

UNIVERSIDAD DE CHILE
DEPARTAMENTO DE INVESTIGACIONES MEDIATICAS Y DE LA
COMUNICACIÓN, Y ESCUELA DE PERIODISMO

Las claves para recuperar la Joya del Pacífico

Tesis para optar al título de Periodista

Profesora Patrocinante: **Loreto Rebolledo**

Alumna: **Ana Carolina Aránguiz Alday**

Santiago Chile, 2002

"Entre las ciudades de Chile están las que se parecen a Quillota y las que no se parecen a Quillota. Hay muchas Quillotas. Bonitas, feas, extensas, modernas, rústicas, ricas, chicas, míseras, románticas, alegres o tristes. Santiago es la más grande de todas las Quillotas. Valparaíso está entre todas las que no se parecen a Quillota".

Como bien lo grafica Renzo Pecheninno, Lukas, en sus Apuntes porteños, podría afirmarse que Valparaíso es una ciudad que marca la diferencia, que se distingue por ser distinta a todas las demás ciudades de Chile y, también, por cobijar en su interior mundos igualmente diversos entre sí. Su condición de anfiteatro es también particular y posibilita la vista de un doble espectáculo: el mar y la ciudad. De ahí que haya pasado a ser un tópico literario y extraliterario.

Considerado más puerto que ciudad desde su descubrimiento, "porque Valparaíso es puerto, puerto aún cuando no lo quiere ser", según los versos de Salvador Reyes.

En definitiva, es la naturaleza la que define a la ciudad. Y como lo ha dicho Neruda, "el puerto es un debate entre la naturaleza evasiva de las cordilleras y el mar".

Pero la literatura, especialmente la crónica, destaca también el carácter pionero del puerto, lo que si bien en muchos casos corresponde a la realidad histórica, en otros no es tan exacto. Hay una insistencia y una reiteración que pone de manifiesto una especie de búsqueda de reafirmación, como respuesta a la decadencia que ha experimentado desde el

siglo pasado. De este modo, resulta sorprendente la cantidad y la diversidad de áreas en las que Valparaíso se ha autoerigido como "primero".

"Precisamente, Valparaíso nutrió a Santiago" -decía Joaquín Edwards Bello a través de las páginas de La Nación en 1933- renovando la sangre mapuche, y al fin la impermeable masa andina recibió la gotera de la cultura marítima. El deporte, la puntualidad, el cemento, el telégrafo y la prensa, todo eso llegó por Valparaíso".

Algunos de los otros innumerables récord que consigna la literatura incluyen, por cierto, al primer periódico, El Telégrafo de Valparaíso, fundado en 1826. Al año siguiente nació El Mercurio. Figuran asimismo, la primera librería, el primer cinematógrafo, el primer canal de televisión. Primero en el continente es también un ascensor porteño. En esta ciudad se practicó en forma pionera un trasplante cardíaco en nuestro país. Aquí se fundó el Cuerpo de Bomberos, la primera Bolsa mercantil y el primer banco nacional, por dar sólo algunos ejemplos.

La historia de Valparaíso revela como la ciudad, luego de un lento asentamiento en la época de la Colonia alcanza un rápido desarrollo tras la independencia de España, que llega a su culminación desde mediados del siglo XIX hasta la primera década del siglo XX. Lo que sigue después, afirman los historiadores, es un lento proceso de decadencia caracterizado por sucesivas emigraciones de las clases altas, de los profesionales y las empresas que

dieron vida a un impresionante desarrollo comercial, financiero y tecnológico que la situó a la cabeza de la economía nacional y la convirtió en el primer puerto del sur del Pacífico.

"Puede decirse, como regla general, señala el doctor en historia, Luis Ortega Martínez, que Valparaíso se saltó el siglo XX ya que muy pocas implantaciones de calidad superior ocurrieron luego de la última gran obra de la ciudad, la inauguración del molo de abrigo en 1930".

Por aquel año, el puerto ocupaba el cuarto lugar en el país con relación a volúmenes de embarque.

De acuerdo a lo planteado por el doctor Ortega, el ciclo de prosperidad del puerto estuvo determinado por su posición geográfica, por la política de libre comercio establecida por Chile a partir de la Independencia y por el asentamiento masivo de europeos. Así, durante el siglo XIX se asentó su liderazgo en el desarrollo del país, derivado de su temprano proceso de capitalización sustentado en su inserción en el comercio internacional, la constitución de un poderoso sector financiero local, la inversión en el sector minero-exportador (salitre) y el desarrollo de un dinámico sector industrial.

De este modo, se conformó como una sociedad básicamente cosmopolita. Bien podría decirse que Valparaíso se hizo mirando hacia fuera, casi de espaldas a lo autóctono y que no surge de un proceso evolutivo interno, sino de su íntima relación con el mundo externo. Ello se tradujo en que la sociedad del Valparaíso del despliegue, se caracterizara por su

pluralismo y heterogeneidad; dinamismo y adaptación a los cambios; apertura a lo foráneo; y disposición desprejuiciada, tolerante y liberal. Al decir de Joaquín Edwards Bello, "Valparaíso de ayer, larva de ciudad, músculo, hierro y cemento; puro comercio".

Gabriela Mistral también habló del alborozo del puerto: "lo suyo son veinte mil barcos anuales recibidos y lanzados. Lo que lanza son las industrias novedosas y garridas de la zona, que él distribuye a lo largo del trópico; lo que recibe son los azúcares, los arroces tropicales y la maquinaria yanqui e inglesa que en poco tiempo más también se hará por nosotros mismos, territorio adentro" (1931).

Qué duda cabe. Valparaíso era el primer puerto de Chile en antigüedad e importancia. Lo fue también de todo el Pacífico Sur, por su comercio. Los barcos que buscaban su salida por el Estrecho de Magallanes debían detenerse necesariamente en él.

...."Pero vino la apertura del Canal de Panamá que detuvo su crecimiento como el de una planta sembrada muy tarde y que sorprende el hielo del invierno". Muchos historiadores coinciden con la tesis que tan gráficamente expone en estas líneas Benjamín Subercaseaux.

A ello hay que sumarle el nuevo orden de la economía mundial surgido de la Primera Guerra y que origina el retiro de los intereses británicos en Chile. Luego vendría el incremento de la actividad de otros puertos nacionales próximos a los centros generadores de exportación, en especial San Antonio, que relega a Valparaíso a lugares secundarios y al umbral del colapso como puerto.

El proceso de decadencia produjo entonces una serie de transformaciones en la ciudad, las que, en su mayoría, se tradujeron como pérdidas. Y fueron percibidas como tales por sus habitantes.

La consciencia de la decadencia identifica "lo perdido" con la vida y la acción, por tanto con el desarrollo y la dinámica del puerto próspero. Pero, también con el estilo, la elegancia y el carácter que poseía el glamoroso primer puerto de Chile.

"Algo ha quedado aquí flotando del Gran Valparaíso, de los negocios y de los viajes; se respira un recuerdo penetrante de 1900, del puerto violento, impregnado de inglesismo y acción (...) Valparaíso ha ido también perdiendo su carácter...", relata Salvador Reyes en Puerto de Nostalgia.

UN POCO DE HISTORIA: LOS AÑOS DORADOS

La prosperidad porteña es un proceso que se inicia con la Independencia, coyuntura gracias a la cual Valparaíso va adquiriendo el sitio como el principal puerto del Pacífico. La libertad de comercio impulsada por la joven república, sumada a su privilegiada posición geográfica le proporcionaron un esplendor que duraría tanto como los nexos que sustentaban dichas rutas. Este desarrollo llega a su culminación desde mediados del siglo XIX hasta la primera década del siglo XX.

Lo que sigue es un lento proceso de decadencia caracterizado por sucesivas emigraciones de las clases altas, profesionales y empresas, que habían dado vida a un impresionante desarrollo comercial, financiero y tecnológico. Ya en 1920 María Graham expresaba que "Valparaíso debe ser considerado como el puerto más importante del Océano Pacífico y seguramente esto irá en aumento a medida que progresen los reglamentos de aduana y las facilidades de tránsito...Valparaíso sirve de entrepot a toda la costa y almacena las mercaderías de los puertos intermedios".

Para comprender por qué la ciudad aparece tan estrechamente ligada al puerto hay que remontarse un par de siglos atrás. Lo primero que sucede en Valparaíso es la llegada de un barco: el Santiaguillo, en septiembre de 1536.

Todo lo que ocurre después se organiza en torno a esa primera idea: "aquí llegan los barcos", idea que se arraiga de tal manera que logra levantar una ciudad sin fundarla, a pesar de la topografía, a pesar de los terremotos, a pesar del viento, de los incendios y los deslizamientos de tierra. También logra levantar un puerto a pesar de su exposición a los temporales, de su profundidad y de su carencia de terreno plano. Hay que recordar que prácticamente la totalidad del plan de Valparaíso fue rellenado artificialmente desde los tiempos de la colonia hasta las últimas décadas del siglo XX.

Su vitalidad máxima comienza con la apertura del comercio luego de la Independencia y la llegada de numerosos inmigrantes de espíritu emprendedor, especialmente británicos.

Valparaíso fructifica con la colonización de las costas del Pacífico de América del Norte, con la fiebre de oro de California, con la preponderancia chilena en los mares del Pacífico Sur y, especialmente, con la bonanza del salitre.

La fiebre de oro californiana coincidió con la época de mayor apogeo del puerto: en 1850 arribaron a la bahía 1.485 barcos, tendencia que se mantuvo hasta fines de siglo. No era extraño que en esos años de febril actividad estuvieran fondeados en la bahía entre 80 y 100 barcos. A comienzos de la segunda mitad del siglo XIX, en términos de actividad portuaria, sólo San Francisco superaba a Valparaíso en toda la costa del Pacífico. En 1871, arribaron al puerto norteamericano 3.512 embarcaciones, mientras que en Valparaíso lo habían hecho 1.363 naves.

Durante el siglo XIX, la caída de los grandes imperios permite que el comercio mundial se abra a los cinco continentes. Las rutas marítimas cruzan todos los océanos y los puertos pasan a ocupar un lugar clave en la economía mundial.

El puerto de esa época es una industria con enorme radiación. No sólo desarrolla los negocios relacionados directamente con la carga y descarga de buques: almacenes, aduanas, embalajes, actividades de estiba y desestiba, armadores, astilleros, proveedores varios, sino

que también los relacionados con la distribución de mercaderías y con la comunicación internacional, tecnología que por ese entonces residía en los buques.

Así, resulta natural que la casa matriz de una compañía salitrera que extraía nitrato en el norte y exportaba a Europa, estuviera en el punto donde se concentraban las rutas marítimas. A Valparaíso llegaba la comunicación, el correo, el telégrafo y, por tanto, la posibilidad de control y coordinación.

Es lógico que en dicho lugar naciera el mercado financiero, la bolsa, los bancos, las compañías de seguro y toda la sofisticación tecnológica y social que se desarrolló en nuestro país a fines del siglo XIX.

Por esos días, Valparaíso es, indiscutidamente, la capital económica de Chile.

Allí residían los grandes negocios y las grandes fortunas. Allí nacieron gran parte de los avances y las sofisticaciones de la sociedad chilena del siglo XX. Allí surgió el primer diario, el primer servicio de cable, el primer servicio de teléfonos, la primera red de agua potable, el primer alumbrado de gas del continente, la primera radioemisora, etcétera. Fueron esa misma vitalidad y riqueza las que permitieron la rápida reconstrucción de la ciudad tras el terremoto de 1906 y las que desarrollaron una fuerte identidad cosmopolita, emprendedora, comercial, multicultural.

OTRO FACTOR CLAVE: LLEGAN LOS INGLESES

Sin lugar a dudas, factor clave en el rápido desarrollo del puerto fueron los comerciantes que tempranamente se radicaron en él. Los primeros en hacerlo fueron los ingleses quienes desde ese momento lideraron la actividad económica. En su mayoría se trataba de agentes de poderosas casas comerciales y consignatarias británicas. En otros casos, eran empresarios con experiencia y extraordinaria habilidad para la actividad comercial: Jorge Edwards, Tomás Eastman, David Ross, entre otros.

Pero también llegaron alemanes. En 1882 iniciaba sus actividades Huth Gruning y Cía. , al tiempo que el cónsul prusiano Fernando Flindt facilitaba la llegada de otros comerciantes germanos independientes.

Más de algunos norteamericanos se avecindaron también en el puerto, entre quienes destaca, sin dudas, Guillermo Wheelright, en 1824. Mucho más tardíamente, aunque en forma más masiva, se establecen flujos migratorios italianos y españoles, cuya inserción está ligada preferentemente al comercio menor. De cualquier modo, su aporte a la vitalidad comercial interna fue decisivo.

Como lo señala el historiador Baldomero Estrada en "Poblamiento e inmigración en una ciudad-puerto", producto de los constantes procesos de migración, Valparaíso fue durante la mayor parte del siglo XIX la ciudad chilena que reunió la mayor cantidad de europeos. "Valparaíso más parece una factoría extranjera que una ciudad chilena", comenta tempranamente María Graham.

Esta impresión es ratificada por un viajero posterior, según consta en libro "El ferrocarril, un elemento destacado en la urbanización de la región de Valparaíso": "ingleses y norteamericanos parecían, sin embargo, formar la masa de la población de la ciudad y era tal el número de marinos, agentes de comercio, marineros y hombres de negocios que por doquier se veía, a no ser por el diminuto y mísero aspecto del lugar, un extranjero hubiera quizás imaginado que acaba de llegar a una posesión inglesa".

Emergiendo como principal puerto del Pacífico, Valparaíso contribuyó decisivamente a la etapa denominada de "capitalización nacional" por el historiador Eduardo Cavieres. Esta se sustentó en el comercio internacional y en el desarrollo de las exportaciones mineras, primero la plata y el cobre, luego, el salitre.

La consolidación de Valparaíso como el mayor centro financiero del país, derivó hacia la segunda mitad del siglo XIX en un significativo proceso de industrialización. En efecto, proporcionalmente, desde 1985, la población del puerto ocupada en actividades industriales, era escasamente menor que la de Santiago. Sin embargo, ya hacia fines de siglo, presentaba un nivel de industrialización superior a la capital, por el porcentaje de

establecimientos con relación a su población, por la tecnología utilizada y por la proporción de mano de obra empleada. A lo anterior, hay que agregar la mayor estabilidad de la industria porteña que se refleja en el siguiente dato del censo del 1895: un 27 por ciento de las industrias en Valparaíso cuenta con más años de operaciones, frente al 20 por ciento de Santiago.

Los principales rubros industriales de Valparaíso estuvieron concentrados en el sector de alimentos (51 establecimientos en 1895) y metalúrgico (59 establecimientos). La nota destacada en el sector era su propiedad en manos de extranjeros. De las 91 industrias porteñas más importantes existentes hacia 1886 sólo 15 pertenecían a chilenos. De hecho, las más modernas fundiciones del país eran propiedad de británicos; barcos, locomotoras, puentes y piezas para la industria minera eran producidas por fundiciones británicas. Por su parte, las cuatro fábricas de fideos que había en el puerto pertenecían a italianos. Los españoles, predominaban en la industria textil.

En definitiva, por su actividad comercial, financiera e industrial, se puede afirmar que Valparaíso fue un escenario de vanguardia de la economía chilena en el siglo XX. Como afirma Cavieres, "a mediados de siglo Valparaíso había alcanzado todas sus dimensiones internacionales y estaba unido regularmente a todos los mares y océanos. Su comercio externo seguía creciendo y traducía el crecimiento económico que Chile experimentaba".

EL DESARROLLO CULTURAL

Convertido en emporio mercantil y centro de las actividades del comercio, Valparaíso brilló también por su tradición literaria e intelectual. Allí se fundó, por ejemplo, la primera librería que hubo en Chile, la famosa "librería de El Mercurio". Aunque, en rigor, los periódicos constituyeron el primer eje de lo que sería la vida cultural del siglo 19.

En 1842, apareció La Gaceta del Comercio. El Mercurio, se publicaba diez años antes.

Más tarde se le sumaron una serie de otras publicaciones, muchas de las cuales tuvieron fugaz vida: El avisador de Valparaíso, El vigía, El Crisol, El Cosmopolita y El Comercio de Valparaíso, fundado por los ilustres argentinos Bartolomé Mitre y Juan Bautista Alberdi.

Y si de ilustres se trata, por aquellos años Valparaíso recibió a Rubén Darío, quien compartía sus afanes literarios con su cargo como guarda inspector de la Aduana. "Valparaíso fue para mí, ciudad de alegría, de tristeza, de comedia y de drama y hasta de aventuras extraordinarias", escribe el poeta nicaragüense en su Autobiografía. Darío se vinculó a la elite intelectual más renovadora de la época y publicó, en Valparaíso, su primer libro, "Azul", que inauguró el movimiento modernista de la literatura iberoamericana.

Benjamín Vicuña Mackenna publicó en el puerto muchas de sus obras, entre otras la Historia de Santiago, la Historia General del Reino de Chile y la Historia de Valparaíso, la primera obra sistemática que articula, rescata y le insufla una identidad discursiva a la

ciudad. Los hermanos Alberto y Guillermo Blest Gana están muy ligados a esta metrópoli desde jóvenes. Allí publicó una de sus novelas y el otro su poesía.

Valparaíso fue también la sede de los primeros juegos florales, realizados en el centenario de la independencia. Hacia la mitad de ese siglo surge una generación de intelectuales entre los que destacaría Eduardo de la Barra. Paralelamente, se consolida la actividad periodística y literaria. En total, a lo largo del siglo XIX en Valparaíso fueron publicados 207 periódicos, de los cuales seis estaban editados en inglés.

Por aquellos tiempos la metrópoli era punto obligado de los itinerarios de las más célebres compañías líricas y dramáticas. Así, en 1886 se presentó Sara Bernhardt, quien tuvo un discutido desempeño que le acarrió no pocas pifias.

En términos generales, se puede afirmar que durante las primeras décadas del siglo XIX la vida cultural porteña mantuvo e incluso aumentó en algunos ámbitos la vitalidad que acreditaba el siglo anterior. Permanecen y surgieron nuevos periódicos y revistas -entre estas últimas "Sucesos"-, mientras las principales compañías seguían animando los numerosos y elegantes teatros de la ciudad.

Sin embargo, progresivamente la vida cultural comenzará a decaer. Algunos de los periódicos y revistas más tradicionales - La Unión, Sucesos, The South pacific Times-

desaparecieron. Se cerraron o se trasladan a Viña del Mar librerías, teatros y cines. La oferta cultural tiende a desaparecer y a hacerse cada vez más provinciana.

En este contexto, destacan dos procesos, de muy diferente índole, que se contraponen a esta tendencia generalizada. El primero tiene que ver con la mayor presencia y proyección que adquirió Valparaíso en la literatura. A los narradores y poetas locales consagrados, D'Halmar, Edwards Bello, se sumaron celebridades nacionales. Fueron Neruda, de Rokha, Salvador Reyes, Manuel Rojas y muchos más, quienes en calidad de visitantes o residentes temporales, descubren y adoptan a Valparaíso como su patria literaria y tema recurrente en sus creaciones. Se configuró de este modo, un prolífero discurso literario sobre el puerto.

LAS PRIMERAS UNIVERSIDADES

En 1911 partió formalmente el Curso Fiscal de Leyes, en la Escuela Eduardo de la Barra. Fueron los orígenes de la sede porteña de la Escuela de Derecho de la Universidad de Chile. En 1930 abrió la Escuela de Artes y Oficios y el Colegio de Ingenieros de la Fundación Federico Santa María, que llevará el nombre de universidad a partir de 1935. En 1928 se creó, bajo la dependencia del Obispado, la Universidad Católica de Valparaíso.

El desarrollo de estas tres primeras casas de estudio superiores fue sólido y consistente. Progresivamente fueron creando nuevas escuelas y facultades y elevando su nivel académico.

Muy pronto la Universidad Federico Santa María gozó de un reconocido prestigio en el campo de la ingeniería. Se abrieron líneas innovadoras en términos de carreras universitarias: en 1941 la U. de Chile inauguró la Escuela de Biología Marina y, en la década de los sesenta, la de Cine. Por su parte, la escuela de Arquitectura de la Católica sobresalió por el enfoque innovador que imprimió (y aún imprime) a esta disciplina.

En general, fue en las universidades donde se localizó la única oferta cultural, conciertos, teatro, cine arte, que por esos días era posible encontrar en el puerto. En definitiva, Valparaíso se consolidó como el segundo polo universitario después de Santiago.

Este promisorio proceso de desarrollo universitario se truncó con el gobierno militar. No sólo se asistió a una abrupta caída del nivel académico y al cierre de carreras, sino que la Universidad de Chile fue dividida y atomizada. En esos términos, las universidades porteñas también parecían plegarse al que desanimo que afectaba a la vida cultural de Valparaíso.

EL INICIO DEL DESCENSO

Esta verdadera época de oro de Valparaíso que acabamos de describir y que se mantuvo ascendente durante todo el siglo XIX, llegará a su fin a comienzos del siglo XX. La

sangrienta huelga de los obreros portuarios, en 1903, el incendio de la Sudamericana de Vapores, la toma de El Mercurio y, posteriormente el terremoto de 1906, parecieran preludiar el espectacular desplome del puerto.

Sin embargo, fue el inicio de la Primera Guerra Mundial y su coincidencia con la unión artificial entre el Pacífico y el Atlántico a través de Panamá, lo que determinó, aunque no en forma exclusiva, el final de la época de esplendor porteña. "Es una coyuntura muy sui generis, ya que se da la coincidencia de ambos hechos. Entonces a Valparaíso no sólo le afecta la inestabilidad como puerto, porque como Chile tenía una marina mercante muy chica y dependía de la británica y la alemana, quienes se la llevaron para darle uso de guerra y se demoraron un año y medio en restablecer las líneas de comunicación, las redes comerciales. Y cuando se restablece ya no es necesario pasar por Valparaíso porque el Canal de Panamá estaba funcionando", explica Luis Ortega Martínez, doctor en historia y profesor de historia de Chile en la Usach.

Los efectos de la apertura del canal de Panamá se hicieron sentir de inmediato: de las 634 naves extranjeras que habían arribado al puerto en 1912, sólo 283 lo hicieron en 1919.

Valparaíso comenzó a quedar fuera de las principales rutas marítimas.

La apertura del canal aparece como el gran golpe a aquello que por más de un siglo había sustentado parte del desarrollo del puerto chileno: la privilegiada posición geográfica que ocupaba en el Pacífico sur. Con la ruta interoceánica abierta en el istmo, perdió su

estratégico rol como puerto abastecedor de las rutas transatlánticas y como “entrepot” en el circuito de la economía mundial en la región.

El estallido de la Primera Guerra Mundial que alejó los capitales -y por cierto los buques- británicos y europeos de Valparaíso y de Sudamérica y la posterior decadencia del salitre, contribuyeron a este sucesivo deterioro. Un signo visible de la erosión de Valparaíso como eje importador-exportador se reflejó en la caída de los volúmenes de embarque. De este modo, si en 1882 el 19 por ciento de las exportaciones del país salía por Valparaíso, en 1915 ese volumen se vio reducido al 5 por ciento y, en 1930, al 4 por ciento. En 1960, se registró el mismo porcentaje.

Contribuyeron, asimismo, a la declinación de Valparaíso, las dinámicas ocurridas al interior del país y que se pueden sintetizar en cuatro procesos: el primero de ellos fue la consolidación de la minería del cobre como la principal fuente de exportaciones chilena. Segundo, el modelo de industrialización nacional en vistas a sustituir las importaciones. En tercer término, la reforma al Estado iniciada por Carlos Ibañez, donde las decisiones en materia económica se concentran en la capital. Y, finalmente, la concentración del poder económico en grupos industriales y financieros de Santiago.

La conjunción de los tres primeros procesos impactó negativamente en el movimiento portuario. En efecto, el auge exportador de la minería y el proceso de industrialización de algunas provincias, apoyado por políticas estatales en materia de obras portuarias, implicó

la entrada en operaciones de puertos en el norte y sur del país, cuyo sostenido incremento terminó por desplazar a Valparaíso como primer puerto del país. Entre los más favorecidos por estas políticas se cuenta San Antonio, su competidor directo debido a su gran proximidad.

En lo que respecta a la concentración en Santiago de los grupos económicos, se tradujo para el puerto en el cierre o la paulatina migración hacia la capital de buena parte de las industrias, comercio y del sector financiero porteño.

"Además, dice el profesor Ortega, hay una variable política que considerar: a partir de 1925 la actividad bancaria comienza a ser controlada desde Santiago a través del Banco Central. Luego, cuando Ibañez echa a andar su proyecto modernizador del Estado, crea agencias que lo convierten en un Estado centrado en Santiago, lo que constituye un elemento sumamente importante".

Desde ese momento, a su juicio, el presupuesto nacional empezó a dirigirse desde la capital.

Producto de estas dinámicas, Valparaíso ocupó hacia 1930 el cuarto lugar en términos de volúmenes de embarque, después de Antofagasta, Tocopilla, Chañaral y seguido muy cerca por San Antonio. En 1960, la situación de Valparaíso se había deteriorado aún más ocupando el quinto lugar, después de Coquimbo, Punta Arenas, Chañaral y Antofagasta.

En cuanto a los desembarques, entre 1940 y 1960, si bien Valparaíso continuó siendo el primer puerto del país, su capacidad comenzó a observar una caída: si hacia 1930 los volúmenes de desembarque correspondían al 55 por ciento del total nacional, en los sesenta no lograron superar el 30 por ciento.

En 1984, y en un nuevo esquema productivo, Valparaíso como puerto exportador, en términos de volúmenes de embarque, se mantiene en el cuarto lugar, detrás de Huasco, San Antonio, San Vicente y Guayacán.

A la luz de la situación descrita, parece una paradoja, aunque significativa, que las obras para ampliar y modernizar la capacidad del puerto se hayan iniciado en 1912 para ser entregadas en 1930, justamente cuando el período de declinación de Valparaíso comenzaba a dar sus señales más visibles.

A los factores señalados, se suma otra amplia gama de variables, propias de los procesos de transformaciones que a escala mundial y local experimenta el sistema de transportes y comunicaciones. El incremento de la red ferroviaria y después vial en nuestro país, el desarrollo de la aviación a gran escala, así como las propias innovaciones en el sistema naviero, configuró un escenario respecto del cual Valparaíso carecía de capacidad para adaptarse y mantener su liderazgo económico y portuario en el país. Es así como el

crecimiento de la aviación comercial en la década del 60, prácticamente puso fin a los servicios transatlánticos de pasajeros.

SU VECINA, UNA CIUDAD JARDIN

En la segunda mitad del siglo XIX y como apéndice del puerto principal surgió Viña del Mar. Su causa directa fue la construcción del ferrocarril de Santiago a Valparaíso. Uno de sus primeros tramos, entre la Estación Barón y la propia Viña, fue inaugurado un 17 de septiembre de 1855, dejando una rápida y expedita comunicación entre ambas localidades. Quizás por ello Vicuña Mackenna señaló que Viña es la hija de la locomotora, como Santiago lo es de Pedro de Valdivia.

A partir de esta conexión ferroviaria la vida de Viña comienza cambiar. Si bien sus primeros pobladores fueron en buena parte empleados del ferrocarril, una vez inaugurada la línea comenzó un pequeño pero sostenido flujo de los habitantes más acomodados de Valparaíso hacia la nueva ciudad. Entre ellos se contaban numerosas familias inglesas, que construyeron elegantes casas con amplios jardines en el bello entorno que les ofrecía la naciente ciudad. También comenzaron a levantar señoriales mansiones de veraneo algunas de las familias santiaguinas más pudientes.

El ordenado trazado de sus calles y su abundante y hermosa vegetación hicieron que Viña del Mar tempranamente proyectara un hermoso aspecto. Ya en 1878 el gobierno creó la Municipalidad de Viña del Mar.

El terremoto de 1906 provocó la primera gran crisis urbana de Valparaíso. Y es que sus efectos fueron devastadores. No sólo por el sismo sino por los 39 incendios que estallaron en diversos puntos de la ciudad, a lo que se sumó el pillaje reprimido, drásticamente, con fusilamientos masivos. La descripción que hace un cronista en La Unión de Valparaíso es suficientemente gráfica: "no expiraba el ruido cuando empezó el movimiento de la tierra. El suelo subía y bajaba con terrible rapidez, giraba luego, en círculos, iba de un lado a otro para volver al movimiento vertical".

Si bien al cabo de algunos años la ciudad recuperó e incluso mejoró su fisonomía, fue el punto de origen de un proceso de progresiva migración, orientada especialmente a su ciudad vecina. Y es que si Viña del Mar, con anterioridad al terremoto ofrecía la posibilidad de transformarse en el barrio elegante del puerto, "la Versalles de Valparaíso" como se la denominó en algunas notas de prensa de la época, tras éste se convirtió en una alternativa factible para que las clases acomodadas reedificaran sus viviendas.

Como señala el historiador Estrada, "el terremoto de 1906 estimuló a los sectores altos a decidir su traslado a Viña; quienes perdieron sus casas no titubearon en reconstruirlas allí".

A juicio de Luis Ortega a eso se une el gran regalo que, en 1927, Carlos Ibañez del Campo le hizo a Viña del Mar: el Casino. "Eso le proporciona carácter y una orientación hacia los servicios recreativos. Quienes se habían enriquecido con el salitre partieron a Viña que era el Biarritz de la costa pacífica", indica.

El incremento de la población de Viña del Mar pronto se hizo sentir. Hacia 1875 había 1.318 habitantes, los que aumentaron a 26.262 hacia finales de 1900. A partir de ese momento la ciudad comenzó a ostentar un alto crecimiento demográfico.

Sin embargo, su crecimiento más explosivo lo experimentó entre 1960 y 1980, período en el que más que duplica su población: de 115.467 (1960) pasó a tener 263.302 (1982). Entre esos mismos años, Valparaíso tuvo un leve aumento de su población: de 252.865 en 1960, sólo aumentó a 271.051, en 1982.

Si bien en el incremento demográfico de Viña participaron componentes que migran de diferentes localidades del país, incluyendo por cierto a Santiago, no cabe duda que en buena medida la mayor parte de éstos provenían de Valparaíso.

Este ostensible estancamiento demográfico del puerto hace suponer que la migración de porteños no sólo se concentró en Viña del Mar sino que se orientó hacia otras localidades. Por una parte, hacia los pueblos conectados con el ferrocarril a Santiago, es decir, Villa Alemana, Quillota, La Calera. Y, por otra, hacia la propia capital.

El proceso de migración afectó, de manera significativa, a las tradicionales colonias residentes en Valparaíso. Hasta 1907 el aumento de los extranjeros mantuvo tasas de crecimiento altas y sostenidas: 4.961 en 1865; 6.921 en 1885; 10.302 en 1895; 11.559 en 1907. Con posterioridad, se produjo un punto de quiebre y comenzó una paulatina disminución: en 1920 los extranjeros residentes bajaron a 10.363 y, en 1930, a 9.248.

También resulta significativo que hayan sido los ingleses los que delataran la mayor reducción de su presencia en el puerto. Mientras en 1907 la colonia británica superaba los dos mil residentes, en 1930 se había reducido a 1.500.

Estas cifras parecen confirmar que a partir de los primeros años del siglo XX el puerto comenzó su ciclo de paulatina declinación, la que se ha agudizado en las últimas décadas. Y si en el siglo XIX los indicadores demográficos fueron los signos que tradujeron la dinámica de progreso, estos mismos indicadores son elocuentes en mostrar su decadencia. Asimismo, resulta en extremo emblemático que el mismo grupo que impulsó el acelerado proceso de expansión y prosperidad de Valparaíso haya sido el primero en ir abandonando la ciudad.

LA REVOLUCION DE LOS PUERTOS

En las últimas décadas del siglo XX, la revolución del transporte naviero expresada en el uso de containers, una nueva generación de buques y grúas y la racionalización de los puertos emprendida en nuestro país, revolucionó la actividad portuaria. Aumentó radicalmente la velocidad de traspaso; disminuyó el tiempo promedio de estadía de una nave de una semana a no más de dos días; bajó el valor de la mano de obra a un quinto y los ingresos promedio de los operadores a un cuarto; el costo por turno cayó en 20 veces.

La distribución dejó de hacerse en Valparaíso. Allí ya no se almacena ni se embala. Crecientemente la fruta se inspecciona en los packing, los trámites de aduana se realizan fuera del puerto, mientras que la rápida "containerización" de las exportaciones de fruta favorece a San Antonio, que cuenta con mejores accesos y mejor delantal que Valparaíso.

En 1985, sólo en los registros de Emporchi Valparaíso había 10.146 trabajadores. En el 2000, el total de personas vinculadas a la actividad portuaria es de 4.034. Varios de estos empleos son ocasionales, por lo que no se puede afirmar que la totalidad de esas personas vivan del trabajo del puerto.

De un promedio de estadía de una semana, hoy los buques no superan los dos o tres días. Las tripulaciones de la década del 40 fácilmente llegaban a 50 operarios por buque; hoy se ha reducido a menos de una veintena.

La velocidad de transferencia es cada día mayor. Y el fenómeno seguirá aumentando a medida que se incorporen nuevas tecnologías: grúas más rápidas, sistema satelital para el

monitoreo de camiones desde su despacho en packing, etcetera. De acuerdo a datos proporcionados por el Puerto Valparaíso, la velocidad actual de transferencia varía entre 22 a 25 container/hora. Puertos especializados alcanzan un promedio de 38 container/hora y más.

1981: LA PRIMERA MODERNIZACION

En 1963, los puertos de Emporchi movilizaban un total de 4.625 toneladas métricas, de acuerdo a datos de la Cámara Marítima y Portuaria. La cifra mantuvo cierta estabilidad hasta 1978, año en el que subió abruptamente a 7.424 toneladas. Parecía haber señales evidentes de que el país necesitaba aumentar su infraestructura portuaria.

Las inversiones propuestas en la época para Valparaíso, San Antonio y San Vicente superaban los 200 millones de dólares. Pero tales dineros no estaban disponibles.

El sistema operativo de los puertos en esos años consideraba un manejo de la carga compartido por dos sectores diferentes. Las faenas necesarias para trasladar la carga de la bodega desde la nave hasta el gancho o viceversa sólo podían ser realizadas por los "trabajadores marítimos". Las faenas desde el gancho de la nave hasta el almacén de depósito en tierra o viceversa, podían ser efectuadas exclusivamente por la Empresa Portuaria de Chile, empresa estatal propietaria de los principales puertos del país.

Hay quienes sostienen que los trabajadores marítimos constituían una especie de monopolio laboral, ya que sólo podían desempeñarse quienes estuvieran en posesión de una matrícula que, por mandato de la ley, entregaba la Dirección del Territorio Marítimo y Marina Mercante. Su número era limitado y transformaba a sus poseedores en propietarios del trabajo por tiempo indefinido. Los empresarios, por su parte, estaban obligados a contratar personal matriculado, sin derecho a selección, recurriendo a organizaciones sindicales únicas y cerradas por especialidad.

En lo que concierne a la Empresa Portuaria de Chile, era dueña exclusiva de las faenas gancho/almacén. Como tal, dirigía, operaba y controlaba centralizadamente los puertos del país, esto es, como un monopolio del Estado a nivel nacional.

En los principales puertos se trabajaba sólo dos turnos de 6,5 horas. Muchas de ellas resultaban improductivas por la escasa coincidencia de horarios entre los trabajadores matriculados y los de Emporchi. El tercer turno estaba sujeto a tantos recargos y exigencias que, en la práctica, era inexistente.

En este marco, la solución que se buscó trascendía la infraestructura. Se optó por desregular el sistema portuario incorporando al sector estatal, gestión e inversión privada. Aquella fue una decisión pionera en América Latina y probablemente en el mundo.

En 1981 se publicó la ley 18.032 que abolió, por inconstitucionales, las normas relativas a matrículas y dotaciones y se autorizó a cualquier chileno para desempeñarse en los puertos.

El Estado indemnizó en más de 50 millones de dólares de la época a los 2.700 trabajadores que poseían matrícula.

Casi simultáneamente se dictó, ese mismo año, la ley 18.042. Esta modificaba radicalmente la estructura de Emporchi creando sociedades anónimas que podían entregar los sitios en concesión a través de un sistema de remates, que más tarde se denominaría modelo multioperador. También puso término a su exclusividad para realizar faenas entre el gancho y el almacén, autorizando al sector privado para llevarlas a cabo.

Tras la dictación de ambas leyes se inició un proceso gradual, pero sistemático, de creación de empresas estibadoras que tomaron integralmente en sus manos las operaciones portuarias con excepción del almacenaje.

Los resultados fueron espectaculares. De acuerdo a cifras de la Cámara Marítima y Portuaria, los ahorros anuales para el comercio exterior en 1999 superaron los 160 millones de dólares, considerando los ahorros directos.

Los puertos chilenos fueron capaces de enfrentar satisfactoriamente -sin más inversión en infraestructura que la ampliación de San Vicente- un crecimiento de la carga de 21 millones de toneladas, en 1979, a 66 millones de toneladas en 1998.

A fines de 1989, a ocho años de dictada la ley, sólo se aplicaba el artículo que quitaba a Emporchi el monopolio de la carga en tierra. En 1990, en uno de los últimos actos legislativos del gobierno militar, la ley quedó reducida a dicho artículo, derogándose el resto.

Pero ya en 1990 comenzó a hacerse evidente la insuficiencia de los cambios. A la importante sobredotación de Emporchi se sumó el explosivo aumento de contenedores movilizados por Valparaíso y San Antonio que, de 120 mil en 1990, pasaron a 450 mil en 1998.

LA SEGUNDA MODERNIZACION

El gobierno de Eduardo Frei Ruiz Tagle decidió también enfrentar los desafíos del sistema portuario con una nueva incorporación de capital y gestión privada a los puertos estatales.

En 1994 y con un alto grado de pragmatismo, se iniciaron los estudios que se concentraron en los esfuerzos técnicos y políticos para la modernización de la empresa portuaria estatal. En diciembre de 1997 se publicó la ley 19.542 y con ella dejó de existir la Empresa Portuaria de Chile (Emporchi), creada por Decreto con Fuerza de Ley 290 de 1960.

Con la entrada en vigencia de la llamada ley de "modernización de los puertos estatales", fueron creadas en su reemplazo diez empresas estatales independientes con sus propios directorios. Según esta ley, los respectivos directorios están autorizados para entregar en concesión a privados los actuales frentes de atraque.

Los directorios pueden optar también por el esquema al que entregarán dichas concesiones, ya sea monooperador o multioperador. El primero es un sistema moderno especialmente necesario cuando se requiere equipamiento fijo al costado de la nave y en patios y, en el cual, todas las actividades del frente de atraque las realiza el propietario concesionario del frente. En el sistema multioperador, en cambio, cada operador ocupa el frente de atraque con equipo propio por el tiempo suficiente y necesario para atender la nave que lo contrató.

Debido a que los puertos chilenos son especialmente estrechos y la infraestructura posee un alto costo, los directorios de las empresas portuarias de Valparaíso, San Antonio y San Vicente, han optado por concesionar parte importante de sus puertos en un esquema monooperador, que permite mayor eficiencia y mejor uso del espacio.

Simultáneamente la ley dispuso la reducción de la dotación de Emporchi mediante indemnizaciones y jubilaciones. De 1.750 trabajadores que poseía Emporchi, quedaron 450. Cerca de 760 trabajadores se acogieron a jubilación anticipada.

Según planteó entonces el gobierno, el sistema monooperador era la única opción válida para incorporar equipos fijos a un costo razonable y, especialmente, para un uso eficiente de las áreas adyacentes a los frentes de atraque.

En marzo de 1999, se inició la venta de bases.

DESPUÉS DE DIOS.....

- "Después de Dios el Puerto, así decíamos los trabajadores del sector, por lo menos los del año 60. Había cariño por la actividad y así demostrábamos la importancia de esa actividad para nosotros y nuestras familias. Pero eso se acabó con la tecnificación y la privatización de la actividad portuaria, que fue un arreglo en el que sólo salieron ganando los empresarios. Ahora sin existir contratos permanentes, ofrecen jornadas por turnos y no corren los pagos extras por trabajar los domingos y festivos."

El testimonio pertenece a José Monsalves Espina, trabajador portuario, jubilado en 1988, tras sufrir una discopatía en faenas de descarga. Hoy, con 65 años, este porteño del Cerro Los Placeres, recuerda cómo se trabajaba en el puerto antes de la privatización: "un barco de cinco bodegas daba trabajo para 40 personas que subían a la nave y unas seis cuadrillas en tierra, es decir, 36 personas más.. por turno, demorando normalmente un día y medio a dos días, con turnos de ocho horas. En eso actuaban cinco sindicatos..."

Hoy la desestiba puede hacerse hasta en un turno de 8 horas. El barco no alcanza a estar 24 horas en Valparaíso.

Cuenta Monsalves que había especializados en descargar distintos tipos de mercadería. "No es lo mismo bajar plátanos, fierros o cajas", señala y reconoce que todo se demoraba más, que los barcos pagaban más por estar atracados y gastaban más por estar a la gira" (a la espera de un sitio).

Entonces, la distribución de los turnos estaba a cargo de los sindicatos, lo que para este trabajador se traducía en una destinación de turnos equilibrada para todos los asociados. "Ahora sólo contratan a los que les convienen porque están obligados a aceptar cualquier sueldo y no pueden reclamar con la fuerza de un sindicato. Los sindicatos nuestros eran muy fuertes y es por eso que la ley se hizo para darle más plata a las empresas y protegerlos de los sindicatos", dice con fuerza.

Agrega que la tecnificación fue otro golpe duro para los trabajadores del puerto. El container, las grandes grúas de las naves y los sistemas de desembarque como los de los buques roll on-roll off -que abren puertas y bajan rampas por proa o popa para que bajen 1.500 vehículos por sus propias ruedas- redujeron una gran cantidad de mano de obra.

"Por ejemplo, dice Monsalves, un contenedor a veces trae doce toneladas de carga. Hoy basta un gruero de la nave, dos estibadores que enganchan la grúa al contenedor y dos trabajadores de tierra para instalar las doce toneladas en un camión. Y en eso no pasan más de ocho minutos".

- ¿Cómo operaba en sus tiempos?

- "Por ejemplo, esas doce toneladas de mercadería venían en paquetes, fardos o cajas. Estas eran sacadas por cuadrillas de estibadores quienes las ubicaban en palets (plataformas de madera) y las enganchaban a la grúa del puerto que era manejada por un operario nacional. Posteriormente, el palet bajaba al sitio de atraque donde en grúas horquillas (vehículo de dos ganchos) las trasladaban a las bodegas. Allí cuadrillas de portuarios las ubicaban según el tipo de mercadería, el peso y su destino. Luego, otros trabajadores las cargaban en los camiones, si es que esto no se hacía al momento de sacar los productos del barco".

Si bien reconoce que existía una sobredotación de trabajadores, está convencido de que "la Emporchi y los sindicatos podrían haber administrado bien el trabajo con las nuevas tecnologías y así la gente no estaría cesante. Pero todo fue para que ganaran los empresarios y los que aprobaron las nuevas leyes de trabajo portuario".

Y como prueba de ello menciona su estadía en varios puertos de Europa por los que pasó estando embarcado: "Allí existen puertos que tiene áreas privatizadas y otras no; en ambas

actúan los sindicatos y todo funciona bien porque no existen las leyes que se hicieron aquí en dictadura y que se mantienen todavía", concluye.

¿UN OFICIO EN EXTINCIÓN?

El nombre genérico marítimo portuario es indicativo de la desaparición de este oficio y de su creciente pérdida de importancia. Antes llamados estibadores, huachimanes, embaladores, marineros de bahía, picasares, trabajadores y grueros, estaban representados cada uno por su sindicato. Esa especialización les garantizaba cierta movilidad dentro del puerto: se partía como cargador de cubierta y se terminaba como estibador.

Con la aplicación de las leyes 18.032 esa distinción profesional se perdió. Los sueldos se estandarizaron y los obreros especializados se vieron levantando sacos al igual que los recién llegados al puerto. "Estas leyes fundamentalmente le quitaron poder a los sindicatos y tras la privatización del puerto este poder les fue otorgado a los empresarios; eso trajo la muerte al puerto y la de Valparaíso". La descripción que hace Jaime Muñoz, dirigente de la Congemar, junto con tener un tono acusatorio también tiene un dejo autoincriminatorio, por haber permitido que algo así les sucediera. En definitiva, les metieron un gol y aún no se recuperan.

Tras la entrada en vigencia del nuevo sistema, en 1999, los trabajadores eventuales iniciaron un violento movimiento destinado a obtener jubilaciones e indemnizaciones similares a las obtenidas por los trabajadores de Emporchi. Los puertos de San Antonio, San Vicente y Valparaíso fueron paralizados en varias ocasiones. En Iquique un dirigente paralizó el puerto cerca de 30 días exigiendo no sólo el ciento por ciento de reajuste sino ejercer él la selección del personal y una negociación centralizada.

Los ánimos estuvieron revueltos aquel invierno. Finalmente, el 18 de agosto de 1999 el Ministro Secretario General de Gobierno de Frei, José Miguel Insulza, firmó un acuerdo en representación del gobierno. No obstante, la situación sigue teniendo repercusiones. En marzo del 2000, a pocos días de iniciado el gobierno de Ricardo Lagos, los mismos trabajadores hicieron un nuevo paro, señalando incumplimiento por parte del gobierno del acuerdo suscrito en 1999. Ello ha dado origen a nuevas negociaciones y nuevos acuerdos.

LOS MAS AFECTADOS: LOS PORTUARIOS

Quienes históricamente y, tal vez, con mayor propiedad, han encarnado lo que significa ser porteño, han sido los obreros portuarios. Hombres fuertes, hábiles, el obrero que representa a su puerto tanto en el trabajo como en la diversión.

Más que para el obrero industrial -que también quedó cesante con el cierre de las industrias la década pasada-. el portuario aparece como el personaje que realmente ha sido puesto en

jaque en Valparaíso. Su desperfilamiento no sólo ha significado desempleo, sino que la pérdida de identidad y, por consiguiente, la pérdida de identidad de Valparaíso.

Walter Astorga, actual, Presidente Coordinadora Marítimo Portuaria y dirigente emblemático del sector, no dramatiza, pero coincide que han sido uno de los sectores más perjudicados, si bien no el único. "Los portuarios somos parte de la ciudad, de una zona productiva, que ha sido perjudicada por la tecnología que hoy se ha implementado en el tratamiento de las cargas, por la globalización y eso ha ocurrido en todos los países donde entró la modernización, no solamente aquí".

Está consciente de que resulta imposible comparar aquellos tiempos en que decenas de trabajadores cargaban y descargaban los lanchones, con la actual situación, en que una máquina levanta 60 ó 70 toneladas.

Dirigente del ramo desde el año 1981, cuando fue elegido secretario del sindicato de marineros de bahía del Puerto de San Antonio, en 1985 se instaló en Valparaíso para dar vida a la Confederación Nacional de la Gente de Mar, Congemar. Desde entonces no se ha movido más. "Y en estos 20 años he visto más deterioro que avance", asegura.

-¿Cómo evalúa el proceso de reconversión que se ha intentado en el sector?.

-"Hay cosas positivas y negativas, aunque no es una verdadera reconversión. Lo que

logramos, fue una salida, la más digna que encontramos, haciéndole el quite a las leyes, por la vía administrativa. No es lo que nosotros queríamos para la gente.

A su juicio, no existe en Chile un proceso bien evaluado de reconversión a través de incentivos para la creación de microempresa. "En ninguna reconversión, nosotros no somos la excepción", añade Astorga.

Sabe que se trata de procesos difíciles, más aún por la falta de una cultura de reconversión en Chile. "Nos falta mucho para entrar en el tema y analizarlo con un trasfondo cultural y de futuro muy profundo. En Europa, por ejemplo, se crearon oficinas de reconversión para los portuarios, con psicólogos, economistas, asistentes sociales".

Acá, en cambio, plantea Astorga, se han entregado recursos en paquete sin tener en cuenta la realidad familiar ni el nivel educacional de cada trabajador. "Esa gente va quedando en el camino; hay otros que han tenido la posibilidad de desarrollar un proyecto familiar y que hoy están bien, pero hablamos apenas del diez o el veinte por ciento; al otro 80 por ciento le ha ido mal", plantea el dirigente.

-A su juicio, ¿qué marca la caída de Valparaíso?

-"Valparaíso ha pasado por varias etapas, y la primera es que siempre fue una ciudad turística, bohemia, esencia cuyo término está marcado con el término de la democracia, con lo que se termina la noche porteña. Esto significó que la bohemia y el trabajo portuario en

el que se desempeñaba mucha gente decayeran. Un 30 por ciento de la población porteña dependía de lo que entregaba la actividad del puerto y sus actividades allegadas; hoy esa población sólo alcanza a un seis por ciento. Con el traslado de fábricas como Hucke, Costa y otras se pierden espacios de trabajo. Si a eso le agregamos los cambios de tecnología, comprobamos que si antes trabajaban cinco mil personas en el puerto, hoy no son más de 500".

Asimismo, hace alusión a una serie de proyectos que se han discutido desde hace 30 años, muchos de los cuales aún no se concretan. "Eso ha ido desencantando a la gente y haciendo que Valparaíso pierda competitividad con otras ciudades y con otros puertos, como San Antonio". Insiste que éste último ha tenido un auge fundamental porque cuenta con una buena carretera, un trazado más cercano con Santiago y una conexión directa con la Sexta Región, que define como el granero de la Región Metropolitana.

De este modo se explica Astorga el deterioro de la ciudad y la gente: "por ejemplo, los profesionales que se forman en esta ciudad no tienen trabajo y emigran a Santiago u otras regiones y esa emigración ha provocado la pérdida del sentido familiar, porque la mayoría de los jóvenes de la región, casi el 70 por ciento, ha debido desplazarse a otra ciudad del país. Todo eso hace perder un sentido de comunidad que existía en Valparaíso".

No está tan convencido de que la ciudad haya dejado la UTI. "No, mientras mantenga un 25 por ciento real de cesantía, no podemos decir que hemos superado la crisis. Reconozco un pequeño proceso de recuperación, pero Valparaíso está en crisis. Si la comunidad es capaz de enfrentar la crisis es posible superar la situación, pero en la actualidad la comunidad no está participando", afirma.

Su queja apunta a que, a su juicio, ni los artistas, ni los trabajadores ni profesionales han sido llamados a reconstruir Valparaíso, a soñarlo nuevamente. "Necesitamos que se desarrollen todos los proyectos de desarrollo que se han prometido con estrategias pensadas y diseñadas por los porteños, de este modo creo que se podrá recuperar el encanto y mejorar la competitividad".

Añade el dirigente que Valparaíso debe dejar de depender de los recursos centrales y abrirse al mercado internacional. "Ahí está el desafío de las autoridades regionales y comunales, abrirse para dar facilidades a la inversión privada y así lograr más trabajo, producción y consumo. Yo creo que de aquí al 2010 podría retomar el rumbo que perdió y volver a ser lo que fue, la joya del Pacífico", concluye.

- ¿Cómo puede participar la comunidad en este proceso?

- "Primero apoyando los proyectos que efectivamente le sirven a Valparaíso: creando la infraestructura para responder a las necesidades que implican ser ciudad patrimonio, ciudad

universitaria, turística. Valparaíso hoy no tiene hoteles, albergues, una ciudad universitaria, ni siquiera un circuito turístico, pero fundamentalmente falta una inyección económica".

Cree que el puerto tiene que extenderse hacia la ciudad y la ciudad meterse en el puerto. "Valparaíso tiene que diversificarse en tres o cuatro áreas: portuaria, acercarnos al Mercosur y al Atlántico para que las cargas de ellos salgan por acá; en segundo lugar ciudad universitaria, con barrios universitarios y carreras que le sirvan a Valparaíso; y desarrollar el turismo, de modo que no ocurra más lo pasa ahora, que nadie se queda a dormir en Valparaíso, parte a Viña del Mar o a Santiago", finaliza diciendo Astorga.

LAS CIFRAS DEL PUERTO DE HOY

La Empresa Puerto Valparaíso, como se señalara anteriormente, es una empresa autónoma del Estado, creada conforme a la ley 19.542, publicada en el Diario Oficial el 19 de diciembre de 1997. Se rige además, por las normas de las sociedades anónimas abiertas.

Su fiscalización financiera y contable está a cargo de la Superintendencia de Valores y Seguros y su misión, de acuerdo a la Memoria 2000 de la empresa es "la administración, explotación, desarrollo y conservación del Puerto de Valparaíso, así como de los bienes que

posee a cualquier título, incluidas todas las actividades conexas inherentes al ámbito portuario e indispensables para el debido cumplimiento de éste".

De acuerdo a lo señalado por Gabriel Aldoney, Presidente del Directorio de la Empresa Puerto Valparaíso (EPV), el año 2000 marcó el punto de partida de un proceso exitoso y de una serie de transformaciones que comenzaron a influir en la empresa, cuyo origen está en la entrega en concesión del terminal número 1 a la Sociedad Terminal Pacífico Sur Valparaíso. "Este nuevo escenario se tradujo en una serie de iniciativas tendientes a potenciar nuevas áreas de gestión y desarrollo del puerto que van más allá de la carga movilizada, la que tuvo una baja aproximada de 500 mil toneladas respecto al período anterior, lo que estamos empeñados en mejorar tras el impulso competitivo de Valparaíso con nuevas modernizaciones", explica.

En el 2000 Puerto Valparaíso estaba integrado por 178 personas, 162 de ellas organizadas en tres sindicatos.

Durante el año pasado, según indica Aldoney, superaron la meta de disminuir en un 25 por ciento la permanencia de camiones en el puerto, la que durante 1999 había sido 14,21 horas como promedio. "En términos reales dicha cifra disminuyó en un 34,9 por ciento, lo que significó que en la práctica la permanencia en el puerto fue de 9,25 horas, gracias a los nuevos procesos tecnológicos implementados en materia de control de tráfico", indica.

Según datos publicados en la Memoria 2000 de Puerto Valparaíso, el volumen de transferencia durante dicho período fue de 3 millones 930 mil 418 toneladas de carga fraccionada y contenedorizada. Casi un millón de ella correspondió a exportaciones hortofrutícolas.

Los incrementos de transferencia más significativos se dieron en el rubro automotriz, que tuvo un alza superior al 50 por ciento y, en el movimiento de pasajeros, que superó el ciento por ciento, respecto a 1999.

Entre enero y octubre del 2001 la EPV ha movilizado por sus terminales especializados en carga contenedorizada 3 millones 842 mil 758 toneladas, lo que implica un crecimiento del 13,7 por ciento, respecto al año pasado.

Similar suerte ha corrido el mismo tipo de tráfico tanto por la Empresa Portuaria San Antonio como por su concesionaria STI (San Antonio Terminal Internacional). Durante enero-octubre este tipo de carga disminuyó un siete por ciento respecto a igual lapso del 2000, totalizando tres millones 631 mil 184 toneladas.

En cuanto a la carga a graneles -sólidos y líquidos-, donde San Antonio obtiene sus mejores resultados, este año no fue distinto: este puerto aumentó un 3,7 por ciento respecto al año anterior, lo que se traduce en 2 millones 843 mil 673 toneladas. En cifras globales y tomando en cuenta la carga a granel y contenedorizada, San Antonio movilizó entre enero y

octubre de este año 7,3 millones de toneladas, lo que revela una disminución cercana al 4 por ciento en comparación con el 2000.

Tales cifras aún no están disponibles en la Empresa Puerto Valparaíso.

DE POLITICA, GLOBALIZACION Y OTRAS YERBAS

La vida de las ciudades tiene que ver con un concepto que se ha impuesto muy fuertemente, el de la globalización. Pero la verdad es que esto se ha venido dando desde siglos atrás, avanzando de Oriente a Occidente primero, luego desde el occidente europeo a América Latina, como una fuerza de difusión e innovación. Primero, fue el Oriente, luego el Mediterráneo y ahora se habla de la cuenca del Pacífico.

Jorge Negrete, Director del Instituto de Geografía de la Universidad Católica de Valparaíso, mantiene esta tesis que asegura, que la difusión de ideas y de cambios culturales va fuertemente acompañada de innovaciones tecnológicas. Desde ese punto de vista, si hay algo que caracteriza a la globalización es que la innovación tecnológica está de por medio, haciendo que varíe en forma gravitante la concepción de tiempo y espacio.

Pero, ¿qué tiene que ver todo eso con Valparaíso? A juicio de este académico e investigador, Valparaíso es fruto de estas innovaciones. "Nace de la globalización, porque en definitiva, el Valparaíso precolonial era un lugar de paso de los aborígenes, no había un asentamiento estable a diferencia del valle de Quillota, o del valle de Santiago, de la Araucanía o del norte altiplánico. Este lugar en que los changos paraban de vez en cuando para aprovisionarse de agua de alguna de las quebradas, por lo tanto, a diferencia de otros lugares no tenemos grandes vestigios precoloniales. Valparaíso nace, entonces, de la necesidad de tener un puerto para Santiago. La historia lo relata así aunque a nosotros no nos guste", sostiene.

Esa necesidad de los españoles habría surgido debido a que sus ciudades fueron fundadas en zonas interiores por razones de seguridad. Por tanto el borde costero de Chile, que era un despoblado, toma sentido sólo con la creación de puntos de llegada y entrada de provisiones, armas y salida de productos. Así fue en toda América. Esto explicaría, a juicio de Negrete por qué desde el siglo XV al XVIII Valparaíso es un descampado, un lugar donde llegaban barcos, se establecieron fortalezas, pero que realmente comienza a

consolidarse como ciudad- puerto- aduana con Diego Portales. Es decir, recién en el siglo XIX.

El paso fundamental para Valparaíso es entonces la segunda mitad del siglo 19, cuando el Estado de Chile se abre a la economía liberal. Eso se traduce en la llegada de capitales, de inmigrantes y en todo un ambiente de ebullición que otorga una carácter cosmopolita a esta ciudad en crecimiento.

Esa fue la mejor época.

- ¿Qué factor explica ese momento tan espectacular de Valparaíso?

"Es importante aclarar que ese período bullente no sólo se vive en Valparaíso sino en varios otros lugares de América, que adquieren mucha importancia, por el Atlántico, Buenos Aires, Nueva York y por el Pacífico está la gran conquista del oeste de Estados Unidos. Comienza a ser importante California y para llegar hasta allá había que pasar por Chile. Entonces podemos ver que el desarrollo del contexto americano determinaba que el puerto de Valparaíso fuera un puerto estratégico no sólo para Chile sino para América"

Hace mención que en ese período la población estaba bastante compensada con la de Santiago y que si el centro económico comercial más internacional estaba radicado en Valparaíso era porque los puertos eran los centros de la globalización. Por allí entraba toda la difusión de innovación, desde el Wanderers al teléfono y otras actividades ligadas a la tecnología. "Pero Santiago, postula este geógrafo, mantuvo su peso económico frente a

Valparaíso y era por cierto el poder político. En tercer lugar, continuó siendo el poder eclesiástico; cuarto, el poder social, le da influencia, la sociedad que se juntaba en el Club de la Unión; las Universidades estaban en Santiago, en definitiva, lo cultural".-

OTRA VEZ EL CANAL

Su apertura, sostiene Jorge Negrete, provoca un cambio brutal que afectó no sólo a Valparaíso, sino a Punta Arenas, a Corral, al cabotaje chileno. Hay que recordar que en esa época ya se había consolidado el ferrocarril, por tanto se registra un golpe internacional y nacional al mismo cabotaje del país.

Otro tema relevante es el cambio en el modelo económico que se centra en un proceso de industrialización. "En la década del 40 hay una gran apuesta del gobierno, la Corfo, que promueve la localización de industrias en determinados lugares donde habrá mayor consumo: Santiago, Concepción y Valparaíso. Comienza un proceso de industrialización y Valparaíso toma un poco de vuelo, hay un leve mejoramiento, se instalan industrias: Pero esto no significó crecimiento, sino mantiene, según las cifras una constante de bajada", afirma el profesional.

Siguiendo esta línea argumental, a fines de los setenta y comienzos de los ochenta se registra un nuevo hito, que podría llamarse la "revolución de los transportes". Se incorpora

un tema nuevo, el container, nuevas modalidades portuarias y navieras que tienen un sólo resultado: la faena marítimo portuaria disminuyó los días de recalada y la cantidad de personas ocupadas. "Ese, a juicio de Negrete, es el momento más complejo y dramático de Valparaíso, porque hasta esa época se había mantenido la actividad propia de una ciudad. Ahora el cambio afecta directamente a la gente que constituía la esencia laboral de un puerto y de una ciudad que dependía de ese sector laboral y de servicio".

Añade que esto viene acompañado de la llegada del gobierno militar. "Y si bien es cierto que el trabajo se hizo más eficiente en el puerto, el costo social fue salvaje", argumenta.

Se produjo, además, cambio cultural: la ciudad vivía mucho de noche, el puerto trabajaba de noche y la gente convivía en ese sector de modo tal que se mantenía ese carácter especial que caracterizaba al puerto. Con el toque de queda muere la bohemia y muere una manera de vivir de la ciudad, en que se mezclaba trabajo y diversión a diferencia, por ejemplo, de ciudades agrícolas, que funcionan con horarios distintos.-

Con la llegada de los Chicago boys se impone la teoría -indica Negrete- de que son las leyes del mercado la que harán que las ciudades surjan o mueran. Y en ese minuto Chile recién se reincorporaba al mercado internacional, se produce una deslocalización de las i industrias que estaban quedando en Valparaíso".

VALPARAISO V/S SAN ANTONIO

Que San Antonio ostenta el título de puerto principal es una verdad tan cierta como que Valparaíso pasa cerrado la mitad del invierno o que su capacidad de crecimiento está prácticamente agotada.

De acuerdo a Luis Ortega, San Antonio comienza a convertirse en puerto y en alternativa a partir del gobierno de Carlos Ibañez del Campo. "Es él quien ve en ese sitio mayores facilidades portuarias para el país".

Según Jorge Negrete, Valparaíso que se mantuvo hasta los años 80 beneficiado por ser uno de los puertos de Emporchi, a partir del nuevo sistema, tiene que entrar a competir. "Y en ese tema hay una apuesta del Estado de Chile y también de los inversionistas por San Antonio y se materializa en corto tiempo, por accesibilidad, por el valle del Maipo, una apertura directa, natural. Y nosotros, primero, no tenemos ningún valle que llegue a Santiago; segundo, San Antonio ofrece la posibilidad de colocar un puerto que está cercano al Aconcagua, al paso Libertadores, a la capital y de conectarse con la zona del Maule....hasta que supera a Valparaíso, en carga y en eso estamos", sostiene.

LA NOSTALGIA PEGADA A LA PIEL

De acuerdo a los resultados que la consultora **El otro lado de las cosas** obtuvo tras la realización de 14 grupos focales, los habitantes de Valparaíso atraviesan una profunda crisis de identidad, que va más allá de la situación económica que puntualmente les afecta. Y si bien estas opiniones, recogidas a fines del 2000 y principios del 2001, pueden no resultar estadísticamente significativas, sí logran ser simbólicamente representativas. El documento fue presentado al gobierno regional con el objetivo de formular estrategias de reactivación económicas para la ciudad.

Para la mayoría de los participantes de los grupos, la historia de Valparaíso se entiende como una constante pérdida de lo que les era propio. El éxodo comienza con el desplazamiento de los habitantes de Valparaíso a nuevos barrios de Viña; luego un éxodo y dispersión total en los '70 por razones políticas; a ello le seguiría la partida de las empresas en los años ochenta, situación agudizada con la recesión económica de la que no logran recuperarse nunca. El último éxodo es el del puerto y su desplazamiento a San Antonio.

En términos generales, conceptualizan esta historia de pérdidas en torno a tres fenómenos: por un lado el centralismo de Santiago versus una autonomía relativa de Valparaíso; el modelo económico modernista versus el provincialismo previo; la falta de actores neutros, o la pérdida de una clase política que vea más allá de los intereses económicos de los grupos dominantes.

El "modernismo" no trajo una identificación con un nuevo estilo de vida, plantean estos consultores. Y se ve con resentimiento todo lo que ha ocurrido desde que este proceso se iniciara hace tres décadas. La "época dorada" quedó congelada en la vida del porteño y no se produjo ningún tipo de nueva identificación. Bien podría ser eso lo que desde fuera se percibe como la melancolía del porteño.

Pero la nostalgia parece tener orígenes anteriores. Si pensamos, por ejemplo, en el discurso literario que se ha construido en torno al puerto, ya con Joaquín Edwards Bello comienza a aflorar, con fuerza, este sentimiento. "...yo no puedo pensar en Valparaíso sin que me asalten las ideas tristes. Ruina y tristeza aparecen simultáneamente al insinuarse el anfiteatro del puerto en el caleidoscopio de los recuerdos. La infancia me parece envuelta en una bruma de intensa melancolía...", escribe en Valparaíso Ayer y hoy. O cuando dice: "Qué tristeza tan grande ser porteño. Esta tierra sin tradiciones".

Para Luis Ortega este sentimiento se remonta al cosmopolitismo del siglo XIX, al Valparaíso de los ingleses, a esa ciudad a la cual llegaba gente de todo el mundo. "Otro componente, agrega, es sin duda la prosperidad, porque Valparaíso era una ciudad próspera. Tenía 80 veleros en la bahía y con ello el gran movimiento de carga y descarga, la atención de los marineros que bajaban e iban a los bares, etcétera y que con ello movía la ciudad...y eso comienza a desaparecer".

En Valparaíso, y aunque suene obvio, la identidad está dada por el puerto. El puerto es el centro. "Es mucho más que la llegada de los barcos, son los temporales, los pitazos de los

buques, los porteños los identificamos y sabemos por ellos cuando un barco tiene problemas, cuando va a varar...todo eso ayuda a la identidad", señala Ortega.

Otro tópico que rodea el discurso porteño es la catástrofe, componente que parece ser central en el imaginario del nacido en Valparaíso. De hecho algunos de los hechos fundacionales que señala la tradición en la historia de la ciudad están signados por la tragedia. El tiempo épico de Valparaíso, por ejemplo, está marcado por la llegada de Drake, el pirata que golpeó la conciencia religiosa de los españoles asaltando y profanando la Iglesia de La Matriz.

Edwards Bello, por su parte, aporta otro ejemplo cuando recuerda la presencia permanente de los incendios: "Al lado no faltaba el clásico edificio incendiado porque Valparaíso debiera llamarse Pirópolis, o ciudad del fuego. El nombre con que lo conocieron los indios era aliamapa, o país quemado".

Resulta también significativo que la memoria y la representación de Carlos Pezoa Véliz, uno de sus poetas emblemáticos esté condicionada por su muerte como consecuencia del terremoto de 1906.

La apertura del Canal de Panamá fue percibida como el primer detonante de desastre para el puerto. Y en la poesía será contada como una catástrofe comparable a un terremoto. "Porque Valparaíso es puerto, puerto aún cuando no lo quiere ser (...)El Canal de Panamá

-os dirán- mató a Valparaíso: esta es una bahía muerta. Una bahía muerta o poco menos. Nada del estremecimiento cálido del gran puerto", escribía Salvador Reyes.

Más tarde, en su Oceanía de Valparaíso, De Rokha muestra a la ciudad "pisando abismos deshechos, trágica, catastrófica, apoyoyándote en pilares de puñales".

La nostalgia se impone cuando se hace evidente que el pasado era mejor y más deseable. Como el anhelo que manifiesta Alfonso Calderón: "Pienso aún que Playa Ancha fue hecho para siempre y tengo ganas de decirle al tiempo como quería Goethe: Détente. Eres tan hermoso".

MUERTE Y RESURRECCION

No obstante, esta especie de fascinación por lo catastrófico del discurso y la práctica porteña ha replicado con fuerza a la desgracia. Para rehacerse una y otra vez. "Valparaíso (el nuevo) se ha levantado como por encanto de los últimos 60 años. Mal decimos Valparaíso ha crecido en todas las generaciones desde la Independencia y ha perecido con ellas. Más, como las cosas inmortales que no tienen ayer ni mañana, se extingue y renace, ganando en vigor y majestad a cada período de muerte, seguido de espléndidas resurrecciones", escribe en su Historia de Valparaíso, Benjamín Vicuña Mackenna.

Si en su época de apogeo Valparaíso era considerado especial, raro o anómalo, en la decadencia se produce un giro y el puerto empieza a ser visto desde otro prisma. Lo que se construye entonces es la imagen sublime, inefable de Valparaíso. "Sólo los puertos saben escamotear la apariencia de las cosas y reemplazarla por realidades puras", decía Salvador Reyes en Puerto de Nostalgia. De esta extraña manera, la materialidad del puerto próspero, retrocede a la causa de los embates de la decadencia y cede su espacio a la representación de un Valparaíso que ya no existe.

"Cuando se inició el descenso lo que terminó fue la sensación de ser primeros en todo. Como la época de oro ya no existe, y eso le duele al porteño, todos se quedan con los recuerdos. Nadie quiere volver a tirar p'arriba partiendo de cero", reflexiona Julio Medina, director ejecutivo de la Corporación para el Desarrollo de Valparaíso.

Para Agustín Squella, asesor presidencial en materia cultural, lo que ocurre es que cierto pesimismo y estridencia de algunos líderes de opinión "dan a veces la impresión de que estamos hoy en el peor de los mundos. Hay una rara mezcla de escepticismo - las cosas están mal y van a ir peor- y de ansiedad -todas las cosas buenas para la ciudad tienen que ocurrir de inmediato- que trae consigo un estado de ánimo colectivo que ciertamente no es el mejor. Pero hace ya rato que tenemos en la ciudad personas que dejaron de lamentarse y se pusieron a hacer lo que estuviera a su alcance para que las cosas empiecen a mejorar".

El tema para este académico no es sólo adaptarse a los cambios, sino también saber analizarlos, someterlos a crítica y sacar de todo ello lecciones que no tienen porque traducirse en un simple y mimético plegarse a las transformaciones y tendencias en boga. Es por ello que la densidad cultural que posee Valparaíso puede permitirle "tanto ajustarse al cambio como criticarlo", piensa Squella Y recuerda: "Aquí nació el primer diario en lengua española, la primera biblioteca pública del país, las primeras filmaciones cinematográficas, el primer canal de televisión, el primer festival internacional de cine; Valparaíso es una ciudad filmada, poetizada, cantada", concluye.

Para Jorge Negrete, Valparaíso ya salió por la UTI y lo que hoy predominan son las estrategias de tratamiento." También hay un entorno de tratamiento, agrega, que no tiene que ver con las medidas y por ahí hay también una suerte de conductas pesimistonas, liderazgos medio desgastados. Teniendo las herramientas a lo mejor lo que se requiere es un nuevo impulso.....", desliza el profesional.

CAPITAL LEGISLATIVA

La llegada del Congreso a Valparaíso generó toda clase de expectativas. La ciudad puerto se convertía en la capital legislativa de Chile y el gigantesco edificio levantado en la Avenida Argentina se trasformaría en el símbolo del anunciado proceso de descentralización. Las inversiones se multiplicarían en la ciudad, que recobraría vida y

vigor y sería objeto de innumerables obras de hermoseamiento y modernidad. En resumen, la panacea para sacar al puerto del letargo en que estaba sumido.

Pero, ¿qué pasó en la práctica con el traslado de senadores y diputados a la zona? El tema aún está en el debate...

Como señala el diputado Francisco Bartolucci, se trata de una moneda de dos caras. Porque si bien el Congreso da empleo directo a 700 personas, "el edificio en sí no atrajo inversiones, no revivió la ciudad y ni siquiera se transformó en un símbolo de descentralización, como se aseguraba hace una década".

Pero si bien esta evaluación bien podría hacerla cualquier ciudadano porteño la instalación del Poder Legislativo no es baladí. Y la cíclica asonada de rumores que hablan de su posible regreso a la capital, ha sido interpretada como una nueva pérdida para el puerto. Un despojo más.

Bartolucci es de los que está convencido que dicha permanencia no está en cuestión. "Y es difícil encontrar un porteño que no esté aburrido con la discusión del traslado de la sede. Lo consideran un tema menor, casi una tomadura de pelo", asegura.

Para el diputado DC Aldo Cornejo no existe necesariamente una conexión entre un virtual cambio de ciudad y un despegue de Valparaíso. "Más bien la situación actual pasa por lo que algunos llaman "el peso de la noche". Lo que pesa es el trauma de un pasado de gloria

que muchos habitantes de la zona no han podido superar, y que el Congreso no supo respaldar. Según algunos, iba a ser la capital del siglo XXI, pero hoy está con el ánimo por los suelos y una autoestima que ni siquiera la postulación a la Unesco a Patrimonio de la Humanidad ha sido capaz de levantar", indica.

El tema consiste en detectar si efectivamente la presencia del Congreso es útil para el despegue de la ciudad. O, como señalara el Ministro del Interior, José Miguel Insulza, en junio de este año "mi impresión es que Valparaíso camina para bien o para mal al margen del Congreso".

En la ocasión, el secretario de Estado manifestó que Valparaíso en lo fundamental es puerto, es cultura y es turismo. "Para eso se presta porque sin duda es un milagro civilizador porque no tendría por qué haber el tipo de ciudad que hay en estas condiciones geográficas y los proyectos que se han anunciado para el puerto irán con o sin la sede del Congreso", indicó descartando que una serie de medidas anunciadas por esos días pudieran ser una especie de moneda de cambio por el traslado del Legislativo.

EL DIFÍCIL CAMINO DEL DESPEGUE

Si se trata de identificar el impedimento clave para el resurgimiento de Valparaíso, muchas son las voces que coinciden: falta inversión, hay que cambiar al ánimo, bajar los altos índices de cesantía, revitalizar una ciudad cansada y estropeada, etcétera, etcétera.

Aldo Cornejo define al Valparaíso de hoy como una ciudad vieja y cansada. "El traslado de la ruta marítima al Canal de Panamá, junto con el cambio del eje comercial a Viña del Mar y el deterioro de su capital arquitectónico, terminaron con su vigor". Sostiene que los porteños han vivido los últimos diez años atosigados por planes de reactivación, millonarias inversiones públicas e innumerables proyectos para mejorar la calidad de vida de la ciudad. "Pero ésta sigue igual de estancada, sucia, y venida a menos".

A su juicio la consecuencia quizás más penosa es que los turistas, nacionales y extranjeros, "le hacen el quite a Valparaíso porque les inspira asco y temor".

No cree que se trata de una falta de inversión. Señala que son numerosos los turistas, en especial santiaguinos, que visitan con frecuencia Viña del Mar y que se abstienen de visitar Valparaíso por temor a ser asaltados. "Lo que pasa es que oprime el alma ver una ciudad llena de sitios eriazos, con sus plazas y miradores en lamentable estado, en que una visita a Las Torpederas lo deja a uno con lágrimas en los ojos, en la que circulan jaurías de perros vagos y la basura está desparramada por todos lados, incluso en la propia Plaza O'Higgins", indica con vehemencia.

Los responsables, según Cornejo, son varios. "Obedece en lo fundamental al fatalismo de autoridades, empresarios y ciudadanos".

Francisco Bartolucci, por su parte, piensa que si bien existe un problema económico involucrado, lo más grave el problema social que éste genera. "La ciudad no tiene clase alta, dice, casi no existe la clase media y el ingreso mensual per cápita es de 150.000 pesos. Aquí lo que va quedando es gente de la tercera edad, cesantes, pobres y mano de obra no calificada".

Asegura que según cifras que él maneja, lo que habría que hacer es trasladar a Valparaíso unas diez mil familias de clase media con un subsidio de renovación urbana más alto que el que les ofrece Santiago. "Sólo para estabilizar nuestros indicadores. Pero esa es una inversión que, al menos aquí, no hay resolución de tomar".

A diferencia de Cornejo, él si cree que hace falta inversión. "Hace falta que se instalen industrias, aunque sean contaminantes. Es un riesgo que hay que tomar en algún momento. Si no llega dinero, es imposible que la ciudad se transforme en un gran centro turístico cultural, lo que sería la base de su resurgimiento".

Julio Medina, director ejecutivo de la Corporación para el Desarrollo de Valparaíso cree que hay que tratar de conciliar el desarrollo que se está forjando con lo que la gente espera. "Hay quienes añoran tener una bahía llena de buques, el glamour y la aristocracia que tuvo esta ciudad. En ese sentido, creo que es un muy valorable la idea de un puerto turístico que lanzó el Puerto de Valparaíso a principios de año".

Está consciente, sin embargo, que no se puede dejar de lado el factor económico. "Ese es el aspecto menos atractivo hoy por hoy. El índice de desempleo no es fácil de manejar, y eso conlleva ocupar fondos destinados, por ejemplo, a paisajismo en los problemas de la gente. No se puede tener jardines lindos si las personas no tienen qué comer", comenta aludiendo a los altos índices de cesantía que ha tenido sobre todo este año la ciudad.

A juicio de Jorge Negrete, de lo que se trata es de generar riqueza y saltar de la conciencia de hacer riqueza a enseñarle a la gente a hacer negocios. "Por eso sostengo que entramos en una etapa imaginativa y creativa".

No está seguro, por ejemplo, de que sólo a partir del turismo se saldrá adelante. "Yo lo veo en tres grandes ámbitos: el primero, es que hoy tenemos una gran ciudad de servicios y eso hay que consolidarlo; dentro de esa área tiene una gran fuerza el turismo que ya es un servicio mayor al cual puede sacarle un gran partido; tercero, no podemos dejar de pensar en un Valparaíso industrial y allí puede ser importante Placilla, donde se pueden instalar industrias; ese es un lugar bastante neurálgico".

LA MIRADA DE UN GRINGO

Todd Evan Temkin, es un norteamericano hacendado en el puerto hace algunos años. Como Director de la Fundación Valparaíso, imagina para el futuro una ciudad intelectual, cultural, universitaria, política. "Una ciudad que basa su actividad económica en el pensamiento y en los servicios, claro que se sobreentiende que un puerto sano y fuerte es clave para la economía: de allí proviene la identidad histórica de Valparaíso".

- ¿No le molesta el famoso fatalismo y negativismo de la ciudad?

"En lo absoluto. Lo tomo como un reto interesante. Lo enfrentamos sabiendo que ganaremos, por lo tanto no es un obstáculo. Para la Fundación, el renacimiento de Valparaíso es obvio e inevitable, nadie puede detenerlo", comenta con un optimismo que se siente mucho más que simple retórica.

Lo urgente, cree es educar, sobre todo a los chilenos, dice. "En el mundo Valparaíso es conocida como una ciudad atractiva, intrigante y misteriosa, pero acá la gente prefiere turistar en los mall y vivir en los rascacielos. Es 'rasca' veranear dentro de Chile.

Advierte asimismo, otro problema: "Enfrentamos otro concepto de la restauración y la conservación: "que lo haga la autoridad", dicen. Eso parte por cada uno de nosotros: no botar basura a la calle es un avance, por ejemplo. Ese es el factor que mejor explica el estado de 'pausa' que hoy vive Valparaíso". señala.

-Una pausa larga, para una ciudad puerto en una época en que está de moda el resort...

-"Usted lo dijo: moda. La diferencia entre moda y costumbre es que la costumbre se puede modificar. Las modas son pasajeras, veleidosas. El encanto de Valparaíso es duradero: basta con saber mostrarlo. Algo nuevo y grande está ocurriendo. Es cosa de ver como se comienzan a recuperar sectores de mucha tradición y se valorizan las casas con vista a la bahía. La ciudad ofrece enormes posibilidades a quienes prefieren la autenticidad y son alérgicos a la estética de los resort".

Con el optimismo a flor de piel, este norteamericano está a todas luces convencido de que la ciudad-puerto tiene como competir. "Lo que no me explico, dice, es que Valparaíso tiene todas las características por las que otras ciudades turísticas del país matarían: nombre, mito, historia, patrimonio, comercio, puerto, servicios, universidades, actividades culturales y una vida nocturna en la calle Errázuriz más entusiasta que la de Viña del Mar. Hace más de cinco años que le vengo diciendo a la comunidad regional y nacional que, dentro de una década Valparaíso va a ser la ciudad de moda en Chile. Muchas personas se reían en mi cara. Ya no se están riendo".

Algo ocurre, obviamente que este análisis de Temkin no se traduce en bonanza para la ciudad. Quizás, como el mismo agrega, sean los indicadores económicos los que no le acompañan y que han mantenido a la ciudad quejumbrosa y bajo una espesa capa de pesimismo y falta de motivación.

-Según sus palabras, el renacimiento es inevitable, ¿qué desafío importante queda por asumir?

-"Recuperar la ciudad patrimonial sin "yupificarla" demasiado. Eso implica poner un énfasis importante en las tradiciones culturales y la autenticidad de nuestro cariño cívico. Es obvio que la recuperación de la ciudad patrimonial requiere atraer personas de afuera con un nivel socioeconómico y sociocultural más alto, pero es igualmente importante que esos inmigrantes capten el verdadero espíritu de la ciudad. Que aporten lo suyo para que aflore eso que Valparaíso mantiene oculto: su esencia. Según pienso, es genial más que caprichosa", finaliza Temkin. .

VALPARAÍSO: CAPITAL CULTURAL

El 16 de mayo del 2000 un anuncio hecho por el presidente Ricardo Lagos en torno a establecer en Valparaíso la nueva institucionalidad cultural, reconoce de modo inequívoco el valor patrimonial de la ciudad. El gobierno daba con ello también una señal clara y contundente de que está empeñado en conseguir de Unesco la nominación de Valparaíso como parte del circuito patrimonial de la humanidad. En esa misma dirección apuntó el hecho de que el primer mandatario haya elegido al puerto para firmar el Decreto Supremo a través del cual se instauró el último domingo de mayo como el Día del Patrimonio Nacional. Bien podría interpretarse como un signo más de que el despegue cultural comienza a recorrer los cerros y el plano de la ciudad.

A juicio de Agustín Squella, académico de dilatada trayectoria y hoy asesor presidencial en materia cultural, la declaración de Valparaíso como capital cultural es uno de los caminos del despegue "y uno de los que más tiene que ver con el pasado y presente de Valparaíso, tanto si tomamos la palabra cultura en su sentido de creación y difusión artística como en su significado patrimonial". Está convencido de que hace ya tiempo y en ambos sentidos están pasando cosas interesantes que deberían perdurar y producir un saludable efecto imitativo en personas y grupos que todavía no han considerado seriamente las ventajas que para el futuro y la calidad de vida de sus habitantes puede tener la calidad de ciudad cultural.

"La cultura en el doble sentido apuntado, dice Squella" tiene que ver mucho con la autoestima y necesitamos mejorar ésta última sin olvidar tampoco los efectos positivos que aquella pueda tener en la economía de la ciudad y de la región".

En ese sentido, para él, la declaración de la ciudad como patrimonio de la humanidad, no sólo mejoraría la autoestima de Valparaíso. "Nos obligaría a tomarnos más en serio la ciudad, a considerar y aprovechar esa condición como un elemento clave para nuestro desarrollo", dice y es claro en señalar que una declaración semejante no equivale a una condecoración que se recibe con satisfacción y luego se guarda. "Dinamizaría los espíritus y la actividad de todos los que estamos en Valparaíso", agrega.

Consultado sobre el tema central de este reportaje, Squella parte de la base de que Valparaíso no está impedido de despegar. "Lo que pasa es que la ciudad ha tenido que preguntarse con muchas vacilaciones y dudas acerca de su futuro, luego de que le ha costado admitir que ya no le basta con ser una localidad portuaria y comercial", piensa este académico.

Aclara, eso sí, que él ha visto en los últimos años señales y acciones relevantes que ponen de manifiesto los varios caminos que la ciudad está recorriendo, o empezando a recorrer, para asegurarse un futuro mejor que su presente. "Ciudad universitaria, centro tecnológico, ciudad de servicio, sitio patrimonial y turístico, ciudad cultural, alternativa habitacional de calidad de vida para quienes Santiago se ha transformado en un fastidio: ninguna de esas condiciones excluye a la otra y de ninguna de ellas, sino de su conjunto, depende en medida importante el futuro de la ciudad", precisa Squella.

- Es decir, ¿Valparaíso puede recuperar lo que perdió?

- "Lo que Valparaíso perdió ya no es recuperable y de nada sirve idear el futuro sólo en términos de los buenos viejos tiempos del pasado. Y en cuanto a su identidad, Valparaíso, como toda ciudad moderna y grande, no puede tener una sola, al modo de una marca o sello, sino aceptar su propia diversidad y ver a ésta como un bien. Lo que siempre caracterizó a Valparaíso fue su carácter cosmopolita, el gusto que por la ciudad tuvieron personas de las más distintas nacionalidades y procedencias, y esa me parece a mí una señal de identificación que tendríamos que cuidar".

VOCES DISIDENTES

Marcela Hurtado, arquitecta de la Universidad de Valparaíso e integrante de la Comisión de Patrimonio del Colegio de Arquitectos no coincide con Squella en la relevancia de conseguir que la Unesco declare a Valparaíso patrimonio de la humanidad: "no es importante, más importante es el cambio de mentalidad para la conservación del patrimonio. Recuperarlo le ayudaría a Valparaíso a entender su rol", discrepa.

Acerca del destino actual del puerto, aporta: "a principios de siglo Valparaíso era el gran puerto del Pacífico, hoy los puertos funcionan distinto y hay otras posibilidades para Valparaíso, existen en la zona varias e importantes universidades, está el turismo...". La idea, dice ella, es mantener la memoria histórica para ayudar a definir las transformaciones, lo que implica mirar hacia el pasado para construir el futuro.

Adolfo Von Nordenflicht, Profesor del ramo Historia de Valparaíso en la UCV, piensa que Valparaíso es más bien patrimonio cultural "de pocos, de unos cuantos". Y recuerda que siempre ha sido siempre un lugar de paso, que nunca se caracterizó por ser del todo agradable. "Sarah Bernhardt, cuando se presentó en Valparaíso, recordaba con horror las calles sucias y el ambiente tétrico del puerto: hay que saber también que a principios del siglo XX las condiciones higiénicas no eran de las mejores. Cuando lo ahogó el Canal de

Panamá, empezó a decaer, y el golpe de gracia se lo dio el crecimiento e impulso de Viña del Mar. Pero eso mismo lo ayudó".

- ¿En qué sentido?

- "Por una parte, hubo deterioro, como es lógico. Pero lo genuino de Valparaíso es que es un monumento en ruinas, una moderna Vía Apia, llena de edificios a medio destruir y a medio preservar. ¿Qué ciudad puede decir lo mismo? Una ciudad tan poco agraciada tenía que desarrollar una faceta que le permitiera compensar su defecto, y naturalmente, surgió la bohemia, un espacio tan propio de Valparaíso como sus ascensores. El tema con el puerto parte de esto: si no hubiera sido por este aspecto de monstruo a medio embellecer, ni Harry Olds ni Neruda ni Lukas habrían quedado tan impactados con él".

Defiende la teoría de que su fealdad es una suerte de ventaja. Y una ventaja muy especial, porque es un laberinto de cerros y miradores, casas de buena familia y de la vida, todo tan junto y tan cercano. "Por ejemplo, en la segunda mitad del siglo XIX el Colegio Alemán y el MacKay compartían el Cerro Alegre. Eran colegios bien, pero con formas diferentes de enseñar, porque eran dos colonias diferentes y rivales. Esa riqueza cultural hace que sea especial, porque es el sustrato humano y sustrato humano es el material con el cual nosotros trabajamos y con el cual podemos sacar conclusiones, a través de pistas directas, documentales, culturales, en fin. Valparaíso no podría ser el mismo si no hubiera permitido esta cohabitación, esta mezcla", explica con pasión. .

Como todo habitante de la zona Nordenflitch se da cuenta que la mirada actual que en muchos lugares se tiene de Valparaíso es la de una tarjeta postal, que no resulta precisamente la mirada adecuada. Y aunque si bien no es más la ciudad esplendorosa del tiempo previo a Panamá, tampoco es la ruina puesta en pie.

Sostiene este académico que el atractivo reside en la arquitectura semidecadente, lo que no se traduce sólo en mostrar los rincones bohemios de mala muerte. "Valparaíso tiene una forma de ser que no se condice con el turismo tradicional: será por esto que llegan más mochileros que los típicos turistas de hotel. En eso se refleja una ciudad: en la clase de gente que llega. Y esto nos permite cerrar el círculo: la ciudad y sus visitantes son un todo armónico, una predispone a los otros y su entorno los condiciona", plantea.

Sabe que no se puede volver al esplendor pasado. Claro que no. Pero tampoco se trata, por ejemplo de que sea Valparaíso el que deba adaptarse al turismo. Cree que el desafío es hacer un plan que se ajuste a la ciudad y sus peculiaridades. "Eso no lo ha hecho nadie, sostiene, incluyendo al equipo que presentó el proyecto UNESCO para transformar a Valparaíso en Ciudad Patrimonio de la Humanidad. Está el temor de que no pegue", sostiene.

Es enfático a la hora de plantear que si se quiere retomar, aunque sea en parte, algo de la bonhomía del pasado, hay partir por reconocer lo que verdaderamente es la ciudad. "Yo soy de la opinión que Valparaíso también terminó por mirarse el ombligo: era una ciudad muy

orgullosa y autosuficiente, con un nivel de vida envidiable. Era verdaderamente el centro motor de la región. Hoy es su lastre: este período inerte le ha servido para ganar humildad, y si despega con soberbia, el vuelo puede durar menos de un segundo", advierte.

RESURGIMIENTO CULTURAL

Directora de la Biblioteca Severín, enclavada en pleno centro de la ciudad, a un costado de la Plaza de la Victoria, Yolanda Soto, representa la constancia y el entusiasmo de lo que sí están permanentemente tirando p'arriba, con proyectos y con resultados. A su juicio, basta ver los libros para constatar que Valparaíso es una capital cultural digna de ese rango. "Debe ser la ciudad chilena, después de Santiago, con mayor actividad editorial del país. Todo lo que hay en Valparaíso da para escribir y crear, y nosotros nos sentimos orgullosos de poder brindar un espacio a las exposiciones que continuamente se realizan. Hay un resurgimiento de las artes y letras, que personalmente me satisface mucho", resalta.

-Cuál es el punto de fuerza de este resurgimiento?

- "La gente tiene ideas que yo considero que aportan. Por ejemplo, hay una arquitecta (Sol Pardo) que ideó un texto destinado a la comunidad para difundir la actividad cultural juvenil en los Cerros Alegre y Concepción. Se llama Guía-Arte. Cuando le preguntamos por qué lo escribió, explicó que pretende guiar a los cientos de turistas que arriban a nuestras costas en un paseo cultural por los "lugares típicos" de nuestro puerto. No hace

mucho, supimos de una familia del Cerro Lecheros que pretende pintar murales en su cerro para que se vea mejor. En una época difícil como ésta, la gente se une. Y eso es bueno".

- ¿Qué papel cumple la biblioteca en este renacimiento?

- Ella es la historia, lo que significa un pasado tan glorioso como el de esta ciudad no se puede olvidar tan fácilmente. Estar en el centro de la ciudad es un poco como presidir su destino. Y me parece que ahora nos toca trabajar para sacar adelante esta ciudad, que sea de verdad un orgullo para Chile".

DESDE LAS TABLAS

Ateva, la Agrupación Teatral Valparaíso, nació oficialmente el 23 de febrero de 1953. Como lo indica su nombre, surgió para integrar los diversos grupos y personas que animaban la actividad teatral en la ciudad de Valparaíso. Luego, en 1968, se convirtió en el Departamento de Teatro de la Universidad de Chile, sede Valparaíso. Entre 1978 y 1999 debió subsistir sin el patrocinio de la institución, que se transformó en la Universidad de Valparaíso. Entonces, obtuvo personalidad jurídica de la Municipalidad y continuó su actividad teatral con proyectos regionales, nacionales e internacionales. Pero siempre representando al puerto.

Ivonne Maureira, quien actualmente se desempeña como profesora de teatro de la Universidad de Valparaíso, recuerda que en mejores tiempos -hace algunas décadas, dice ella- cuando el cine hacía furor, Valparaíso llegó a contar con 15 salas sólo en el sector de los cerros. "¡Para que te hagas a la idea de cómo era de popular! La gente del sector se reunía a disfrutar de una buena película sin tener que dejar su barrio: entonces había pertenencia, había lazos y cambiar de casa era morir un poco. Ahora? Son estacionamientos, bodegas, iglesias evangélicas, edificios o simplemente sitios abandonados. Lo mismo con el teatro. Ahora estamos presentando Nadie es profeta en su Espejo, una obra con buena perspectiva, pero no es como antes. Las salas no se llenan, y no es cosa de la gente. Valparaíso duerme", dice.

- ¿Hay otras instancias que busquen mejorar la cara de Valparaíso?

-"Conozco una en particular. El Teatro Mauri, que sufrió un incendio que destruyó buena parte de lo conservable. Quedó en pie solamente la estructura gruesa, pero tuvo la suerte de recibir aportes y sigue generando cultura, artes como el teatro, la danza, la música, exhibiciones de plástica, etcétera. Hoy, gracias al aporte del Fondart, es un sector culturalmente activo y emplazado en un entorno muy bello, que no podía perderse de un minuto a otro. Nos mantenemos en contacto para promocionar nuestras actividades; no hay rivalidad, aquí interesa que gane Valparaíso"..

- ¿Qué ocurriría si Valparaíso fuera declarado Patrimonio de la Humanidad?

- "No sé si algo cambiaría. Se harían algunos proyectos con el dinero, pero el panorama general se mantendrá sino partimos por la gente, la base del espectáculo. Hoy en día el teatro tiene competencia: el cable, el cine, la televisión, el video, el computador. Tiene que ofrecer más para ganarles, en todo, en calidad, en precios, en ubicación. No sé si es que Valparaíso sea patrimonio de la humanidad de verdad ayudaría.

- A su juicio, ¿qué obra sería Valparaíso?

- "Esperando a Godot, sin ninguna duda".

LA MIRADA HUACHACA

Folclorista y uno de los creadores del movimiento por la cultura huachaca -que este año realizó a tablero vuelto su Cumbre en el puerto- Dióscoro Rojas, cree que Valparaíso tiene todo para ser la capital cultural. "Pero, dice, hay que apoyar a la cultura realmente popular".

A su juicio hay una cultura de la gente y hay una cultura cuica. "Para mí el problema parte de ahí. Los que se ganan los concursos y los proyectos no son los verdaderos artistas populares, sino los que representan el gusto de una determinada esfera de gente".

Recalca que ninguna política del Estado puede evitar que la cultura siga siendo de unos pocos. "Si uno quiere ver lo realmente chileno, lo nacional, tiene que ir al interior.

Valparaíso está perdiendo lo bohemio: primero el Roland Bar, El siete espejos...el Mauri sobrevive porque invirtió una ONG...el gobierno está muy de manos cruzadas, lo que se perdió, se perdió no más".

Cree que Valparaíso no puede levantarse si no tiene identidad. "Y ahí está la diferencia con Viña, que no tiene identidad y está re bien. El puerto es como Santiago, hay lugares donde los lazos son fuertes y ahí se ha mantenido la cultura. Claro que cada vez son menos. Si Panchito, como le digo yo con cariño, quiere salir de donde está, hay que invertir en cultura. Se puede hacer y todo camina bien, la gente va; si no, que miren el éxito que tuvo nuestra Cumbre", desafía.

LAS AUTORIDADES PENSANTES

Entre las virtudes que ofrece la región está la presencia de cuatro universidades tradicionales y ocho privadas, que desarrollan una labor fundamental en el quehacer de la zona, representando la masa crítica que debe tener todo sitio que trabaja por un destino mejor.

Los rectores Alfonso Muga, de la Universidad Católica de Valparaíso; Oscar Quiroz de la Universidad de Playa Ancha; Juan Riquelme, de la Universidad de Valparaíso; y Adolfo

Arata de la Universidad Técnica Federico Santa María, también entregaron su visión sobre como abordar el anhelado desarrollo de la zona.

"Tal como el auge de Valparaíso en la segunda mitad del siglo XIX se basó en el potencial comercial de las áreas de servicio, lo propio puede ocurrir en el siglo XXI si tomamos decisiones inteligentes", afirma Alfonso Muga. Y agrega que lo que les corresponde como universidades es ser las mejores del país y en la medida que ello se logre, se puede ser más eficaz en la generación de propuestas de desarrollo tecnológico, científico, artístico y cultural.

Para Oscar Quiroz, la situación es crítica en muchos aspectos, no obstante hay que reconocer algunas señales positivas. Destaca entre ellas la creciente conciencia en lo pertinente a las necesidades ineludibles de un auténtico desarrollo regional, paralelo con una descentralización que acerque la democracia a los ciudadanos, otorgando capacidad de decisión propia a la región.

Agrega que "esta es una zona que tiene una importante calidad de vida y en ese contexto es importante analizar la cercanía a la Región Metropolitana como una ventaja y no como un aspecto negativo; fortalecer la identidad regional como aspecto importante para consolidar el proceso de desarrollo integral", señala.

Para Adolfo Arata, la ciudad ha avanzado en el sentido de superar el sentimiento de pensar en el pasado como único pilar de desarrollo e ir visualizando líneas de futuro. "Pero el problema ha sido transformar la idea en un plan concreto y preciso".

En términos inmediatos, piensa que el desarrollo de la industria turística es una gran oportunidad. "Para el mediano plazo, el desarrollo de áreas de futuro como la biotecnología o las tecnologías de la información pueden ser un agente importante de desarrollo en una región que debe internacionalizarse. La decisión de empresas ligadas al ámbito de la nueva economía, como Global Sign, Motorola o Su Partner de instalarse en Valparaíso y su relación con las universidades, es un indicador de que esta posibilidad es realizable", plantea.

"La situación que vivimos acá, no escapa del contexto nacional", es lo primero que destaca Juan Riquelme, quien piensa que el lamentarse constantemente no hace más que generar una situación de pesimismo que nada resuelve.

"Si bien es cierto, añade, que el desarrollo puede basarse en algunas ventajas comparativas evidentes en determinadas áreas, el problema de hoy en día va más bien por el lado de crear ventajas, de agregarle valor a lo que se tiene y hacerlo con calidad, afecto y eficiencia".

EL DESPEGUE DEL WANDERERS

Manuel Baeza, doctor en sociología, graduado en la Universidad de París III ha realizado un trabajo poco difundido cuya tesis se gesta tras un estudio de campo acerca de los imaginarios sociales de los porteños, realizado a principio de los noventa en los Cerros Alegre y Cordillera. Sus apreciaciones acerca de la ciudad, de las razones de su estancamiento y de la importancia de Santiago Wanderers en el despegue porteño, son dignas de comentario.

"En Valparaíso reconozco una solidaridad que viene quizás del sentimiento trágico, de la mentalidad de catástrofe, estamos siempre ante la inminencia de la catástrofe natural o provocada. Esto hace que la solidaridad se exprese en los barrios porteños con mucha generosidad. El otro aspecto que hace de Valparaíso una ciudad muy singular es el cosmopolitismo, eso significa una mentalidad abierta y mayor tolerancia, lo cual implica también mayor moderación en las conductas sociales", explica Baeza.

En concreto, se refiere a una extraña sensación de comunidad de espacio que se fomentaba en la ciudad, "al punto que nos hacía creer que todos nos conocíamos; eso no lo he encontrado en ninguna parte con la misma fuerza".

Este sociólogo tiene la impresión de que se produjo una especie de homogeneización social hacia abajo, cuando Valparaíso fue desertado por sectores sociales que en un determinado momento le dieron todo su impulso. "Hubo una especie de pérdida de dinámica en esta

ciudad que comienza a principios del siglo XX, con la construcción del Canal de Panamá", resalta.

Teóricamente, sostiene Baeza que hay tres dimensiones en las que podemos hablar de identidad. Una tiene que ver con una condición espacial; la segunda es temporal y la tercera es la relacional. Si nos referimos a Valparaíso tenemos que entrar en el concepto de imaginarios sociales, los cuales son esquemas en los que nos representamos el mundo. Y existen para él dos maneras de representarse la ciudad. Una es la que ha definido como mentalidad o imaginario de orilla, en la cual el contemplar el océano aparece como una puerta hacia el mundo, una invitación a salir. Este es un tipo de imaginario emprendedor, pero que mira hacia afuera.

El otro imaginario es el que ha definido como de balcón.

En éste último se detiene Baeza: "En él predomina una visión más contemplativa de la ciudad y su belleza estética, es un imaginario esencialmente poético, nostálgico, no emprendedor, que construye futuro a través del pasado".

La hipótesis que se atreve a lanzar este sociólogo -con reservas, advierte- es que en Valparaíso predominaría este tipo de imaginario de balcón, lo que explicaría en parte algunas de las razones por las cuales Valparaíso tiene tantos problemas para despegar o

re-despegar.- "El problema es que estos criterios no son considerados cuando lo imperante resulta ser el aspecto económico", añade.

-Bajo esta óptica, ¿cómo ve el futuro de la ciudad?

-"Yo tendería a decir que Valparaíso tiene futuro a partir de que los porteños adquieran conciencia de que viven en un tesoro del patrimonio cultural universal, y que a partir de ahí hay una veta turística interesante que descubrir".

Recuerda que en Francia, donde vivió largos años, se constató que tras la obtención de la copa del mundo en 1998 mejoraron los índices de productividad. Se veía el futuro con más optimismo. "Hubo una especie de ola de entusiasmo, un cambio de sociología social, que se expresó en la inversión de algunas cifras negativas. No es que esté diciendo que el fútbol haya sido el elemento determinante, pero sí un aspecto que muchas veces no se considera lo suficiente".

- ¿Y se podría extrapolar esto en el caso de Valparaíso y Santiago Wanderers?

-"Estamos imbuidos en un clima de pesimismo, por lo cual plantearse este tema desde la psicología social es válido. Los fenómenos deportivos han sido muy poco estudiados, sobre todo acerca de sus influencias en los colectivos sociales, en este caso una ciudad. Creo que los triunfos del Wanderers constituyen un aliciente, es decir, nosotros también podemos. Significa autoafirmarse y darse cuenta de que no hay cosas definitivas, por lo tanto la ciudad y la economía también lo son. Es como pensar: bueno, si podemos en el fútbol, por qué no podemos en otras cosas?".

LA PRIMERA INTENDENTA

Hija de inmigrantes españoles y nacida en Valparaíso, Josefina Bilbao Mendezona, conoce de cerca el tema. No sólo porque vivió allí los años en que Valparaíso era una ciudad muy importante, incluso más que Santiago. También porque desde su cargo de Intendenta Regional -la primera mujer que ostenta el cargo en la zona- supo de cerca de las dificultades que ofrece la Quinta Región.

Nombrada en el cargo en febrero del 2000, esta pedagoga y catequista, asumió con emoción el desafío que le planteara el presidente Lagos: "Hay una cosa afectiva tras este nombramiento, porque tengo una larga historia de relación con la zona: yo nací aquí y mi padre llegó a Valparaíso cuando tenía 14 años, en 1904; él se formó en esta ciudad y nos enseñó a quererla", planteó entonces, recién designada.

Tras permanecer un año en el cargo, hoy, la actual Rectora de la Universidad Carlos Casanueva, hace recuerdos de su juventud en la ciudad y reflexiona sobre su experiencia como Intendenta.

Así, se remonta a los cincuenta, en su plena adolescencia. "Todavía había un gran movimiento marítimo, y una vida cultural bastante buena que se mantuvo, a juicio mío, muy fuertemente y con gran gravitación sobre la vida porteña. Uno recuerda con bastante emoción la llegada de un nuevo grupo de arquitectos que instaló una nueva escuela de arquitectura, en la Universidad Católica, que hacían actos poéticos, representaciones en las calles, todos ellos con mucha influencia en la juventud, por supuesto, pero diría que en general, en la vida de Valparaíso".

Recuerda esos años un Valparaíso vigoroso, muy activo, con gran encanto. "Entonces, mi paseo favorito era ir de compras a Valparaíso, a las grandes tiendas, que estaban muy surtidas de productos de buena calidad, importados; o la calle Valparaíso donde existía una confitería llamada la Virreina, allí se bailaba y se juntaban los cadetes, los universitarios, para ver representaciones callejeras".

También guarda en su memoria como hito importante, el gran esfuerzo de la población porteña para que se instalara la refinería de petróleo, "que luego fue fuente de muchos problemas porque destruyó como balneario a Concon, pero en ese momento cuando empezaba a visualizarse una cierta decadencia en Valparaíso había mucha fuerza de parte de la población".

Siendo pequeña, fue testigo, del discurso pronunciado por Gabriel Gonzalez Videla: "Habló en la Plaza Sotomayor, desde el balcón de la Intendencia y aunque yo era muy chica me

quedó grabado que le habló a la gente diciéndole que la Refinería se iba a instalar en Concón. La gente comenzaba a percibir que algo iba a pasar y que era necesario apuntalar a esta ciudad, buscar formulas para evitar lo que se presentía".

- ¿Y qué significó asumir como Intendenta y tener que ver a Valparaíso desde una visión política. ?

-“Primero que nada, darme cuenta de la gran emigración que se había producido hacia Santiago que comenzó en los años 60 y cobró una fuerza mayor en los años 80. Para mí era más fácil encontrar gente conocida de Valparaíso en Santiago que en la calle Valparaíso. No pocas veces saludaba más a antiguos porteños en los supermercados santiaguinos que en las calles del puerto.

Otro de los cambios que notó fue el fuerte desánimo de la gente y un Valparaíso, como ciudad, completamente empobrecido. "Un Valparaíso para el que uno no percibe su destino; se habla de la cultura, de la recuperación de sus calles, de sus casas, pero a mi juicio existe una depresión que está instalada en las personas y un abandono en las fuerzas vivas de la ciudad que hacen muy poco posible que Valparaíso por si mismo encuentre un nuevo destino", indica.

-Es decir, ¿no tendría destino?

-”No, yo creo que tiene grandes destinos, pero creo que hay que sacudir esa sensación para olvidarse que Valparaíso fue primer puerto del Pacífico y que no la va a volver a ser y

recordar, por ejemplo, que Valparaíso tiene más universidades que todas las otras ciudades del país, sin considerar Santiago. Sin embargo, estas no tienen la enorme gravitación que en mis tiempos. Entonces eran menos, pero influían más. Ahora, las siento separadas de la comunidad. De pronto las universidades hacen esfuerzos pero no logran impregnar con su dinamismo lo que requiere la ciudad y la región".

Tampoco aprecia claridad desde un punto de vista urbanístico. "Se habla del borde costero, de recuperar las zonas históricas, pero uno no ve un proyecto coherente. Recuerdo que en los primeros meses como Intendenta. invité a una española que había trabajado mucho en la recuperación de Bilbao, España, que es un ejemplo maravilloso, que yo vi, que yo conocí y que realmente me impactó. Esa mujer nos contaba que ese cambio había sido fruto de una decisión que las fuerzas vivas habían tomado en conjunto. Se juntaron empresarios, intelectuales, trabajadores, universitarios, gobierno y habían dicho, se acabaron los altos hornos, cerramos Bilbao o hacemos una nueva ciudad. Y allí está Bilbao".

Reconoce que entonces tuvo quizás, la ingenua esperanza, de que este ejemplo que ella conocía sirviera de acicate. Pero la respuesta, fue bastante desalentadora: "empresarios y gente de gobierno comenzaron a decir, pero si ya hemos hecho esto.....,no eso no resulta..., etcétera".

A su juicio, este pequeño ejemplo es una muestra de la depresión que está arraigada en los porteños, a quienes, a su juicio, les molesta ver que existe la posibilidad de hacer cosas.

"Esto lo reafirmé casi al final de mi período en una reunión con empresarios de la región: en esa ocasión fue notoriamente distinta la respuesta de los empresarios que eran de Valparaíso con los que representaban a empresas internacionales, quienes tenían una mirada muy optimista con relación al futuro de la ciudad".

- ¿Cómo se explica este negativismo?

- "Valparaíso no descubre que los desafíos pueden convertirse en oportunidades. Pienso que el desafío de estar muy cerca de Santiago puede ser una oportunidad, más que una situación de quiebre como muchos la experimentan, el estar continuamente echándole la culpa a la capital de los males de los aquejan. Tampoco dejo de ignorar la realidad, nuestro país es muy centralistas y al estar tan cerca de Santiago pueda pasar lo mismo que dicen los mexicanos de su país: "tan cerca de Estados Unidos, tan lejos de Dios. Pero también México ha crecido por estar al lado de Norteamérica. Habría que ver entonces qué elementos positivos implica el estar tan cerca de Santiago".

-Existiendo esta situación de ánimo, ¿qué factores pueden ayudar a salir del estancamiento a Valparaíso?

- "Hay factores claves: primero la potenciación de las universidades comprometidas con el desarrollo de la ciudad y la región. Por tanto crear un centro importante del conocimiento, del saber. Lo segundo, es el turismo. Lo que se hace en esa materia en la región es completamente artesanal. No hay una mirada técnica especializada sobre cómo crear una

corriente turística que le salga al paso a las necesidades de la gente que quiere hacer turismo".

No tiene pelos en la lengua, para hablar de los aspectos negativos que ve en Valparaíso, al igual que lo hizo durante su gestión. Comenta entonces que en Valparaíso no hay ninguna señalética de cómo visitar los cerros o para a los ascensores. "La gente pasa por Valparaíso, no se queda. Las calles son sucias, no hay nada que sea atractivo aún cuando la ciudad es bella, muy atractiva, pero hay que tener una mirada no artesanal, sino de empresa, una mirada a largo plazo, con la participación de muchos agentes".

A su juicio es necesario que se cree una institución que apoye, fomente y gestione iniciativas, planes y recursos en torno al turismo. "Hoy, hay mucha gente que trabaja sola, que se ha comprado casas, que ha hecho pequeños hoteles, pequeños restaurantes, pero son iniciativas personales, para las cuales es muy difícil obtener recursos. Además, es necesario que las autoridades que trabajan en esa materia se capaciten aún más, deben alcanzar una mayor profesionalización para poder asumir el gran desafío que significa crear la industria del turismo en la región", señala.

En tercer término se refiere a la ciudad como sede de centros de nueva tecnología, ligados a la computación. "Valparaíso tiene una gran cantidad de sitios eriazos, especialmente en el centro, que pueden servir para acoger a estos centros tecnológicos que derivarían en un

mayor dinamismo para Valparaíso. Estos tres factores de desarrollo creo que son importantes, sin significar esto que el puerto deje de ser importante, sino algo que se suma

- ¿Qué le aportó haber estado en este cargo?

- "Siempre he tenido conciencia del negativo fenómeno de centralización de nuestro país. Por eso cuando fui directora del Sernam tuve especial preocupación de no olvidar y apoyar a los servicios regionales que dependían del gobierno central. Pero al ser Intendenta viví en carne propia las limitaciones de no poder decidir sobre situaciones de conocimiento específico y local que se decidían desde Santiago. No puede ser que eso siga ocurriendo. Esa situación en nada ayuda al desarrollo de las regiones o hacerlas salir de la situación en que se encuentran, que sin duda, es desmejorada en relación a Santiago".

LOS ANUNCIOS DEL BORDE Y LA FE DE LAGOS

Al iniciar este reportaje, era aventurado asegurar si contaría con la receta mágica que señalara el rumbo correcto que debe seguir Valparaíso para recuperar su fama como joya del Pacífico. También si contendría la visión del Presidente de la República en torno al tema. Pues bien, como en tanta historia mágica tejida en nombre del viejo puerto, todo parece indicar que durante este año muchas mentes, energías, acuerdos y decisiones políticas se conjugaron hasta dar forma a los anuncios realizados la segunda semana de noviembre del 2001 (hace sólo una semana) por Ricardo Lagos.

Fue una mañana simbólica la del pasado miércoles 14 noviembre. A las 8:45 horas atracó en el sitio ocho del espigón el Ryndam, el primero de los 37 cruceros de pasajeros que se espera para esta temporada en Valparaíso. De él descendieron nada menos que 900 pasajeros.

Apenas una hora y media más tarde y a escasos metros de allí, frente al sector de Bellavista y mirando al mar, el Presidente dio el puntapié inicial al proyecto de apertura del borde costero.

El Primer Mandatario había tomado este compromiso en junio pasado, en Barcelona, durante la etapa final de su visita de Estado a Europa. A escasos cinco meses, el Presidente se trasladó al puerto para oficializar esta iniciativa que ya ha comenzado a materializarse.

En la ocasión y como primera medida, Lagos confirmó la apertura del sector (en forma provisoria) para comenzar una primera etapa de trabajos que concluirán en abril próximo. Esta implica la construcción del Paseo Muelle Barón -con aportes privados- y la rehabilitación de viejos almacenes para que funcione allí el Museo Interactivo Mirador (MIM), lo que estará concluido antes de cinco meses. Es decir, en abril del 2003.

Lagos confirmó también que en diciembre de este año se llamará a licitación para que se elabore el Plan Maestro del borde costero, estudio que determinará qué se va a hacer, cómo, el uso que se le dará a estos espacios y el plazo en que se realizarán los distintos proyectos.

Aprovechó de destacar la importancia que reviste licitar la construcción del primer terminal de pasajeros que, junto al mejoramiento de la Ruta 68, permitirá a la región recibir de mejor forma a los turistas. El Presidente expresó su confianza en el resultado de la postulación de Valparaíso a patrimonio de la humanidad, así como también el éxito del Carnaval de la Cultura, planificado entre el 28 y 31 de diciembre próximo.

Días más tarde y con su habitual tono enérgico, en entrevista con El Mercurio de Valparaíso, Lagos señaló: "aunque nadie me crea, yo les digo a los porteños: hay que cambiarle el rostro a Valparaíso, pero para eso hay que creerse el cuento, por favor! Si hasta parece que yo tengo más fe en los porteños que ustedes mismos!.

Se impacientó entonces el Primer Mandatario, dejando en claro que si hay algo que le molesta es la falta de confianza que tienen los porteños en sí mismos. "Yo me he hecho cargo del 18 por ciento de cesantía que ha llegado a tener la ciudad y no hay otra región que haya recibido más inversión del Estado que ésta", señaló.

"Hay una visión clara de hacia donde se quiere que vaya esta hermosa ciudad; pero si lo único que hacemos es llorar todo el día, entonces esto no sale adelante. Por eso digo que se

requiere la unidad de ustedes. Me gustó el ejemplo del Wanderers: esto es igual, cuando se dijo vamos a jugar la punta nadie les creyó. Ahora no es gracia creerles, pero ellos se creyeron que podían estar entre los grandes", exclamó.

Y mientras el entrañable y popular equipo verdiblanco disputa los primeros lugares de la tabla de posiciones y se juega la posibilidad de ganar el campeonato, tras una cercana y larga permanencia en segunda división, Lagos hace un llamado al optimismo, con tono de urgente.

Con pasión repasó lo que se ha hecho y lo que piensa hacer en la zona durante su gobierno. Habló de la realización del acceso sur al puerto que permitirá, además de una nueva vía de entrada, sacar los contenedores apilados en la costa; de su compromiso por transformar a Valparaíso en el principal centro de la alta tecnología del país; del proyecto de la IV Etapa de la Avenida España, que implica una inversión de 300 millones de dólares; de los programas de empleo; de los 250 subsidios de cuatro millones cada uno que se entregarán a quien compre una casa vieja en Valparaíso para restaurarla, entre otros.

- "Me gustaría pensar un puerto pujante; me gustaría pensar en una ciudad que ha sido capaz de recurrir a lo que es la riqueza intelectual con sus universidades; y, a partir de eso, en consecuencia, con una gran inserción en lo que es alta tecnología; que recupera sus raíces del siglo XIX, en lo que es su patrimonio cultural histórico, y que ésta también termina siendo una gran riqueza desde el punto de vista turístico (...) con un puerto en

expansión, con puerto seco arriba (...) la riqueza cultural que te da la riqueza universitaria, que te permite la nueva economía. Y lo de capital cultural, no es porque acá va a estar instalado el señor encargado de la cultura, eso es un detalle menor, eso indica una voluntad", finalizó diciendo Lagos.

Por proyectos, anuncios y ánimo, el Presidente no se queda atrás con Valparaíso.

SILICON VALLEY EN EL PACIFICO

La consolidación de Valparaíso como centro de empresas de alta tecnología ha surgido, tímidamente en un principio, con más fuerza a medida que avanza el 2001. Todo partió, tras el anuncio que hiciera el Presidente Lagos, a mediados de año en Nueva York, hasta donde viajó para promocionar las ventajas de Chile como plaza de inversión. Casi simultáneamente, la Corfo lanzó su programa de promoción y atracción de inversiones de alta tecnología, que ha comenzado a dar frutos en la capital de la Quinta Región.

Nadie puede negar que esta nueva y moderna faceta puede significar el inicio de una nueva etapa en la vida de esta ciudad-puerto. Un paso clave en este camino lo constituyó la puesta en marcha del Instituto Internacional para la Innovación Empresarial en la Universidad Técnica Federico Santa María. La presentación oficial de este centro tecnológico, el pasado

10 de noviembre, concitó la presencia de autoridades políticas, universitarias y empresariales de la zona.

Su construcción implicó una inversión de 450 millones de pesos y su finalidad será entregar servicios a empresas, organismos e instituciones que permitan el desarrollo económico y productivo de la región. Junto con resaltar la generación de nuevas áreas al interior de las universidades, obviamente, sienta las bases para la creación de un parque tecnológico en Valparaíso.

Esta inauguración se suma a la instalación en el puerto de empresas como Su Partner, Motorola, Soluzione, Fontana.com y Porto Print. Se tratan, todas ellas de inversiones extranjeras -norteamericanas, canadienses- en el área de la computación, informática y electrónica.

Este camino, el de la nueva economía, ofrece enormes ventajas a una ciudad como Valparaíso. Y estos avances parecen demostrarlo.

SUPERMERCADO A CIELO ABIERTO

Pueden ser sólo coincidencias, el hecho es que este fin de año se ha transformado en período fructífero para una serie de proyectos que permitirán revitalizar al puerto. Entre ellos cabe mencionar el programa "Supermercado a cielo abierto", que busca rehabilitar el sector puerto de la ciudad y cuya primera línea de acción comprende la pintura de fachadas

de al menos cien inmuebles ubicados en el entorno de la Plaza Echaurren, del denominado barrio puerto.

En la concreción de este proyecto confluyen los aportes de diversas instituciones, como Corfo, Sercotec, el municipio porteño, la Cámara de Comercio Detallista de la ciudad, el Fosis, el Ministerio de la Vivienda y el gobierno regional, instancia que aportó cerca de cien millones de pesos.

