puerto a Gran Escala (PGE)**, que ha sido objeto de un amplios debates entre los/as actores del borde costero y también en la opinión pública. Considera la construcción de una moderna y extensa infraestructura y tecnología de transferencia portuaria, denominada Terminal 3. Este fue propuesto por la EPV, respaldado por distintos agentes locales de Valparaíso, pero también retractados por otros actores de la sociedad civil. El proyecto se inscribe en la trascendente definición nacional respecto a dónde se instalaría el futuro puerto más importante del país, aspirando a ser parte del Corredor Bioceánico de América del Sur. Finalmente, fue el Puerto de San Antonio en quien el seleccionado en la deci-

sión nacional para invertir en la construcción de este Megaproyecto portuario (Bobierno de Pdta Bachelet, enero de 2018). Sin embargo, el proyecto PGE de Valparaíso sigue vigente en su último Plan Maestro (2020).

Ambos proyectos se describen a continuación, difiriendo en varios factores: el debate público de ambos proyectos, pues el proyecto inmobiliario de SAAM ha sido presentado solo en reuniones técnicas, sin ser parte aun del debate público. En cambio, el PGE ha sido ampliamente debatido en la ciudad, en la región y en el país. Por otra parte, las diferencias están referidas a sus usos y a las magnitudes de los proyectos, dentro y fuera del Borde Costero porteño.

Proyecto inmobiliario Plan Seccional Yolanda-Barón, de la empresa SAAM

SAAM, empresa multinacional de origen chileno que opera recintos extraportuarios en Valparaíso, tiene en su carpeta de proyectos una controversial propuesta que, mediante la cesión de parte de sus terrenos a una empresa inmobiliaria, pretende construir un conjunto de edificios residenciales en el borde costero de la ciudad, entre la parte baja del Cerro Barón y el sector de Yolanda. En palabras de Alfredo Burgos, arquitecto-consultor de SAAM, se desarrolló “una propuesta que es mezclar infraestructura urbana, ascensores modernos, digamos, en distintos puntos, para que estos dos barrios accedan a este espacio público que nosotros estamos proponiendo” (Alfredo Burgos, director Proyecto Seccional Barón SAAM, entrevista, 13 de marzo de 2020) El proyecto produjo desacuerdos con la Municipalidad y la EPV. Respecto a la Municipalidad, el proyecto no se ajusta a la normativa urbana vigente en el borde costero, mostrada anteriormente en PRCV, donde no se permite edificación inmobiliaria residencial a esas alturas, afecta espacios públicos, no cuenta con instancias de participación ciudadana. También el proyecto fue presentado a la SEREMI MINVU, sin embargo, no ha sido ingresado formalmente a ninguna de las entidades nombradas. Por otra parte, no tiene conexión con el Plan Maestro de Desarrollo Portuario de EPV, específicamente en cuanto a la ocupación de un espacio que imposibilitaría la creación del acceso Cabritería, vía de acceso principal para un futuro Terminal 3.

Sin referirse específicamente a este proyecto, porque no ha sido difundido, ya se han presentado resistencias, por parte de comunidades del sector y organizaciones ciudadanas, a proyectos inmobiliarios de edificación en altura a pié de cerro frente al borde costero por la gentrificación en el sector y la obstrucción a la vista al mar de los actuales barrios, iluminación y saturación vial, entre otras razones.



Figura n° 30. Proyecto Inmobiliario SAAM.
Fuente: Plan Seccional Yolanda-Barón (IMV e Intendencia Regional).

Esta imagen da cuenta de la magnitud del proyecto, consistiendo en una macro intervención que se despliega no sólo en el borde costero, sino también hacia la parte baja del cerro Barón en la zona urbana y patrimonial. En la siguiente ima-

gen, presentamos la visión del proyecto desde un corte transversal, según consta en el Plan Seccional Yolanda-Barón propuesto por SAAM), donde se aprecia de mejor manera las alturas que son proyectadas en la línea costera, generando importantes afectaciones a las vistas urbanas hacia el mar.

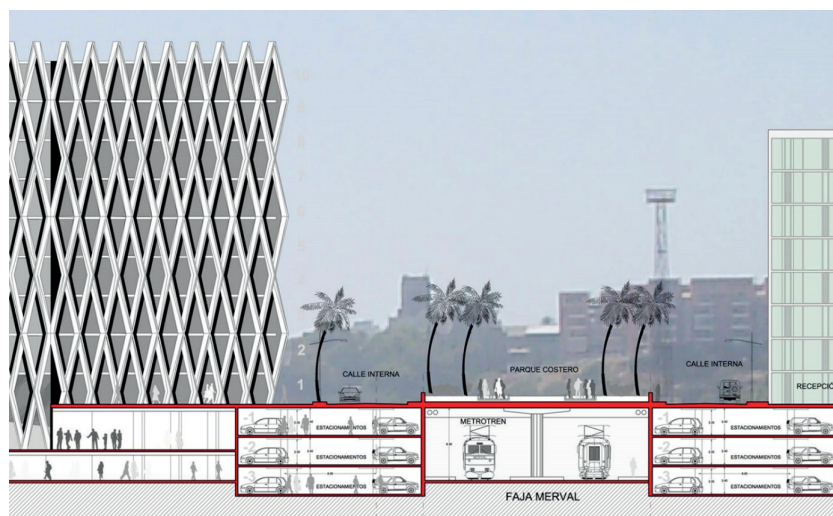


Figura n° 31. Proyecto Inmobiliario SAAM Vista Transversal. Fuente: Plan Seccional Yolanda-Barón (IMV e Intendencia Regional).

Por otra parte, desde la comunidad surgieron voces como la de Arturo Michell, quien dice “se puede saber quiénes son los intereses de las principales inmobiliarias que han construido y que les interesa construir en el borde costero” (Arturo Michell, dirigente Asamblea Ciudadana Valparaíso, entrevista, 24 de julio de 2017), apuntando a una red de actores privados que opera para definir de manera unilateral la producción del espacio para la zona costera de la ciudad, sin referirse explícitamente a SAAM, pues hay otras empresas inmobiliarias que han presentado y han construido edificación en altura a pie de cerro.

Esta situación es corroborada por la empresa SAAM a través de Alfredo Burgos, quien aclara que:

Eran propiedad de Ferrocarriles del Estado y se vendieron en los años ‘90, en un loteo que se llamaba Loteo EFE, y SAAM compró algunos terrenos y la municipalidad tenía un terreno de equipamiento que la ley le permite después de un tiempo vender, y ese lo compró la Empresa Portuaria de Valparaíso. (Alfredo Burgos, director Proyecto Seccional Barón SAAM, entrevista, 13 de marzo de 2020)

De esta manera, la privatización de esta zona del borde costero a partir de la compra por parte de una empresa privada, indica que dicho actor no concibe su operación y el funcionamiento de su propiedad en concordancia con el entorno. El espacio privatizado, por tanto, permite el libre uso, goce y explotación, siempre y cuando no contradiga o vulnere las normativas vigentes. No obstante, cuando existen planes de mayor importancia presentes en el Plan Regulador Comunal o en el Plan Maestro de una empresa estatal, este tipo de proyecto se desvaloriza y se archiva, cuando no es rechazado y eliminado.

Este proyecto, a la vez se encontraba conflictuado con el proyecto Puerto Barón de la EPV, principalmente referidos a la exclusividad en los accesos que colindaban con el acceso vehicular al mall. Este espacio se comprende por parte de la empresa SAAM como un espacio que requiere ser actualizado en cuanto a las regulaciones que rigen sus límites y los usos que corresponden a cada actor con sus características propios, entienden que “son los terrenos donde está la Tornamesa. Antigamente había una Maestranza en el sector, pero hoy día es

un galpón. Comprende los terrenos que están justo donde empieza el nudo Barón, dándole acceso único a unos terrenos de SAAM” (Alfredo Burgos, director Proyecto Seccional Barón SAAM, entrevista, 13 de marzo de 2020).

Es posible remitirse a la visión de Ion Martínez (2013 [1974]) que señala que lo inmobiliario es posible percibirlo como un sector de oportunidades desde el cual se pueden dirigir las inversiones en una zona, correspondería a un fenómeno de destrucción creativa, donde se crean nuevos espacios que posteriormente podrían ser destruidos y reemplazados por otro tipo de infraestructura que obedezca a otro tipo de movilización de capitales y del espacio. Se producen procesos de gentrificación, reemplazando a la población originarias, a espacios públicos y amenazando patrimonio cultural valioso.

El proyecto indica compensaciones al espacio público y a espacios patrimoniales, pero no indica mecanismos suficientes de prevención a las amenazas antes mencionadas.

El Proyecto Puerto a Gran Escala (PGE) Terminal 3

Otro de los proyectos que más repercusiones sociales y políticas ha provocado ha sido el llamado Puerto a Gran Escala (PGE) de la EPV, que contempla la construcción de nueva infraestructura portuaria, es decir, de un nuevo terminal portuario, en la zona costera de Yolanda. Se le denominó inicialmente PGE, compitiendo con el Proyecto a Gran Escala (PGE) de la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) por la adjudicación de los fondos estatales para la construcción del nuevo terminal, sin embargo, años después se modificó el proyecto y pasó a hablarse (sólo para el caso de Valparaíso) del Terminal 3 o un proyecto de puerto a escala ciudad.

El Terminal 3 Yolanda inicialmente proyectaba la construcción de un terminal con un frente de atraque capaz de atender de manera simultánea 3 naves de diseño Post Panamax (de 400 metros de eslora), a fin de lograr una transferencia potencial de 2.250.000 de TEUs al año (EPV, 2015). Este proyecto es modificado en el nuevo Plan Maestro (EPV, 2020) de la empresa reduciendo su frente de atraque (se proyecta para naves New Panamax, de 366 metros de eslora y naves Triple E, de 400 metros) y su longitud (de 1.330 a 1.282 metros), y aumentando su explanada de respaldo (de 38,1 a 39 hectáreas).

Desde la perspectiva y visión de la empresa, se entiende el sector de Yolanda como un gran espacio con potencial para ser utilizado y dispuesto para el desarrollo de la industria portuaria, contando con el suficiente espacio para duplicar la transferencia de carga actual del sistema portuario local, logrando captar las futuras demandas de parte de los actores y usuarios de la cadena logística.

El proyecto original considera una construcción por etapas, con el objetivo de lograr un desarrollo armónico con la zona donde se situará, especialmente por su cercanía a monumentos históricos que han posicionado al sector como la Zona Típica Barón de la ciudad (Maestranza Barón), además de lograr la integración de los espacios colindantes en la zona norte (Caleta Portales) y del sector Barón (Nudo Barón y Av. España) en su diálogo con el proyecto Puerto Barón (EPV, 2015).

Posteriormente, con la caída del proyecto Puerto Barón, la EPV tuvo que reconsiderar los accesos al proyecto de Terminal 3, donde la vía principal sería a través de Barón, mientras que el acceso por la Quebrada Cabritería es considerada como un “Acceso Alternativo”. Considerando que el Plan Maestro considera un futuro acceso por la Quebrada de Cabritería para un desarrollo portuario en

Yolanda, durante el proceso de tramitación de dicha modificación, EPV curso formalmente observación a la Municipalidad de Valparaíso, solicitando

(...) que es oportuno y necesario incorporar el trazado vial en la actual propuesta de Modificación Parcial del PRCV, que sea compatible con el uso propuesto de Área Verde Comunal, con el objeto de asegurar un futuro acceso urbano – portuario norte a la ciudad de Valparaíso. (EPV, 2020, pág. 127)

Sin embargo, este proyecto fue considerado por parte de algunos actores locales como un gran “elefante blanco”, es decir, como un proyecto que provocaría más daños, principalmente por sus altos costos, que beneficios y retribuciones para la comunidad de Valparaíso. Uno de estos actores ha sido Edison Schultz, quien ha señalado sobre el PGE

Un puerto a Gran Escala significa traer un buque Post panamax que caben 8.000 TEUs, 8.000 TEUs no van a venir todos llenos esos buques, pero posiblemente lleguen dos o tres que midan menos grande de eslora o de manga, que podemos tener un buque que traigan mil. (Edison Schultz, presidente SINTAACH, entrevista, 27 de septiembre de 2017)

Es decir, en palabras del dirigente, lo que primero tiene que definir y aclarar la EPV es en relación a la verdadera cantidad de carga que transfieren y pueden llegar a transferir las agencias navieras, de acuerdo a los contratos suscritos y los que eventualmente podría suscribir, situación que a la fecha no queda del todo claro. El comercio exterior, por lo tanto, sería el indicador de la real necesidad de construcción de más infraestructura portuaria para la ciudad.

Actores como Carlos Manterola (ASONAVE), se mostraron críticos y escépticos respecto a la verdadera materialización del proyecto, considerando que los fondos estatales estarían ya designados para el PGE de EPSA, en San Antonio. Además, Manterola agrega que

no se justifica, porque los mega puertos, como lo dije anteriormente son para atender mega buques y los mega buques llegan permanentemente donde hay mega mercado y un mega mercado no es un país que o un.... nosotros entre Santiago y Valparaíso tendremos 8, 9 millones de habitantes, entonces no da poh, si tiene que haber... estamos hablando sobre 200 millones de habitantes, el consumo que tiene que haber para que se justifique una inversión de ese tipo. (Carlos Manterola, vicepdte. ejecutivo ASONAVE, entrevista, 29 de enero de 2017)

Otros actores apuntaron sus críticas sobre el proyecto hacia los impactos negativos que provocaría en el sector costero de Barón y Yolanda, por la primacía que tendría la actividad portuaria por sobre otro tipo de actividades, como la turística y la recreativa, siendo materializada en el impacto al Paseo Wheelwright. Alfredo Burgos es uno de estos actores, y dice

Entonces, para que ellos pudieran funcionar con ese terminal tendrían que desafectar el Paseo Wheelwright y pasar la aplanadora, digamos, por ese sector para poder tener los containers y salir por su terreno. Entonces, necesitan 3000 millones de dólares, hacer el acceso Cabritería, un paso sobrenivel por Yolanda, tener este terminal, desafectar el Paseo Wheelwright. Y yo ahí ya les decía eso no va a pasar. Aquí hay, no sé, 600, 700 mil personas. (...) Valparaíso es un puerto, sí, está bien, nadie dice lo contrario, pero en todas partes del mundo los puertos se desarrollan junto con el borde costero. (Alfredo Burgos, director Proyecto Seccional Barón SAAM, entrevista, 13 de marzo de 2020)

Más crítico aún, con este proyecto, se posicionó el alcalde de la ciudad, Jorge Sharp, quien dijo que “de construir un Puerto a Gran Escala con el esquema de relación ciudad-puerto que existe hoy día es sinónimo de matar a la ciudad que alberga ese puerto, la mata, la asfixia” (Jorge Sharp, alcalde I. Municipalidad de Valparaíso, entrevista, 4 de septiembre de 2017).

No obstante, la negativa al proyecto no fue absoluta, no se estableció un no rotundo a su disposición en aquella zona, sino más bien un no a la manera en que consideró dialogar con el resto del entorno. Desde el mismo Ministerio de Transportes, la Coordinadora de la Unidad de Puertos, Paulina Soriano ha dicho que eventualmente el puerto de Valparaíso tendrá que crecer hacia sus potenciales zonas de crecimiento, como sería Yolanda, pero además buscar nuevas zonas.

Jocelyne Fernández, Directora de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas (MOP), señaló que dicho crecimiento está condicionado a la capacidad de crear y abrir accesos adecuados y que puedan ser realizables, características con las que no contaría el acceso por Quebrada Cabrtería en la actualidad, “el puerto no puede proyectar algo para lo cual no tiene acceso porque parte de su negocio es que lo tenga” (Jocelyne Fernández, directora Dirección Nacional De Planeamiento MOP, entrevista, 13 de diciembre de 2017).

Proyectos en el tramo: Muelle Barón – Estación Puerto (Tramo 2)

Avanzando hacia el sur de la bahía de Valparaíso por su borde costero, abordamos las representaciones del espacio referido a la zona desde el Muelle Barón hasta la Estación Puerto de Valparaíso. Esta zona ha sido una de las más relevantes en las discusiones sobre planificación urbana, planes de desarrollo marítimo-portuario y de desarrollo económico local de la ciudad, siendo considerada como un punto clave que definirá la jerarquía en cuanto a las vocaciones de ciudad, los tipos de actividad y la apertura de espacios del borde costero al uso y goce hacia las comunidades que lo demandan.

Para este apartado se consideraron todos aquellos proyectos que han estado en carpeta por parte de las empresas, de las instituciones locales y de actores de interés del sector. De esta manera, serán presentadas algunas de las principales observaciones, declaraciones y comentarios referidos a los siguientes proyectos: Puerto Barón (mall Barón), de la EPV y su concesionario el Grupo Plaza S.A.; Proyecto Portuario Barón, de ASONAVE; Anteproyecto Parque de Mar Puerto Barón, de la Universidad Católica de Valparaíso; Proyecto Parque Barón, a cargo del MINVU y del municipio porteño; los distintos proyectos para un nuevo Terminal de Cruceros; y el Terminal 2, a cargo de EPV y su concesionario TCVAL.

Proyecto Puerto Barón y el Conflicto sobre el Mall Barón

El proyecto “Puerto Barón concesionado desde el 10 de noviembre del año 2006 a la sociedad Plaza Valparaíso S.A. para el desarrollo, mantención y explotación de un proyecto turístico-comercial en el sector Barón de Puerto Valparaíso, por un período de 30 años a contar de la fecha de entrega del terreno. Superficie área inicial: 11 hectáreas”, es lo que indica EPV en su Plan Maestro del año 2015 (EPV, 2015, pp. 1.35, 1.36). Sin embargo, el proyecto se comienza a presentar en el contexto del Plan Maestro del año 2003 de la EPV. Tuvo por propósito realizar una importante intervención urbana en el borde costero de la ciudad, a lo largo de 840 metros, con 40 metros de ancho. De acuerdo a lo indicado por Mall Plaza, el proyecto contaba con 7,5 hectáreas de espacio público, con 2 plazas urbanas, un paseo, la renovación del Muelle Barón y una marina. Además,

tenía una avenida pública (la Av. Bicentenario) y conexiones a dos estaciones del Metro de Valparaíso (MERVAL): Barón y Francia. Se planteó contribuir a la revitalización de la ciudad y en especial del Barrio Almendral “optando por una imagen de arquitectura contemporánea, con usos mixtos”.... estrategias de conversión y recuperación de borde costero, que buscan abrir un nuevo territorio, crear un nuevo patrimonio urbano, espacios públicos de calidad, un paseo marítimo, la utilización de la bodega (Simón Bolívar) como eje, el respeto de los cerros y el entorno con alturas”. (Acta Comité de Conservación del Sitio Área histórica de la ciudad de Valparaíso, Gobernación Provincial Valparaíso, 2014, p.3)

Como se mencionó anteriormente, la Municipalidad dio un apoyo sustantivo al Proyecto con la aprobación en Concejo Municipal (no por consenso), de las modificaciones del PRC de Valparaíso, seccional Barón en dos momentos (2004 y 2009), para permitir la ejecución del Proyecto Puerto Barón. Esto ocurrió durante los periodos del Alcalde Cornejo y Alcalde Castro. Sin embargo, el Alcalde Sharp, (elegido el año 2016) cambió el rumbo y su gestión se opuso con fuerza a la construcción del Mall Barón.

El proyecto también tuvo un fuerte apoyo de la escala nacional de gobierno, respaldado por los gGobiernos Nacionales de turno (Pdta Bachelet y Pdte Piñera), mediante una acción más directa del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT) y del Sistema de Empresas.

Fue planteado por la EPV como uno de los proyectos más ambiciosos del último siglo para la ciudad. Se licitó el año 2006 y se adjudicó a la empresa Mall Plaza Barón. S.A. Sin embargo, después de casi 10 años y de importantes conflictos en la ciudad por la construcción del proyecto, la corte suprema falló el desenlace de un juicio que prohibió la construcción del proyecto, en diciembre del 2018.

Una pieza importante del proyecto era la construcción del centro comercial, Mall Plaza Barón, en las antiguas Bodegas Simón Bolívar de uso portuario, el que “complementará con dos edificios complementarios y adosados, de dos pisos cada uno; luego de una intervención bastante contemporánea, el Mall albergará una serie de tiendas comerciales, restaurantes y espacios para la circulación de los visitantes al nuevo centro comercial” (Isaza Londoño & Andrade Pérez, 2016). El proyecto no logra iniciar su fase de construcción producto de la judicialización por parte de actores locales opositores.



Figura n° 32. Proyecto Puerto Barón. Fuente: “El proyecto Mall Plaza Barón paraliza su edificación en Chile” (Fashion Network, 2018).

En esta línea, las palabras del entonces gerente general de EPV, Gonzalo Davagnino, dan cuenta de la idealización que se tenía por parte de la empresa de lo

que el proyecto representaría para el entorno y la ciudad en general. En general, se consideraba que Puerto Barón respondía a las principales necesidades de la comunidad porteña, como lo son su relación con el mar a través del borde costero y la creación de espacios abiertos y seguros.

El borde costero utilizable real para la ciudad está ubicado en Barón, pero hagamos una cuestión decente, no una cuestión picante en el sentido de que como yo voy a tener ahí un sector abierto a la ciudad si no tiene nada, en que se va a transformar esa cuestión, grafitis, mugrería, delincuencia, porque en eso si terminan las cosas desgraciadamente cuando las cosas tú las dejas botadas. (Gonzalo Davagnino, gerente general EPV, entrevista, 20 de noviembre de 2017)

El proyecto provocó una inmediata reacción contraria de organizaciones de la sociedad civil, que se oponían al proyecto inmobiliario comercial en el borde costero y recinto portuario y abogaban por mantener y revitalizar el uso portuario del sector. También hubo actores que se opusieron desde la perspectiva del derecho a la ciudad, ya que se favorecía una inversión privada inmobiliaria comercial, en vez de espacios públicos abiertos a la ciudadanía orientados a espacios públicos y culturales, promoviendo el patrimonio de fluido acceso ciudadano. Rápidamente se articularon coordinadoras de organizaciones contra el Mall Barón, destacando la “Coordinadora en Defensa de Valparaíso ciudad puerto” y la “Asamblea Ciudadana de Valparaíso” que actuaron en conjunto y agrupando muchas organizaciones sociales y asociaciones gremiales. A pesar de que varios/as actores tenían visiones distintas respecto al futuro del espacio, convergieron en torno a la oposición del proyecto Mall Barón. La relación entre los actores y las posiciones respecto al proyecto Puerto Barón (Mall Barón) fue analizada en la Sección 1, respecto a relaciones entre actores y conflictos.

A continuación, se da cuenta mediante una nube de palabras (programa NVivo) de los conceptos más referenciados sobre el proyecto Puerto Barón. Las palabras de mayor frecuencia son las que sitúan al proyecto como: Valparaíso, Borde costero, Proyecto Mall. En una segunda línea, resaltan las palabras referidas a las instituciones, como empresa portuaria, Estado, también destaca la Bodega Simón Bolívar, probablemente como patrimonio. Y también destacan aquellas palabras que tienen relación con la vocación portuaria del espacio:



Figura n° 33. Nube de palabras del código proyecto Puerto Barón. Fuente: Elaboración propia.

Uno de los actores opositores dentro del rubro portuario fue Carlos Manterola, representante de ASONAVE, quien se oponía específicamente al proyecto

porque éste reemplaza la vocación portuaria del sector por una estrictamente comercial, perdiendo una oportunidad crucial de construir un nuevo frente de atraque en el espacio donde se sitúa el Muelle Barón.

Me parece muy interesante de esto, como te digo hay muchas más, es que aquí Barón se construye frente a un acantilado, por lo tanto, la altura que se le diera a los contenedores no tiene ninguna importancia ahí, porque no le tapa la vista a nadie y no le molesta a nadie, esa es la otra ventaja que ofrece este sector, o sea, todo adonde están haciendo el mirador Barón, ahí eso, abajo no. (Carlos Manterola, vicepdte. ejecutivo ASONAVE, entrevista, 29 de enero de 2017)

Según la visión de Manterola, el espacio costero de Barón tendría las condiciones para generar un desarrollo portuario adecuado para las condiciones que requiere la transferencia de carga contenerizada y, a la vez, armónico con las comunidades vecinas, las que no percibirían un mayor impacto visual a causa del apilamiento de contenedores.

Desde las instituciones públicas también hubo declaraciones y posicionamientos, entre los que destacan una posición en contra del proyecto del alcalde de Valparaíso Jorge Sharp, quien desde un comienzo se mostró contrario a la realización del proyecto, ya que, a su entender en dicha zona se podría desarrollar un mejor proyecto, uno que integre de mejor manera la relación ciudad-puerto, con la economía local y que el beneficio sea público, para la ciudad, más que para una empresa privada:

darle un uso, un uso comercial, pero para apoyar el comercio local, darle una proyección a ese sector vinculado a, particularmente al lugar de la tornamesa donde yace la herencia patrimonial ferroviaria de la ciudad, seguir hacia el paseo Wheelwright y terminar en Caleta Portales, o sea, proyectar desde Caleta Portales hasta el sector del Barón, toda un área de desarrollo urbano. (Jorge Sharp, alcalde I. Municipalidad de Valparaíso, entrevista, 4 de septiembre de 2017)

Otra visión pública, pero de escala nacional es la de José Piga, consejero del Consejo de Monumentos Nacionales (CMN). Piga no lo consideraba un proyecto necesariamente malo, “que un privado pudiera generar 7 u 8 hectáreas de parque, de borde costero más o menos, de verdad me parecía una cuestión interesante, y que lo mantuviera, y que lo cuidara” (José Piga, consejero CMN, entrevista, 13 de junio de 2019), identifica, además, varios puntos rescatables, como que pudiese en el futuro ser reconvertido y transformado para el uso portuario.

Otra argumentación relevante en la oposición al proyecto ha sido la existencia del Decreto N°144 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (4 de octubre de 2006) que permite la enajenación en un extenso paño para la inversión inmobiliaria residencial en el recinto portuario, como lo destacan, entre otros/as, Katrina Sanguinetti y Claudio Reyes, Pablo Andueza.

Katrina Sanguinetti fue una de las concejales que se opuso al Proyecto Puerto Barón, al Mall Barón, en la primera votación de Concejo Municipal (2004) que modificó el PRC para posibilitar el proyecto. Aquí se refiere a la inversión inmobiliaria comercial y residencial en el borde costero y específicamente, en el recinto portuario:

(ha habido) una pelea permanente, porque en general han pasado varias miradas sobre el borde costero, pero nunca ha habido una que se

construya el mall y a lo mejor una parte de edificios, un tipo de edificios particulares, a lo que en ese tiempo cuando yo estaba de concejala yo me opuse tenazmente porque eso era es público, entonces ellos hablan que iban a hacer una especie de arriendo a 90 años una cosa muy rara. (Katrina Sanguinetti, ex directora de SERNATUR, entrevista, 5 de marzo de 2017)

Refiriéndose a la posible edificación en altura en el terreno concesionado a Mall Plaza, Claudio Reyes, ex pdte. Colegio de Arquitectos Valparaíso y exconcejal percibe que hay una visión amplia respecto a no permitir que se afecte al borde costero con edificación en altura y afectando el patrimonio urbano, como es el caso de la Bodega Simón Bolívar:

En términos personales y yo creo que (es) la opinión que comparten todos, ahí hay un tema que es urbano propiamente tal, o sea, ese terreno no debería tener condiciones de edificación por lo menos en la perspectiva de desarrollar un proyecto de esa envergadura, o sea, podría haber proyecto de otro tipo, de otra escala, el tema patrimonial yo creo que es un abuso lo hacen con la bodega Simón Bolívar. (Claudio Reyes, ex pdte. Colegio de Arquitectos Valparaíso, entrevista, 2 de diciembre de 2016)

El arquitecto (Reyes), además resaltó la importancia urbana que tendría la Bodega Simón Bolívar para la ciudad en términos patrimoniales, por lo que su intervención representaría un acto grosero que culminaría con su fragmentación y la imposibilidad de reconstruirla para recuperar su valor original. Reyes también se aventura en señalar que existe un “chanchullo” (un acuerdo privado de carácter inmoral, e incluso ilegal) que estaría posibilitando su avance como proyecto.

Pablo Andueza, de la Coordinadora de Defensa de Valparaíso ciudad-puerto, se refiere a la vigencia de la posibilidad de edificación, sin que se haya derogado el decreto, a pesar del anuncio de gobierno que no se construirán edificios en altura, calificándolo como buena noticia, pero no se expresa en un cambio normativo:

fue por ejemplo (una buena noticia) el públicamente asumir como gobierno de que no se iban a construir los edificios de altura, todavía sin embargo el problema está porque hay un decreto presidencial que autoriza y declara prescindible un importante paño del borde costero donde se podrían construir edificios de vivienda (Pablo Andueza, Coordinadora de Defensa de Valparaíso ciudad-puerto, entrevista realizada el 2 de diciembre de 2016)

En palabras de Michell, el proyecto Puerto Barón eludió una serie de regulaciones a medida que avanzaba el tiempo, fundamentalmente porque el proyecto mismo era aún desconocido para la mayoría de los actores de la ciudad. Michell señala,

Es el 2009, o sea ¿te fijas? todo sería mucho más posterior y ese es el 2009 que se cambia el seccional Barón... Y sin cambiar el plan regulador, entonces si te fijas desde ahí se empieza a desencadenar, ya viene el 2009, el 2010 y esto ya está ya (...) La Asamblea Ciudadana siempre ha tenido un norte bien claro, que en ese seccional no podemos permitir un mall, no se trata de modificarlo, para nosotros ese terreno siempre fue un terreno portuario. (Arturo Michell, dirigente Asamblea Ciudadana Valparaíso, entrevista, 24 de julio de 2017)

A las denuncias de irregularidades, se levantaron demandas judiciales por parte de actores locales, entre ellos/as Jorge Bustos representante de la Confederación de la Gente del Mar (CONGEMAR) y Pablo Andueza, de la Coordinadora de Defensa de Valparaíso ciudad-puerto, contra el proyecto, las que lograron ser acogidas por la Corte Suprema que declaró ilegal el permiso de construcción entregado por la Dirección de Obras Municipales del municipio porteño (2018), imposibilitando el avance de la producción del espacio que impulsaba la EPV, junto a Plaza Barón S.A. para el sector de Barón en el Bordo Costero.

Durante el extenso período durante el cual se debatió e intentó ejecutar el proyecto, se presentaron otras ideas y anteproyectos alternativos al Proyecto puerto Barón. Aquí se presentan 2: una de ASONAVE y la otra de Arquitectura de la PUCV.

Proyecto portuario Barón ASONAVE

Como alternativa al proyecto Puerto Barón, desde la ciudad se levantaron distintas iniciativas con potencial para convertirse en proyectos que formaran parte del Plan Maestro de la EPV para ser construidos en el borde costero de Valparaíso. Como mencionamos anteriormente, Carlos Manterola (ASONAVE) fue uno de los principales actores del rubro portuario opositor al proyecto Puerto Barón, reivindicando la vocación y futuro portuario que debiese tener, a su consideración, la zona de Barón.

El proyecto propuesto desde ASONAVE proponía construir en la zona de Barón un nuevo terminal portuario, creando un acceso hacia el norte por Quebrada Cabritería por vía elevada. Para esta empresa, resultaba totalmente necesario propulsar el desarrollo portuario en esta zona, por las condiciones que representa dicha zona, como, por ejemplo, “Barón se construye frente a un acantilado, por lo tanto, la altura que se le diera a los contenedores no tiene ninguna importancia ahí, porque no le tapa la vista a nadie y no le molesta a nadie” (Carlos Manterola, vicepdte. ejecutivo ASONAVE, entrevista, 29 de enero de 2017).

Además, desde la empresa advierten la importancia de “mantener el uso del borde costero para los fines para los cuales está creado, porque nosotros como institución representamos, un 33 a un 35 por ciento de todas las recaladas de naves que hay en el puerto Valparaíso” (Carlos Manterola, vicepdte. ejecutivo ASONAVE, entrevista, 29 de enero de 2017). En este sentido, apreciamos que la visión del directivo representa la exclusividad de la actividad portuaria en cuanto al uso del borde costero, por sobre otras actividades presentes.

De esta manera, y desestimando el desarrollo portuario hacia el sur con un proyecto sobre la Playa San Mateo, demuestran que, para su sistema de representaciones del espacio, la parte central del anfiteatro urbano de la ciudad debe ser ocupado por la industria portuaria casi en su totalidad. No obstante, recalcan que se deben mantener las pocas playas que tiene Valparaíso, por lo que no sería conveniente desarrollar obras de infraestructura en Playa San Mateo, ni siquiera como zona de respaldo para la acumulación de contenedores.

Anteproyecto Parque de Mar Puerto Barón (Arquitectura PUCV)

Otra de las alternativas al proyecto Puerto Barón que surgió desde la ciudad fue el anteproyecto “Parque de Mar Puerto Barón”, elaborado por un grupo de académicos y estudiantes de la carrera de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (PUCV), liderados por Boris Ivelic, Edison Segura y Pablo Vásquez, ante su preocupación por la construcción del Mall Barón y a cómo consideraban que debiese ser distribuido el espacio y los usos de suelo en

la zona costera de Barón, para un mejor aprovechamiento del acceso al borde-mar por parte de la ciudadanía. En el lanzamiento del proyecto, los arquitectos declararon lo siguiente: “El presente anteproyecto que hacemos público, para contribuir al llamado presidencial (...) Ha contado con la asesoría de nuestros profesores especializados en materias marítimas y con el equipamiento de laboratorios para ensayar las propuestas presentadas” (Valencia, 2014).

Este anteproyecto se estructuró en función de cuatro propósitos: el primero, construir un Parque Marítimo Público para dar a la comunidad un espacio que permita actividades recreativas, deportivas y culturales; segundo, la construcción de un Parque Isla protegido y controlado, accesible desde la ciudad y también por mar; tercero, convertir la Bodega Simón Bolívar en un “pórtico traslúcido de acceso, evitando que sea un obstáculo visual y físico, permitiendo albergar un programa abierto: museo, biblioteca, exposiciones, conciertos, hotel para eventos y comercio en el nivel inferior” (Valencia, 2014); y cuarto, el anteproyecto se propone generar una gestión urbana estatal y privada del espacio.

Proyecto Parque Barón MINVU-Municipalidad de Valparaíso

Una vez invalidado el permiso de construcción entregado a Mall Plaza por parte de la DOM, desde la municipalidad se levantó un proceso de consulta ciudadana llamado “Imagina el muelle Barón” para definir qué proyectos podrían ser viables en la zona costera de Barón y que respondiesen de mejor manera a las necesidades y requerimientos de las comunidades de la ciudad. Desde el municipio porteño resaltaron y valoraron el proceso, destacando en su sitio web lo siguiente: “En 2019, con el 48% de los votos, los porteños y porteñas se inclinaron por la alternativa “Parque Barón” en el concurso “Imagina el Muelle Barón” del Ministerio de Vivienda y Urbanismo que tuvo una participación de 11.344 ciudadanos” (Municipalidad de Valparaíso, 2020).

El proyecto identifica tres causas de problemas en la ciudad: urbanas y ambientales; físicas; y sociales. Para esta situación, desarrolla una propuesta arquitectónica para las alternativas de solución del problema que también se estructuró en tres partes: áreas verdes de recreación y esparcimiento; circulaciones y paseos; y áreas de servicios. Este proyecto, a diferencia de Puerto Barón, gozó de una buena recepción por parte de los actores locales que se opusieron a la realización del proyecto precedente.

Cuenta de ello es el nivel de acuerdo al que llegó el Gobierno Local (municipio) con el Gobierno Nacional (presidencia), quienes de manera conjunta apoyaron e impulsaron el desarrollo de este nuevo proyecto, tal como lo destaca un directivo de la empresa Puerto Deportivo, con presencia en el Muelle Barón.

Y que Piñera plantee este proyecto con un Jorge Sharp como alcalde es como iloco! es una señal súper potente, o sea, es una cuestión transversal, independiente de todas las cosas políticas y análisis sub, sub y sub que les puedas dar, pero es súper potente para Valpo. Y va a generar empleos, y va a generar esto porque tienes que tener guardia, gente haciendo aseo, la gente va a hacer deporte, entonces la gente que va a hacer deporte, entonces vas a tener gente que entrena a la gente. (Representante Puerto Deportivo, entrevista, 30 de julio de 2017)

Este acuerdo surge como un antecedente inédito, principalmente por los posicionamientos políticos e ideológicos de ambas autoridades, donde el mandatario presidencial es representante de la derecha neoliberal hegemónica, y su contraparte comunal, Jorge Sharp, representa el triunfo del sector ciudadano que no se incluye, o bien, se autoexcluye del binomio izquierda-derecha insti-

tucional, representado por los pactos políticos Nueva Mayoría y Chile Vamos, respectivamente. En palabras de Sharp, sobre la planificación territorial y la gobernanza,

la gran tarea que tenemos es ver cómo logramos meter a los cerros en esta discusión, porque la discusión sobre el borde costero es una discusión vinculada generalmente a las vanguardias de la ciudad, política y sociales, pero el gran ausente de esta discusión ha sido precisamente el actor que vive en los cerros, que la forma de entrar al debate que ha tenido los años es vinculada precisamente a la idea de la ley Valparaíso, que le puerto tribute. (Jorge Sharp, alcalde I. Municipalidad de Valparaíso, entrevista, 4 de septiembre de 2017)



Figura n° 34. Proyecto Puerto Barón. Fuente: Imagen obtenida de (Plataforma Arquitectura, 2015).

En esta línea, el proyecto Parque Barón es presentado no sólo como una solución a la pregunta sobre qué se hace con ese espacio, sino que además incorpora las visiones de ciudad y de usos de los espacios que anteriormente no se encontraban incorporadas.

El mismo directivo señala además las posibles complicaciones y amenazas que hasta la actualidad afectan al espacio que comprende el sector del Muelle Barón, principalmente en cuanto a la disposición de infraestructura urbana, su mantención, cuidado y la inseguridad, situaciones de las que se haría cargo el nuevo proyecto.

todos los que están afuera, las escuelas de buceo, originalmente estaban dentro del puerto, en general todos los que están dentro de Puerto Deportivo encuentran fantástico el proyecto. El restaurant también, que es de mis vecinos cercanos, el VTP obvio, o sea, yo he tenido conversaciones con ellos y también lo encuentran fantástico, pero lo encuentran fantástico ¿por qué? porque vas a llegar en el crucero, te vas a bajar en el muelle, va a bajar del muelle y va a llegar al VTP, y después vamos al parque, o sea la llegada a Valparaíso no es llegar a esta cuestión que es como Chernóbil ahora poh, es como la guerra Irán-Irak acá atrás. (Representante Puerto Deportivo, entrevista, 30 de julio de 2017)

De igual manera, el dirigente de los transportistas de la quinta región, Iván Mateluna, brindó su apoyo y respaldo al nuevo proyecto, aunque con ciertas salvedades que, de no ser consideradas, afectarían directamente a su gremio.

Según Mateluna, uno de los temas que mayor preocupación les surgieron como transportistas usuarios del puerto de Valparaíso, tenía relación con el posible cierre del espacio y la reducción de las vías de acceso, que complicarían la entrada de los camiones de carga a la zona de Barón, espacio al que no han renunciado espacio destinado a la transferencia de carga contenerizada, “si tú miras Barón hoy día y miras para Barón te das cuenta que el sector de Barón es un acantilado y que sirve para el acopio de contenedores, por lo tanto, hay cosas que son contraproducentes de acuerdo a las defensas que uno hace de algo” (Iván Mateluna, presidente FEDEQUINTA, entrevista, 11 de octubre de 2018).

Proyectos para un Terminal de Cruceros

Al costado del sector de Barón, avanzando hacia el centro del anfiteatro urbano, se ubica el espacio que la EPV en su Plan Maestro dispuso para la construcción de un nuevo terminal de pasajeros, a través del cual se recibe y atiende a los pasajeros de cruceros que llegan a la ciudad, tanto como destino como para hacer escalas hacia otros destinos. Es decir, no implicaba la construcción de una infraestructura de muelle para Terminal de Cruceros. La EPV dispuso de aquella zona para la construcción de un nuevo terminal ya que el antiguo recinto utilizado (Bodega Simón Bolívar) sería incorporado al proyecto Puerto Barón. La caída de este último proyecto estuvo a punto de generar complicaciones para el nuevo recinto (nuevo Valparaíso Terminal de Pasajeros, VTP), debido a que los permisos de edificación se encontraban conectados entre sí, sin embargo, la situación logró ser resuelta, aun cuando actores de la comunidad levantaron acciones legales para su demolición.

Otro antecedente a mencionar tiene relación con las movilizaciones de trabajadores portuarios desarrolladas durante el año 2017, a los pocos meses de haber sido entregado e inaugurado el nuevo VTP. Durante febrero de 2017, los trabajadores portuarios agrupados por la COTRAPORCHI y el Sindicato N°1 de Estibadores de Valparaíso realizaron una serie de manifestaciones en el conflicto por la “cargas limpias”, siendo una de ellas el bloqueo al tránsito de buses que transportaban cruceristas en dirección al VTP, lo que también fue analizado en la sección de prácticas espaciales y relaciones entre actores.

La disputa respecto a la prioridad de uso de los terminales (carga o cruceros), el conflicto de cargas limpias y en consecuencia el bloqueo de cruceros descrito anteriormente fueron factores que aumentaron este debate. Actores del sector marítimo-portuario han propuesto proyectos en distintas ubicaciones para la construcción de un Muelle de Cruceros, sin embargo, no se ha logrado converger en un proyecto consensuado, arguyendo razones técnicas o financieras, especialmente respecto a la localización en el escaso frente marino con aguas protegidas de la ciudad.

Se ha debatido bastante en la ciudad sobre la necesidad de un muelle para un terminal exclusivo de cruceros en el puerto de Valparaíso, para lo cual se han presentado distintos proyectos. Las principales discusiones que han tensionado el tema de la construcción de un nuevo muelle exclusivo para cruceros han sido si se justifica o no la construcción de una nueva infraestructura o si se utilizan los terminales de carga disponibles hoy.

Por otra parte, actores locales y el sector turismo han relevado la importancia que tendría para la ciudad contar con un terminal exclusivo de cruceros y el positivo impacto que tendría en el sector, como lo destaca Verónica Castillo:

Creemos que es relevante para Valparaíso que exista en este borde un muelle que esté construido especialmente para recibir buques de pasaje-

ros y que nos permita otra vez abrir esta ventana al mundo y que lleguen estos pasajeros y que lleguen estos buques, que nos permita generar trabajo, que nos permita a los empresarios - a las pequeñas empresas con hoteles- sostenernos en el tiempo. (Verónica Castillo, pdta. Asociación Gremial de Hoteles de Valparaíso, entrevista, 8 de enero de 2018)

La dirigente gremial apunta, como vemos, a que la prioridad de este proyecto es fundamental para su crecimiento como sector económico de la ciudad, donde el impacto positivo se podría notar de manera inmediata. La industria de los cruceros, por lo tanto, se encontraría directamente vinculada con la actividad hotelera de la ciudad, a tal nivel de dependencia que su afectación, como lo fue la pérdida de algunas líneas de cruceros a causa de las movilizaciones portuarias, repercute en todo el entramado económico local turístico.

Hay quienes plantearon la posibilidad de un nuevo muelle de cruceros como una opción entre construir más puerto de carga o más puerto turístico: una u otra alternativa. Y también hay quienes opinan que ambas actividades en infraestructuras exclusivas pueden convivir en el mismo puerto. En el primer caso, se muestra a continuación la visión del ejecutivo de la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), Jorge Aldunate, y del vocero del Pacto Urbano La Matriz, Gonzalo Ilabaca.

Para el caso del ejecutivo de CSAV, se destaca como su principal argumento que la rentabilidad para la ciudad debiese ser el criterio prioritario, de una u otra alternativa de proyecto:

Si los resultados te dan que tener buques de pasajeros desde noviembre hasta mayo, más o menos, le deja más a la ciudad que traer contenedores, van a tener que poner un atracadero buque de pasajeros y van a hacer toda esa infraestructura del Mall (...) porque es más amigable con la ciudad. Lo otro es más violento, es más mecánico, más tarro como decimos nosotros, más maquinaria pesada. (Jorge Aldunate, ejecutivo Compañía Sudamericana De Vapores S.A., entrevista, 1 de noviembre de 2018)

La representación de la violencia en este caso, para este ejecutivo, se refleja en el tipo de actividad referida a la transferencia de carga contenerizada, a la que no importaría los impactos visuales y también sociales que produce a través de su operación. Mientras que, por otro lado, la actividad turística depende de las condiciones urbanísticas y sociales, es decir, del espacio y entorno en el que se recibe, atiende y despliega a los pasajeros que circulan en los cruceros que atracan en la ciudad.

Mientras que el vocero del Pacto Urbano La Matriz, se manifiesta por la construcción de un terminal de cruceros, manteniendo a Valparaíso como puerto de transporte de carga y de pasajeros. Sostiene que una nueva infraestructura para cruceros debiese reemplazar la construcción del nuevo proyecto de expansión portuaria T2:

Si tú quieres ser un puerto patrimonial y un puerto portuario tendría que tener una especie de muelle especial para la ciudad, que sea para traer los cruceros (...) obviamente que a nosotros nos gustaría que hubiera un terminal de cruceros en el borde costero del centro del anfiteatro, en estas aguas abrigadas donde está el T2, por ejemplo, en vez de hacer un T2 haces un muelle específico para los cruceros. (Gonzalo Ilabaca, vocero Pacto Urbano La Matriz, entrevista, 7 de junio de 2017)

En la línea planteada, la industria turística portuaria puede y debe operar de forma paralela de la industria portuaria de transferencia de cargas. El puerto, por tanto, puede ser y funcionar como un espacio con funciones diversas y alternas, no dependientes necesariamente unas de las otras, a fin de que la eficiencia de una no afecte ni altere la actividad de la otra.

En tanto, desde la agencia naviera AGUNSA, la que ha estado a cargo del Terminal de Pasajeros, Myriam Montoya destaca que se trata de una decisión estratégica de país para el desarrollo del turismo a nivel nacional, por tanto, se trataría de una decisión central a nivel central. Valparaíso, como puerta de entrada a Chile, considerando los atributos y potencialidades de la ciudad de Valparaíso:

Es una decisión más que local de la administración portuaria, EPV el tema del Terminal de Cruceros (...) estratégica nacional, de visión país, porque si queremos crecer el turismo como país, vender el país, Valparaíso puerta entrada. Actualmente, desgraciadamente, San Antonio sabemos cómo es, no se dan las mismas condiciones que en Valparaíso, sí en cuanto espacio, pero no tiene esa belleza o misticismo que tiene Valparaíso. (Myriam Montoya, line manager AGUNSA, entrevista, 19 de febrero de 2020)

La diferencia entre ambas ciudades portuarias, Valparaíso y San Antonio, no estaría siendo del todo explotada en beneficio de la ciudad por parte de la EPV, según la visión de esta empresa encargada de la transferencia de pasajeros, ya que no se aprovechan las condiciones únicas y distintivas que Valparaíso ya posee, como un espacio con un gran atractivo turístico.

Para el Pdte. de la COTRAPORCHI sostiene, como representante de un sector de los/as trabajadores portuarios/as que apoyarían cualquiera de los 2 proyectos: de ULTRAMAR y de AGUNSA, destacando la existencia de terminales específicos para cruceros en el mundo:

Hay dos proyectos. Está el proyecto de ULTRAMAR y el proyecto de AGUNSA Nosotros, cualquiera que sea nos quedamos... Hay un proyecto Barón y el proyecto Bellavista. Esos son los dos proyectos.... no nos interesa cual gane pero que haya un muelle de cruceros. Nosotros cuando fuimos a Miami todos los puertos del mundo, todos tienen muelle de cruceros. (Sergio Baeza, presidente COTRAPORCHI, entrevista, 2 de octubre de 2018)

A continuación, analizaremos una serie de proyectos que durante el tiempo que comprende la presente investigación fueron presentados a la opinión pública por parte de diversos actores locales, nacionales y globales, como alternativas para ser dispuestas en la zona que comprende desde los límites del proyecto Parque Barón hasta la altura de calle Edwards, por el borde costero.

El Proyecto de Terminal de Cruceros en Barón

Durante el mes de julio de 2017, surge un proyecto de muelle exclusivo para la transferencia de pasajeros ubicado en la zona del Muelle Barón, propuesto por el concesionario del terminal 1 la empresa Terminal Pacífico Sur (TPS).

El proyecto contempla la construcción de un muelle apto para recibir a cruceros de 300 metros de eslora, se construiría entre 18 y 24 meses y tendría un costo de inversión de 11 millones de dólares. En palabras de su gerente general, Oliver Weinreich, es un proyecto compatible con la infraestructura portuaria ya dispuesta en el borde costero de la ciudad lo que impulsaría un desarrollo

integral, generando mayor competitividad del sistema portuario y aumentaría la actividad económica de la ciudad.

En esa línea, el gerente general señala que “La polémica que se ha generado en torno al tema de los cruceros en Valparaíso no apunta a la raíz del problema: no es que los operadores de carga no estén prestando un servicio adecuado a los cruceros, sino que no existe una infraestructura apropiada y dedicada al servicio de pasajeros” (TPS, 2017). La construcción de un muelle exclusivo para la transferencia de pasajeros, según da cuenta el gerente general de TPS, representaría un beneficio y una solución.



Figura n° 35. Proyecto Muelle de Cruceros TPS.
Fuente: imagen obtenida de (TPS, 2017).

Sin embargo, uno de los principales detractores del proyecto fue la EPV, la que, a través de su gerente general, Gonzalo Davagnino, da cuenta de los problemas que tendría la construcción de un muelle para cruceros en la zona del Muelle Barón, que representaría para su criterio un espacio de riesgo y peligro para el desarrollo de este tipo de actividad.

Todos los que saben de puertos sabemos que en Barón no se pueden atracar buques...Porque no tienes agua protegida, y segundo no hay ningún capitán de un buque que acepte instalarse ahí porque hay un problema del tanque, significa la ola que se te empieza a mover el buque, se te cortan las amarras. (Gonzalo Davagnino, gerente general EPV, entrevista, 20 de noviembre de 2017)

El espacio del Muelle Barón, por lo tanto, es disputado desde las experticias que surgen desde actores del mismo rubro, la actividad portuaria, quienes difieren en cuanto a los aspectos técnicos y condiciones actuales del espacio, que para unos serían las ideales, mientras que para los otros representarían un riesgo que no podría ser amortiguado más que con la disposición de más infraestructuras en el borde costero (como un nuevo molo de abrigo), lo que aumentaría los costos de inversión presentados. El riesgo, por lo tanto, se puede identificar en los discursos de quienes se focalizan en la inversión monetaria que conllevaría un proyecto de muelle exclusivo de cruceros (riesgo de no rentabilidad), como en quienes se preocupan por la calidad en el servicio de atención que no

podría asegurar ni siquiera la seguridad de sus usuarios (riesgo humano).

El Proyecto de AGUNSA-VTP en Bellavista

Más tarde, durante ese mismo año, la empresa AGUNSA, concesionario a cargo de la administración del VTP, presenta su proyecto de muelle exclusivo de pasajeros, a la vez de instar a la EPV de modificar su Plan Maestro. Esta alternativa surge desde la empresa concesionaria luego de desestimar el proyecto emanado desde su par TPS algunos meses antes.

No, muelle barón no es carta porque está abierto a los nortes y la marejada lo afecta. Nosotros hace muchos años atrás, en los años 90's, intentamos llevar un buque para allá. Hicimos la prueba con un buque Cristal de 220 metros, llevamos al Capitán, hicimos el experimento ilo hicimos! pero lamentablemente no da por el punto de vista marítimo...y los calados. (Myriam Montoya, line manager AGUNSA, entrevista, 19 de febrero de 2020)

El proyecto de AGUNSA tiene por objetivo construir un nuevo muelle frente a las instalaciones del VTP que permita recibir simultáneamente a dos buques de 300 metros de eslora, contemplando una construcción total de superficie de 2.300 metros cuadrados, lo que significaría una inversión de 30 millones de dólares (AGUNSA, 2017). Este proyecto representaría no sólo la generación de una sinergia directa e imperturbable en la recepción y atención de pasajeros, sino también eliminaría uno de los riesgos presentes en las propuestas desarrolladas para la zona de Barón, referido a la seguridad humana de operarios y pasajeros.



Figura n° 36. Proyecto Muelle de Cruceros AGUNSA. Fuente: imagen obtenida de (AGUNSA, 2017).

No obstante, y al igual que lo acontecido con el proyecto presentado por TPS, la EPV lo rechaza públicamente, según dan cuenta desde AGUNSA.

Está todo el tema de cómo íbamos a mover los carros dentro del Terminal, edificios de oficina, áreas de servicio, todo. Y este proyecto ya fue presentado a la Empresa Portuaria, pero como usted bien sabe la Empresa Portuaria lo desechó”. (Gonzalo de la Sotta, operador de cruceros VTP, entrevista, 18 de febrero de 2020)

Desde AGUNSA reaccionaron señalando que lo que indica la EPV no es por razones técnicas para rechazar el proyecto, sino respecto a la rentabilidad de la inversión, la que no podría ser recuperada sólo con la actividad de transporte de cruceros. La representación que mantendría la EPV, según vemos, sigue siendo la definición de un espacio en cuanto a su rentabilidad económico, impidiendo cualquier factor (proyecto) que implique un riesgo monetario que no pueda ser contrarrestado con una futura operación del muelle exclusivo de pasajeros.

Esta situación es desmentida por parte del concesionario, argumentando que el

muelle podría tener otros usos, además de la transferencia de pasajeros, según indica Gonzalo de la Sotta.

Adicionalmente ¿qué hacemos con el Muelle cuando no haya buques de pasajeros? hay mucho buque que viene a la Bahía de Valparaíso solamente a hacer combustible, no entran al puerto, y se juntan afuera con las barcazas que hacen combustibles y lo hacen a la gira. Pero muchas veces hay marejadas, están puerto cerrado, no se puede hacer, y quedaron los buques 1, 2 o 3 días esperando (...) ahí tienes una alternativa de muelle para hacer combustible, por ejemplo, puedes poner una tarifa especial solamente arrastre de combustible. (Gonzalo de la Sotta, operador de cruceros VTP, entrevista, 18 de febrero de 2020)

Es así como queda expuesto que el rechazo por parte de la EPV no pasaría por aspectos técnicos ni de inversión, sino que corresponderían a otro tipo de intereses, los que no quedan del todo claro, solo en evidencia la postura negativa frente a las propuestas levantadas desde sus empresas concesionarias.

Esa decisión se debiera canalizar a través de EPV. Bueno, es lo que se supone que han estado en conversaciones con el gobierno. Yo no sé cuándo ellos analizaron los números y dieron esa respuesta, que la dieron a través de la prensa, ni siquiera la dieron a las entidades que estaban participando en este proyecto, cuando dieron la respuesta ellos solamente se refirieron a que los números no daban, ninguna otra explicación. Yo no sé si ellos habrán conversado con alguien del gobierno. (Myriam Montoya, line manager AGUNSA, entrevista, 19 de febrero de 2020)

El cuestionamiento de las decisiones tomadas por la autoridad portuaria, representada por la EPV, da cuenta del nivel de tensión presente sobre la forma en que dispone a través de sus modelos de gobernanza y de planificación, definiendo un flujo jerárquico completamente vertical, sin retroalimentación de abajo hacia arriba.

El Conflicto en torno al proyecto terminal de cruceros

A los debates entre a EPV y sus concesionarios, se sumaron a la discusión los mismos trabajadores portuarios que tuvieron el conflicto inicial con la empresa portuaria por el conflicto de las cargas limpias. Es menester recordar que las movilizaciones portuarias repercutieron en el abandono de las líneas de cruceros más importantes usuarias del puerto de Valparaíso, por la ingobernabilidad mostrada por la EPV en su manejo del conflicto.

Nosotros en agosto del año pasado firmamos un acuerdo, ante pasado firmamos un acuerdo con la Empresa Portuaria sobre el tema del muelle de cruceros, ¿ah? Y no se ha concretado nada, hay estudios, estudios, pero dijeron, bueno, nosotros el acuerdo que firmamos era pal 2021 en que estaba listo el muelle de cruceros y creemos que ahí después nos van a echar la culpa a los trabajadores de nuevo, que aquí que allá, nosotros dimos todas las garantías a los cruceristas en Miami que vinieran a Valparaíso, lo íbamos atender igual, pero también la Empresa Portuaria tiene que poner un grano de arena ahí también poh, mucho estudio, estudio, y poco movimiento con el tema. (Sergio Baeza, presidente CO-TRAPORCHI, entrevista, 2 de octubre de 2018)

Los portuarios responsabilizan directamente a la EPV por la no construcción del muelle exclusivo para cruceros, dando cuenta la administración del espacio es exclusivamente responsabilidad de este ente. De esta manera, se suman a

aquellos actores locales, que forman parte de la cadena logística portuaria, que cuestionan la gobernanza de la autoridad portuaria, dando cuenta que la planificación del desarrollo portuario sería un espacio donde no existe un diálogo, ni una visión ni una planificación integral.

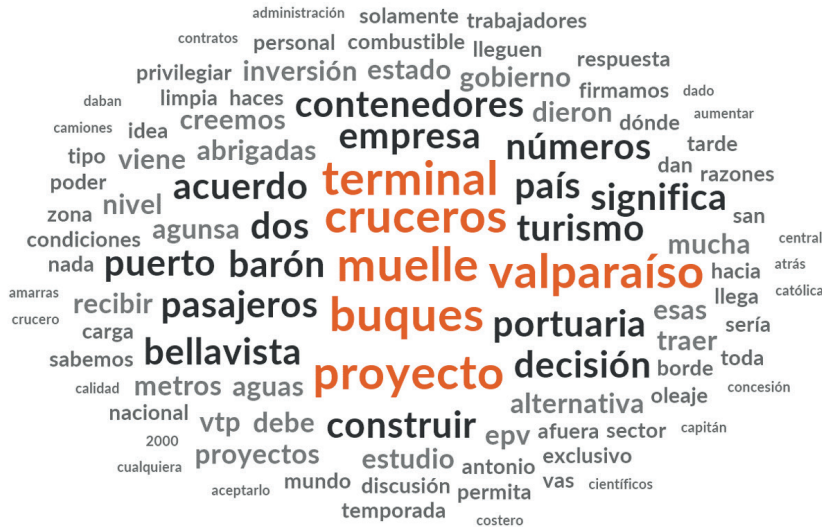


Figura n° 37. Nube de Palabras del Código Proyecto Terminal De Cruceros. Fuente: Elaboración propia.

En la presente nube de palabras identificamos como aquellas más importantes, en relación con este proyecto, las que resaltan la importancia de la construcción de un muelle terminal de cruceros por su aporte al turismo y, sobre todo, que la solución al problema pasa por un tema de “decisión”.

Además, dan cuenta de la apertura que han tenido en cuanto a la forma en que entienden que se tiene que distribuir el espacio costero de la ciudad, de un espacio exclusivamente portuario a un espacio de usos mixtos o variados. Otra de las voces que se unió al debate sobre la ubicación que debiese tener el nuevo muelle exclusivo para pasajeros fue la de Gonzalo Ilabaca, representante del Pacto Urbano La Matriz, quien dice que

obviamente que a nosotros nos gustaría que hubiera un terminal de cruceros en el borde costero del centro del anfiteatro en estas aguas abrigadas donde está el T2 por ejemplo, en vez de hacer un T2 haces un muelle específico para los cruceros, y como los cruceros no vienen en todo el año, la gente lo ocupa todo el año, y cuando el día que viene el crucero a las 7 de la mañana cerrai a la gente pa' que los gallos puedan trabajar tranquilos, puedan descender tranquilos, qué sé yo, y a las 7 de la tarde, a las 4 de la tarde o a las 5 de la tarde ya se fueron, les abres de nuevo las puertas y quedas con tu borde costero. (Gonzalo Ilabaca, vocero Pacto Urbano La Matriz, comunicación personal, 7 de junio de 2017)

Cabe señalar que EPV durante el año 2018 vuelve a insistir en la inviabilidad que tendrían los proyectos presentados respecto a la construcción de un muelle de cruceros. En palabras de su presidente, Raúl Célis, indica que “Hay estudios que dicen que el muelle cuesta cuarenta millones de dólares. Otros, treinta millones, dieciocho millones de dólares... Pero en cualquier escenario, un muelle exclusivo de cruceros no es rentable” (Birchmeier Rivera, 2018), dando cuenta de que la negativa a los proyectos sigue siendo por motivos de rentabilidad económica para la empresa portuaria y para la empresa concesionaria que administre dicho terminal.

El Proyecto Terminal 2 del Puerto de Valparaíso

El nuevo Proyecto para el Terminal 2 del Puerto de Valparaíso consideró inicialmente una inversión cercana a los US\$500 millones. El año 2013, EPV adjudicó el proyecto a la empresa Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL), para entonces filial OHL, por un período de 30 años para la ejecución y operación del proyecto (Plataforma Urbana, 19/11/2015, visitada el 15/7/22).

El Estudio de Impacto Ambiental presentado por TCVal (2014) señala que mediante el proyecto se construirá un nuevo terminal de contenedores, que permitirá aumentar en 2 sitios de atraque (9 y 10) y con ello la capacidad de transferencia de carga del Puerto de Valparaíso

“El nuevo terminal estará formado por un muelle de 725 m de longitud con su explanada de respaldo, ganando terrenos al mar mediante el uso de material de relleno, adelantando la línea de costa actual en aproximadamente unos 185 metros en dirección al poniente del actual borde costero. Se generará con esto un nuevo borde de atraque, apto para atender simultáneamente dos naves de tipo Post Panamax y una superficie operativa de aproximadamente 13,6 [ha], incluyendo el área existente en los sectores Costanera y Espigón de Puerto Valparaíso.”

El proyecto se emplaza sobre el terminal 2 existente, ya descrito en las prácticas espaciales, entre el muelle Prat y el área concesionada al Terminal de Pasajeros VTP, es decir, a la altura de la calle Francia en Valparaíso. El proyecto contempla la construcción de un nuevo frente de atraque de 785 metros para ser usado como terminal de contenedores, 9,1 hectáreas de área de respaldo y 2,8 hectáreas de muelle. El terminal contaría con una capacidad proyectada de transferencia de 1 millón de TEUs y generaría alrededor de 3.000 empleos, entre las fases de construcción y de operación.

Cuando EPV hace público el proyecto, reaccionaron actores partidarios/as y retractores/as en la ciudad. Fue respaldado por organismos gubernamentales, especialmente nacionales. También tuvo apoyo de gremios y organizaciones marítimo-portuarias encontrando una posible solución para el necesario incremento de la transferencia de carga y modernización del puerto. Es el caso de Carmen Mayorga, dirigente del sindicato de estibadores y red de mujeres portuarias, de Carlos Lemus, dirigente de los lanqueros del Muelle Prat. Edisson Schultz, Pdte. del Sindicato Interempresas de agencias de aduanas (SINTACH) precisa su opinión respecto al Proyecto T2:

con el T2... nosotros no estamos a favor de OHL, lo que estamos a favor, de que ese sector tiene que ser portuario (...) El Terminal 2, nosotros todavía no lo hemos tenido a la vista, desgraciadamente este proyecto no lo mostraron a los porteños y a nosotros tampoco. Somos una parte importante de (los/as) que hacemos un trabajo de comercio exterior, pero nosotros estamos de acuerdo que allá... ese sector siempre ha sido portuario, o sea, aquí no puede llegar ninguna organización a decir que no ha sido portuario porque el espigón toda la vida ha sido portuario. (Edisson Schultz, Psdte. SINTACH)

Al igual que otros/as trabajadores portuarios/as, se manifestaron de acuerdo con implementar un nuevo Terminal, en este caso el T2 en la zona del espigón (entre muelle Prat y A. Francia). Otros/as actores discreparon por la localización, porque no tenía suficiente garantía de aguas abrigadas, porque afectaba al patrimonio cultural, porque debía instalarse hacia el Muelle Prat o hacia Barón. Sin embargo, estuvo muy presente en el debate y propuestas la necesaria extensión de la infraestructura portuaria.

Fue criticado por las amplias dimensiones de la infraestructura, la gran explanada para contenedores, que podría llegar hasta 7 apilados. Y todo esto en un lugar estratégico de la ciudad: el centro del anfiteatro y mayoritariamente aguas abrigadas por el molo de abrigo. Se evidencia el estrecho espacio de borde costero en la ciudad y altamente valorado para la actividad marítimo-portuario, el turismo y las otras actividades vivas asociadas al mar en la ciudad, entonces al presentarse proyectos donde es posible generar desarrollo para una sola de estas actividades se produce conflicto. Pues, si bien tiene un alto valor portuario por las aguas abrigadas, también parte del sector tiene carácter patrimonial, con un amplio flujo turístico, como es el muelle Prat y la zona de restaurantes en calle Errázuriz hasta el barrio Puerto. Por otra parte, es necesario tener presente que el acceso al mar forma parte de la cultura porteña.

En la oposición al proyecto T2 se manifestaron las asociaciones turísticas, organizaciones gremiales del comercio local, organizaciones ciudadanas y culturales. Entre los gremios tuvo protagonismo el Colegio de Arquitectos/as local y nacional, las Escuelas de Arquitectura de la UV, PUCV, PUC y UCh. Entre las organizaciones ciudadanas, la de mayor liderazgo en la oposición al proyecto fue el Pacto Urbano la Matriz, conformada por varias organizaciones sociales y culturales.

La Alcaldía de Valparaíso, con Jorge Sharp fue crítica al proyecto, reconociendo en este una amenaza a la convivencia integral ciudad-puerto, por la afectación del proyecto a la vista desde la ciudad hacia la bahía, al mismo paisaje marítimo portuario, que se vería impedida por la sobreposición de filas de hasta 7 contenedores de altura en el área. Muy asociado a lo anterior, se sumó la crítica a la afectación que esta infraestructura y equipamiento podrían ejercer sobre el patrimonio cultural de la ciudad, de hecho, colindante con la zona típica y sitio de patrimonio mundial, reconocido por UNESCO.

El alcalde Jorge Sharp manifestó que su postura no es contra el desarrollo portuario, sino exclusivamente contra el Terminal 2, tanto por su ubicación como por los impactos negativos que provocaría en las otras vocaciones de la ciudad.

Hoy día tal cual está presentado el terminal portuario efectivamente es un problema tanto para la vocación patrimonial como para la vocación turística y eso no lo está diciendo el alcalde si no que lo han dicho expertos, lo han dicho actores a nivel internacional, actores a nivel nacional, la ciudadanía organizada (...) el Terminal Portuario que se quiere construir se haga a partir de un diseño que técnicamente y políticamente respete a la ciudad, que es lo que a nuestro juicio no está pasando con lo que se está proponiendo por parte del Estado (Jorge Sharp, alcalde I. Municipalidad de Valparaíso, entrevista, 4 de septiembre de 2017)



Figura n° 38. Proyecto Terminal 2. Fuente: "Publican modificaciones sustantivas al Estudio de Impacto Ambiental del proyecto TCVA", Marítimo Portuario, 2017.

El proyecto fue ingresado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental mediante un Estudio de Impacto Ambiental (EIA), donde el concesionario enunciaba los impactos que, a su consideración, eran relevantes e importantes de compensar o mitigar. El proceso de Participación Ciudadana Formal llevado a cabo por el Servicio de Evaluación Ambiental dio como resultado 390 observaciones (Marítimo Portuario, 2015) realizadas por organismos públicos y organizaciones sociales de Valparaíso en el Informe Consolidado de Aclaraciones, Rectificaciones o Ampliaciones (ICSARA). Por su parte, TCVAL pidió una extensión de un año del plazo para responder al informe, presentando una Adenda al proyecto inicial, siendo entregada finalmente el día 24 de marzo de 2016 (Empresa Océano, 2016). En ésta se presentan modificaciones al proyecto inicial, entre las que se cuenta la reubicación de la cantera de donde se extraería el material para la construcción del nuevo terminal y al transporte del material extraído, desestimando la ocupación del muelle de AES Gener ubicado en el sector de Laguna Verde, incluyendo un paquete de mitigaciones por 15 millones de dólares (Mundo Marítimo, 2016). Hasta la fecha, el proyecto enfrenta importantes dificultades para responder a los requerimientos ambientales. El estado actual del proyecto es complejo, ya que en mayo del 2022 (fuera del período estudiado), “el Segundo Tribunal Ambiental anuló parcialmente y suspendió efectos de la RCA que aprobó al proyecto de ampliación del Terminal 2 de Valparaíso” (Mundo Marítimo, 27/5/22, página visitada el 15/7/22).

Una de las organizaciones sociales que tuvo mayor notoriedad en la lucha contra el proyecto Terminal 2 fue el Pacto Urbano La Matriz (mencionado anteriormente) quienes convocaron a manifestaciones públicas para demostrar su animadversión al proyecto. Gonzalo Ilabaca, vocero de la organización señala lo siguiente:

El T2 es un mal puerto, aparte de que hace impedimento total de la zona UNESCO, porque eso ya está claro en el “informa Isaza”, más encima Tiene problemas, que no es un buen puerto. Porque para recibir ese puerto no va a estar 100% en agua abrigada y menos en los cambios climáticos y menos de las marejadas que van a empezar a subir cada vez más (...) Los barcos, esos barcos Post panamax no pueden tener, son 20 o 30 centímetros, no pueden moverse al lado del borde costero con un oleaje mayor a 30 centímetros porque si no corta las amarras o es peligroso, no es funcional. (Gonzalo Ilabaca, vocero Pacto Urbano La Matriz, entrevista, 7 de junio de 2017)

El Colegio de Arquitectos de Valparaíso también mostró su malestar, a través de una entrevista a su entonces secretario, Daniel Morales (quien posteriormente sería electo concejal por Valparaíso), expone su postura negativa ante el avance y posterior construcción del proyecto Terminal 2. Morales señala lo siguiente:

Como Colegio de Arquitectos sabemos de la necesidad del Estado de Chile de elevar su infraestructura portuaria en función de las proyecciones del crecimiento económico del país, pero este proyecto impuesto, foráneo, no incluye, al contrario, expulsa y destruye la fragilidad de nuestra ciudad que es la clave de su belleza, y desde un punto de vista económico, no resuelve ni aporta nada a las necesidades reales de la comuna. (Aspillaga, 2014)

Quienes también se mostraron preocupados respecto a la realización del Terminal 2 fue la empresa SOCIBER, que opera el dique flotante que se encarga de reparar naves menores frente a la costa porteña y que se ubica frente a la ubicación donde se construiría el proyecto. En palabras de su Gerente General “Si se hace el Terminal 2 como fue proyectado, tendríamos que irnos, lo cual yo

lamentaría mucho como porteño, porque es una actividad que es muy noble” (Hugo Barra, gerente general SOCIBER, entrevista, 2 de septiembre de 2019).

La situación del dique flotante no sería un caso aislado respecto a los impactos negativos que el proyecto generaría en la actividad económica de la ciudad. En este mismo contexto se erradicó la ex Caleta Sudamericana, trasladando a los pescadores artesanales al sector de Laguna Verde (al sur de la ciudad) y otros a la caleta de Quintero (comuna ubicada al norte a unos 50 kilómetros de Valparaíso). Ello, para licitarse el espacio del Terminal 2.

Entonces el dique de SOCIBER, amenazado, (...) además que sacaron a los pescadores artesanales entonces vienen 470 empleos, sacan 500 pescadores artesanales y 200 más del dique de SOCIBER que están en riesgo de irse de la bahía, entonces este proyecto llega con 400 pero saca 700, o sea, el resultado es negativo en términos de diversificación económica si uno quiere ponerlo así. (Alberto Texidó, arquitecto y consultor académico U. de Chile, entrevista, 3 de marzo de 2017)

Desde la EPV consideraron excesivas algunas partes del ICSARA (Informe Consolidado de Aclaraciones, Rectificaciones o Ampliaciones):

hay una cantidad de sobre exigencias! el proyecto que al final tú te das cuenta de que aquí hay una mano oscura, ya está pidiendo cosas más allá que es lo que corresponde porque a ningún proyecto se le exige como se le exige a éste. (Gonzalo Davagnino, gerente general EPV, entrevista, 20 de noviembre de 2017)

Posteriormente, el SEA (Servicio de Evaluación Ambiental) realizó un nuevo proceso de Participación Ciudadana, que culminó con un ICSARA de 300 observaciones, las que fueron respondidas por TCVAL en una Adenda complementaria, entregada al servicio el día 14 de julio de 2017, con un fuerte enfoque en las mitigaciones y compensaciones que suscribirían de manera voluntaria (Portal Portuario, 2017). Cabe destacar que el proyecto contemplaba una inversión inicial de 500 millones de dólares, aumentando posteriormente a 550 millones de dólares. Desde TCVAL, en tanto, mantuvieron distancia con las relaciones de tensión y optaron por cumplir con los mandatos que dictaba el proceso de tramitación ambiental “en 4 años me han tocado 3 procesos de participación ciudadana, donde nosotros somos convocados por el Ministerio a cumplir con la ley para los proyectos y responder a la comunidad las preguntas in situ” (Cecilia Ramírez, encargada asuntos comunitarios TCVAL, entrevista, 8 de noviembre de 2017).

En la sociedad civil, se encontraban divergencias en las posiciones respecto al Proyecto Terminal 2. Quienes se plantearon como opositores al proyecto no fueron los mismos/as actores que se opusieron al Mall Barón. Los gremios y organizaciones marítimo-portuarias que conformaron la Coordinadora de defensa Valparaíso Ciudad-Puerto, estaban a favor de una inversión en Valparaíso para un terminal portuario que respondiera a las nuevas exigencias de carga, tecnológicas y comerciales. Sin embargo, hubo críticas y también silencio ante el proyecto específico Terminal 2.

De hecho, el dirigente Jorge Bustos señalan que quienes estarían detrás del conflicto serían asesores del concesionario TPS, quienes no aceptaban el rechazo de su proyecto.

El tema del Terminal 2 es un hábil desarrollo de ingeniería política que proponen, proponen algunos con intereses más allá de los ciudadanos,

esa es mi opinión, estoy diciendo TPS, porque Texidó y Undurraga son los que hacen el proyecto, y después Texidó y Undurraga son los que empiezan a hablar que hay que irse en contra del T2 porque patrimonialmente y la cuestión... (Jorge Bustos, ex presidente CONGEMAR, entrevista, 1 de julio de 2018)

Finalmente, el día 2 de octubre de 2018, la Comisión de Evaluación de la Región de Valparaíso determinó la aprobación del EIA del proyecto Terminal 2 y otorgándole la Resolución de Calificación Ambiental (RCA N°39/2018). Ante esta declaratoria, nuevamente organizaciones de la sociedad civil levantan acciones legales de reclamación para exigir la invalidación de la RCA (Tribunal Ambiental, 2021).

Por otra parte, se desarrolló una importante argumentación por parte del sector turismo de Valparaíso, por parte de organizaciones en defensa del borde costero, y por parte de organizaciones para la protección del patrimonio del borde costero en contra del proyecto, realizando notorias movilizaciones.



Figura n° 39. Nube de palabras del código proyecto Terminal 2 (NVivo). Fuente: Elaboración propia.

En esta última nube de problemas, vemos que el proyecto está asociado fuertemente a la palabra problema, impacto y vista, en segundo nivel (luego de los enunciados referidos al proyecto mismo); mientras que en tercera nivel aparecen conceptos que dan cuenta las preocupaciones entorno a la afectación que impactaría a la zona patrimonial de la ciudad.

El debate en torno al Terminal 2, también desarrolló proyectos alternativos. Uno, el Proyecto Frente Puerto Ciudad, presentado por la empresa concesionaria TPS y liderado por el arquitecto Alberto Texidó. Y el otro proyecto Puerto para Ciudadanos, que surge desde la oficina de Arquitectura Molo y liderado por el arquitecto Daniel Morales. Se revisan ambas a continuación:

Proyecto Frente Puerto Ciudad de TPS (Proyecto Venecia)

Este proyecto se ha planteado como alternativa a la extensión del Puerto en el Terminal 2. En el artículo “Un puerto para la ciudad o una ciudad para el puerto: ¿Existe una alternativa compatible?” el autor explica una propuesta de extensión del Terminal 1, “recogiendo la discusión técnica en base a un estudio realizado por el ingeniero Asaf Ashar (Texidó, 2016, pág. 95). Propone una extensión del frente de atraque que incluiría la actual Playa San Mateo, el Terminal 1 y el Muelle Prat. Desde las críticas al proyecto, en particular de EPV se

plantea que esta propuesta afectaba la poza histórica del Muelle Prat, el área histórica UNESCO, la actividad turística propia del muelle, los lancheros, artesanos y el valor urbano-patrimonial de conjunto con la Plaza Sotomayor. Cabe destacar también que esta opción terminaría con los actuales usos de la playa San Mateo como espacio público y prácticas de la Armada.

Por su parte, la consultora Soluciones Integrales en un informe para el MTT sugiere:

Establecer la factibilidad política y ambiental de ampliar las áreas de respaldo del puerto de Valparaíso hacia San Mateo (al Norponiente). Esto relajaría la congestión dentro del puerto de manera significativa. Habría que examinar qué tipo de compensaciones urbanas, si es que hay alguna posible, abriría esta posibilidad. (MTT, 2010, pág. 7)

Entonces Texidó explica la propuesta de proyecto “Frente Puerto Ciudad”, la cual contempla 3 mitigaciones respecto al impacto del puerto en la ciudad: mantener el vínculo marítimo-urbano del muelle Prat con la ciudad, evitar el paso de camiones por la zona histórica UNESCO y reducir el impacto de contenedores al paisaje ¿De qué forma?: mediante la construcción de un canal de 50 metros de ancho y 2 kms. de largo, desde el edificio del Bote Salvavidas en el Muelle Prat hasta Barón, a partir de lo cual la propuesta fue conocida como el “Proyecto Venecia”. El terminal portuario “favorece frente abrigado de 1.200 metros lineales más eficiente para recibir 3 embarcaciones super post panamax, de 400 metros de eslora” (Texidó, 2016, pág. 102). La zona de la actual Playa San Mateo sería zona de aparcamiento, lo cual disminuiría el impacto visual de contenedores por estar frente al farellón costero de Playa Ancha y el paso de camiones por la ciudad, ya que ocuparían el acceso sur del mismo T1.



Figura n° 40. Propuesta Frente Puerto Ciudad. Fuente: “Expansión infraestructural e invisibilidad urbana: una alternativa de compatibilización para la ciudad puerto patrimonial de Valparaíso”, Portus the online magazine of RETE, 2015.

Una particularidad del proyecto, por lo cual es conocido como Proyecto Venecia, es que la nueva infraestructura y reubicación comprende un canalizo diseñado “que abre opciones de revitalizar ese borde con nuevas infraestructuras compensatorias para la pesca artesanal y el turismo de playa” (Texidó, 2016, pág. 102). Sin embargo, no se logró conocer específicamente cómo se mitigarían los impactos en la Playa San Mateo ni de la Caleta el Membrillo

Este proyecto forma parte de una serie de inversiones que tienen por objetivo potenciar el desarrollo del Terminal 1 del puerto de Valparaíso, principalmente a través de los capitales emanados de su concesionario TPS. En esta línea, también se ha planteado por parte de la EPV (2015) una posible expansión del terminal hacia la Playa San Mateo, a fin de generar una nueva zona de acopio de

contenedores y la expansión del frente de atraque.

Un factor relevante en la discusión del proyecto fue su presentación a EPV y licitación del proyecto. TPS sostuvo que, mediante esta propuesta, las posibilidades de expandir los Terminales de TPS era una forma de lograr similar proyección de transferencia de carga que la proyectaba con TCVL, sin tener que construir en la misma zona, altamente cuestionada por su impacto a la ciudad. Este debate se polarizó, principalmente por la negativa (como ya mencionamos anteriormente) de la EPV a incluir en la licitación el proyecto Frente Puerto Ciudad (Proyecto Venecia), negativa que comenzó a partir de la presentación del proyecto fuera de los plazos estipulados para la licitación del Terminal 2.

En palabras de Texidó, “esta alternativa es muy conveniente, porque es una alternativa en la cual no hay que generar abrigo nuevo, sino que se aprovecha al máximo el abrigo actual” (Alberto Texidó, arquitecto y consultor académico U. de Chile, entrevista, 3 de marzo de 2017). Por su parte, el gerente general de la EPV da cuenta de la postura de la empresa y comenta duramente las acciones tomadas por TPS, señalando que

él lo que tiene que hacer primero es registrarse bajo los instrumentos que tienen los puertos y el puerto tiene un calendario referencial de inversión, y en ese calendario referencial de inversiones yo no lo puedo estar presentando cuando hay una licitación pública, si lo que él estaba haciendo era rellenar la Poza del Muelle Prat, y generar una intención para operar en el sitio 2, perdón del espigón, pero la diferencia es hoy día me quedo con 1, 2, 3 buques puedes atracar, 3 buques, hoy día con el TPS y TCVL yo podría atacar 4 buques, entonces desde el punto de vista de la competitividad de Valparaíso con San Antonio es más eficiente 4 buques que competir 3, ahora imagínate que yo le paso todas las fichas a los Von Appen. (Gonzalo Davagnino, gerente general EPV, entrevista, 20 de noviembre de 2017)

Además, deja en claro que la alternativa planteada por TPS no es consistente con el modelo portuario vigente, ya que promueve la competencia entre operadores en un mismo puerto, y en este caso, la operación estaría monopolizada por TPS. Ante esto, Davagnino agrega lo siguiente:

Y qué pasaría con qué hubiera pasado si yo le entregó todo el puerto a TPS, qué pasaría con los cruceros, estaríamos en la misma disyuntiva, todos los cruceros se van para San Antonio, entonces no hay opciones porque no hay competitividad, es decir lo que define la ley que es generar competitividad extraportuaria entre San Antonio Valparaíso e intra portuaria adentro de los terminales nos estaría desarrollando. (Gonzalo Davagnino, gerente general EPV, entrevista, 20 de noviembre de 2017)

La Propuesta del Proyecto Puerto para Ciudadanos

El intenso debate sobre el Terminal 2, también contó con otro proyecto alternativo, presentado desde la Oficina Molo Arquitectura, liderada por el arquitecto y concejal de Valparaíso, Daniel Morales, denominado Puerto para Ciudadanos. Este proyecto contó con el respaldo del Colegio de Arquitectos/as y de otros actores de la ciudad. Morales manifestaba que la planificación territorial del borde costero estaba siendo deficiente, mal planteada y con impactos negativos de gran seriedad para la ciudad de Valparaíso.

El proyecto Puerto Para Ciudadanos, buscó hacerse cargo de los impactos que supone la ampliación portuaria en la zona central del borde costero de la ciu-

dad. Entre sus principales características, se encuentran: lograr una capacidad de transferencia portuaria proyectada de 1 millón de TEUs al año; generar un ordenamiento que complementa la relación ciudad-puerto compatible con la Zona Patrimonial; potenciar la economía local y el desarrollo urbano; no reubicar ni expulsar la actividad del Dique Flotante ni tampoco de la Caleta Sudamericana; ofrecer un puerto deportivo y un puerto turístico (cruceros); y conectar con el VTP, recuperando un flujo turístico que entra a la ciudad (Aspillaga, 2014).

Hasta acá, se realiza el análisis de representaciones del espacio del segundo tramo del Borde Costero en estudio, entre Barón y el Muelle Prat, el que ha concentrado una gran cantidad de tensiones y disputas en el plano de las representaciones del espacio. Los casos de los proyectos Puerto Barón y Terminal 2 dan cuenta de esta situación, también los conflictos generados por un Terminal exclusivo para Cruceros. Aquí las representaciones del espacio han sido lideradas por la EPV, mediante su Plan Maestro y sus proyectos, los cuales han sido respaldados por algunos/as actores del borde costero, pero también han sido fuertemente criticados por la falta de miradas multidimensionales y la falta de una real integración de otros/as actores con sus puntos de vista en instancias de diálogo efectivo. Ésta puede ser identificada como la debilidad de la estrategia de desarrollo portuario desde la EPV, sin la consideración de otras visiones que puedan darle sustentabilidad a los proyectos. Desde la producción del espacio, es posible afirmar que no fue integrada la “experiencia vivida”, la dimensión de los espacios de representación, en términos de Lefebvre, del borde costero y de la ciudad de Valparaíso.

Tramo 3: Muelle Prat – Las Torpederas

El último tramo del borde costero analiza los proyectos que han surgido para franja que abarca desde el Muelle Prat hasta la Playa Las Torpederas, zona que comprende tramos de uso portuario como el Terminal 1, uso turístico y comercial como el Muelle Prat y también uso recreacional y deportivo como las playas San Mateo y Las Torpederas, ambas situadas a los pies del cerro Playa Ancha. En este tramo convergen un gran número de prácticas espaciales que corresponden a las distintas vocaciones de cada espacio, las que generan distintas formas de vivencia de los espacios y que, por lo tanto, repercuten en las formas de representación del espacio que se dispone desde las empresas e instituciones, y desde las comunidades que los habitan o fluyen por estos.

En primera instancia, abordamos el proyecto de la EPV llamado “Mejoramiento Accesibilidad Puerto Valparaíso”, pensado como una gran intervención vial-urbana que se subdivide en dos zonas, sector Cerro Artillería-salida túnel Acceso Sur y sector Muelle Prat. Luego, continuamos con el proyecto de Expansión del Terminal 1 y el proyecto “Venecia”, ambos situados en la zona donde se ubica el Terminal 1 (TPS), evidenciando los puntos de conflicto referidos especialmente a este último. Posteriormente, nos referimos al proyecto de mejoramiento urbano presentado para la Playa Las Torpederas.

Proyecto “Mejoramiento Accesibilidad Puerto Valparaíso”: Acceso-Muelle Prat – Paseo 21 de Mayo (M. Klotz) (2017)

El último de los proyectos que la EPV tenía en su Plan Maestro consistía en la ampliación de las vías de salida del túnel del Acceso Sur al puerto de Valparaíso, a fin de evitar el bloqueo de camiones que se produce por la congestión en el acceso a los terminales portuarios (principalmente al Terminal 1) y en la interzona del Muelle Prat, donde el transporte de carga convive con los flujos de peatones y vehículos menores que acceden a dicha zona de interés turístico.

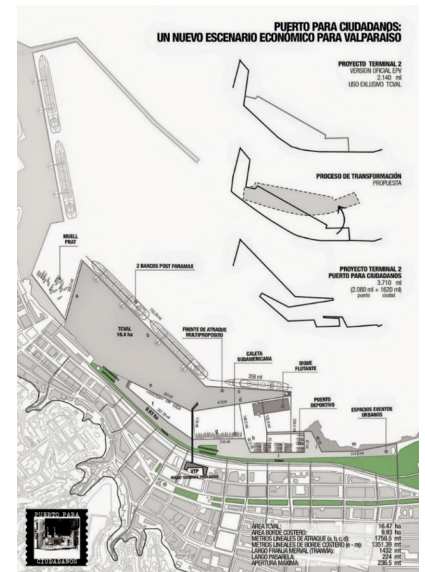


Figura n° 41. Proyecto Puerto Para Ciudadanos. Fuente: “Daniel Morales y el Terminal Dos del Puerto: “¿Somos una zona de sacrificio para el Estado de Chile?”, El Martutino, 2014.

Ambas situaciones, son consideradas como problemas que impactan la cadena logística portuaria y ameritan ser solucionadas para mejorar el rendimiento de transferencia de carga del puerto de Valparaíso. Ante este problema, la EPV ingresa la solicitud al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones como un Proyecto de Accesibilidad Vial (PAV) que contempla la PAV51 y PAV52, respectivamente para cada zona vial que comprende el proyecto, según se describe a continuación:

Construcción de una nueva estructura vial de acceso a los terminales que incluirá tres 3 pistas de bajada y una 1 pista de subida. Además, construcción de un paso vial soterrado con dos 2 pistas que permitirá la circulación de camiones y vehículos en el sector Muelle Prat, sin interferir el flujo peatonal a nivel de la calle. (MTT, 2020)

Luego de desarrollar una fase de Participación Ciudadana Anticipada (PACA), la EPV determina la incorporación de un proyecto de mejoramiento urbano complementario para las zonas que impactará el proyecto, como una medida de compensación. Para esto, la EPV durante el 2015 realiza un concurso público de arquitectura con el fin de potenciar las vocaciones de los espacios Muelle Prat y Barrio Puerto, que culminó con una exposición de los proyectos presentados en el mismo Muelle Prat (Plataforma Arquitectura, 2015). Con este proyecto, de acuerdo a EPV, se apunta a la construcción de un espacio urbano de conexión como medida de mitigación, que facilitaría el flujo entre los ascensores Artillería y Villaseca y también la libre circulación peatonal en el sector de Muelle Prat, las que serían potenciadas como espacios de atracción turística con el valor agregado de la actividad portuaria como zona de interés turístico, gracias a su mejora e inversión en los locales comerciales de dichos sectores.

El proyecto total al año 2017 consideraba una inversión de 60 millones de dólares (24 millones más del proyectado en el Plan Maestro de EPV de 2015) y contó con el apoyo de algunos dirigentes del sector. Sin embargo, fue retirado posteriormente por la EPV de su tramitación ambiental, a fin de evaluar su diseño, luego de una serie de observaciones normativas recibidas de parte del municipio porteño y del Consejo de Monumentos Nacionales (CMN), por sus impactos en la zona patrimonial. El dirigente de los lancheros del Muelle Prat, Carlos Lemus, señala que a ellos como lancheros del sector los beneficiaba este proyecto.

Y lamentablemente falló, o sea, sin el apoyo del actual alcalde ni de sus seguidores no se pudo realizar. Inclusive, se iba a hacer una cosa bien bonita ahí, como un Boulevard en Bellavista con salida peatonal hacia el borde costero, que iba a tener un pequeño muelle, un restaurante, iba a ser una cosa muy linda, inclusive el proyecto que mostraron el año pasado sobre la remodelación de Bellavista con un Boulevard lo copiaron del proyecto Terminal 2, o sea, no tienen... cómo te diría, cerebro para pensar. (Carlos Lemus, ex presidente SINATRAL, entrevista, 2 de marzo de 2020)

La retirada del proyecto representa, en palabras del dirigente lanchero, la pérdida de una gran oportunidad de desarrollo para quienes forman parte de la actividad económica turística-comercial del sector, no sólo de quienes operan lanchas en el Muelle Prat, sino también como un espacio de flujos más amplio que conecta mar con cerro, y viceversa.

Proyecto de expansión Terminal 1 San Mateo (EPV)

Este proyecto consistía inicialmente en una expansión de 400 metros de lon-

gitud para el frente de atraque, que aumentaría en un poco menos de 350 mil TEUS la transferencia del terminal (EPV, 2015). Esta expansión del terminal ocuparía a la vez el espacio en el que se encuentra instalada la Armada de Chile, que comprende al Molo de Abrigo y su acceso, algunas bodegas “Bueno, ahí va a haber que ver qué pasa con la destinación que tiene la Armada, porque las destinaciones no tienen fechas de expiración, salvo que se cumpla con el objeto para el cual fue destinado. Entonces, ahí va a tener que alguien... va a tener que discutir qué es lo que prevalece” (Jorge Imhoff, director DIRECTEMAR, entrevista, 19 de diciembre de 2019).

Posteriormente, la EPV reconsideraría el uso del espacio y lo proyectaba como una zona exclusivamente destinada para el almacenamiento de contenedores, intentando que el “área ganada al mar sea la mínima de manera de reducir los costos de ejecución y también incluyendo un área de transición (área verde), entre espacios de uso públicos existentes en esa parte del borde costero” (EPV, 2020). Esta reducción de costos se refiere a que no se tendría construir un nuevo molo de abrigo, como se consideraba inicialmente para la atención de naves, ya que sería solo una zona de respaldo del terminal portuario y no de transferencia de carga, como se muestra a continuación.



Figura n° 42. Planta General Aumento Patio Almacenamiento Sector San Mateo. Fuente: Plan Maestro Puerto Valparaíso, (EPV, 2020, pág. 67).

Proyectos para Paseo de Av. Altamirano y Playa Las Torpederas

Esta es la última parte del Tramo 3, y, por consiguiente, de la franja del borde costero que se ha considerado para el presente estudio. En este punto, se abordan los proyectos que han sido publicados para transformar el espacio urbano recreativo ubicado a los pies del Cerro Playa Ancha conocido como Playa Las Torpederas. Este espacio es la playa más concurrida con la que cuenta la ciudad, por lo que genera gran expectación los proyectos que se pueden presentar para su mejora, como lo señala el arquitecto Claudio Reyes, “falta lo que es el borde costero hacia Las Torpederas y ahí se podrían hacer cosas maravillosas, incluso recuperar las laderas con algunos equipamientos” (Claudio Reyes, ex pdte. Colegio de Arquitectos Valparaíso, Concejal de Valparaíso. Entrevista del 2 de diciembre de 2016).

En este punto, se revisan los proyectos que han surgido para el mejoramiento, reforma e intervención del espacio de la playa Las Torpederas y sus sitios conexos, entre los que se consideran: proyecto Municipalidad de Valparaíso; la recu-

peración de la Avenida Altamirano, por parte del Ministerio de Obras Públicas (MOP); y la actividad desarrollada por la Asociación Salvemos Las Torpederas y el Borde Costero de Playa Ancha.

Proyecto Sector Playa Las Torpederas – I. Municipalidad de Valparaíso

El año 2014, bajo la dirección del entonces alcalde Jorge Castro, la Secretaría Comunal de Planificación (SECPLA) del municipio presentó un proyecto de mejoramiento del espacio que comprende la playa Las Torpederas, situada al final de la Av. Altamirano. Este proyecto tenía un enfoque prioritariamente comercial, apuntando a mejorar los productos y servicios que existen y que faltan en este sector. En líneas generales, el proyecto consistía en 3 intervenciones programadas: sector 1, restaurantes y piscinas, cafetería, heladería y baños públicos, gimnasio público y juegos modulares para niños en el terreno de la playa; sector 2, circulaciones e iluminación en la playa; y sector 3, construcción de un hotel 5 estrellas en el terreno de la playa. El costo total de inversión considerado fue de \$8.100.531.122 (SECPLA IMV, 2013). Cabe señalar que, al ser una playa el espacio se encuentra bajo la administración del Ministerio de Defensa, por lo que las posibilidades de gestión e intervención sobre el espacio solo pueden ser posibles a través de una concesión.

No obstante, al año 2016 la playa seguía bajo la administración del Ministerio de Defensa, quienes a pesar de haber otorgado su concesión al municipio porteño el año anterior, el proyecto continuó sin poder materializarse (Barría, 2016). Una de las principales causas por las que no fue construido tiene relación con las fuertes marejadas producto de un temporal de mal tiempo acontecido en 2015, y que afectó de gran manera a la playa Las Torpederas, donde el municipio debió destinar una gran cantidad de recursos para su recuperación.

El alcalde de Valparaíso, Jorge Castro explicó que “hemos seguido trabajando en el balneario Las torpederas en todo lo que significa la limpieza general que, posteriormente dará paso al dragado y relleno de la orilla. Estamos muy esperanzados en el buen trabajo y que fruto del mismo podamos recuperar una buena parte de la arena perdida, para dar paso a la temporada estival que nos permita tener las condiciones de seguridad para los bañistas”. (Radio Festival, 2015)

Luego, la siguiente administración municipal (Alcalde Sharp) estuvo trabajando en el espacio junto a la asociación “Salvemos las Torpederas y el Borde Costero de Playa Ancha” y la Dirección de Obras Portuarias en el proyecto de rehabilitación del sector levantado por el municipio años antes, aportando principalmente en “sugerir los usos en los espacios ubicados entre las destruidas piscinas, la Plaza Sebastián Elcano y la Piedra Feliz con el fin de devolver la importancia, que antes tuvo, al único balneario de Valparaíso” (Vásquez Morales, 2017). La concesión del balneario fue obtenida por Erick Fuentes el año 2019, por un plazo de 10 años, luego de haber realizado una inversión de \$30 millones de pesos en el sector (Cabrera, 2019).

Para el alcalde de la ciudad, Jorge Sharp, este balneario requiere de una más que necesaria intervención, aunque no de la manera en que se había planteado por la administración municipal precedente.

El sector de la costanera yo creo que es uno de los sectores con mucha potencialidad, pero menos trabajado de la ciudad, creo de particularmente tenemos, hay un proyecto de recuperación de las torpederas, es un proyecto que se está trabajando en la Dirección de Obras Portuarias.

Es una inversión que le va a cambiar la cara a las torpederas y las va a recuperar como espacio público. Nosotros llegamos y una de las primeras cosas que hicimos fue parar la decisión de la municipalidad anterior que tenía vista ahí como un pre-proyecto de construir un hotel cinco estrellas en sector de las Torpederas. (Jorge Sharp, alcalde I. Municipalidad de Valparaíso, entrevista, 4 de septiembre de 2017)

Este giro, del que habla Sharp, se condice con las discrepancias con la anterior administración en cuanto al modelo de gestión tanto de los espacios como de la ciudad en general, cambiando el formato de intervención y explotación según la rentabilidad económica, a un formato que persiga la rentabilidad social por uso de productos y servicios de calidad cuya retribución siga siendo pública.

Había toda una inversión de obras portuarias que querían hacer ahí, pero que no podían hacerla porque habían subido eso para ser concesionado, nosotros lo retiramos y eso permitió que la Dirección de Obras Portuarias pudiera desplegar la inversión millonaria (...) Entonces la idea es devolverle Las Torpederas a la gente que es un sector además muy tradicional y muy querido por la ciudad. (Jorge Sharp, alcalde I. Municipalidad de Valparaíso, entrevista, 4 de septiembre de 2017)

Proyecto “Mejoramiento Borde Costero Sector Las Torpederas, Valparaíso” Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas

En 2017, la SEREMI de Obras Públicas, a través de la Dirección de Obras Portuarias, convocó a un grupo de dirigentes vecinales y organizaciones comunitarias (38 en total) del sector de Playa Ancha a participar del proceso de Participación Ciudadana a través del cual se abordarían las necesidades que levantan como comunidad sobre el espacio de la playa Las Torpederas.

Esta iniciativa surge tras 8 años desde la última intervención realizada por el Ministerio de Obras Públicas en el sector de avenida Altamirano, cuando renovaron 6 miradores y crearon nuevas zonas de contemplación (MOP, 2005).

El Tramo 3 del borde costero de Valparaíso, por lo tanto, podría ser dividido en 2 zonas, la zona portuaria y la zona turística (playas y paseos). En cuanto a la convivencia y diálogo entre las actividades que se desarrollan en estas zonas se observa que concentra una menor cantidad de tensiones, con respecto a los tramos anteriores. Por otra parte, la gestión de la playa Las Torpederas si bien recae sobre un privado (concesionario), ha sido un agente ciudadano activo en la comunidad, en la defensa de Playa Ancha y su borde costero, vinculándose con actores comunitarios, autoridades locales y representantes gubernamentales.

Accesos al Puerto de Valparaíso, actuales y proyectados

Un último aspecto que se aborda en la representación del espacio del borde costero de la ciudad de Valparaíso corresponde a aquellos proyectos sobre el o los accesos al sector del puerto, es decir, a la vialidad que configura el sistema de conexión logístico de la actividad portuaria para la transferencia de carga.

Desde la construcción del Acceso Sur al puerto de Valparaíso, la EPV y las empresas portuarias concesionarias han privilegiado la entrada y salida de carga de los terminales portuarios vía camiones portacontenedores, factor clave que permite entender de su necesidad por ampliar las vías de acceso a los terminales ubicados en la zona de los tramos 2 y 3. Si bien en el Plan Maestro de la EPV se menciona la posibilidad de aumentar la salida de contenedores vía ferrocarriles, la infraestructura dispuesta no permite una buena conectividad, principalmente con la ciudad capital del país (Santiago).

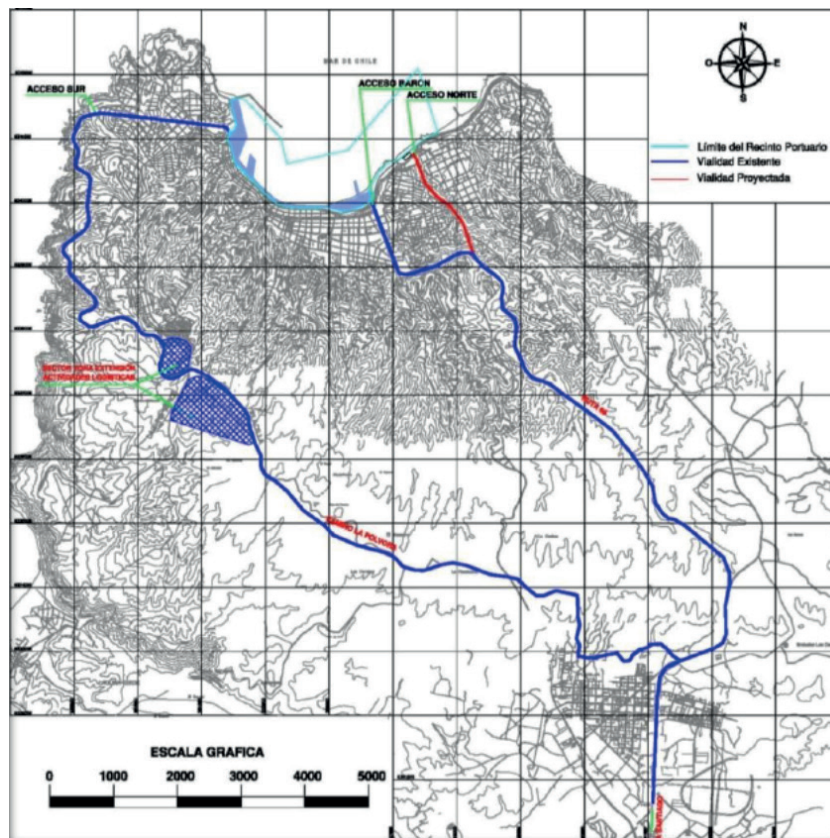


Figura n° 42. Planta General Aumento Patio Almacenamiento Sector San Mateo. Fuente: Plan Maestro Puerto Valparaíso, (EPV, 2020, pág. 67).

A continuación, se presentan dos de los proyectos para la mejora de las vías de acceso y conectividad vial y ferroviaria de sus terminales actuales y proyectados (sector Yolanda, Tramo 1).

Proyectos Ferroviarios y viales

En caso de que se logre materializar la expansión portuaria, ya sea con un nuevo Terminal 2, la expansión del Terminal 1 y/o la construcción de un Terminal 3 en el sector de Yolanda, la EPV tiene previsto aumentar la salida de carga contenerizada vía ferrocarril. Sin embargo, el problema con respecto a esta situación surge a partir de la administración y proyección propia que realiza la empresa de ferrocarriles, “las líneas ferroviarias que dan servicio de transporte pertenecen a la Empresa de Ferrocarriles del Estado, y están entregadas para su operación a Ferrocarriles del Pacífico S.A. (FEPASA)” (EPV, 2015, pág. 108). De esta manera, la gestación de un proyecto propicio para la transferencia de carga vía férrea depende de la coordinación entre ambas empresas estatales, EPV y EFE, “las vías férreas de Puerto Valparaíso se conectan a las vías de Merval en un solo punto, ubicado en el extremo Norte del Andén 3 de la estación Puerto (sector Costanera)” (EPV, 2015, pág. 110).

Una de las propuestas que ha generado discusión respecto a las vías férreas y sus usos (transporte de carga y de pasajeros), ha sido la del soterramiento en determinados sectores, ya sea para la conexión ciudad-mar por parte de las comunidades, como para la no interrupción de la cadena logística portuaria. Otra iniciativa de proyectos planteados para impulsar la transferencia de carga vía ferrocarril, es la de crear una estación intermodal en algún punto estratégico de la ciudad. Desde EPV proyectan que tal estación debiese ubicarse en el Tramo 1, por su cercanía con los terminales portuarios.

No obstante, la existencia de estas vías, la actual operación del puerto, orientado principalmente al manejo de contenedores, hace poco expe-

dito el ingreso de la carga ferroviaria a los terminales, por lo que se ha implementado un esquema de terminal intermodal que funciona en el sector de la Estación Francia de Merval. Mediante un convenio recientemente firmado con FEPASA, esta función pasará a desarrollarse en el sector Bellavista para lo cual se tiene proyectado construir un nuevo acceso ferroviario a la altura de la calle Molina. (EPV, 2015, págs. 110-111)

Por su parte, Merval ha señalado que estaría dentro de su proyección un eventual soterramiento de las vías de ferrocarriles, “El plan inicial es que en una primera etapa se soterre el tramo entre Caleta Portales y la Plaza Aduana, en Valparaíso, “introduciendo la línea en subterráneo por el centro de la ciudad, específicamente por calle Pedro Montt”, afirmó la empresa” (SEP, 2015). Sin embargo, desde la Comisión del Colegio de Ingenieros advierten que fue un error haber soterrado las vías de Merval, y que no traería beneficios para la actividad portuaria, sino todo lo contrario.

la Comisión del Colegio de Ingenieros expresó la importancia de “tener presente el error cometido en el Proyecto Cuarta Etapa de Merval en Valparaíso, con el soterramiento de la vía férrea por el centro de Viña del Mar, que ha afectado gravemente el transporte de carga por ferrocarril, limitando la circulación de trenes solo por la noche y lesionando en forma severa la competitividad logística del sector. Como consecuencia, el transporte por ferrocarril hacia y desde el Puerto de Valparaíso se encuentra en niveles mínimos”. (CPI, 2018)

El soterramiento de las vías, como se ha visto, se encuentra condicionado por las nociones de rentabilidad económica y beneficios que pueda generar para la cadena logística marítimo-portuaria, donde la opinión de la sociedad civil no ha sido convocada para formar parte de estas planificaciones territoriales.

Proyecto acceso Cabritería

El acceso Cabritería ha surgido como el gran proyecto que facilitaría la conexión de Valparaíso con Santiago en temas de transporte de carga, tanto para la salida y entrada de camiones a un posible Terminal 3, como para la creación de vías férreas que conecten directamente el puerto con la capital.

En caso de materializarse proyectos portuarios en el área propuesta para el sector Yolanda, se prevé que será necesario contar con un acceso alternativo al Acceso Barón y al Acceso Sur. Una de las alternativas a esta proposición, que genéricamente será designado como Acceso Norte, ha sido el denominado Proyecto Cabritería, el que consiste en la construcción de un camino que se deriva de la Variante Santos Ossa por la Quebrada Cabritería, a través de un túnel de aproximadamente 200 metros, desembocando en el sector Yolanda-Barón. (EPV, 2015, pág. 112)

Este proyecto es aceptado por parte de los agentes de nave de Valparaíso con una salvedad, la no construcción del túnel.

Aquí hay varias alternativas que podrían haberse solucionado con el acceso por Cabritería eliminando el túnel, hay que buscar esa alternativa. Pero lo importante es que este proyecto, este proyecto original que lo hizo un estudiante de la Universidad Católica de Ingeniería Civil en Construcción, tiene un costo muy barato, esto parte desde dónde llego el Papa allá arriba, ¿cómo se llama? ¿Rodelillo? y baja acá a la playa Cabritería, o sea accede acá al muelle justamente donde nosotros estamos de acuerdo que se haga el puerto. (Carlos Manterola, vicepdte. ejecutivo

ASONAVE, entrevista, 29 de enero de 2017)

Otro de los sectores que ha manifestado su preocupación con respecto a una posible construcción de un acceso por Cabritería es el gremio de los transportistas. Iván Mateluna apunta a las dificultades que hoy tendría la construcción, problemas que serían de índole normativa y a causa de la infraestructura ya dispuesta en el espacio.

Pero si es necesario otro acceso, nosotros creemos que Cabritería debería ser el acceso por defecto que debería haber apoyo un poco el tema de la logística de los puertos, y hoy día por lo que se ve que lo que lo declararon área verde, hicieron departamentos y edificio ahí hoy en día, no sé si va a poder ser realmente ocupado ese sector, lo veo difícil. (Iván Mateluna, presidente FEDEQUINTA, entrevista, 11 de octubre de 2018)

Por otra parte, desde el Ministerio de Obras Públicas realizaron estudios de factibilidad y rentabilidad que arrojaron resultados negativos, al menos en el corto plazo.

El proyecto Cabritería es un proyecto que no salió rentable, hicimos todos los estudios, nosotros lo nos justificamos solamente por el puerto, esa era una variable, Valparaíso requiere otro acceso que no sea Santos Ossa y que no sea La Pólvora para no entrar a competir con ese espacio y el proyecto en ese minuto no salió rentabilizado por los montos que significaba, porque incorporaba varios túneles, se venía por debajo de la quebrada Cabritería y salía, nosotros pensábamos que eso era súper bonito porque ahí en toda esa zona de Yolanda habíamos pensado trasladar el Rodoviario y hacer ahí un centro multimodal que los buses Interurbanos no entraran a Valparaíso. (Jocelyne Fernández, directora Dirección Nacional De Planeamiento MOP, entrevista, 13 de diciembre de 2017)

La accesibilidad surge como la gran oportunidad y también como el gran obstáculo que tiene la cadena logística marítimo-portuaria para el desarrollo de nueva infraestructura portuaria y la competitividad que el sistema portuario de la ciudad pueda tener en las escalas interportuarias, interregionales e internacionales. De momento, no es posible identificar una convergencia entre los planes maestros portuarios y los urbanos (viales) que permitan la concreción de un proyecto u otro, debate en el que la sociedad civil no participa de manera general, sino aquellos actores con cercanía geográfica con algún proyecto o a partir de sus intereses personales y privados respecto a estos.

Desde la perspectiva urbana y del habitar de las personas, el proyecto ha tenido una importante resistencia ciudadana, pues la Quebrada Cabritería se extiende por aproximadamente 6 Kms. entre los cerros Placeres, Barón y Rodelillo. Ahí viven cerca de 80 mil personas, entre la variante Agua Santa y Yolanda. Las comunidades se resisten porque una parte importante está construida con viviendas y otra parte se defiende como área verde. “Vecinos de la Quebrada Cabritería de Valparaíso aseguraron que hablarán con la ministra de Vivienda, con el fin de hacer sentir su preocupación por los proyectos que afectarían la zona (...) El vocero del Consejo Comunal de Vecinos “Cabritería Vive”, indicó que lo que más inquieta es la posibilidad de expropiaciones y la pérdida de terrenos ricos en flora y fauna.” (Radio Biobio, 31/8/2015, visitada el 18/7/2022)⁷⁴.

⁷⁴

<https://www.biobiochile.cl/noticias/2015/08/31/vecinos-de-quebrada-cabriteria-de-valparaíso-preocupados-por-proyectos-que-afectarían-la-zona.shtml>

La Representaciones del Espacio y la Gobernanza en las ciudades puerto

En esta investigación, el concepto de gobernanza y en particular, gobernanza de ciudad-puerto asume un especial interés. Por Gobernanza se entiende “a las formas de coordinación, orientación y dirección de sectores, de grupos y de la sociedad, más allá de los órganos clásicos de gobierno” de acuerdo a la definición del Diccionario de Políticas Públicas (2009). La Gobernanza se considera un concepto dentro de las representaciones del espacio, pues está asociado a la ideología, a la manera cómo se organiza (y domina) el espacio mental, para luego materializarlo.

La gobernanza es un concepto que permite entender las acciones coordinadas entre determinados entes para la administración, cooperación y/o vinculación dentro de una planificación territorial. Es un modelo que configura estrategias para la gestión territorial de un espacio. En este marco, es posible entender la gobernanza portuaria como el modelo de gestión de las zonas portuarias públicas, privadas y mixtas. Sus características dependen principalmente de la institución a cargo y/o en ejercicio de su autoridad y de su relación con actores involucrados en el sistema socioeconómico que convergen en la actividad marítimo-portuaria.

Desde la Comisión Estrategia 2030 de Innovación para Puertos y su Logística, a través de su coordinador Álvaro Díaz, presentaron una propuesta alternativa para la modificación del modelo de gobernanza actual, centrado en la competencia portuaria entre puertos estatales. El proyecto de la Comisión tiene el carácter de política pública y apunta, de manera resumida, a la transformación de la figura de la Subsecretaría de Transporte existente, por sus pocas atribuciones y la falta de claridad en la priorización de las formas de transporte (de carga y pasajeros), “una visión de logística, de carga, de puerto, donde va el 97% de nuestro comercio exterior no está presente. Entonces, ahí hay una debilidad institucional muy grave que le impide al subsecretario el jugar un rol significativo” (Álvaro Díaz, coordinador Comisión Puertos y Logística, entrevista, 22 de mayo de 2019).

Otro punto importante de reformar, según la propuesta de la Comisión, se enfoca en la descentralización del sistema de gestión, donde la figura de autoridad a nivel nacional debe no solo ser portuaria, sino también logística. A fin de lograr cumplir con este objetivo, la Comisión propone la conformación de varios consejos regionales tripartitos, que sean representativas de los distintos estamentos de cada territorio (autoridades, empresas y sociedad civil). Álvaro Díaz señala que este modelo de libre mercado y de libre emprendimiento no fue pensado de manera adecuada, ya que no consideró el crecimiento de las ciudades ni mucho menos los problemas medioambientales.

Esta propuesta, orienta el modelo de gobernanza portuaria se aleja de definiciones paradigmáticas neoliberales, impulsadas desde la entrada en vigor de la Ley 19.542. Por una parte, para fortalecer los sistemas portuarios y logísticos pensados en el desarrollo del país. Y por otra parte, tanto como una forma para equilibrar los impactos que genera la actividad portuaria en cada ciudad.

la promulgación de la Ley 19.542 es el punto de quiebre entre el modelo de gestión estatal centralizado, gestionado a través de la EMPORCHI, y el modelo neoliberal de gestión mixta pública-privada. Este modelo, como ya se ha mencionado, impulsa a las 10 empresas portuarias (creadas a partir del fraccionamiento de la EMPORCHI) a competir entre sí, dándose la particularidad que en la región de Valparaíso se sitúan dos de las empresas que mayor carga trans-

fieren anualmente, las ciudades puerto de Valparaíso y San Antonio, ambas en conexión directa con la capital del país.

En cuanto al modelo de competencia interportuaria, ésta se evidencia mayoritariamente (por no decir exclusivamente) entre las empresas portuarias estatales, aun cuando sus terminales portuarios se encuentren concesionados y operados por privados. La competencia, según el MTT, se da entre estas empresas por las características de sus negocios, que difieren del modelo de algunas empresas de puertos privados. Vale recordar, que otro factor crítico en la legislación chilena, son las condiciones de competencia entre los puertos privados y públicos, en significativas condiciones de disparidad. Los puertos privados utilizan la integración vertical, obteniendo importantes beneficios en sus negocios. Los puertos privados se rigen por la ley de concesiones marítimas y los demás cuerpos normativos ambientales y comerciales que rigen para otras actividades comerciales, lo cual va en desmedro del ingreso de los puertos estatales.

Nosotros tenemos un diagnóstico respecto a la existencia de puertos privados, puertos públicos, que es básicamente que existe una simetría regulatoria muy fuerte. Que no cumplen los mismos estándares y sobre todo en el segmento de puertos públicos y puertos privados de uso público, donde hacen la misma actividad comercial, es necesario regular. (Paulina Soriano, coordinadora Unidad PTS MTT, entrevista, 10 de septiembre de 2019)

Siguiendo esta línea argumental, Soriano además plantea que muchos de los puertos privados forman parte de eslabones logísticos, es decir, que forman parte de una estructura de explotación y comercial mucho mayor, que no se reduce a la transferencia de carga como lo hacen las empresas portuarias estatales. La operación de los puertos privados se sostiene a partir de un decreto que emana desde el Ministerio de Defensa, quienes otorgan la concesión del territorio marítimo de manera independiente, sin notificar siquiera al Ministerio de Transporte y Telecomunicación, “es uno de los aportes del informe de Álvaro Díaz, que nosotros logramos que en el reglamento siquiera nos informaran que daban una concesión marítima, porque antes nos enterábamos por el diario” (Paulina Soriano, coordinadora Unidad PTS MTT, entrevista, 10 de septiembre de 2019).

Por otra parte, otro actor que acusa un impacto negativo provocado por el cambio legislativo es la organización ASONAVE, la que acusa haber sido expropiada por parte del Estado chileno de su función de carga-descarga o estiba-desestiba, como también se conoce a esta actividad. Esta expropiación ocurrió en primera instancia en los tres puertos estatales principales del país, Valparaíso, San Antonio y San Vicente, para luego del año 2000 extenderse al resto de los puertos estatales. Según su directivo, Carlos Manterola, “nos hemos visto muy afectados en el número de socios, porque han desaparecido más de trescientas empresas de carácter nacional” (Carlos Manterola, vicepdte. ejecutivo ASONAVE, entrevista, 29 de enero de 2017). Los trabajadores marítimos, por su lado, también sufrieron mermas importantes en su afiliación, lo que se explica por la privatización que han tenido las empresas portuarias en su operación.

al modelo de gestión de las zonas portuarias públicas, privadas y mixtas, y sus características dependen principalmente de la institución a cargo y/o en ejercicio de su autoridad y de su relación con actores involucrados en el sistema socioeconómico que convergen en la actividad marítimo-portuaria.

La definición del modelo de gobernanza portuaria, por tanto, recae en las autoridades institucionales con pertinencia sobre la administración de la actividad portuaria, estando, para el caso chileno y según lo mandado por la Ley 19.542,

a cargo del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT). Este traspaso comienza a partir de la fragmentación de la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI) en 10 empresas portuarias, las que se ven obligadas a competir entre ellas a partir del modelo definido por la Ley 19.542, “nace un nuevo concepto ahí respecto de la empresa logística que se llama “Competition”, competencia en colaboración” (Jocelyne Fernández, directora Dirección Nacional De Planeamiento MOP, entrevista, 13 de diciembre de 2017)

Desde el MTT dan a entender que las empresas portuarias son consideradas herramientas a través de las cuales se deben hacer políticas sectoriales, lo que representaría una gran ventaja al momento de definir la planificación territorial para cada ciudad portuaria). No obstante, el traspaso del proceso de selección de los directorios de cada empresa portuaria desde el presidente de la república al Sistema de Empresas Públicas (SEP) da cuenta de una desconexión entre la escala nacional y las escalas locales (Paulina Soriano, coordinadora Unidad PTS MTT, entrevista, 10 de septiembre de 2019).

Esta modificación al proceso de selección de cada directorio portuario implica, a su vez, otro tipo de problemas, como bien señala Carlos Valencia, que tienen relación con el nivel de acuerdos y disensos que permiten avanzar en la planificación territorial y de desarrollo en cada empresa, “es inevitable que en la medida que los actores llamados a ejercer esas gobernanzas no se pongan de acuerdo” (Carlos Valencia, jefe de Informaciones El Mercurio de Valparaíso, entrevista, 26 de febrero de 2021), dice el ejecutivo de El Mercurio.

En una escala superior a los directorios se encuentra la Dirección de Obras Portuarias (DOP) del Ministerio de Obras Públicas, entidad estatal encargada de la revisión y aprobación de los proyectos portuarios públicos y privados del país. Sin embargo, esta agencia estatal no tendría mayores facultades que las descritas, resultando ser un problema por la carencia de características de autoridad que permitan su administración del territorio y los recintos portuarios, por lo que sirve solo para “controlar la calidad de los proyectos portuarios y de los planes maestros de las empresas del Estado” (Alberto Texidó, arquitecto y consultor académico U. de Chile, entrevista, 3 de marzo de 2017), según el arquitecto Alberto Texidó.

Para la CEPAL, durante el último cuarto de siglo ha habido un cambio importante en las relaciones entre los puertos, las sociedades y los gobiernos de los países, particularmente en América Latina y en el Caribe. En el siglo XX la administración de los puertos pasó por distintos modelos: desde una dependencia directa de los estados a modelos híbridos o con una alta predominancia privada en la propiedad y gestión de los puertos.

En este nuevo modelo de administración se han producido problemáticas importantes. Una, son las transformaciones del comercio exterior, presionando por una mayor infraestructura portuaria, un mayor tamaño de naves y logística marítimo-portuaria. Esta tendencia ha llevado a la mayor concentración del capital del transporte marítimo y la industria portuaria en capitales globales, lejos de las decisiones latinoamericanas y locales, es decir, dando muestra también de la concentración territorial del capital en el norte del mundo. Por otra parte, el aumento de huelgas de trabajadores portuarios/as, siendo la principal razón, el salario y el principal país de huelgas, Chile, dan cuenta de un concepto del trabajo en muchos casos en condiciones laborales y salariales precarias. (CEPAL, 2015). “Para generar esta nueva gobernanza, se necesita una definición clara de las responsabilidades y de los niveles de decisión, que asegure que los distintos actores sean capaces de definir y consensuar entre todos una solución viable que otorgue beneficios a todos los interesados que —debe ser

contundentemente dicho— refieren al conjunto de la economía y la Sociedad, y no solamente a los stakeholders directos.” (CEPAL, Boletín FAL Edición No. 337 - Número 1 / 2015). Esto significa que se debe integrar para las gobernanzas portuarias y de las ciudades puerto a distintos/as actores “no sectoriales”. No se trata de mirar la administración y menos, intentar hacer gobernanza con técnicos/as o expertos/as y políticos/as tradicionales, si no que se debe comprender al conjunto de la sociedad que es afectada y tiene una visión respecto a la gobernanza de la ciudad puerto.

La Ley de Puertos N°19542 cuando se dictó a fines de los años 90, contempló la conformación de “Consejos de Coordinación Ciudad Puerto”, pero estos no se implementaron y fueron definidos muy ambiguamente. Para Sabah Zrari, “aunque el término de gobernanza territorial no está mencionado en la ley, el nombre mismo del CCCP apunta a dos características de gobernanza territorial: un espacio físico determinado y la coordinación ciudad-puerto”, las que serían dos componentes fundamentales en el concepto de gobernanza aplicado a las ciudades puerto. (Zrari, 2016, pág.94). Sin embargo, no hay que cometer el error de identificar el concepto de gobernanza con el de gobernanza democrática y de integración de actores diversos para el desarrollo de las ciudades puerto.

Ya se ha revisado en el análisis de actores la multiplicidad de agentes presentes en la ciudad puerto de Valparaíso y en las ciudades puerto del país: ministerios nacionales, servicios públicos regionales y los Gobiernos Locales, Empresas globales y empresas locales. Y en particular en Valparaíso, la fuerte presencia de actores de la sociedad civil, de organizaciones sociales, sindicales y gremiales locales. Se trata de la convivencia en un delimitado espacio (borde costero) y con un impacto en la ciudad puerto de esta diversidad de actores de distintas escalas, de distintos sectores, ubicados/as en una jerarquía de poder que las nuevas tendencias le exigen dinamismo y mayor armonía. en un mismo espacio.

Visiones sobre la gobernanza portuaria

Álvaro Díaz señala que además de los problemas provocados por las visiones directivas de cada empresa, también existe un problema con la “cultura de gestión empresarial”, persistente hasta el año 2018, que no cuenta con mecanismos de consulta y de resolución de conflictos, especialmente entorno a las discusiones sobre la definición del borde costero de una ciudad. Para superar parte de estos problemas, Díaz instruyó al SEP a lo siguiente: primero, “la inducción no puede sino incluir logística”, que considera todas aquellas dificultades, problemas y riesgos que pueden afectar a cualquier eslabón de la cadena logística; segundo, “tienes que tener programa de logística, no puedes tener programa de Desarrollo Portuario sin programa de logística”, este programa define la línea de la economía política que debe tener cada empresa portuaria; y tercero, “tú no puedes comenzar a discutir nada del puerto sin ver accidentabilidad y seguridad de los trabajadores” (Álvaro Díaz, coordinador Comisión Puertos y Logística, entrevista, 22 de mayo de 2019), a fin de elevar los estándares laborales y equiparlos con los de la gran minería.

Siguiendo con los aspectos que han sido modificados desde la entrada en vigor de la Ley 19.542, la Participación Ciudadana en los procesos de tramitación ambiental ha tomado gran relevancia, convirtiéndose en una parte fundamental para lograr la obtención de la Resolución de Calificación Ambiental (RCA) que permita la construcción de un proyecto determinado. En este punto, Carlos Valencia señala que las personas que participan en dichos procesos son por su nivel de interés (particular y/o colectivo), conocimiento del tema y/o porque

forman parte como trabajadores de las actividades que comprende el borde costero. El ejecutivo añade que a los procesos más complejos se suma una mayor cantidad de actores, aun cuando eso no significa que “las decisiones finales tengan o representen fielmente el consenso definitivo de la comunidad o su voluntad” (Carlos Valencia, jefe de Informaciones El Mercurio de Valparaíso, entrevista, 26 de febrero de 2021), ya que es posible encontrar discrepancia incluso entre entidades gubernamentales.

El modelo de competencia dispuesto por la normativa también ha provocado otro tipo de problemáticas, como la acontecida en Valparaíso entre TPS (empresa privada que opera el Terminal 1) y OHL (empresa privada que se adjudicó la licitación del Terminal 2). Estos conflictos tendrían repercusiones e impactos en la ciudad y su economía misma, los que no fueron solucionados a su tiempo a causa de la mala gestión de la EPV, como señala Gonzalo Ilabaca, porque “la EPV, la empresa que administra, que es una especie de corredora de propiedades, que administra este borde costero, que lo va licitando, que lo va arrendando” (Gonzalo Ilabaca, vocero Pacto Urbano La Matriz, comunicación personal, 7 de junio de 2017), no ejerciendo su rol de autoridad portuaria.

La falta de fortalecimiento en el ejercicio del rol de autoridad portuaria por parte de las empresas ha sido un factor de preocupación también en el propio MTT, que, según sus análisis, ocurre a partir de la desconexión que tendrían con su propio entorno, con lo que acontece y genera la ciudad en términos de planificación urbana. Paulina Soriano indica que “muchas veces nosotros percibíamos que las empresas estaban como encerradas en sí misma” (Paulina Soriano, coordinadora Unidad PTS MTT, entrevista, 10 de septiembre de 2019), siendo esto un problema que afecta directamente el modelo de competencia dispuesto por la ley que dicta que las empresas privadas concesionarias deban competir entre ellas, no así entre las empresas portuarias estatales

Por otra parte, la existencia de puertos privados que no pueden ser regulados ni mandatados por una autoridad portuaria central, regional o local, deja en evidencia otra arista de la falta de una gobernanza portuaria efectiva. Desde el MTT dejan manifiesta su preocupación, ya que “no cumplen los mismos estándares y sobre todo en el segmento de puertos públicos y puertos privados de uso público, donde hacen la misma actividad comercial, es necesario regular” (Paulina Soriano, coordinadora Unidad PTS MTT, entrevista, 10 de septiembre de 2019). En este sentido, declaran que la planificación territorial sobre el borde costero debiese tener un carácter extensivo, “mucho más concentrado y contenido, los impactos también” (Paulina Soriano, coordinadora Unidad PTS MTT, entrevista, 10 de septiembre de 2019), donde la infraestructura portuaria dispuesta debe configurar un mismo diálogo, una red logística conectada que pueda soslayar los impactos que produce en las comunidades.

Finalmente, si bien desde el MTT comparten la crítica al modelo de gobernanza que se encuentra en vigor, identificándolo como un problema multisistémico, multisectorial y con falta de un rol de autoridad, toman distancia de una de las principales propuestas de alternativas en debate, indicando que una subsecretaría de puertos limitaría e impediría a la autoridad tener una perspectiva logística, “una autoridad logística, con una bajada regional, con una dimensión macro zonal” (Paulina Soriano, coordinadora Unidad PTS MTT, entrevista, 10 de septiembre de 2019). En otras palabras, el espacio del borde costero y la actividad portuaria debe ser administrada y gestionada de forma escalar y multisectorialmente.

Experiencias internacionales

De manera complementaria, se estudiaron otras ciudades puerto internacionales y chilenas, a través de los antecedentes recogidos en visitas realizadas a algunas de las principales ciudades puerto del norte de Europa, de España, sudamericanas y chilenas. A ello se sumó la relevante información recogidos en estudios de ciudades puerto, analizados en el marco teórico aportar otros antecedentes, recogiendo conceptos para los debates locales sobre los modelos de gobernanza que puede adoptar la institucionalidad chilena y la gobernanza de la ciudad puerto de Valparaíso.

En primer lugar, y teniendo una referencia latinoamericana, se visitaron y recogieron antecedentes de tres ciudades puerto sudamericanas: Montevideo (Uruguay), Buenos Aires (Argentina) y Callao (Perú). En Sudamérica el modelo de gobernanza de las ciudades puerto ha sido bastante centralizado, e inspirado en el modelo español de Administración Nacional de Puertos. Salvo el caso argentino, donde los puertos se encuentran descentralizados, a excepción del Puerto de Buenos Aires, cuya administración es nacional. En la ciudad puerto de Montevideo (Uruguay), existe de igual manera una Administración Nacional de Puerto (ANP) que es un ente estatal descentralizado y que gestiona la operación privada de los puertos concesionados. En esta ciudad existe un bajo nivel de tensiones entre el puerto y la ciudad. Hacia el Pacífico se encuentra el gran Puerto de Callao, bastante próximo a Lima, siendo el puerto de mayor movimiento en el Pacífico Sur.

Se observaron 2 puertos marítimos de España: Barcelona y Valencia. La gobernanza ciudad-puerto se desarrolla con cierta tensión en ambas ciudades. En Barcelona, en especial por la saturación por la capacidad de carga turística: Cruceros y Yates. Y en Valencia, principalmente por la extensión de infraestructura portuaria y cierta tensión con la infraestructura del puerto turístico.

En Europa del norte, los puertos ribereños de mayor tamaño y movimiento son Rotterdam (Países Bajos), Hamburgo (Alemania) El segundo puerto más grande de Europa es el de Hamburgo (Alemania), luego del de Rotterdam, y se sitúa en la Ciudad-Estado del mismo nombre, la que es dueña del puerto y lo gestiona desde la Administración de la Ciudad (Municipio) a través de su Ministerio de Economía, donde se encuentra la Autoridad Portuaria de Hamburgo. Este modelo de gobernanza dispone que la operación portuaria sea concesionada a empresas privadas, no así la inversión en infraestructura. Las tensiones entre puerto y ciudad se refieren principalmente a la creciente recalada de cruceros y los impactos medioambientales y económicos que significa su larga estadía. Los puertos de Amsterdam (Países Bajos) y de Amberes (Bélgica) mantienen un modelo similar al de Hamburgo, pero con menor presencia de tensiones entre ciudad y puerto. Es probable que sea por la cultura del diálogo, disminuyendo los niveles de tensión en la relación puerto-ciudad gracias a sus canales de comunicación y de discusión.

Luego evidenciamos la experiencia del puerto más grande de Europa, el Puerto de Rotterdam (Países Bajos), administrado por la Autoridad del Puerto de Rotterdam, cuya propiedad es 70% del Municipio local y el otro 30% del Estado. Para este caso, también observamos una baja conflictividad, principalmente por la cultura local que se enfoca en la búsqueda del diálogo y de acuerdos. Vemos, en general, que la experiencia internacional de la buena gobernanza, aquella que mantiene bajos los niveles de conflictos y gestiona adecuadamente la distribución y expansión portuaria, tiene incorporada en su modelo la participación de las autoridades locales, ya sea directamente a través de los Municipio u otros organismos dependientes de estos.

Propuestas de Gobernanza ciudad puerto: Administración Nacional de puertos, Puertos autónomos, pero centralizados, administración estatal (federado) o Municipal.

Se ha abierto a nivel mundial el debate sobre la organización de las ciudades puerto. En Chile, una propuesta relevante, y difícil, fue la propuesta de Puertos del Consejo de Logística. Aquí, la propuesta planteada por Álvaro Díaz (y otros expertos) el debate nacional entorno a las modificaciones al modelo de gobernanza portuaria, vemos que la alternativa planteada por Álvaro Díaz es una de las que más ventaja a tomado. La creación de una Subsecretaría de Puertos que funcione como autoridad portuaria fue presentada por el Senado para cumplir los siguientes objetivos: uso de nuevas tecnologías y nuevas formas de operación; expansión del área de influencia de los puertos (hinterland); más empleos y mayores cuidados laborales; normativas para mitigar impactos negativos de la industria portuaria en las ciudades; y la creación de una nueva institucionalidad pública portuaria (Mundo Marítimo, 2018). Esta propuesta ha logrado mayor adhesión que la planteada por el MTT, que apunta solo a una reforma al modelo vigente aumentando y esclareciendo las facultades de la autoridad portuaria ya estipulada, sin necesidad de crear una nueva figura.

No obstante, desde la sociedad civil y otros estamentos otra de las propuestas que ha sumado varios adeptos es la que considera una administración municipal de los puertos. Una de estas ha sido ASONAVE, quienes han dicho que “nosotros decimos que hay que descentralizar y desconcentrar el poder económico de Santiago y dejárselo a las regiones y en el caso de los puertos pasarlo a los municipios y que deben estar” (Carlos Manterola, vicepdte. ejecutivo ASONAVE, entrevista, 29 de enero de 2017), donde el rol de autoridad portuaria sería de carácter operativo y no normativo. Este punto es de enorme relevancia, ya que implicaría que la ciudad (a través de sus autoridades) pueda administrar localmente la actividad portuaria en función de sus intereses y no los de la capital, como reclama el dirigente vecinal Guillermo Risco, diciendo que “aquí tenemos una Empresa Portuaria de Valparaíso pero que depende del Ministerio de Transporte” (Guillermo Risco, pdte. UNCO Valparaíso, entrevista, 09 de enero de 2019).

La centralización de la gobernanza portuaria aparece como el gran problema a solucionar, ya que esto no permite que existe una estrategia portuaria adecuada para cada territorio, para cada ciudad portuaria. El alcalde de Valparaíso, Jorge Sharp, también se ha sumado a las opiniones que apuntan a un modelo de gobernanza con participación municipal que permita descentralizar y geolocalizar el rol de autoridad portuaria, que hoy en día no existe como tal. Destacando que la economía del país pasa principalmente por sus puertos (80%), señala que “cómo puede ser de que sea la SEP la que intente generar un orden, cuando los actores portuarios son poderosísimos, los privados, o sea, creo que hay una visión muy miope respecto a ese punto” (Jorge Sharp, alcalde I. Municipalidad de Valparaíso, entrevista, 4 de septiembre de 2017), es decir, para un ente central es casi imposible lograr una buena gobernanza si lo que tiene que administrar excede enormemente sus capacidades.

Es relevante considerar las experiencias internacionales en la Gobernanza Ciudad Puerto. En función de ello es que se consideró bibliografía y experiencias en otras ciudades puerto del país y del mundo en esta sección. Se destaca en este marco la carta que acordó la AIVP, Association Internationale Villes et Ports (www.aivp.com, Sidney 2006) redactando un acuerdo el año 2006, destacando los siguientes ámbitos fundamentales para promover el desarrollo de las ciudades puerto, a partir de los siguientes contenidos fundamentales.

1. Asegurar la coherencia de los proyectos en los territorios de las ciudades y regiones portuarias
2. Tratar las interfaces portuarias desde el punto de vista del carácter mixto
3. Respetar los equilibrios entre ciudad portuaria y medio ambiente natural
4. Reforzar la cohesión social y dinamizar el empleo
5. Favorecer desarrollos económicos portuarios y urbanos innovadores
6. Cooperar entre ciudades portuarias

La Gobernanza ciudad puerto ha sido materia compleja, planteada con definiciones diferentes, dependiendo de la situación política de los países, la cultura institucional, la capacidad de diálogo y llegar a acuerdos. En el caso de Chile, después de la Ley de Puertos, las transformaciones fueron importantes. Los 10 puertos estatales se autonomizaron normativamente ¿pero lo han hecho de verdad? Sus directorios han sido designados en la época estudiada por el nivel nacional, no por actores de las regiones o las comunas. El Ministerio de Transportes toma decisiones estratégicas respecto a los puertos. Las autoridades portuarias son portuarias, no se refieren a la ciudad ni dialogan con la ciudad. En Valparaíso, en particular ha existido un gran conflicto, porque la municipalidad tiene escasa o nula decisión sobre el quehacer y destino de la ciudad puerto, especialmente de su borde costero. En términos de ingresos lo que el puerto deja a la ciudad (EPV) y los privados a la ciudad es casi imperceptible. La prioridad se ha centrado en los ingresos nacionales y el capital global, con un aporte mínima a los ingresos de la ciudad.

De las experiencias internacionales revisadas, las que han mostrado mayor integración ciudad-puerto han sido aquellas del norte de Europa: Rotterdam, Hamburgo y Amsterdam. Seguramente por la construcción de una cultura entre ciudad y puerto y la diferencia de sistemas políticos como ciudades puertos, que históricamente han sido ciudades Estado. En España, la administración ciudad puerto es más centralizadora e inspiradora de Sudamérica, como ya se mencionó.

Sin embargo, después de revisar distintas experiencias y las recomendaciones para la gobernanza ciudad puerto, concluyo que el modelo que potencia en mayor medida la ciudad puerto, su gobernanza y desarrollo es el basado en la autoridad local: Municipalidad, Estado nación (Hamburgo). No cabe duda que falta mucho por analizar respecto a la gobernanza ciudad puerto, sin embargo, la administración local parece ser la más conveniente.

Gobernanza en las ciudades puerto

En esta investigación, el concepto de gobernanza y en particular, gobernanza de ciudad-puerto asume un especial interés. Por Gobernanza se entiende “a las formas de coordinación, orientación y dirección de sectores, de grupos y de la sociedad, más allá de los órganos clásicos de gobierno” de acuerdo a la definición del Diccionario de Políticas Públicas (2009). La Gobernanza se considera un concepto dentro de las representaciones del espacio, pues está asociado a la ideología, a la manera cómo se organiza (y domina) el espacio mental, para luego materializarlo.

La gobernanza es un concepto que permite entender las acciones coordinadas entre determinados entes para la administración, cooperación y/o vinculación dentro de una planificación territorial. Es un modelo que configura estrategias para la gestión territorial de un espacio. En este marco, es posible entender la gobernanza portuaria como el modelo de gestión de las zonas portuarias públicas, privadas y mixtas. Sus características dependen principalmente de la institución a cargo y/o en ejercicio de su autoridad y de su relación con actores

involucrados en el sistema socioeconómico que convergen en la actividad marítimo-portuaria.

Desde la Comisión Estrategia 2030 de Innovación para Puertos y su Logística, a través de su coordinador Álvaro Díaz, presentaron una propuesta alternativa para la modificación del modelo de gobernanza actual, centrado en la competencia portuaria entre puertos estatales. El proyecto de la Comisión tiene el carácter de política pública y apunta, de manera resumida, a la transformación de la figura de la Subsecretaría de Transporte existente, por sus pocas atribuciones y la falta de claridad en la priorización de las formas de transporte (de carga y pasajeros), “una visión de logística, de carga, de puerto, donde va el 97% de nuestro comercio exterior no está presente. Entonces, ahí hay una debilidad institucional muy grave que le impide al subsecretario el jugar un rol significativo” (Álvaro Díaz, coordinador Comisión Puertos y Logística, entrevista, 22 de mayo de 2019).

Otro punto importante de reformar, según la propuesta de la Comisión, se enfoca en la descentralización del sistema de gestión, donde la figura de autoridad a nivel nacional debe no solo ser portuaria, sino también logística. A fin de lograr cumplir con este objetivo, la Comisión propone la conformación de varios consejos regionales tripartitos, que sean representativas de los distintos estamentos de cada territorio (autoridades, empresas y sociedad civil). Álvaro Díaz señala que este modelo de libre mercado y de libre emprendimiento no fue pensado de manera adecuada, ya que no consideró el crecimiento de las ciudades ni mucho menos los problemas medioambientales.

Esta propuesta, orienta el modelo de gobernanza portuaria se aleja de definiciones paradigmáticas neoliberales, impulsadas desde la entrada en vigor de la Ley 19.542. Por una parte, para fortalecer los sistemas portuarios y logísticos pensados en el desarrollo del país. Y por otra parte, tanto como una forma para equilibrar los impactos que genera la actividad portuaria en cada ciudad.

la promulgación de la Ley 19.542 es el punto de quiebre entre el modelo de gestión estatal centralizado, gestionado a través de la EMPORCHI, y el modelo neoliberal de gestión mixta pública-privada. Este modelo, como ya se ha mencionado, impulsa a las 10 empresas portuarias (creadas a partir del fraccionamiento de la EMPORCHI) a competir entre sí, dándose la particularidad que en la región de Valparaíso se sitúan dos de las empresas que mayor carga transfieren anualmente, las ciudades puerto de Valparaíso y San Antonio, ambas en conexión directa con la capital del país.

En cuanto al modelo de competencia interportuaria, ésta se evidencia mayoritariamente (por no decir exclusivamente) entre las empresas portuarias estatales, aun cuando sus terminales portuarios se encuentren concesionados y operados por privados. La competencia, según el MTT, se da entre estas empresas por las características de sus negocios, que difieren del modelo de algunas empresas de puertos privados. Vale recordar, que otro factor crítico en la legislación chilena, son las condiciones de competencia entre los puertos privados y públicos, en significativas condiciones de disparidad. Los puertos privados utilizan la integración vertical, obteniendo importantes beneficios en sus negocios. Los puertos privados se rigen por la ley de concesiones marítimas y los demás cuerpos normativos ambientales y comerciales que rigen para otras actividades comerciales, lo cual va en desmedro del ingreso de los puertos estatales.

Nosotros tenemos un diagnóstico respecto a la existencia de puertos privados, puertos públicos, que es básicamente que existe una simetría regulatoria muy fuerte. Que no cumplen los mismos estándares y sobre

todo en el segmento de puertos públicos y puertos privados de uso público, donde hacen la misma actividad comercial, es necesario regular. (Paulina Soriano, coordinadora Unidad PTS MTT, entrevista, 10 de septiembre de 2019)

Siguiendo esta línea argumental, Soriano además plantea que muchos de los puertos privados forman parte de eslabones logísticos, es decir, que forman parte de una estructura de explotación y comercial mucho mayor, que no se reduce a la transferencia de carga como lo hacen las empresas portuarias estatales. La operación de los puertos privados se sostiene a partir de un decreto que emana desde el Ministerio de Defensa, quienes otorgan la concesión del territorio marítimo de manera independiente, sin notificar siquiera al Ministerio de Transporte y Telecomunicación, “es uno de los aportes del informe de Álvaro Díaz, que nosotros logramos que en el reglamento siquiera nos informaran que daban una concesión marítima, porque antes nos enterábamos por el diario” (Paulina Soriano, coordinadora Unidad PTS MTT, entrevista, 10 de septiembre de 2019).

Por otra parte, otro actor que acusa un impacto negativo provocado por el cambio legislativo es la organización ASONAVE, la que acusa haber sido expropiada por parte del Estado chileno de su función de carga-descarga o estiba-desestiba, como también se conoce a esta actividad. Esta expropiación ocurrió en primera instancia en los tres puertos estatales principales del país, Valparaíso, San Antonio y San Vicente, para luego del año 2000 extenderse al resto de los puertos estatales. Según su directivo, Carlos Manterola, “nos hemos visto muy afectados en el número de socios, porque han desaparecido más de trescientas empresas de carácter nacional” (Carlos Manterola, vicepdte. ejecutivo ASONAVE, entrevista, 29 de enero de 2017). Los trabajadores marítimos, por su lado, también sufrieron mermas importantes en su afiliación, lo que se explica por la privatización que han tenido las empresas portuarias en su operación.

al modelo de gestión de las zonas portuarias públicas, privadas y mixtas, y sus características dependen principalmente de la institución a cargo y/o en ejercicio de su autoridad y de su relación con actores involucrados en el sistema socioeconómico que convergen en la actividad marítimo-portuaria.

La definición del modelo de gobernanza portuaria, por tanto, recae en las autoridades institucionales con pertinencia sobre la administración de la actividad portuaria, estando, para el caso chileno y según lo mandado por la Ley 19.542, a cargo del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT). Este traspaso comienza a partir de la fragmentación de la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI) en 10 empresas portuarias, las que se ven obligadas a competir entre ellas a partir del modelo definido por la Ley 19.542, “nace un nuevo concepto ahí respecto de la empresa logística que se llama “Competition”, competencia en colaboración” (Jocelyne Fernández, directora Dirección Nacional De Planeamiento MOP, entrevista, 13 de diciembre de 2017)

Desde el MTT dan a entender que las empresas portuarias son consideradas herramientas a través de las cuales se deben hacer políticas sectoriales, lo que representaría una gran ventaja al momento de definir la planificación territorial para cada ciudad portuaria). No obstante, el traspaso del proceso de selección de los directorios de cada empresa portuaria desde el presidente de la república al Sistema de Empresas Públicas (SEP) da cuenta de una desconexión entre la escala nacional y las escalas locales (Paulina Soriano, coordinadora Unidad PTS MTT, entrevista, 10 de septiembre de 2019).

Esta modificación al proceso de selección de cada directorio portuario implica, a su vez, otro tipo de problemas, como bien señala Carlos Valencia, que tienen

relación con el nivel de acuerdos y disensos que permiten avanzar en la planificación territorial y de desarrollo en cada empresa, “es inevitable que en la medida que los actores llamados a ejercer esas gobernanzas no se pongan de acuerdo” (Carlos Valencia, jefe de Informaciones El Mercurio de Valparaíso, entrevista, 26 de febrero de 2021), dice el ejecutivo de El Mercurio.

En una escala superior a los directorios se encuentra la Dirección de Obras Portuarias (DOP) del Ministerio de Obras Públicas, entidad estatal encargada de la revisión y aprobación de los proyectos portuarios públicos y privados del país. Sin embargo, esta agencia estatal no tendría mayores facultades que las descritas, resultando ser un problema por la carencia de características de autoridad que permitan su administración del territorio y los recintos portuarios, por lo que sirve solo para “controlar la calidad de los proyectos portuarios y de los planes maestros de las empresas del Estado” (Alberto Texidó, arquitecto y consultor académico U. de Chile, entrevista, 3 de marzo de 2017), según el arquitecto Alberto Texidó.

Para la CEPAL, durante el último cuarto de siglo ha habido un cambio importante en las relaciones entre los puertos, las sociedades y los gobiernos de los países, particularmente en América Latina y en el Caribe. En el siglo XX la administración de los puertos pasó por distintos modelos: desde una dependencia directa de los estados a modelos híbridos o con una alta predominancia privada en la propiedad y gestión de los puertos.

En este nuevo modelo de administración se han producido problemáticas importantes. Una, son las transformaciones del comercio exterior, presionando por una mayor infraestructura portuaria, un mayor tamaño de naves y logística marítimo-portuaria. Esta tendencia ha llevado a la mayor concentración del capital del transporte marítimo y la industria portuaria en capitales globales, lejos de las decisiones latinoamericanas y locales, es decir, dando muestra también de la concentración territorial del capital en el norte del mundo. Por otra parte, el aumento de huelgas de trabajadores portuarios/as, siendo la principal razón, el salario y el principal país de huelgas, Chile, dan cuenta de un concepto del trabajo en muchos casos en condiciones laborales y salariales precarias. (CEPAL, 2015). “Para generar esta nueva gobernanza, se necesita una definición clara de las responsabilidades y de los niveles de decisión, que asegure que los distintos actores sean capaces de definir y consensuar entre todos una solución viable que otorgue beneficios a todos los interesados que —debe ser contundentemente dicho— refieren al conjunto de la economía y la Sociedad, y no solamente a los *stakeholders* directos.” (CEPAL, Boletín FAL Edición No. 337 - Número 1 / 2015). Esto significa que se debe integrar para las gobernanzas portuarias y de las ciudades puerto a distintos/as actores “no sectoriales”. No se trata de mirar la administración y menos, intentar hacer gobernanza con técnicos/as o expertos/as y políticos/as tradicionales, si no que se debe comprender al conjunto de la sociedad que es afectada y tiene una visión respecto a la gobernanza de la ciudad puerto.

La Ley de Puertos N°19542 cuando se dictó a fines de los años 90, contempló la conformación de “Consejos de Coordinación Ciudad Puerto”, pero estos no se implementaron y fueron definidos muy ambiguamente. Para Sabah Zrari, “aunque el término de gobernanza territorial no está mencionado en la ley, el nombre mismo del CCCP apunta a dos características de gobernanza territorial: un espacio físico determinado y la coordinación ciudad-puerto”, las que serían dos componentes fundamentales en el concepto de gobernanza aplicado a las ciudades puerto. (Zrari, 2016, pág.94). Sin embargo, no hay que cometer el error de identificar el concepto de gobernanza con el de gobernanza democrática y de integración de actores diversos para el desarrollo de las ciudades puerto.

Ya se ha revisado en el análisis de actores la multiplicidad de agentes presentes en la ciudad puerto de Valparaíso y en las ciudades puerto del país: ministerios nacionales, servicios públicos regionales y los Gobiernos Locales, Empresas globales y empresas locales. Y en particular en Valparaíso, la fuerte presencia de actores de la sociedad civil, de organizaciones sociales, sindicales y gremiales locales. Se trata de la convivencia en un delimitado espacio (borde costero) y con un impacto en la ciudad puerto de esta diversidad de actores de distintas escalas, de distintos sectores, ubicados/as en una jerarquía de poder que las nuevas tendencias le exigen dinamismo y mayor armonía. en un mismo espacio.

Visiones sobre la gobernanza portuaria

Álvaro Díaz señala que además de los problemas provocados por las visiones directivas de cada empresa, también existe un problema con la “cultura de gestión empresarial”, persistente hasta el año 2018, que no cuenta con mecanismos de consulta y de resolución de conflictos, especialmente entorno a las discusiones sobre la definición del borde costero de una ciudad. Para superar parte de estos problemas, Díaz instruyó al SEP a lo siguiente: primero, “la inducción no puede sino incluir logística”, que considera todas aquellas dificultades, problemas y riesgos que pueden afectar a cualquier eslabón de la cadena logística; segundo, “tienes que tener programa de logística, no puedes tener programa de Desarrollo Portuario sin programa de logística”, este programa define la línea de la economía política que debe tener cada empresa portuaria; y tercero, “tú no puedes comenzar a discutir nada del puerto sin ver accidentabilidad y seguridad de los trabajadores” (Álvaro Díaz, coordinador Comisión Puertos y Logística, entrevista, 22 de mayo de 2019), a fin de elevar los estándares laborales y equiparlos con los de la gran minería.

Siguiendo con los aspectos que han sido modificados desde la entrada en vigor de la Ley 19.542, la Participación Ciudadana en los procesos de tramitación ambiental ha tomado gran relevancia, convirtiéndose en una parte fundamental para lograr la obtención de la Resolución de Calificación Ambiental (RCA) que permita la construcción de un proyecto determinado. En este punto, Carlos Valencia señala que las personas que participan en dichos procesos son por su nivel de interés (particular y/o colectivo), conocimiento del tema y/o porque forman parte como trabajadores de las actividades que comprende el borde costero. El ejecutivo añade que a los procesos más complejos se suma una mayor cantidad de actores, aun cuando eso no significa que “las decisiones finales tengan o representen fielmente el consenso definitivo de la comunidad o su voluntad” (Carlos Valencia, jefe de Informaciones El Mercurio de Valparaíso, entrevista, 26 de febrero de 2021), ya que es posible encontrar discrepancia incluso entre entidades gubernamentales.

El modelo de competencia dispuesto por la normativa también ha provocado otro tipo de problemáticas, como la acontecida en Valparaíso entre TPS (empresa privada que opera el Terminal 1) y OHL (empresa privada que se adjudicó la licitación del Terminal 2). Estos conflictos tendrían repercusiones e impactos en la ciudad y su economía misma, los que no fueron solucionados a su tiempo a causa de la mala gestión de la EPV, como señala Gonzalo Ilabaca, porque “la EPV, la empresa que administra, que es una especie de corredora de propiedades, que administra este borde costero, que lo va licitando, que lo va arrendando” (Gonzalo Ilabaca, vocero Pacto Urbano La Matriz, comunicación personal, 7 de junio de 2017), no ejerciendo su rol de autoridad portuaria.

La falta de fortalecimiento en el ejercicio del rol de autoridad portuaria por parte de las empresas ha sido un factor de preocupación también en el propio MTT, que, según sus análisis, ocurre a partir de la desconexión que tendrían con su

propio entorno, con lo que acontece y genera la ciudad en términos de planificación urbana. Paulina Soriano indica que “muchas veces nosotros percibíamos que las empresas estaban como encerradas en sí misma” (Paulina Soriano, coordinadora Unidad PTS MTT, entrevista, 10 de septiembre de 2019), siendo esto un problema que afecta directamente el modelo de competencia dispuesto por la ley que dicta que las empresas privadas concesionarias deban competir entre ellas, no así entre las empresas portuarias estatales

Por otra parte, la existencia de puertos privados que no pueden ser regulados ni mandados por una autoridad portuaria central, regional o local, deja en evidencia otra arista de la falta de una gobernanza portuaria efectiva. Desde el MTT dejan manifiesta su preocupación, ya que “no cumplen los mismos estándares y sobre todo en el segmento de puertos públicos y puertos privados de uso público, donde hacen la misma actividad comercial, es necesario regular” (Paulina Soriano, coordinadora Unidad PTS MTT, entrevista, 10 de septiembre de 2019). En este sentido, declaran que la planificación territorial sobre el borde costero debiese tener un carácter extensivo, “mucho más concentrado y contenido, los impactos también” (Paulina Soriano, coordinadora Unidad PTS MTT, entrevista, 10 de septiembre de 2019), donde la infraestructura portuaria dispuesta debe configurar un mismo diálogo, una red logística conectada que pueda soslayar los impactos que produce en las comunidades.

Finalmente, si bien desde el MTT comparten la crítica al modelo de gobernanza que se encuentra en vigor, identificándolo como un problema multisistémico, multisectorial y con falta de un rol de autoridad, toman distancia de una de las principales propuestas de alternativas en debate, indicando que una subsecretaría de puertos limitaría e impediría a la autoridad tener una perspectiva logística, “una autoridad logística, con una bajada regional, con una dimensión macro zonal” (Paulina Soriano, coordinadora Unidad PTS MTT, entrevista, 10 de septiembre de 2019). En otras palabras, el espacio del borde costero y la actividad portuaria debe ser administrada y gestionada de forma escalar y multisectorialmente.

Experiencias internacionales

De manera complementaria, se estudiaron otras ciudades puerto internacionales y chilenas, a través de los antecedentes recogidos en visitas realizadas a algunas de las principales ciudades puerto del norte de Europa, de España, sudamericanas y chilenas. A ello se sumó la relevante información recogidos en estudios de ciudades puerto, analizados en el marco teórico aportar otros antecedentes, recogiendo conceptos para los debates locales sobre los modelos de gobernanza que puede adoptar la institucionalidad chilena y la gobernanza de la ciudad puerto de Valparaíso.

En primer lugar, y teniendo una referencia latinoamericana, se visitaron y recogieron antecedentes de tres ciudades puerto sudamericanas: Montevideo (Uruguay), Buenos Aires (Argentina) y Callao (Perú). En Sudamérica el modelo de gobernanza de las ciudades puerto ha sido bastante centralizado, e inspirado en el modelo español de Administración Nacional de Puertos. Salvo el caso argentino, donde los puertos se encuentran descentralizados, a excepción del Puerto de Buenos Aires, cuya administración es nacional. En la ciudad puerto de Montevideo (Uruguay), existe de igual manera una Administración Nacional de Puerto (ANP) que es un ente estatal descentralizado y que gestiona la operación privada de los puertos concesionados. En esta ciudad existe un bajo nivel de tensiones entre el puerto y la ciudad. Hacia el Pacífico se encuentra el gran Puerto de Callao, bastante próximo a Lima, siendo el puerto de mayor movimiento en el Pacífico Sur.

Se observaron 2 puertos marítimos de España: Barcelona y Valencia. La gobernanza ciudad-puerto se desarrolla con cierta tensión en ambas ciudades. En Barcelona, en especial por la saturación por la capacidad de carga turística: Cruceros y Yates. Y en Valencia, principalmente por la extensión de infraestructura portuaria y cierta tensión con la infraestructura del puerto turístico.

En Europa del norte, los puertos ribereños de mayor tamaño y movimiento son Rotterdam (Países Bajos), Hamburgo (Alemania). El segundo puerto más grande de Europa es el de Hamburgo (Alemania), luego del de Rotterdam, y se sitúa en la Ciudad-Estado del mismo nombre, la que es dueña del puerto y lo gestiona desde la Administración de la Ciudad (Municipio) a través de su Ministerio de Economía, donde se encuentra la Autoridad Portuaria de Hamburgo. Este modelo de gobernanza dispone que la operación portuaria sea concesionada a empresas privadas, no así la inversión en infraestructura. Las tensiones entre puerto y ciudad se refieren principalmente a la creciente recalada de cruceros y los impactos medioambientales y económicos que significa su larga estadía. Los puertos de Amsterdam (Países Bajos) y de Amberes (Bélgica) mantienen un modelo similar al de Hamburgo, pero con menor presencia de tensiones entre ciudad y puerto. Es probable que sea por la cultura del diálogo, disminuyendo los niveles de tensión en la relación puerto-ciudad gracias a sus canales de comunicación y de discusión.

Luego evidenciamos la experiencia del puerto más grande de Europa, el Puerto de Rotterdam (Países Bajos), administrado por la Autoridad del Puerto de Rotterdam, cuya propiedad es 70% del Municipio local y el otro 30% del Estado. Para este caso, también observamos una baja conflictividad, principalmente por la cultura local que se enfoca en la búsqueda del diálogo y de acuerdos.

Vemos, en general, que la experiencia internacional de la buena gobernanza, aquella que mantiene bajos los niveles de conflictos y gestiona adecuadamente la distribución y expansión portuaria, tiene incorporada en su modelo la participación de las autoridades locales ya sea directamente a través de los Municipios u otros organismos dependientes de estos.

Propuestas de Gobernanza ciudad puerto: Administración Nacional de puertos, Puertos autónomos, pero centralizados, administración estatal (federado) o Municipal

Se ha abierto a nivel mundial el debate sobre la organización de las ciudades puerto. En Chile, una propuesta relevante, y difícil, fue la propuesta de Puertos del Consejo de Logística. Aquí, la propuesta planteada por Álvaro Díaz (y otros expertos) el debate nacional entorno a las modificaciones al modelo de gobernanza portuaria, vemos que la alternativa planteada por Álvaro Díaz es una de las que más ventaja a tomado. La creación de una **Subsecretaría de Puertos** que funcione como autoridad portuaria fue presentada por el Senado para cumplir los siguientes objetivos: uso de nuevas tecnologías y nuevas formas de operación; expansión del área de influencia de los puertos (hinterland); más empleos y mayores cuidados laborales; normativas para mitigar impactos negativos de la industria portuaria en las ciudades; y la creación de una nueva institucionalidad pública portuaria (Mundo Marítimo, 2018). Esta propuesta ha logrado mayor adhesión que la planteada por el MTT, que apunta solo a una reforma al modelo vigente aumentando y esclareciendo las facultades de la autoridad portuaria ya estipulada, sin necesidad de crear una nueva figura.

No obstante, desde la sociedad civil y otros estamentos otra de las propuestas que ha sumado varios adeptos es la que considera una administración municipal de los puertos. Una de estas ha sido ASONAVE, quienes han dicho que “no-

sotros decimos que hay que descentralizar y desconcentrar el poder económico de Santiago y dejárselo a las regiones y en el caso de los puertos pasarlo a los municipios y que deben estar” (Carlos Manterola, vicepdte. ejecutivo ASONAVE, entrevista, 29 de enero de 2017), donde el rol de autoridad portuaria sería de carácter operativo y no normativo. Este punto es de enorme relevancia, ya que implicaría que la ciudad (a través de sus autoridades) pueda administrar localmente la actividad portuaria en función de sus intereses y no los de la capital, como reclama el dirigente vecinal Guillermo Risco, diciendo que “aquí tenemos una Empresa Portuaria de Valparaíso pero que depende del Ministerio de Transporte” (Guillermo Risco, pdte. UNCO Valparaíso, entrevista, 09 de enero de 2019).

La centralización de la gobernanza portuaria aparece como el gran problema a solucionar, ya que esto no permite que existe una estrategia portuaria adecuada para cada territorio, para cada ciudad portuaria. El alcalde de Valparaíso, Jorge Sharp, también se ha sumado a las opiniones que apuntan a un modelo de gobernanza con participación municipal que permita descentralizar y geolocalizar el rol de autoridad portuaria, que hoy en día no existe como tal. Destacando que la economía del país pasa principalmente por sus puertos (80%), señala que “cómo puede ser de que sea la SEP la que intente generar un orden, cuando los actores portuarios son poderosísimos, los privados, o sea, creo que hay una visión muy miope respecto a ese punto” (Jorge Sharp, alcalde I. Municipalidad de Valparaíso, entrevista, 4 de septiembre de 2017), es decir, para un ente central es casi imposible lograr una buena gobernanza si lo que tiene que administrar excede enormemente sus capacidades.

Es relevante considerar las experiencias internacionales en la Gobernanza Ciudad Puerto. En función de ello es que se consideró bibliografía y experiencias en otras ciudades puerto del país y del mundo en esta sección. Se destaca en este marco la carta que acordó la AIVP, Association Internationale Villes et Ports (www.aivp.com, Sidney 2006) redactando un acuerdo el año 2006, destacando los siguientes ámbitos fundamentales para promover el desarrollo de las ciudades puerto, a partir de los siguientes contenidos fundamentales.

1. Asegurar la coherencia de los proyectos en los territorios de las ciudades y regiones portuarias
2. Tratar las interfaces portuarias desde el punto de vista del carácter mixto
3. Respetar los equilibrios entre ciudad portuaria y medio ambiente natural
4. Reforzar la cohesión social y dinamizar el empleo
5. Favorecer desarrollos económicos portuarios y urbanos innovadores
6. Cooperar entre ciudades portuarias

La Gobernanza ciudad puerto ha sido materia compleja, planteada con definiciones diferentes, dependiendo de la situación política de los países, la cultura institucional, la capacidad de diálogo y llegar a acuerdos. En el caso de Chile, después de la Ley de Puertos, las transformaciones fueron importantes. Los 10 puertos estatales se autonomizaron normativamente ¿pero lo han hecho de verdad? Sus directorios han sido designados en la época estudiada por el nivel nacional, no por actores de las regiones o las comunas. El Ministerio de Transportes toma decisiones estratégicas respecto a los puertos. Las autoridades portuarias son portuarias, no se refieren a la ciudad ni dialogan con la ciudad. En Valparaíso, en particular ha existido un gran conflicto, porque la municipalidad tiene escasa o nula decisión sobre el quehacer y destino de la ciudad puerto, especialmente de su borde costero. En términos de ingresos lo que el puerto deja a la ciudad (EPV) y los privados a la ciudad es casi imperceptible. La prioridad se ha centrado en los ingresos nacionales y el capital global, con un aporte mínima a los ingresos de la ciudad.

De las experiencias internacionales revisadas, las que han mostrado mayor integración ciudad-puerto han sido aquellas del norte de Europa: Rotterdam, Hamburgo y Amsterdam. Seguramente por la construcción de una cultura entre ciudad y puerto y la diferencia de sistemas políticos como ciudades puertos, que históricamente han sido ciudades Estado. En España, la administración ciudad puerto es más centralizadora e inspiradora de Sudamérica, como ya se mencionó.

Sin embargo, después de revisar distintas experiencias y las recomendaciones para la gobernanza ciudad puerto, concluyo que el modelo que potencia en mayor medida la ciudad puerto, su gobernanza y desarrollo es el basado en la autoridad local: Municipalidad, Estado nación (Hamburgo). No cabe duda de que falta mucho por analizar respecto a la gobernanza en las ciudades puerto, sin embargo, la administración local parece ser la más conveniente para la ciudadanía y para el puerto en su desarrollo integrado.

3.4 Análisis de los Espacios de Representación. Las vivencias y valoraciones en la ciudad puerto de Valparaíso y su borde costero

En esta última sección del análisis de datos se analizan los Espacios de Representación, también entendido como el “espacio vivido” en Lefèbvre, lo que corresponde al tercer movimiento de la dialéctica de la Teoría de la Producción del Espacio en el autor.

El capítulo de análisis de datos se inició con la discusión del primer objetivo específico: El análisis de las relaciones entre actores en el borde costero de Valparaíso, correspondiente al Análisis de redes sociales (ARS), el cual se utilizó como estructura para la articulación del estudio. En segundo lugar, se analizó el primer paso de la dialéctica del espacio, correspondiente a las Prácticas del Espacio, donde se analizaron usos, infraestructura, relaciones de trabajo. El tercer objetivo analizado fue el análisis de las Representaciones del Espacio, reconocidos también como “Espacio percibido” por Lefèbvre, incluyendo planes y proyectos sobre el espacio. Los espacios de representación que se analizan en esta última sección interactúan con las dimensiones anteriores. Se incorpora un componente subjetivo, la vivencia y lectura de los/as actores sobre el borde costero, asignándole esa significación subjetiva a los espacios. Lefèbvre señala que es el espacio que las personas habitan y lo experimentan directamente porque lo usan. Los tecnócratas *“intentan codificarlo, racionalizarlo y, finalmente, tratar de usurparlo”* (Baringo Ezquerro, 2013, pág. 124). Baringo Ezquerro también los caracteriza como “espacios de múltiples resistencias”, donde hay conocimientos locales desde la experiencia vivida, en la historia personal y colectiva. Para Soja, este tercer espacio es el que permite conocer cómo realmente se viven estas historias individuales y colectivas en el espacio, pues las prácticas y representaciones transmiten tan fuertemente la ideología dominante que no permiten conocer cómo se vive realmente el espacio desde el comportamiento humano (Soja, 2008, pág. 40).

De este modo, al análisis de los espacios de representación, en articulación con las demás dimensiones del estudio han constituido un verdadero desafío con resultados bastante inesperados y valiosos. Los/as actores le asignan un importante significado subjetivo a su vida en el borde costero de Valparaíso, vivieron desde su infancia o juventud en el mar o frente al mar del borde costero de Valparaíso. Es posible percibir el peso del contenido nostálgico y romántico en muchos casos ¿En qué medida estas lecturas y vivencias están presentes en las tomas de decisiones respecto a la ciudad puerto? Es una de las ideas que se revisan en esta sección. Pero también son los mismos espacios por los cuales y donde se producen las tensiones y relaciones de conflicto.

3.4.1 Vivencia y Vida Cotidiana en Valparaíso

Valparaíso tiene una identidad muy marcada. Es posible notarlo en la observación de la ciudad y de sus habitantes. Y en esta investigación, escuchando los relatos de los/as actores entrevistados/as. Es lo que se destaca en múltiples estudios sobre la ciudad puerto y también en el estudio: “El otro lado de las cosas. Proyecto Valparaíso, un estudio para reactivar la ciudad” (García F., Valenzuela R., Sotomayor G., & Costa E., 2001), que pareció pertinente al análisis de esta sección. Uno de los atributos destacados en este estudio es que Valparaíso tiene una identidad profundamente cosmopolita, lo que se aprecia en muchas de las expresiones y experiencias de los/as actores en este estudio. Recogiendo algunos hitos históricos se contribuye a comprender esta identidad que perdura. Valparaíso fue declarado Puerto de Santiago por Pedro de Valdivia en 1544,

no tuvo fecha de fundación por parte de los españoles, pero desde los más antiguos antecedentes se le conoció como una caleta, con vida y visión hacia el mar. En el otro lado de las cosas” se destaca en su identidad su *“Conformación como sociedad cosmopolita. Valparaíso se hace mirando hacia fuera, casi de espaldas a lo autóctono. No surge de un proceso evolutivo interno”* (García F., Valenzuela R., Sotomayor G., & Costa E., 2001). Su principal auge no fue en la colonia, si no en el siglo XIX, con el auge del comercio marítimo, siendo el principal puerto del sur del Pacífico, con particular conexión con Europa, atravesando el estrecho de Magallanes y hacia el Norte, con el reluciente puerto de San Francisco, en Estados Unidos. Esto incidió en la temprana conformación de colonias, barrios, especialmente europeos de un origen social muy diverso: familias de altos recursos del sector inversionista y familias de trabajadores/as, principalmente de origen italiano, alemán, británico y franceses. Colonias heterogéneas socialmente que mantienen esa característica hasta la actualidad, lo que se evidencia en los relatos revisados. Por otra parte, la particular geografía de la ciudad la hace muy especial: una bahía en forma de anfiteatro en el centro de Valparaíso, a partir de la cual se levantan cerros y quebradas con alta pendiente que miran hacia el mar y se extiende hacia los costados con acantilados que siguen sosteniendo cerros que miran hacia el mar, hacia Playa Ancha al sur y Barón, Placeres y Esperanza al Norte. A partir de esta base geográfica se urbaniza Valparaíso. Se gana terreno al mar, mediante rellenos, para la extensión del puerto y la progresiva conformación del “Plan de la ciudad”: el Barrio del Almendral y el Barrio Puerto.

La llegada de nuevas poblaciones colonas y la particular geografía fueron acompañadas de una arquitectura y urbanización, que fueron la base para que en el año 2003 la UNESCO declarara el Sitio Patrimonio Mundial de la Humanidad de Valparaíso, reconociendo la cultura de esta ciudad puerto levantada en la globalización temprana del siglo XIX (UNESCOa, 2003).

Este auge comercial de Valparaíso comenzó a decaer con la inversión de Estados Unidos para la construcción del Canal de Panamá (1904-1914). A partir de su puesta en marcha dejó atrás a Valparaíso como la única conexión entre Europa y el Pacífico, especialmente con Norteamérica. Sin embargo, la decisión del Estado de Chile para el bicentenario fue fortalecer la infraestructura portuaria nacional, invirtiendo en Valparaíso en la construcción de un proyecto destacado a nivel mundial por su tecnología y eficiencia. Esta decisión también caló en la identidad porteña, aumentando la actividad marítimo-portuaria, el empleo y la percepción de auge. Sin embargo, es discutible lo que ocurrió luego con la conexión entre puerto y ciudad. Revisando las memorias de gestión del Alcalde Lautaro Rosas (1929 y 1930), la mención más cercana al Puerto es la construcción de la Av. Errázuriz, que separa puerto y ciudad. No hay alusión tampoco en las memorias a la magna obra portuaria, lo que pone evidentemente en duda la participación de la ciudad en la inversión portuaria.

Valparaíso tiene una identidad de ciudad-puerto, sin embargo, esa conexión y el vínculo cotidiano con el mar se “han ido cerrando” progresivamente, de acuerdo a los relatos analizados en esta sección y a otros estudios. Se cuentan así entre los factores que han incidido en esta desconexión gradual: la disminución de la actividad marítimo-portuaria en el s. XX en Valparaíso, la tendencia global de concentración de capital y concentración urbana, que se expresan en Chile en la emigración de población y de industria hacia Santiago y la Región Metropolitana, afectando significativamente a Valparaíso por la proximidad a la capital, ya a partir de los años '60 (CIDU/ODEPLAN, 1971). Se señala también entre los relatos el cierre del puerto a la ciudad a partir del Golpe de Estado de 1973. Luego el cambio de modelo de desarrollo que transformó la gestión y logística marítimo-portuaria a nivel global. La determinante transformación

tecnológica de la containerización impactó con un tremendo incremento del comercio marítimo mundial, también sostenido por nuevos acuerdos comerciales internacionales, pero también afectó de manera categórica a las ciudades puerto del mundo, incluido Valparaíso. Muralla de contenedores se levantan en el borde costero, separando aún más a la ciudad del mar y del borde costero.

En Chile y en Valparaíso hay que tener en cuenta en este contexto que se implementa a partir del 2000 el nuevo modelo de desarrollo portuario, amparado en la Ley N° 19.542. Como ya se ha mencionado, la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) construye su Plan Maestro de Desarrollo, el cual ha sido muy polémico por los proyectos planteados, donde los más importantes no se han podido realizar por resistencias de otros actores, principalmente de la ciudad, evidenciando un déficit entre el puerto y la ciudad.

Pero hay otros factores políticos relevantes, pues el Pdte. Ricardo Lagos en su gobierno (2000-2006) declara una apertura del borde costero de Valparaíso, retirando contenedores y favoreciendo actividades que revincularan a los/as porteños/as con el mar. Se implementó el Plan Valparaíso, desarrollando transformaciones importantes, pero los propósitos no fueron coherentes necesariamente con el Plan Maestro de EPV. Se verá este punto en el análisis.

En suma, la identidad de Valparaíso está profundamente ligada a su radiante historia marítimo-portuaria, con cierta nostalgia de ese pasado, contrastando con un presente que expresa deterioro de su estado económico y social, pero también en un intenso debate respecto al futuro de la ciudad y del puerto. La identidad con la ciudad, la vida cotidiana en el Borde Costero y en el Puerto, las visiones de futuro de ciudad y puerto son materia de discusión de aquí adelante.

No deja de sorprender el origen de los/as actores entrevistados/as. Aun cuando se buscó contar con actores de las tres escalas (local/nacional/global), resultó que la mayor parte de ellos/as eran originarios/as de Valparaíso. Casi todos/as los/as actores categorizados en la escala global, tienen su origen en familias colonas que llegaron a Valparaíso a emprender y en generaciones de trabajadores/as marítimo/portuarios. El legado de clase de los siglos XIX y XX marcaron a familias de trabajadores, algunos de los cuales, padres, abuelos, tíos fueron muriendo por enfermedades profesionales del mar, como se menciona la tuberculosis, y las precarias condiciones laborales. Entre las siguientes generaciones, muchos/as continuaron en el trabajo marítimo portuario hasta la fecha.

Otra particularidad de la Valparaíso es que ha sido una ciudad universitaria, atrayendo a estudiantes que finalmente echaron raíces en la zona, desde la adolescencia/juventud. Es el caso de las escuelas de transporte, arquitectura, oceanografía, por una parte y por otra, de la Escuela Naval, desde donde derivaron a marinos mercantes e ingenieros navales.

En la siguiente tabla se muestra un resumen de la vivencia original en la ciudad puerto y la actual. Sólo 5 de los/as 39 actores no viven actualmente en el Gran Valparaíso, si no que, en Santiago, los/as demás viven en Valparaíso, Viña del Mar, Concón, Quilpué, en el Gran Valparaíso o el Marga-Marga. El trabajo cotidiano es en Valparaíso, por tanto, hay un traslado diario desde las comunas de la zona metropolitana.

Este movimiento poblacional es consistente con la disminución de población en Valparaíso desde la década de los '60. Varias familias de origen italiano, británico y alemán se trasladaron a vivir a otras comunas del Gran Valparaíso, en el litoral o el interior. También el traslado de vivienda social hacia el Gran Valparaíso (Quilpué, Villa Alemana). El satélite Placilla/Curauma concentró un importante flujo de población porteña de sectores medios y populares.

	APELLIDO	CARGO	NOMBRE DIAGRAMA	VIVE VALPO/GRAN VALPO/STGO		ESCALA	SECTOR
1	VALENCIA	JEFE DE INFORMACION ¹	MERCURIO VALPARAISO	FAM ORIGINAL VALPO/GRAN VALPARAÍSO/TRABAJA EN Valpo		LOCAL	PRIVADO
2	PIGA	CONSEJERO	CMN	NO (STGO)	ESTUDIO EN VALPO	NACIONAL	PÚBLICO
3	DE LASOTTA	OPERADOR DE CRUCE	VTP	NO (Dichato/Pta./3)	TRABAJA EN VALPO/VIVE GRAN VALPO	GLOBAL	PRIVADO
4	BURGOS	ARQUITECTO DIRECTO	PROY.BARÓN SAAM	NO (STGO)	NUNCA	NACIONAL	PRIVADO
5	DIAZ	COORDINADOR	COM.PUERTOS Y LOGÍSTICA	NO (STGO)	TRABAJO/VIVIO EN STGO	NACIONAL	PÚBLICO
6	SORIANO	COORDINADORA	UNIDAD PTSMTT	NO (STGO)	SEGUN DA VIVI EN DA GRAN VALPO	NACIONAL	PUBLICO
7	TEXIDO	ARQUITECTO	ARQ/CONSULTOR PUERTOS	NO (STGO)		NACIONAL	PRIVADO
8	ALDONEY	EX INTENDENTE/EX PR	EX INTENDENTE/EX EPV	SI (VALPO)	DE LIMACHE/ESTUDIO/TRABAJÓ VALPO	LOCAL	PÚBLICO
9	ALDUNATE	EJECUTIVO	CSAV	SI (VALPO)	NACIO VIVIO(ESTUDIO TRABAJA)/VIVE GRAN VALPO	GLOBAL	PRIVADO
10	ANDUEZA	DIRIGENTE	COORD. CIUDAD PUERTO	SI (VALPO)	VIVIÓ EN VIÑA/ESTUDIO/TRABAJÓ/VIVIÓ EN VALPO	LOCAL	SOC CIVIL
11	BAEZA	PRESIDENTE	COTRAPORCHI	SI (VALPO)	NACIO VIVIO(ESTUDIO TRABAJA)/VIVE GRAN VALPO	LOCAL	SOC CIVIL
12	BARRA	GERENTE GENERAL	SOCIBER	SI (VALPO)	NACIO VIVIO(ESTUDIO TRABAJA)/VIVE GRAN VALPO	LOCAL	PRIVADO
13	BIDART	DIRECTOR	INGENIERÍA CIVIL OCEÁNICA UV	SI (VALPO)	VIVIÓ EN GRAN VALPO/ESTUDIO/TRABAJA EN VALPO	LOCAL	PÚBLICO
14	BUSTOS	EX PRESIDENTE	CONGEMAR	SI (VALPO)	NACIO VIVE(ESTUDIO TRABAJA)	LOCAL	SOC CIVIL
15	CASTILLO	PRESIDENTA	ASOC. HOTELES VALPARAÍSO	SI (VALPO)	VIVE/TRABAJA EN VALPO (ORIGINARIA COPIAPÓ)	LOCAL	PRIVADO
16	DAVAGNINO	GERENTE GENERAL	EPV	SI (VALPO)	NACIO/ESTUDIO/ VIVI O/ TRABAJA	LOCAL	PÚBLICO
17	FERNANDEZ	DIRECTORA	DIRPLAN MOP	SI (VALPO)	VIVIÓ EN STGO/GRAN VALPARAISO/TRABAJA EN VALPO	NACIONAL	PUBLICO
18	ILABACA	VOCERO	LA MATRIZ	SI (VALPO)	VIVE (8o)	LOCAL	SOC CIVIL
19	IMHOFF	CONTRALMI-RANTE/C	INT.MARIT. DIRECTEMAR	SI (VALPO)	ESTUDIO/ TRABAJO/VIVE EN VIÑA	NACIONAL	PÚBLICO
20	LEMUS	EX PRESIDENTE	LANCHEROS M. PRAT	SI (VALPO)	NACIO VIVE	LOCAL	SOC CIVIL
21	LEON	EX PRESIDENTE/SEC.EJ	CÁMARA ADUANERA	SI (VALPO)	NACIO VIVIO(ESTUDIO/ TRABAJO)	LOCAL	PRIVADO
22	MANTEROLA	VICEPRESIDENTE EJEC	ASONAVE	SI (VALPO)	NACIO VIVE(ESTUDIO TRABAJA)	LOCAL	PRIVADO
23	MATE LUNA	PRESIDENTE	ASOC. DUEÑOS CAMIONES	SI (VALPO)	NACIO VIVE(ESTUDIO TRABAJA)	LOCAL	PRIVADO
24	MAYORGA	PRESIDENTA/SOCIA	SIND. ESTIB./RED MUJERES PORT.	SI (VALPO)	NACIO VIVE(ESTUDIO TRABAJA)	LOCAL	SOC CIVIL
25	MICHEL	DIRIGENTE	ASAMBLEA CIUDADANA	SI (VALPO)	VIVE EN FRANCIA	LOCAL	SOC CIVIL
26	MONTOYA	UNE MANAGER	AGUNSA	SI (VALPO)	NACIO VIVE GRAN VALPO (ESTUDIO TRABAJA)	GLOBAL	PRIVADO
27	MORALES*	GERENTE GENERAL	ZEAL	SI (VALPO)	NACIO/ESTUDIO/ VIVE/ TRABAJO	GLOBAL	PRIVADO
28	RAMIREZ	ENCARGADA DE ASUN	TCVAL	SI (VALPO)	VIVE (ESTUDIOTRABAJO)	GLOBAL	PRIVADO
29	REYES	EX PRESIDENTE/CONC	C.ARQ. VALPO/CON CEJAL	SI (VALPO)	NACIO VIVE(ESTUDIO TRABAJO)	LOCAL	SOC CIVIL
30	REYES	PRESIDENTE	ANFACH	SI (VALPO)	NACIO VIVE(ESTUDIO TRABAJO)	LOCAL	SOC CIVIL
31	RISCO	PRESIDENTE	UNCO	SI (VALPO)	VIVE/TRABAJO	LOCAL	SOC CIVIL
32	ROJAS	EX TESORERO	SIND.CALETA PORTALES	SI (VALPO)	VIVE/TRABAJO	LOCAL	SOC CIVIL
33	SANGUINETT	EX DIRECTORA	SERNATUR	SI (VALPO)	NACIO VIVE(ESTUDIO TRABAJO)	LOCAL	PÚBLICO
34	SCHIAFFINO	GERENTE GENERAL	TPS	SI (VALPO)	VIVIO (ESTUDIO TRABAJO)	GLOBAL	PRIVADO
35	SHULTZ	PRESIDENTE	SINTAACH	SI (VALPO)	NACIO VIVE/TRABAJO	LOCAL	SOC CIVIL
36	UNDURRAGA	DIRIGENTA	CIUD. POR VALPO	SI (VALPO)	ESTUDIO/ TRABAJO/VIVE EN VALPO/DEVIÑA	LOCAL	SOC CIVIL
37	URIBE	SEREMI	SEREMI VIVIENDA	SI (VALPO)	NACIO VIVIO(ESTUDIO TRABAJO)/VIVE GRAN VALPO	LOCAL	PÚBLICO
38	SHARP	ALCALDE	MUNIC.	SI (VIVE VALPO)	DE PUNTA ARENAS, VIVE/ESTUDIO/ TRABAJO VALPO	LOCAL	PÚBLICO
39	X	X	PTO.DEP.M.BARÓN	SI(VALPO)	TRABAJO EN VALPO/VIVE GRAN VALPO	LOCAL	PRIVADO

Tabla n° 15. Procedencia y vivencia en Valparaíso actores estudiadas/os. Fuente: Elaboración propia.

Una dinámica importante de la ciudad puerto es que, aunque la vivienda se trasladó a otras ciudades del litoral y del Gran Valparaíso, el domicilio laboral se mantuvo en Valparaíso. Especialmente en trabajos marítimo-portuarios, aduaneros, finanzas aun cuando han ido en disminución, pero el puerto persiste como principal sede. Otro dato es que la población electoral mantiene su domicilio en Valparaíso, aun cuando haya cambiado de lugar de habitar.

Al consultar a los/as actores respecto a sus vivencias más destacadas en Valparaíso existe una rememoración muy emotiva a la infancia y la juventud, la relación con el abuelo con quienes se arrancaba a pescar, como es el caso de Francesco Schiaffino. Acompañar al padre al sindicato de trabajadores portuarios de niña, como es el caso de la dirigente de los estibadores Carmen Mayorga. Acompañar al hermano grande al sindicato y al trabajo, como era el caso del dirigente de la CONGEMAR Jorge Bustos. Varios/as de ellos/as dirigentes cuando mayores formados con esa impronta de dirigentes portuarios desde las primeras palabras.



Figura n° 44. Nube de Palabras Vivencias en Valparaíso. Fuente: Elaboración propia.

“Nací en Valparaíso”, mi “vínculo de toda la vida”, el abuelo, la abuela, la familia. Vivir en Playa Ancha, en el Cerro, ir a la escuela, al liceo público, al colegio de colonias, a la escuela naval, a la universidad. También se repite soy de Viña o del Gran Valparaíso. Haber llevado la vida cotidiana en Valparaíso, desde la infancia, la juventud y/o hasta la fecha, marca una diferencia muy grande en el significado que los/as actores le asignan a haber vivido esas experiencias en la ciudad puerto y en Valparaíso Metropolitano.

Quienes han desarrollado su vida (o parte importante de ella) en Valparaíso, se cuentan entre otros/as a Carlos Lemus, Ex presidente del sindicato de lancheros de Valparaíso, quien declara que inició su conciencia social y política en Valparaíso (Sector Polanco), habiendo nacido y vivido en la ciudad puerto (Carlos Lemus, ex pdte. Sind. Interempresa Trabajadores de Lancha Muelle Prat, entrevista, 2 de marzo de 2020). Cecilia Ramírez (TCVal), de familia porteña también del Cerro Polanco, estudió, trabajó y vivió en Valparaíso (Cecilia Ramírez, encargada de asuntos comunitarios TCVal, entrevista, 8 de noviembre de 2017). Otra experiencia es la de Carlos Manterola, quien nació en Valparaíso, estudio en la Escuela Naval, fue navegante, luego ingresa a la EMPORCHI y sigue su vida como agente y dirigente naviero. (Carlos Manterola, vicepdte.

ejecutivo ASONAVE, entrevista, 29 de enero de 2017). De la dirigente del sindicato de estibadores Carmen Mayorga, desde niña en el sindicato y el puerto, acompañando al papá. Al igual que Katrina Sanguinetti, quien acompañaba al papá a la aduana y trae recuerdos de paseos adolescentes por el puerto. Es también el caso de Gonzalo Davagnino, que desde niño iba a buscar al papá al Muelle Prat al desembarco de la nave. Francesco Schiaffino, que acompañaba al “nono” a pescar al puerto. Jorge Bustos, de familia portuaria y de chico en el puerto y acompañando al hermano al sindicato, el presidente del Sindicato de Agencias de Aduanas (SINTACH) Edison Schultz cuya familia llegó el en 1901 desde Alemania a vivir a Valparaíso. Varios otros casos que se desarrollan en el texto más adelante, pero que, sin duda, han sido relatos cargados de emoción por parte de los/as actores.

Viviendo en el borde costero del Gran Valparaíso y trabajando en Valparaíso

Varios/as actores, como se mencionó, viven en algún lugar del borde costero del Gran Valparaíso: Concón, Viña del Mar, Valparaíso y también comunas del interior. Es el caso de Carlos Valencia, del Mercurio de Valparaíso, de familia porteña, vive en el Gran Valparaíso y trabaja en Valparaíso. “La relación mía de Valparaíso es de toda la vida (...) Con el borde costero, la vinculación profesional de tener que estar atento a todo lo que ocurre en el borde costero y de manera más personal mi vínculo con el borde costero está más asociado a Viña que a Valparaíso” (Carlos Valencia, jefe de informaciones Mercurio de Valparaíso, entrevista, 26 de febrero de 2021).

En el caso de Hugo Barra (SOCIBER) cuenta que su relación con el borde costero ha sido de toda su vida:

Permanente, imagínate viaje todos los días, toda mi vida he viajado. Primero mis padres vivían en Playa Ancha, después vivían en Miraflores, después yo viví en Recreo, después viví en Viña, después viví en Salinas, ahora vivo en Con Con. (Hugo Barra, gerente general SOCIBER, entrevista, 2 de septiembre de 2019)

Jocelyne Fernández (MOP)

para empezar mi oficina miraba hacia el borde, entonces para mí era una cosa de mirarlo, viví mucho tiempo en el límite entre Valparaíso y Viña del Mar justo donde estaba la calle entonces ocupaba mucho el Wheelwright, pues ... querer cruzar por avenida España era ya un problema, atropellaron no sé cuánta gente ahí tratando de cruzar pal otro lado, tratar de venir de Viña hacia Valparaíso para andar en bicicleta. (Jocelyne Fernández, directora Dirección Nacional De Planeamiento MOP, entrevista, 13 de diciembre de 2017)

Como ciclista evidencia que el borde costero no está pensado para andar en bicicleta y que, el incentivo es ir en auto y rápido.

De Santiago y Vida cotidiana en Santiago

La relación Santiago-Valparaíso también se plantea significativa. Es muy distinto trabajar en Valparaíso, haber tenido vida cotidiana desde la infancia o juventud, experiencias identitarias en el borde costero, que vincularse más profesionalmente a Valparaíso y llevar una vida cotidiana desde Santiago. Es este tercer espacio el que brota con significación entre los/as actores.

Siguen lugares, como la “Aduana”, “Muelle Prat”, “Bellavista”, “estación de trenes”, el “molo”, los “buques”, “cruceros”, “Sudamericana”, “Barón”. La “casa” y el “trabajo” aparecen como palabras significativas. Estas han sido las palabras que más se dijeron respecto a las vivencias en el borde costero porteño, en la historia y en el presente.

Desde que nací, mi mundo ha sido el puerto

Las niñas que acompañaban a los papás a trabajar o a sus actividades sindicales en el puerto. Son las historias que nos comparte Carmen Mayorga y Katrina Sanguinetti. Carmen, dirigente del sindicato de estibadores dice:

Uf (mi vínculo es) desde que nací...Mi papá fue uno de los fundadores de la COMACH, Corporación Marítima de Chile, toda la vida fue dirigente sindical, mi papá fue presidente de la Federación de tripulantes de Chile y por eso te digo que desde que nací porque mi mundo ha sido al puerto (tenía) 17 años...yo me acuerdo que mi papá venía a reuniones y me dejaba abajo en el teatro mientras él terminaba sus reuniones... Aquí mismo, por eso es que te digo, esta es mi casa (Carmen Mayorga, presidenta Red de Mujeres Portuarias, entrevista, 5 de enero de 2018),

refiriéndose a la histórica sede del Sindicato N°1 de Estibadores, en el barrio puerto.

Katrina enfatiza el carácter personal de sus historias con el borde costero:

Mi papá era vista de aduana entonces el borde costero para mí era el lugar donde yo iba a buscar a mi papa, tanto en la aduana y por los almacenes ahí en la superintendencia de aduana que es donde estaban las torres. (Katrina Sanguinetti, ex directora SERNATUR, entrevista, 5 de marzo de 2017)

Es relevante decir que Luis Sanguinetti, el papá de Katrina fue ejecutado político días después del golpe de estado⁷⁵.

Gonzalo Davagnino relata cómo, desde niño, le tocaba ir a esperar a su papá al Muelle Prat, conociendo desde entonces cómo funcionaba la dinámica de las naves. “Toda mi vida”, dice refiriéndose a esta experiencia:

porque yo desde que tengo uso de razón, cuando yo era chico me acuerdo de los 6 años, 7 años, yo venía a buscar a mi papá en al Muelle Prat. Porque mi papá se desembarcaba en buques de la Sudamericana que estaban a la gira, y se subían a una lancha y llegaba al Muelle Prat. Y me acuerdo patente que de ahí se subía con sus maletas, las llevábamos al resguardo de la aduana y de ahí los echábamos arriba de un camión, y después el camión se llevaba todas las maletas a mi casa. (Gonzalo Davagnino, gerente general EPV, entrevista, 20 de noviembre de 2017).

Todo esto, anterior al sistema de concesiones implementado con la nueva Ley de Puertos (Ley N° 19.542, 1997). Luego, Gonzalo entró a estudiar a la Universidad Católica de Valparaíso y continuó su vida profesional en el puerto.

⁷⁵ El papá de Katrina, Luis Enrique Sanguinetti Fuenzalida, Jefe del Departamento de Fiscalizaciones de la Aduana y militante del Partido Socialista de Chile, a los 38 fue detenido el 12/9/73 en el barco Maipo, y asesinado el 14/9/73 (Fuente: Informe Rettig)

Verónica Castillo, dirigente del sector turismo tuvo otra experiencia. Ella fue casada con un oficial de la marina mercante y a partir de ello su relación con el mar y el borde costero porteño se hizo permanente:

porque yo subí a los buques, yo me embarqué en buques de mercante, yo viajé en buques, entonces la relación con el mar, el borde costero ha sido permanente y hoy día trabajando con el tema del turismo y el borde costero. (Verónica Castillo, pdta. Asociación Gremial de Hoteles de Valparaíso, entrevista, 8 de enero de 2018)

Las Familias portuarias, las precarias condiciones laborales y los sindicatos

Jorge Bustos, ex dirigente de CONGEMAR, resalta el sello portuario de su familia en varias generaciones y su propia experiencia como trabajador portuario, relevando la vida y la cultura portuaria en torno al trabajo, como la noche porteña:

Mi abuelo era estibador, mis tíos estibadores, toda mi familia, nosotros llevamos el ADN en el puerto, mi hermano dirigente sindical y portuario de muchos años.... (y yo) a los 17 años en el puerto: Estibador, cargaba y descargaba, y después del 81` yo me fui y cuando volví después de la dictadura (...) me reintegré al puerto, volví a trabajar ahí, mi hermano me metió a su sindicato, entonces no fui más estibador sino que fui empleado de bahía. (Jorge Bustos, ex pdte. CONGEMAR, entrevista, 1 de julio de 2018)

Cuenta que era “cabro chico” cuando se iba a trabajar “antes de entrar ya bajaba y me cambiaba de ropa, nos tomamos una malta con huevo, un vino con harina, para tener fuerzas” y después venían las parrandas de noche, donde se iba a prostíbulos y bares tradicionales, se tomaba, bailaba, cantaba “Esa cultura... discutíamos de política en los turnos, todos los viejos que iban de capataz”. (Jorge Bustos, ex pdte. CONGEMAR, entrevista, 1 de julio de 2018)

El dirigente de los trabajadores de agencias de aduana, Edison Schultz comparte su experiencia, también con una familia portuaria y vinculada a la abundante actividad comercial porteña, generación tras generación, desde principios del siglo XX:

Mi padre fue portuario, empleado de bahía, trabajador de orilla en documentación y el papá de él que es mi abuelo fue aduanero de los aduaneros que trabajaban con uniforme en los años 40”. Edison relata cómo el origen de la familia fue el bisabuelo alemán que se radicó en Valparaíso en el 1901. Los 7 hijos se dedicaron al puerto, a la actividad bancaria y al comercio, todas actividades auspiciosas en Valparaíso a principios del s XX. (Edison Schultz, presidente SINTAACH, entrevista, 27 de septiembre de 2017).

Sin embargo, las precarias condiciones de trabajo de los portuarios de ese siglo reflejaban las duras condiciones de clase de los trabajadores portuarios: en la salud y muchas veces hasta la muerte, como fue el caso del papá de Edison:

mi padre desgraciadamente falleció cuando yo tenía 10 años, mi padre falleció en el año 75’ por una enfermedad profesional, de los pulmones a él le dio la tuberculosis eh.. la amanecida, a veces los portuario era mucho trabajo y a veces era mal comido y se dedicaban mucho al trabajo, también la parte de infraestructura porque no tenían lo que hay hoy

en día, la ropa como corresponde, hoy día hay buzos térmicos. (Edison Schultz, presidente SINTAACH, entrevista, 27 de septiembre de 2017)

Las importantes protestas de los trabajadores portuarios en Valparaíso que produjeron estragos en la ciudad puerto, con muchos trabajadores muertos, como es el caso de la gran protesta portuaria de 1903 (Memoria chilena, 2021) lograron avances en las condiciones laborales. Sin embargo, ya en pleno siglo XX y siglo XXI aun cuando las condiciones de trabajo en el mar mejoraron, siguieron siendo precarias. Carlos Lemus, dirigente de los lancheros relata cómo los mayores murieron esperando indemnización:

Y muchos viejos que murieron estaban esperanzados de recibir un dinero, una indemnización por los años que tenían ellos, por todo lo que se hablaba de los proyectos, de la transformación que iba a sufrir el muelle, y yo les decía hay que esperar no más, hay que irse paso a paso y muchos ya no están, fallecieron. Para mí es doloroso eso porque te queda la espina de que no pudiste cumplirles a ellos. (Carlos Lemus, ex presidente SINATRAL, entrevista, 2 de marzo de 2020)

Por su parte, Sergio Baeza, dirigente de la COTRAPORCHI cuenta su precoz experiencia como trabajador portuario, junto a su familia. El primer trabajo, como embalador:

yo empecé a trabajar el año 74', Tenía como 15 años por ahí, mi papá era portuario. Aquí todos fuimos de familia portuaria, todos. (Trabajaba de) embalador, éramos los que atrincábamos la fruta, atrincábamos el cobre, reparábamos todos los bultos porque antes llegaba mucho bulto suelto. (Sergio Baeza, pdte. COTRAPORCHI, entrevista, 2 de octubre de 2018)

También se refiere a la precariedad de las condiciones laborales en el puerto, pero enfatizando que éstas han ido mejorando: “Antes como le digo las condiciones que se trabajaba antes eran malas, después mejoramos, pero usted en el puerto, usted bueno no, el puerto era todo un desorden antes, pero ahora está ordenado todo” (Sergio Baeza, pdte. COTRAPORCHI, entrevista, 2 de octubre de 2018).

Las Caletas de Pescadores de Valparaíso y la vivencia de la pesca:

Son tres las caletas de pescadores que han existido en el presente siglo en el Borde Costero de Valparaíso. De Norte a Sur: La Caleta Portales que se mantiene con muchas actividades, la Caleta Sudamericana, que fue erradicada del Terminal 2 hacia Quintero, y la Caleta del Membrillo, que se encuentra en la Av. Altamirano, bajo Playa Ancha y próxima a las Torpederas.

Respecto a la Caleta Portales, para Mario Rojas, quien fue dirigente por muchos años, destaca el gran impacto que tiene la Caleta Portales en Valparaíso y en la Región. Por el aporte al turismo, al comercio, a la generación de empleo producto de la pesca y el comercio y a la pesca deportiva, los/as turistas que llegan a la caleta para disfrutar de la fauna marina: lobos marinos, pelícanos, gaviotas, y de la amplia y popular playa. Todo esto hace que la Playa Portales tenga un gran valor.

La actual Caleta Portales, citada por varios actores respecto a su amplia afluencia de público, construcción y concesión marítima, es el principal lugar para acceder a productos del mar en Valparaíso, tanto comprando en las pescaderías, como en su variedad de restaurantes. Hacen menciones Edison Schultz, Carlos

Valencia, Paz Undurraga y también Jocelyne Fernández y Alberto Texidó, como profesionales del MOP (Planeamiento y DOP) en su rehabilitación, bastante polémica por lo demás, desde el 2000 en adelante.

Pero hay otros impactos que destaca el ex dirigente respecto a la caleta: su amplia movilización social, reivindicando la cuota de pesca de pescadores artesanales en confrontación con la pesca industrial y autoridades ejecutivas y legislativas que se han resistido a modificar la cuestionada Ley y Pesca en Chile. Esta caleta ha sido lugar de reuniones y de fuertes manifestaciones que cortan la Av. España, interrumpiendo el acceso a Valparaíso.

Primero (...) la Caleta debería ser un patrimonio de Valparaíso, el que ha venido a Valparaíso y no pasa por Caleta Portales no ha venido, no ha venido. El impacto que tiene dentro de la quinta región es muy grande (...) cualquier cosa que pasa, un movimiento que se haga aquí en Caleta Portales sale por todos lados, por todos lados sale Caleta Portales. Las autoridades cuando venían a los dirigentes de Caleta portales les abrían las puertas para acá y para allá, porque sabían el impacto que tiene. (Mario Rojas, ex tesorero Sindicato de Pescadores Caleta Portales, entrevista, 21 de febrero de 2020)

Guillermo Risco, quien llegó siendo pescador industrial a Valparaíso, relata la experiencia en los años '80 y la manera como fue depredado el recurso pesquero, con un gran impacto al ambiente marino y en la supervivencia de la pesca artesanal:

Yo me recuerdo, yo fui pescador de altamar, nosotros... en Valparaíso había seis fábricas, seis pesqueras, fábrica de peces y moluscos y crustáceos... Esto fue hasta el año 87' más o menos, un auge muy grande, teníamos una gran flota pesquera industrial nosotros acá en Valparaíso, pero la depredación que nosotros hicimos nos llegó a esto, que no tenemos nada, porque no había conciencia, no había conciencia ambientalista, nosotros capturábamos nada más. (Guillermo Risco, pdte. UNCO, entrevista, 9 de enero de 2019)

Éste ha sido uno de los fundamentos para una nueva ley de pesca, por la cual han luchado los/as pescadores artesanales, destacando en Valparaíso la Caleta Portales, de tal modo que proteja la naturaleza marina, su recurso pesquero y la pesca artesanal. Sin embargo, su modificación afecta a grandes intereses empresariales, sin que hayan ocurrido las transformaciones necesarias en el parlamento, incluso ocurriendo sentencias en la justicia por cohecho en la sede legislativa por proteger estos grandes intereses económicos.

Hay referencias a la ex Caleta Sudamérica, en recuerdos de ir a comprar, además que estaba próxima a la actividad de boga. Se entraba por el Muelle Prat, pero ese ingreso al puerto está cerrado al acceso al público por una reja, con un estricto control para el ejercicio de funciones portuarias. Así lo relatan varios actores y mostramos aquí el del contraalmirante Imhoff, "Sí, yo con mi papá íbamos a esta caleta Sudamericana que decía usted al principio, íbamos a buscar pescado, íbamos a comprar ahí al lado las goletas, el pescado" (Jorge Imhoff, contraalmirante DIRECTEMAR, entrevista, 19 de diciembre de 2019).

La Caleta el Membrillo también tuvo una transformación importante en la década del 2000, ya que dejó de ser lugar de venta directa de la pesca. Es lugar de pesca, en un nuevo muelle que es ser permanentemente por el azote de las marejadas, una zona de estacionamiento de las lanchas (Inversión DOP_MOP), donde además se realiza una de las principales actividades del patrimonio in-

material porteño: La Fogata del Pescador, nombrada por varios/as actores como actividad patrimonial y turística, principalmente realizada en la celebración de San Pedro a fines de junio. Las embarcaciones parten desde la Caleta el Membrillo dirigidas por el bote que lleva a San Pedro. Al final del día se hace una gran fogata en la Caleta donde se prepara y se vende el tradicional sándwich de pescado frito, acompañado de música en vivo y una alta afluencia de público.

Paz Undurraga arquitecta de Ciudadanos/as por Valparaíso, destaca también el valor del acceso al mar para la alimentación, como la Caleta Portales, la Caleta El Membrillo y la extrañada Caleta Sudamericana:

y yo creo que también hay otra cosa qué claro, que uno ve que el borde costero es una posibilidad no sólo de acercarse al mar, sino que de alimentarse del mar también, entonces es muy sentida la pérdida de las caletas de pescadores, lo que pasó con los botes de la Sudamericana. (Paz Undurraga, dirigente Ciudadanos por Valparaíso, entrevista, 21 de noviembre de 2017)

Si bien la pesca ha sido un oficio tradicionalmente masculino, durante las últimas décadas se ha apreciado un mayor reconocimiento a la participación de mujeres en la actividad, fundamentalmente en el trabajo de tierra. El trabajo de las encarnadoras ha sido el más abundante, relacionado directamente con el trabajo de mar, pero además se observa una presencia importante de mujeres en la venta de productos del mar y en la limpieza del pescado

“El Bordo costero estuvo abierto y se ha ido cerrando de a poco”

Katrina cuenta cómo acceder al borde costero era algo cotidiano, que parte de él estuvo siempre abierto. Las actividades del puerto y el acceso al mar eran experiencias que estaban juntas. Relatos similares realizan varios/as actores respecto a la cotidianeidad del uso del borde costero. Aquí se presenta el de Katrina:

entonces mi abuela vivía en Blanco y los paseos en la tarde era pasear por el molo y sentarnos a mirar el mar en unas cositas de fierro uno se sentaba... nosotros cruzábamos, si mal no recuerdo cerca de la Estación Bellavista, porque todo eso estaba abierto uno llegaba y cruzaba no más, entonces uno caminaba que se yo no sé mucho, entonces yo recogía conchitas ahí pero siempre estuvo el molo, había botes cerca de donde antiguamente estaba el tema de los yates (...) Por ahí por ahí es por ahí se ponían botes. (Katrina Sanguinetti, ex directora SERNATUR, entrevista, 5 de marzo de 2017)

No era un paseo altamente visitado, no estaba acondicionado como paseo, pero sí era concurrido por los/as porteños/as, por quienes vivían por ahí, además de los/as estudiantes secundarios del Liceo 2, del Liceo 3, por ejemplo, que estaban cercanos al borde costero. Zona de paseo y de pololeo, como lo describe Katrina con detalles cotidianos valiosos:

y después el pololeo ¿quién no iba a pololear a ese borde? nosotros íbamos a pololear a ese borde... debe ser como desde la avenida Francia quizás un poco más para acá, hasta cerca de Bellavista, la estación puerto...generalmente uno pasaba por Bellavista donde está el Liceo 3, uno cruzaba, ahí había una estación y uno cruzaba y de ahí cruzaba a la parte de borde que no tenía ninguna baranda, yo no sé cómo no nos caíamos al agua! pero, era ancho y todo... nunca hubo baranda ni nada y uno se sentaba ahí frente al mar. (Katrina Sanguinetti, ex directora SERNATUR, entrevista, 5 de marzo de 2017)

Jorge Bustos (CONGEMAR) también comparte con emoción, cuando era un niño e iba a buscar a su mamá al trabajo y cuando había temporal lo retaban porque se mojaba en el mar:

Ahí hay un tema de afecto, muy emocional. Yo me acuerdo cuando estaba cabro chico, antes de entrar a trabajar al puerto yo iba a buscar a mi mamá al trabajo y la vieja trabajaba ahí, donde ahora hay puros baruchos, (...) ahí yo la iba a buscar los viernes, y cuando llovía y había temporal yo cruzaba y me ponía a hueviar en las olas, y las olas reventaban y caían y yo me ponía y me caía agua, y los capotes ...y mi mamá me retaba y de ahí nos íbamos a comer completos, que se yo. (Jorge Bustos, ex pdte. CONGEMAR, entrevista, 1 de julio de 2018)

Respecto a las playas, destacan los relatos respecto a los paseos hacia Las Torpederas: Rodrigo Uribe recuerda el borde costero hacia Playa Ancha: la Av. Altamirano y las Torpederas “¿Pero cuando tú eras chico a que ibas al borde costero Iba a la playa, iba a caminar, yo me acuerdo tener caminatas con primos, con familiares que no eran de acá, de Santiago de Argentina en los mismos lugares, la Caleta Membrillo recorriendo hasta...más playanchino” (Rodrigo Uribe, SEREMI de Vivienda, entrevista, 30 de agosto de 2017). También Claudio Reyes cuenta que “mi viejo siempre no llevó a Las Torpederas, nunca no llevó a playas de Viña, o sea, siempre ha habido una relación estrecha con el borde costero”. (Claudio Reyes, ex pdte. Colegio de Arquitectos Valparaíso, entrevista, 2 de diciembre de 2016)

Pero el Borde Costero se fue cerrando cada vez más. Es lo que también dice Francesco Schiaffino con cierta nostalgia. Además, evaluando que han sido decisiones que le han otorgado un carácter más estatal al puerto, situación que es posible relativizar si se considera que después de la nueva Ley de Puertos N°1542 (1997) fueron concesionados a operadores privados los dos terminales estatales.

(...) pero se fue cerrando cada vez más, el puerto se fue cerrando cada vez más a la ciudad, y eso yo creo que le quita impulso porque vuelve a la ciudad muy Estatal, muy que el Estado tenga que ser asistencialista para recuperar la ciudad, cuando si tu abrieras el borde, en forma natural sería atractivo para los inversionistas. (Francesco Schiaffino, gerente general TPS, entrevista, 25 de mayo de 2017)

Sin embargo, gran parte del Borde Costero de Valparaíso es de administración estatal: El recinto portuario, por parte de la Empresa Portuaria de Valparaíso, la administración del molo de abrigo por parte de la Armada para la Escuadra Nacional, incluyendo la Playa San Mateo y las bodegas de Abastecimiento, que también son destinación a la Armada. Por el lado norte, la amplia propiedad de EFE/MERVAL en el sector Yolanda-Barón, además de toda la propiedad pública de la línea férrea y estaciones de metro. Efectivamente el Estado central y la EPV administran la mayor parte del borde costero de Valparaíso. Como bien nacional de uso público, la municipalidad administra el paseo Wheelwright, el Paseo Altamirano, las playas y el Paseo de Errázuriz.

Cecilia Ramírez hace un relato de los '80, donde menciona los contenedores en el sector Barón. Debe haber sido el comienzo del cambio tecnológico, lo que como ya hemos discutido, ha sido muy relevante en el comercio marítimo y en la relación ciudad puerto, lo que quedó registrado en una foto que Cecilia describe con su papá.

Tengo una foto del año 86 más menos, con mi papá que es hoy día donde

están construyendo, donde era el hospital Barón en ese mismo sector y estamos mirando hacia la bodega mi papá y yo y hay contenedores de cuatro de alto, entonces mi papá mismo me decía, hija ésta es la bodega Simón Bolívar, ahí hay un movimiento de tierra porque estaban como pavimentando todo ese sector, entonces están los contenedores. (Cecilia Ramírez, encargada de asuntos comunitarios TCVal, entrevista, 8 de noviembre de 2017)

La visión que Verónica Castillo (Pdta. Asociación de Hoteles de Valparaíso) tiene respecto al uso del borde costero es que la gente no lo utiliza porque no es asequible:

el borde costero no nos es asequible, por lo tanto, no lo usamos, no es que no queramos usarlo es que no podemos usarlo. Pasada la línea del tren tú tienes que tener permisos especiales para acercarte al mar que es la esencia de Valparaíso. El mar es parte de todos nosotros y no lo podemos usar porque está delimitado, porque alguien puso una barrera, entre eso que es uno de los elementos vitales para nosotros (...) la sociedad, del mundo en general, del ser persona. Por lo tanto, yo creo que los porteos lo que añoramos y por qué peleamos: la necesidad de acercarnos a ese borde. Es por eso, es porque es una cosa intrínsecamente nuestra que fue limitada en algún momento. (Verónica Castillo, pdta. Asociación Gremial de Hoteles de Valparaíso, entrevista, 8 de enero de 2018)

La Casa del Bote, juegos, el deporte náutico y los paseos a Las Torpederas



Figura n° 46. La Casa del Bote, 1940. Fuente:
Autor, foto subida a twitter por Renzo
Vacaressa.

Varios/as actores entrevistados/as hacen referencia con emoción a los juegos de infancia y adolescencia en la Casa del Bote. Experiencias inolvidables con familiares y amigos/as. Claudio Reyes, relata acá experiencias de los temporales en el borde costero y las playas:

Bueno, desde chico, nosotros íbamos a la casa de bote jugábamos ahí, éramos de la YMCA. Los temporales nos íbamos a amarrar ahí y las olas nos llegaban... Ahí en Errázuriz, no podía pasar y estaba libre eso, íbamos a correr a las torpederas. (Claudio Reyes, ex pdte. Colegio de Arquitectos Valparaíso, entrevista, 2 de diciembre de 2016)

También sobre la Casa del Bote, Francesco Schiaffino (G.G. de TPS) relata la experiencia con sus abuelos: ir a la casa de la nona y partir a la casa del bote a pescar con el nono, junto con trabajos en el puerto:

cuando yo me quedaba en la casa de mi nona que estaba mi nono vivo (...) llegamos a un trato, yo no estudiaba entonces nos íbamos a la casa de bote, yo pescaba y él iba a la casa de bote y se compraba una malta negra con un sándwich de salame, de tocino así de grueso y éramos los dos felices (...) Por los almacenes teníamos que ir a repartir o a los buques de la armada que se les vendían cosas. (Francesco Schiaffino, gerente general TPS, entrevista, 25 de mayo de 2017)

Marcelo Reyes (ANFACH) también comparte su experiencia de deporte náutico de boga, lo que era ampliamente usado en el borde costero, entre Bellavista y Francia, pero esa actividad desapareció. Esa zona hoy está cerrada, solo permitido el acceso portuario. Marcelo dice:

el contacto que tuve cuando era cabro chico del borde costero era que yo iba a hacer remo, cuando estaba en el club de remo acá en la altura de

Bellavista, estaba el club de boga, ahí estaban varios clubes (...) y ahí iba después del Liceo o a veces en la mañana temprano íbamos, bajábamos los botes, remábamos un rato y después nos íbamos y después eso desapareció, eso desapareció. (Marcelo Reyes, presidente regional ANFACH, entrevista, 3 de marzo de 2017)

También con recuerdos de infancia el comandante Imhoff cuenta que iba con su papá a la caleta Sudamericana a comprar pescado, como se mencionó anteriormente, donde además se desarrollaban varias actividades de deporte náutico: o “Estaba el club de boga, el British, el Colegio Alemán también que hacían boga. ¡Había toda una actividad ahí, y hoy día está todo ahí más complicado!” (Jorge Imhoff, contraalmirante DIRECTEMAR, entrevista, 19 de diciembre de 2019) El ingreso estaba entrando al Muelle Prat y a la derecha, pero ahora está la reja.

Entonces no se guardaron espacios para ese tipo de actividades. Está bien que exista la zona de seguridad portuaria, yo soy el primero que lo defiendo, pero también hay que pensar en las otras actividades”, menciona Barón como un lugar donde se puede hacer deporte náutico... pero hay que darle espacio a cada actividad. (Jorge Imhoff, contraalmirante DIRECTEMAR, entrevista, 19 de diciembre de 2019)



Figura n° 47. Acceso al Terminal 2, lado norte del Muelle Prat. Fuente: Fotografía de la autora.

Otro deporte náutico que se ha desarrollado en Valparaíso ha sido el buceo. En la Bahía se encuentran varios naufragios, arqueología con alto valor patrimonial. Pero además se ha desarrollado el buceo de marisquería, pesca y el buceo deportivo. Desde Portales hacia Las Torpederas, hasta Laguna Verde. El profesor Sergio Bidart dice “De hecho esta bahía la conozco hartito, de hecho, he buceado en esta bahía, he navegado en esta bahía, he hecho vela en esta bahía. Esta bahía la conozco, de hecho, se en ciertos sectores donde ha habido naufragio, donde están los buques de las muñequitas, donde está, donde estaban los locos, donde estaba la roca frente a la Santa María” (Sergio Bidart, director Ingeniería Civil Oceánica UV, entrevista, 25 de octubre de 2018)

Hoy, se identifican dos lugares del borde costero donde se siguen realizando actividades de deporte náutico: el Puerto Deportivo de Barón, en el muelle Barón, contando muelle para el acceso público de embarcaciones. En el sector están las actividades de la escuela de kayak y de la escuela de buceo. Y, por otra parte,

donde han persistido escuelas de buceo y la práctica del buceo es en la Playa Las Torpederas.

Sin embargo, se ha hecho evidente el cierre progresivo de estos espacios que permitían mayores actividades marítimas en la zona central del recinto portuario y que eran cotidianas para sus habitantes y las familias que trabajaban en el puerto y en el mar, en sus distintas formas.

Lo que pasa de la gente es que antiguamente tenía mucho vínculo, porque la gente venía, iba a caminar por el borde costero, iban a hacer pesca deportiva, teníamos la casa de bote donde se hacían regatas, se hacían campeonatos de canotaje y muchas cosas, el vínculo en ese sentido se ha ido perdiendo... Yo creo que los más antiguos sí, añoran las salidas, las fiestas que se hacían, los carnavales, y valorarla sería bueno. (Carlos Lemus, ex pdte. Sind. Interempresa Trabajadores de Lancha Muelle Prat, entrevista, 2 de marzo de 2020)

Carlos Lemus, ex dirigente de los lancheros del Muelle Prat enfatiza en que el/la porteño/o añoran esa inmersión y contacto directo con el mar, cuando estaba abierto parte del borde costero del recinto portuario, administrado por la EPV. Sin embargo, sostiene también la necesaria prioridad para la industria portuaria:

Cuando estaba la Caleta Sudamericana uno se podía ir caminando hasta Barón por la orilla, por el borde, entonces después se paró todo eso. Pero hace falta, yo como porteño me gustaría que el borde costero en ese sector estuviera abierto. (...) Porque también hay que dar prioridad a que tengamos industrias que den trabajo a Valparaíso, sobre todo en el sistema portuario. (Carlos Lemus, ex pdte. Sind. Interempresa Trabajadores de Lancha Muelle Prat, entrevista, 2 de marzo de 2020)

Guillermo Risco, Pdte. de la Unión Comunal de las Juntas de Vecinos de Valparaíso se detiene en otro punto de vista de la vida cotidiana de los/as porteños/as y el mar, la mirada desde los cerros y el “bajar al puerto, al plan”:

Sí, porque tú vas al último cerro arriba y el que piensa bajar al puerto: voy al puerto, bajo al puerto, tú hablas con alguien y “no, si voy bajando al puerto” o “voy al plan”. O me voy a las Torpederas o vamos a la San Mateo, está vinculado el porteño con su puerto (...) Cuando llegaron los militares cerraron el puerto, ellos pusieron ese cierre tan largo y tan alto, antes el puerto uno se ponía y era capaz de pasar al otro lado del puerto. (Guillermo Risco, pdte. UNCO, entrevista, 9 de enero de 2019)

Guillermo Risco considera entonces que este cierre comenzó desde el Golpe Militar de 1973, destacando el largo y alto cierre. Pero, además, como hemos revisado en secciones de prácticas del espacio, esta separación entre la ciudad y el puerto se profundizó definitivamente con el cambio tecnológico mundial del transporte marítimo y la containerización, destinando áreas importantes en el borde costero al almacenamiento de contenedores. En paralelo, la demanda por terminales de mayor envergadura para recibir al nuevo tipo de embarcaciones de gran tamaño para la nueva forma de transporte de carga. Esta transformación global, también llegó a Valparaíso, afectando la relación ciudad puerto y esa vivencia cotidiana de las personas con el mar, reemplazando actividades deportivas, pesqueras, de paseo ciudadano y también reemplazó infraestructura y logística portuaria, como los sistemas de almacenamientos en bodegas, los aforos, el tipo de transporte de carga: menos trenes, más camiones.

En la mayor parte del mundo se hicieron transformaciones estructurales de las ciudades puertos. Los proyectos y debates revisados en las secciones anteriores: Relaciones entre actores, prácticas y representaciones del espacio se analizan en mayor detalle: infraestructura, planes, políticas, proyectos y los conflictos y alianzas entre actores para resistirlos e impulsarlos.

En este contexto, retomando los momentos de cierre progresivo del Puerto de Valparaíso a actividades ciudadanas es relevante considerar los primeros años del tercer milenio, porque, por una parte, se comenzó a materializar la Ley de Puertos de 1997 que permitió implementar el nuevo modelo de concesiones y adaptación a las transformaciones globales, como también dio origen al Plan Maestro del Puerto de Valparaíso, el que ha sufrido ajustes hasta la fecha. Retomando a Lefèbvre estas acciones se enmarcan en las representaciones del espacio por parte de tecnócratas, alejados de la vida cotidiana de los/as habitantes de estos espacios.

En el mismo período fue muy relevante la decisión que tomó el Pdte. Ricardo Lagos de reabrir el borde costero para la ciudad, lo que dio origen al “Plan Valparaíso”. En el marco de este plan se realizaron acciones intersectoriales que permitieran un mayor acercamiento al borde costero por parte de las personas y para favorecer el turismo. Destaca la instalación de almacenes extraportuarios en los altos de la ciudad. La construcción de ZEAL en Quebrada Verde y zonas de almacenamiento y logística en el sector de Placilla. Por otra parte, una inversión de MERVAL en la remodelación del Metro/tren y sus estaciones, sin embargo, la línea férrea sigue siendo uno de los principales bloqueos para el acceso al mar, habiéndose cuestionado por parte de Valparaíso a MERVAL y al gobierno central que ésta no haya sido soterrada o cambiado su trayecto hacia la ciudad. Estos antecedentes están detallados en el Marco Teórico de la Tesis. Por otra parte, se invirtió en Caletas de Pescadores, Portales y El Membrillo) y en paseos. Destacan dos proyectos de paseos y espacios públicos en el borde costero, fuera del recinto portuario: El Paseo Wheelwright y el Paseo de Av. Altamirano. Los principales cuestionamientos ciudadanos han estado dirigidos al Paseo Wheelwright, dadas sus deficiencias de acceso y por tanto su limitado uso turístico y por las/os porteños. La línea férrea impide el acceso desde la ciudad, solo habilitando 2 aperturas para su acceso: por la Caleta Portales y por el Muelle Barón.

Cabe destacar que desde la EPV se asumió el mandato del Pdte. Lagos reimpulsando acciones dentro del recinto portuario para el reencuentro ciudadano con el borde costero: se construyó un puerto público deportivo en el Muelle Barón, con el propósito de reimpulsar la boga, la pesca, el buceo, regatas y Kayak. También se abrió para paseo en el borde costero del recinto portuario desde la altura de la Av. Francia hasta Barón, pero esto duró solo la primera década del 2000.

En el marco del Plan Maestro de EPV para el recinto portuario se diseñaron proyectos, que por su impacto y polémica destacaron los siguientes de Norte a Sur dentro del recinto portuario: El Proyecto Puerto Barón, El Terminal de Cruceros, el Terminal 2 y la extensión del Terminal 1. En relación a la visión que tienen los actores respecto al borde costero, hacen referencia fundamentalmente a estos proyectos.

Carlos Manterola refiriéndose al alejamiento de la ciudadanía del borde costero y del puerto, hace referencia al Proyecto Mall Barón:

Yo creo que la gente lamentablemente no conoce mucho las actividades que se desarrollan en el borde costero de Valparaíso...yo creo que ese es el problema y por eso si se hace una encuesta de repente aparecen esos

resultados que le preguntan, y prefieren un mall antes que lo que es el futuro de la comuna. (Carlos Manterola, vicepdte. ejecutivo ASONAVE, entrevista, 29 de enero de 2017)

Gabriel Aldoney transmite que cuando fue presidente de EPV hicieron focus groups, reuniones con organizaciones y la primera preocupación de los/as participantes era el Trabajo, en qué medida los nuevos proyectos generarían empleo. Sin embargo, Aldoney afirma que efectivamente producirían trabajo, pero en una reducida cantidad, bastante especializada, no para la población en general. En segundo lugar, se refiere a la apertura del borde costero a la ciudad:

yo creo que ellos valoraban esta apertura, pero si el borde costero no es un área entretenida que atraiga gente, no va a pasar nada. El paseo Wheelright es el mejor ejemplo, o sea, esta cuestión tiene que tener gestión. (Gabriel Aldoney, ex intendente/ex presidente EPV, entrevista, 6 de junio de 2017).

Recuerda cómo en el Gobierno del Presidente Lagos el llamado a abrir el borde costero a la ciudad tuvo inversiones, pero también hubo gestión en el recinto portuario para realizar actividades públicas entretenidas, desde el Muelle Barón hasta la altura de la Estación Francia, sin embargo, se mantuvieron hasta el 2010.

Por su parte, Hugo Barra (Gerente de SOCIBER), lamenta el cierre al mar entre puerto y ciudad, hasta con alambre púas:

Pero el borde costero aquí me da un poquito de pena que esté limitado con alambre púa, que como yo he dicho en ocasiones igual que en Auschwitz, pero en Auschwitz hay tours guiados, aquí tú no puedes ir a pescar. El alambre púa, ¿por qué no podemos pasar a caminar a través de la línea del tren al otro lado? Si en otros países se hace, se podría, hay un muro, con rejas y alambre púas. (Hugo Barra, gerente general SOCIBER, entrevista, 2 de septiembre de 2019)

Esta afirmación queda graficada en la siguiente foto, mostrando el alambre púas que separa la línea férrea con el recinto portuario, a lo largo del borde costero, continuando hacia el sur, después del Muelle Prat.



Figura n° 48. Foto Borde Costero a la altura de Bellavista. Fuente: Fotografía de la autora.

Jorge Aldunate, ejecutivo de la tradicional Empresa Sudamericana de Vapores (CSVA) destaca la identidad en la historia de los/as habitantes de la ciudad con el puerto, con el carácter cosmopolita, lo que se transmite hasta hoy:

Yo creo que para los porteños el puerto es esencial, o sea lo han visto toda su vida, desde que abrieron un ojo, miraron el puerto y miraron los barcos. Valparaíso en su época fue muy importante. Fuimos el puerto de Los Ángeles de hace 100 años Valparaíso. Todo el mundo pasaba por acá. De hecho, existían todos los consulados estaban en Valparaíso. (Jorge Aldunate, ejecutivo Compañía Sudamericana De Vapores S.A., entrevista, 1 de noviembre de 2018)

Pero hay mucho en esa identidad presente de un pasado nostálgico de Valparaíso. Ahora, Jorge compara el actual estado del borde costero porteño con el de Viña del Mar, con la Rambla de Montevideo, con una recuperación muy valorada y visitada por la ciudadanía y turistas, recuperando zonas para el espacio público y el turismo, donde Valparaíso ha quedado atrás.

Por su parte, Jorge Bustos (Ex Pdte. de CONGEMAR) hace la diferencia en los significados del borde costero para las generaciones anteriores (50 años o más), del significado que tiene para las nuevas generaciones, justamente por su desvinculación con el mar:

Yo creo que no tiene significación hoy, pero sí la tenía para nosotros, o sea, yo iba a pescar a la costanera, yo sacaba jaibas, sacaba pescados, sestas de pescados y llegaba a la CUT que estaba ahí, donde está la intendencia ahora y mi mamá era dirigente sindical y yo pescaba las pescadas y las colocaba y mi mamá las pescaba y, dos para el compañero tanto, dos para el compañero tanto. (Jorge Bustos, ex pdte. CONGEMAR, entrevista, 1 de julio de 2018)

Destaca acá la cotidianeidad con el mar y su borde costero y una cultura portuaria solidaria entre trabajadores y familias. En muchos casos esta cultura se ha asociado a la fuerte organización de trabajadores portuarios/as, en sindicatos y asociaciones, para luchar por mejoras laborales y para el socorro mutuo.

En la actualidad, Bustos cree que la gente ve al puerto como un “paisaje móvil”, que no se entiende bien cómo funciona, ya no existe esa vinculación afectiva con el puerto en las nuevas generaciones por dos razones fundamentalmente: porque son muy pocas las personas que trabajan en el puerto y muchos trabajadores no viven en Valparaíso, las empresas toman gente nueva de distintos puertos, “son muy pocos los viejos que quedan trabajando que tengan ese afecto, esa cultura portuaria”. (Jorge Bustos, ex pdte. CONGEMAR, entrevista, 1 de julio de 2018)

En el mismo sentido se expresa Marcelo Reyes (Ex Pdte de ANFACH), dado el alejamiento actual entre la ciudadanía porteña y el quehacer del borde costero y la actividad marítimo-portuaria, sin comprender su impacto en la vida de la Valparaíso:

Yo creo, (que el vínculo) es poco, no creo que sea un vínculo en defensa del borde costero, yo creo que la gente no entiende qué es lo que pasa adentro del borde costero, no...con Valparaíso yo creo que sí, pero con el borde costero yo creo que no entienden, yo creo que efectivamente la gente, que no está relacionada directamente con la actividad portuaria, para ellos si le despejaron todo esto y le dejarán para que pudiera caminar y salir con los cabros chicos a pasear el fin de semana serían felices, no tienen esa concepción de que esto mueve gran parte de la economía

de Valparaíso, no lo tienen internacionalizado. (Marcelo Reyes, presidente regional ANFACH, entrevista, 3 de marzo de 2017)

Pablo Andueza (Coordinadora Valparaíso ciudad-puerto) define esta relación entre habitantes y puerto como una relación ambigua, distinguiendo las visiones de las generaciones que trabajaban intensamente en el mar con las escasas familias que hoy se sustentan con el puerto en la actualidad. En este escenario, el levantamiento de proyectos como un Mall en el borde costero puede generar hoy mayor atracción en la ciudadanía:

por una parte, se sabe así en teoría que es una actividad económicamente relevante, pero no es como lo vivían las familias hace 30,40 años, donde su gente trabajaba en el puerto, ahora trabaja muy poca gente directamente en el puerto, entonces, no se ve tampoco como su fuente de riqueza y por tanto lo utilizan...es un vínculo menos evidente, menos entusiasta con las actividades marítimas portuarias. Y, por tanto, discursos que la invitan a tomar contacto con tener mall, tener un paseo pueden entusiasmar mucho, yo creo que pueden incluso entusiasmar a la mayoría. (Pablo Andueza, dirigente Coordinadora Ciudades Puerto, entrevista, 25 de mayo de 2017)

Pero a pesar del cierre progresivo de actividades ciudadanas dentro del recinto portuario, muchos/as destacan que Valparaíso sigue teniendo mucha vida en sus espacios públicos y masivamente con sus habitantes. Aquí, Paz Undurraga, arquitecta de Ciudadanos/as por Valparaíso, se refiere a los espacios públicos de los extremos, como es el caso de la Av. Altamirano:

yo estuve el domingo, fuimos al cementerio de playa ancha y después bajamos y está lleno de gente, o sea, y gente de Valparaíso no hay gente de Viña que venga a pasear al borde costero como podría pasar en la avenida Perú...La avenida Altamirano, claro, la Playa Las torpederas llena de gente!, llena de gente bañándose, pasándolo bien a pesar de que ésta, en muchos aspectos son precarias las instalaciones. (Paz Undurraga, dirigente Ciudadanos por Valparaíso, entrevista, 21 de noviembre de 2017)

Y, por otra parte, el valioso espacio existente hacia Barón: “El otro lado que es el que está habilitado, es Barón y toda la parte de allá uno ve también que hay mucha gente ahí porque además es un lugar rico, paisajísticamente muy rico”. (Paz Undurraga, dirigente Ciudadanos por Valparaíso, entrevista, 21 de noviembre de 2017)

La identidad de Valparaíso con el mar

Una sólida identidad con el mar es lo que se percibe de manera generalizada en la gente de Valparaíso: El valor de mirar el mar cotidianamente, la vista al Mar desde los Cerros, desde las calles, las casas están en el “alma porteña”. Se agregan aquí maravillosos relatos de la vista desde el mar hacia la ciudad: la llegada a Valparaíso desde el mar.

Una manera de expresar esta identidad es la que hace Cecilia Ramírez (TCVal), graficándolo como un ADN porteño:

yo creo que el ADN del porteño (...) desde la perspectiva mía es un ADN portuario y somos balcones encima del mar, vivimos, cohabitamos (...) encima y somos balcones marítimos, hay una relación digamos emocional de simbolismo... Primero porque la configuración de la ciudad hace que todos miremos, la vista se concentre hacia el mar, esto de ser

anfiteatro. (Cecilia Ramírez, encargada de asuntos comunitarios TCVal, entrevista, 8 de noviembre de 2017)

En el mismo sentido, Katrina Sanguinetti (SERNATUR) transmite:

todos los que vivimos en Valparaíso probablemente nos costaría mucho vivir en un lugar donde no podemos ver el mar...pero no hay, como Valparaíso no es plano! si bien es cierto el borde parece un paño muy preciado, el hecho ya de contar con la vista es un es un valor. (Katrina Sanguinetti, ex directora SERNATUR, entrevista, 5 de marzo de 2017)

Conocer Valparaíso desde el mar se describe como una experiencia única: la vista desde la bahía al anfiteatro, a los cerros de Valparaíso con casas de colores, y las luces en la noche, el portal de las dos torres características de mediados del s. XX (Estación Puerto de ferrocarriles y La Superintendencia de Aduanas), entrar a la ciudad entre los barcos, lanchas y el dique al Muelle Prat. Ese paisaje se destaca como un valor identitario de Valparaíso. El pintor Gonzalo Ilabaca relata su experiencia como guía turístico en Valparaíso de esta aproximación desde el mar:

alemanes que se bajan de un avión, habían estado en China también y vienen a Valparaíso ¿dónde? lo primero que hay que ir en Valparaíso es una vuelta en lancha, que lo reciba el mar! y ahí me di cuenta de la importancia del mar en forma consciente cuándo tuve que ser de guía ... y me acuerdo que dimos una vuelta, no hay nada más espectacular que meterse al dique, pero lo más bonito de todo que impresionó a todos, a la Pina Baush⁷⁵... que había una mamá de focas con sus cachorritos en la parte de adelante del barco. (Gonzalo Ilabaca, vocero Pacto Urbano La Matriz, entrevista, 7 de junio de 2017)

Guillermo Risco (UNCO) llegó al puerto cuando era joven, trabajando en un pesquero. Cuando en la embarcación pesquera llega de noche, queda cautivado por la ciudad y se quedó:

y me gusto Valparaíso, yo llegue de noche, de noche llegar afuera es precioso esto, y yo dije ¡qué es lo que estoy viendo al frente mío, esto es el paraíso, me quedo aquí! y me quede acá, soy más porteño que los porteños, he defendido más este puerto que los propios porteños. (Guillermo Risco, pdte. UNCO, entrevista, 9 de enero de 2019)

Jocelyne Fernández también relata la experiencia de llegar a Valparaíso desde el mar, la belleza y particularidad de la ciudad, sin embargo, también destaca que en la medida que se acerca, se comienzan a detectar las vulnerabilidades de la ciudad: “yo he llegado en barco a Valparaíso y una empieza a ver eso de que la ciudad es de múltiples colores ... todo eso bello, hasta que tú te acercas ¿no? y empiezas a darte cuenta de las vulnerabilidades”. (Jocelyne Fernández, directora Dirección Nacional De Planeamiento MOP, entrevista, 13 de diciembre de 2017)

Por otra parte, se destaca el valor del paisaje desde los cerros hacia el mar. La vista desde el anfiteatro de Valparaíso, desde los Cerros Esperanza y Barón

⁷⁵

Pina Bush, Contundente creadora y directora de la Tanztheater Wuppertal, Solingen, 1940-Wuppertal, 2009. Pieza clave en la creación contemporánea, ha sido uno de los estándares más influyentes de la danza actual. Sus más de veinticinco años de trayectoria profesional como creadora, avalan una carrera de contundentes y prestigiosos trabajos, que abarrotan teatros allí donde se muestran, y reflejan el universo y lenguaje tan personal de la coreógrafa, seguido y respetado por compañías y escuelas de medio mundo.

hacia Viña y desde Playa Ancha hacia el sur cuentan con una vista hacia el mar desde las calles, desde las casas. Está incorporada a la vida cotidiana porteña, hasta que se empezó a ver amenazado por la indiscriminada inversión inmobiliaria. Francesco Schiaffino respecto al mar y su vista, destaca:

el mar realmente en una ciudad es todo, y eso que había en Valparaíso el derecho a vista que se respetaba hasta la ventana del otro... es maravilloso y eso ...generó instancias de respeto por lo valioso que es el mar iel mar es todo! está la libertad de pensar, o sea, tú mirando el mar eres otra persona. (Francesco Schiaffino, gerente general TPS, entrevista, 25 de mayo de 2017)

El año 2018, se aprobó el decreto de modificación del Plan Regulador de Valparaíso, limitando la altura de los edificios a un máximo de 12 mts. por obstrucción de vista y otras consecuencias que afectan la calidad de vida de los/as ciudadanos, después de un gran incremento de la inversión inmobiliaria en edificaciones altas en la ciudad. El Alcalde Jorge Sharp señala: “Se acabaron las torres en los cerros, dijo el edil a través de su cuenta de twitter, donde acusó que antes se construía ilimitadamente” (Jara Oliva, 2018).

Sin embargo, el pintor y dirigente Gonzalo Ilabaca, sostiene que los/as porteñas/os hoy tienen una amnesia del mar, debido a la separación entre la ciudad y el mar:

la amnesia del mar que ya viene desde hace varios años atrás y esa cuestión ya es generalizada tenemos una amnesia del mar y qué vas a hacer con eso? (...) Si, lo que pasa es que tú no ves el mar, lo que tú ves es el océano, del cerro se ve el océano, no se ve el mar, tenemos amnesia del mar y el mar es ¿tú sales a andar en Kayak, sales a andar en velero, salí a bucear?... y además podrían irse caminando ...cogiendo conchitas, estrellas de mar por todo el borde costero. Muchos porteños lo hacían, iban a buscar jaibas al borde costero... Eso es tener cercanía con el mar, ¿quién hace esa cuestión hoy día? (...) No van a buscar conchitas al mar, tú ni yo vamos a navegar, entonces eso es tener amnesia del mar. (Gonzalo Ilabaca, vocero Pacto Urbano La Matriz, entrevista, 7 de junio de 2017)

Vivir frente al mar, recorrer su borde costero y cotidianamente mirar el horizonte marca la identidad de las personas y las ciudades. Carlos Valencia (El Mercurio de Valparaíso) destaca este arraigado valor: el valor de mirar el mar, ampliando el punto de vista desde toda la bahía de Valparaíso, en la cual la ciudad se encuentra inserta:

Yo creo que el borde costero es nuestro gran horizonte, yo viví y pasé toda mi vida junto al borde costero (...) yo creo que del punto de vista personal uno valora, en ese momento uno valora el hecho de tener un horizonte, el borde costero te da eso, te da un horizonte, tú miras más allá del horizonte, a ti no te encierra un cerro, no te encierra una calle, no te encierra un conjunto de edificios, yo creo que eso la gente lo percibe y eso se añora. (Carlos Valencia, jefe de informaciones Mercurio de Valparaíso, entrevista, 26 de febrero de 2021)

3.4.3 Valoración propia del Borde Costero y la percepción de la valoración ciudadana

En este contenido, las expresiones de las/os actores están muy asociadas a las propias vivencias, por un lado, y por otro a los que ellas/os visualizan respecto

a cómo la ciudadanía porteña vive Valparaíso y quiere Valparaíso. Es así, como el análisis desencadena rápidamente en las distintas visiones de ciudad y proyectos asociados a esas visiones.

La fuente de la discordia: Las distintas valoraciones y visiones del Borde Costero de Valparaíso

La visión común de los actores es el alto valor que tiene el borde costero de Valparaíso, ya sea para la ciudad, para el Puerto de Valparaíso o para el país. Gonzalo Davagnino (Gerente General de EPV) lo expresa así: “para mí el borde costero (...) es como una caja fuerte, es como una caja de los tesoros” (Gonzalo Davagnino, gerente general EPV, entrevista, 20 de noviembre de 2017). Sin embargo, a partir del reconocimiento general de este valor las visiones respecto a cuál o cuáles son aquéllas actividades a desarrollar en el borde costero porteño son heterogéneas, variando el tipo de inversión y su localización. En general, existe la visión de convivencia puerto-ciudad, que los usos portuarios, turísticos y de espacio público pueden coexistir en este valioso y escaso espacio, pero existen distintas valoraciones respecto a la localización específica de cada actividad. En los espacios de representación han surgido motivos, fundamentos de algunas posiciones, los que han sido muy interesantes para comprender el conflicto entre los/as actores para la producción del espacio, considerando las prácticas y representación del espacio ya analizadas.

El reconocimiento que la identidad de Valparaíso está en el puerto es bastante generalizada. De hecho, se destaca que el gentilicio es porteños/as y no existe otro. Sin embargo, a partir de esta misma valoración, fundamentada principalmente en la historia, surgen distintas preguntas y visiones respecto al presente y futuro de la ciudad puerto y el uso de su borde costero como espacio estratégico: ¿el borde costero debe ser utilizado fundamentalmente como puerto? ¿Dónde? ¿Frente al anfiteatro o hacia los extremos de la ciudad, frente a acantilados? ¿O definitivamente el desarrollo de Valparaíso debe proyectarse al turismo y trasladar al puerto fuera de la ciudad? Son preguntas que han quedado abiertas en debates inconclusos. ¿Quiénes desarrollan estos debates? ¿Quiénes toman estas decisiones respecto al destino de la ciudad puerto? Parte de este debate se aborda bajo el título de gobernanza de la sección anterior, pero no cabe duda que quedan preguntas abiertas.

A partir de las valoraciones de los/as actores en los espacios de representación, se presenta aquí una aproximación a estas distintas visiones:

El Borde Costero de Valparaíso para la actividad portuaria

Hay quienes piensan que el valor del borde costero está en su explotación como espacio de desarrollo portuario teniendo como eje la mayor rentabilidad del capital, sería la actividad portuaria, independiente de la distribución de los beneficios. Hay casos en el que el destino de los beneficios se explicita. Lo veremos más adelante:

La opinión del vicepresidente de ASONAVE, Carlos Manterola es que mientras se destine a la actividad marítimo-portuaria va a generar desarrollo, que es lo que se busca:

El borde costero, bueno para mí significa desarrollo. Sí ahí está la plata, o sea, si el borde costero se mantiene para lo que corresponde, es decir actividades marítimas, portuarias, de pesca, cultura intereses marítimos, en general ¡bienvenido! Nadie se va a oponer a un proyecto que sea relacionado con lo que nos da el mar (...) y aquí el futuro de Valparaíso

está en un buen aprovechamiento del borde costero y que le traspasen ese borde costero sobre todo en la actividad portuaria a la comuna. (Carlos Manterola, vicepdte. ejecutivo ASONAVE, entrevista, 29 de enero de 2017)

La posición de Carlos Manterola entonces es priorizar el uso del borde costero para el puerto. Destaca que, excluyendo el puerto, principalmente por razones de seguridad ya existen amplios espacios públicos “porque aquí nosotros tenemos borde costero para regodearnos (...) Lo usan, pero yo creo que no lo usan muy bien”. (Carlos Manterola, vicepdte. ejecutivo ASONAVE, entrevista, 29 de enero de 2017). Destaca que existe hacia el norte el paseo Wheelwright, la playa Cabritería, la playa Portales, hasta el club de Yates de Recreo, en Viña. Hacia el sur, la avenida Altamirano, hasta la Poza del Fraile en las torpederas y también resalta que sigue un valioso borde costero que no se usa como espacio público. (Carlos Manterola, vicepdte. ejecutivo ASONAVE, entrevista, 29 de enero de 2017)

En un sentido similar se plantea Iván Mateluna (Pdte. De la Asoc. de dueños de camiones V Región), destacando que sí existen espacios públicos de acceso al mar, pero que no se usan, independientemente de su estado. Ejemplifica el Paseo de la Av. Altamirano como espacio renovado y el Paseo Wheelwright como un espacio poco atractivo por su abandono y deteriorado estado:

Yo tengo una diferencia grande con aquellos que quieren tener hoy día paseos (...) ellos saben que la ciudad necesita espacios para salir al mar porque yo no creo que no tenga espacios para salir al mar, yo veo una avenida Altamirano prácticamente totalmente renovada restaurada y nadie la ocupa (...) yo miro el paseo Wheelwright está totalmente abandonado, un paseo que se restauró y que la gente lo ocupa pero no hay seguridad entonces si me hablan de paseo yo siento que tiene que haber algo bonito, bien cuidado (...) no solamente crear más espacio de borde costero para la gente sino que lo que hay hoy día pueda ser ocupado, es mi visión. (Iván Mateluna, presidente FEDEQUINTA, entrevista, 11 de octubre de 2018)

Por su parte, Paulina Soriano Coordinadora de la Unidad de Puertos del MTT) hace presente que el Sitio de Patrimonio Mundial de Valparaíso, declarado por la UNESCO (2003) se fundamenta en su vida portuaria:

lo veo puerto (al borde costero) porque para mí es puerto, o sea yo disfruto tomar el ascensor de Cerro Artillería e irme a ver la faena portuaria, para mí eso es lindo (...) hay que reconocer que Valparaíso es Patrimonio de la Humanidad porque es puerto industrial de Valparaíso, ese es el nombre del sitio, o sea ¡es puerto! (Paulina Soriano, coordinadora Unidad de Desarrollo Portuario MTT, entrevista, 10 de septiembre de 2019)

Para el dirigente sindical Edison Schultz la proyección de Valparaíso está claramente en el puerto y no en el turismo:

somos del puerto de Valparaíso y darle el realce como corresponde ... no turístico, Valparaíso es puerto marítimo-portuario, el turismo este alledaño, como te contaba está para el lado sur donde no tenemos molo, Torpederas. Está el lado norte que tenemos también hasta la Caleta Portales, ahí tenemos el sector de la parte maestranza de los ferrocarriles que esta botado. (Edison Schultz, presidente SINTAACH, entrevista, 27 de septiembre de 2017)

Convivencia Puerto, Ciudad y turismo en el escaso espacio de borde costero

Como ya se ha mencionado, una buena parte de los/as actores busca generar una convivencia entre la Ciudad y el Puerto en el borde costero, compatibilizando las actividades en un espacio escaso, pero se trata de enfoques complejos, ya que depende de los lugares de localización de los usos: portuaria, turismo, espacio público, estrictamente de carga o también para cruceros.

En este grupo se encuentra la visión de Carlos Lemus (Ex Pdte de Lancheros Muelle Prat), quien estima que el borde costero es el futuro de ciudad, donde las actividades portuarias y ciudadanas pueden compartir espacios y convivir de la siguiente manera: “El futuro de Valparaíso, el futuro. El borde costero debería quedar una parte abierta a la ciudad, la parte central y los costados, el norte y el sur de la ciudad debería de tener terminales”. (Carlos Lemus, ex pdte. Sind. Interempresa Trabajadores de Lancha Muelle Prat, entrevista, 2 de marzo de 2020).

A la parte central se refiere a la zona frente al anfiteatro, sin mencionar al Terminal 2, el cual que se ubica en esta zona. Y como extremos, está haciendo referencia, por una parte al sector Portales- Yolanda-Barón, donde estaba pensado el proyecto de Mega Puerto, el cual se realizará finalmente en San Antonio y por otra, se refiere al lado sur, donde se encuentra al Terminal 1.

Refiriéndose a los/as porteños/os más antiguos, Lemus fundamenta este deseo de los/as habitantes de Valparaíso de mayor acceso al mar “añoran de que el borde este un poquito más abierto, yo creo que acá todo lo que es el sector de Errázuriz debería de tener un espacio abierto para que la gente fuese, acercarse, disfrutarlo como lo disfrutaban antes, que estuviera abierto yo creo que de Avenida Francia hasta Edwards. (Carlos Lemus, ex pdte. Sind. Interempresa Trabajadores de Lancha Muelle Prat, entrevista, 2 de marzo de 2020).

Se han revisado relatos de la dirigente sindical Carmen Mayorga (sindicato de estibadores), donde ha destacado su profundo vínculo con el puerto y lo importante que es el puerto para Valparaíso, lo que no excluye el desarrollo del turismo, también necesario para la ciudad:

El puerto para mí significa todo, me gustaría que siguiera siendo puerto y ciudad Puerto también porque todos vivimos del puerto y yo me nací y me viví en el puerto (...) A mí me gustaría que... el Mall Barón ya no se hizo, me gustaría que se hiciera un terminal de pasajeros para volver a tener turismo y tener de todo y que la ciudad misma pueda surgir. (Carmen Mayorga, presidenta Sind. Estibadores/Red de Mujeres Portuarias, entrevista, 5 de enero, 2018)

Los polémicos proyectos Puerto Barón y Terminal 2

El fracasado proyecto Puerto Barón⁷⁸, se diseñó desde EPV con la idea de destinar parte del recinto portuario a actividad comercial (Mall Barón) y espacio público. Esta idea fue rechazada por varios gremios y organizaciones agrupadas en la Coordinadora Valparaíso Ciudad Puerto, con el propósito de fortalecer la actividad portuaria. De hecho, el lema de las movilizaciones fue: “No al Mall, Sí al Puerto”.

⁷⁵

Que no se logró ejecutar luego de sentencia de la Corte Suprema, como se ha mencionado

Enrique Morales (Gerente Gral. De ZEAL), desde su experiencia como Gerente del Proyecto Puerto Barón (EPV) resalta que sus estudios indicaban que la gente porteña comparaba el deteriorado borde costero porteño con Viña, anhelando la habilitación de espacios similares con identidad porteña. Este fue uno de los fundamentos del proyecto Puerto Barón:

cuando conversamos con la gente, platean que el borde costero necesita dos cosas: trabajo y un espacio para ir a caminar, un espacio bonito agradable, seguro para ir a caminar, a tomar un helado, es súper sencillo, práctico, y ven que el puerto genera trabajo, ... Y en esa época, apareció el borde costero en Viña, Salinas que se llena, y Valparaíso no tiene nada así y empiezan a hacer comparaciones, 'y para ir a tomar un helado y caminar tengo que ir para allá que me sale re caro'. En Valparaíso no hay nada, lo que está ahí desde Altamirano para allá es súper bonito, pero no tiene nada, da la impresión de que se acabó Valparaíso, está detrás, escondido, es como inhóspito. (Enrique Morales, gerente general ZEAL/ex gerente de Proyectos Puerto Barón, entrevista, 29 de agosto de 2019)

Por otra parte, Morales explica el propósito de conservar para actividad marítimo-portuaria la zona de aguas abrigadas, desde el molo hasta la altura de la calle Edwards. Es justamente en esta zona, donde más tarde la EPV proyecta el polémico Terminal 2. Por una parte, promovido principalmente por agentes marítimo-portuarios de distintas escalas y por el estado nacional. Por otra parte, ha sido fuertemente rechazado por agentes turísticos y algunas organizaciones de la sociedad civil, debido a la segregación puerto-ciudad y al daño turístico y paisajístico.

Respecto al impacto del Terminal 2 en la ciudad, Myriam Montoya, Line Manager de la firma AGUNSA destaca el daño paisajístico y la separación con la ciudad a partir de la instalación del nuevo Terminal 2 y en particular, sus contenedores:

Y ese anfiteatro, por eso es tan importante proyectos como el T2, así tal cual están hechos ahora el impacto podría ser desastroso. Te dicen son 4 hileras de contenedores para arriba porque terminan siendo 7, lo que a veces se ve en Altamirano 7. Entonces hay que cuidar eso. (Myriam Montoya, line manager AGUNSA, entrevista, 19 de febrero de 2020)

La dirigente del turismo Verónica Castillo (Pdta. Asociación de Hoteles de Valparaíso) plantea la capacidad que han tenido movimientos sociales locales para enfrentar estos proyectos:

porque si hoy día nosotros vemos que por movimientos sociales se ha logrado revertir situaciones como el Mall, como el pelear por el T2 y como el pelear por los cruceros es justamente eso, porque todos tienen esa necesidad de acercarse a ese borde o a tener derecho a opinar sobre eso, entonces yo creo que la gente en general se relaciona o se quiere relacionar nuevamente con el borde costero, la gente necesita tener ese contacto con el mar, con esa visión (...) y esta asociación gremial sigue trabajando por eso y Seguiremos trabajando por eso, así como se paró el Mall esperamos que no se construya el T2. (Verónica Castillo, pdta. Asociación Gremial de Hoteles de Valparaíso, entrevista, 8 de enero de 2018)

El interés por la construcción de un proyecto colectivo de Valparaíso y su borde costero

En el borde costero existe una amplia diversidad de actores, con distintos niveles de poder, escalas geográficas y administrativas, con intereses heterogéneos, que para este estudio fueron clasificados en locales, nacionales y globales, por un lado y en privados, públicos y sociedad civil, por otro. En esta intersección existen visiones de ciudad y distintos proyectos para el borde costero, que se desprenden de estas visiones, lo que se ha revisado a lo largo del estudio, pero que en esta sección se han abordado desde la vida cotidiana y la subjetividad. Justamente hay quienes estiman que el borde costero está tan incorporado de una manera tan intensa a la identidad, que hace el debate más intenso y con posiciones más marcadas, difíciles de encontrar. Es la opinión de Carlos Valencia, de El Mercurio de Valparaíso:

Yo creo que la identidad está asociada al borde costero y eso es lo que provoca también que la disputa por el borde costero sea tan agguerrida, tan enconada, tan fuerte, porque estás luchando respecto de tu identidad, de cómo tú te reconoces, yo creo que por eso es tan importante. (Carlos Valencia, jefe de informaciones Mercurio de Valparaíso, entrevista, 26 de febrero de 2021)

La importancia que ha tenido esta disputa y la dificultad que ha existido para ponerse de acuerdo entre los/as actores, es lo que destaca Sergio Bidart (Dir. I.C. Oceánica, UV):

Yo creo que Valparaíso es un tema increíble, que nosotros no hemos sabido rescatar y no hemos sabido cuidar ino hemos sido capaces de ponernos de acuerdo! si eso es lo más triste de la ciudad. Es que, habiendo gente inteligente, gente capaz, no son capaces de ponerse de acuerdo, y tú dices “¿cómo nos ponemos de acuerdo? Si estamos en el mismo buque, todos queremos que a Valparaíso le vaya bien, todos queremos que se desarrolle, todos queremos que esto crezca” pero una cosa que uno dice no tiene nombre, o sea es una disputa casi absurda. (Sergio Bidart, director Ingeniería Civil Oceánica UV, entrevista, 25 de octubre de 2018)

Una legítima inquietud es cómo desarrollar un debate que integre visiones y logre democráticamente acuerdos: una gobernanza integrada de la ciudad puerto y su borde costero. ¿Existen caminos para ello? El alcalde Jorge Sharp concuerda con la necesidad de un amplio debate, que recoja las distintas visiones y permita construir una visión del borde costero y el destino de la ciudad. Sostiene que existen algunos espacios de discusión, pero que aún no son masivos

creo que a partir de la discusión del plan regulador y del PLADECO van a ser masivos porque precisamente esos dos instrumentos de planificación van a permitir dar la discusión de futuro de la ciudad que superan al borde costero, hasta ahora las discusiones más bien son las discusiones son más bien en parte de la sociedad, son los grupos más organizados, eh... vinculados a los colegios profesionales, al activismo ciudadano que también son parte de la ciudad, pero el gran desafío es masificar estos temas y creo que esa discusión la vamos a desarrollar ...o esa posibilidad la vamos a tener a propósito del plan regulador y el PLADECO (Jorge Sharp, alcalde I. Municipalidad de Valparaíso, entrevista, 4 de septiembre de 2017)

Pero transmite, además, que, en las reuniones de terreno vecinales, con organizaciones y gremios surgen inquietudes y debates permanentemente respecto a proyectos como Puerto Barón, Parque Barón, Terminal 2, Terminal de Cruceiros.

Sin embargo, hay quienes destacan que este debate ha sido muy elitizado, como lo plantean los arquitectos Claudio Reyes (Colegio de arquitectos y concejal): “la voz constante la lleva la élite en estos casos”. Por su parte, Alberto Texidó se refiere al debate como

complejo y limitado, es decir, pocas personas, salvo los interesados como nosotros o las empresas públicas y privadas interesadas, o los gremios interesados, en términos de los gremios portuarios ... indirectamente los municipios, indirectamente otros gremios son los que conocen de este problema, el ciudadano común y corriente desconoce la complejidad del debate. (Alberto Texidó, consultor/académico U. de Chile, entrevista, 3 de marzo de 2017)

En este contexto, nuevamente un riesgo importante para la ciudad ha sido su proximidad a la capital, lo que se acompaña de intereses nacionales y decisiones de acuerdo a ellos. Como ya se ha mencionado, existe una importante presencia del Estado Central en el borde costero de Valparaíso: La Empresa Portuaria de Valparaíso, muy subordinada al MTT, al SEP y con directorios extendidamente santiaguinos. Por otra parte, la fuerte presencia de la Armada, de la Aduana nacional y otros servicios públicos que ejercen poder respecto a las decisiones sobre el borde costero. Sin embargo, la Municipalidad de Valparaíso, quien es la entidad que representa democráticamente a la ciudadanía tiene escasa incidencia en la toma de decisiones. Incluso, esta tensión se puede evidenciar entre el sector público nacional y el regional, pero no se expresa más que en el silencio de estos últimos. Incluso en la misma EPV y los proyectos de su Plan Maestro. Enrique Morales cuenta que éste fue un factor se tuvo muy presente: “o nos sumamos a una propuesta complementaria que haga calzar la cosa o nos van a pasar la aplanadora de Santiago”. (Enrique Morales, gerente general ZEAL/ ex gerente de Proyectos Puerto Barón, entrevista, 29 de agosto de 2019)

En el mismo sentido, Carlos Valencia (El Mercurio de Valparaíso) destaca la relevancia de estas decisiones y que no sean delegadas a quienes tienen su identidad fuera de Valparaíso. La decisión de la identidad no debe estar en Santiago: “Y por eso es tan complejo que esa decisión o esa discusión esté delegada a una persona que no está acá, como se da por ejemplo en Santiago, o sea, esa decisión tiene que estar con la gente. (Carlos Valencia, jefe de informaciones Mercurio de Valparaíso, entrevista, 26 de febrero de 2021).

4.4.4 Valoración propia del Borde Costero y la percepción de la valoración ciudadana.

En este contenido, las expresiones de las/os actores están muy asociadas a las propias vivencias por un lado, y por otro a los que ellas/os visualizan respecto a cómo la ciudadanía porteña vive Valparaíso y quiere Valparaíso. Es así, como el análisis desencadena rápidamente en las distintas visiones de ciudad y proyectos asociados a esas visiones.

La fuente de la discordia: Las distintas valoraciones y visiones del Borde Costero de Valparaíso

La visión común de los actores es el alto valor que tiene el borde costero de Valparaíso, ya sea para la ciudad, para el Puerto de Valparaíso o para el país.

Gonzalo Davagnino (Gerente General de EPV) lo expresa así: “para mí el borde costero (...) es como una caja fuerte, es como una caja de los tesoros” (Gonzalo Davagnino, gerente general EPV, entrevista, 20 de noviembre de 2017). Sin embargo, a partir del reconocimiento general de este valor las visiones respecto a cuál o cuáles son aquéllas actividades a desarrollar en el borde costero porteño son heterogéneas, variando el tipo de inversión y su localización. En general, existe la visión de convivencia puerto-ciudad, que los usos portuarios, turísticos y de espacio público pueden coexistir en este valioso y escaso espacio, pero existen distintas valoraciones respecto a la localización específica de cada actividad. En los espacios de representación han surgido motivos, fundamentos de algunas posiciones, los que han sido muy interesantes para comprender el conflicto entre los/as actores para la producción del espacio, considerando las prácticas y representación del espacio ya analizadas.

El reconocimiento que la identidad de Valparaíso está en el puerto es bastante generalizada. De hecho, se destaca que el gentilicio es porteños/as y no existe otro. Sin embargo, a partir de esta misma valoración, fundamentada principalmente en la historia, surgen distintas preguntas y visiones respecto al presente y futuro de la ciudad puerto y el uso de su borde costero como espacio estratégico: ¿el borde costero debe ser utilizado fundamentalmente como puerto? ¿Dónde? ¿Frente al anfiteatro o hacia los extremos de la ciudad, frente a acantilados? ¿O definitivamente el desarrollo de Valparaíso debe proyectarse al turismo y trasladar al puerto fuera de la ciudad? Son preguntas que han quedado abiertas en debates inconclusos. ¿Quiénes desarrollan estos debates? ¿Quiénes toman estas decisiones respecto al destino de la ciudad puerto? Parte de este debate se aborda bajo el título de gobernanza de la sección anterior, pero no cabe duda que quedan preguntas abiertas.

A partir de las valoraciones de los/as actores en los espacios de representación, se presenta aquí una aproximación a estas distintas visiones:

El Borde Costero de Valparaíso para la actividad portuaria

Hay quienes piensan que el valor del borde costero está en su explotación como espacio de desarrollo portuario teniendo como eje la mayor rentabilidad del capital, sería la actividad portuaria, independiente de la distribución de los beneficios. Hay casos en el que el destino de los beneficios se explicita. Lo veremos más adelante:

La opinión del Vicepdte de ASONAVE, Carlos Manterola es que mientras se destine a la actividad marítimo-portuaria va a generar desarrollo, que es lo que se busca:

El borde costero, bueno para mí significa desarrollo. Sí ahí está la plata, o sea, si el borde costero se mantiene para lo que corresponde, es decir actividades marítimas, portuarias, de pesca, cultura intereses marítimos, en general ¡bienvenido! Nadie se va a oponer a un proyecto que sea relacionado con lo que nos da el mar (...) y aquí el futuro de Valparaíso está en un buen aprovechamiento del borde costero y que le traspasen ese borde costero sobre todo en la actividad portuaria a la comuna. (Carlos Manterola, vicepdte. ejecutivo ASONAVE, entrevista, 29 de enero de 2017)

La posición de Carlos Manterola entonces es priorizar el uso del borde costero para el puerto. Destaca que, excluyendo el puerto, principalmente por razones de seguridad ya existen amplios espacios públicos “porque aquí nosotros tenemos borde costero para regodearnos (...) Lo usan, pero yo creo que no lo usan

muy bien” (Carlos Manterola, vicepdte. ejecutivo ASONAVE, entrevista, 29 de enero de 2017). Destaca que existe hacia el norte el paseo Wheelwright, la playa Cabritería, la playa Portales, hasta el club de Yates de Recreo, en Viña. Hacia el sur, la avenida Altamirano, hasta la Poza del Fraile en las torpederas y también resalta que sigue un valioso borde costero que no se usa como espacio público (Carlos Manterola, vicepdte. ejecutivo ASONAVE, entrevista, 29 de enero de 2017).

En un sentido similar se plantea Iván Mateluna (Pdte. de la Asoc. de dueños de camiones V Región), destacando que sí existen espacios públicos de acceso al mar, pero que no se usan, independientemente de su estado. Ejemplifica el Paseo de la Av. Altamirano como espacio renovado y el Paseo Wheelwright como un espacio poco atractivo por su abandono y deteriorad estado:

Yo tengo una diferencia grande con aquellos que quieren tener hoy día paseos (...) ellos saben que la ciudad necesita espacios para salir al mar porque yo no creo que no tenga espacios para salir al mar, yo veo una avenida Altamirano prácticamente totalmente renovada restaurada y nadie la ocupa (...) yo miro el paseo Wheelwright está totalmente abandonado, un paseo que se restauró y que la gente lo ocupa pero no hay seguridad entonces si me hablan de paseo yo siento que tiene que haber algo bonito, bien cuidado (...) no solamente crear más espacio de borde costero para la gente sino que lo que hay hoy día pueda ser ocupado, es mi visión. (Iván Mateluna, presidente FEDEQUINTA, entrevista, 11 de octubre de 2018)

Por su parte, Paulina Soriano Coordinadora de la Unidad de Puertos del MTT) hace presente que el Sitio de Patrimonio Mundial de Valparaíso, declarado por la UNESCO (2003) se fundamenta en su vida portuaria:

lo veo puerto (al borde costero) porque para mí es puerto, o sea yo disfruto tomar el ascensor de Cerro Artillería e irme a ver la faena portuaria, para mí eso es lindo (...) hay que reconocer que Valparaíso es Patrimonio de la Humanidad porque es puerto industrial de Valparaíso, ese es el nombre del sitio, o sea ¡es puerto! (Paulina Soriano, coordinadora Unidad de Desarrollo Portuario MTT, entrevista, 10 de septiembre de 2019).

Para el dirigente sindical Edison Schultz la proyección de Valparaíso está claramente en el puerto y no en el turismo:

somos del puerto de Valparaíso y darle el realce como corresponde ... no turístico, Valparaíso es puerto marítimo-portuario, el turismo este aledaño, como te contaba está para el lado sur donde no tenemos molo, Torpederas. Está el lado norte que tenemos también hasta la Caleta Portales, ahí tenemos el sector de la parte maestranza de los ferrocarriles que esta botado. (Edison Schultz, presidente SINTAACH, entrevista, 27 de septiembre de 2017)

Convivencia Puerto, Ciudad y turismo en el escaso espacio de borde costero

Como ya se ha mencionado, una buena parte de los/as actores busca generar una convivencia entre la Ciudad y el Puerto en el borde costero, compatibilizando las actividades en un espacio escaso, pero se trata de enfoques complejos, ya que depende de los lugares de localización de los usos: portuaria, turismo, espacio público, estrictamente de carga o también para cruceros.

En este grupo se encuentra la visión de Carlos Lemus (Ex Pdte de Lancheros Muelle Prat), quien estima que el borde costero es el futuro de ciudad, donde las actividades portuarias y ciudadanas pueden compartir espacios y convivir de la siguiente manera: “El futuro de Valparaíso, el futuro. El borde costero debería quedar una parte abierta a la ciudad, la parte central y los costados, el norte y el sur de la ciudad debería de tener terminales” (Carlos Lemus, ex pdte. Sind. Interempresa Trabajadores de Lancha Muelle Prat, entrevista, 2 de marzo de 2020).

A la parte central se refiere a la zona frente al anfiteatro, sin mencionar al Terminal 2, el cual que se ubica en esta zona. Y como extremos, está haciendo referencia, por una parte al sector Portales- Yolanda-Barón, donde estaba pensado el proyecto de Mega Puerto, el cual se realizará finalmente en San Antonio y por otra, se refiere al lado sur, donde se encuentra al Terminal 1.

Refiriéndose a los/as porteños/as más antiguos, Lemus fundamenta este deseo de los/as habitantes de Valparaíso de mayor acceso al mar “añoran de que el borde este un poquito más abierto, yo creo que acá todo lo que es el sector de Errázuriz debería de tener un espacio abierto para que la gente fuese, acercarse, disfrutarlo como lo disfrutaban antes, que estuviera abierto yo creo que de Avenida Francia hasta Edwards (Carlos Lemus, ex pdte. Sind. Interempresa Trabajadores de Lancha Muelle Prat, entrevista, 2 de marzo de 2020).

Se han revisado relatos de la dirigente sindical Carmen Mayorga (sindicato de estibadores), donde ha destacado su profundo vínculo con el puerto y lo importante que es el puerto para Valparaíso, lo que no excluye el desarrollo del turismo, también necesario para la ciudad:

El puerto para mí significa todo, me gustaría que siguiera siendo puerto y ciudad Puerto también porque todos vivimos del puerto y yo me nací y me viví en el puerto (...) A mí me gustaría que... el Mall Barón ya no se hizo, me gustaría que se hiciera un terminal de pasajeros para volver a tener turismo y tener de todo y que la ciudad misma pueda surgir. (Carmen Mayorga, sindicato estibadores/red de mujeres portuarias)

Los polémicos proyectos Puerto Barón y Terminal 2

El fracasado proyecto Puerto Barón , se diseñó desde EPV con la idea de destinar parte del recinto portuario a actividad comercial (Mall Barón) y espacio público. Esta idea fue rechazada por varios gremios y organizaciones agrupadas en la Coordinadora Valparaíso Ciudad Puerto, con el propósito de fortalecer la actividad portuaria. De hecho, el lema de las movilizaciones fue: “No al Mall, Sí al Puerto”.

Enrique Morales (Gerente Gral. De ZEAL), desde su experiencia como Gerente del Proyecto Puerto Barón (EPV) resalta que sus estudios indicaban que la gente porteña comparaba el deteriorado borde costero porteño con Viña, anhelando la habilitación de espacios similares con identidad porteña. Este fue uno de los fundamentos del proyecto Puerto Barón:

cuando conversamos con la gente, plantean que el borde costero necesita dos cosas: trabajo y un espacio para ir a caminar, un espacio bonito agradable, seguro para ir a caminar, a tomar un helado, es súper sencillo, práctico, y ven que el puerto genera trabajo, ... Y en esa época, apareció el borde costero en Viña, Salinas que se llena, y Valparaíso no tiene nada así y empiezan a hacer comparaciones, ‘y para ir a tomar un helado y caminar tengo que ir para allá que me sale re caro’. En Valpa-

raíso no hay nada, lo que está ahí desde Altamirano para allá es súper bonito, pero no tiene nada, da la impresión de que se acabó Valparaíso, está detrás, escondido, es como inhóspito... (Enrique Morales, gerente general ZEAL/ ex gerente de Proyectos Puerto Barón, entrevista, 29 de agosto de 2019).

Por otra parte, Morales explica el propósito de conservar para actividad marítimo-portuaria la zona de aguas abrigadas, desde el molo hasta la altura de la calle Edwards. Es justamente en esta zona, donde más tarde la EPV proyecta el polémico Terminal 2. Por una parte, promovido principalmente por agentes marítimo-portuarios de distintas escalas y por el estado nacional. Por otra parte, ha sido fuertemente rechazado por agentes turísticos y algunas organizaciones de la sociedad civil, debido a la segregación puerto-ciudad y al daño turístico y paisajístico.

Respecto al impacto del Terminal 2 en la ciudad, Myriam Montoya, Line Manager de la firma AGUNSA destaca el daño paisajístico y la separación con la ciudad a partir de la instalación del nuevo Terminal 2 y en particular, sus contenedores:

Y ese anfiteatro, por eso es tan importante proyectos como el T2, así tal cual están hechos ahora el impacto podría ser desastroso. Te dicen son 4 hileras de contenedores para arriba porque terminan siendo 7, lo que a veces se ve en Altamirano 7. Entonces hay que cuidar eso” (Myriam Montoya, line manager AGUNSA, entrevista, 19 de febrero de 2020)

La dirigente del turismo Verónica Castillo (Pdta. Asociación de Hoteles de Valparaíso) plantea la capacidad que han tenido movimientos sociales locales para enfrentar estos proyectos:

porque si hoy día nosotros vemos que por movimientos sociales se ha logrado revertir situaciones como el Mall, como el pelear por el T2 y como el pelear por los cruceros es justamente eso, porque todos tienen esa necesidad de acercarse a ese borde o a tener derecho a opinar sobre eso, entonces yo creo que la gente en general se relaciona o se quiere relacionar nuevamente con el borde costero, la gente necesita tener ese contacto con el mar, con esa visión (...) y esta asociación gremial sigue trabajando por eso y Seguiremos trabajando por eso, así como se paró el Mall esperamos que no se construya el T2 (Verónica Castillo, pdta. Asociación Gremial de Hoteles de Valparaíso, entrevista, 8 de enero de 2018)

La construcción de un proyecto colectivo de Valparaíso y su borde costero

En el borde costero existe una amplia diversidad de actores, con distintos niveles de poder, escalas geográficas y administrativas, con intereses heterogéneos, que para este estudio fueron clasificados en locales, nacionales y globales, por un lado y en privados, públicos y sociedad civil, por otro. En esta intersección existen visiones de ciudad y distintos proyectos para el borde costero, que se desprenden de estas visiones, lo que se ha revisado a lo largo del estudio, pero que en esta sección se han abordado desde la vida cotidiana y la subjetividad. Justamente hay quienes estiman que el borde costero está tan incorporado de una manera tan intensa a la identidad, que hace el debate más intenso y con posiciones más marcadas, difíciles de encontrar. Es la opinión de Carlos Valencia, de El Mercurio de Valparaíso:

Yo creo que la identidad está asociada al borde costero y eso es lo que provoca también que la disputa por el borde costero sea tan agguerrida, tan enconada, tan fuerte, porque estas luchando respecto de tu identidad, de cómo tú te reconoces, yo creo que por eso es tan importante. (Carlos Valencia, jefe de informaciones Mercurio de Valparaíso, entrevista, 26 de febrero de 2021)

La importancia que ha tenido esta disputa y la dificultad que ha existido para ponerse de acuerdo entre los/as actores, es lo que destaca Sergio Bidart (Dir. I.C. Oceánica, UV):

Yo creo que Valparaíso es un tema increíble, que nosotros no hemos sabido rescatar y no hemos sabido cuidar ino hemos sido capaces de ponernos de acuerdo! si eso es lo más triste de la ciudad. Es que, habiendo gente inteligente, gente capaz, no son capaces de ponerse de acuerdo, y tú dices “¿cómo nos ponemos de acuerdo? Si estamos en el mismo buque, todos queremos que a Valparaíso le vaya bien, todos queremos que se desarrolle, todos queremos que esto crezca” pero una cosa que uno dice no tiene nombre, o sea es una disputa casi absurda. (Sergio Bidart, director Ingeniería civil Oceánica UV, entrevista, 25 de octubre de 2018)

Una legítima inquietud es cómo desarrollar un debate que integre visiones y logre democráticamente acuerdos: una gobernanza integrada de la ciudad puerto y su borde costero. ¿Existen caminos para ello? El alcalde Jorge Sharp concuerda con la necesidad de un amplio debate, que recoja las distintas visiones y permita construir una visión del borde costero y el destino de la ciudad. Sostiene que existen algunos espacios de discusión, pero que aún no son masivos

creo que a partir de la discusión del plan regulador y del PLADECO van a ser masivos porque precisamente esos dos instrumentos de planificación van a permitir dar la discusión de futuro de la ciudad que superan al borde costero, hasta ahora las discusiones más bien son . las discusiones son más bien en parte de la sociedad, son los grupos más organizados, eh... vinculados a los colegios profesionales, al activismo ciudadano que también son parte de la ciudad, pero el gran desafío es masificar estos temas y creo que esa discusión la vamos a desarrollar ...o esa posibilidad la vamos a tener a propósito del plan regulador y el PLADECO. (Jorge Sharp, alcalde I. Municipalidad de Valparaíso, entrevista, 4 de septiembre de 2017)

Pero transmite, además, que, en las reuniones de terreno vecinales, con organizaciones y gremios surgen inquietudes y debates permanentemente respecto a proyectos como Puerto Barón, Parque Barón, Terminal 2, Terminal de Cruceiros.

Sin embargo, hay quienes destacan que este debate ha sido muy elitizado, como lo plantean los arquitectos Claudio Reyes (Colegio de arquitectos y concejal): “la voz constante la lleva la élite en estos casos”. Por su parte, Alberto Texido (Consultor y académico UCh.) se refiere al debate como

complejo y limitado, es decir, pocas personas, salvo los interesados como nosotros o las empresas públicas y privadas interesadas, o los gremios interesados, en términos de los gremios portuarios ... indirectamente los municipios, indirectamente otros gremios son los que conocen de este problema, el ciudadano común y corriente desconoce la complejidad del debate. (Alberto Texido, consultor/académico U. de Chile, entrevista, 3 de marzo de 2017)

En este contexto, nuevamente un riesgo importante para la ciudad ha sido su proximidad a la capital, lo que se acompaña de intereses nacionales y decisiones de acuerdo a ellos. Como ya se ha mencionado, existe una importante presencia del Estado Central en el borde costero de Valparaíso: La Empresa Portuaria de Valparaíso, muy subordinada al MTT, al SEP y con directorios extendidamente santiaguinos. Por otra parte, la fuerte presencia de la Armada, de la Aduana nacional y otros servicios públicos que ejercen poder respecto a las decisiones sobre el borde costero. Sin embargo, la Municipalidad de Valparaíso, quien es la entidad que representa democráticamente a la ciudadanía tiene escasa incidencia en la toma de decisiones. Incluso, esta tensión se puede evidenciar entre el sector público nacional y el regional, pero no se expresa más que en el silencio de estos últimos. Incluso en la misma EPV y los proyectos de su Plan Maestro. Enrique Morales cuenta que éste fue un factor se tuvo muy presente: “o nos sumamos a una propuesta complementaria que haga calzar la cosa o nos van a pasar la aplanadora de Santiago” (Enrique Morales, gerente general ZEAL/ ex gerente de Proyectos Puerto Barón, entrevista, 29 de agosto de 2019).

En el mismo sentido, Carlos Valencia (El Mercurio de Valparaíso) destaca la relevancia de estas decisiones y que no sean delegadas a quienes tienen su identidad fuera de Valparaíso. La decisión de la identidad no debe estar en Santiago: “Y por eso es tan complejo que esa decisión o esa discusión esté delegada a una persona que no está acá, como se da por ejemplo en Santiago, o sea, esa decisión tiene que estar con la gente” (Carlos Valencia, jefe de informaciones Mercurio de Valparaíso, entrevista, 26 de febrero de 2021).

Conclusiones

CAPÍTULO 4

Conclusiones

La hipótesis de esta investigación se sintetiza en que: la producción del espacio en el borde costero de Valparaíso se ha realizado en un escenario de conflictos en la década estudiada, basados en concepciones dicotómicas entre actores respecto a sus usos y proyectos, sin lograr una producción armónica del borde costero. Ello no ha permitido construir una relación integrada entre el borde costero y la ciudad, ni en la relación ciudad-puerto.

Valparaíso, tiene una identidad fuertemente asociada a su historia portuaria, con nostalgia de la prosperidad del pasado siglo XIX y parte del siglo XX, y en una búsqueda por su desarrollo futuro, bastante desencontrada en el presente, con visiones muy comprometidas y distintas respecto al qué hacer para dar solución al decaimiento de la ciudad. El uso de su borde costero porteño ha sido fuente de diferencias, pues se le reconoce un gran valor, pero se trata de un espacio acotado, escaso para las variadas ideas sobre su óptimo uso para el desarrollo del puerto, la ciudad y dejar atrás este extendido letargo.

Las distintas ideas se han expresado en conflictos entre actores, sin lograr converger en propuestas materializables. En esta investigación, se estudiaron las relaciones entre los/as actores del Borde Costero de la ciudad, pues se identificó a éste como un espacio estratégico para el bienestar y desarrollo de Valparaíso. Y se estudian las relaciones entre actores para la Producción de este escaso Borde Costero. Se utilizó la Teoría del Campo (Bourdieu) para comprender las relaciones entre actores y la Teoría de Producción del Espacio (Lefèbvre) para comprender las problemáticas que han obstaculizado resolver conflictos y favorecer soluciones integrales dialogadas. Esto, estudiando las prácticas sobre el borde costero, las representaciones del espacio (los planes y proyectos), e incorporando significaciones desde la vida cotidiana a esta producción. El período investigado es la década 2009-2018 y el espacio estudiado de borde costero se extiende entre la Caleta Portales y la Playa las Torpederas.

Se estudió una red de 39 actores que establecen relaciones funcionales (neutras), de alianza y de conflicto, donde la red de conflictos es significativa. Se comprendieron actores de distintas escalas (local, nacional, global), y del sector privado, público y sociedad civil. Estos/as actores se enfrentan fundamentalmente en el plano de las representaciones del espacio, en términos de Lefebvre, es decir en los planes y proyectos. En la visión de futuro, pero también en la visión de la gobernanza ciudad-puerto. Pero también, en prácticas en el espacio, es decir en dinámicas que se están desarrollando o ya ocurrieron. El análisis de redes da cuenta de estas relaciones de conflicto y de la conformación de alianzas para hacer frente, de manera más organizada, a los conflictos.

Sí se identifica en el estudio cierto consenso en que Valparaíso debe seguir siendo puerto, valorado fuertemente en su identidad, lo que se puede observar en el análisis de los espacios de representación (Lefèbvre). Pero también como fuente económica y de desarrollo para la ciudad. Las diferencias se encuentran fundamentalmente respecto a los usos de los espacios ¿Cuánto espacio de este apreciado y escaso borde costero porteño se otorga a la actividad portuaria? ¿y dónde, en qué lugar del Borde Costero? Para responder a las actuales exigencias del comercio marítimo global ¿el puerto se debería expandir? En general la respuesta es sí, pero ¿en qué magnitud? ¿El proyecto Puerto Barón, reemplazaba un uso portuario? ¿espacio público? ¿hacia dónde se debería expandir la imponente infraestructura que se requiere? Dada la escasez de espacio ¿se sacrificarían otras actividades en favor de la expansión portuaria? ¿Espacio para el turismo? ¿para el acceso ciudadano? ¿se harán respetar los valores ambientales o patrimoniales? Aquí han estado las diferencias, en la localización de los pro-

yectos de expansión portuaria. Es el caso del conflicto por el proyecto Terminal 2, la futura construcción del Terminal 3, el proyecto de expansión del Terminal 1, la factibilidad de un terminal exclusivo para cruceros. Todo en este breve espacio de borde costero porteño. Entonces se abre la pregunta ¿y si se construye un nuevo terminal con todos los requerimientos de infraestructura fuera de la bahía? Es decir, seguir el modelo del hemisferio norte de relocalización de puertos y regeneración de espacios portuarios obsoletos en las ciudades. Entonces ahí se levanta la idea de un Terminal del Puerto de Valparaíso, en Longotoma, hacia el límite norte de la Región de Valparaíso, en la comuna de la Ligua.

La misma pregunta respecto al uso del acotado espacio surge ante proyectos inmobiliarios comerciales, como el proyecto Puerto Barón que incluía el Mall Plaza Barón, y proyectos inmobiliarios residenciales ¿Es pertinente que el escaso espacio de borde costero tenga este destino? El conflicto por el Proyecto Puerto Barón (Mall Barón) responde en gran medida a esta pregunta. ¿Por qué no se usa ese espacio para actividad portuaria en vez de un Mall? ¿Por qué no se usa para acceso ciudadano turístico, deportivo/recreativo de carácter público?

Los resultados de la investigación dan cuenta que las relaciones de conflictos entre los/as actores fueron motivadas principalmente por el Proyecto Terminal 2 (T2), por el Proyecto Puerto Barón (Mall Barón), y los conflictos ocurridos en las recaladas de cruceros, asociado a la disputa por el uso exclusivo de los terminales a transferencia de carga y no de pasajeros, y las cargas limpias. Ello, en un escenario de conflictos entre los actores del borde costero, cuyo debate público se extiende a la ciudad y aunque de manera más especializada, también a escala nacional.

El impacto de los movimientos de expansión/concentración de la Región Metropolitana en el Borde Costero de Valparaíso se hacen evidentes. En lo urbano, se ha demostrado en estudios anteriores, analizados en esta investigación, la metamorfosis urbana que ha tenido el Gran Valparaíso producto de la expansión urbana desde Santiago, destacando el incremento de la inversión inmobiliaria y población en el sector de Placilla en Valparaíso, el incremento de edificación en altura en cerros con vista hacia la bahía, dando cuenta del fenómeno de litoralización y produciendo gentrificación. En este estudio, se identifican 2 proyectos que dan cuenta, a nivel de representación del espacio, cómo se manifiesta esta tendencia en el mismo borde costero de Valparaíso, entre el mar y la primera vía estructurante de la ciudad: Por una parte, el megaproyecto denominado “Seccional Barón” presentado por la empresa SAAM, que busca ejecutarse en el sector Yolanda-Barón con Edificios, vías elevadas y nuevas áreas verdes para el uso público, el cual no cuenta hasta la fecha con aprobación de ninguna entidad competente, ni ha sido parte del debate público. Por otra parte, el decreto N°144 del Ministerio de Transporte, que permitía enajenar 30.000 mts² del recinto portuario para permitir la edificación residencial, en el marco del Proyecto Puerto Barón. Entre las modificaciones hechas a Puerto Barón, EPV anunció que no se realizará el proyecto residencial en su recinto portuario, sin embargo, el decreto N° 144 sigue vigente. Es decir, ninguno de estos 2 proyectos se ha materializado en prácticas espaciales, pero sí se han encontrado en la dimensión de representación del espacio. Un solo proyecto inmobiliario se materializó, expresándose en práctica en el borde costero y fue de carácter inmobiliario comercial: Hotel, galería comercial, edificios de oficinas y otro tipo de comercio, en torno a la nueva Estación Puerto el año 2012.

Por otra parte, en esta tendencia de extensión/concentración, se evidencia la concentración de capital financiero hacia la Región Metropolitana y la concentración del poder político, mediante la toma de decisiones respecto al borde costero de Valparaíso en la Región Metropolitana. La cercanía entre Santiago y

Valparaíso Metropolitano ha impactado a favor de Santiago la toma de decisiones. Por una parte, porque los ingresos producto de la actividad marítimo-portuario lo recaudan las grandes empresas globalizadas, cuyas casas matrices se encuentran en el Gran Santiago y los ingresos de la empresa pública EPV se destinan a las arcas fiscales, sin permitir que estos beneficios queden en la comuna de Valparaíso.

Respecto a la concentración, del poder político, se confirma en esta investigación, cómo gran parte del borde costero es administrado o tienen una fuerte injerencia instituciones estatales de la escala nacional, principalmente en la zona central del anfiteatro, que corresponde a zona del recinto portuario. Es el caso de la Empresa Portuaria de Valparaíso, que, siendo legalmente una empresa autónoma, instituciones como el Ministerio de Transportes y el Sistema de Empresas Públicas inciden directamente en planes y proyectos de EPV. Además, los directorios de EPV durante el período fueron conformados principalmente por personas de la Región Metropolitana. La Armada administra un importante sector del borde costero, como el Molo de Abrigo, la Playa San Mateo y la zona de almacenes fiscales y Centro de Abastecimiento de la Armada. Se muestra la fuerte incidencia y la poderosa relación con los/as actores del Borde Costero de la ex Intendencia Regional, cuyas decisiones dependen de políticas nacionales, decididas en Santiago. Finalmente, en la planificación urbano, un importante tramo del recinto portuario /desde el molo de abrigo hasta la altura de calle Edwards) se encuentra bajo la normativa del Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso, que en última instancia lo regula el MINVU.

Relaciones entre actores para la producción del espacio en el Borde Costero de Valparaíso

El estudio se ha propuesto “analizar el campo de producción social del borde costero de Valparaíso, a partir de la trama de relaciones de alianza y conflicto entre los actores a escala local, nacional y global, ya sean estos estatales, de la empresa privada o de la sociedad civil, en el marco de la relación ciudad/puerto”. Desde Bourdieu, se estudian las relaciones que establecen los actores, el espacio que ocupan y el papel que cumplen en el espacio de relaciones” (Bourdieu, Cuestiones de sociología, 2003 [1999], pág. 82). Por otra parte, “en los espacios de la ciudad se da una forma particular de relaciones sociales espaciales y de producción social del espacio, pero ésta, a su vez condiciona las relaciones sociales” (Lefèbvre, 1976, citado en Daher, 2015). La interacción entre relaciones sociales y espacio es manifiesta en ambos autores, pero además al menos es dialéctica entre producción del espacio y relaciones sociales.

De este modo, se realizó un levantamiento de información en terreno en el borde costero porteño, de tal modo de registrar y aplicar análisis de redes sociales a 39 actores del Borde Costero de Valparaíso, multiescalar (actores locales, nacionales y globales) y de la sociedad civil, sector privado y sector público, conformándose una red de 421 vínculos y se identificaron 4 subredes (comunidades), es decir, actores que establecen más vínculos entre sí.

La red muestra que el actor con mayor poder es La Empresa Portuaria de Valparaíso, pues es quien tiene más vínculos, mayor influencia y mayor intermediación para llegar a más actores. Esto ocurre en todo tipo de relaciones, ya sean en las de conflicto, de alianza y relaciones funcionales (neutras).

Además de EPV, los/as actores de mayor centralidad, que tienen mayores vínculos, más influyentes y con mejor posición de intermediación, también son del sector público: la Municipalidad de Valparaíso y la Ex Intendencia. Si bien los tres corresponden a escala local, tanto EPV como la ex Intendencia aplican

decisiones políticas nacionales y han tenido posiciones opuestas con la Alcaldía respecto a los proyectos en el recinto portuario, especialmente los de mayor conflicto: Puerto Barón (Mall Barón) y el Terminal 2. En el período estudiado hubo 2 alcaldías, la primera: el alcalde Jorge Castro, quien sostenía una posición convergente con EPV y el gobierno central respecto al borde costero. La segunda, el alcalde Jorge Sharp, quien planteó una posición contraria a la oficial respecto a la producción del Borde Costero.

Entre estas redes de relaciones es posible identificar subgrupos o subredes entre actores que tienen relaciones más frecuentemente y que se caracterizan por alguna condición común.

La comunidad (subred) más grande es la que tiene un carácter marítimo portuario muy marcado aun cuando no todos son de esa área. La segunda comunidad más grande también es marítimo portuaria, pero principalmente conformada por actores con posiciones opuestas a la comunidad anterior. Se trata principalmente de organizaciones sociales y gremios que conforman la Coordinadora Valparaíso ciudad Puerto, quienes cumplieron un importante rol en el conflicto “Mall Barón” y en la resolución a su favor. Es decir, la diferencia a destacar entre ambas subredes es que una de ellas agrupa principalmente a agentes institucionales que promueven la posición oficial respecto a la producción del borde costero, y la otra, está conformada por los/as actores críticos/as a las prácticas y proyectos oficiales, ambas, mayoritariamente del sector marítimo portuario. Respecto a las otras dos comunidades, una es una red de actores que tiene relación con la ciudad, donde el actor central, con mayores vínculos es el alcalde (Sharp) y luego el ex Intendente (Aldoney). La cuarta comunidad es pequeña y con un marcado carácter turístico.

Los/as actores de mayor centralidad EPV, Municipalidad, Exintendente tienen más vínculos con actores del sector público y actores locales. Los/as actores estatales nacionales que dan cuenta de una mayor centralidad son la Dirección de Intereses Marítimos de la Armada (más vínculos e influentes) y la Unidad de Puertos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (vínculos más influentes y buena posición de intermediación).

Los/as actores del sector privado muestran menor centralidad que los/as del sector público, pero destacan 4 entre los 10 más centrales. El de mayor centralidad entre los privados es la Asociación de Dueños de Camiones de la V Región, es, decir, son quienes tienen mayores vínculos, son más influentes y tienen buenas conexiones. Lo siguen TCVal, TPS y la Cámara Aduanera. Es destacable que el gremio de los camioneros sea el más central entre los privados. Se podría esperar que fuese alguna de las grandes corporaciones globales por su poder económico. Pues no, quien resultó tener más vínculos, ser más influyente y tener mejor intermediación es el gremio de camioneros, considerando además el relevante rol que cumplen en el proceso logístico, muestran ser un actor privado muy poderoso en el borde costero, en la ciudad y en la actividad marítimo-portuaria.

Entre los/as 10 actores más centrales hay también de la sociedad civil, pero son solo 2 y están en las últimas posiciones de los 10 de mayor centralidad. Quienes demuestran más vínculos y capacidad de influencia son SINTACH y CONGEMAR, entre las/os 14 actores de la sociedad civil incorporados/as al estudio. Es decir, a pesar de que la relación en el borde costero de Valparaíso se ha caracterizado por un activismo importante de la sociedad civil, muestran poco poder en las relaciones entre agentes del mismo borde costero.

Por otra parte, se muestra que la relación de actores globales marítimo-portua-

rios en el Borde Costero porteño es mayor con EPV, lo que es esperable, y con agentes públicos nacionales.

En las relaciones de alianzas entre actores se visualizan más nítidamente dos subredes del área marítimo-portuaria: una, conformada por actores institucionales u oficiales, como las grandes empresas operadoras, navieras público sólo EPV, y también algunos sindicatos. Otra, donde se encuentran asociaciones gremiales, empresas locales, organizaciones sociales y sindicatos que se oponen a la gestión y proyectos oficiales, es decir, estas 2 comunidades de alianza se configuran en posición de conflicto respecto a la otra.

En las relaciones de alianza el sector público pierde el peso en centralidad e incrementan su presencia en influencia y cantidad de vínculos algunas asociaciones gremiales (privados) y organizaciones de la sociedad civil, como la Asociación de dueños de camiones que es el actor más influyente en las relaciones de alianza entre los/as actores, la Coordinadora Valparaíso ciudad puerto, la Cámara Aduanera. Consistente con las características recogidas de estos actores es posible afirmar que generan alianzas como gremios para su buen funcionamiento, pero que también éstas han sido alianzas para enfrentar los conflictos en el borde costero. El mejor ejemplo es la Coordinadora Valparaíso ciudad puerto, conformada por gremios y organizaciones que se opusieron al Proyecto Puerto Barón (Mall Barón). La capacidad de organización y argumentación de estos/as actores contra el proyecto fue uno de los factores que finalmente lo derrumbaron, mediante la sentencia de la corte suprema.

En la red de relaciones de conflicto, el actor más central es EPV (Su gerente general), de hecho, duplica en la cantidad de vínculos de conflicto a quien lo sigue, la Intendencia (Ex Intendente) y en tercer lugar la concesionaria TPS (Gerente General). Son los tres actores con más relaciones de conflicto.

Por otra parte, los/as actores de la sociedad civil muestran un mayor protagonismo en todos los indicadores de relaciones de conflicto, lo cual es consistente con las definiciones de estas actorías, que se oponen y se han organizado en contra de planes y proyectos de entidades estatales, especialmente en contra de las políticas y proyectos de EPV, La Intendencia y el Ministerio de Transportes, entre otros. Destacan en este rol en la red de conflictos: La CONGEMAR, El Pacto Urbano La Matriz, la COTRAPORCHI, los lancheros del Muelle Prat, la Asamblea Ciudadana y el sindicato de estibadores.

Los principales conflictos que motivaron estas relaciones se encuentran dentro del recinto portuario, donde el administrador es la EPV, es decir, quien ocupa la posición dominante en el espacio. Los conflictos mayormente mencionados y considerados de alto impacto han sido 1) el Proyecto Terminal 2, 2) El Proyecto Puerto Barón (Mall Barón) 3) el conflicto sobre el uso de sitios de atraque en Terminales para las recaladas de cruceros (Prioridad carga/cruceros).

El Proyecto Terminal 2, impulsado por EPV, el MTT (en general por el gobierno central), operado por TCVal, ha sido apoyado por el sector marítimo-portuario mayoritariamente, fundamentando la necesidad del Puerto de Valparaíso de ampliar su capacidad, poniéndose a la altura de los nuevos requerimientos globales, e incrementar el empleo para Valparaíso. También ha tenido el respaldo de una parte de la ciudadanía muy identificada con la actividad marítimo-portuaria, que han visto en el Proyecto T2 una posibilidad para remontar Valparaíso, como se da cuenta en los espacios de representación del borde costero en este estudio. Y por otro lado, ha tenido una fuerte oposición del sector turístico, de organizaciones ciudadanas y de ciudadanos/as que reivindican el derecho de la ciudad a acceder al borde costero, a la vista, y no afectar el patrimonio cultural. El alcalde Sharp se ha manifestado contrario al proyecto, buscando que

el actual proyecto se modifique mediante soluciones mayormente consensuada entre los/as actores. También ha sido un detractor del proyecto, de manera menos explícita, la empresa TPS (Grupo Von Appen), actual concesionaria del Terminal 1 del Puerto de Valparaíso.

El Proyecto Puerto Barón (Mall Barón), impulsado por EPV, Concesionado a la Empresa Mall Plaza Valparaíso, también fue muy respaldado por el gobierno central. La Municipalidad, después de asumir el alcalde Sharp, también tuvo una posición crítica al proyecto. La fuerte oposición de organizaciones gremiales y sociales de carácter local en Valparaíso logró que finalmente la justicia sentenciara a su favor, impidiendo la construcción del proyecto Puerto Barón. Después de este resultado, se estableció un diálogo entre EPV, la Municipalidad y el MINVU: la Municipalidad hizo una consulta ciudadana, luego se llamó a un concurso de ideas (Municipalidad/MINVU) y finalmente, ganó un proyecto que ya se empezó a ejecutar (posterior al período en estudio).

Los conflictos sobre el uso preferente de terminales para carga o cruceros, la construcción del Terminal de Pasajeros y el debate sobre los proyectos de muelles exclusivos para cruceros han dado cuenta de conflictos que afectaron determinadamente a las recaladas de cruceros en el Puerto de Valparaíso y al turismo porteño, luego de los bloqueos de trabajadores, liderados por la CO-TRAPORCHI, fundamentalmente del Terminal, a las recaladas de cruceros, después de lo cual, el Puerto de Valparaíso fue sancionado por asociaciones mundiales de cruceros.

En un segundo nivel de conflictos (frecuencia de referencias) se encuentran las movilizaciones en Caleta Portales de pescadores artesanales por Ley de pesca y cuotas pesca artesanal, El cierre de la Caleta de Pescadores Sudamericana, el conflicto por las Condiciones Laborales de los/as Trabajadores/as Eventuales, expresado en la gran movilización del año 2018 por la ciudad y que tuvo repercusión local y nacional. Por otra parte, el conflicto denominado “Cargas Limpias”, sobre los aforos en el recinto portuario o zona extraportuaria, y el proyecto de uso portuario de la Playa San Mateo y el de Patio de Almacenamiento. En un tercer nivel de conflictos: La Concesión de la Caleta Portales al Sindicato de Pescadores Artesanales, La Línea férrea y limitaciones de acceso al borde costero, El deteriorado espacio entre la Caleta Portales, Maestranza Barón, hasta Muelle Barón, Construcción de terminal de pasajeros (VTP), Muelle Prat/Sitio 6; Proyecto ampliación 120 m. TPS.

Estos conflictos sobre el uso del borde costero se traspasan a la ciudad, principalmente a partir de las visiones dicotómicas sobre la vocación del desarrollo de la ciudad: puerto o turismo, sin lograr converger en una visión integrada. Existe así un conflicto entre quienes demandan el derecho a la ciudad, considerando al borde costero como parte de ésta, sin embargo, los problemas de acceso, desde el molo de abrigo hasta la caleta Portales lo dificultan, percibiendo además la amenaza a la vista a la bahía, y a la preservación del patrimonio y paisaje a partir de proyectos de desarrollo de la infraestructura y logística portuaria. Por contraparte, se fundamenta el deterioro y falta de crecimiento de la actividad marítimo-portuaria, la falta de una infraestructura ajustada a los requerimientos del siglo XXI, tanto de carga como para pasajeros/as, impactando fuertemente el empleo de la ciudad y del Gran Valparaíso. La modernización del sector portuario lleva consigo la precariedad de empleo de los trabajadores/as eventuales, quienes el año 2018 lideraron importantes movilizaciones en Valparaíso y logrando movilizar a los/as trabajadores portuarios del país, afectando significativamente el comercio marítimo. Los/as trabajadores/as del sector turismo también ejercen su trabajo en condiciones bastante precarias en el borde costero.

En necesario detenerse a analizar la Gobernanza en el borde costero. ¿Quién es la autoridad que toma las decisiones? En gran parte es administrado por EPV, el recinto portuario, por la municipalidad en los bienes nacionales de uso público, pero también tiene competencias la armada en el mar y en los 80 metros desde las más altas mareas. Por otra parte, Merval/EFE administran toda el área de línea férrea, estaciones y propiedades extensas, al igual que SAAM que es propietario de un amplio terreno. En fin, son muchos los organismos involucrados y que ejercen administración directa. El recinto portuario es donde se concentran los conflictos más intensos, donde las decisiones son tomadas por EPV y con fuerte influencia del gobierno central.

Aquí hay un problema, porque durante estos años las autoridades no han logrado generar espacios de diálogo con los/as actores para resolver los conflictos. La CEPAL señala “el gran desafío para los puertos: la hora de pensar una nueva gobernanza portuaria ha llegado” (2015). En Chile, la Ley de Puertos N°19542, estableció la constitución de Consejos Ciudad-Puerto, los que no tuvieron resultado porque no se implementaron o porque trataban temas irrelevantes comparados a las principales problemáticas de las ciudades puerto. Es lo que ocurre en Valparaíso. Surge entonces la pregunta respecto a la institucionalidad adecuada para abordar integralmente el desarrollo en el borde costero y su impacto en la ciudad, que considere las visiones de los/as distintos/as actores involucrados/as y de la ciudadanía en esta relación ciudad-puerto.

Las Prácticas en el Espacio del Borde Costero

Como ya se ha mencionado, Lefebvre comprende las prácticas espaciales como la base material, los aspectos físicos, infraestructura, equipamiento y las relaciones de producción, es decir, se refiere a lo que ya existe físico o relacionalmente. Es posible visualizar desde arriba la bahía de Valparaíso en su forma de anfiteatro, de cerros mirando hacia el mar y el mar con sus navíos mirando a los cerros. En sus dos extremos se extiende un borde costero angosto, ceñido a acantilados, roqueríos, playas, Caletas de Pesca Artesanal y mar. Al centro, ese preciado anfiteatro que le fue ganando terreno al mar durante siglos, convirtiéndose hoy principalmente en infraestructura portuaria y significativos espacios culturales, patrimoniales y turísticos, disputado por sus actores, sus usos y sus relaciones sociales.

Las prácticas espaciales del Borde Costero estudiado se extienden desde la Caleta Portales, límite con Viña del Mar, hasta la playa Las Torpederas. El espacio se dividió en 3 tramos del borde costero que tienen usos diversos, pero que destacan por un carácter. El primero, de norte a sur, se extiende desde la Caleta Portales (Límite con Viña del Mar) hasta el Muelle Barón. Se caracteriza por una parte por la pesca, el comercio: venta de productos del mar, restaurantes y el turismo. Es una zona de espacios públicos: playas, Paseo Wheelgright, además hay un extenso paño de propietarios públicos y privados en estado ruinoso. Aquí se encuentra la Zona Típica de La Maestranza Barón en estado de abandono.

La línea férrea pone una frontera entre el borde costero y la ciudad, pues existen escasos accesos para las personas. Solo están habilitados los accesos peatonales y viales hasta los estacionamientos de Caleta Portales y restaurantes. Desde ahí se puede ingresar a la playa Portales y al Paseo Wheelgright. Pero después, no hay más accesos desde las calles de la ciudad, por un extenso trecho hasta la rotonda Barón. Peatonalmente, se ingresa por la Estación Barón (Merval) hacia el muelle, para realizar deportes náuticos, pesca, comercio e ir a restaurantes. Éste es el principal acceso al “Valparaíso, Terminal de Pasajeros.” VTP, el

que funciona con buses de acercamiento programados para los/as pasajeros de cruceros, el que se encuentra a la altura de la estación Francia (MERVAL). Sin embargo, no tiene acceso desde la ciudad ni viceversa porque está la barrera de la vía férrea. El acceso al mar continúa cerrado hasta el Muelle Prat, la última estación del tren. Es decir, la línea férrea sostiene esa frontera ciudad-puerto, abriéndose al público solo al inicio del Borde costero: La Caleta Portales, al inicio del anfiteatro y el Almendral: la Estación Barón. Y al final: en la Estación final, Estación Puerto.

La línea férrea en el borde costero no solo ha traído problemas de acceso de la ciudadanía al mar sino también, de seguridad, porque los espacios públicos están menor frecuentados y menos cuidados, deteriorando además su potencial turístico. Es lo que ocurre, en especial con el Paseo Wheelgright, hasta el Muelle Barón.

Las Caletas de Pescadores Portales, Sudamericana y El Membrillo han mantienen abundantes actividades y una basta identidad porteña. La Caleta Sudamericana, fue desalojada y relocalizada el año 2013, para la Concesión del Terminal 2. Pero la Caleta Portales mantiene pesca, comercio y turismo, al igual que la Caleta El Membrillo, especialmente para la tradicional Fogata del Pescador. Ambas, con una numerosa actividad sindical. Portales reúne más de 280 pescadores/as registrados/as y el Membrillo, cerca de 200 pescadores/as.

El Paseo Wheelgright se extiende desde la Caleta y Playa Portales hasta el ingreso Muelle Barón. Tiene hermosa vista hacia la bahía, amplio espacio para caminata, andar en las rocas, en bici y en patines. Bastante atractivo para gente joven y familias. Pero ha sufrido los embates de las marejadas en el contexto del cambio climático, cuyas rehabilitaciones han significado importantes obras.

Entre el Paseo Wheelgright y la Av. España, desde la altura de Yolanda hasta el Muelle Barón, existe un paño de 9 hectáreas, propietario de varias instituciones: EFE-MERVAL, SAAM, EPV y área verde. En este gran paño prácticamente abandonado se encuentra la Zona Típica de la Maestranza Barón y antiguas bodegas y edificios en ruinas que son monumento histórico. Es difícil imaginarse cómo en un espacio tan disputado, hay 9 hectáreas disponibles, alguna propiedad pública en situación de abandono, produciendo un daño a la ciudad, su borde costero y al patrimonio histórico. Existe un proyecto inmobiliario de SAAM, pero no ajustado a ninguna norma urbana. Se creó una coordinadora cultural que es la única entidad que realiza actividades deportivas, culturales y mantiene el sector. Loable emprendimiento en una zona abandonada de alto valor urbano y cultural, que al parecer, sólo lo ha puesto en valor la sociedad civil.

El segundo tramo analizado del Borde Costero en las prácticas espaciales es el sector Barón-Muelle Prat. Este tramo se encuentra plenamente dentro del recinto portuario y es la principal área de conflictos del estudio: El Proyecto Puerto Barón (Mall Barón), El Proyecto Terminal 2 (T2) y el concesionado Terminal de Pasajeros (AGUNSA- VTP) y los proyectos presentados para Terminal Exclusivo de cruceros.

El acceso a Barón representa el inicio del segundo tramo de análisis. Se ingresa peatonalmente por el paso ferroviario regulado y para vehículos motorizados por un ingreso subterráneo desde la Av. Argentina. Por este acceso ingresan vehículos particulares, buses para el traslado de pasajeros de cruceros a VTP y también ingresan de noche camiones de carga sobredimensionada y carga peligrosa. Es decir, sigue existiendo un ingreso norte al Puerto, desde Barón, con este tipo de cargas especiales en las noches.

El Muelle Barón tiene uso recreativo, turístico, deportivo, Kayak y Buceo, de pesca deportiva y restaurantes. Se ha utilizado muchas veces para la realización de fiestas variadas, especialmente de año nuevo y fiestas electrónicas. Cuando el Pdte. Lagos anunció que Valparaíso se abría a la ciudad y el retiro de contendores se dinamizó el sector del Muelle Barón, incluso se realizaron actividades públicas hasta la altura de Av. Francia, pero no se extendió por mucho tiempo.

El año 2006 se adjudicó la construcción del Proyecto Puerto Barón a la empresa Mall Plaza Valparaíso, el 2009 el Concejo Municipal aprobó las últimas modificaciones del Seccional Barón que permitían la construcción del proyecto. Pero se inició un largo litigio presentado por organizaciones de la sociedad civil y gremiales, principalmente, manteniéndose un conflicto durante más de una década entre actores de la ciudad la ciudad-puerto. Fue zanjado finalmente por la Corte Suprema, mediante un dictamen que prohibió su ejecución en diciembre de 2017. Después de esta resolución, el MINVU, con EPV y la Municipalidad de Valparaíso acordaron construir un parque. Primero la municipalidad hizo una encuesta, luego se convocó a un concurso de ideas y la ejecución se encuentra en pleno curso.

En el Proyecto Mall Barón, la Bodega Simón Bolívar iban a ser destinada a edificios comerciales, declaradas ICH en el 2005. A partir el 2002 hasta el 2016. Las Bodegas funcionaron como terminal de pasajeros, para las recaladas de cruceros, concesionada a la empresa AGUNSA para el funcionamiento de . Sin embargo, las nuevas obras no tenían al día los permisos de edificación, por tanto, no estuvo en norma por algún tiempo.

Como ya fue mencionado, uno de los conflictos más importantes que se ha vivido en el borde costero ha sido el bloqueo de cruceros al puerto de Valparaíso por parte de trabajadores portuarios/as (COTRAPORCHI) Conflicto cargas preferentes y aforos. Dada la preferencia de uso para cargas del Terminal 1, en particular. Por otra parte, también afectó el conflicto de cargas limpias. Ambos conflictos tuvieron como consecuencia una sanción de las asociaciones internacionales de cruceros, trasladándose a San Antonio. El daño al turismo porteño ha sido muy difícil de reparar.

Un aspecto a destacar es su comprensión multiescalar: la escala de borde costero de la comuna porteña y la escala ciudad. Desde la escala ciudad, se encuentra el centro del anfiteatro de Valparaíso, conformado por su particular configuración geográfica, rodeada de encumbrados cerros desde el centro de la bahía hacia los altos de la ciudad, con un paisaje excepcional que incluye pobreza, mucha historia portuaria en las casas de sus habitantes, construidas con bigas de pino Oregón que cargaban los barcos que llegaban a Valparaíso como escoria. De casas coloridas con colores encendidos por pinturas de los barcos. La vista desde la ciudad a la bahía, con su movimiento portuario, la vista al horizonte, la vista al mar, que en la historia se hizo cotidiana en el habitar de las/os porteñas/os, como se apreció en los relatos de espacios de representación. Por su condición de anfiteatro es además una ciudad que se mira a sí misma, entre cerro y cerro, hacia el plan y hacia el mar, alcanzando una visión de toda la bahía de la zona costera del área Metropolitana de Valparaíso.

Sin embargo, es desde su borde costero donde se ha cuestionado la relación asimétrica ciudad – puerto y se ha generado conflicto en la relación entre actores locales y nacionales, entre los/as actores que toman decisiones respecto al uso del borde costero, fundamentalmente porque desde la ciudad se considera que son los/as porteños/as quienes absorben los costos y los agentes nacionales y globales los beneficios. Este tramo es recinto portuario, por tanto, administra-

do por La EPV y operado por las empresas concesionarias. Claramente con una hegemonía de la empresa estatal, pero con un alto poder sobre la empresa portuaria porteña del Gobierno Central y especialmente por el Ministerio de Transportes, el Ministerio de Economía y el Sistema de Empresas Públicas. Una EPV legalmente autónoma, pero con mucha dependencia del nivel central, situación bastante compartida con los demás puertos del País. Pero lo que sí es posible confirmar respecto a Valparaíso es que la incidencia de las políticas nacionales ha sido fundamental, tanto a sus prácticas como representaciones del espacio. Es destacable por otra parte, la participación de actores de escala global como operadores portuarios y marítimos y alianzas con los grandes grupos económicos nacionales con capitales nacionales y globales. Mientras que la participación de los actores locales porteños desde la economía, de la misma área marítimo-portuaria, del turismo y del comercio local se ha visto desfavorecida o amenazada. Al igual que las denuncias que organizaciones de la sociedad civil han planteado por el derecho a la ciudad, el espacio público y el acceso al mar.

Es una muestra de la transformación del rol del Estado Neoliberal, donde ya han sido citados varios autores, como Carlos de Mattos asignando el nombre de Gobernanza Neoliberal a la aplicación del principio de subsidiariedad y de paternariado o concertación público-privada a las alianzas entre estados nacionales con agentes económicos globales (De Mattos C., 2015a, pág. 274). Siguiendo a Lefebvre, De Mattos, Brenner y Elder, Daher citan el Modo de Producción Estatal Lefebvre, donde establecen que el Estado cumple un rol fundamental para supervivencia del capitalismo, hoy es posible decir que para esta nueva fase del neoliberalismo donde el Estado y El capital se cooperan para incrementar sus beneficios. Harvey, en el mismo sentido señala que el rol del Estado es preservar y crear un marco institucional apropiado para la sobrevivencia del capitalismo en sus crisis sucesivas, garantizando la integridad del dinero y correcto funcionamiento de los mercados (Harvey, 2005, como se citó en Daher, 2015, pág. 93). Chile ha sido varias veces un ejemplo de este correcto funcionamiento, sin embargo, buscando crecimiento económico para el país mediante la inversión de los grandes agentes económicos, en general con capitales globalizados. Pero el problema fundamental para Valparaíso es que sus actores locales no forman parte de esas negociaciones. El Estado Nacional negocia con los agentes globales, pero en esa relación de beneficio rara vez ocurre con actores locales y como resultado, los beneficios marítimo-portuarios, estatales y globales se destinan a las arcas fiscales o a utilidades de los capitales globales. Estos argumentos han llevado a sostener que Valparaíso es un enclave estatal marítimo portuario, porque la ciudad paga costos importantes y recibe cada vez menores beneficios: en ingresos y en empleos. El Turismo y el comercio también han sido afectados a la baja, en un decaimiento de la economía comunal y en consecuencia, de los ingresos municipales.

El funcionamiento de un Terminal de Pasajeros ha sido un aporte al turismo porteño. En un principio, como ya se mencionó, VTP funcionó en la Bodega Simón Bolívar y el año 2016 se inauguró la nueva edificación en el recinto portuario, a la altura de la Estación Francia del Metro, sin embargo, sin acceso desde la Av. España o la Estación al VTP. El acceso para pasajeros de cruceros es exclusivo por Barón en buses particulares.

La construcción de un Terminal de Pasajeros de Valparaíso (VTP) se expresó como práctica en el espacio. Fue concesionado desde EPV a la empresa AGUNSA para levantar infraestructura y equipamiento para los servicios y control de ingreso/egreso de pasajeros/as. Se enfrentó a dificultades al estar asociada al Proyecto Puerto Barón y al haberse construido sin permiso municipal de edificación en el recinto portuario. Sin embargo, logró resolver las observaciones y funcionar. El problema que no se resolvió de buena manera fue el conflicto

por el uso de los muelles, pues los pasajeros de cruceros eran trasladados/as a los muelles destinados originalmente solo para el transporte de carga, lo que produjo un conflicto especialmente con el Terminal 1, quien reclamaba el uso exclusivo para carga, pues la transferencia de carga produce con creces mayores beneficios para las empresas portuarias. Esto, sumado al conflicto de cargas limpias terminó en un bloqueo al movimiento de cruceros en Valparaíso, liderado por la organización sindical COTRAPORCHI, con una estrecha alianza con la empresa concesionaria del Terminal 1, TPS. Este conflicto provocó un gran daño a las recaladas de cruceros en el Puerto de Valparaíso, siendo sancionado por asociaciones mundiales de cruceros, afectando dramáticamente al turismo porteño y a la ciudad.

Seguido a la zona concesionada al VTP, se inicia el área de concesión al polémico Terminal 2, entregada a la empresa TCVAL (OHL) el año 2013. El área concesionada se extiende a 6,4 ha del recinto portuario, conteniendo el espigón, el que cuenta con 3 sitios de atraque (6, 7 y 8). Tienen hoy un tamaño limitado para las nuevas exigencias marítimo-portuarias, lo que fundamentó la llamada a concurso del nuevo terminal. El 2020 TCVAL informó 58 trabajadores, 30 profesionales y 5 gerentes. El período que duró la concesión a TCVAL fue conflictivo por los cuestionamientos ciudadanos al proyecto, por su impacto al patrimonio, su compleja tramitación ambiental, que finalmente no fue aprobada. Por otra parte, sufrió cambios en su administración. La empresa OHL, que fue la dueña original de TCVAL y dejó de serlo luego de la venta de filial de concesiones a fondo australiano el año 2018.

La Caleta Sudamericana funcionó en propiedad de EPV hasta el 2013, cuando el área que ocupaba fue concesionada a TCVal para la operación y construcción del Proyecto T2. Los pescadores se movilizaron, pero su organización sindical estaba debilitada y enfrentaron una negociación muy asimétrica, siendo expulsados y relocalizados a la Caleta de Quinteros y hacia Laguna Verde. La Caleta de Pescadores tuvo 580 pescadores artesanales y 95 embarcaciones. Esta caleta ha estado muy presente en la identidad de la ciudad y en la vida cotidiana de las/os porteños por la compra de pescado, la pesca deportiva y los paseos desde el Muelle Prat a la Caleta, tal como se detalló en relatos de actores en los Espacios de Representación, en el tercer espacio, siguiendo a Soja.

El antiguo Edificio de la Estación Puerto y la antigua Torre son un símbolo para la ciudad, que junto a la Superintendencia Nacional de Aduanas y su torre representan la puerta de ingreso a la ciudad desde el mar. Tienen un alto valor urbano y patrimonial, ambas son inmuebles de conservación histórica (ICH) y están dentro del sitio de Patrimonio Mundial. Desde el año 2011 se comenzó a realizar un gran proyecto de inversión que rehabilitara la antigua estación, conservando la estructura de acceso y buscando modernizar la estación.

Pero además se levantaron nuevas edificaciones de servicios adosadas a la nueva estación. Las más importantes, un Hotel IBIS de 184 habitaciones, un edificio de oficinas, ambos con espléndidas vistas al mar. Además de un supermercado Unimarc, una sede del Instituto Profesional AIEP, y otros. Cabe destacar que este nuevo edificio es el de mayor altura en el borde costero estudiado. Es relevante porque ésta ha sido la mayor inversión inmobiliaria en altura que se materializó en el borde costero de Valparaíso, la de mayor altura, sin embargo, no provocó debate ciudadano hasta después de construida. Es decir, ha sido una práctica en el espacio de borde costero, que de alguna manera no generó conflicto, pudiendo haberlo generado por la altura, el patrimonio, el tipo de edificación, condiciones criticadas en otros casos.

El Muelle Prat se encuentra en el área de sitio patrimonial de Valparaíso, es uno

de los principales atractivos turísticos de la ciudad, especialmente por los recorridos en lancha por la bahía, entre las embarcaciones y el Dique. Es el principal foco de actividad turística del borde costero, cuenta con una Feria de Artesanía, con el Bote Salvavidas y su tradicional restorán. Vale destacar que es parte del recinto portuario en una extensión de 215 metros.

Dentro del recinto portuario, el Terminal 1 fue la primera concesión que EPV adjudicó con el nuevo modelo de desarrollo portuario, iniciando la operación del terminal desde el año 2000. Tiene una extensión de 1006 metros, con 5 sitios de atraque, los de mayor tamaño y calado del puerto. El Terminal 1 es operado por la empresa TPS (Terminal Pacífico Sur), propiedad del Grupo ULTRAMAR (Familia Von Appen).

Es un terminal fundamentalmente para carga containerizada (96%). Es importante valorar que a nivel mundial ha sido destacado por sus altos niveles de eficiencia y modernización tecnológica, con los que ha aportado al Puerto de Valparaíso, pero la modernización también ha implicado automatización, con una reducción en los puestos de trabajo formales. La ubicación del Terminal es privilegiada, ya que cuenta con aguas completamente abrigadas por el Molo y está frente a un acantilado al extremo sur del recinto portuario, hacia Playa Ancha. Por tanto no obstruye la vista de la ciudad.

El 2017 se extendió el terminal en 120 mts (Sitios 1,2 y 3), lo que logró aumentar la capacidad de transferencia (de 1.100.000 TEUs a 1.300.000 TEUS por año), recibiendo ahora embarcaciones mayores (postpanamax). Es relevante porque además, ha sido la única obra portuaria que se ha logrado materializar en el Puerto de Valparaíso en las últimas décadas, superando las disputas.

Sin embargo, TPS también ha destacado por sus conflictos: la participación en la licitación del Terminal 2, donde quedó fuera de bases, pero también se abrió la discusión porque de lo contrario el puerto hubiese funcionado como mono operador, fuera del nuevo modelo y ley de puertos. TPS presentó un proyecto alternativo, del cual se han valorado beneficios técnicos y una relación más armoniosa con la ciudad, pero quedó fuera de bases. También fue criticado por tapar la fosa del muelle Prat y reemplazar la Playa San Mateo por área de respaldo.

Dos conflictos relevantes más con la participación de TPS fueron: 1) el uso preferente para carga y no para cruceros, con un bloqueo de cruceros, principalmente desde el sindicato COTRAPORCHI, provocando un gran daño a la ciudad, 2) El conflicto por cargas limpias, que terminó por volver a los aforos en el terminal 1, a pesar del Plan Maestro Portuario y las grandes inversiones como el camino la Pólvara y ZEAL destinadas a los aforos a las afueras de la ciudad. El Molo de Abrigo fue la obra portuaria más importante en la historia de Chile y en Sudamérica durante el siglo XX y lo sigue siendo en Chile, como se ha detallado en las prácticas espaciales y los antecedentes de investigación. Ha sido el amparo del Proyecto T2 para utilizar las últimas aguas abrigadas en Valparaíso, pero también se ha cuestionado su alcance. El molo ya data más de 100 años, resistiendo terremotos y los embates de las marejadas, más aún en el nuevo contexto del cambio climático. Algunos/as expertos/as han dado cuenta de la necesidad de estudiar el actual estado de la gran y añosa obra, lo que permitirá contar con información confiable para proyectar la vida del Puerto de Valparaíso.

Después del molo y las edificaciones de la armada empieza un área de otro carácter en el borde costero porteño. Termina el recinto portuario, administrado por EPV y empiezan los espacios públicos: El Paseo de la Av. Altamirano, los

Miradores y las Playas.

La primera es la Playa San Mateo, que se encuentra en una situación ambigua, pues está destinada a la Armada para ejercicios navales, pero a su vez funciona como espacio público con un arraigado público porteño. Sin embargo esta doble condición no logra una adecuada mantención de la playa, solo cuenta con un tradicional kiosko.

A la altura de la subida Playa Ancha, por la Av. Altamirano está la Caleta de Pescadores Artesanales el Membrillo, que es también un centro comercial y turístico, junto al valor arquitectónico de la antigua Escuela de Ciencias del Mar de la PUCV.

El año 2007 se realizó la reinauguración del Paseo de la Av. Altamirano, con una inversión del MOP (DOP) rehabilitando las tradicionales barandas, con nuevos miradores y plazoletas que han sido muy usadas por la ciudad en paseos familiares, bicicletas, patines, etc. Y camino a las playas Carballo y principalmente Las Torpederas, donde termina el área de estudios. Las Torpederas es la playa más popular de Valparaíso, La playa también es un centro de buceo y de pesca deportiva, privilegiada por sus calmas mareas. Pero se encuentra en un entorno ruinoso de antiguo equipamiento (Piscina, discoteque) que no se han logrado restaurar. Después de años de fracasada concesión, nuevamente Valparaíso da muestra de la capacidad de organización de su sociedad civil: La Asociación “Salvemos las Torpederas y el Borde Costero de Playa Ancha” organizó acciones de limpieza, de mejoramiento del equipamiento, se coordinaron con la Municipalidad para mantener el cuidado de la playa. Uno de los organizadores logró la concesión para dotar de servicio básicos a la playa, lo cual se ha mantenido con el apoyo de la comunidad.

Representaciones del espacio en el Borde Costero de Valparaíso:

Los principales conflictos en el período estudiado se produjeron en el ámbito de las representaciones del espacio, que, de acuerdo a Lefèbvre, son los planes y proyectos que expresan lo que la ideología dominante quiere convertir en prácticas espaciales, y que son realizados por tecnócratas, sin conexión con la vivencia del espacio planificado. En este caso, los principales planes y proyectos en conflicto se elaboraron para el recinto portuario, impulsados por la EPV y el Ministerio de Transportes, sus autoridades políticas y técnicos/as. Estos planes y proyectos daban cuenta del modelo de desarrollo hegemónico, buscando principalmente la rentabilidad del Puerto de Valparaíso para contribuir al desarrollo del país.

Los principales planes y proyecto fueron El Plan Maestro de Desarrollo del Puerto de Valparaíso (en sus distintas versiones), donde se contemplaron proyectos como el Puerto a Gran Escala (PGE) o Proyecto Terminal 3, ubicado en el sector de Yolanda, el Proyecto Puerto Barón (Mall Barón), el Proyecto Terminal 2., la ampliación del Terminal 1 y otros proyectos importantes de carácter vial y logísticos. Entre estos, los que suscitaron mayor conflicto en la ciudad fueron el Proyecto Terminal 2, el Proyecto Puerto Barón (Mall Barón), y la construcción del terminal de Pasajeros y de un muelle exclusivo para cruceros.

En la dimensión de representaciones del espacio respecto a Terminal de Cruceros, hubo 2 propuestas de proyectos para la construcción de muelles exclusivos para cruceros, uno por parte de AGUNSA, a empresa concesionaria del terminal de cruceros en el sector de Bellavista y el otro proyecto fue propuesto por TPS, en el Muelle Barón. EPV hizo un estudio de factibilidad para construir un muelle para cruceros, sin embargo, por razones técnicas y de rentabilidad fi-

nanciera el Puerto desestimó la posibilidad, por tanto, ninguno de los proyectos fue acogido.

La planificación urbana mediante instrumentos normativos en el borde costero estudiado, corresponden al Plan Regulador comunal (PRC) y al Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso (PREMVAL). Este último norma el uso industrial portuario de una importante zona del borde costero, dentro del recinto portuario. Es decir, la regulación de sus usos no es de competencia local, si no que en última instancia es de decisión nacional (MINVU), lo que da cuenta una vez más de la significativa presencia y poder del Gobierno Central sobre el borde costero de Valparaíso.

Respecto a la norma urbana local (PRC), las dos últimas modificaciones sobre el borde costero se realizaron el año 2004 y 2009, ambas en función de permitir la ejecución del proyecto Puerto Barón, impulsado por EPV, contando con la aprobación (no unánime) de los concejos municipales de entonces. La segunda modificación se realizó ya con la adjudicación del proyecto a la empresa Mall Plaza Valparaíso s.a., sin embargo, el proyecto no logró resolver observaciones urbanas (incluidas ambientales y patrimoniales), sin poder iniciar obras.

Los Proyectos Inmobiliarios Comercial y Residenciales

El Proyecto Puerto Barón, fue un megaproyecto para reconvertir un área del recinto portuario, subutilizada en el uso marítimo, portuario en un ambicioso proyecto inmobiliario turístico-comercial en el sector Barón. EPV diseñó este importante proyecto en una superficie de 11 hectáreas dentro del recinto portuario del Puerto de Valparaíso. Contenía un gran centro comercial en la antigua Bodega Simón Bolívar, el Mall Plaza Barón. Comprendería distintas zonas destinadas a áreas verdes, deporte náutico, parques de diversión, entre otros usos. Sin embargo, como ya se ha dicho, este proyecto altamente polémico no se logró realizar después del fallo de la Corte Suprema el año 2017, que lo declaró ilegal. Una disputa que se inició desde que el proyecto fue presentado a principios del 2000 (2003) y que no logró generar acuerdos a lo largo de casi 15 años. Tampoco se desarrollaron instancias abiertas de participación ciudadana para la discusión del proyecto, por parte de los proponentes, alterando mínimamente el proyecto a pesar de las críticas.

¿Qué fue lo que provocó que la EPV y el Gobierno Central impulsaran con tanta fuerza este proyecto, sin abrirse al debate ciudadano y actores críticos/as al proyecto en la escala local? ¿Por qué razones el Puerto de Valparaíso decidió impulsar este proyecto en el recinto portuario, sin echar pie atrás, a pesar de las adversidades? Se identifican varios factores.

Es posible encontrar una primera respuesta en el contexto de globalización y cambios en el modelo de producción capitalista, desde el fordismo a una era post industrial, centrada en la apertura del comercio internacional y la financiarización, donde también se transformó la industria marítima portuaria. La antigua infraestructura quedó obsoleta, dejando bastos espacios en desuso dispuestos para la regeneración urbana. Si bien la tendencia fue mundial, el éxito de los proyectos de regeneración urbana en antiguas zonas portuarias se dio en el hemisferio norte, Europa y EEUU, pero no en América Latina. De hecho, una experiencia importante fue la de Puerto Madero en Buenos Aires, sin embargo, la zona de regeneración urbana, lejos de integrarse a la ciudad se gentrificó y se elitizó. La vocación chilena por realizar renovación urbana a zonas portuarias siguió esta tendencia exitosa primermundista, bastante inspirada en la experiencia de Barcelona, como puerto turístico.

Otro factor, en la escala nacional, fue la influencia de la decisión del Pdte. Lagos de abrir el borde costero de Valparaíso a la ciudad anunciada a inicios del nuevo siglo, estimulando el diseño de un proyecto de esta naturaleza desde EPV, buscando una mayor rentabilidad del espacio. Por otra parte, el modelo de desarrollo portuario nacional hace competir a los puertos estatales entre sí y en este caso, la fuerte competencia fue entre el Puerto de Valparaíso y el de San Antonio para posicionarse como el principal puerto chileno, aportando los mayores beneficios a la economía nacional. La limitación del Puerto de Valparaíso es su acotado espacio. Este factor, también incidió en buscar mayor rentabilidad a zonas con menor aptitud portuaria y se definió el sector Barón para explotarlo, esta vez, no en la actividad marítimo-portuaria, sino inmobiliaria comercial. Se logró realizar con éxito en otros puertos de Chile, como en Iquique y Antofagasta, pero en Valparaíso no. ¿Por qué razones? Probablemente la principal, fue la relación entre los/as actores, de conflicto entre los proponentes del proyecto Puerto Barón (EPV, Gobierno Central, Empresa Mall Plaza Valparaíso) y actores locales gremiales y sociales. La oposición al proyecto logró converger y organizarse en torno al slogan “NO al Mall Barón”, aun cuando existían distintas visiones para su reemplazo: para uso marítimo portuario, para espacio público y turístico, o ambos.

Un factor fundamental para este resultado fue la incapacidad de establecer reales puentes de diálogo, disposición a ceder y llegar a acuerdo. Tanto los promotores del proyecto como algunos de sus retractsos no estuvieron dispuestos a converger, pero especialmente, por parte de los actores que impulsaron el proyecto: EPV, el Gobierno Central, la Empresa Mall Plaza Valparaíso hubo mayor intransigencia. Desde este ámbito se desarrolló una visión que se negó a recoger las visiones locales respecto al destino del sector Barón y a los usos del borde costero en general. Es muy aplicable en este caso la comprensión de Lefèbvre respecto a las representaciones del espacio, es decir, se desarrolla un proyecto, desde una ideología dominante, lejana al espacio vivido, diseñando proyectos a través de equipos de tecnócratas alejados/as de la visión, identidad y vida cotidiana de las personas que los usan y ciudadanos/as que los habitan. Representaciones del espacio que buscan materializarse en prácticas espaciales. No fue considerado el “tercer espacio” en palabras de Soja. En palabras de Lefèbvre no fueron considerados los “espacios de representación”, en la dialéctica de la producción del espacio.

Después del dictamen de la Corte Suprema, como ya se mencionó, se inició un nuevo proceso para formular un proyecto para el sector Barón, con participación de la Municipalidad de Valparaíso, el MINVU y EPV. La Municipalidad realizó una consulta ciudadana y luego un concurso de ideas (MINVU), de lo cual emergió el Proyecto Parque Barón, el que fue objeto de un debate público, pero contó con una buena recepción ciudadana. El proyecto comprende áreas verdes de recreación y esparcimiento; circulaciones y paseos; y áreas de servicios. Ya inició su ejecución.

En el Borde Costero estudiado se conoció el proyecto inmobiliario residencial Seccional Barón, presentado por la empresa SAAM. Se trata de proyecto de gran magnitud, que pretende realizar una macro intervención desde el borde costero hasta la parte baja del cerro Barón, en la zona urbana e interviniendo la zona patrimonial ferroviaria de las ruinas de la estación Barón. Se pretende ejecutar en un extenso espacio propiedad de la misma empresa y otras que pretende adquirir. Sin embargo, es poco viable, dadas las determinantes observaciones por parte de la Municipalidad, la SEREMI MINVU, porque no considera la norma urbana vigente en cuanto a usos, alturas, patrimonio, al menos. Por otra parte, tendría inconsistencias con el plan de desarrollo portuario, por parte de EPV. Finalmente, considerando la fuerte organización social porteña en defensa del

borde costero y contra la edificación en altura en la ciudad, sería muy difícil que una representación del espacio de estas características no tuviera resistencias.

La otra inversión (ya mencionada) de proyecto inmobiliario residencial en el Borde Costero que se pretendió realizar se expresa en el Decreto N°144, del MTT, que enajena 30.000 mts.2 para permitir un uso e inversión de esta naturaleza en recinto portuario. Aun cuando el decreto sigue vigente, la EPV anunció que no se realizaría y hasta la fecha no se tiene conocimiento de la vigencia de un proyecto con este objeto para el paño.

Sin embargo, es necesario ampliar el foco para comprender la problemática de la litoralización, edificación en altura y gentrificación en las ciudades del borde costero. El anfiteatro de Valparaíso, los Cerros Placeres, Esperanza y Playa Ancha dan muestra de estos fenómenos en su producción del espacio. Han existido proyectos de esta naturaleza que dañan el paisaje, la calidad de vida de los/as habitantes, pero que lograron ser detenidos por entidades reguladoras o fiscalizadoras y por la organizada denuncia ciudadana, de tal modo que las reconocemos como representaciones del espacio de agentes inmobiliarios. Sin embargo, otros proyectos sí se llegaron a materializar, han sido parte de la práctica del espacio producido. Si se amplía más el foco, es lo que se evidencia en la bahía del Gran Valparaíso, en Concón, Viña del Mar y Valparaíso.

Los Proyectos de infraestructura Portuaria

Es preciso retomar la discusión sobre el escaso espacio de borde costero en Valparaíso, por una parte, y la significativa identidad portuaria y marina de la ciudad para comprender el debate. Los proyectos que se presentan, especialmente desde la EPV buscan incrementar la capacidad del Puerto de Valparaíso, ajustándose a los nuevos requerimientos del comercio mundial en esta fase del capitalismo, para lo cual era necesario dotar al puerto de una infraestructura y sistemas logísticos, que sin embargo, tenían alto impacto en la ciudad. Por contraparte, la ciudad defiende el bienestar de sus habitantes ante estos proyectos que podrían afectar la calidad de vida, el acceso al borde costero, la vista y el desarrollo de actividades diversas económicas y para el buen vivir, como el turismo, el acceso a espacios públicos, deporte y recreación en el borde costero y el mar. Reaccionan la Municipalidad, organizaciones de la sociedad civil, gremios del turismo y del comercio, organizaciones para la protección del patrimonio, entre otras.

Entre los proyectos más importantes para fortalecer la capacidad portuaria de Valparaíso se contempló el Puerto a Gran Escala. Significó una disputa a nivel nacional, dónde el estado invertiría en un megaproyecto portuario que generara mayores beneficios para el país, intencionado el desarrollo del Corredor Bioceánico. Ello llevó a una competencia entre los puertos estatales nacionales y en especial a los Puertos de Valparaíso y San Antonio. La prolongada denominación de Valparaíso Puerto Principal (de Chile) perdía mérito, al compararla con los ingresos y transferencia de carga del Puerto de San Antonio que año a año fueron aumentando y superando al Puerto de Valparaíso. Finalmente, el Gobierno Central optó por realizar esta inversión en el Puerto de San Antonio, pues se estimó que éste tenía mayores capacidades competitivas, considerando el amplio espacio para la expansión de la infraestructura portuaria y por las aptitudes logísticas de San Antonio y su fluida conexión a Santiago. Por tanto, el Puerto a Gran Escala no se realizaría en Valparaíso, sino que en el el Puerto de San Antonio. Sin embargo, el proyecto sigue vigente como Terminal 3 en el Plan Maestro del Puerto de Valparaíso en el sector Yolanda Barón. Cabe mencionar las resistencias que había al impacto urbano del proyecto y de la logística, ya que el acceso por quebrada Cabritería era una condición necesaria, siendo un

espacio altamente poblado y reivindicado como área verde por la ciudadanía y el municipio.

Otro factor que se debe haber considerado es la organización de la sociedad civil y sindical. Una diferencia entre ambos puertos es que la organización de las/os trabajadoras/as en el Puerto de San Antonio es sólida, activa y reacciona ante conflictos locales y nacionales, en cambio en Valparaíso la organización de trabajadoras/es no. Pero como ya se ha dicho Valparaíso tiene una sociedad civil organizada más activa que en San Antonio que reaccionaría frente al proyecto y en particular se resistiría a la intervención de la quebrada Cabritería.

El Proyecto de Terminal 2 del Puerto de Valparaíso ha sido la mayor fuente de conflictos en el borde costero porteño, como ya se mencionó. Fue polémico desde que se hizo público, luego de la adjudicación en el año 2013 al Terminal Cerros de Valparaíso (TCVal), filial de OHL para que ejecutara y operara un nuevo y moderno frente de atraque de 785 metros para ser usado como terminal de contenedores, 9,1 hectáreas de área de respaldo y 2,8 hectáreas de muelle. Los valores reconocidos del proyecto y argumentados por sus partidarios/as son: El Proyecto se localiza en aguas abrigadas, desde el molo de abrigo hasta la altura de la calle Edwards. Permitiría que el Puerto respondiera a los requerimientos del comercio global, expandiendo su infraestructura para recibir naves tipo postpanamax. Para ello era necesario construir nuevos y modernos sitios de atraque y contar con áreas de respaldo y logística fluida para favorecer la dinámica marítimo-portuaria, lo que implica área de contenedores en la zona del proyecto. El proyecto generaría empleo, aumentaría ingresos y ayudaría a recuperar la frágil economía de la ciudad y del Gran Valparaíso. También está presente entre estas argumentaciones desde los/as actores la fuerte identidad del Valparaíso portuario, la nostalgia de la ciudad y del puerto prósperos (s.XIX y parte del siglo XX), analizada en los espacios de representación.

Los/as detractores del proyecto argumentaron fuertemente contra la localización de este megaproyecto, pues se situaría justo al centro del anfiteatro de Valparaíso. Sector altamentepreciado por la vista, la actividad turística y comercial en su entorno, que se ve amenazada con los extensos rellenos sobre el mar y la habilitación de la zona de contenedores, cuya altura podría ascender a 6 o 7 contenedores apilados, levantando una pared que impediría la vista al mar desde el plan, afectando significativamente al turismo y al acceso al mar, vulnerando el derecho a la ciudad. Y respecto al patrimonio el informe del experto internacional Juan Luis Isaza concluye que el proyecto Terminal 2, cuyo concesionario es TCVAL y que colinda con “la Zona de Amortiguamiento del Sitio de Patrimonio Mundial, generará un impacto alto, permanente e irreversible”. Por otra parte, se discute que las aguas abrigadas no cubren toda el área concesionada para la ejecución del proyecto.

Entre los/as actores locales, tanto promotores como detractores del proyecto se advierte una fuerte identidad portuaria de Valparaíso, el habitar en una ciudad-puerto. Sin embargo, se critica a EPV por no generar espacios efectivos de participación ciudadana respecto a éste y otros proyectos de expansión portuaria, sin resolver conflictos, ni abrirse a converger en soluciones compartidas.

Hubo 2 proyectos alternativos al Terminal 2, adjudicado a TCVal: el Proyecto Frente Puerto Ciudad, conocido como proyecto Venecia, porque propone un canalizo en el frente del Terminal 2, proponiendo una relación más amigable con la ciudad, pero comprende reemplazar la Playa San Mateo por patio de almacenamiento. El proyecto quedó fuera de bases de licitación cuando fue presentado por TPS (propuesta del arquitecto Alberto Texido). La otra alternativa se denominó “Puerto para ciudadanos” y fue presentada por el arquitecto Daniel

Morales, con el apoyo del Colegio de Arquitectos y otros actores ciudadanos. Se trató de una propuesta posterior, fuera del concurso para la licitación del Terminal 2 el año 2013.

Una práctica en el espacio estratégica en el período ha sido el Acceso Sur al Puerto. Aun cuando es infraestructura que está fuera del espacio estudiado, se consideró por su importancia, siendo la obra vial de mayor envergadura en el país durante las últimas décadas. Ha sido una gran contribución a la eficiencia del sistema logístico hacia el puerto de Valparaíso, pero además contribuye significativamente a la ciudad eliminando el tránsito de carga por las calles del puerto. En una extensión de 23 kms. une la ruta 68 con el Puerto por el antiguo camino La Pólvora, conectando con ZEAL y las zonas extraportuarias en Placilla.

Proyectos ferroviarios Valparaíso Santiago

Hace más de 30 años que se ha debatido un tren rápido Santiago – Valparaíso, y acceso ferroviario al Puerto que aumente la transferencia de carga y la haga más eficiente. De hecho, es considerado como uno de los proyectos estratégicos en la Estrategia Regional de Desarrollo de Valparaíso, del año 1997. Es decir, durante mucho tiempo se han debatido alternativas de trazado y objetivos: tren rápido privilegiando el traslado de pasajeros Santiago – Valparaíso, por distintas vías de acceso en evaluación: ruta 68, vía Tiltill y vía San Antonio. La rentabilidad del proyecto están directamente asociado al propósito: carga, pasajeros/as, o ambos?. Recientemente el MOP ratificó el compromiso de gobierno respecto a este proyecto, que sin duda tendría repercusiones urbanas y económicas fundamentales para Valparaíso. Sin embargo, aún no hay claridad respecto a su futuro.

Gobernanza, borde costero y ciudad puerto de Valparaíso

El concepto de Gobernanza fue considerado dentro de las representaciones del espacio, pues está asociado a la ideología, a la manera cómo se piensa y organiza el territorio en el espacio mental, como se organiza el territorio para luego materializarlo de acuerdo a lo proyectado. La gobernanza es un concepto que permite entender las acciones coordinadas entre determinados actores para la administración, cooperación y/o vinculación dentro de una planificación territorial. Es un modelo que configura estrategias para la gestión territorial de un espacio.

Aplicamos el concepto de gobernanza en ciudades puerto y gobernanza portuaria. Se concluye que en Valparaíso la gobernanza de la ciudad puerto ha sido organizada en el conflicto, monopolizando el poder en actores públicos del nivel nacional, asociados con actores globales, respondiendo a intereses de esas escalas y no a la escala local. No existe una asociación con participación en el poder de la toma de decisiones del borde costero de Valparaíso desde el Municipio, ni tampoco desde la sociedad civil organizada u otros actores de la ciudad, como las universidades e instituciones culturales. Desde la Ley de Puertos de 1997 se consignaron Consejo Ciudades Puerto, pero no dieron resultado, pues no fueron realmente incorporados los actores locales. La discusión respecto a la gobernanza portuaria también está muy asociada a la descentralización y al modelo de desarrollo, pues depende del poder que tengan los actores: los privados o los públicos, los centrales o locales, por ejemplo. Después de haber revisado debates y experiencia sobre la gobernanza en ciudades puerto, nacionales e internacionales, se concluye que parte del fracaso de la ejecución de proyectos en el borde costero de Valparaíso que benefician a la ciudad y al puerto ha sido su estilo de gobernanza. Se superpuso la sectorialidad por sobre la intersectorialidad, el poder centralizado por sobre la integralidad y abrir el poder de decisión

al nivel local.

Los Espacios de Representación

En la dialéctica de la producción del espacio, éste corresponde al tercer movimiento. El Tercer Espacio, lo denomina Soja, donde los/as actores desarrollan su vida cotidiana, asignándole significado a sus experiencias y a los espacios vividos. Aquí se analiza la identidad con la ciudad, con la vida en el borde costero y el significado que las/os habitantes le asignan a algunas situaciones vividas en algunos espacios significativos.

El análisis de esta dimensión mostró contenidos inesperados. De mucha convergencia donde solo había conflicto. La identidad porteña es un sentimiento muy fuerte, muy presente en las/os actores. Para nuestra sorpresa, se encontraban en similares relatos de experiencias de infancia y juventud algunos gerentes, trabajadores portuarios/as, pescadores, vecinos/as. La experiencia cosmopolita de Valparaíso, con la interacción entre las colonias inmigrantes y el permanente movimiento de culturas caracterizó la vida porteña, especialmente del siglo XIX y del siglo XX. El presente porteño muestra mucha nostalgia, emoción al mirar hacia el pasado y dificultad para ver un futuro común. Afirmaciones como “toda mi vida la he pasado en el mar”, “en el borde costero” son abundantes. Hay quienes se han dedicado siempre a la actividad marítimo-portuaria o al turismo, o simplemente han vivido frente al mar. Hay una definición común: Valparaíso es Puerto desde sus inicios. Experiencias de familias portuarias y de pescadores/as con condiciones laborales muy precarias, que algunas han mejorado por el avance de los derechos laborales, pero siguen siendo precarias, especialmente para los/as trabajadores/as subcontratados/as.

Tanto en las prácticas espaciales como en los espacios de representación se han observado posiciones distintas y conflictos entre actores por los distintos usos posibles del borde costero, especialmente respecto a los proyectos. Sin embargo, se detectó que cuando los/as actores relatan sus visiones y experiencias en esta dimensión, tienden a encontrar visiones más convergentes. Es decir, se ve como posible una visión más integrada del borde costero, donde sí pueden convivir el puerto, el turismo y los espacios públicos.

Es una lección importante, pues la dimensión de las representaciones del espacio es donde aparecen mayores conflictos y diferencias respecto a los posibles usos del borde costero, es decir, en los planes y proyectos. La dimensión de las prácticas espaciales, es decir, donde las cosas se materializan, donde se trabaja, se encuentran mayores ámbitos de asociación. Pero el ámbito de mayor entendimiento es en los espacios de representación, en dimensiones de la vida cotidiana. Existiendo diferencias de clase, de experiencias, de visiones de ciudad, sin embargo, es posible afirmar que, incorporando los espacios de representación al análisis, es posible encontrar soluciones más integradas, necesarias para el desarrollo de Valparaíso

Sugerencias de materias a profundizar y seguir desarrollando en siguientes estudios

- Los márgenes del desarrollo de la investigación se delimitaron desde la definición del problema. Sin embargo, quedaron preguntas abiertas, la intención de abordar en mayor profundidad algunas materias, pero con cierta claridad que no era el momento para abrir nuevas brechas de investigación y que las debiese dejar como ideas o sugerencias para próximos estudios.

- Se buscó entrevistar a actores heterogéneos, de partida buscando visiones de mujeres y hombres actores del borde costero, sin embargo, ésta quedó como una brecha a abordar. Fue difícil por 2 razones: el mundo del mar es sexista, tanto en la actividad portuaria como en la pesca: por una parte hay pocas mujeres trabajando en estas actividades. En el mundo portuario, principalmente administrativas, supervisoras y con la incorporación de nuevas tecnologías, se incorporado de a poco a tareas logísticas. En la pesca, existe un antigua cultura que excluye a las mujeres, pero también se han ido incorporando. Principalmente hay mujeres encarnadoras y en el comercio de la pesca. Por último, hay mayor participación de mujeres en el turismo y el comercio de borde costero. Sugiero esta línea de investigación.
- Originalmente la investigación buscó recoger experiencias de distintas ciudades puerto y compararlas con Valparaíso y su borde costero, sin embargo, la posibilidad quedó desechada cuando se definió el problema de investigación, sus alcances geográficos y operativos. A pesar de ello tuve la oportunidad (CONICYT) para visitar ciudades puerto nacionales y extranjeras. Se realizó trabajo de campo en ciudades puerto sudamericanas: Buenos Aires, Montevideo y Callao. En europeas marítimas: Barcelona y Valencia, y en ciudades puerto europeas riverseñas: Hamburgo, Rotterdam, Amsterdam, y Amberes. Y en Chile, se visitó Iquique, Antofagasta, Coronel y San Vicente-Talcahuano. Se logró hacer la sistematización de algunas de las ciudades y sus actores, pero no de todas. Eso significó que no se logró contar con similares antecedentes para establecer comparaciones concluyentes entre las ciudades puerto. Una ciudad Puerto chilena, muy importante es especial para Valparaíso es San Antonio, sin embargo, no logré desarrollar el trabajo de campo en el marco de la investigación. El trabajo de análisis quedó iniciado y quedan las entrevistas demás antecedentes para futuras investigaciones.
- Centrada la investigación en el borde costero porteño se buscó mostrar la experiencia y visión desde distintas perspectivas de los actores a escala local, nacional y global, y a la vez del sector privado, público y sociedad civil. Sin embargo, la mayor parte de los/as actores entrevistados/os eran locales, siendo más difícil contar con la participación de actores globales. Aun cuando no se usó una muestra probabilística, sí se buscó contar con una diversidad de actores entrevistados/os y se logró entrevistar a 39 actores: 26 actores locales, 7 nacionales y 6 globales. El tiempo de pandemia justamente dificultó realizar encuentros, como con MERVAL, la Cámara Chilena de la Construcción, la Empresa Mall Plaza. También era interesante entrevistar a algún representante de la UNESCO, pero no fue posible en el período.
- En lo teórico, se pudo haber desarrollado más debate respecto a la trialectica del espacio: Respecto a las prácticas espaciales quedó pendiente el análisis de las Relaciones de Reproducción. Si bien se hace alguna referencia es fugaz. Es necesario profundizar desde distintas/os autores en la discusión entre relaciones de reproducción y relaciones de producción, especialmente durante los últimos años, cuando estos conceptos han sido cuestionados por teoría feminista. Por otra parte, no logré encontrar una discusión que diferenciara con claridad (al menos para mí) entre el concepto de relaciones de reproducción, vida cotidiana y espacios de reproducción.
- Por otra parte, se pudo desarrollar un análisis más continuo en el análisis de la Teoría del Campo en Bourdieu y la Producción del Espacio en

Lefèbvre. Queda planteada la invitación un nuevo estudio para investigadas/es, el que se podría focalizar en el análisis de actores en las tres dimensiones de la producción del espacio. Del mismo modo, las técnicas de análisis de redes de actores (ARS) se pueden aplicar para sintetizar o dimensionar la dialéctica del espacio.

Las Sugerencias para política pública

Durante el desarrollo y redacción de la tesis es posible identificar algunas sugerencias de acción y/o política pública que posibilite una mejor producción del borde costero de Valparaíso y un mayor desarrollo de la ciudad puerto. También en conclusiones anteriores.

Valparaíso ha vivido en conflictos importantes entre sus actores del bordé costero durante la última década. durante los últimos años. El centralismo, la falta de una visión integral, la falta de participación ciudadana y de integralidad en las políticas públicas son algunos de los problemas que han producido parte de los conflictos:

De acuerdo a lo estudiado, algunas medidas a impulsar se enmarcan en La descentralización.

Algunos de los conflictos han sido por el exceso de centralismo en la toma de decisiones. La institucionalidad del Estado debe descentralizarse. Las decisiones sobre temas aparentemente sectoriales no lo son, pues la infraestructura y logística influyen en la manera de vivir la ciudad. Estas decisiones deben ser tomadas intersectorialmente. Por ejemplo, no es consistente que la infraestructura de transporte sea decidida sólo por el MTT o el MOP. Deben ser incorporados al debate otros sectores, como, por ejemplo, SERNATUR, Pesca, el Ministerio de Trabajo.

Y no se trata de sólo considerar al sector público. El sector privado toma decisiones de acuerdo a intereses de actores nacionales o globales. Los privados a escala local son pequeños y es necesario coordinar políticas de promoción que fortalezcan a la economía local.

Existe una fuerte presencia del Estado Central en la administración de Valparaíso, su uso y decisiones respecto al Borde Costero: SEP, Ministerios (Transporte, Interior, Economía, Vivienda), Armada. Se debe generar un debate intersectorial que lleve a soluciones integrales.

La necesaria incorporación de la sociedad civil en la planificación: Sabemos que la sociedad civil va cumpliendo un rol cada vez más fundamental en las realizaciones y viabilidad de proyectos en los espacios y en el diálogo entre el nivel local, y también, pudiendo articularse con actores de la escala nacional y global. Tras lo observado inciden en la dificultad de que los proyectos que son rechazados por la sociedad civil terminan por no ejecutarse.

Con la Ley N°19542 (1997) se organizaron los 10 puertos nacionales, entre ellos, el de Valparaíso, Empresa legalmente autónoma, pero tiene carácter centralizado en sus decisiones. Administra zona de conflicto del BC. Se ha planteado que el Puerto y su Borde Costero se han ido convirtiendo en zonas de sacrificio. Se han elaborado propuestas al parlamento y al gobierno respecto a una modificación a la Ley. Al menos por parte de la Comisión de Logística y Puertos (en el Gob. de la Pdta. Bachelet), por la Asociación Nacional de Municipios ciudades puerto y por la Comisión Especial de Investigación de la Cámara de Diputados/as el año 2020. Es necesario considerar y analizar estas propuestas que buscan

mejorar la relación ciudad puerto en Chile y el desarrollo de la actividad portuaria en armonía con las ciudades.

La competencia asimétrica entre los puertos estatales, ubicados en ciudades puerto y los puertos privados, instalados por lo general próximo a la industria de la misma empresa portuaria, generando una logística funcional a la misma empresa. Es el caso del puerto de Coronel con la empresa forestal, de Mejillones, con la producción mineral, bajo condiciones legales que favorecen al privado, pues se someten solo a la ley de concesiones marinas y a leyes sectoriales. Esta es una asimetría que es necesario corregir para permitir mayor competitividad en las empresas portuarias estatales.

Consistente con el modelo de desarrollo la tendencia entre los privados ha sido de concentración del capital, emigración a Santiago y a globalización de actividades más competitivas. Hay un deterioro de la economía local, pero La principal actividad económica sigue siendo la marítimo-portuaria. Para fortalecer la actividad portuaria es necesario modificar la institucionalidad, hoy con una competencia desigual que favorece a los privados, como ya se mencionó anteriormente.

También el modelo favorece la competencia entre puertos públicos, en vez de la colaboración. Como es el caso San Antonio-Valparaíso. Si se promoviera la colaboración y el funcionamiento como un sistema portuario regional, se promovería el desarrollo de ambos puertos y sus territorios.

Respeto al Poder Local hubo una inflexión en la conducción municipal de Valparaíso desde el 2016 hasta ahora. Durante el primer período (1992-2016) el municipio estuvo conducido por el alcalde Pinto, Cornejo y Castro. Durante estas administraciones el Municipio siguió decisiones centrales sobre el uso del Bordo Costero y estableció alianza con grandes empresas inversionistas (concesionarias). En el segundo período, desde el Alcalde Sharp (2016 hasta la fecha), el Municipio ha sido crítico a Plan Maestro de la Empresa Portuaria (EPV) el gobierno y las y empresas concesionarias, criticando el desequilibrio en la relación ciudad puerto y la ciudad, y proponiendo nuevas medidas desde el municipio para llegar a soluciones integrales de los conflictos ciudad puerto en la producción del espacio del BC.

La ciudad tiene un desarrollo turístico a mediana escala, el que se podría potenciar mucho más con el apoyo de instrumentos públicos y con la recuperación de las recaladas de cruceros.

- Planes de desarrollo de empresas portuarias estatales han destinado áreas portuarias y recursos a espacios públicos y proyectos comerciales inmobiliarios (Malls, Paseos)
- Nuevo marco institucional: Discusión de Ley de Puertos en el Congreso (Comisión investigadora); Asociación de ciudades puerto
- En general, existe conflicto entre ciudades y puertos
- Conformación de Consejos de Ciudades Puerto, contemplados en Ley de Puertos, en general no funcionan
- Asociación Nacional de Ciudades Puerto (Municipalidades)
- El tejido social es heterogéneo. Fuerte organización sindical, organizaciones ciudadanas emergente

- SOCIEDAD CIVIL
- Valparaíso cuenta con una densa red de organizaciones sociales, de carácter vecinal, sindical y cultural.
- Se asocia especialmente a las organizaciones de carácter vecinal una cultura clientelista al menos hace 30 años
- Emergen organizaciones por el derecho a la ciudad, de defensa de los barrios, espacios públicos y patrimonios (Ej: contra edificación en altura)
- Importantes sindicatos portuarios, presencia de lógicas corporativistas, no ha habido relación con organizaciones de la ciudad/Particularidad de movimiento trabajadores portuarios 2018
- Respecto al Borde Costero hay distintas posiciones: más espacio público, más puerto, más actividad turística
- Los actores que se opusieron al Mall Barón, mayoritariamente no son los mismos que los que se oponen al Proyecto T2.
- La consigna que primó en la lucha contra el Mall Barón fue “No al Mall, si al Puerto”
- El contenido primordial de la oposición al T2 es el espacio público y acceso de la ciudad al mar
- Se tienden puentes con actores privados y públicos, locales, nacionales y en algunos casos globales (UNESCO)

Observaciones a considerar para el desarrollo de ciudad puerto de Valparaíso
El Borde Costero impacta estratégicamente en el desarrollo de la ciudad. Sin embargo, la autoridad local ha tenido escasa participación en la toma de decisiones respecto a su producción. Por el contrario, el Estado Nacional ejerce una fuerte presencia en el borde costero. En su infraestructura y decisiones de uso.

- Desde la escala nacional se establece una importante alianza público/privada, Estado nacional/privados globalizados, buscando crecimiento económico país y rentabilidad privada
- Una alianza público privada impulsa la expansión portuaria. Otra, impulsa la vocación inmobiliaria turística y otra alianza impulsa el desarrollo de espacio público y la conservación de valores patrimoniales, entre actores de las distintas escalas
- No se ha logrado en el período materializar importantes inversiones en el Borde Costero (Salvo Acceso Sur, ZEAL; TPS 120 metros, Instalaciones de VTP)
- Se han mantenido orientaciones dicotómicas en actores por vocación portuaria o vocación turística

Condiciones observadas para la resolución de tensión ciudad puerto analizadas:

- Respecto al empleo, la tendencia global es a la automatización de la operación portuaria. Actividad industrial asociada a puerto en zonas por-

tuarias (por ejemplo, entorno área ZEAL en Valparaíso)

- Incremento de ingresos y empleo en la ciudad a partir de puerto turístico (cruceros)
- Sistema logístico : infraestructura de transporte ferroviario; vías de transporte caminero exclusivo puerto/industria; tecnología sistemas de control, ventanilla única
- Es posible sostener actividades portuarias, colindantes a la ciudad (algunas en la ciudad). Rol fundamental de normas e institucionalidad ambiental
- Zonificación: terminales turístico (exclusividad cruceros en general), terminales comercial y zonas tecnológicas no contaminantes (colindantes o en la ciudad) y zonas industriales
- Existencia de instancias de diálogo y coordinación en la toma de decisiones, con actores de la ciudad y del puerto, públicos, privados, sociedad civil
- Mejores resultados de convivencia ciudad –puerto cuando la administración del puerto es local (Municipio – Ciudad Estado). Planificación e Ingresos

Gobernanza en ciudades puerto en Chile

- En el país, 10 empresas públicas, herederas de EMPORCHI son autónomas, pero altamente centralizadas y cerca de 60 puertos privados
- Empresas portuarias públicos compiten entre sí, perdiendo beneficios de asociación. Ejemplo Valparaíso - San Antonio
- Empresas portuarias privadas sujetas a otro marco normativo (concesiones marítimas), existe integración vertical, aumentan su competitividad respecto a las públicas. Ejemplo: Antofagasta – Mejillones; Talcahuano – Coronel
- Las empresas públicas en general cuentan con un sector en el recinto portuario de baja explotación. Ejemplo: Puerto de Antofagasta; Puerto de Valparaíso; Puerto de Talcahuano
- Planes de desarrollo de empresas portuarias estatales han destinado áreas portuarias y recursos a espacios públicos y proyectos comerciales inmobiliarios (Malls, Paseos)
- Nuevo marco institucional: Discusión de Ley de Puertos en el Congreso (Comisión investigadora); Asociación de ciudades puerto
- En general, existe conflicto entre ciudades y puertos
- Conformación de Consejos de Ciudades Puerto, contemplados en Ley de Puertos, en general no funcionan
- Asociación Nacional de Ciudades Puerto (Municipalidades)

Bibliografía

Bibliografía

- AGUNSA. (21 de diciembre de 2017). AGUNSA propone modificar Plan Maestro de Puerto Valparaíso y entrega diseño de muelle para cruceros. Obtenido de AGUNSA: <https://agunsa.com/agunsa-propone-modificar-plan-maestro-puerto-valparaiso-entrega-diseno-muelle-cruceros/>
- AGUNSA. (20 de julio de 2021). Terminal de cruceros. Obtenido de AGUNSA: <https://agunsa.com/que-hacemos/concesiones-y-operaciones-en-terminales/vtp/>
- Alarcón Rodríguez, M. (2009). Renovación del Frente Portuario de Valparaíso. Oportunidad de Reno-articulación Puerto-Ciudad. Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad, 8(8), 205-226.
- Alemaný Llovera, J. (2015). Incidencia del puerto en la ciudad. La experiencia latinoamericana de renovación de los waterfronts. Revista Transporte y Territorio(12), 70-86. doi:ISSN 1852-7175
- Amil López, C. (2004). Integración urbana de los espacios portuarios. Instituto Universitario de Estudios Marítimos, 1-56. Obtenido de <https://www.udc.es/iuem/documentos/monografias/monografia9.pdf>
- Amin, A. (1994). Post-Fordism. A Reader. Oxford: Blackwell.
- Arriagada, I. (2006). Breve guía para la aplicación del enfoque de capital social en los programas de pobreza. Santiago: CEPAL.
- Aspillaga, Ó. (5 de noviembre de 2014). Daniel Morales y el Terminal Dos del Puerto: “¿Somos una zona de sacrificio para el Estado de Chile?”. Recuperado el 24 de marzo de 2022, de El Martutino: <https://www.elmartutino.cl/noticia/listado/daniel-morales-y-el-terminal-dos-del-puerto-somos-una-zona-de-sacrificio-para-el-est>
- Baringo Ezquerro, D. (2013). La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración. Quid 16(3), 119-135. Obtenido de <https://www.coursehero.com/file/97140743/Dialnet-LaTesisDeLaProduccionDelEspacioEnHenriLefebvreYSus-5593337pdf/>
- Barozet, E. (2002). LA TEORÍA DE REDES Y SUS APLICACIONES EN CIENCIA POLÍTICA: UNA HERRAMIENTA HEURÍSTICA. Revista de Ciencia Política, XXII (1), 17-38.
- Barría, A. (25 de septiembre de 2016). Afinan proyecto para recuperar balneario Las Torpederas. Recuperado el 23 de abril de 2022, de Plataforma Urbana: <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/09/25/afinan-proyecto-para-recuperar-balneario-las-torpederas-de-valparaiso/>
- BCN. (2017). Indicadores socio-demográficos y económicos Región de Valparaíso. Obtenido de Biblioteca del Congreso Nacional de Chile: <https://www.bcn.cl/siit/nuestropais/region5/indica.htm>
- BCN. (2020). Valparaíso Reporte Comunal 2020. Obtenido de Biblioteca del Congreso Nacional de Chile: https://www.bcn.cl/siit/reportes-comunales/comunas_v.html?anno=2017&idcom=5101
- Birchmeier Rivera, N. (26 de julio de 2018). Puerto Valparaíso busca soluciones para hacer rentable construcción del muelle de cruceros. Obtenido de Portal Portuario: <https://portalportuario.cl/puerto-valparaiso-busca-soluciones-para-hacer-rentable-construccion-del-muelle-de-cruceros/#:~:text=En%20este%20sentido%2C%20Celis%20manifest%C3%B3,de%20cruceros%20no%20es%20rentable%E2%80%9D.>
- Boix Perea, M. (2017). Análisis Teórico y Práctico del Concepto Puerto- Ciudad . Valencia: Icade Business School .

- Bourdieu, P. (1988). El interés del sociólogo. En P. Bourdieu, *Cosas dichas* (págs. 108-114). Buenos Aires: Gedisa.
- Bourdieu, P. (1990 [1976]). Algunas propiedades de los campos. En P. Bourdieu, *Sociología y cultura* (págs. 135-141). México: Grijalbo.
- Bourdieu, P. (1999). *La miseria del mundo*. Buenos Aires: Fondo de Cultura económica.
- Bourdieu, P. (2003 [1999]). *Cuestiones de sociología*. Madrid: Istmo.
- Boussaguet Laurie, J. S. (2009). *Diccionario de Políticas Públicas*. (Primera Edición en Castellano ed.). Colombia: Universidad de Externado de Colombia.
- Brenner, N. (1999). Globalisation as reterritorialisation: the re-scaling of Urban Governance in the European Union. *Urban Studies*, 36(3), 431-451.
- Brenner, N. (2003). «Glocalization» as a state spatial strategy: Urban. En J. P. (Eds.), *Remaking the Global Economy: Economic-Geographical Perspectives*. London and Thousand Oaks: Sage.
- Brenner, N. (2013). Tesis sobre la Urbanización Planetaria. *Nueva Sociedad*(243), 38-66.
- Brenner, N., & Elden, S. (2009). *State, Space, World. Selected Essays*. Henri Lefebvre. Minneapolis: U. of Minnesota Press.
- Brenner, N., & Theodore, N. (2002). *Spaces of neoliberalism. Urban restructuring in north America and western Europe*. Oxford: Blackwell.
- Bruttomesso, R. (2004). Complejidad en la relación puerto-ciudad. *Revista Ingeniería y Territorio*(67), 22-31. Obtenido de https://titulacion-geografia-sevilla.es/master/archivos/recursos/Complejidad_relacion_puerto-ciudad.pdf
- Budrovich, J., & Cuevas, H. (2020). La Neoliberalización De Los Puertos En Chile. El caso de la ciudad-puerto de Valparaíso. *Revista austral de ciencias sociales*, 337-363.
- C. Lozares, P. L.-R. (2013). La centralidad en las redes sociales: medición, correlación y aplicación. *Metodología de Encuestas UAB*(15), 77-97. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/19766506.pdf>
- Cabrera, M. (6 de agosto de 2019). Inauguran remodelación de emblemática playa Las Torpederas de Valparaíso. Recuperado el 24 de abril de 2022, de Biobiochile.cl: <https://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-de-valparaiso/2019/08/06/inauguran-remodelacion-de-emblematica-playa-las-torpederas-de-valparaiso.shtml>
- Caleta Portales Restaurant. (2018). Nuestra historia. Recuperado el 14 de marzo de 2021, de Historia: <https://caletaportalesrestaurant.cl/historia/>
- CAMPORT. (2012). *Generación de aguas abrigadas para el desarrollo de nuevos terminales portuarios en Chile. Propuestas para una política portuaria pública*. Santiago: Cámara Marítima Portuaria.
- Castell, M. (2002). Globalización, sociedad y política en la era de la Información. *Bitacora*, 42-53.
- CCHC. (2013). *Valparaíso. Memoria Anual*. Obtenido de Cámara Chilena de la Construcción : https://issuu.com/camaraconstruccion/docs/memoria_cchc_valpo_2013_ok
- CEPAL. (2015). El gran desafío para los puertos: la hora de pensar una nueva gobernanza portuaria ha llegado. *Boletín Fal*(1), 1-9. Obtenido de www.cepal.org/transporte
- CEPAL. (2019). *Datos recopilados de la actividad portuaria de América y el Caribe en 2019*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Chávez, B., & Virgen, D. (2014). Conceptos y criterios para lograr una relación ciudad-puerto integral en Manzanillo. *La Jornada Ecológica*.

- Chugungo Dive Center. (s.f.). Chugungo Dive Center. Recuperado el 20 de junio de 2021, de <https://www.buceovalparaiso.cl/>
- CIDU/ODEPLAN. (1971). Región Central de Chile: Perspectivas de Desarrollo. Santiago: CIDU.
- CITRA Consultores. (2008). Estudio Estratégico Nacional de Accesibilidad y Logística Portuaria Impacto en la Competitividad, el Uso de Suelo y en la Calidad de Vida Urbana. Dirplan.
- CMN. (1938). FUERTE ESMERALDA/ Decreto N° 1510 . Obtenido de monumentos.gob.cl: <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/monumentos-historicos/fuerte-esmeralda>
- CMN. (1979). EDIFICIO DE LA INTENDENCIA DE VALPARAÍSO/ Decreto N° 170 . Obtenido de [www.monumentos.gob.cl](https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/monumentos-monumentos/edificio-intendencia-valparaiso): <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/monumentos-monumentos/edificio-intendencia-valparaiso>
- CMN. (15 de julio de 2021). Qué hacemos. Obtenido de Consejo de Monumentos Nacionales: <https://www.monumentos.gob.cl/acerca/que-hacemos>
- CMN. (s.f.). SECTOR INSERTO EN LA ZONA DEL EXTENSO COMPLEJO FERROVIARIO DE LA ESTACIÓN BARÓN. Recuperado el 30 de marzo de 2021, de Zonas Típicas: <http://dev.monumentos.cl/monumentos/zonas-tipicas/sector-inserto-zona-extenso-complejo-ferroviario-estacion-baron>
- CNED. (2017). Informa Regional Indices Tendencias Región de Valparaíso. Obtenido de Consejo Nacional de Educación. Indices educación superior: https://www.cned.cl/sites/default/files/informeregional_valparaiso.pdf
- Consultora FOCO. (2015). Estudio para la modificación del Plan Regulador Comunal de Valparaíso. Valparaíso: Municipalidad de Valparaíso.
- CORFO. (2014). Programa: Valparaíso ciudad creativa, sustentable e innovadora. Obtenido de CORFO. Gobierno de Chile: https://codess.cl/bases/per01_Antecedentes_del_programa.pdf
- Corporación de Puertos del Conosur. (28 de noviembre de 2017). Empresa Portuaria de Valparaíso demanda a TPS por prácticas anticompetitivas en el mercado de cruceros. Recuperado el 28 de julio de 2021, de <https://puertosdelconosur.cl/empresa-portuaria-de-valparaiso-demanda-a-tps-por-practicas-anticompetitivas-en-el-mercado-de-cruceros/>
- Costa, R. (1976). Para una definición social de los actores sociales. La teoría del campo. Córdoba: Mimeo.
- CPI. (22 de noviembre de 2018). Colegio de Ingenieros analiza efectos de proyecto soterramiento de la vía férrea en Concepción. Obtenido de Consejo Políticas de Infraestructuras: <https://www.infraestructurapublica.cl/colegio-ingenieros-analiza-efectos-proyecto-soterramiento-la-via-ferrea-concepcion/>
- Daher, A. (2015). La producción supraestatal del espacio y las crisis en la financiarización inmobiliaria global. En C. De Mattos, & F. Link, Lefebvre revisitado: Capitalismo, vida cotidiana y el derecho a la ciudad (págs. 79-106). Santiago: RIL editores - Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC.
- Dávila, Ó., Oyarzún, A., Medrano, C., & Ghiardo, F. (2005). Formulación Componente Capital Social Plan Valparaíso. Valparaíso: Centro de Estudios Sociales CIDPA.
- De Mattos, C. (2015a). Gobernanza neoliberal, financiarización y metamorfosis urbana en el siglo XXI. En C. De Mattos, Revolución urbana: Estado, mercado y capital en América Latina (págs. 214-273). Santiago: RIL editores - Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC.,.

- De Mattos, C. (2015b). Lefebvre, producción del espacio, revolución urbana. En C. De Mattos, & F. Link, *Lefebvre revisitado: Capitalismo, vida cotidiana y el derecho a la ciudad*. Santiago: RIL editores - Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC.
- De Mattos, C. A. (2012). Globalización y Metamorfosis Urbana en América Latina. *EURE*, 38(113), 157-160. doi:<http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612012000100008>
- De Mattos, C., Link, F., & Fuentes, L. (2014). Tendencias recientes del crecimiento metropolitano en Santiago de Chile. ¿Hacia una nueva geografía urbana? *Revista INVI*, 29(81), 193-219. Obtenido de <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/62589/66520>
- De Ramón, A. (2018). *Santiago de Chile (1541-1991): Historia de una sociedad urbana*. Santiago: Catalonia.
- diegoconapach. (2013 de agosto de 2013). Historia de la Caleta Portales, Valparaíso. Chile. Recuperado el 10 de marzo de 2021, de diegoconapach: <https://diegoconapach.wordpress.com/2013/08/18/historia-de-la-caleta-portales-valparaiso-chile/>
- Dirección Nacional de Aduanas. (s.f.). Capítulo 1: Normas Generales. Recuperado el 22 de junio de 2021, de Aduanas Chile Customs: <https://www.aduana.cl/capitulo-1-normas-generales/aduana/2007-02-15/151856.html>
- DIRECTEMAR. (16 de julio de 2021). Misión y Visión. Obtenido de DIRECTEMAR: <https://www.directemar.cl/directemar/organizacion/mision-y-vision/mision-y-vision>
- El Martutino. (30 de octubre de 2013). La Caleta Sudamericana de Valparaíso deja de existir oficialmente. Obtenido de El Martutino: <https://www.elmartutino.cl/noticia/sociedad/la-caleta-sudamericana-de-valparaiso-deja-de-existir-oficialmente>
- El Martutino. (16 de octubre de 2014). Inauguran nueva estatua en el borde costero de Valparaíso. Obtenido de El Martutino: <https://www.elmartutino.cl/noticia/sociedad/inauguran-nueva-estatua-en-el-borde-costero-de-valparaiso>
- El Martutino. (4 de mayo de 2017). Buque de carga choca a lanchas del Muelle Prat de Valparaíso. Recuperado el 18 de abril de 2022, de Elmartutino.cl: <https://www.elmartutino.cl/noticia/sociedad/video-buque-de-carga-choca-lanchas-del-muelle-prat-de-valparaiso>
- El Mercurio. (28 de diciembre de 2017). Corte Suprema declara ilegal permiso de edificación de Mall Barón de Valparaíso. Santiago, Valparaíso. Recuperado el 30 de octubre de 2021, de <https://www.emol.com/noticias/Economia/2017/12/28/889094/Valparaiso-Corte-Suprema-declara-ilegal-permiso-de-edificacion-de-Mall-Baron.html>
- El Mercurio de Valparaíso. (28 de mayo de 2002). Apertura del nuevo Paseo Muelle Barón generó interés en porteños. Obtenido de El Mercurio de Valparaíso: <https://www.mercuriovalpo.cl/site/edic/20020527204023/pags/20020527215315.html>
- El Mercurio de Valparaíso. (22 de abril de 2015). Cuatro universidades proyectan diez obras clave para el futuro de Valparaíso. Valparaíso, Chile.
- Elinbaum, P., & Galland, D. (2016). La redefinición de las escalas territoriales a través de la ordenación territorial. En A. Orellana, F. Link, & J. Noyola, *Urbanización Planetaria y la Reconstrucción de la Ciudad*. Santiago: RIL Editores- Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC.
- Empresa Océano. (24 de marzo de 2016). INFORME COMPLETO: Terminal Cerros de Valparaíso TCVAL, dió a conocer las modificaciones

que realizará para mejorar el proyecto de ampliación del Terminal 2. Obtenido de Empresa Océano: <https://www.empresaoceano.cl/puertos/valparaa-so/tcval/informe-completo-terminal-cerros-de-valparaiso-tcval-dio-a-conocer-las>

- EPV. (2002). Construcción del puerto actual. Obtenido de Puerto Valparaíso Historia : <https://www.puertovalparaiso.cl/puerto/historia?lang=eng>
- EPV. (2012). Plan Maestro Puerto Valparaíso. Obtenido de Puerto Valparaíso: https://www.puertovalparaiso.cl/img/media/1447427629_plan-maestro-pdf-evp.pdf
- EPV. (2013). Memoria de Gestión. Obtenido de Puerto Valparaíso: https://www.puertovalparaiso.cl/img/media/1443056661_Memoria-2013.pdf
- EPV. (2013). Terminal 2. Obtenido de Empresa Puerto Valparaíso: <https://www.puertovalparaiso.cl/puerto/infraestructura>
- EPV. (agosto de 2015). Plan Maestro Puerto Valparaíso. Obtenido de Empresa Portuaria Valparaíso: <https://es.scribd.com/document/480279764/1452629139-01-2016-Plan-Maestro-2015-Final>
- EPV. (2018). Memoria Anual 2018. Obtenido de Empresa Portuaria Valparaíso: https://www.puertovalparaiso.cl/epv/site/docs/20220315/20220315150827/memoria_2018.pdf
- EPV. (2020). Plan Maestro Puerto Valparaíso. Obtenido de Empresa Portuaria Valparaíso: https://www.puertovalparaiso.cl/epv/site/docs/20220202/20220202124151/plan_maestro_pv_2020.pdf
- EPV. (diciembre de 2020). Plan Maestro Puerto Valparaíso. Obtenido de Empresa Portuaria Valparaíso: https://www.puertovalparaiso.cl/epv/site/docs/20220202/20220202124151/plan_maestro_pv_2020.pdf
- EPV. (26 de julio de 2021). Terminal de Pasajeros.
- EPVa. (2021). Puerto Valparaíso Infraestructura. Recuperado el 3 de agosto de 2021, de Puerto Valparaíso: <https://www.puertovalparaiso.cl/puerto/infraestructura>
- EPVb. (22 de julio de 2021). Servicios y Navieras que operan en Puerto Valparaíso. Obtenido de Puerto Valparaíso: <https://www.puertovalparaiso.cl/comunidad/operan>
- Farías, I., & Bender, T. (2011). Urban Assemblages: How Actor-Network Theory Changes Urban Studies. *Athenea Digital* , 275-279.
- Fashion Network. (3 de enero de 2018). El proyecto Mall Plaza Barón paraliza su edificación en Chile. Obtenido de <https://pe.fashionnetwork.com/news/El-proyecto-mall-plaza-baron-paraliza-su-edificacion-en-chile,907140.html>
- Fedele , J., & Domínguez Roca, L. (2015). Puerto y ciudad. *Revista Transporte y Territorio*(12), 1-15.
- Fortich Navarro, M. P., & Moreno Durán, Á. (2012). Elementos de la teoría de los Campos de Pierre Bourdieu para una aproximación al derecho en América Latina: consideraciones previas. *Verba Iuris*(27), 47-62.
- Gaete Fiscella, J. (2004). Conocimiento y estructura en la investigación académica: una aproximación desde el análisis de redes sociales. *REDES- Revista hispana para el análisis de redes sociales*, 14(5), 1-20.
- Galimberti, C. (2014). Reflexiones en torno a las transformaciones de waterfronts contemporáneos. *Arquitectura y Urbanismo*, 35(2), 19-35. doi:ISSN 1815-5898
- García F., E., Valenzuela R., I., Sotomayor G., S., & Costa E., A. (2001). Proyecto Valparaíso. Una estrategia para reactivar la ciudad (Primera ed.). Santiago: El otro lado de las cosas Editores.

- Garretón, M. A. (2002). La transformación de la acción colectiva en América Latina. *Revista de la Cepal* 76, 7-24.
- Giddens, A. (1998). *Sociología*. Madrid: Alianza Editorial.
- globalnegotiator. (2021). Mercancías peligrosas. Recuperado el 17 de junio de 2021, de globalnegotiator.com: <https://www.globalnegotiator.com/comercio-internacional/diccionario/mercancias-peligrosas/>
- González Reverté, F. (2008). El Papel de los Destinos Turísticos en la Transformación Sociodemográfica del Litoral Mediterráneo Español. *Boletín de la A.G.E.*, 79-107.
- González, S. (2005). La geografía escalar del capitalismo actual. *Geo Crítica / Scripta Nova Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, IX(189).
- Gorelik, A. (2004). *Miradas sobre Buenos Aires: Historia cultural y crítica urbana*. Buenos Aires: Siglo veintiuno editores Argentina.
- Gribaudi, M. (1998). “ Avant-propos ”, *Espaces, Temporalités, Stratifications. Exercice sur les réseaux sociaux*. Paris: EHESS.
- Grindlay Moreno, A. (Junio de 2008). *Ciudades y Puertos*. Ciudades, 53-80.
- Grupo de Estudios Económicos y Territoriales S.A. (2013). *Estudio de Impacto Económico de las Industrias Creativas de Valparaíso*. Valparaíso: Pulso S.A. Consultores. Obtenido de <https://icvalpo.files.wordpress.com/2013/08/estudioimpacto-economico-ic-2013.pdf>
- Grupo de Ingeniería Civil Oceánica. (2008). *Evaluación del impacto económico de la operación del puerto en la comuna de Valparaíso*. Valparaíso: Ingeniería Civil Oceánica. Universidad de Valparaíso.
- Guéhenno, J.-M. (1995). *Das Ende der Demokratie*. Stuttgart.
- Guerrero Valdebenito, R. M. (2012). PATRIMONIO CULTURAL MUNDIAL, TERRITORIO Y CONSTRUCCIÓN DE CIUDADANÍA Construcción y apropiación social del patrimonio cultural de la ciudad de Valparaíso-Chile. *Revista Scripta Nova*, 12(388), 26. doi:ISSN: 1138-9788
- Gutiérrez, A. (2005). *Las prácticas sociales. Una introducción a Pierre Bourdieu*. Córdoba: Ferreyra Editor.
- Habermas, J. (1999). *Problemas de legitimación en el capitalismo tardío*. Madrid: Ediciones Cátedra, S. A.
- Habermas, J. (2001). *Facticidad y Validez*. Madrid: Trotta.
- Harvey, D. (2000). *Spaces of Hope*. Edimburgh: Edimburgh University Press.
- Harvey, D. (2005). *A Brief History of Neoliberalism*. Oxford: Oxford University Press.
- Harvey, D. (2008). El Derecho a la Ciudad. *New Left Review*(53), 23-39.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades Rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.
- Hiernaux, D. (2013). La producción del espacio urbano: Entre materialidad y subjetividad. *El Colegio de Sonora 2do. Coloquio internacional. Globalización y territorio: La construcción social del espacio urbano*. Sonora.
- ICOMOS Chile. (2021). ICOMOS Chile. Obtenido de Comité Chileno del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios: <http://icomoschile.blogspot.com/>
- INE. (2017). *Resultado Censo 2017. Por país, regiones y comunas*. Instituto Nacional de Estadísticas INE. Obtenido de <http://resultados.censo2017.cl/>
- INE. (2017a). *Encuesta Suplementaria de Ingresos*. Obtenido de Instituto Nacional de Estadísticas Chile: ine.cl/estadisticas/sociales/ingresos-y-gastos/encuesta-suplementaria-de-ingresos
- INE. (2019). *Encuesta mensual de alojamiento turístico. Actividades de alojamiento para estancias cortas. Región de Valparaíso*. Obtenido

- de Instituto Nacional de Estadísticas. Chile: [https://regiones.ine.cl/documentos/default-source/region-v/estadisticas/actividad-del-turismo/boletines/2019/encuesta-mensual-de-alojamiento-tur%C3%ADstico-\(emat\)-diciembre-2019.pdf?sfvrsn=447fd10d_2](https://regiones.ine.cl/documentos/default-source/region-v/estadisticas/actividad-del-turismo/boletines/2019/encuesta-mensual-de-alojamiento-tur%C3%ADstico-(emat)-diciembre-2019.pdf?sfvrsn=447fd10d_2)
- INE. (2020). El número de pernoctaciones en los establecimientos de alojamiento turístico del país se contrajo 11,9% en diciembre de 2019. Obtenido de Instituto Nacional de Estadísticas. Chile: <https://ine.cl/prensa/detalle-prensa/2020/02/03/el-n%C3%BAmero-de-pernoctaciones-en-los-establecimientos-de-alojamiento-tur%C3%ADstico-del-pa%C3%ADs-se-contrajo-11-9-en-diciembre-de-2019>
- Isaza Londoño, J., & Andrade Pérez, M. (2016). Estudio de Impacto Patrimonial, EIP, para el sitio denominado área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, Chile, inscrito en la lista del patrimonio mundial de la Unesco, relacionado con los proyectos Terminal Cerros de Valparaíso, TCVAl, y Puerto Bar. Valparaíso.
- Jara Oliva, R. (27 de julio de 2018). Sharp celebra nuevo plan regulador en Valparaíso que limita altura para edificios: ¡Se acabaron las torres en los cerros!”. Recuperado el 8 de junio de 2022, de Diario Financiero: <https://www.df.cl/noticias/site/artic/20180727/pags/20180727120550.html>
- Jessop, B. (2000). The crisis of the national spatio-temporal fix and the tendential ecological dominance of globalizing capitalism. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(2), 323-360.
- La Tercera. (27 de diciembre de 2017). Empresa Portuaria de Valparaíso extiende en 10 años concesión de Terminal 1 a TPS. Recuperado el 18 de diciembre de 2021, de latercera.com: <https://www.latercera.com/pulso/empresa-portuaria-valparaiso-extiende-10-anos-concesion-terminal-1-tps/>
- Lazega, E. (1998). Réseaux sociaux et structures relationnelles. Paris: PUF.
- Lechner, N. (1992). El Debate sobre el Mercado y el Estado. FLACSO.
- Lechner, N. (1999). El estado en el contexto de la modernidad. En N. Lechner, R. Millán, & F. Valdés, *Reforma del Estado y Coordinación Social* (págs. 39-54). México: Plaza y Valdés Editores.
- Lefèbvre, H. (1972). *La Revolución Urbana*. Madrid: Alianza Editorial.
- Lefèbvre, H. (1974). La producción del espacio. *Revista de sociología*(3), 219-229.
- Lefèbvre, H. (1976). *Espacio y Política: El Derecho a la Ciudad*. Barcelona: Península.
- Lefèbvre, H. (1978). *El Derecho a la Ciudad*. Barcelona: Ed. Península.
- Lefèbvre, H. (2013 [1974]). *La Producción del Espacio*. Madrid: Capitán Swing Libros.
- Leiva Torres, G. (22 de noviembre de 2013). A 5 años de la Inauguración del Acceso Sur al Puerto. Recuperado el 21 de abril de 2022, de Plataforma Urbana: <https://www.plataformaurbana.cl/archivo/2013/11/22/a-5-anos-de-la-inauguracion-del-acceso-sur-al-puerto/>
- Lefebvre, H. (2013 [1974]). *La Producción del Espacio*. Madrid: Capitán Swing Libros.
- Lipietz, A. (1994). The national and the regional: their autonomy vis-à-vis the capitalist world crisis. En R. y. Palan, *Transcending the state-global divide* (págs. 23-44). Boulder: Lynne Rienner.
- Logisber. (2021). Transporte internacional de carga sobredimensionada. Recuperado el 17 de junio de 2021, de Logisber.com: <https://logisber.com/blog/transporte-internacional-de-carga-sobredimensionada>

- Mapa.Valpo. (2017). Almacenes fiscales. Recuperado el 22 de abril de 2022, de mapa.valpo.net: <https://mapa.valpo.net/content/almacenes-fiscales>
- Marítimo Portuario. (28 de agosto de 2015). Lancheros de Valparaíso piden compensaciones por extensión de 120 metros de TPS. Recuperado el 22 de marzo de 2022, de Marítimo Portuario: <https://www.maritimoportuario.cl/mp/lancheros-de-valparaiso-piden-compensaciones-por-extension-de-120-metros-de-tps/>
- Marítimo Portuario. (29 de abril de 2015). TCVAL pide un año de plazo para responder las observaciones del T2 al Servicio de Evaluación Ambiental. Obtenido de Marítimo Portuario: <https://www.maritimoportuario.cl/mp/tcval-pide-un-ano-de-plazo-para-responder-las-observaciones-del-t2-al-servicio-de-evaluacion-ambienta/>
- Martín Criado, E. (2008). El concepto de campo como herramienta metodológica. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas* (Reis) (123), 11-33.
- Martínez Lorea, I. (2013 [1974]). Prólogo. En H. Lefebvre, *La producción del espacio* (págs. 9-30). Madrid: Capitán Swing. doi:ISBN: 978-84-941690-5-2
- Mathews, J. (1997). Power Shift. En *Foreign Affairs* (págs. 50-66).
- Mayntz, R. (2001). El Estado y la sociedad civil en la gobernanza moderna. *Revista del CLAD Reforma y Democracia*, Caracas .
- Meluci, A. (1994). Asumir un compromiso: identidad y movilización en los movimientos sociales. *Zona abierta*(69), 153-180.
- Memoria chilena. (2021). Huelga portuaria de Valparaíso. Recuperado el 5 de junio de 2022, de Biblioteca Nacional de Chile: <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-94162.html>
- Messner, D. (1999). La transformación del Estado y la política en el proceso de globalización. *Nueva Sociedad*(163), 71-91.
- Ministerio de Defensa Nacional. (11 de enero de 1995). ESTABLECE POLITICA NACIONAL DE USO DEL BORDE COSTERO DEL LITORAL DE LA REPUBLICA, Y CREA COMISION NACIONAL QUE INDICA. Decreto 475.
- Ministerio de Economía, Fomento y Turismo. (2019). Informe de cruceros internacionales en los puertos de Chile. Gobierno de Chile. Obtenido de <http://www.subturismo.gob.cl/>
- Ministerio de Educación. (1986). DECRETO 1552: DECLARA MONUMENTOS HISTORICOS LOS VIEJOS GALPONES DE LA MAESTRANZA Y LA ANTIGUA TORNAMESA DEL FERROCARRIL Y DECLARA ZONA TIPICA DE PROTECCION EL SECTOR DE LA ESTACION BARON, DE VALPARAISO. Obtenido de Biblioteca del Congreso Nacional de Chile / BCN: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=226682>
- Ministerio de Hacienda. (5 de agosto de 1953). APRUEBA LA LEY ORGANICA DE LA DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA MERCANTE/ DFL 292. Obtenido de Biblioteca del Congreso Nacional de Chile BCN: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=5333>
- Ministerio de Hacienda. (14 de 02 de 2007). Ley Orgánica de Aduanas. Obtenido de Aduanas Chile: https://www.aduana.cl/aduana/site/docs/20070214/20070214101941/dfl_329_20_jun_1979.pdf
- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. (13 de abril de 2019). Cierre de temporada de cruceros 2018-2019 llega a record histórico de pasajeros y destaca auge de la actividad turística del sector. Santiago, Chile.

- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones; Subsecretaría de Transportes. (19 de Diciembre de 1997). Ley 19.542. Moderniza el Sector Portuario Estatal. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Recuperado el 11 de Junio de 2019, de Biblioteca del Congreso Nacional de Chile: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=82866>
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (15 de Junio de 2009). Decreto 1023-Artículo Segundo. APRUEBA PLANO SECCIONAL BORDE COSTERO SECTOR BARÓN, PLANOS PSPB-01 Y PSPB-02, SECTOR MUELLE BARÓN, SU MEMORIA Y TEXTO RESOLUTIVO. Municipalidad de Valparaíso .
- Ministerios de las Culturas, las Artes y el Patrimonio. (18 de 11 de 2014). CNCA y CORFO dan la partida a plan “Valparaíso Ciudad Innovadora, Sustentable y Creativa”. Obtenido de Institucional. Ministerios de las Culturas, las Artes y el Patrimonio. Gobierno de Chile: <https://www.cultura.gob.cl/institucional/cnca-y-corfo-dan-la-partida-a-plan-%E2%80%9Cvalparaiso-ciudad-innovadora-sustentable-y-creativa%E2%80%9D/>
- MINVU. (2005). Guía de arquitectura de Valparaíso. Chile. Obtenido de Junta de Andalucía: https://ws147.juntadeandalucia.es/obraspublicasyvivienda/publicaciones/04%20COOPERACION%20INTERNACIONAL/guia_de_arquitectura_valparaiso/libro_electronico_valparaiso_II/files/assets/basic-html/index.html#34
- MINVU. (2014). Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso 2014.
- MOP. (2005). Chile 2010 Visión Ciudad Bicentenario. Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Planeamiento. Santiago: Gobierno de Chile.
- Moreira Gregori, P., Martín, J., Oyarce, F., & Moreno García, R. (2019). Turismo y patrimonio. El caso de Valparaíso (Chile) y el perfil del turista cultural. Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, 17(5), 1005-1019.
- MTT. (2010). ASESORÍA PARA LA ELABORACIÓN DE UNA POLÍTICA DE DESARROLLO DEL SISTEMA PORTUARIO PARA LA V REGIÓN DE VALPARAÍSO. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Soluciones Integrales S.A.
- MTT. (2020). Plan Nacional de Desarrollo Portuario Accesibilidad Terrestre a Puertos 2020. Recuperado el 17 de marzo de 2022, de Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: <https://filesprod.observatoriologistico.cl/assets/b94f3fc9-3827-4ddf-9d4e-473eb321c41e.pdf>
- MTT (2006) Decreto N°144 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
- Muelle Barón A.G. (s.f.). Muelle Barón Historia. Recuperado el 16 de julio de 2021, de muellebaronvalpo.cl: <https://muellebaronvalpo.cl/historia-2/>
- Mujica, F. (17 de diciembre de 2018). A un mes del tenso paro en Valparaíso: La cronología del conflicto portuario de los trabajadores eventuales. Obtenido de EMOL Economía: <https://www.emol.com/noticias/Economia/2018/12/17/931127/A-un-mes-del-paro-en-Valparaiso-La-cronologia-del-conflicto-portuario-de-los-trabajadores-eventuales.html>
- Mundo Marítimo. (21 de febrero de 2003). Construcción en Caleta Portales comenzará el segundo semestre. Recuperado el 27 de marzo de 2021, de Noticias: <https://mundomaritimo.cl/noticias/construccion-en-caleta-portales-comenzara-el-segundo-semester>
- Mundo Marítimo. (04 de julio de 2014). Acuerdo entre EPV y Sociber posibilitará permanencia de Dique Valparaíso III en actual ubicación. Obtenido de Mundo Marítimo: <https://mundomaritimo.cl/>

- noticias/acuerdo-entre-epv-y-sociber-posibilitara-permanencia-de-dique-valparaiso-iii-en-actual-ubicacion
- Mundo Marítimo. (08 de abril de 2016). Adendas de Tcval a T2 de Valparaíso obligan a nuevo proceso de participación ciudadana. Obtenido de Mundo Marítimo: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/adendas-de-tcval-a-t2-de-valparaiso-obligan-a-nuevo-proceso-de-participacion-ciudadana>
- Mundo Marítimo. (1 de septiembre de 2020). Valparaíso Terminal de Pasajeros (VTP) demanda a Puerto Valparaíso y exige término de la concesión. Valparaíso. Recuperado el 26 de octubre de 2021, de <https://www.infraestructurapublica.cl/valparaiso-terminal-pasajeros-vtp-demanda-puerto-valparaiso-exige-termino-la-concesion/>
- Mundo Marítimo. (15 de junio de 2021). Puerto Valparaíso extiende concesión del Terminal 2 a TCVAL en el marco del proceso de licitación de transición. Valparaíso. Recuperado el 25 de octubre de 2021, de <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-valparaiso-extiende-concesion-del-terminal-2-a-tcval-en-el-marco-del-proceso-de-licitacion-de-transicion>
- Municipalidad de Valparaíso. (2001). Zona Muelle Barón, Bodega Simón Bolívar . Obtenido de Ficha Técnica: Inmuebles y espacios públicos relevantes: <http://www.municipalidaddevalparaiso.cl/archivos/Plan%20Regulador/11.-%20SECTOR%20BORDE%20COSTERO%202005/FICHA%20ICH.pdf>
- Municipalidad de Valparaíso. (2002). Pladeco 2002. Valparaíso.
- Municipalidad de Valparaíso. (2005). MEMORIA EXPLICATIVAPLANO SECCIONALBORDE COSTERO SECTOR BARON. Obtenido de Ordenanza N°190: Aprueba modificación al Plan Regulador de Valparaíso.
- Municipalidad de Valparaíso. (2015). PLAN REGULADOR COMUNAL DE VALPARAÍSO. Obtenido de Doc Player: <https://docplayer.es/14605011-Plan-regulador-comunal-de-valparaiso.html>
- Municipalidad de Valparaíso. (2016). Plan Director de Gestión Patrimonial 2016 IMV DGP . Obtenido de Pladeco Valparaíso: https://issuu.com/pladecovalparaiso/docs/plan_director_de_gesti_n_patrimoni
- Municipalidad de Valparaíso. (22 de abril de 2020). Parque Barón. Obtenido de SECPLA Municipalidad de Valparaíso: <https://web.municipalidaddevalparaiso.cl/parque-baron/>
- Municipalidad de Valparaíso. (2020). Pladeco 2020-2030. Creamos Valparaíso para el siglo XXI. Valparaíso. Obtenido de <https://web.municipalidaddevalparaiso.cl/wp-content/uploads/2022/04/PLADECO-2020-2030-VALPARAISO.pdf>
- Oslender, U. (2002). Espacio, lugar y movimientos sociales: hacia una “especialidad de resistencia”. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, Universidad de Barcelona, VI(115). Obtenido de <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-115.htm> [ISSN: 1138-9788]
- Parra, C. (15 de mayo de 2020). Paseo Wheelwright. Recuperado el 25 de marzo de 2021, de VLPO. Alcaldía Ciudadana I. Municipalidad de Valparaíso: <https://www.vlpo.cl/2020/05/15/paseo-wheelwright/>
- Paseo del Puerto. (2018). Tiendas. Recuperado el 18 de octubre de 2021, de Paseo del Puerto: <http://www.paseodelpuerto.cl/tiendas/>
- Piketty, T. (2014). El capital en el siglo XXI . Cambridge: El Belknap Press de Harvard University Press.
- Plataforma Arquitectura. (8 de mayo de 2015). Concurso Público para Viaducto Acceso Sur y Muelle Prat, Valparaíso. Obtenido de Arch Daily:

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/764223/concurso-publico-anteproyecto-urbano-nil-paisajistico-viaducto-acceso-sur-muelle-prat-valparaiso>

- Portal Portuario. (15 de julio de 2017). TCVAl presenta adenda complementaria y adquiere nuevos compromisos voluntarios. Obtenido de Portal Portuario: <https://portalportuario.cl/tcval-presenta-adenda-complementaria-adquiere-nuevos-compromisos-voluntarios/>
- Portal Portuario. (25 de septiembre de 2020). EPV notifica a VTP del fin de su concesión y la acusa de incumplir contrato. Recuperado el 29 de julio de 2021, de Portal Portuario: <https://portalportuario.cl/epv-notifica-a-vtp-del-fin-de-su-concesion-y-la-acusa-de-incumplir-contrato/>
- Portbooker. (2008). Marina Puerto Deportivo Valparaíso (Valparaíso, V Región de Valparaíso). Recuperado el 16 de junio de 2021, de www.portbooker.com: <http://www.portbooker.com/es/puertos/puerto-deportivo-valparaiso/valparaiso/v-region-de-valparaiso/chile>
- Quintana Meléndez, P. (2017). De lo urbano generalizado y la Mega-Región Central de Chile. El caso de la relación entre Santiago y Valparaíso. REVISTA AUS 21, 38-43.
- Radio Festival. (1 de diciembre de 2015). Comenzó recuperación de playa Las Torpederas. Recuperado el 24 de abril de 2022, de Radio Festival: <https://www.radiofestival.cl/comenzo-recuperacion-de-playa-las-torpederas/>
- Radio Valentín Letelier. (10 de mayo de 2017). Miembros del Consejo de la Sociedad Civil piden al municipio actuar por ilegalidad de Puerto Barón. Recuperado el 28 de julio de 2021, de RVL Universidad de Valparaíso: <https://rvl.uv.cl/noticias/1894-miembros-del-consejo-de-la-sociedad-civil-piden-al-municipio-de-valparaiso-hacer-efectiva-ilegalidad-de-puerto-baron>
- Radio Valentín Letelier. (18 de octubre de 2018). Concejal Daniel Morales insiste en postura contra Terminal 2 y niega que por esto reciba dinero de Terminal Pacífico Sur. Recuperado el 30 de abril de 2022, de Radio Valentín Letelier - Universidad de Valparaíso: <https://rvl.uv.cl/noticias/2688-concejal-daniel-morales-insiste-en-postura-contra-terminal-2-y-niega-que-por-esto-reciba-dinero-de-terminal-pacifico-sur>
- Ramos, P. (8 de julio de 2010). Buque varado vivió emergencia en Portales en temporal anterior. Recuperado el 26 de marzo de 2021, de El Mercurio de Valparaíso: https://www.mercuriovalpo.cl/prontus4_noticias/site/artic/20100708/pags/20100708002102.html
- Reyes, E. (12 de noviembre de 2012). En desguace termina el “Santiaguillo II”, símbolo del velero que descubrió a Valparaíso en 1536. Recuperado el 20 de abril de 2022, de Elmartutino.cl: <https://www.elmartutino.cl/noticia/sociedad/en-desguace-termina-el-santiaguillo-ii-simbolo-del-velero-que-descubrio-valparaiso->
- Riquelme Díaz, J. (23 de octubre de 2018). En 2019 el dique de Valparaíso sería trasladado a Talcahuano. Obtenido de SoyValparaíso: <https://www.soychile.cl/Valparaiso/Sociedad/2018/10/23/562918/En-2019-el-dique-de-Valparaiso-seria-trasladado-a-Talcahuano.aspx>
- Rodríguez Garrido, M. (2015). La ciudad del puerto, el puerto de la ciudad. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- SAAM. (2016). La Compañía. Recuperado el 29 de marzo de 2021, de SAAM: <https://www.saam.com/compania/>

- SAAM. (20 de julio de 2021). Nuestra Historia. Obtenido de SAAM Extraportuarios: <https://www.aep.cl/nuestra-historia/>
- Sáez Godoy, L. (2004). Valparaíso, Guía Histórico-Cultural siglos XVI-XXI. Valparaíso: Universidad de Playa Ancha de Ciencias de la Educación. doi:ISBN 978-956-296-029-8
- Sassen, S. (2007a). "El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en una economía global: empujando las opciones de políticas y gobernanza. *Eure*, 33(100), 9-34.
- Sassen, S. (2007b). Una sociología de la globalización. *Análisis Político*(61), 3-27.
- Schlögel, K. (2007). En el espacio leemos el tiempo. Sobre historia de la civilización y geopolítica. Madrid: Ediciones Siruela.
- Secchi, B. (2014). Primera lección de urbanismo. Lima: Instituto Italiano di Cultura & Facultado de Arquitectura y Urbanismo, PUCP.
- SECPLA IMV. (2013). PROYECTO SECTOR PLAYA LAS TORPEDERAS. I. Municipalidad de Valparaíso, Secretaría Comunal de Planificación, Valparaíso. Recuperado el 23 de abril de 2022
- SEP. (6 de septiembre de 2015). Merval planifica soterrar la línea en Valparaíso y reubicarla para que pase por Pedro Montt. Recuperado el 26 de abril de 2022, de Sistema de Empresas Públicas: <https://www.sepchile.cl/2015/09/06/merval-planifica-soterrar-la-linea-en-valparaiso-y-reubicarla-para-que-pase-por-pedro-montt/>
- SERNATUR. (2012). ATRACTIVOS TURÍSTICOS REGIÓN DE VALPARAÍSO 2012. Obtenido de Servicio Nacional de Turismo: <https://www.sernatur.cl/wp-content/uploads/2018/09/V-REGION-DE-VALPARAISO.pdf>
- Simmel, G. (2013). Filosofía del paisaje. Madrid: Casimiro libros.
- Smith, N. (1984). Uneven Development. Gran Bretain: Ideas.
- Smith, N. (2002). Geografía, Diferencia y Política de Escalas. *Terra Libre*(19), 127-146.
- Smith, N. (2009). La geografía del desarrollo desigual. Obtenido de <https://esepuba.files.wordpress.com/2009/03/neil-smith-la-geografia-del-desarrollo-desigual.doc>
- Soja, E. (2008). Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones. Madrid: Traficantes de Sueños.
- SUBPESCA. Chile. (29 de septiembre de 2014). Presidenta Bachelet hace entrega de concesión marítima a pescadores de Caleta Portales. Noticias históricas. Recuperado el 2021 de marzo de 3
- Sudsecretaría de Turismo. (2018). Informe de Intensidad Turística y Definición de Destinos Turísticos. SERNATUR.
- TCVAL. (2019). Nosotros. Recuperado el 02 de agosto de 2021, de Terminal Cerros de Valparaíso: <https://www.tcval.cl/nosotros/>
- TCVAL. (18 de julio de 2021). Quiénes somos. Obtenido de Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL): <https://www.tcval.cl/nosotros/quienes-somos/>
- TCVALa. (2017). Memoria Anual . Obtenido de Terminal Cerros de Valparaíso: https://www.tcval.cl/wp-content/uploads/2019/02/memoriaanual_2017.pdf
- Texidó, A. (octubre de 2016). Un puerto para la ciudad o una ciudad para el puerto: ¿Existe una alternativa compatible? En A. Echeverri, A. Texidó, G. Undurraga, M. Carroza, M. Ruiz, P. Donoso, T. Elizalde, & P. Donoso (Ed.), Valparaíso y su borde costero. Oportunidad o espejismo. Venecia: SA Cabana. doi:ISBN: 978-956-9082-07-8
- TPS. (2017). Extensión Frente de Atraque. Obtenido de TPS Valparaíso: <https://www.tps.cl/tps-extension-frente-de-atraque>

- TPS. (17 de julio de 2017). TPS Propone muelle dedicado a Cruceros para asegurar recaladas en Valparaíso. Obtenido de TPS Valparaíso: https://www.tps.cl/tps-propone-muelle-dedicado-a-cruceros-para-asegurar-recaladas-en-valparaiso/tps_en/2017-07-17/171651.html
- TPS. (2018). Memoria Anual 2018. Terminal Pacífico Sur Valparaíso. Obtenido de tps.cl: https://www.tps.cl/tps/site/docs/20150413/20150413170006/memoria_anual_tps2018.pdf
- TPS. (2019). Memoria Anual 2019. Terminal Pacífico Sur Valparaíso. Recuperado el 25 de abril de 2022, de Tps.cl: https://www.tps.cl/tps/site/docs/20200409/20200409122202/memoria_tps_2019_08702020.pdf
- TPS. (20 de julio de 2021). Historia. Obtenido de Terminal Pacífico Sur Valparaíso (TPS): <https://www.tps.cl/tps/site/artic/20130805/pags/20130805155329.html>
- TPSa. (2020). Memoria Anual 2020. Terminal Pacífico Sur Valparaíso. Obtenido de tps.cl: https://www.tps.cl/tps/site/docs/20210415/20210415223007/memoria_tps_2020_espanol_15abril.pdf
- TPSb. (2017). Memoria Anual 2017. Terminal Pacífico Sur Valparaíso. Obtenido de tps.cl: https://www.tps.cl/tps/site/docs/20150413/20150413170006/memoria_2017.pdf
- TPSb. (2020). Nuestro Terminal. Obtenido de tps.cl: <https://www.tps.cl/nuestro-terminal-pendiente/tps/2013-08-14/172205.html>
- TPSc. (2020). Obtenido de Terminal Pacífico Sur: <https://www.tps.cl/>
- Tribunal Ambiental. (7 de octubre de 2021). Ministros del Tribunal realizaron inspección en terrenos donde se emplazará proyecto Terminal Cerros Valparaíso, TCVAL. Recuperado el 12 de marzo de 2022, de Tribunal Ambiental: <https://tribunalambiental.cl/ministros-del-tribunal-realizaron-inspeccion-en-terrenos-donde-se-emplazara-proyecto-terminal-cerros-valparaiso-tcval/>
- Trivelli, P., & Nishimura, Y. (2012). 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. SCHEDULE 2: Economic sustainability.
- UNESCO. (s.f.). Casco Histórico de la Ciudad Puerto de Valparaíso. Obtenido de UNESCO: <https://whc.unesco.org/en/list/959>
- UNESCOa. (2003). Barrio histórico de la ciudad portuaria de Valparaíso. Obtenido de World Heritage Convention - UNESCO: <https://whc.unesco.org/es/list/959>
- UNESCOb. (5 de julio de 2003). World Heritage Scanned Nomination. Obtenido de Barrio histórico de la ciudad portuaria de Valparaíso: <http://whc.unesco.org/uploads/nominations/959rev.pdf>
- Universidad de Valparaíso. (23 de octubre de 2017). Museo Caleta Portales inicia marcha blanca con visita de Colegio Millantú de Villa Alemana. Recuperado el 12 de marzo de 2021, de Archivo de noticias: <https://pdn.uv.cl/?id=9043>
- Valencia, N. (30 de octubre de 2014). Arquitectos presentan contrapropuesta a mega centro comercial en Valparaíso. Recuperado el 01 de 11 de 2021, de Arch Daily. Plataforma de Arquitectura: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/756429/arquitectos-presentan-contrapropuesta-a-mega-centro-comercial-en-valparaiso>
- Valenzuela, M. (2019). Las Bodegas Simón Bolívar en el puerto de Valparaíso. ¿Preservación y reutilización del patrimonio portuario? *Portus*, 1-12.

- Vásquez Morales, H. (28 de septiembre de 2017). Salvemos las Torpederas “Lugar de encuentro y Patrimonio”. Obtenido de Facebook: <https://www.facebook.com/858268110892970/posts/1427673807285728/>
- Vergara-Perucich, J., & Texido Zlatar, A. (2018). Hacia la utopía concreta: crítica y prospección para la Ciudad Puerto de Antofagasta, Chile. *Revista de Urbanismo*(39), 1-24.
- Winckler Grez, P. (15 de mayo de 2022). 110 años del molo de abrigo de Valparaíso. *El Mercurio de Valparaíso*, pág. 28. Recuperado el 06 de junio de 2022, de <https://www.mercuriovalpo.cl/impre-sa/2022/05/15/full/cuerpo-principal/28/>
- ZEAL. (22 de julio de 2021). Acerca de ZEAL. Obtenido de ZEAL PuertoValparaíso: <https://www.zeal.cl/acerca-de/>
- Zrari, S. (2016). LOS CONSEJOS DE COORDINACIÓN CIUDAD PUERTO: ¿UN INSTRUMENTO DE GOBERNANZA TERRITORIAL? *Revista Geográfica de Valparaíso*(53), 92–105.

Anexos

ANEXO 1. CAPÍTULO: MARCO METODOLÓGICO

La investigación se enmarca en los Estudios Urbanos y la Sociología Urbana, identificando como tópico de estudio la producción social del espacio. El caso a analizar será la producción social del borde costero de Valparaíso y la trama de relaciones entre los Actores que disputan el espacio.

La naturaleza del problema a estudiar define la opción metodológica de la investigación. En este marco, el concepto de Producción del Espacio y la manera cómo la teoría de Lefèbvre se aproxima para analizarlo fue fundamental para la selección de la estrategia metodológica.

El enfoque del estudio recoge dos fuentes teórico-epistemológicas: la teoría marxista y la sociología comprensiva, de tal modo que la metodología de la investigación considerará tendencias estructurales del sistema social, a partir de las relaciones sociales de producción, considerando factores históricos y de análisis sincrónico. Pero además para abordar integralmente el concepto de producción del espacio es preciso acercarnos al sentido subjetivo que los actores le asignan a su relación con dicho espacio. Cabe detenerse en los movimientos que Lefèbvre ha llamado la dialéctica de la Producción del Espacio: a) Prácticas espaciales; b) Representaciones del Espacio; c) Espacios de Representación. Es en este último momento, comprendido como el espacio vivido, donde se incorpora el sentido subjetivo del espacio para los actores.

En este marco, es pertinente para la investigación recoger la definición weberiana de sociología, la cual busca “comprender, interpretándola, la acción social, para explicarla, causalmente en su desarrollo y sus efectos” (Weber, 1984, pág. 5). La sociología comprensiva, se plantea como unidad de análisis la acción social, la cual solo existe en la relación social donde los actores le otorgan sentidos específicos a partir de sus posiciones sociales. La explicación se desarrolla en el contexto de las tendencias históricas y estructurales de la sociedad, la interpretación permite capturar los sentidos subjetivos de la acción.

También se recurre a la Teoría del Campo de Pierre Bourdieu, la cual, en términos metodológicos tiene la ventaja que ofrece herramientas para el trabajo de campo a nivel meso y micro de la interacción social, permitiendo establecer un puente entre las tendencias sociales estructurales y el tejido de relaciones que los actores desarrollan en los campos específicos, utilizando para ello el análisis de redes sociales (ARS).

Consistente con lo expuesto anteriormente, se ha optado por el desarrollo del enfoque cualitativo para analizar el problema de investigación. De acuerdo a Flick (1998), la investigación cualitativa presenta cuatro rasgos fundamentales a considerar: a) la adecuación de los métodos y las teorías: se buscar desarrollar teorías fundamentadas empíricamente, más que verificar teorías ya conocidas; b) la perspectiva de los participantes y su diversidad: los puntos de vista y las prácticas de los actores son distintos debido a las diferentes perspectivas subjetivas y de conocimientos sociales referidos a ellas; c) la reflexividad del investigador y de la investigación: La subjetividad del investigador/a y de los/as actores implicados son parte del proceso de investigación; d) Existe una variedad de enfoques y métodos en la investigación cualitativa. “Esta variedad de distintas aproximaciones es el resultado de diversas líneas de desarrollo, tanto secuencial como paralelo, en la historia de la investigación cualitativa” (Flick, 1998, pág. 5).

Por otra parte, el estudio se podría clasificar en la categoría de investigación descriptiva, dado que busca caracterizar un proceso y las relaciones de los actores en la producción del espacio. Al respecto Dankhe (1986) señala que “Los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades importantes de personas, grupos, -comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis” (Dankhe, 1986, como se citó en Hernández Sampieri, 2006 [1991], pág. 102). Sin embargo, cabe hacer notar que dicha categorización se inspira más bien en estudios de carácter cuantitativo, que buscan medir las propiedades de un fenómeno. En este marco, si bien la investigación tiene un carácter descriptivo, también busca interpretar dichas descripciones y relaciones identificadas, lo cual es propio de un estudio cualitativo. Una línea argumental respecto a la metodología de investigación cualitativa es que ésta, además de describir, busca analizar, desarrollar o construir teoría. Se trata de lo que se ha conocido como Teoría Fundamentada, la cual tiene su origen en las teorías de Glasser y Strauss, en la década de los '60 (Taylor & Bogdan, 1987), la cual retomaremos más adelante.

La investigación se desarrolla recurriendo a fuentes de información secundaria y fuentes de información primaria.

Fuentes Primarias: Se entiende por fuente primaria a aquella información producida y levantada para el desarrollo de la presente investigación, para lo cual se recurrirá a trabajo de campo.

La información primaria fue levantada mediante la aplicación de entrevistas semiestructuradas a actores del borde costero y mediante la observación no participante, que quedará registrada en un diario de campo y registro fotográfico del espacio en estudio.

Al mismo tiempo, se elaboraron planos del área estudiada del borde costero, identificando los hitos más relevantes para el estudio en edificaciones, estructura de la red vial y ferroviaria. También se realizó registro fotográfico de fundamentalmente en el ámbito de las prácticas espaciales.

Fuentes secundarias: Revisión de estudios y antecedentes levantados anteriormente, sobre el problema en estudio; Revisión de documentos de los actores (Memorias; Actas; Estudios institucionales); Planes y programas; Revistas; Blogs; Declaraciones y noticias en prensa; Revisión de estadísticas relativas a procesos productivos, demográficos, sociales y culturales, de carácter nacional (local) e internacional; Material gráfico y cartografía: Fotos, pinturas, mapas.

Universo y Muestra

Universo: Actores en la producción social del Borde Costero de Valparaíso, a nivel local, nacional y global, provenientes del estado, mercado y sociedad civil.

Muestra: Se utilizó un muestreo de tipo estructural, pretendiendo reconstruir la estructura de relaciones del universo en la muestra seleccionada. Se han seleccionado las/os actores combinando dos criterios fundamentales: La escala: local, nacional y global, y la naturaleza estatal, de mercado o de la sociedad civil de los/as actores, tal como se expresa en la siguiente matriz.

Composición de la muestra

Para construir la muestra de actores se estructuró una matriz simple que considera dos criterios: la escala a la cual pertenecen los actores y si estos provienen del sector público, sector privado y sociedad civil. Se identificaron 41 actores re-

levantes. Algunos de ellos corresponden a instituciones/organizaciones plenamente identificadas. Por ejemplo, a nivel local, la Municipalidad de Valparaíso, a nivel nacional, la Armada de Chile, a nivel global, la empresa operadora del puerto Terminal Pacífico Sur. Pero hay otros actores que han sido identificados de manera colectiva y habrá que seleccionar a uno, dentro de un grupo, como parte de la muestra. Es el caso de las Agencias de Aduana locales; las Empresas de Transporte Terrestre, a nivel nacional y Las Agencias Navieras, a nivel global.

Se logró entrevistar a 39 actores. Quedaron gestionadas dos entrevistas, que no se pudieron concertar por el inicio de restricciones de la pandemia COVID-19, en marzo del 2020.

	LOCAL 26	NACIONAL 7	GLOBAL 6
ESTADO/ SECTOR PÚBLICO 11	1. Municipalidad de Valparaíso 2. Empresa Portuaria de Valparaíso 3. Gobierno Regional de Valparaíso 4. SERNATUR V Región 5. SEREMI MINVU Valparaíso 6. Escuela de Ing. Oceanográfica, UV	1. Unidad Puertos, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones 2. MOP. Planeamiento 3. Dirección de Intereses Marítimos, Armada de Chile 4. Consejo de Monumentos Nacionales 5. Comisión Asesora Presidencial de Puertos	
MERCADO/Empresa Privada 15	1. Asociación Gremial de Dueños de camiones 2. Cámara Aduanera 3. ASONAVE (Asoc.Nac.de Agentes de Naves) 4. SOCIBER (Dique de Valparaíso) 5. Asociación Gremial de Hoteles de Valparaíso 6. Puerto Deportivo Muelle Barón 7. El Mercurio de Valparaíso	1. Proyecto seccional Barón (SAAM) 2. Consultoría Portuaria	1. TPS (Grupo Von Appen) 2. TCVAL (OHL) 3. Valparaíso Terminal de Pasajeros (VTP) 4. Zona de Extensión de Apoyo Logístico (ZEAL) 5. Empresa Naviera CSAV 6. Empresa Naviera AGUNSA
SOCIEDAD CIVIL 13	1. Sindicatos de Pescadores Artesanales Caleta Portales 2. Sindicato de lancheros Muelle Prat 3. COTRAPORCHI (Conf. trabajadores portuarios de Chile) 4. Sindicato N°1 Estibadores/ Mujeres portuarias 5. CONGEMAR (Confederación de gente de mar) 6. SINTACH (Sindicado de trabajadores de agencias de aduana) 7. ANFACH (Asoc. Nac. de funcionarios/as de Aduana) 8. Coordinadora de Defensa de Valparaíso Ciudad – Puerto 9. Ciudadanos por Valparaíso 10. Colegio de Arquitectos 11. Pacto Urbano la Matriz 12. UNCO (Unión Comunal de Juntas de Vecinos) 13. Asamblea Ciudadana de Valparaíso		

Estrategia de reclutamiento de entrevistados/as para la muestra: Identificadas las instituciones, se buscó a sus directivos/as o representantes para invitarlos a ser entrevistados/as. Mediante las páginas web de las instituciones, donde se publica el nombre de directivos/as, teléfonos y direcciones

Tabla n° 16. Actores del Bordo Costero de Valparaíso entrevistados/as (muestra). Fuente: Elaboración propia.

electrónicas e institucionales, se pudo ubicar a los entrevistados/as, además del conocimiento previo de algunas instituciones y actores debido a mi quehacer académico y profesional en la zona.

La invitación a participar en la investigación se realizó mediante correo electrónico, en general, solicitando la entrevista al más alto directivo/a, a saber, gerentes/as generales, directores/as, presidentes/as, o en su defecto, a otra/o directivo/a de la organización. Se adjuntó en el correo la carta de invitación a participar en la investigación (se encuentra en anexo). A las solicitudes de entrevistas se les realizó un seguimiento, incluyendo reiteraciones y llamadas telefónicas.

Técnicas de Producción de información:

Considerando las características de la investigación se seleccionaron dos técnicas para el levantamiento de información en el trabajo de campo. La técnica principal a la que se recurre es la entrevista, la cual se aplicó a personas que representan a actores claves en la producción del borde costero de Valparaíso. Por otra parte, y de manera complementaria, se recurrió a la observación, de carácter no participante en el área de estudio. Ambas técnicas se detallan a continuación:

La Entrevista

De acuerdo a Valles (1999), existe una variedad de estilos y formas para denominar a las entrevistas que caen en la etiqueta de entrevistas cualitativas o entrevistas en profundidad, las que se pueden comprender en dos vertientes: la forma de las entrevistas estandarizadas no estructuradas o la vertiente de los estilos no estandarizados.

Ruiz Olabuenaga caracteriza a la Entrevista como un acto de interacción personal, por definición, donde “se efectúa un intercambio de comunicación cruzada, a través de la cual, el entrevistador transmite interés, motivación confianza, garantía y el entrevistado devuelve, a cambio, información personal en forma de descripción, interpretación y evaluación” (Ruiz Olabuenaga, 1989, pág. 131).

Para Valles (1999) la entrevista cualitativa se puede expresar en tres modalidades: a) La entrevista conversacional informal, donde las preguntas surgen del “contexto y en el curso natural de las interacciones sociales”, pudiendo ser breves o extensas; b) La entrevista basada en un guion, donde “se elabora una guía de temas a tratar pero en condiciones de flexibilidad y libertad para ordenar las preguntas y elaborar otras nuevas que surjan del contenido verbal del entrevistado como de la propia situación de entrevista, así como da al entrevistado libertad para responderlas en sus propios términos”; c) La entrevista estandarizada abierta, la cual consiste en la elaboración de una “pauta de preguntas ordenadas y redactadas por igual para todos los entrevistados, pero de respuesta abierta o libre. También ésta ha recibido como nominación entrevista semi-estructurada” (Valles, 1999, pág. 180).

Entre las alternativas de entrevistas cualitativas, Patton (1990) distingue dos variaciones de este tipo de entrevista: por una parte, la “entrevista basada en un guion” (pág. 288), indicando que se caracteriza por contar con un guion, donde el entrevistador tiene la libertad de ordenar las preguntas a tratar en la propia entrevista. Por otra parte, considera la “entrevista estandarizada abierta” (pág. 288), donde el/la investigador/a estructura un conjunto de preguntas, aplicándola de manera estandarizada a los distintos entrevistados y obteniendo respuestas abiertas.

En este marco, el tipo de entrevista que resulta más apropiada para recoger información referida al problema investigado es lo que se ha denominado entrevista semi-estructurada, la cual se organiza en un guion de preguntas abiertas, organizado en base a dimensiones de la investigación respecto a las cuales se busca obtener información con los sujetos entrevistados. Durante la aplicación de la entrevista se busca establecer un ambiente de conversación, que facilite el flujo de la información de acuerdo al punto de vista del entrevistado/a.

El tipo de entrevista a aplicar también se enmarca en el tipo de “Entrevistas a elites”, tratándose de un estilo de entrevista que busca entrevistado/as “expertos/as” o “bien informados/as” (Valles, 1999, págs. 188-189). Esta expertiz no está referida a niveles de conocimiento técnico, si no al conocimiento del o la entrevistada/o respecto al problema de investigación, si no por su experiencia en la problemática en estudio. En nuestro caso, desde el punto de vista de cada actor.

La o el entrevistado/a transmite la observación que la investigador/a no es capaz de observar por sus limitaciones naturales de aproximación a la situación en la que se encuentra el entrevistado/a.

Las personas entrevistadas representan a actores del Borde Costero de Valparaíso, provenientes de la escala local, nacional y global, ya sean estatales, del sector privado, como de la sociedad civil. Las características de los/as entrevistados/as fueron descritas en la sección “Universo y Muestra”.

La Observación

La observación no participante constituye una herramienta complementaria que podrá ser muy útil para la comprensión del problema de investigación. Contaremos con una descripción del espacio a partir de datos secundarios, sin embargo, su identificación puede verse un tanto fragmentada, considerando el ámbito de acción de cada institución que reporta los datos.

La observación no participante por parte de la investigadora permitirá contar con un registro que complemente la información de los registros. Por otra parte, es útil como antecedente previo, o complementario a las entrevistas a los/as actores entrevistados/as/os.

De acuerdo a Hernández Sampieri (2006), los propósitos fundamentales de la observación en la investigación cualitativa son: a) Explorar ambientes, contextos, subculturas y aspectos de la vida social (Grinnell, 1997); b) Describir comunidades, contextos o ambientes, las actividades que se desarrollan en ellos, las personas que participan en y los significados que le asignan (Patton, 1980); c) Comprender procesos, vinculaciones entre personas y sus situaciones, los eventos que suceden a través del tiempo, los patrones que se desarrollan, así como los contextos sociales y culturales en los cuales ocurren las experiencias humanas (Jorgensen, 1989); d) Identificar problemas de investigación (Grinnell, 1997); e) Generar hipótesis para futuras investigaciones.

Para esta investigación, son aplicables los propósitos consignados en las letras (a), (b) y (c), especialmente en lo relativo al desarrollo de los objetivos (1): Prácticas en el espacio, y (4) caracterización de los actores.

Para el registro de la observación se recurrió a una pauta y registros fotográficos.

Técnica de análisis de datos

La técnica de análisis de la información utilizada en la investigación cualitativa interactúa con la técnica para producir los datos y su aplicación en el trabajo de campo. Por una parte, la identificación previa de tópicos y códigos a interpretar, que se desprenden del marco teórico, y por otra parte, la emergencia de dimensiones relevantes no previstas en el trabajo de campo, constituyen elementos que la investigadora deberá contemplar durante el proceso de investigación y ponderar su relevancia para realizar un análisis pertinente de los datos.

Glasser y Stauss sostienen que la teoría sociológica debe surgir de los datos mediante la investigación social. Consideran que es un proceso estratégico para gestionar y analizar datos, utilizando formas conceptuales para la generación y descubrimiento de nuevas teorías. Esta tendencia es la que se ha reconocido como Teoría Fundamentada, la cual ha tenido distintas derivaciones desde la década de '60 hasta ahora (Abela, García-Nieto, & Pérez Corbacho, 2007).

Otro aspecto característico de la Teoría Fundamentada es la disposición de/la investigadora: quien investiga debe involucrarse en el proceso, debe estar ajeno/a a todo tipo de comportamiento rutinario en el proceso de investigación. Debe existir una estrecha interrelación entre la interacción entre el/la investigador/a y los datos.

De este modo, el análisis cualitativo que se aplica en la presente investigación, se inspira en la Teoría Fundamentada, sin embargo, también recurre al análisis de datos a partir de conceptos que se desprenden de la teoría. Es decir, existe una interacción entre: a) el cuerpo de conceptos definidos a priori por teorías centrales del estudio, como la Teoría de Producción del Espacio, y b) un conjunto de conceptos que surgen del trabajo de campo y que constituyan en sí una base para la interpretación teórica.

De hecho, esta lógica de análisis se podrá evidenciar en el proceso de codificación y decodificación de los datos. Coffey y Atkinson (2003) sostienen que la codificación puede ser pensada como una gama de enfoques, que ayudan a la organización, recuperación e interpretación de los datos. Los autores resaltan la definición de codificación de Miles y Huberman (1994): "Etiquetas o membretes para asignarle unidades de significados a la información descriptiva o inferencial compilada durante un estudio" (pág. 56).

Coffey y Atkinson (2003) reconocen distintas maneras de codificar, amparadas en dos grandes vertientes: una, que identifica códigos a partir de los conceptos fundamentales identificados en la formulación teórica, a priori del trabajo de campo. Otra estrategia es aquella que identifica códigos a partir de la lectura de los datos, sin contar con una identificación a priori.

En esta investigación utilizamos ambos mecanismos. El primero, desde los conceptos a los códigos se refleja más adelante en la operacionalización de objetivos, lo que implica una desagregación de los objetivos específicos de la investigación en tópicos y dimensiones. A partir de éstas podemos dar el paso a la identificación de códigos y su aplicación en el procesamiento de datos. Sin embargo, la otra estrategia, la que se plantea desde una perspectiva émica, permite identificar códigos emergentes del texto a analizar, en nuestro caso, de la entrevista aplicada. Es decir, el análisis de contenido se basa en la identificación de códigos, la relación con su contexto y la relación entre los códigos, ya sea que estos hayan sido identificados antes del trabajo de campo, en base al análisis teórico, como también a aquellos códigos que hayan sido identificados como ta-

les mediante palabras y términos que emergen de la información levantada en terreno. De este modo, se trabajó con una codificación y una codificación final que se muestran en cuadros anexos.

Para el procesamiento y análisis de datos, una herramienta fundamental fue el software de análisis de datos cualitativos (QDAS) NVIVO. Este software permite el análisis de datos en investigaciones que usen transcripción de notas de campo, como entrevistas cualitativas, grupos de discusión y otras técnicas cualitativas (Sabariego Puig, 2018). El NVIVO fue fundamental para analizar la información recogida en las 39 entrevistas semiestructuradas, codificarla, conocer las recurrencias y relaciones entre los códigos, los/as actores y sus relatos.

Para el estudio de las relaciones entre actores se recurrió a herramientas para el estudio de redes sociales (ARS). Las ARS, posibilitan la investigación de relaciones, enlaces, contactos, pautas relacionales y estructuras. Las redes están compuestas por nodos (actores) y líneas (enlaces), pudiendo analizar la cohesión de la red, los subgrupos, la centralidad de los nodos, la composición de los nodos y su relevancia en la creación de enlaces, y otros procedimientos (Cárdenas, 2016).

Para el caso de esta investigación se utilizaron los softwares de Gephi y UCINET. Gephi es una plataforma interactiva de código abierto (open source) para la visualización y exploración de redes y sistemas complejos con gráficos dinámicos y jerárquicos (Molina, 2021). Por su parte, UCINET es un programa central que calcula los indicadores del Análisis de Redes Sociales y que posee una planilla que permite capturar los datos relacionales bajo forma de matrices de adyacencia o de atributos (Arschile, 2014). Específicamente, para se utilizó UCINET para identificar las escalas (local, nacional y global) y los sectores (privado, público, sociedad civil), donde se ubican los actores analizados/as en la red de relaciones.

En este estudio, el análisis de redes permitió la identificación y caracterización de actores según sus posiciones de poder y/o influencia en el campo de la producción social del borde costero de Valparaíso.

Condiciones éticas de la investigación

Esta tesis cuenta con la certificación del Comité de Ética de la Investigación de la PUC, lo cual significó tomar medidas de resguardo de la confidencialidad de la información y su fidelidad, considerando particularmente que se trata de un estudio que desarrolla trabajo de campo, levantando información primaria mediante entrevistas semi estructuradas a personas que representan actores en el Borde Costero de Valparaíso.

Con este propósito de resguardo se elaboraron los siguientes instrumentos que deben ser aplicados en terreno:

- a) Carta de invitación a participar en la investigación
- b) Carta de autorización de instituciones para participar en la investigación
- c) Carta de Consentimiento Informado
- d) Acuerdo de Confidencialidad de la información de colaboradores con la investigación

Especial relevancia guarda la carta de consentimiento informado, donde la persona entrevistada indica si autoriza que la información aportada aparezca en la publicación del estudio identificando su nombre y cargo.

De este modo, se establecen mecanismos de resguardo para que la investigación no produzca impactos negativos en las personas participantes, instituciones que representan o habitantes de la ciudad.

Por otra parte, se explicita que la investigación podría aportar beneficios Indirectos a los habitantes de la ciudad de Valparaíso, en la medida que su borde costero constituye un espacio estratégico para su desarrollo.

ANEXO 2. INFORME CIUDADES PUERTO VISITADAS

HAMBURGO, BERLÍN, AMSTERDAM, ROTTERDAM Y AMBERES

Periodo Desde el 1 al 17 de agosto, 2018.

Objetivo del Viaje Realización de Entrevistas y Observación mediante visitas guiadas a la ciudades Puerto de Hamburgo, Amsterdam, Rotterdam y Amberes; Entrevista en Berlín.

Respecto a los resultados generales, fue posible levantar información relevante para la investigación, mediante la aplicación de entrevista a actores importantes del puerto, de la Municipalidad y empresariado, obteniendo además antecedentes significativos en las reuniones.

Fue una gran oportunidad, haber podido realizar visitas guiadas a las instalaciones y terminales portuarios para realizar la observación y considerar las diferentes magnitudes y escalas en infraestructura y tecnología respecto a puertos nacionales y el de Valparaíso. Existiendo amplias diferencias respecto a la magnitud de infraestructura y de volúmenes de carga, existen similitudes en materia tecnológica.

También fue muy importante para la investigación haber podido realizar la observación en las nuevas áreas urbanas reconvertidas y observar la dinámica del límite portuario y urbano turístico. A partir de esta observación y análisis de las entrevistas a los actores, se aprecia la saludable convivencia de las actividades portuarias y las urbano turísticas, lo que es posible en buena medida por el cumplimiento de exigentes normas ambientales.

Los principales resultados por cada visita se expresan a continuación, de acuerdo a tres grandes dimensiones : a) Características de los puertos; b) Propiedad y modalidad de operación de los Puertos; c) Relación Puerto ciudad. Conflictos y acuerdos. Además del marco teórico y tendencias contextuales, recogidos de la entrevista en Berlín.

1. Principales resultados de la visita a Hamburgo:

a. Características del Puerto:

Hamburgo es el segundo puerto más grande de Europa (el primero es Rotterdam), con especialización en carga containerizada, sin embargo también cuenta con un importante movimiento de carga a granel sólido y líquido (combustible). Tiene una superficie de 71 kms² y 290 atracaderos.

Es un puerto fluvial, con histórica intervención de canales y se extiende desde la ciudad hasta el mar, por el río Elbe.

Carga de Containers – Carga a Granel - Pasajeros

La empresa concesionaria más importante del puerto es HHLA (70% de la operación portuaria). Moviliza 7,2 mill de Teus, € 1,22 bill y genera aproximadamente 5.500 empleos (HHLA, 2017). El empleo es altamente calificado y bien remunerado, en promedio € 5.000 bruto; el empleo de mujeres ha ido en creci-

miento y ahora se aproxima al 30% (2018).

El comercio fluye principalmente hacia Escandinavia, Europa del Este, Rusia y el Sur de Alemania (para el resto de Europa se utiliza Rotterdam). Realiza transporte de pasajeros, pero no es una actividad principal. El sistema logístico portuario funciona con 1/3 de trenes, 1/3 de camiones y 1/3 de embarcaciones menores que movilizan la carga entre Hamburgo y origen/ destino.

b. Propiedad y Modalidad de operación del Puerto

Hamburgo es una Ciudad Estado, dueña del puerto (bienes raíces, infraestructura). Administra el 68% de las inversiones realizadas en el puerto, el 32% restante se transa en la bolsa (23% de ella es de instituciones estatales).

En la estructura de la Administración de la Ciudad (Municipalidad) existe un Ministerio de Economía, del cual depende la Autoridad Portuaria de Hamburgo, quien administra el puerto directamente. La operación del puerto se concede a empresas privadas, las cuales están facultadas para invertir en equipamiento, pero no en infraestructura.

c. Relación Puerto- Ciudad. Conflictos y acuerdos

Existe una resistencia de la ciudad al incremento de recaladas de cruceros, debido a las altas emisiones de material particulado (MP) en el aire, ya que exige mantener energía para miles de pasajeros mientras el barco está atracado en el puerto (a diferencia de las embarcaciones de carga).

Desde la globalización (se explica a partir de la caída del muro) y el cambio tecnológico (contenerización), las instalaciones portuarias y la ciudad no dieron abasto con las nuevas exigencias. La Alcaldía y la Autoridad portuaria comenzaron a diseñar un proyecto (1992) de traslado del puerto hacia un área próxima disponible y liberar las antiguas instalaciones portuarias para la ciudad, principalmente para la construcción de viviendas, oficinas y espacios públicos. El proyecto, que se denominó “Hafen City” se mantuvo en secreto hasta el año 1997 (se explica que para evitar especulación inmobiliaria y oposición de actores mientras el proyecto se estaba diseñando). Ese año, el Alcalde lo presentó al parlamento de Hamburgo y a la opinión pública. Se comienza a diseñar el Plan Maestro y las primeras inversiones urbanas se realizan a partir del 2006.

Hafen City es hoy el proyecto urbano más importante de Europa, con una inversión pública de € 10 bill e inversión privada de € 3 bill. La ciudadanía de Hamburgo está atenta a la administración y destino de Hafen City. El proyecto debe dar cuenta de sus avances y nuevas iniciativas al parlamento, quien las discute, aprueba o rechaza. Existe además participación de los distritos y de las/os vecinos/as directamente en el proceso, pero de manera consultiva. Sin embargo, la instancia soberana de toma de decisiones estructurales respecto al Plan Maestro se ha definido en votación ciudadana, mediante plebiscito.

El Plan Maestro se estructura en tres polígonos de la ciudad, que originalmente se destinaban a instalaciones portuarias. Un polígono se encuentra en ejecución (aprobado por el parlamento y ciudadanía en plebiscito), los otros dos aún están en proyecto, con intensas negociaciones.

Destaca el caso de un proyecto visitado: El Edificio de la Filarmónica de Elbe. Es el proyecto de mayor envergadura y relevancia que se ha construido en la zona de regeneración urbana, inaugurado en enero del 2017 y construido por los arquitectos Herzog & de Meuron. Este representa un caso donde se ha desarrollado una disputa entre actores. El proyecto ha sido de gran polémica por sus altos costos y largo tiempo de construcción. La discusión se ha dado en el parlamento

y en la opinión pública. Es el proyecto cultural más caro de Alemania.

Otro aspecto importante en la observación realizada en los recorridos en la ciudad es respecto al límite de las actividades turísticas/urbanas y las actividades portuarias. Si bien existen zonas destinadas para uno u otro uso exclusivo, existe una zona de frontera donde ambas actividades colindan y conviven. Esto es posible por la exigencia de normas ambientales y urbanas que permiten esta convivencia en la frontera ciudad-puerto.

2. Principales resultados en Berlín

De la entrevista al Phd. Michael Álvarez, destacan como resultados el marco teórico de las tendencias observadas en terreno. Desde el cambio de modelo de producción fordista al post-fordista, las antiguas instalaciones industriales abandonadas se revalorizan, mediante procesos de destrucción creativas, incentivados por la alta rentabilidad del capital financiero y su necesidad de materializarse en el espacio. Lo planteado por Lefebvre, Harvey y otros se expresa en las transformaciones económicas y de la dinámica urbana de las ciudades puerto.

En Europa, se ha evidenciado una tendencia emergente desde el 2014, después de la crisis económica global del 2008/2009. Esta nueva etapa involucra grandes inversionistas, importantes inversiones inmobiliarias, una tendencia a la privatización, particularmente de empresas municipales. China se instala como un actor económico importante. Vale destacar, que todas estas manifestaciones fueron evidenciadas en las ciudades visitadas.

En este escenario, surgen nuevas medidas para garantizar el Derecho a la ciudad, usando el concepto de Lefebvre y Harvey. Entre estas medidas se encuentran las normas más exigentes que permiten chequear proyectos inmobiliarios, en función de relevar su valor de uso respecto a su valor de cambio; el Estado vuelve a comprar empresas; mayor participación de distritos en los sistemas de alerta y propuesta de medidas; recuperación de espacios públicos. Ejemplo: huertos urbanos. Hoy existe una mayor disposición de la ciudadanía a participar.

Otro aspecto importante es el impacto de la financiarización en la producción de vivienda y el aumento de precios de venta y especialmente arriendos, lo que produce gentrificación. Ante esto se han impulsado algunas condiciones de protección social. Entre algunos instrumentos en discusión se encuentran: impulso de empresas constructoras municipales; intervención estatal sobre el suelo; límites públicos a los precios.

3. Principales resultados de la visita a Amsterdam.

a. Características del Puerto

Amsterdam nace como ciudad puerto en el siglo XIV. Durante su historia, fue ganando territorio construyendo canales hacia el mar. El puerto y la ciudad son colindantes.

El puerto de Ámsterdam desarrolla, opera y administra la zona portuaria de Ámsterdam. La zona del puerto de Ámsterdam es uno de los centros logísticos más importantes del mundo. Con un transbordo de carga de 100 millones de

toneladas por año.

Amsterdam es uno de los cinco puertos marítimos más importantes de Europa occidental. La ubicación estratégica y central en Europa hace que el puerto sea fácilmente accesible y garantiza excelentes conexiones con los principales mercados europeos. En la antigüedad fue el puerto más importante de los Países Bajos, pero en el siglo XX el crecimiento de Rotterdam incidió en la disminución y transformación de la actividad portuaria de Amsterdam.

La zona portuaria de Ámsterdam está formada por los puertos de Ámsterdam, Beverwijk, Zaandam y Velsen / IJmuiden. Los puertos en el área del Canal del Mar del Norte (Nordzee) transfirieron 100.8 millones de toneladas de mercancía en el 2017, de los cuales más de 81.3 millones de toneladas al puerto de Ámsterdam. Casi 70,000 personas trabajan en la zona del puerto, de los cuales aproximadamente la mitad están en Ámsterdam.

Es un puerto de transferencia de carga y de cruceros, siendo cada vez más importante la actividad de cruceros, lo que genera además un importante ingreso en la ciudad, producto del turismo de cruceros.

Es destacable que la gestión del puerto efectivamente logra un buen equilibrio entre una buena calidad del entorno de vida y la rentabilidad financiera mediante la operación portuaria.

b. Propiedad y Modalidad de operación del Puerto

El Puerto es una empresa pública, cuyo dueño es la Municipalidad de Amsterdam. Se corporativizó el año 2013, antes de eso el Puerto era administrado directamente por la Municipalidad. Su operación esta concesionada a empresas privadas. La propiedad de la tierra, la infraestructura y los canales es pública. Una observación relevante es que en la cultura está muy enraizada (históricamente) la gestión por acuerdos, lo que se refleja en las características institucionales y las relaciones entre actores. Se avanza en la toma de decisiones, en la medida que se llegue a acuerdo.

c. Relación Puerto- Ciudad. Conflictos y acuerdos

Amsterdam es una ciudad altamente turística. El crecimiento del puerto y de la ciudad, provocan tensiones entre ambos, sumado a la escasez de suelo. A ello se suma el hecho que parte de la zona colindante al Puerto es Sitio de Patrimonio Mundial de la UNESCO. Estas características son muy similares a las que se dan en Valparaíso, lo cual es destacado por los mismos neerlandeses.

Un sector destinado originalmente a puerto se relocizó, dejando disponible espacios para la renovación urbana. Por otra parte, existen proyectos para espacios públicos y viviendas en sectores que se reconvertirían, lo cual está en discusión.

Los actores entrevistados destacan la relación de integración ciudad-puerto, lo que se atribuye a la cultura y a la institucionalidad.

Desde el punto de vista institucional, el hecho que el puerto y la ciudad tengan una misma autoridad contribuye al encuentro de soluciones.

4. Principales resultados de la visita a Rotterdam

a. Características del Puerto

El puerto de Rotterdam tiene su origen en el s. XVII. Hoy, es el puerto marítimo más grande de Europa. El puerto debe su posición de liderazgo a la excelente accesibilidad por mar, a las conexiones intermodales y a las 180,000 personas que trabajan en y para el área portuaria e industrial. Desde la ciudad, se extiende 46 kms. Hasta el mar.

La Autoridad del Puerto de Rotterdam tiene una facturación de aproximadamente 710 millones de euros y 1.150 empleados en diversas funciones en los ámbitos comercial, náutico y de infraestructura. La Autoridad del Puerto de Rotterdam es una empresa pública no cotizada en bolsa.

La especialización del puerto es en carga a granel y containerizada. El 46% de la transferencia es de combustibles, el 30% de containers, el 17% de granel sólido y el 7% de carga fraccionada. Cuenta con industrias importantes instaladas en la zona portuaria, como Esso y Shell.

b. Propiedad y Modalidad de operación del Puerto

La Autoridad del Puerto de Rotterdam gestiona, opera y desarrolla el puerto y el área industrial de Rotterdam y es responsable de mantener un manejo seguro y sin problemas de los envíos. Las acciones de la Autoridad del Puerto de Rotterdam están en manos del Municipio de Rotterdam (aproximadamente el 70%) y del Estado holandés (aproximadamente el 30%). El municipio es el propietario de la tierra y de la infraestructura sobre los canales; los canales son propiedad del estado, al igual que los viaductos que conducen al puerto.

c. Relación Puerto- Ciudad. Conflictos y acuerdos

El crecimiento del puerto y de la ciudad resultó en que ambos convivan de manera colindante. Ello ha exigido importantes normas ambientales que exijan a las empresas mejorar sus emisiones de tal modo que no afecten a la población y al turismo. Este es un aspecto sobre el cual el sector público holandés, junto con las empresas han trabajado. Destaca el importante control que puede ejercer la ciudadanía, desde sus distritos para asegurar adecuadas condiciones ambientales.

Otro aspecto a destacar es que al acercarse a las ciudades las embarcaciones están obligadas de cambiar de combustible, de carbón o petróleo, a gas natural. Particularmente relevante es el caso de los cruceros, que ingresan a atracaderos de zonas urbanas, ya que por la energía permanente que deben ofrecer a los pasajeros son altamente contaminantes.

Otro aspecto importante es que la alta generación de empleo por parte del puerto es muy valorada por la ciudad.

En la medida que crece la actividad económica del puerto, crecen los servicios de la ciudad, incrementando la inversión inmobiliaria. La arquitectura de los altos edificios de Rotterdam, destacan en Europa como arquitectura moderna. La ciudad se vuelve más atractiva.

Se aprecia que existe una relación sinérgica entre el puerto y la ciudad. Desde la

perspectiva de los actores, esto es posible en buena medida por la cultura holandesa de búsqueda de acuerdos. Esto no significa que no existan conflictos entre la ciudad y el puerto, si no que se han podido canalizar y resolver.

5. Principales resultados de la visita a Amberes

a. Características del Puerto

El Puerto de Amberes es el tercero más grande de Europa, después de Rotterdam y Hamburgo. Se especializa en carga coteinerizadas (55%) y granel. El ingreso de cruceros es mínimo. Ha tenido un crecimiento sostenido desde la postguerra, después de la destrucción del Puerto de Hamburgo en la segunda guerra mundial. Se incrementa su crecimiento desde la década de los '60 en adelante, particularmente por su privilegiada conexión fluvial y terrestre desde el norte al centro de Europa. Actualmente su extensión es de 20 Km². Un importante sector de la zona portuaria lo ocupan actividades industriales asociadas al Puerto.

b. Propiedad y Modalidad de operación del Puerto

El Puerto es una empresa pública, cuya propiedad es municipal. Se constituyó en 1997. La empresa realiza inversiones en el recinto portuario, las que son decididas con autonomía del municipio. Concesiona y arrienda a privados las instalaciones, quienes operan la transferencia de carga y han instalado industrias importantes asociadas a la actividad portuaria, como es el caso de la industria de energía. Los privados pueden invertir en equipamiento, no en rellenos ni construcción de atracaderos.

c. Relación Puerto- Ciudad. Conflictos y acuerdos

Non existen importantes tensiones entre el puerto y la ciudad de Amberes. Por una parte porque no existe una competencia por la tierra, dado que la demarcación está clara y es antigua. Más bien el conflicto se desarrolla con localidades que están entre Amberes y el mar, ya que la expansión portuaria, presiona sobre tierras agrícolas y pequeñas comunidades.

Amberes es una ciudad turística, lo cual no se ve entorpecido por la actividad portuaria. El turismo también se desarrolla desde la antigua identidad portuaria. El empleo directo en el puerto de Amberes es de 60 mil personas, a lo que se debe agregar el empleo por servicios conexos, como transporte y sector financiero. La ciudadanía tiene una alta valoración de la actividad portuaria por esta misma razón. Faltó en este caso, contar con el punto de vista municipal.

A modo de síntesis quisiera destacar los siguientes conclusiones para la comparación con la ciudad puerto de Valparaíso.

1. El conocimiento de cuatro de las ciudades-puerto más importantes de Europa, mediante la observación y la visión de actores fundamentales de cada una de ellas. Estas ciudades han podido desarrollarse armoniosamente tanto en la actividad portuaria y la vida urbana y turística. Conocer los factores que han incidido en esta relación es importante para el análisis del conflicto en la ciudad puerto de Valparaíso.

2. Respecto a la convivencia estrecha en el espacio: Se observa que las ciudades de Hamburgo, Rotterdam y Amsterdam colindan estrechamente con sus puertos, situación que no impide mantener las actividades portuarias ni limitar la dinámica urbana. Para que ello sea posible, se diseñaron e implementan normas ambientales para las actividades portuarias más cercanas a las zonas urbanas o turísticas.

Las actividades portuarias e industriales más contaminantes y peligrosas se encuentran alejadas de las áreas urbanas, sin embargo, también siguen estrictas normas ambientales y de manejo de riesgo.

3. Respecto al empleo: A pesar de que la tendencia mundial es que la actividad portuaria es cada vez menos intensiva en empleo por la automatización, estos puertos (fundamentalmente Hamburgo, Rotterdam y Amberes) general importantes puestos de empleo por la presencia de industria manufacturera en los recintos portuarios, con industrias, localizadas en el puerto, elevando competitividad.

4. Respecto a las condiciones geográficas: los cuatro puertos se inician en ríos, donde se origina la ciudad puerto y se expanden hasta el mar. Esto permite condiciones más estables que los puertos marítimos. Además, permite continuar la transferencia de carga en embarcaciones menores por los ríos hacia distintos países y ciudades. A diferencia de Chile, cuyos puertos exigen protección de importantes diques y el transporte interior sólo es posible por vía terrestre.

5. Respecto a la tecnología utilizada en los puertos: Se pudo observar similitudes entre la tecnología y equipamiento portuario observado en el Puerto de Hamburgo y el Puerto de Rotterdam con el puerto de Valparaíso, particularmente, respecto al funcionamiento del Terminal 1 de Valparaíso y las instalaciones de la Zona Extraportuaria de Apoyo Logístico (ZEAL).

6. Respecto a la institucionalidad: Un aspecto relevante en relación a la administración y propiedad de los puertos es que son enteramente o mayoritariamente municipales. Esto marca una diferencia importante con la institucionalidad chilena, ya que los puertos son propiedad del estado nacional o propiedad privada. Esto se identificó como un facilitador para la relación puerto ciudad y para el mejor desarrollo de la actividad portuaria y dinámica urbana. Los Puertos europeos conocidos se corporativizaron entre fines de los '90 hasta el 2013 el más reciente. Esto significa que siguen siendo municipales mayoritariamente, pero con una gestión más autónoma.

7. Respecto a la relación con actores del sector privado: se utiliza el modelo de concesiones o sistemas de arriendos para los operadores portuarios y otras empresas que instalan sus industrias en el puerto. Las empresas pueden invertir y ser propietarias del equipamiento, pero la infraestructura portuaria es inversión y propiedad pública.

Se observa, particularmente en los puertos holandeses, el trabajo en colaboración con las empresas, las cuales se asocian y controlan calidad.

8. Respecto a los actores políticos y ciudadanos. Existe una atención fundamental de los Alcaldes en las decisiones respecto al puerto y la relación con la ciudad. A ello se suma la discusión en el parlamento y los concejos municipales. También existe en algunos casos, relación directa con distritos. Ello, particularmente en caso de conflictos (Hamburgo, Hafen city). Si bien existen grupos de acción colectiva ciudadana parecen ser poco relevantes.

9. Se pudo obtener una relación entre lo observado y la visión general y teórica aportada por la entrevista realizada en Berlín, respecto a ciudades puertos europeas, financiarización y derecho a la ciudad.

10. Los registros de todas estas actividades también constituyen un beneficio para la investigación, quedando en: registro de audio, registro fotográfico y cuadernos de notas.

Se logró establecer importantes contactos con la administración pública de los Puertos de Amsterdam, Rotterdam y Amberes; con los Municipios de Hamburgo, Amsterdam y Rotterdam; Con importantes empresas portuarias privadas de Rotterdam y Hamburgo; con el Servicio Ambiental de Holanda; con la Embajada de Chile en Países Bajos; con doctorandos en arquitectura en Países Bajos.

RESUMEN VISITA CIUDADES PUERTO DE ESPAÑA

Ciudades Puerto en España: Barcelona y Valencia. Puertos marítimos
España cuenta con Administración Nacional de Puertos, de carácter estatal nacional Aplican sistema de concesiones a equipamiento, en estudio infraestructura (2016).

Separación de puerto comercial y puertos turísticos (Cruceros), trasladan operaciones comerciales y destinan antiguas estructuras a puertos turísticos
Conflictos ciudad puerto: Debido al incremento del movimiento de cruceros en puertos turísticos

- Caso Barcelona:
- Municipio y ciudadanía plantea crisis en capacidad de carga turística en la ciudad por cruceros, también por espacio ocupado por incremento de yates de lujo, colindantes a poblaciones medio/bajas
- Caso Valencia:
- Expansión puerto comercial. Experiencias de resistencia de actores locales. Municipio y ciudadanía

Actividades realizadas en Barcelona:

1. Recorrido terrestre y marítimo por el puerto turístico de Barcelona: Cruceros, Yates y Parques
2. Entrevista al Gerente Urbanístico Entrevistado Gerente Urbanístico Barcelona, Port 2000

Actividades realizadas en Valencia:

1. Entrevista a Gerente Comercial Puerto de Valencia, Marta Villalón
2. Recorrido guiado por Terminales de carga del Puerto de Valencia
3. Recorrido terrestre por el Terminal turístico de Valencia: Cruceros, Yates y Parques

TEMAS PROPUESTOS PARA LA REUNIÓN PUERTO DE BARCELONA

1. Durante las importantes transformaciones de la actividad marítima portuaria en la ciudad desde los años '80, y especialmente en los años 90 (Olimpiadas del '92): Quiénes han sido los principales Actores que participaron en los proyectos y toma de decisiones. Administración Puertos de España, Puerto de Barcelona, Ayuntamiento, empresa privada, ciudadanía

2. Respecto al uso y la administración. Se mantuvo la administración y se modificó el uso. Destino de los ingresos de las distintas actividades del borde costero: Gobierno nacional, r
3. Existencia de conflictos con la ciudadanía para el desarrollo de las transformaciones, o presencia de conflictos con otros actores
4. Desarrollo de alianzas: Sector público Local, nacional; sector público, sector privado; ciudadanía.
5. Aporte al desarrollo de la ciudad Ingresos turismo, ingresos transferencia de carga a la ciudad
6. Algún otro aspecto a desarrollar.

TEMAS PROPUESTOS PARA LA REUNIÓN PUERTO DE VALENCIA

1. En el marco de los procesos de transformación de la actividad portuaria en Valencia durante las últimas décadas. Quiénes han sido los principales actores que han participado en los proyectos y toma de decisiones. A saber, Administración Puertos de España, Puerto de Valencia, Ayuntamiento, empresa privada, ciudadanía
2. Respecto al uso, la administración y propiedad. Se mantuvo la administración y se modificó el uso. Destino de los ingresos de las distintas actividades del borde costero: ¿Gobierno nacional, regional, local?
3. ¿Existencia de conflictos con la ciudadanía para el desarrollo de las transformaciones, o presencia de conflictos con otros actores?
4. Desarrollo de alianzas: Sector público Local, nacional; sector público, sector privado; ciudadanía.
5. Aporte al desarrollo de la ciudad Ingresos turismo, ingresos transferencia de carga a la ciudad
6. ¿Algún otro aspecto a desarrollar?

SÍNTESIS Y CONCLUSIONES VISITA CIUDADES PUERTO SUDAMERICANAS

Observación en 3 ciudades puerto sudamericanas: Buenos Aires, Montevideo y Callao

- Los tres países cuentan con Administración Nacional de Puertos
- Los 3 puertos observados son administrados por el Estado Nacional
- Terminales son concesionados y operadores por privados,
- Presencia importante de capitales globales, empresas portuarias y navieras (Especialmente Callao y Buenos Aires)
- Uso compartido de terminales para carga y cruceros;
- En general, no hay industria manufacturera asociada, Modelo de Desarrollo
- Proyectos logísticos: Infraestructura vial y ferroviaria. Destaca nuevo viaducto carretero de Buenos Aires en construcción
- Han existido tensiones ciudad/puerto, especialmente entre actores institucionales: Municipios y Estado Nacional (especialmente en Buenos Aires), con escasa participación de la sociedad civil
- Proyectos de Reconversión urbana: Caso Puerto Madero
- Los 3 puertos son administrados por el Estado Nacional; Terminales son concesionados a operadores privados, capitales globales; uso compartido por carga y cruceros; en general, no hay industria manufacturera asociada; Navieras y portuarias globales
- Destacado en Buenos Aires, Reconversión Puerto Madero, Ejecución de viaducto por impacto logístico en ciudad
- Destacado en Callao – Lima
- Ciudad portuaria; Impacto proximidad Lima

- Dispone de zonas para expansión
- Destacado en Montevideo (19)
- Baja presión sobre ciudad por expansión puerto, más por logística
- Crecimiento de Puerto de Nueva Palmira

Actividades realizadas en el Puerto de Buenos Aires

1. Entrevista al Arquitecto-urbanista Ramiro López, del Puerto de Buenos Aires (20 de noviembre de 2018)
2. Entrevista Arquitecto a cargo de Proyecto Puerto Madero, Andrés Borthagaray, Municipalidad de Buenos Aires.
3. Entrevista a Arquitecto Urbanista Freddy Garay, Proyecto Puerto Madero
4. Recorrido guiado por Terminal de cruceros de Buenos Aires (21 de noviembre de 2018)

Actividades realizadas en Puerto de Callao, Perú

Principales resultados a la ciudad puerto de Montevideo, Uruguay

Periodo 27 de abril del 2018 al 4 de mayo de 2018

Objetivo de la visita: Realización de Observación no participante mediante visita guiada al Puerto de Montevideo, al borde costero urbano de Montevideo; Aplicación de Entrevista a ejecutivo del Puerto de Montevideo.

Los principales resultados de la visita a la ciudad puerto de Montevideo se obtuvieron mediante la información obtenida con la aplicación de la pauta de entrevista, en las reuniones realizadas y observaciones en terreno. Fue relevante la realización del recorrido guiado por las instalaciones portuarias, permitiendo establecer comparaciones con el puerto de Valparaíso. De igual manera fue relevante recorrer el borde costero urbano, observado su dinámica y relación con el puerto. A partir de estas observaciones y aplicación de entrevista se obtiene que:

a) Características del puerto de Montevideo: Montevideo ha sido ciudad puerto desde sus orígenes, sin embargo, la actual infraestructura portaria fue inaugurada en 1909. Las aguas del puerto corresponden al Río de la Plata y es el principal puerto de Uruguay. Es un puerto multipropósito que transfiere carga a granel, containerizada y fraccionada. También es puerto de cruceros. La coordinación de todas estas especialidades para el ingreso y salida al puerto constituye un desafío y en mayor medida cuando se trata de embarcaciones grandes. Entre las limitaciones de infraestructura la principal es la profundidad de las aguas, debiendo realizar importantes inversiones en el dragado. Por esta razón el tamaño máximo de las embarcaciones que ingresan es de 14 mts. Una ventaja de la localización de los puertos uruguayos es que son la primera parada en el Río antes de Buenos Aires.

El Nuevo Puerto de Palmira es el que ha aumentado más en transferencia de cargas, con amplio espacio para seguir extendiéndose.

b) La propiedad y administración del Puerto de Montevideo: En Uruguay existe la Administración Nacional de Puertos (ANP), que corresponde a una entidad estatal descentralizada que tiene por objeto gestionar el sistema de puertos del país. Además, existen puertos privados a los que se les ha concedido un área de funcionamiento. Cada puerto es estatal, y también el Puerto de Montevideo. Es autónomo por ley, pero su relación es con el estado nacional. No existe relación de dependencia con los departamentos ni municipios. Los puertos estatales son operados por privados, en un modelo de concesiones similar al chileno, pero la diferencia es que el privado sólo puede invertir en equipamiento, no en infraestructura.

c) La relación ciudad puerto. Desde el punto de vista del puerto, no existe mayor tensión entre la ciudad y el puerto. Ello se fundamenta en el hecho que no existen zonas importantes en disputa. Se han producido conflictos con proyectos turísticos, pero se han resuelto. Respecto a los usos de la ciudad para el soporte logístico del puerto los conflictos se han solucionado definiendo zonas de transporte terrestre distintas a las urbanas. La Rambla, que originalmente tenía un intensivo uso de comunicación con el puerto, hoy tiene prohibida la circulación de camiones, con el propósito de liberar su exclusiva funcionalidad urbana y turística. Se plantea además que existe una alta valoración de la ciudad respecto a la generación de empleo del puerto.

Comparación Montevideo con puertos chilenos y Valparaíso

En la visita a Montevideo se pudo observar el funcionamiento del puerto y su relación con la ciudad. Se levantó información mediante las entrevistas, se obtuvo registro en audio, fotográfico, documentos oficiales y registro en cuaderno de notas. Lo anterior, ha permitido generar conocimientos para la investigación, donde destacan entre otras las siguientes conclusiones:

1. El modelo de gestión de puertos en Uruguay tiene similitudes con el chileno, antes de la Ley de Puertos de 1998, dado que la ANP, cumple funciones similares a la antigua EMPORCHI. Respecto a similitudes con el actual modelo de gestión chileno se encuentra el carácter público de las empresas, la relación de dependencia con el nivel nacional y no local.

Por otra parte, ambos modelos de gestión de puertos funcionan con el sistema de concesiones a operadores portuarios privados. La diferencia entre los modelos de ambos países es que en Uruguay, los privados no pueden invertir en infraestructura portuaria y en Chile, sí.

2. El puerto de Montevideo tiene limitaciones en su crecimiento no por falta de espacio, sino por la profundidad de las aguas, lo que no permite el ingreso de embarcaciones de gran calado, lo que a su vez, no exige construir sitios de atraque para embarcaciones grandes tipo post panamax. El Puerto de Nueva Palmira se proyecta con un mayor crecimiento.

3. No se aprecia una importante tensión puerto ciudad, lo que puede obedecer fundamentalmente a que no existe mayor presión por crecimiento de la infraestructura portuaria sobre la ciudad. Se percibe sí la existencia de tensiones con la convivencia con el sistema logístico portuario, pero se indica que se han encontrado soluciones como la construcción de vías de comunicación fuera de las áreas de alto uso urbano y turístico.

4. La ciudad de Montevideo históricamente ha tenido identidad con el puerto, lo que se expresa en la cultura de sus habitantes. La zona del casco histórico, de alto valor patrimonial, colinda con el puerto, lo que no genera aparentemente conflictos.

Actividades desarrolladas en Montevideo

Lunes 30 de abril:

- 1) 16:30 hrs: Reunión con Embajador Gustavo Pacheco, Director General de Cooperación Internacional, Ministerio de Relaciones Exteriores, República de Uruguay. El Sr. Pacheco explica la importancia de la actividad portuaria de la República de Uruguay desde una perspectiva histórica, y en particular, el impacto sobre la ciudad de Montevideo. Describe además el crecimiento portuario hacia el Puerto de Nueva Palmilla. Explica el funcionamiento de la Administra-

ción Nacional de Puertos y su ubicación en la estructura del Estado.

Relata la discusión que se da en el parlamento en ese momento respecto al posible tratado de libre comercio con Chile.

Miércoles 2 de mayo:

2) 11:00 hrs.; Recorrido por Borde costero urbano. Recorrido por la rambla de Montevideo, que bordea el Río de la Plata. Se observan espacios públicos como paseos, plazas, playas, club de yates, restaurantes. La rambla es intensivamente utilizada como espacio público de recreación y deporte por habitantes de Montevideo y turistas. Tiene una extensión de 22 kms. Circula una avenida con importante tránsito vehicular.

3) 15:00 hrs: Recorrido por casco histórico colindante al puerto. El casco histórico corresponde a lo que se denomina en Montevideo Ciudad Vieja. Corresponde a la zona colindante al Puerto, manteniendo construcciones antiguas, las más próximas al puerto. Avanzando hacia al centro de Montevideo se inicia una zona de renovación urbana, conservando en general los atributos históricos. Se observa una zona gentrificada, principalmente de gentrificación comercial.

Jueves 3 de mayo:

4) 10:00 hrs.: Reunión con Sra. Ana María Copello, Directora de Relaciones Nacionales e Internacionales, Administración Nacional de Puertos (ANP), Uruguay. La Sra. Copello da la bienvenida y explica el funcionamiento general de la Administración Nacional de Puertos en Uruguay.

5) 10:30 hrs.: Entrevista al arquitecto Luis Podesta, Jefe de División I+D+I, Administración Nacional de Puertos, Uruguay. El Sr Podesta comienza explicando las características del Puerto de Montevideo como puerto multipropósito, su relación con el país y la ciudad. Se aplica la pauta de entrevista.

6) 12:30 hrs.: Recorrido guiado por instalaciones terminales Portuarios, Puerto de Montevideo. Previa introducción de normas de seguridad, se inicia recorrido por los terminales del Puerto en vehículo, pudiendo descender en algunos hitos. Se pudo observar infraestructura de diques, rellenos, equipamiento de grúas, almacenes, zonas de containers y movimiento de carga. El recorrido termina a las 14:00 hrs.

Contactos u otros aspectos relevantes que destacar del viaje

Se estableció contacto con la dirección de Cooperación Internacional del Ministerio de Relaciones Exteriores de Uruguay, con la Dirección de relaciones internacionales de la Administración Nacional de Puertos y con el Puerto de Montevideo. Se estableció vínculo con el Sr Mariano Arana, ex intendente de Montevideo, pero no se pudo realizar la entrevista porque se encontraba fuera de la ciudad.

SÍNTESIS Y CONCLUSIONES VISITA CIUDADES PUERTO CHILENAS

Observación en 4 ciudades puerto de Chile: Iquique, Antofagasta, Talcahuano y Coronel

- En general existe conflicto entre ciudades y puertos.
- Ley de Puertos (1998) contempla la conformación de Consejos de Ciudades Puerto, que en general no funcionan
- Los recintos portuarios se encuentran en zonas apreciadas por ciudades: valor ambiental, urbano, patrimonial, pero la decisión de su uso ha sido

estrictamente portuaria y no desde las ciudades.

- 10 puertos públicos en Chile. Empresas públicas autónomas, pero altamente centralizadas.
- Planes de desarrollo de empresas portuarias estatales han destinado áreas portuarias y recursos a espacios públicos y proyectos privados
- En general existe conflicto entre ciudades y puertos.
- Ley de Puertos (1998) contempla la conformación de Consejos de Ciudades Puerto, que en general no funcionan
- Los recintos portuarios se encuentran en zonas apreciadas por ciudades: valor ambiental, urbano, patrimonial, pero la decisión de su uso ha sido estrictamente portuaria y no desde las ciudades.
- 10 puertos públicos en Chile. Empresas públicas autónomas, pero altamente centralizadas.
- Planes de desarrollo de empresas portuarias estatales han destinado áreas portuarias y recursos a espacios públicos y proyectos privados

Actividades en ciudades Puerto Nacionales

Ciudad Puerto de Iquique:

1. Entrevista a Alfredo Leiton, Gerente General del Puerto de Iquique
2. Recorrido Guiado por terminales del Puerto de Iquique

Ciudad Puerto de Antofagasta

1. Entrevista Gerente General del Puerto de Antofagasta Alejandro Ahern
2. Recorrido guiado por el Puerto de Antofagasta
3. Recorrido por el Borde Costero de Antofagasta

Ciudad Puerto Coronel

1. Entrevista a Pdte. de la Unión Portuaria de Chile, Coronel, Pedro Riquelme
2. Recorrido guiado por Puerto de Coronel, Pedro Riquelme3.

Ciudad Puerto de Talcahuano

1. Entrevista a ejecutiva del Puerto Talcahuano, Guacolda Vargas
2. Recorrido Guiado por Puerto de San Vicente
3. Recorrido Guiado por Puerto Talcahuano
4. Recorrido por borde Costero de Talcahuano

Resumen de Ciudades Puerto de Europa del Norte:

Hamburgo, Rotterdam y Amsterdam y Amberes. Puertos fluviales.

- Ciudad y puerto colindan y conviven estrechamente.
- Los Puertos son propiedad y administrados por gobiernos locales, lo que facilita la convivencia ciudad puerto
- En general, existe diálogo y coordinación entre actores de ciudades puerto, principalmente en Holanda
- Se aplica modelo de arriendo a largo plazo; propiedad de puertos es pública
- Sólida institucionalidad ambiental que facilita convivencia puerto-ciudad. (Caso de DCMR en Holanda)
- Industrias instaladas en zonas portuarias (arrendadas) generan alto empleo
- Empleo portuario. Altamente calificado, ingresos más altos que promedio, Capacitación, participación creciente de mujeres
- Sociedad civil participa medianamente por canales institucionales: plebiscitos; internet; distritos (a veces)
- Destaca en Hamburgo amplia zona de reconversión portuaria para la ciudad: Hafen City, en observación por parte de parlamento y ciudadanía en distritos. Polémico Edificio Filarmónica de Elbe
- Control de recaladas de cruceros por alta contaminación (uso energía permanente) y en casos, resistencia ciudadana

- Tendencia de concentración de mercado mundial de empresas navieras
- Ciudades Puerto en España: Barcelona y Valencia. Puertos marítimos
- España cuenta con Administración Nacional de Puertos, Estado nacional
- Aplican sistema de concesiones. Concesionarios invierten en equipamiento. Infraestructura es inversión pública (en estudio inversión privada, 2016)
- Separación espacial de puerto comercial y puertos turísticos (Cruceiros), trasladan operaciones comerciales y destinan antiguas estructuras a puertos turísticos
- Conflictos ciudad puerto: Tensión entre Puertos y Municipios Incremento del movimiento de cruceros en puertos turísticos y expansión portuaria sobre áreas de interés de la ciudad
- Caso Barcelona: Municipio y ciudadanía plantea crisis en capacidad de carga turística en la ciudad por cruceros, también por espacio ocupado por incremento de yates de lujo, colindantes a poblaciones medio/bajas
- Caso Valencia: Expansión puerto comercial. Experiencias de resistencia de actores locales. Municipio y ciudadanía

Resumen 3 ciudades puerto sudamericanas: Buenos Aires, Montevideo y Callao

- Modalidad de Administración: Los tres países cuentan con Administración Nacional de Puertos o Autoridad Portuaria Nacional. Son administrados por Puertos públicos que dependen del Estado Nacional. Argentina es un estado federado y sus puertos dependen de los estados y ciudades, a excepción de Puerto Buenos Aires, que depende del estado nacional.
- Modalidad de operación: Terminales son concesionados y operadores por privados, Presencia importante de capitales globales, empresas portuarias y navieras
- Uso de terminales: Uso compartido de terminales para carga y cruceros
- Actividad industrial: En general, no hay industria manufacturera asociada, Modelo de Desarrollo
- Logísticos: Transporte vial y ferroviario. Destaca nuevo viaducto carretero de Buenos Aires en construcción
- Conflictos ciudad/puerto: Principalmente entre actores públicos: Municipios y Estado Nacional, con escasa participación de la sociedad civil
- Proyectos de Reconversión urbana: De los revisados en las ciudades puerto sudamericanas el más importante ha sido el Caso Puerto Madero. Sin embargo, se ha discutido su efectivo aporte a la ciudad. No ha logrado integrarse a la ciudad y sus usos están orientados a las élites más que al ciudadano/a común.

Resumen de 4 ciudades puerto chilenas

- En el país, 10 empresas públicas, herederas de EMPORCHI son autónomas, pero altamente centralizadas y cerca de 60 puertos privados
- Empresas portuarias públicas compiten entre sí, perdiendo beneficios de asociación. Ejemplo Valparaíso - San Antonio
- Empresas portuarias privadas sujetas a otro marco normativo (concesiones marítimas), existe integración vertical, aumentan su competitividad respecto a las públicas. Ejemplo: Antofagasta – Mejillones; Talcahuano – Coronel
- Las empresas públicas en general cuentan con un sector en el recinto portuario de baja explotación. Ejemplo: Puerto de Antofagasta; Puerto de Valparaíso; Puerto de Talcahuano

- Planes de desarrollo de empresas portuarias estatales han destinado áreas portuarias y recursos a espacios públicos y proyectos comerciales inmobiliarios (Malls, Paseos)
- Nuevo marco institucional: Discusión de Ley de Puertos en el Congreso (Comisión investigadora); Asociación de ciudades puerto
- En general, existe conflicto entre ciudades y puertos
- Conformación de Consejos de Ciudades Puerto, contemplados en Ley de Puertos, en general no funcionan
- Asociación Nacional de Ciudades Puerto (Municipalidades)
- El tejido social es heterogéneo. Fuerte organización sindical, organizaciones ciudadanas emergentes

SOBRE LA GOBERNANZA EN LAS CIUDADES PUERTO CHILENAS

En el país, 10 empresas públicas, herederas de EMPORCHI son autónomas, pero altamente centralizadas y cerca de 60 puertos privados

Empresas portuarias públicas compiten entre sí, perdiendo beneficios de asociación. Ejemplo Valparaíso - San Antonio

Empresas portuarias privadas sujetas a otro marco normativo (concesiones marítimas), existe integración vertical, aumentan su competitividad respecto a las públicas. Ejemplo: Antofagasta – Mejillones; Talcahuano – Coronel

Las empresas públicas en general cuentan con un sector en el recinto portuario de baja explotación. Ejemplo: Puerto de Antofagasta; Puerto de Valparaíso; Puerto de Talcahuano

Planes de desarrollo de empresas portuarias estatales han destinado áreas portuarias y recursos a espacios públicos y proyectos comerciales inmobiliarios (Malls, Paseos)

Nuevo marco institucional: Discusión de Ley de Puertos en el Congreso (Comisión investigadora); Asociación de ciudades puerto

En general, existe conflicto entre ciudades y puertos

Conformación de Consejos de Ciudades Puerto, contemplados en Ley de Puertos, en general no funcionan

Asociación Nacional de Ciudades Puerto (Municipalidades)

El tejido social es heterogéneo. Fuerte organización sindical, organizaciones ciudadanas emergente.

