



UNIVERSIDAD DE CHILE
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Escuela de Posgrado
Magíster en Urbanismo

Título de la tesis

“Infraestructuras ferro-portuarias de borde costero en Valparaíso como potencialidad de reconversión urbana: el caso de la zona Barón-Yolanda.”

Tesis para optar al grado de Magíster en Urbanismo

Autor
Eduardo Leiva Aranda

Profesor guía
Ernesto López Morales

Santiago, Enero de 2022

Resumen

Las diversas dinámicas de constante crecimiento y modernización de labores de cargas que experimentan las ciudades-puerto del mundo han generado la necesidad de una continua adaptación espacial de sus bordes costeros y sus cascos históricos. En esta lógica, el puerto de Valparaíso en Chile enfrenta un nuevo desafío de actualizar su borde costero hacia el frente de agua *waterfront*, con el desafío de articular su declaratoria de Sitio Patrimonial de la Humanidad UNESCO con nuevos usos y dinámicas en un marco de desarrollo ambiental de hábitat sostenible, bajo una nueva era post industrial. Esta tesis aborda el caso del puerto de la ciudad de Valparaíso, Chile, para analizar desde una mirada diversa y múltiple, la evolución histórica de su borde ferro/portuario denominado como zona Barón-Yolanda. El estudio se realiza por medio de estudio de casos internacionales, análisis de mapas y planos comparados, anotaciones de campo, observaciones sobre el lugar y entrevistas a actores claves, con el fin de comprender las determinantes urbanas, económicas y sociales que explican el bajo desarrollo urbano en el área. El foco teórico está puesto sobre un paisaje que involucra cinco variables de análisis, a saber: lo urbano, lo patrimonial, lo económico, lo socio cultural y la gobernanza; es decir, se intenta entregar una comprensión integral sobre el área, la ciudad y su región. En los resultados la investigación identifica la siguientes inercias negativas de desarrollo, acrecentadas durante las últimas décadas: i) una invisibilidad hacia patrimonio industrial y su memoria existente en ese borde ferro-portuario y en sus barrios de influencia, ii) por un centralismo excesivo en la toma de decisiones de las empresas portuarias sobre los bordes portuarios iii) por una desidia en las voluntades políticas y las fuerzas productivas de la ciudad en no posibilitar a los ciudadanos el libre acceso y derecho al borde público, iv) y finalmente por la pérdida de la identidad local del puerto y su influencia por sobre la producción de un empleo futuro. En las conclusiones, se proponen algunos lineamientos para criterios de diseño que posibilitarán la recuperación de este espacio público para las personas, y orientados hacia su futuro como un *waterfront* inclusivo.

Contenido

Resumen	2
Índice de cuadros	4
Índice de figuras	5
Motivación	6
Introducción	7
1. Marco Teórico	12
1.1 Introducción: matriz - foco de análisis	12
1.1 Un objeto físico espacial (el borde costero portuario)	13
1.2 Dinámica patrimonial ecológica (las partes de la ciudad)	15
1.3 Dinámicas económicas (múltiples actores)	16
1.4 La práctica socio cultural (sujeto social y sus dinámicas)	17
1.5 Gobernanza (entidad política)	18
2. Metodología	20
2.1 Técnicas de recolección y análisis de datos	20
2.1.1 Entrevistas	20
2.1.2 Observación mediante croquis y fotografías	22
2.1.3 Estudio de casos internacionales	22
2.1.4 Estudio de cartografías y planos	23
3. Reconversión de bordes costeros, <i>waterfronts</i> , frentes marítimos	24
Estudio de casos	24
3.1 Puerto Madero	29
3.2 Puerto de Génova	36
3.3 Puerto de Seattle	44
3.4. Conclusiones sobre los casos	57
4. Valparaíso y su dinámica de borde costero, antecedentes históricos	63
4.1 La antigua estación cabezal de trenes, ex - maestranza Barón	66
4.2 El Caso del borde ferro-portuario, Barón-Yolanda	67
4.3 Estudio del lugar urbano-espacial, croquis y fotografías	75
4.4 Algunas conclusiones al capítulo.	88
5. Opiniones de actores relevantes y primeras premisas de una reconversión- regeneración puerto/ciudad	92
6. Discusión de resultados	111
6.1 Ciertos lineamientos claves	111
7. Conclusiones	125
8. Bibliografía	129
9. Anexos	136

Índice de cuadros

Cuadro 2	Cuadro de estructura de tesis (hipótesis, objetivos, instrumentos)	11
Cuadro 3	Cuadro de entrevistados (composición variada)	21
Cuadro 4	Planes de remodelación urbana de Génova.	133

Índice de figuras

Figura 1	Área de estudio.....	7
Figura 2	Área de estudio / Croquis anotaciones	8
Figura 3	Esquema de pentágono matriz marco teórico / Los cinco focos.....	13
Figura 4	Plano de evolución de borde portuario / Puerto Madero	30
Figura 5	Plano del puerto nuevo / Buenos Aires	31
Figura 6	Propuesta Puerto Madero	33
Figura 7	Situación antes del concurso / Puerto Madero.....	33
Figura 8	Sistema Portuario Dársenas/ Génova	37
Figura 9	Ubicación proyectos para el agua / Renzo Piano / Génova	39
Figura 10	Los proyectos del Blue Print / Renzo Piano	41
Figura 11	Declaratoria Unesco / Génova	42
Figura 12	El borde costero de yates / Waterfront / Levante	43
Figura 13	Vista aérea East Water Way / Seattle	
Figura 14	East Water Way / Calle Lander / Puerto / Seattle	
Figura 15	Viaducto y Terminal de Trenes / Ferry Seattle	
Figura 16	Mirada Viaducto / Alaskan Way Viaduct / Seattle	46
Figura 17	Mirada Puerto de Seattle / Elliot Bay	48
Figura 18	Viaducto y Red Ferroviaria / Alaskan Way Viaduct / Seattle	49
Figura 19	Viaducto en Demolición / Alaskan Way Viaduct / Seattle	51
Figura 20	Waterfront / Seattle	53
Figura 22	Fotografía de Valparaíso / Félix Le Blanc	61
Figura 23	Postales de Valparaíso	
Figura 24	Casa de Botes / Valparaíso	
Figura 25	Bahía de Valparaíso / Plano comisión Kraus	62
Figura 27	Estación Barón y Reloj	64
Figura 28	Tranvías y Ex Maestranza (FFCC)	65
Figura 29	Plano 2 / Proyecto de mejoramiento del Puertos / Valparaíso	66
Figura 30	Plano 2 / Proyecto de mejoramiento del Puertos / Valparaíso	66
Figura 31	Puerto de Valparaíso proyecto de dársena i malecón / 1910 / Comisión Kraus.....	67
Figura 32	Detalle d proyecto de dársena i malecón / 1910 / Comisión Kraus.	67
Figura 33	Superposición de ambos planos- cartografías escaladas a 1: 5000, en base a Plano de la de Ciudad de Valparaíso, corregido y aumentado por el Ingeniero, Francisco E. Garnham (1897). Director de Obras Municipales. Plano oficial aprobado por el primer alcalde Simón León Silva, para ser utilizado por las oficinas Municipales. Escala 1: 5000	69
Figura 34	Cartografía de Valparaíso. / Litografía Jacobsen (1850- 1860).	71
Figura 35	Cartografía de Valparaíso. / Por Garnham (1897).	71
Figura 36	Plano evolución ferro portuaria / borde Barón.	72
Figura 37	Concesión Área Fiscal (FFCC) / borde Barón.	73
Figura 38	Evolución del Borde Ex Maestranza Barón	74
Figura 42	Croquis, análisis del Lugar / Barón- Yolanda	
Figura 43	Croquis, análisis del Lugar / Barón- Yolanda	76
Figura 44	Croquis de contorno Ex Maestranza Barón	77
Figura 45	Croquis de análisis del lugar de estudio	78
Figura 46	Imágenes a la isla desde la altura / Cerro Placeres	80
Figura 47	Vista hacia Yolanda-Cabritería	81
Figura 48	Vista Muelle Barón	82
Figura 49	Planta de áreas e isométrica / Ex Maestranza Barón	83
Figura 50	Plano de Levantamiento, corte y elevaciones / Ex Maestranza Barón	84
Figura 51	Vistas a galpones / Ex Maestranza Barón	85
Figura 52	Plano de Loteos / Ex Maestranza Barón	86
Figura 53	Imagen de cuadro / Ex Maestranza Barón / 1979	87
Figura 54	Plano de CMN / Piezas patrimoniales	88
Figura 57	Interface de Puerto / Ciudad	26

Motivación

Esta investigación pretende indagar y comprender las determinantes urbanas, económicas y sociales que explican la ausencia de desarrollo sobre el área ferro-portuaria del borde costero del puerto de Valparaíso, entendiendo a la vez su compleja evolución histórica como puerto capital y principal puerta de entrada y salida de intercambio de tamaño global país.

La particular situación de Valparaíso no sólo tiene que ver con su actual dimensión obsoleta de tamaño físico de puerto productivo, en donde ha tenido que desplegar zonas para el puerto seco y su almacenaje estratégico, como la mayoría de los puertos globales, sino que también por una prácticamente nula visión de planificación sobre su borde portuario y su pérdida paulatina en la relación con el casco histórico antiguo de la ciudad.

Su contexto actual de ciudad declarada sitio patrimonio del Mundo la deja en una situación especial de estar a la altura de otros sitios similares. Un borde portuario costero que aún transita en una diversidad de anhelos y promesas de propuestas, proyectos de expansión, pero sin ningún tipo de vinculación con la ciudadanía, ni menos con un plan urbano/ patrimonial/ estratégico de crecimiento que logre consolidarse en el tiempo.

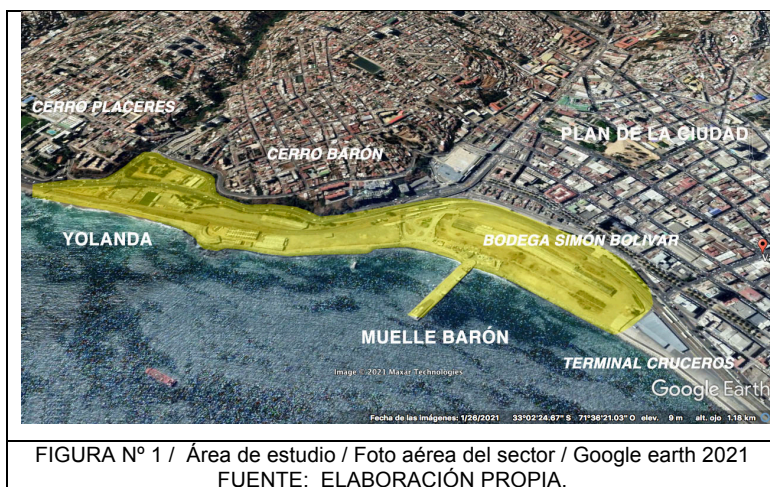
Tal vez hoy sea la oportunidad de dar un nuevo enfoque de reconversión urbana sobre esas antiguas infraestructuras ferro portuarias en su borde - una zona comprendida entre el muelle Barón y Yolanda - que podría generar y despertar nuevas fuerzas productivas locales asociadas a variados y nuevos usos democráticos sobre él mismo y su nuevo rol .

La idea de una economía colaborativa de pequeña y mediana escala asociada a una mayor a escala de Ciudad-Puerto / Turística-Cultural, vendrían a potenciar y quizás a detonar una nueva era para el desarrollo económico, cultural y social de una Ciudad-Puerto Inteligente hacia el año 2050. En sus conclusiones, esta tesis plantea como corolario esa idea de futuro para este sector de la ciudad.

Introducción

La obsolescencia y el abandono de infraestructuras ferro-portuarias en desuso sobre el borde costero del puerto de Valparaíso posee larga data, y es una historia de sucesivos cambios y adaptaciones sobre el mismo. Hoy ese borde del puerto se encuentra en un estado de deterioro físico y espacial, a modo de isla, que no se integra a la matriz urbana de la ciudad histórica ni tampoco genera una simbiosis con su área de declaratoria de patrimonio de la humanidad¹.

La actual área de declaratoria de Valparaíso se encuentra centrada en sólo una porción de la ciudad, sin tener una influencia mayor sobre el área de borde portuario en estudio (sector Barón-Yolanda, ver Figura 1). Esta disociación entre el centro histórico y su borde costero provoca conflictos y disputas espaciales que repercuten en su trama urbana que no logra unirse en una continuidad con el resto de la misma trama hacia el borde costero.



Sobre la porción o pieza de estudio, van apareciendo las dinámicas propias de un lugar que está aislado del resto de la trama, cruzado por una línea de tren que cerca y cierra el acceso a una zona del borde. La cuál se abre y rescata una porción delgada de paseo público sobre el borde, lugar que se fue ganando a partir de gestiones ciudadanas en defensa de la playa las gaviotas (durante los años 90), y que más tarde se consolidó como un paseo público, junto con la remodelación urbana y apertura pública del muelle barón el año 2002, durante el período del gobierno del presidente Ricardo Lagos (2000-

¹ Declaratoria de Sitio de Patrimonio Mundial de la Humanidad, Unesco 2003.

2006), en donde se impulsaron las últimas obras que involucraron conjuntamente al Estado, Administración del Puerto, Municipalidad y Ciudadanía. El siguiente croquis expresa mis primeras anotaciones sobre el espacio del lugar (Octubre del 2020);

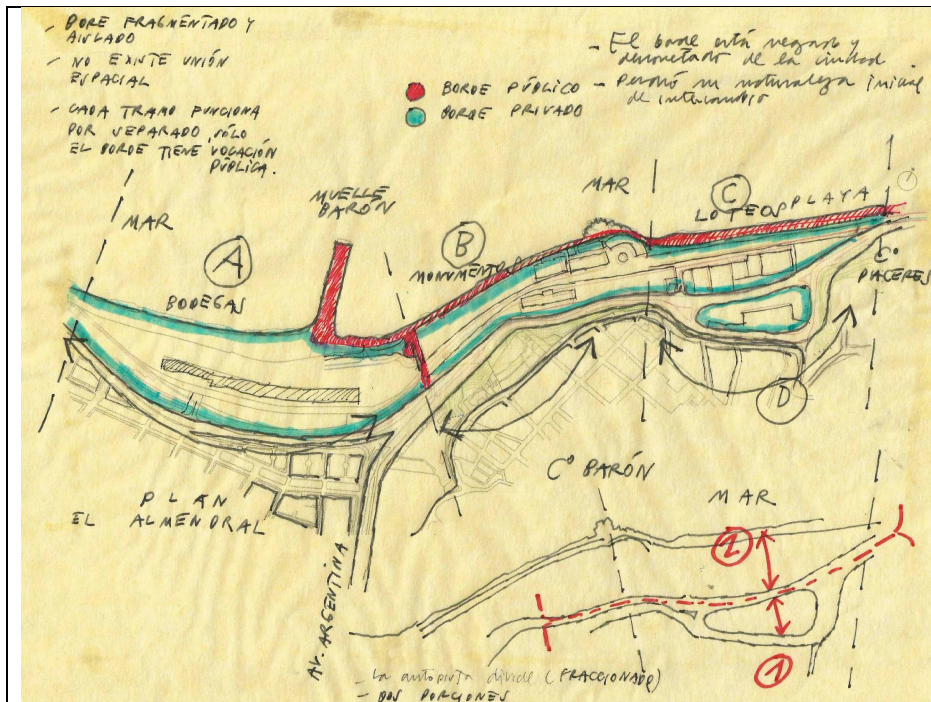


FIGURA N° 2 / Anotaciones y croquis de observación.
 En la zona n° 2 del croquis / Se concentran , inmuebles de conservación histórica (ICH), una zona típica (ZT), monumentos históricos (MH) y vestigios declarados por el Consejo de Monumentos Nacionales (CMN).
 FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Transcripción Croquis
 CROQUIS 1 / ABC: Borde fragmentado y aislado / No existe unión espacial. Cada Tramo funciona por separado y sólo una porción tiene vocación pública. El espacio privado no permite unión entre las partes.
 CROQUIS 2 / 1-2: El fenómeno o situación isla en zona Yolanda, la autopista divide en 2 partes (fraccionando la pieza urbana. Los lotes individuales podrían generar una posible fragmentación).
 BORDE privado mayor –público: El borde está negado y desconectado de la Ciudad. Perdió su naturaleza inicial de intercambio de mercancías y espacio público de malecón

Es importante mencionar que dentro de toda el área de la ex Maestranza Barón conviven, inmuebles y piezas de vestigios con una historia de carácter patrimonial relevantes. A su vez conviven en el área otros lotes vacíos, lotes con diversos usos, estructuras en obsolescencia, sitios eriazos y programas que no conforman un área vital sino más bien un residuo urbano constituido por múltiples partes y divisiones de propiedades.

Esta tesis pretende ser tanto una forma de comprender las causas del deterioro de esta zona, como poder generar algunas propuestas de oportunidades de mejoramiento, a manera de idea. También el analizar y estudiar esta área enfocado en su ciclo histórico completo de auge y deterioro, parece relevante como insumo para la futura toma de decisiones sobre el crecimiento y desarrollo urbano de la ciudad.

Se formulan las siguientes preguntas de investigación:

1. *¿Por qué el sector de estudio sobre el borde costero Barón-Yolanda mantiene un estado de abandono y desconexión con el resto de la Ciudad?*
2. *¿Cuáles son las razones que explicarían que ninguna de las propuestas de reconversión sobre este borde costero, al momento, haya sido exitosa?*

Como **Hipótesis de investigación**, se plantea la siguiente afirmación:

En la actualidad, existe un sistema de borde portuario que se mueve solamente entre tres alternativas posibles :

La primera es, crecer sin una dimensión urbana de una planificación acorde a su tamaño y vocación de espacio público.

La segunda es, crecer sin desarrollar sus piezas o elementos patrimoniales que lo relacionan y articulan con el resto de la ciudad y con el mar.

La tercera es, crecer sólo con una visión económica mono funcional sobre su suelo urbano y su área de influencia, sin una diversidad de usos comerciales complementarios al portuario.

De esta forma, el **objetivo general** de esta tesis busca comprender las determinantes urbanas, económicas y sociales que explican la ausencia de desarrollo económico urbano sobre el área ferro portuaria de Barón-Yolanda en Valparaíso.

Como objetivos específicos, se plantea:

1. Identificar las causas normativas y económicas (incluyendo la declaratoria patrimonial del centro histórico) del deterioro sobre el área de estudio.
2. Estimar efectos económicos y sociales del borde en desuso, incluyendo afectaciones en el espacio público y las personas.
3. Evaluar fortalezas y debilidades de casos internacionales de reconversión de frentes de agua, *waterfronts* y planes y proyectos de rescate realizados en la última década sobre el área de estudio.
4. Proponer posibles lineamientos y criterios urbanos a tomar en cuenta para el futuro desarrollo integral sobre el área de estudio.

El Cuadro 2, a continuación, despliega la estructura de la Tesis, sus preguntas y directrices que abren inicialmente el tema con el fin de entender la problemática actual del borde ciudad / puerto y desde estas múltiples dimensiones poder vislumbrar su desarrollo actual.

CASO	PREGUNTAS	HIPÓTESIS	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVO ESPECÍFICO	METODOLOGÍA
<p>Zona de Borde Costero Ex Maestranza de trenes Barón-Yolanda, del Puerto de Valparaíso.</p> <p>La obsolescencia y abandono de antiguas infraestructuras Ferro-Portuarias en desuso.</p>	<p><i>¿Por qué el sector de estudio sobre el borde costero Barón-Yolanda mantiene un estado de abandono y desconexión con el resto de la Ciudad?</i></p> <p><i>¿Cuáles son las razones que explicarían que ninguna de las propuestas de reconversión sobre este borde costero haya sido exitosa?</i></p>	<p>Existe un sistema de Borde Portuario que se mueve solamente entre tres alternativas posibles:</p> <p>La primera es crecer sin una dimensión urbana de una planificación acorde a su tamaño y vocación de espacio público.</p> <p>La segunda es crecer sin desarrollar sus piezas o elementos patrimoniales que lo relacionan y articulan con el resto de la ciudad y con el mar.</p> <p>La tercera es crecer sólo con una visión económica mono funcional sobre su suelo urbano y su área de influencia, sin una diversidad de usos comerciales complementarios al portuario.</p>	<p><i>Comprender las determinantes urbanas, económicas y sociales que explican la ausencia de desarrollo económico urbano sobre el área ferro portuaria de Barón-Yolanda en Valparaíso.</i></p>	<p>1. Identificar las causas normativas y económicas (incluyendo la declaratoria patrimonial del centro histórico) del deterioro sobre el área de estudio.</p> <p>2. Estimar efectos económicos y sociales del borde en desuso, incluyendo afectaciones en el espacio público y las personas.</p> <p>3. Evaluar fortalezas y debilidades de casos internacionales de reconversión de <i>waterfronts</i> y planes y proyectos de rescate realizados en la última década sobre el área de estudio.</p> <p>4. Proponer posibles lineamientos y criterios urbanos a tomar en cuenta para el futuro desarrollo integral sobre el área de estudio.</p>	<p>Se realiza una investigación documental de fuente secundaria de autores relevantes, que aborden temas de relatos arquitectónico-urbanos, planimétricos, fotográficos, registros pictóricos, proyectos y planes realizados, y casos de estudio análogos internacionales (de estándar OCDE y universal entendiendo que las nuevas dinámicas globales requieren ciudades integradas a su trama urbana). Se realizará un escalamiento de mapas de registro histórico mediante software cad, photoshop, con el fin de analizar su evolución. para (O. E., N° 1, 2, 3 y 4).</p> <p>Se utilizará la entrevista semi estructurada a actores claves – expertos involucrados con el área-caso de estudio, (Hernández, Fernández-Collado, & Baptista, 2006). Se propone realizar entrevistas en profundidad a actores claves de movimientos asociativos por la ciudad, movimientos vecinales, expertos en urbanismo, en patrimonio, arquitectura y geografía. También a actores del espectro político como, concejales, asesores y otros claves en la toma de decisiones institucionales. Se grabará mediante audio electrónico-digital y se transcribirá la entrevista a formato editable Word, para (O. E., N° 1, 2 y 3)</p>

CUADRO N° 2 / Estructura Tesis / Hipótesis. FUENTE : ELABORACIÓN PROPIA.

1. Marco Teórico

1.1 Introducción: matriz - foco de análisis

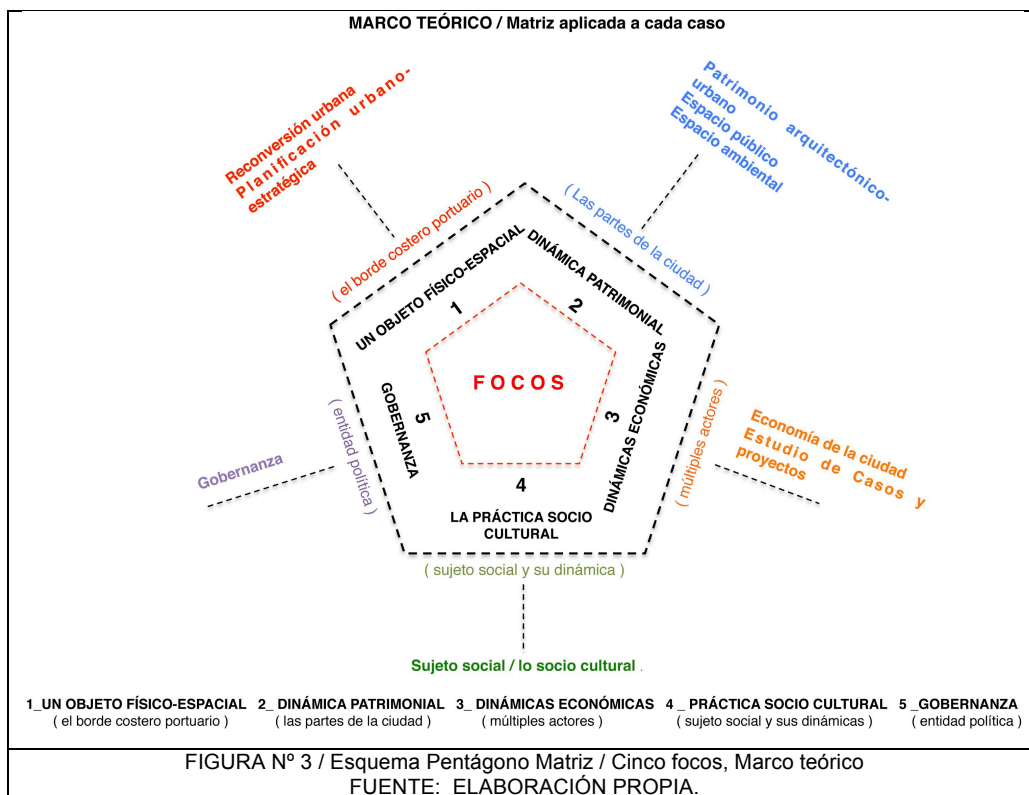
La hipótesis de esta tesis plantea la necesidad de una mirada holística al problema. Como marco de análisis, se plantean cinco dimensiones esenciales:

- a) Un objeto físico espacial (el borde costero portuario)
- b) Dinámica patrimonial (las partes de la ciudad)
- c) Dinámica económica (múltiples actores)
- d) La práctica socio cultural (sujeto social y sus dinámicas)
- e) Gobernanza (entidad política)

Estos cinco focos configurarían una mirada sobre el objeto estudiado, es decir, poder mirar en una misma totalidad el borde ferro-portuario, su centro histórico y sus dinámicas sociales y políticas. Los autores que se proponen para esta mirada, vendrían a aportar y dar luces en poder estudiar y comprender como se dan ciertas relaciones entre estos focos o conceptos. La Figura 3, muestra las cinco dimensiones y los campos teóricos y autores que inciden en esta investigación.

Por otro lado estos focos pretenden indagar sobre las relaciones reales de fuerzas de poder que ocurren sobre una multiplicidad de fenómenos urbano-espaciales que se dan en una ciudad/puerto.

Se comprende también otras sub dimensiones dentro de la ciudad/puerto y sus partes, la ciudad y sus relaciones entre su forma y su función, la ciudad y sus actores en la toma de decisiones y la ciudad y la participación ciudadana.



1.1 Un objeto físico espacial (el borde costero portuario)

Cuando se habla de un objeto físico espacial, se refiere a una parte del borde costero dentro del puerto. El borde – muelle o malecón, esa parte indivisible de la ciudad, en donde los habitantes de la ciudad están atravesados por los acontecimientos diarios que han ido construyendo a lo largo de su historia, y que son en una relación vivencial continua e ineludible con su puerto. Cada grano de esa historia está en el relato hablado de sus ciudadanos y a la vez plasmados en la ciudad física. Ello justifica el enfoque metodológico de esta tesis. El legado, la herencia y sus historias particulares son capas densas de cultura e información (Rossi, 1966).

Según Rossi, existe además una morfología o geografía social particular que hay que observar dentro de una ecología urbana, entenderla y estudiarla para comprender esas relaciones con la ciudad. Las capas que aparecen en Valparaíso son múltiples y deben ser miradas bajo varios focos a la vez. Pero hoy en día más importante aún, es el

desarrollo urbano asociado al territorio sobre su ciudad, bajo esa mirada y en contraposición a un crecimiento mono funcional de rentabilidad portuaria, como el actual que prima en la región de Valparaíso, Susan Fanstein, (2010) propone utilizar principios de equidad, democracia y diversidad como base moral de planificación y política urbana.

La idea de una ciudad justa desde un origen, desde las bases de una planificación integrada direccionando las fuerzas hacia un desarrollo más equitativo, sin las trabas actuales de poder de intereses económicos, que se han visto por ejemplo en el fracaso del Mall sobre el centro de su borde costero o de torres de alta densidad habitacional amenazando zonas y barrios patrimoniales sobre los cerros.

En otro sentido , la ciudad es la construcción de varias capas de conocimiento acumulado en continuo, que permite que una sociedad transforme su entorno o ambiente construido, sin hacer desaparecer la estructura física esencial o anterior (Lefebvre, 1974). En esa línea el espacio social que se formó en esa relación ciudadano / puerto / ciudad, fue diversa y compleja, no obstante hoy esa relación se ha disociado de un espacio productivo del que habla Lefebvre (1974), guardando las distancias y diferencias de los procesos históricos y de siglos de ciudades europeas, hoy esa relación que permitió un proceso particular de un tipo de producción extractiva, industrial y de manufactura en Valparaíso, fue decayendo por una multiplicidad de factores dentro de un escenario mundial (desde la depresión económica mundial, la abertura del canal de Panamá, o por el cambio de modelos de producción).

Es fundamental entender lo que ocurre sobre el territorio bajo una dimensión sistémica, lo que denomina, Pavez (2009) como un todo interrelacionado entre sus coordenadas físicas, geográficas, morfológicas, arquitectónicas, urbanas y sociales, que construyen un corpus vivo y latente con una historicidad social y colectivismo único e identitario volcado sobre el constructo llamado Ciudad-Puerto.

Valparaíso como puerto se constituyó de esa manera particular única e irrepetible, con sus procesos y evoluciones, logró componer un tejido urbano social indivisible de sus funciones y partes. El puerto es un brazo de su centro histórico, unido a la traza que se formó sobre sus parte más plana que luego se consolidó en los cerros mediante un mecanismo para poder remontar la altura de la pendiente (un ascensor – funicular), una

suerte de artilugio moderno que permitió otra continuidad urbana arriba, otra vez, la traza sobre la meseta.

Entonces, es necesario para poder tener una reflexión sobre sus partes, entender el borde portuario *sin dividirlo* de las mismas.

La idea introspectiva de Aldo Rossi (1966), sobre el *Locus* de una ciudad o lugar, debe ser un punto de partida en términos de proyección de los eventos futuros del crecimiento de una trama o parte de la ciudad. Cuando se refiere al sentido de la persistencia de los trazados, que serían los signos físicos, *“Las ciudades permanecen sobre ejes de desarrollo, mantienen las posición de sus trazados crecen según la dirección y con el significado de hechos más antiguos que los actuales, remotos a menudo.”* (Rossi, 1966:99).

1.2 Dinámica patrimonial ecológica (las partes de la ciudad)

Parte de los conflictos de la Ciudad de Valparaíso tienen que ver con que ciertas partes de su centro histórico tan importantes como la que posee declaratoria patrimonial, quedan fuera del área de acción y por ende a merced de cierta desprotección. Lugares que fueron y han sido parte importante del patrimonio de uso y memoria pública, lugares abiertos y unidos a la trama de la ciudad, hoy están anulados o cerrados. Sin embargo, al ir cerrando espacios o intersticios también se cierran ciertos canales de convivencia pública, de arraigo y pertenencia. La ciudad es indivisible y sus partes cobran sentido sólo cuando se comprenden en un complemento. Cuando se habla del mar, también se habla de un plano habitable, el agua y la fructífera relación de vida y productividad de las personas con ese medio.

El agua de mar es una presencia natural y es parte de los valores ambientales del paisaje del puerto de Valparaíso (cerros, quebradas, humedal, playa, desembocadura, agua, mar), son en una dimensión que se vuelve estratégica para la ciudad y que por momentos no entra en ciertas ecuaciones de crecimiento urbano o en propuestas de borde costero. Hay una triada clave que, Pavia (2011) pone de manifiesto, en donde toma fuerza la triada, puerto, naturaleza y ciudad.

Por otra parte, la UNESCO (2011: 62) propone un nuevo enfoque sobre el patrimonio, al establecer la idea del paisaje histórico-urbano de la siguiente forma: “[...] se entiende por *paisaje urbano histórico (P.U.H.)*, la zona urbana resultante de una estratificación de valores y atributos culturales y naturales, lo que trasciende la noción de -conjunto o centro histórico- para abarcar el contexto urbano general y su entorno geográfico” (UNESCO 2011), acta de la conferencia general 36ª reunión, París 2011.

Es decir, la UNESCO promueve una dimensión social más allá de la conservación física, en donde los componentes tanto materiales como inmateriales son igual de importantes, la idea de patrimonio físico-objetual se modifica, y se abre a lo cultural, al paisaje y a un todo. La valoración patrimonial no sería entonces, sólo lo monumental, sino la valoración de otros variados valores, entre ellos los simbólicos, los culturales y los que se remiten a la memoria colectiva de una comunidad (Nordenflycht, 2004).

La relevancia de lo que propone, (Manterola, 2016) es que existiría una relación entre el capital social, sentido de lugar y el patrimonio cultural inmaterial, que presentan las comunidades, y que sería fundamental en términos de apropiación, identificación y pertenencia con el lugar. Un sentimiento de arraigo e identidad sobre el lugar patrimonial habitado generaría una relación profunda con implicancias hacia una mejor gobernanza y toma de decisiones clave para el desarrollo social de los barrios.

Las partes, un todo, y los elementos ambientales están latentes a diario en la ciudad sin embargo no tienen una comprensión en la mirada plena del habitante, porque no han sido visibilizados.

1.3 Dinámicas económicas (múltiples actores)

Hacia 1966, la Oficina de Planificación Nacional (ODEPLAN) tenía un norte muy claro en regionalizar y potenciar la macro zona central de Chile. Al puerto de Valparaíso se le asignó una función complementaria a la hegemonía de Santiago, bajo un desarrollo centralizado y jerárquico. Esto sumado a una ausencia posterior de políticas territoriales que se manifestaron desde los años 70 en adelante, las provincias van quedando o compitiendo por una suerte de ventaja comparativa entre ellas. El cambio hacia la sustitución de importaciones generó que regiones del país con menos infraestructuras y

más pobres (CEPAL, 1969) no pudieran despegar y generar una economía local diferenciadora frente a otras regiones muy ricas, se configuró así un macroeconomía, pero sin una planificación regional armónica. Valparaíso, en ese trance, salió perjudicado.

Parte de la producción económica que generaba el puerto de Valparaíso tuvo que ver con esta poca especificidad de su economía local, que dependió de una posición centralizada pero no se diferenció ni mantuvo una economía de tipo diversificada, (Stöhr, 1969).

Hoy la relevancia de una economía de escala nueva es fundamental y debiera estar apoyada y ser heredera de una economía antigua en que dependieran mutuamente y se activaran (Sassen, 2001), por una visión complementaria de ciudad en que no desconoce lo anterior y no lo suplanta sino que reconoce su historia económica que le dio sustento y la incluye virtuosamente con las nuevas economías.

El estudio de diversos casos y escalas internacionales que se realiza en esta tesis (en adelante, el capítulo 3), introduce un aspecto de posible conversión a una nueva economía de escala de la ciudad, alianza de capitales privados y públicos, en la creación de entes productivos, nuevas administraciones, gobernanza y nuevas áreas de usos de suelos, que revitalizarían una transición hacia a lo local.

Recuperar lo local tiene que ver también con volver hacia el interior de la región, hacia el campo, lo que Jane Jacobs (1971), manifiesta en “La economía de la ciudad”, una relación armónica entre la ciudad y su región rural más cercana, una manera de equilibrio de economías locales en colaboración continua.

1.4 La práctica socio cultural (sujeto social y sus dinámicas)

Las prácticas socio culturales estarían dadas en el caso de estudio por las dinámicas de estas sobre el espacio público. ¿Que ha ocurrido allí en esa espacialidad que estuvo unida a la trama de la ciudad y que hoy hay que reconquistar o retomar?. Esto se podría apreciar en cualquier tramo de la ciudad, no sólo en la pérdida del borde, sino hasta en los numerosos edificios desaparecidos y derribados, que persisten en la memoria colectiva de la ciudad.

El espacio público urbano puede entenderse como lo plantean, Agnew & Duncan (1989) en una idea tripartita de tres elementos que lo componen: localidad, ubicación y sentido del lugar, dentro de la idea de una arqueología del paisaje, es decir experimentado por personas y por subjetividades y cargado de significados y de interacción en vida social.

En este sentido Farías (2011:28), habla de los mediadores urbanos, es decir “ *el entorno físico -lo construido y la arquitectura- constituye un actor con capacidad de agencia en la medida que abre, media y posibilita prácticas urbanas y formas de acción propias de la ciudad, que tradicionalmente corresponde a un campo de trabajo propio de la arquitectura y algunas ramas del urbanismo*”(…) *vendrían a entender la ciudad como una entidad única, coherente, estable, delimitada e incluso predecible, que puede ser identificada, observada e investigada*”, es decir como un objeto espacial y como una entidad política económica y como una práctica socio cultural.

Desde otra perspectiva también las ideas de la teoría social de acción (actor-red o TAR, teoría, actor y red) propuesta por (Latour, 1979), tienen que ver con establecer pautas relacionales entre actores humanos y no humanos con el fin de entender sus relaciones, formas de expresión, entornos, y toda su complejidad, que podrían dar luces sobre zonas en desuso y su reactivación.

Esto permitiría reconocer a la ciudad como un objeto complejo, inestable, múltiple y descentrado, por lo que no hay una imagen completa de la ciudad que la abarque toda, desde su complejidad, sino que hay que entenderla desde ciertas relaciones entre esos elementos sobre el paisaje urbano- industrial por ejemplo, y que son claves, y son más importantes que las partes.

1.5 Gobernanza (entidad política)

La importancia de la ciudadanía sobre el aspecto del uso público de la ciudad y el derecho mismo a utilizarlo en comunidad, es decir, la gobernanza genuinamente democrática y la participación en las decisiones políticas, son elementos clave en la construcción del bien común y en el aseguramiento del derecho a la ciudad (Lefebvre, 1974; Harvey, 2013).

El sentido de pertenencia se refuerza sobre el territorio del barrio, por su conocimiento, por las vivencias comunitarias y por la socialización que ocurre allí diariamente.

Manterola, (2016) deja claramente establecida esta relación entre patrimonios culturales inmateriales, territoriales y sociales de las comunidades, lo define como “Patrimonio Sociocultural Comunitario” y el surgimiento de formas de Ciudadanía pro gobernanza y protección patrimonial, como lo muestra la literatura al respecto (Borja, 2003; Castells, 1983; Castells, 1996). Estas relaciones se comprueban en la práctica a partir de los procesos de empoderamiento y movimientos sociales que han surgido en el sector patrimonial de Valparaíso y que reivindican el valor de uso versus el valor de cambio, mayores niveles de participación efectiva en la toma de decisiones locales, así como la preservación de los bienes colectivos y la identidad sociocultural que han construido históricamente (Manterola, 2011).

Por su parte, Borja, (2003), plantea un nuevo vuelco sobre la ciudad, sobre cómo hay que mirarla y re habitarla y lo plantea desde, el actor participativo, muy dinámico. La ciudad es de todos, el espacio público habría que re-significarlo y apropiarse de él responsable y participativamente.

Otro aspecto interesante es la idea de una auto gestión colectiva sobre espacios o recursos comunes urbanos (Castro & Martí, 2016), que pueden ser administrados por un grupo de ciudadanos de una comunidad, re valorando esos lugares a partir de nuevas relaciones sociales, entendiendo que el barrio es un plano de organización política en la reivindicación por los mismos. Es decir la proximidad y dependencia de ciertos recursos compartidos (la ex – Maestranza y sus organizaciones sociales), *“harían del barrio un espacio urbano especialmente propicio para desarrollar experiencias de gestión colectiva de recursos comunes urbanos”* (Castro & Martí, 2016 : 136).

2. Metodología

2.1 Técnicas de recolección y análisis de datos

2.1.1 Entrevistas

Al ser un estudio de enfoque mixto, se utilizó una técnica de recolección y análisis de datos de carácter primario. Se utilizó la entrevista semi estructurada a actores claves y expertos involucrados con el área de estudio (Hernández, Fernández-Collado, & Baptista, 2006).

Se realizaron 10 entrevistas que son representativas de una muestra equilibrada. La técnica a utilizar es la de una sucesión de personas heterogéneas dentro de la comunidad, desde Arquitectos, Urbanistas, a Administradores públicos, pasando por Políticos, Ciudadanos claves y Experto extranjero en temas de regeneración portuaria. Las entrevistas fueron realizadas en el periodo comprendido entre Septiembre de 2020 a Marzo de 2021 y desde Agosto a Septiembre de 2021. Los cuestionarios con las preguntas de las entrevistas a cada entrevistado fueron establecidas bajo el parámetro de los cinco focos planteados en la metodología (la transcripción de las mismas, se encuentran detalladas en los anexos respectivos a este capítulo).

Las entrevistas fueron realizadas en una primera etapa a través de una plataforma digital vía telemática y la segunda etapa por entrevistas personales. Ambas modalidades fueron grabadas en audio digital vía software y vía grabadora manual y fueron transcritas y editadas a archivo Word y en codificación abierta de sus contenidos.

Las percepciones subjetivas son una fuente de información clave, que nos permitió realizar una evaluación profunda en la visión y enfoques particulares del proceso de generación urbana sobre el borde costero de Valparaíso, su sitio patrimonial y su centro histórico.

Para la interpretación de la data, se utilizó enfoque de estudio de caso, incluyendo evidencia de múltiples fuentes primarias y secundarias. De acuerdo a Yin (1994), la principal ventaja de los estudios de caso con fuentes múltiples radica en la alta capacidad de triangulación que ofrece, es decir, contrastación entre diversas posturas y evidencia disponible Yin, R. K. (2018).

El siguiente cuadro muestra la composición de la muestra y su rol en el marco de la presente investigación.

Entrevistas	Político	Arquitecto	Urbanista	Movimientos Ciudadano	Historiador
Alfredo Garay Arquitecto Buenos Aires Puerto Madero			Arquitecto Urbanista fundador de equipo Puerto Madero CPM		
Claudio Reyes Arquitecto Valparaíso	Concejal por Valparaíso en consejo actual de Alcaldía Ciudadana / Jorge Sharp				
Paz Undurraga Arquitecta Valparaíso		Colegio de Arquitectos / Comisión Patrimonio			
Gonzalo Ilabaca Artista/ Pintor Valparaíso				Ciudadano Movimiento Pacto La Matriz	
José de Nordenflycht Académico Valparaíso					Historiador Investigador Miembro ICOMOS
Claudia Torres Académica FAU Santiago		Arquitecta Investigadora Patrimonial			
Héctor González Diseñador Industrial Valparaíso				Emprendedor social / cultural Director Centro de escalada Tornamesa Barón	
Rolando Biere Arquitecto UPC Barcelona		Arquitecto Investigador Puertos		Académico UPC Gestión Urbanística	
Mario Donoso Arquitecto-urbanista Valparaíso			Arquitecto Investigador Urbanista	Concurso / ganador Puerto Barón Votado por la Ciudad	
Miguel Mancilla (1959-84) Conductor Ferroviario Héctor Fuentes Jefe de Taller Ferroviario (1952-82) (entrevista grupal)				Trabajadores Ferroviarios Jubilados de la Ex Maestranza Barón Actuales Socios y en función	

CUADRO N° 3 / Composición de entrevistados. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

2.1.2 Observación mediante croquis y fotografías

Para la interpretación de la data, se utilizó estudio y observación participante en el lugar junto a técnica de croquis, a partir de visitas presenciales puntuales a toda el área de estudio. La data obtenida se registró en modalidad digital para fotos y modalidad cuaderno de croquis a mano, ambas con sus transcripciones a escrituras de lo medido y observado en el lugar. Las reflexiones de lo contemplado en el área mediante croquis ,establecieron una manera de aproximarse a estas anotaciones por medio de palabras que nombran e indican un sentido profundo (Cruz, 1993). *“observar sería entonces esa actividad del espíritu (y del cuerpo) que nos permite acceder, una y otra vez, a una nueva, inédita, visión de la realidad” (...)* bien de eso se trata la observación de ver como por primera vez” Cruz (1993 :3).

2.1.3 Estudio de casos internacionales

Los tres estudios de caso fueron elegidos por poseer ciertas características similares y otras muy disímiles a las del puerto de Valparaíso en su formación originaria, que hoy podrían aportar y fijar ciertas referencias a tomar en cuenta.

El caso del puerto de la ciudad de Génova en Italia, por ser un puerto histórico clave del Mediterráneo y por poseer una zona histórica también separada de su borde portuario, estuvo durante mucho tiempo negado a la ciudad.

Hoy posee una declaratoria patrimonial universal vital en su centro histórico, al lado del puerto antiguo, que ha tenido la capacidad de convivir y transformarse en un frente de agua, *waterfront* público equilibrado en constante evolución y crecimiento consensuado.

El caso del puerto de Seattle en Estados Unidos, muestra rasgos de un puerto de propiedad y administración pública radicada en un mandato y dirección ciudadana, paralela a los poderes político administrativos de la región y el estado.

También ha tenido que reconstruir su borde negado durante mucho tiempo a funciones portuarias hacia un frente de agua, *waterfront* público inclusivo con otras funciones complementarias a las portuarias.

El caso de Puerto Madero en Buenos Aires, Argentina, que mediante una ecuación de Corporación estatal de carácter público-privada fue capaz de abrir su borde negado, al puerto Madero en desuso, reconectando la trama urbana de la ciudad con su borde de

desembocadura río-mar. Sosteniendo así un crecimiento urbano durante varias décadas a través de alianzas fuertes entre diversos actores de la ciudad. Se complementa el caso, con la entrevista al Arquitecto-Urbanista, Alfredo Garay experto en temas portuarios y fundador de la Corporación Puerto Madero (C.P.M), durante el primer periodo desde el año 1989 a 1992.

2.1.4 Estudio de cartografías y planos

El estudio de cartografías y planos existentes se realiza a partir de la comparación escalada de los más representativos comprendidos entre los años de formación de la estación de trenes Barón y la ex-maestranza que nacieron conjuntamente sobre el área de estudio Barón –Yolanda, entre los años 1850 y 1988.

La cartografía de Valparaíso seleccionada para esta comparación toma cuatro planos :

- 1 La litografía de Jacobsen (1850-1860).
- 2 La cartografía de Garnham (1897), escala 1: 5000. Elaborado corregido y aumentado por el Ingeniero Francisco E. Garnham, (Director de Obras de la época). Plano oficial aprobado por el primer alcalde Simón León Silva, utilizado en las oficinas municipales.
- 3 Plano N° 5 general de las obras de ejecución inmediata ,Comisión Kraus (1910), escala 1:4000. Libro comisión de puertos (desde muelle fiscal hasta fuerte Andes).
- 4 Plano Municipal de 1988, escala 1:1000. Subdivisión de propiedad Rol N° 9321-1 Dirección de Obras Municipales, autorizado por resolución DOM N° 26, con fecha 02/agosto/1988.

Se redibujaron los planos mediante proceso de digitalización CAD, tomando como relevancia la zona de estudio Barón-Yolanda y su borde ferro portuario . Se escalaron los planos a escala 1:5000, para poder comparar y establecer relaciones desde un análisis de posiciones, crecimiento y lugar.

Al quedar situada la configuración espacial de la estación de trenes, la ex maestranza y todas las partes de la infra estructura asociada al espacio industrial, aparece la dimensión real de la evolución de cambio de ese frente portuario y su relación de sus partes industriales con el lugar, con los barrios de su entorno y la ciudad, desde su inicio, apogeo hasta su desaparición.

3. Reconversión de bordes costeros, *waterfronts*, frentes marítimos

Estudio de casos

Este capítulo aborda los tres casos de estudio elegidos, con el fin de establecer un análisis en profundidad, que me permita tener puntos de comparación y diferenciación en cómo estos puertos se han podido perfilar y constituir en nuevos puertos que han sabido integrar armónicamente sus relaciones entre sus respectivas zonas portuarias productivas, sus zonas históricas y su borde ambiental, a partir de sus particularidades. Y en el caso del puerto de Valparaíso bajo el análisis de (Hoyle, 2000), que se muestra más adelante, existirían eventos similares en la relación comercio, intercambio de mercancías y crecimiento por etapas que lo emparentan con los puertos del mundo.

El caso de **puerto Madero**, en Buenos Aires, Argentina, es significativo ya que presenta una reconversión de dimensiones mayores sobre un borde abandonado y castigado por la memoria colectiva de la ciudad, la antigua zona de tuberculosos. El **puerto de Seattle**, en EEUU, aparece como un nuevo paradigma, en cuanto a su reconversión diseño y gestión, al reestructurar su borde recomponiendo ambientalmente esa relación y uniendo a la ciudad nuevamente con su litoral. pero con ciertos errores a estudiar y enmendar. Y el antiguo **puerto de Génova**, en Italia, capaz de reconvertir su borde costero despejando y abriendo el borde hacia su centro histórico, mediante una operación urbana sofisticada del paisaje que permite mantener la relación histórica/patrimonial sin derribar.

Los frentes de agua

Si bien anteriormente considerados espacios de orden y uso público en donde las actividades de intercambio y públicas eran muy variadas y se entrelazaban entre sí, actualmente los bordes costeros, frentes de agua o *waterfronts* han sido absorbidos por el crecimiento de la ciudad y son parte de las nuevas dinámicas de crecimiento urbano en ciudades que han ido desplazando la función portuaria hacia otros lugares con mayor espacio y conectividad (Hoyle, 2000), dejando en muchas ocasiones estos espacios como ruinas. Sin embargo, las estructuras ferro portuarias están presentes y muchas veces conviven con usos actuales, en una suerte de nueva centralidad urbana, con dinámicas económicas (Alemany, 2015). Este fenómeno de transformación y desplazamiento se es de carácter global repite en ciudades puerto, que han tenido períodos de industrialización rápida, como el caso de Valparaíso y Viña del Mar.

El *waterfront* (o frente de agua), surgió como problema de urbanismo en la década del 60, debido a la aparición del contenedor como elemento de carga estandarizada, el cuál se transformó en un sistema casi único de transporte marítimo, y por ello revolucionó los puertos y trasladó sus localizaciones a otros espacios, dejando las áreas antiguas de puerto, cabotaje y almacenamiento como desechos (Pavia, 2011).

Sin embargo, este frente de agua hoy, es entendido como una dimensión estratégica de las ciudades que abre oportunidades a nuevas interacciones entre las funciones portuarias y las funciones urbanas (Bruttomesso, 1999). Es inevitable que las ciudades que poseen puertos importantes no establezcan nuevas dinámicas de crecimiento. Se globalizan los mercados y las funciones de los puertos también, se relocalizan y a la vez se deslocalizan generando áreas en desuso y obsolescencia.

La vitalidad con que suceden estos cambios provoca nuevas relaciones de intercambio, entre lo que es el puerto antiguo en términos de funciones portuarias y lo que comenzará a ser en términos de funciones urbanas (Hoyle, 2000). Es decir, el abanico de oportunidades se abre desde una economía de orden Industrial a una de tipo más diversificada hacia el turismo, ocio, servicios o la cultura (Gastaldi & Camerin, 2017), oportunidades que hacen convivir el ocio con el arte, o ciertas funciones urbanas con la ciudad histórica en una nueva relación de ciudad y mar.

Valparaíso y su interfaz puerto/ciudad

Es necesario situar al proceso de evolución urbana de crecimiento y organización espacial del puerto de Valparaíso y de la ciudad que lo contiene, dentro en un ámbito muy particular, tanto desde sus avances como de sus retrocesos, permeados por una multiplicidad de eventos de carácter político, administrativo, económico y social. Es puerto y ciudad en una interdependencia con lo marítimo y con esas actividades originarias que siguen funcionando, surgidas de esa simbiosis entre la función y la forma urbana, y entre el desarrollo de la ciudad y el comercio marítimo (Hoyle, 2000).

En esta cadena de sucesos de conformación física-urbana-espacial, el puerto de Valparaíso contiene paralelismos con otros puertos de Europa y América, pero guarda en

sí aspectos de variabilidad cultural y de visión propia desde su historia particular. De ser un puerto vital de la colonia española, pasó a ser un puerto estratégico y el más importante del Océano Pacífico (en una era industrial del siglo XIX-XX), lo que le permitió posicionarse en las rutas mundiales y en una red de producción y comercio.

También es pertinente analizar el caso de Valparaíso dentro de una realidad de un puerto en un país en vías de desarrollo, que se abre recién al tema de fenómeno global de puertos con frentes de agua con una proyección de ciudad/puerto global.

En general todos los puertos importantes del mundo han pasado por fases de crecimiento y si nos alineamos por ejemplo a la visión estructuralista de crecimiento por fases histórico morfológicas a partir del esquema clásico de (Hoyle, 2000), basado en el mismo Hoyle (1989), podemos encontrar semejanzas y distancias radicales a la vez. Por otra parte los esquemas de etapas de Bird (1963) o incluso el de Taaffe et al (1963), pueden ser un referente a la hora de esquematizar las etapas de crecimiento del puerto por siglos, décadas y por tipificación de funciones en su particular relación histórica de interface puerto ciudad.

En la imagen del cuadro siguiente, esta interfaz estaría referida por lo siguiente, acá el modelo histórico / morfológico de Hoyle, refuerza esta idea de que “ *El puerto y la ciudad son dos entidades con una zona espacial mutua cambiante en el medio, señalada como la interfaz puerto/ciudad*”.

STAGE	SYMBOL		PERIOD	CHARACTERISTICS
	○ City	● Port		
I Primitive port/city			Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port.
II Expanding port/city			19th–early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.
III Modern industrial port/city			Mid–20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro (roll-on, roll-off) require separation/space.
IV Retreat from the waterfront			1960s–1980s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V Redevelopment of waterfront			1970s–1990s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.
VI Renewal of port/city links			1980s–2000+	Globalization and intermodalism transform port roles; port-city associations renewed; urban redevelopment enhances port-city integration.

FIGURA N° 57/ Interface de Puerto-ciudad, modelo de Hoyle (2000), basado en Hoyle (1989)
FUENTE: Karel Vanden Berghe(2015)

ETAPA	SÍMBOLO	PERÍODO	CARACTERÍSTICAS
I Ciudad portuaria primitiva	°/° (idem)	Medieval antigua del siglo XIX	Estrecha asociación espacial y funcional entre ciudad y puerto
II Ciudad portuaria en expansión	°/°	Siglo XIX principios del XX	El rápido crecimiento industrial comercial obliga al puerto a desarrollarse más allá de los límites de la ciudad, con muelles lineales e industrias de carga fraccionada.
III Ciudad portuaria Industrial Moderna	°/°	Mediados del Siglo XX (1950s)	El crecimiento industrial (especialmente el refinado de petróleo) y la introducción de contenedores / ro-ro (roll-on, roll-off) requieren espacio y separación
IV Retirada del paseo marítimo	°/°	1960s – 1980s	Los cambios en la tecnología marítima inducen el crecimiento de áreas separadas de desarrollo industrial marítimo.
V Remodelación de la línea de costa	°/°	1970s – 1990s	El puerto moderno a gran escala consume grandes áreas de espacio terrestre / acuático; renovación urbana del núcleo original
Vi Renovación de enlaces de puerto ciudad	°/°	1980s – 2000 +	La globalización y el intermodalismo transforman los roles de los puertos; se renovaron las asociaciones portuarias; la remodelación urbana mejora la integración puerto-ciudad
Traducción de las Etapas de Interface Puerto-Ciudad / Basada en la figura anterior. FUENTE: Elaboración propia.			

Se muestran seis fases en una relación clara de forma y función, y en donde la configuración espacial de los puertos influye fuertemente en su configuración urbana. En el recuadro gráfico de los símbolos, se muestran las fuerzas y pugnas entre el puerto y la ciudad, como se separan y lo que reflejan por períodos ciertos factores primarios que van desde los cambios tecnológicos, de política, economía, legislación hasta los medio ambientales, los cuáles al cambiar hacen iniciar otra nueva transición.

El cuadro de arriba (traducido), explica en detalle cada relación del proceso por etapas que presentan los puertos en su interdependencia con las ciudades que los custodian. La idea de interfaz según Van den Berghe (2015), estaría dada por esta red de actores donde las personas, las circunstancias y las organizaciones interactúan entre sí, en pos de un derrame de conocimiento necesario para una fructífera interacción entre la economía urbana y la portuaria nueva por restablecer.

Dentro de las investigaciones el paradigma estructuralista a partir de los modelos planteados por geógrafos como Bird (1963) o Nocliffe et al. (1996), es fuerte y vendrían a explicar una relación de interfaz puerto ciudad muy cerrada, *“Es decir la explicación de la línea de tiempo de etapas a partir de, una historia cronológica y lineal generalizada que explica la configuración de las áreas portuarias”* (Van den Berghe, 2015 : 4-5).

Conclusiones

El caso del puerto de Valparaíso tendría aspectos similares en algunas etapas y en otras no, cuestión que hay que delimitar y explicar a través de esta línea de tiempo de políticas urbanas y planes urbanos y proyectos que se presentan (en adelante y en el desarrollo de este capítulo).

En las fases II, III, IV y V, se aprecian rasgos similares de puerto por crecimiento de una era industrial. La construcción del molo de abrigo y los pequeños muelles sucesivos en su litoral costero a partir de especializaciones en la producción. Aparecen también las continuas ampliaciones de áreas de carga, la era de global contenedores también es similar, y la ampliación separada de terrenos de almacenamiento. Con la salvedad de que el puerto complementario de San Antonio se sitúa a una distancia mayor del epicentro inicial, generando una separación en dos puertos con autonomía hacia una competitividad con desventajas de traslado y eficiencia.

La reconversión hacia funciones urbanas asociadas al sistema de tráfico, al turismo y a lo náutico, son parte de las funciones de la mayoría de los puertos del Mundo con vocación hacia el *waterfront*. Pero para que ocurran ciertas acciones deben existir los lazos entre la autoridad y la administración de la ciudad, del puerto, de la voluntad política y una dimensión estratégica de planificación urbana de largo plazo. Lo que se ha llamado una sinergia entre los poderes de la ciudad reflejado en políticas públicas y alianzas público privadas virtuosas.

Para abordar esta multi dimensión en el caso del puerto de Valparaíso, es importante revisar las relaciones de fases puerto-ciudad de estos tres casos emblemáticos y analizar como se desplegaron ciertas lógicas sobre sus territorios.

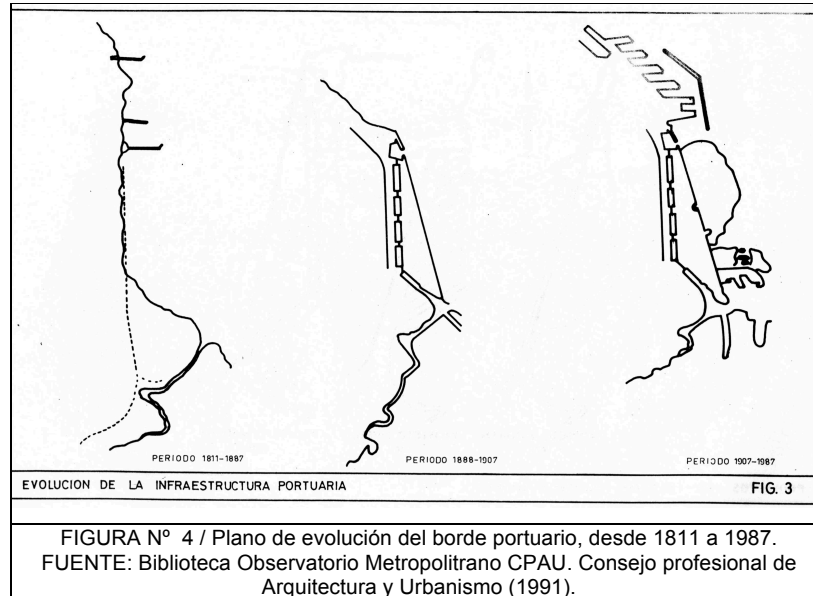
3.1 Puerto Madero

El antiguo Puerto Madero se engloba dentro de un sistema de puertos Argentinos, sobre el Océano Atlántico, que tiene dos aproximaciones sobre el territorio y su ocupación, por una lado los puertos principales alrededor de la desembocadura de La Plata y otros posteriores hacia la Patagonia por su tardía ocupación (Corti, 2011). El sistema principal que se estructuró sobre su territorio, se originó a partir del Río de la Plata y el río Paraná, bajo acontecimientos de guerras civiles y disputas sobre el siglo XIX en las mismas áreas fronterizas del río.

El primer puerto colonial, el puerto de la boca, queda rápidamente en obsolescencia debido a la poca profundidad del fondo marino. Posteriormente el Puerto Madero, hacia el último tercio del siglo XIX, se configuró como el puerto principal, un atracadero sobre un delta de río muy bajo, pero que ganó profundidad para atracadero de barcos. Hoy la plaza de Mayo, la plaza fundacional de su centro histórico, queda custodiando y con la ciudad desarrollándose hacia atrás, dividida y dando la espalda. La navegación del Paraná exige una discusión sobre su tamaño y profundidad, lo ambiental y su integración final a otros puertos interiores.

A principios de siglo XIX, muy conectado con el comercio Internacional de materias primas, este sistema de diques cerrados del ingeniero Madero, queda en obsolescencia por tamaño y profundidad con su respectiva pérdida de movimiento, dando paso al puerto nuevo, inaugurado el año 1926 y ubicado un poco más arriba, sobre el mismo borde. (Fedele y Domínguez, 2015). (ver la siguiente figura N° 5), en la evolución del puerto, se puede apreciar el desplazamiento histórico y su ampliación.

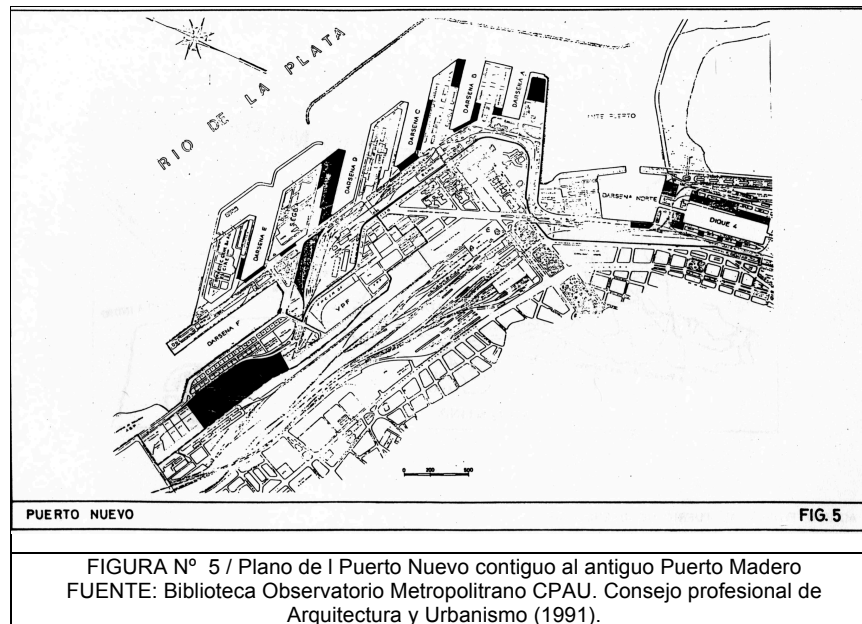
LA BOCA (1er Puerto) **PUERTO MADERO** (2º puerto) **PUERTO NUEVO** (3er puerto)



Marcelo Corti, dice que hacia el año 1990 y bajo el gobierno de Menem (1989-1995) y ante un auge económico que derivó en una ola de privatizaciones y una política de desregulación económica, se permitió generar un ámbito para que fuera ocurriendo la transformación apoyada por una gran idea de haber armado una estrategia operacional clave a partir de la Corporación Puerto Madero, (C.P.M.).

Dentro de ciertas operaciones claves se detallan una serie de eventos que lo permitieron:

- 1 La economía bajo el gobierno de Menem a partir de privatizaciones y una economía abierta hacia la desregulación.
- 2 Una leve reforma del Estado que permitió la venta de activos sobre todo el paño de puerto Madero.
- 3 La fusión de un catastro de 27 lotes que fueron cedidos por las distintas instituciones propietarias a la corporación.
- 4 Un paño unificado, permitió tener el total de la propiedad en un sólo rol.
- 5 La creación en 1991 de la Corporación Puerto Madero (C.P.M.), en una figura Público – Privada clave para la generación estratégica del área.
- 6 Una visión Urbano / Arquitectónica, de planificación estratégica, con diversos actores público- privados.



El concurso nacional de ideas para el desarrollo urbanístico del área del antiguo Puerto Madero (1991)

El concurso público² fue organizado por la Sociedad Central Arquitectos Argentinos (SCA), promovido por la Municipalidad de Buenos Aires en el año 1991. La extensión abarcó un área del antiguo Puerto Madero, comuna N°1, los barrios vecinos de Retiro, San Nicolás, San Telmo, Constitución y Monserrat.

El diagnóstico, según el Arquitecto (Rolando H. Schere, 2008), se centra en la problemática del abandono que se hace del puerto Madero a principios del siglo XX, desde que se comenzaron a transferir todas las operaciones hacia el puerto nuevo, hacia fines de la década del año 1980. El nuevo puerto (ver la siguiente figura N° 5) se ubica en la misma rívera muy cercanos y separados por la dársena. Cierta obsolescencia y desuso fueron parte de la reacción frente al deterioro avanzado del puerto Madero.

Es muy relevante el origen y acotado del concurso y en cuanto a la propuesta se refiere a lo siguiente, es considerado por el concurso como un *Joint-venture* entre la Corporación Puerto Madero S.A., que es la propietaria de la tierra y varias firmas que hacen la inversión en la infraestructura, venden los lotes y otras que compran un lote y construyen

² "(1991 bases para el concurso Nacional de ideas Puerto Madero).
 Organizado por la Sociedad Central de Arquitectos , SCA.

un edificio. Es una decisión estratégica, de crecimiento de la ciudad en un período largo y la provisión de la infraestructura para que fuera posible (Schere, 2008).

El convenio fue aprobado el año 1989 por decreto presidencial número 1279, a través del cual el Estado transfirió el dominio de la totalidad de los terrenos equivalentes a de 170 hectáreas , a la nueva sociedad “Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. Estos terrenos transferidos tenían jurisdicciones superpuestas entre la Administración general de puertos, la empresa de Ferrocarriles Argentinos y la Junta Nacional de Granos entre otras y en donde el gobierno de la ciudad facilitó las reglamentación normativa de desarrollo urbano futuras.

Dentro de los hitos normativos y administrativos importantes a destacar según la Sociedad Central de Arquitectos de Argentina (SCA, 1991) están:

- En 1989, en un acuerdo entre la Municipalidad de Buenos Aires y el Ayuntamiento de Barcelona.
- En Noviembre de 1989 (Desafección de los Terrenos) el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, el Ministerio del Interior y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires firmaron el acta de constitución de una sociedad anónima denominada "Corporación Antiguo Puerto Madero", teniendo como finalidad la desafección del área portuaria y su urbanización como nuevo barrio: los gobiernos de la Nación y de la ciudad participaron como socios igualitarios.
- En 1994 por ordenanza N° 44.045 se crea el distrito de zonificación U32. Área de Preservación Patrimonial Antiguo Puerto Madero, con normas de protección edilicia para parcelas entre Viamonte y Belgrano y de protección ambiental para el espacio público y privado que rodea a los docks, los diques y sus banquetas.
- 1996: el 5 de diciembre, mediante la Ordenanza 51.163, se establece que Puerto Madero será el 47° barrio de Buenos Aires.
- 1998: el 9 de septiembre se realiza el acto de inauguración de Puerto Madero como el 47° barrio porteño. 1999: en junio, la Corporación y la Secretaría de Obras y Servicios Públicos del GCBA suscriben el convenio mediante el cual la primera se hace cargo de la ejecución de las obras de recuperación y puesta en valor de Costanera Sur y de su mantenimiento por cinco años (SCA, 1991).

En la Memoria del Plan Maestro de 1994, aparecido Revista ARQUIS (1994 : 10-21), detalla el concurso de urbanización del antiguo puerto Madero , que se desarrolló a partir de la sumatoria de los tres equipos ganadores. Se conformó un grupo nuevo que armó y

desarrolló el proyecto urbano definitivo muy acotado a las estrictas bases del concurso, de la normativa previa y de las ideas desprendidas de los equipos seleccionados.

El trazado, la relación morfológica y funcional con el área central, los usos y programas propuestos y tipologías fueron fundamentales para el nuevo rostro del área y consistió básicamente, en una franja de edificación ubicada entre los diques y grandes parques hacia el río.

Los bulevares, trazados en correspondencia con los ejes de acceso al área, conectaron toda la zona con el resto de la ciudad. Estos ejes visuales y físicos se proyectan y se unen a los ejes históricos como el eje de Mayo, Belgrano o General Perón, con el fin de referenciar una escala humana sobre la traza preexistente y nueva. En la Imagen inferior N° 6 y 7, aparece la propuesta del Plan Maestro inicial de Puerto Madero y su situación hacia los años 1990 -1991, antes y después.



Según las bases para el concurso nacional puerto Madero, dentro del capítulo N° 2 del programa de desarrollo urbanístico, Memoria Plan Maestro, concurso de urbanización antiguo puerto Madero publicado por la (SCA, 1991). El programa indicativo consideró cinco objetivos principales, explicados acá:

1) La propia **reconvertibilidad** del área para salvarla de la cadencia y del deterioro, reordenándola según una definida voluntad de urbanización que contribuya a re-equilibrar los principales déficits urbanos de la ciudad central.

2) Recomponer el carácter del área preservando el fuerte poder evocativo que la misma tiene por haber sido uno de los brazos potentes que agitó la Argentina del perfil agro-exportador de fines del siglo pasado como un valor.

La relación con el río mediante el parque natural-reserva ecológica, nueva costanera.

3) Ofrecer la oportunidad para alojar **actividades del terciario** que requieren ubicación central- ya se trate de oficinas públicas o privadas como de servicios comerciales y culturales, más actividades residenciales.

4) Actuar como **puerta de entrada** para incorporar al uso y disfrute de los habitantes de Buenos Aires: las hectáreas recreativas que puede aportar el parque natural y el valor cultural-educativo de las áreas de reserva ecológica así como reconquistar una nueva y efectiva aproximación al río.

5) Por último, **mantener en el área las actividades** necesarias al desenvolvimiento del **Puerto** de Buenos Aires a fin de facilitar su rediseño en el tiempo contando no sólo la importancia económica que el mismo representa (bases de la Memoria del Plan Maestro, SCA, 1991).

Alfredo Garay, sintetiza aquí esta primera impresión de los orígenes que llevaron a la idea de ocupar ese lugar en desuso, ese borde o pieza urbana, *“Vuelvo sobre la idea inicial ,como verás hubo muchos proyectos de que hacer con puerto Madero y de hecho para la Ciudad fue siempre una pregunta, casi todos los planes urbanos avanzaban sobre puerto Madero. Pero el puerto era del Estado general y de la Administración General de Puertos (AGP). Hacia el año 1985 la AGP, le encargó a una consultora Alemana , la Roger Marine, que hiciera un plan de manejo del puerto de todo el sector portuario y aconsejó que el puerto viejo ya no tenía utilidad portuaria y que lo Urbanizaran, que era lo que estaba pasando en Hamburgo, en Londres y algunas experiencias en Estados Unidos, entonces la AGP, tuvo una primera iniciativa que ya había tenido en otros fragmentos de la costa, que era privatizar, es decir le daba la concesión del borde costero a una empresa y que hiciera lo que quisiera, porque tomando un poco el ejemplo de los Docklands, ellos consideraban que ese territorio era Nacional y no Municipal, entonces no tenía norma, supuestamente”.*

Cuando yo asumí la secretaría de planeamiento en la ciudad, estaba ese proyecto y cuando hablamos de cómo hacer el plan de la ciudad, más que hacer un plan nuevo, porque había habido muchos planes , lo que había que hacer era tomar un montón de temas pendientes no resueltos y que por lo tanto nunca se habían implementado, y que eran, la recuperación de la relación con el río, el problema de cómo mantener la vitalidad del centro, el problema de las villas y barrios de vivienda precaria, una norma de protección del patrimonio, tener una política, que no existía y así

fuimos definiendo. Había otro edificio, el albergue que era un hospital, una gigantesca villa, un edificio de doce pisos, que nunca se construyó y que la gente lo tomó.

Lo que hicimos nosotros fue definir unos diez puntos, en realidad los principales eran unos cinco, que nos proponíamos hacer.” (Alfredo Garay, entrevista individual 14 Noviembre del 2020).

3.2 Puerto de Génova

El caso del Puerto de Génova, aparece como un paradigma histórico (puerto del medioevo renacentista)³. Hacia el siglo XVI, los genoveses logran salir de la imposición y dominio Francés en post de la estabilidad del comercio tras una alianza estratégica con España, que luego les otorgó una camino de independencia hacia un proceso de crecimiento y posición posterior sobre el Mediterráneo.

Hoy es la capital de la región de Liguria y uno de los puertos históricos más vitales por muchos siglos en el mediterráneo e inserto en Italia, uno de los países con la mayor cantidad de sitios patrimoniales del Mundo declarado por la UNESCO.

La historia de auge económico hacia el siglo XIX, sobre la zona Noreste de Italia en el Mediterráneo, se entiende por la confluencia de tres ciudades claves que conformadas hoy por, Liguria, Lombardía, y Piemonte, ciudades asociadas a un crecimiento y auge ferroviario de la mano de una próspera industria textil. Un puerto que se sitúa también en un área de conexión expedita y cercana con el norte de Italia (su zona más industrializada) a través de sus redes y conexiones de transporte asociadas al puerto histórico de Génova a una hora de distancia.

Se habla de una de las primeras dársenas del mediterráneo, es decir un sistema de protección anterior al puerto que consiste en abrigar aguas calmas para el atracadero de barcos sobre un borde costero en tiempos de oleaje invernal. Este sistema de puertos a lo largo de la costa se extiende por varios kilómetros y han ido conformando una contención lineal de transferencia y diversificación de funciones y usos portuarios/ciudadanos.

Entrando hacia la mitad del siglo XX, en adelante y situando la evolución y movimiento del actual puerto de Génova como caso de estudio, ya se puede constatar una evolución

³ Puerto del Medioevo, " Era la metà del 1500. I Genovesi si erano da poco (1528-resa di Teodoro Trivulzio) liberati dal "pesante" dominio francese a favore di un più "leggero" "protettorato" spagnolo." . Era mediados de 1500. Los genoveses se habían liberado recientemente (1528-rendido por Teodoro Trivulzio) del "pesado" dominio francés en favor de un "protectorado" español "más ligero". <http://ceraunavoltagenova.blogspot.com/2018/11/>

hacia un puerto con nuevas dinámicas y posibles usos ciudadanos desde los años 60's, a partir de sus primeros planes urbanos que se destacan de aquí en adelante:

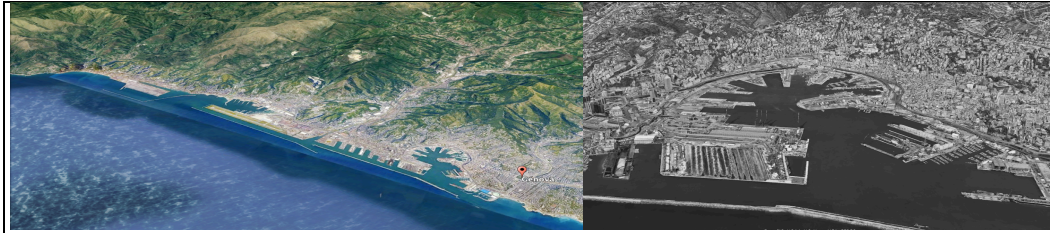


FIGURA N° 8 / Al lado izquierdo, el Sistema Portuario de Dársenas sobre el litoral costero. Al lado derechoj, el puerto histórico de Génova (2021) FUENTE: Sitio Google earth.org

Para Gastaldi & Camerin (2017), hay tres eventos vitales en la recomposición y regeneración de urbana del puerto de Génova, por una lado la exposición Internacional de Colón el año 1992, la cumbre del G8 del año 2001 y la elección de Génova como la capital Europea de la cultura. Estos tres acontecimientos vendrían a detonar una recomposición del deterioro físico, económico y social de los años 80's, evidenciables tanto en el centro histórico como en el antiguo puerto.

En la etapa posterior la figura del Arquitecto Renzo Piano, va a seguir siendo fundamental en el nuevo rumbo que tomaría el puerto antiguo y su nueva relación con el frente de agua.

Es así que para el caso del proyecto encargado hacia el año 2004 y ejecutado por su oficina, la significancia estuvo dada por que, *“El puerto de Génova es un importante puerto marítimo italiano en el Mediterráneo y es el puerto más activo de Italia por tonelaje de carga. Este proyecto permitió ampliar y reorganizar las instalaciones del puerto a gran escala, y se conoció desde sus primeras fases como el “fresco” genovés” (...)* el proyecto ha buscado restablecer un equilibrio entre Génova la ciudad y Génova el puerto industrial. *El puerto se ha ampliado, pero no simplemente llenando los tramos restantes de costa. En cambio, siempre que fuera posible, el proyecto tenía como objetivo devolver la costa a la ciudad de Génova”* (Renzo Piano, 2004). (“How Genoa could be” 2004, Genoa, Italy, frase del inicio de su visión del puerto de Génova para el 2004).

Un de las primeras crisis del centro histórico, se manifiesta después de la guerra y la reconstrucción de la ciudad. Lo pone de manifiesto Gastaldi & Camerin (2017), cuando se

refieren a que, *“después de la segunda guerra mundial el tráfico de Génova retornó vertiginosamente a los valores registrados antes de la guerra y se procedió a la recomposición de la trama urbana profundamente dañada por los eventos bélicos. El frenesí de la reconstrucción indicó, así la separación definitiva entre la ciudad y el puerto, el área urbana se expandió de manera desordenada sobre la zona de la colina”*.

El Plan Maestro del año 1980

Elaborado por el Municipio de Génova apuntó a recuperar el alicaído puerto que venía con una disminución considerable de tonelaje y usos asociados desde los años 60's, a tal punto que los problemas de mala gestión y productividad no permitían estar a la altura para enfrentar los nuevos cambios de un puerto moderno.

Se propuso a la luz de un plan de planificación urbana, lo siguiente:

1° Desarrollar nuevas funciones urbanas en la zona intermedia del litoral llamado Porto Franco ubicado, entre la dársena y la zona franca.

2° Estas zonas debían reconectar de manera funcional con el centro histórico de la Ciudad, a su vez ser un recurso importante para proveer y mejorar los servicios públicos, como las áreas tecnológicas, el aparcamiento, el deporte y los equipamientos escolares.

3° En conmemoración del año 1992, del quinto centenario (los 500 años), del descubrimiento de América por Colón, la ciudad de Génova a través de su Municipio, encargó en el año 1984, al Arquitecto Renzo Piano, un proyecto urbano para esas futuras celebraciones.

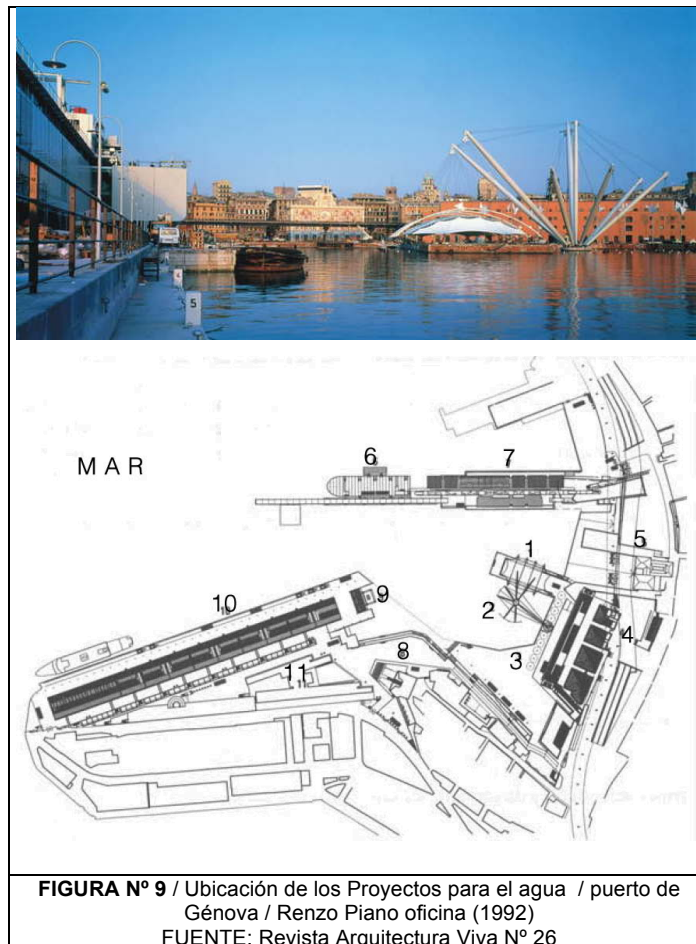
4° El énfasis del Municipio de Génova y Liguria estuvo puesto en un Master Plan específico (aprobado el año 1987, que venía a actualizar el plan general de ordenación del puerto del año 1964) y que propone la regeneración urbana del centro histórico, el ocio, la accesibilidad del transporte público, la movilidad y el uso público de las áreas frente al mar, que proponen un nuevo embarcadero y puerto público frente al mar, en la zona del puerto histórico, entre los puentes Embriaco y Morosini, coronado con un centro de actividades náuticas de una extensión de 65 mil metros cuadrados, para acoger a 800 barcos (Gastaldi & Camerin, 2017).

Es importante acá el concepto de permeabilidad entre el puerto y la ciudad mediante ; la eliminación de todas las vallas y limitaciones del espacio (del borde portuario) y abierto al uso público.

El plan para la exposición de Colón 1985-1992 (etapa 1)

“Los genoveses dicen que la ciudad nunca ha estado muy volcada al mar, y de hecho el antiguo frente marítimo no es de gran calidad. Para acabar de estropearlo, después de la guerra se construyó un gigantesco viaducto que separó definitivamente-incluso visualmente-la ciudad de su puerto” (artículo de la revista A&A, (1990) dirigida por Luis Fernández Galiano, previo a las inauguraciones (Jorge Sainz, 1990)

Las propuestas de reconversión de viejos edificios, nuevos edificios e instalaciones de usos diversos y el carácter festivo de las celebraciones, aparecen en el encargo del proyecto realizado por la oficina de Piano (ver figura inferior N° 9).



1) La plaza de las fiestas / Tenso estructura semi curva. 2) El Bigo / Estructura de tensores y velas que contienen un ascensor vertical. 3) La Plaza atrio edificio Millo. 4) Los Pabellones del siglo XVII. 5) El Palacio San Giorgio. 6) La Nave Italia. 7) El Acuario del Puerto viejo. 8) La Puerta Siberia. 9) El Anfiteatro. 10) El Antiguo almacén del algodón. 11) Nuevo

edificio de la Capitanería. (Abajo , en la imagen N° 9 ,se muestra el epicentro del proyecto la posición de las piezas nuevas y reformadas, que conforman todo el proyecto de abertura del borde portuario de Génova).

Estos proyectos detonaron una reconstrucción sobre el tejido antiguo de la ciudad y su relación con su frente de agua y han contribuido así a alternar usos complementarios sin interferir en la autonomía funcional del puerto.

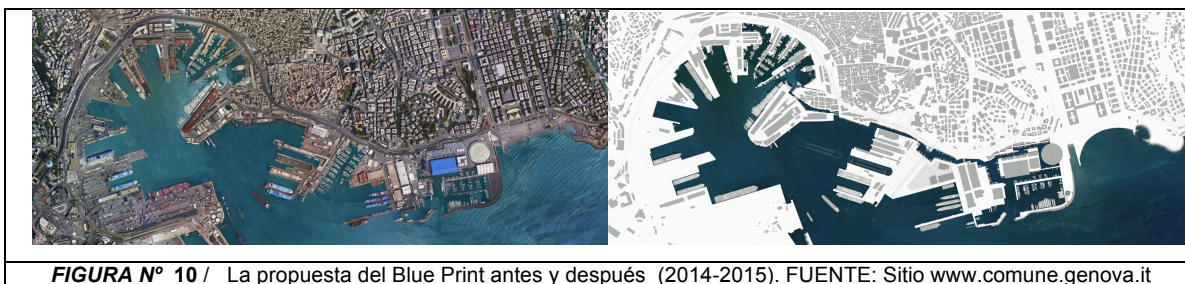
El plan para la exposición de Colón 1995-2001 (etapa 2)

Este período posterior a la celebración fue abandonando el primer ímpetu de seguir promoviendo la reconversión de la ciudad, generando una caída de las expectativas anteriores. Las instituciones comprometidas y el ente gestor Colombo 92 dan paso a una nueva figura, la *“Porto Antico S.p.A”*, en donde se agrupan el ayuntamiento, la autoridad portuaria y la cámara de comercio. La idea central era poder determinar las nuevas destinaciones posteriores a la exposición, con la condición de fomentar y situar funciones complementarias en todo lo avanzado sobre el centro histórico.

El antiguo espacio de conflictivo del borde costero del puerto antiguo de Génova se ha transformado finalmente en un *waterfront* de usos complementarios que convive entre las funciones de carga y el turismo cultural. *“Además esta operación ha representado un catalizador de energías para la clase política local, que ha buscado en torno al binomio centro histórico y puerto antiguo, un nuevo consenso y una nueva forma de representatividad después de la crisis de los modelos tradicionales de participación vinculados a la ciudad industrial (Gastaldi & Camerin, 2017 : 45) (...) la reconversión del puerto antiguo ha constituido un elemento fuertemente simbólico y representativo, una oportunidad para la recuperación económica y de la imagen de la ciudad, que ha redefinido su papel en relación con su identidad de ciudad costera”*.

Propuesta Blue Print (2014)

A diferencia del proyecto Affresco propiciado por el Arquitecto Piano, Blue Print se manifiesta como una oportunidad consensuada entre todos los actores involucrados, desde el ayuntamiento, provincia, región, autoridad portuaria, hasta los políticos. Esta nueva transformación del puerto antiguo viene apoyada por largos veinte a treinta años de debates, desconfianzas y calces entre la ciudad y el puerto, además de nuevas políticas públicas y modificaciones reales en la normativa urbana que permiten dar una estabilidad en el tiempo actual y futuro de la recomposición urbana del *waterfront* de Génova.

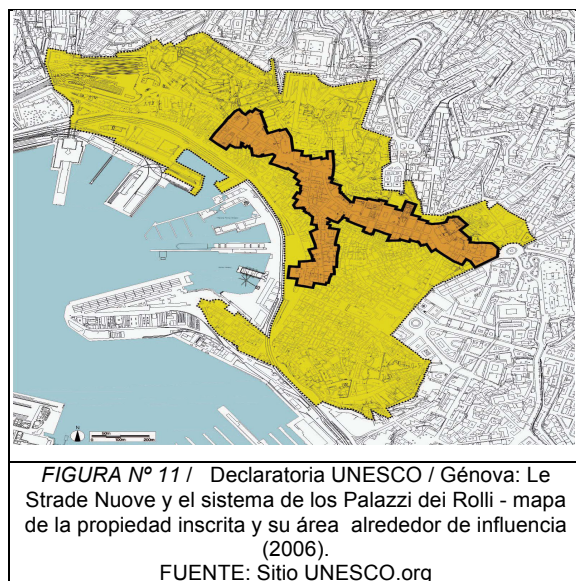


El año 2015 se aprueba por parte de la Autoridad Portuaria el Plan Maestro, lo que se denomina la extensión poniente del *waterfront*. Se proponen a partir de un diseño integral para una nueva relación puerto-ciudad, las siguientes directrices:

- Una visión de desarrollo de la ciudad, enfocada en áreas específicas.
- Rediseño del borde ciudad desde Porta Siberia hasta Punta Vagno, mediante un paseo de litoral.
- Recuperación del puerto antiguo con estas áreas contiguas.
- Por medio de la apertura de un canal el agua abrigada que se vuelca hacia el borde costero y reconecta el puerto antiguo (porto antic) con la Fiera del Mare.
- Volver a instalar idea de Fábrica-Portuaria , reemplazando a la anterior relación existente de Puerto-Emporio.
- Reurbanización de las antiguas áreas expositivas, repensando el uso de espacios actualmente infravalorados y en mal estado de mantenimiento pero ubicados en un contexto central y estratégico para la ciudad.
- Potenciación del sector náutico existente y nuevo.
- Reconversión medio ambiental a través de una nueva área de playa.

- Potenciación del sector de construcción naval.
- La idea de respetar una nueva dimensión eco sostenible muy preponderante en cada etapa del proyecto.

Los diez puntos esenciales de proyectos en que se basa el rediseño planteado por el proyecto Blue Print, (que va desde Porta Siberia a Punta Vagno, la actualización del waterfront de Levante), para restaurar la relación del mar con la ciudad, tal como lo hizo el proyecto del Porto Antico con su centro histórico. *(fuente a partir de la publicación en el sitio Comune di Génova .it.)* (ver en anexos los diez momentos de reconstrucción).



La declaratoria patrimonial posterior (2006). Hacia el año 2006, se declara patrimonio de la humanidad un sector específico del centro de Génova que abarcó también su borde portuario. Es el centro histórico en donde los tres barrios que lo componen, Maddalena, Molo y Pré, concentran una cantidad de bienes patrimoniales muy significativos. La figura 11, el plano de la zona declarada muestra una zona de amortiguación de 113 hectáreas y un área de Declaratoria Patrimonial⁴, que en la sumatoria de todas las áreas de metros

⁴ Descripción del área / UNESCO. Las Strade Nuove y el sistema de los Palazzi dei Rolli del centro histórico de Génova datan de finales del siglo XVI y principios del XVII, época en la que esta república marítima se hallaba en el apogeo de su poderío financiero y comercial. Este sitio ofrece el primer ejemplo de proyecto de ordenación urbana en parcelas realizado en Europa por los poderes públicos en un marco unitario, y está asociado a un sistema particular de alojamiento público en viviendas de particulares, establecido por un decreto del Senado de la República Génova en 1576. El sitio comprende un conjunto de mansiones renacentistas y barrocas que flanquean las calles nuevas (strade nuove). Estos edificios presentan una extraordinaria variedad de soluciones arquitectónicas, que son de trascendencia universal por su ejemplar adaptación a las características particulares de su emplazamiento y las exigencias de una organización socioeconómica específica. También constituyen un ejemplo original de un sistema público de residencias privadas, cuyos propietarios tenían la obligación de albergar a los huéspedes oficiales del Estado. <http://whc.unesco.org/es/list/1211>

cuadrados de los palacios y avenidas insertas es de 15,7 hectáreas (157.000 metros cuadrados) (UNESCO, 2006).

Un área amplia de amortiguación que se extiende hasta el borde del litoral portuario como se ve en la siguiente figura, a pesar de que la Avenida y los Palacios dei Rolli son piezas específicas que conforman un eje patrimonial dentro del centro de la ciudad son parte de un todo ligado al borde costero / litoral portuario.



FIGURA N° 12 / El borde costero de Yates en una nueva vía de agua influencia, Waterfront Levante (2017)
FUENTE: Oficina RPBW, cuaderno de proyecto donado a la Ciudad. <http://www.comune.genova.it>.

En la imagen de la figura N° 12, se ve la última etapa de participación de Renzo Piano y su oficina en la conformación del *waterfront* integral hacia el borde de Levante, se aprecia en la imagen el dibujo de ángulos en donde el agua, el mar es protagonista. Luego las infraestructuras necesarias que complementarán y sostendrán los usos. Lo que se entiende por Impresión azul de Génova o detalle del proyecto *Blueprint*, es finalmente una propuesta de reconversión del borde de agua azul entrando en la ciudad y esos ángulos que muestra la imagen del canal de agua, son la silueta de las antiguas murallas de la ciudad, que han sido puestas en valor en el proyecto actualizado (Renzo Piano, 2017).

(En la tabla del cuadro N° 4, en el capítulo de Anexos se puede apreciar la evolución de todos los proyectos sobre el borde costero del puerto de Génova. Revisar en anexos capítulo N° 3 / Cuadro 4, Planes de remodelación urbana de Génova. Fuente : Elaboración Propia).

3.3 Puerto de Seattle

Hacia el 1851 la historia del puerto de la ciudad de Seattle, se situaba dentro de una dinámica de dominio ferroviario, ellos eran dueños de los muelles del puerto, del litoral de la bahía abrigada y ejercieron allí su dominio económico. Una ciudad nueva y que fue creciendo por su dependencia en la producción de aserraderos de madera.

Se fue ganando terreno al mar a través de rellenos sobre los sedimentos de la playa y muelles sobre pilotes generando un borde artificial. Tras estas estructuras de madera se fueron agrupando y construyendo plataformas de madera (planos-malecones). En la década de 1880 como nombra Kit Oldham, (2011) comienzan a surgir senderos y rellenos que darán surgimiento a las primeras calles. Hacia 1880 llega la línea ferroviaria que se posa también en esta playa a modo de palafito sobre pilotes, puentes y estructuras de madera.

La ciudad quedó conectada a la red de trenes del país, entre 1893-1895, pero a través de Tacoma, que unía el este con el oeste y con casi todo el territorio norteamericano y se posicionó rápidamente como un centro de intercambio de comercio regional, por la producción de madera, carbón, productos agrícolas y productos manufacturados.

Hacia el año 1896 y a través de la compañía japonesa Nippon Yusen Kaisha en alianza con la Great Northern de ferrocarriles, establecen una ruta regular de vapores hacia Japón, ampliando luego otras nuevas rutas hacia China y Filipinas. Las rutas comerciales y de pasajeros y las anteriores con Alaska, establecieron un liderazgo en la zona. Se transformó en un punto de partida y llegada hacia las minas de oro de Canadá y Alaska, con efectos positivos en una economía local emergente.

La ley de distrito portuario fue un hecho fundamental y un triunfo en el Congreso, sobre la hegemonía que ponían los privados ferroviarios, Oldham menciona sobre el diario del senate Journal de 1911, lo siguiente: *“la legislatura aprobó la Ley del distrito portuario, que el gobernador Hoy promulgó como ley el 14 de marzo de 1911. Redactada por el abogado de Cotterill, Thomson y Seattle Corporation, Scott Calhoun, la Ley del distrito portuario autorizó a los votantes de Washington a crear distritos portuarios públicos y operar vías fluviales, muelles y otras mejoras portuarias; instalaciones de terminales y transferencia por ferrocarril, agua y sistemas de*

transbordadores (...) un distrito portuario sería un organismo gubernamental, dirigido por tres comisionados electos, independiente de cualquier condado, ciudad u otro gobierno existente, con el poder de recaudar impuestos y emitir bonos” (Oldham, 2020).

Esa ley permitió lo siguiente:

- 1 Permitir a los votantes-ciudadanos, crear órganos independientes y con poder en la toma de decisiones de operaciones sobre sus futuras instalaciones portuarias, promoción del comercio, y el crecimiento económico local.
- 2 La ampliación de esta ley también permitió tener el control sobre el litoral de toda la ciudad y decidir sobre los intereses ciudadanos.
- 3 Propusieron 3 comisionados líderes representativos de la ciudad y claves en la mesa de toma de decisiones para los futuros proyectos del borde.

Entre los años 1913-1925, comenzaron a gestionar la figura del puerto público, “Chittenden, Bridges y Remsberg ganaron fácilmente las elecciones como comisionados y comenzaron a planificar el desarrollo inicial del nuevo puerto público. Prepararon planes para grandes muelles en Smith Cove al norte del centro de la ciudad y en el East Waterway del río Duwamish al sur del centro de la ciudad; un pequeño puerto deportivo y un muelle en el paseo marítimo central cerca de Bell Street para servir a las diversas embarcaciones de propiedad privada conocidas como Mosquito Fleet; y amarre general, pronto revisado para convertirse en Fishermen's Terminal, en Salmon Bay, ya hacia 1913-1915 ” (Oldham & Blecha, 2011).

El puerto de Seattle funciona como una corporación Municipal desde el año 1911, tras una batalla legal llevada por los votantes del condado de King, que por medio de una ley de distrito portuario promulgada ese mismo año, logran el cometido de pasar el puerto hacia una administración pública de la ciudad, generando así un nuevo camino y nueva figura de funciones y operaciones sobre el borde marítimo de la ciudad y a cargo de la misma. Borde que fue dominado durante mucho tiempo por las corporaciones de los ferrocarriles de origen privado y que fueron generando una hegemonía negativa sobre el borde marítimo de toda la ciudad, que acumuló un muro divisorio entre su borde y el Down Town de su casco histórico (Oldham, 2011).

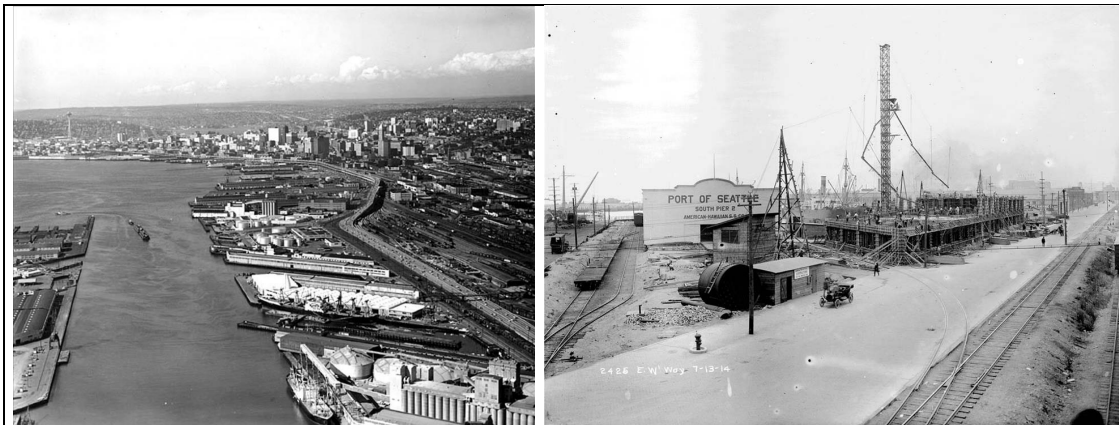


FIGURA N° 13 / Vista aérea, East Waterway mirando hacia el norte a través de las instalaciones de manipulación de mercancías del puerto de Seattle, compilada en (1968) FUENTE: UW Special Collections (SEA1626), History link.org
FIGURA N° 14 / East Waterway, Calle Lander, Terminal, Puerto de Seattle, 13 de Julio (1914). FUENTE: Seattle Municipal Archives (2425)

La compañía de aviones Boeing y la alianza estratégica del puerto de Seattle a partir de la construcción y administración sobre su aeropuerto (Seattle / Tacoma, 1943), reactivaron nuevos medios de producción, reemplazando y dejando en latencia a los antiguos medios de extracción de madera, agricultura y minería, por otros de servicios, industria naval y aeronáutica militar y civil de mediana a gran escala.



FIGURA N° 15 / Viaducto y Terminales Ferry de Seattle (2008) / Alaskan Way Viaduct and Battery Street Tunnel, Seattle, King County, WA.
FIGURA N° 16 / Mirada Norte del desde el edificio Polson hacia el Viaducto / Alaskan Way Viaduct.
 FUENTE: Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, D.C. 20540 USA.

En las imágenes se ve la gran barrera del viaducto de autopistas (Alaskan Way Viaduct)⁵ y más abajo, operando la línea férrea, que estableció una segunda división con el litoral

⁵ El viaducto Alaskan Way, es significativo por su configuración de dos pisos, el primer puente de este tipo construido en el estado de Washington. La estructura comprende dos diseños diferentes y atraviesa condiciones subterráneas de alta complejidad, apoyada en toda su longitud sobre cimientos de pilotes. El Battery Street Tunnel fue la primera incursión del Departamento de Ingeniería de la Ciudad de Seattle en el diseño de túneles. Fue diseñado y construido para minimizar la interrupción del tráfico y reducir el riesgo para los edificios vecinos. Sus características de salud y seguridad eran innovadoras en ese momento, incluido un sistema de ventilación accionado por monitores de

costero, detrás, la antigua ciudad histórica y entre medio de la nueva ciudad en altura. No obstante con un borde costero de muelles muy dinámico en sus flujos de carga y pasajeros, extendido sobre todo el borde de la bahía.

A pesar de toda su densidad, el puerto contiene diversos usos activos desde los públicos a los privados. Estos usos aparecen interactuando sin barreras sobre el mismo borde, desde el terminal pesquero, los puertos deportivos, muelles para cruceros y otras instalaciones de espacio público y comercial.

En lo sucesivo y desde un inicio, el puerto y los muelles compartieron áreas intensificando sus flujos por cuestiones militares, ampliando zonas de aeropuertos y nuevas pistas, y muelles, en una estrategia de planificación de corto y mediano plazo, atendiendo a los requerimientos del contexto de guerra de una forma muy resolutiva.

La construcción del nuevo aeropuerto en 1949, generó una nueva puerta en el desarrollo y eficiencia en el traslado y aumento en volúmenes de cargas y de pasajeros, que potenció la economía local de la ciudad posicionándola nuevamente como un puerto integrado de distribución local - global.

monóxido de carbono y un sistema de rociadores automáticos accionado por calor. El viaducto y el túnel jugaron un papel importante en el desarrollo de Seattle y la región al proporcionar una conexión directa a través del centro de Seattle y las áreas industriales del sur. - Fechas de construcción / estructura: 1949-1966 Construcción inicial. Fuente: Library of Congress Whashington / Loc.gov.

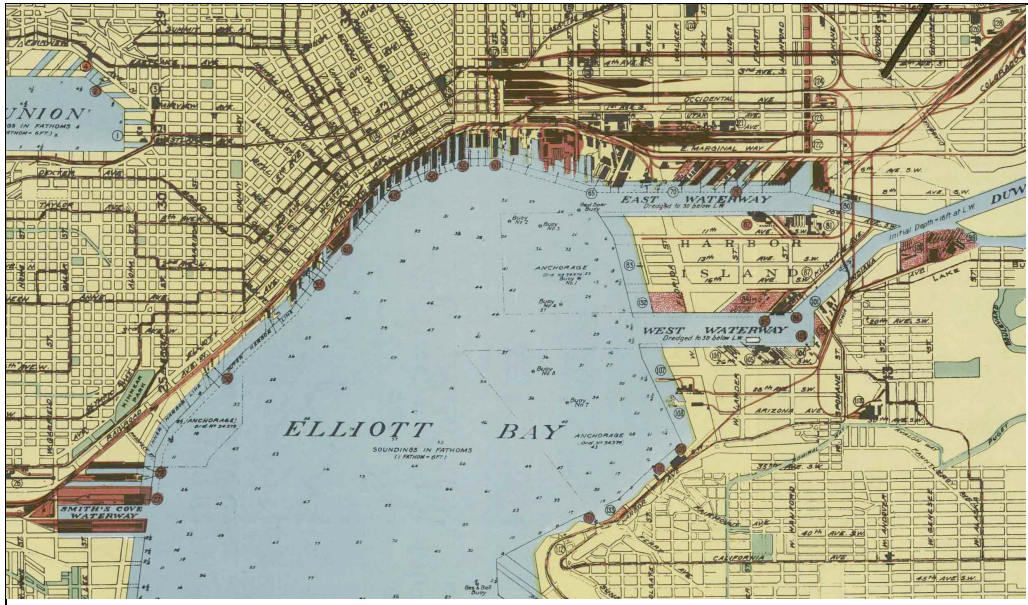


FIGURA N° 17 / Mapa del Puerto de Seattle (1918) por la Comisión del Puerto de Seattle
 FUENTE: Seattle Municipal Archives

Se aprecia, en la figura N°17, el plano y en color rojo y sobre todo el borde de la bahía Elliott, de izquierda a derecha, las áreas que corresponden a las propiedades y lotes de la Comisión de puertos de Seattle (Port Commission Property), unidas a la gran vía férrea de borde que cruza por la isla Harbor hacia el sur poniente uniendo todo el territorio de carga, además la vía férrea urbana local de calle, que también cruza y que se distribuye por las manzanas más importantes de toda la ciudad. La imagen de la figura N°18, muestra el gran crecimiento debido a la actualización por cargas hacia una contenerización acelerada y reconectada a la su red ferroviaria.

Un crecimiento sostenido debido a una ecuación virtuosa que se dio debido a varios eventos favorables a la vez. Por una parte, el tamaño del puerto de Seattle y su relación estratégica con las vías de transporte, la red de tren muy intensa y presente en los muelles del puerto actual e interconectada con todo el territorio este-oeste, el aeropuerto de alto tráfico y la decisión de entrar en la era de los contenedores ampliando su zona de movimientos hacia la rivera y boca del lago Washington, sobre una gran plataforma alejada de la ciudad o Down Town, pero conectada al hinterland del territorio mediante el tren.



FIGURA N° 18 / Viaducto y Red de ferroviaria de carga (2008) / Alaskan Way Viaduct and Battery Street Tunnel, Seattle, King County, WA.
FUENTE: Library of Congress Prints and Photographs Division Washington. D.C. 20540 USA.

Por otra parte un conflicto laboral en el año 2002, con los cierres de puertos de California, generaron un aumento de transporte en contenedores entre Seattle y Tacoma que tomó un crecimiento acelerado permitiendo que la costa nor-oeste comenzara a liderar y ser protagonista.

La crisis global del 2008, (sub prime) originada en los Estados Unidos, produjo una baja mundial en transporte marítimo, recuperándose hacia los años 2010-2011, ayudada también, un año antes, por la apertura de una nueva línea de tren ligero, *IP Central Link de Sound Transit*, que termina conectando de forma estratégica el puerto con el aeropuerto. Sucesivamente a esta primera década del 2010, se inicia un camino de crecimiento, re adecuación y renovación de los antiguos muelles del borde, con el fin de dar cabida a nuevos tamaños y usos.

Se implementó una **visión ambiental** concordante con los cambios climáticos y se establecieron cambios esenciales dados por:

- Nuevos muelles refaccionados para los tamaños de cruceros.
- Reconversión de plataformas antiguas, cambio de cableados eléctricos de superficie.
- Reducción de polución aérea de motores.
- Reducción de gases y emisiones / efecto invernadero.
- Limpieza del agua y del borde costero de contaminantes.
- Recuperación del hábitat de borde marino.
- Nuevos parámetros de reducción de la huella de carbono en los envíos salidos desde el puerto de Seattle hacia el Pacífico.

Hacia el centenario del puerto el año 2011, su administración preparó una agenda de crecimiento hacia el primer cuarto de siglo, mediante una ambiciosa estrategia de crecimiento sobre la base de una idea integradora, al próximo año publicarían su agenda que se basaría en los siguientes anhelos:

“ La Agenda del Siglo instaba al Puerto a promover el crecimiento económico mediante el aumento del comercio y el desarrollo, creando 100.000 nuevos puestos de trabajo en la región durante los próximos 25 años, para un total de 300.000 puestos de trabajo relacionados con el puerto, mientras continúa con los esfuerzos para reducir los impactos ambientales.” (Administración Central Puerto de Seattle, 2012).

Se establecieron 4 estrategias claves con sus respectivos objetivos específicos así:

1° Convirtió a la región de Puget Sound (puertos vecinos) en un centro logístico líder para el comercio internacional, incluyó objetivos como aumentar el volumen de contenedores a 6 millones anuales y la carga aérea a más de 750.000 toneladas métricas.

2° Convirtió a la región en una importante puerta de entrada para el turismo y los negocios, buscaba expandir significativamente los viajes a través del aeropuerto Sea-Tac y duplicar el valor económico de los viajes en cruceros. Con dos estrategias centradas en el crecimiento económico.

3° Garantizar que los beneficios del crecimiento se distribuyeran de manera equitativa, promoviendo el desarrollo de las pequeñas empresas y la fuerza laboral, incluso para las empresas propiedad de mujeres y minorías.

4° Que el crecimiento no perjudicara al entorno regional, al hacer del puerto el más ecológico y de mayor eficiencia energética de América del Norte.

Una importante alianza estratégica que complementó estas estrategias, tuvo que ver con la unión final el año 2014, entre los puertos de Puget Sound, Tacoma y Seattle, logrando así una fuerza de acción colaborativa. Finalmente todas las operaciones de carga marítima pasarían por una sola entidad llamada la, Northwest Seaport Alliance (2019). Alianza que permitió aumentar las cargas y el tráfico, manteniendo a la vez las

especificidades de carga de los productos locales de cada puerto, entre ellos los agrícolas. (NWSA, 2019).



Actualmente se proyecta una ampliación sobre el puerto de Seattle (el terminal N° 5) a raíz de la continua competencia global de tamaños de carga, orientada hacia Asia, el Golfo y el Este. Este nuevo terminal permitirá naves con capacidad de carga de 20 mil contenedores, con una proyección de carga hacia el 2050 de 7 millones de contenedores, según datos del (Sea Port Alliance, 2019).

Un Plan con visión de futuro

La propuesta del frente de agua, visada en una primera instancia por varias instituciones, desde el Comité Central del *Waterfront*, el Departamento de Transporte de Seattle, el Departamento de Planificación y Desarrollo y el Departamento de Parques y Recreación, es radical e involucra recomponer una parte del tejido urbano de un área central y vital de la ciudad y un esfuerzo mayor en aglutinar una participación vinculante con todos los representantes de la Ciudad, permitiendo así tener una visión representativa para los próximos 25 a 30 años.

Se decidió reemplazar y proponer a través de ideas , los siguientes ejes:

i) Las estructuras del malecón central que ya venían con un desgaste de décadas, ii) la demolición y la eliminación del viaducto de Alaska, iii) la abertura del plano calle y reconexión con la traza urbana de la Ciudad, (este a oeste), iv) la abertura y recuperación del litoral para la gente, a través de espacio público.

En una idea consensuada el documento del comité de *Waterfront* de la ciudad de Seattle se pone énfasis en que, “ *Un mejor acceso a la línea de costa, permitirá que la visión de la línea de costa central de Seattle se extienda al corazón de la ciudad y que la ciudad de Seattle reclame un porche delantero nuevo y auténtico en la bahía de Elliot*”.

En un trabajo de fase de planificación conceptual estratégica de 21 meses, se logró cerrar un camino a través de una comunión de actores relevantes, desde los grupos cívicos de distintas áreas de barrios, propietarios, agencias Municipales, Estatales y Federales más relevantes, con el fin de expandir y establecer los principios para las políticas de la ciudad (Waterfront Seattle , 2012).

Los siete principios fundamentales del W.F. : comité de (Waterfront Seattle, 2012)

1 Crear un *Waterfront* para todos: EL W.F. debería involucrar a toda la ciudad. Debería ser un lugar para lugareños y visitantes por igual, un lugar donde todo se junta y se mezcla sin esfuerzo.

2 Poner en el litoral un diseño innovador, a la vanguardia y sostenible: El W.F. Llevará a la gente a la orilla del agua para experimentar el agua y la ecología de la bahía de Elliot. Mejorará la ecología de la costa mientras preserva y mejora las actividades marítimas que reflejará el compromiso de Seattle con la sostenibilidad y la innovación.

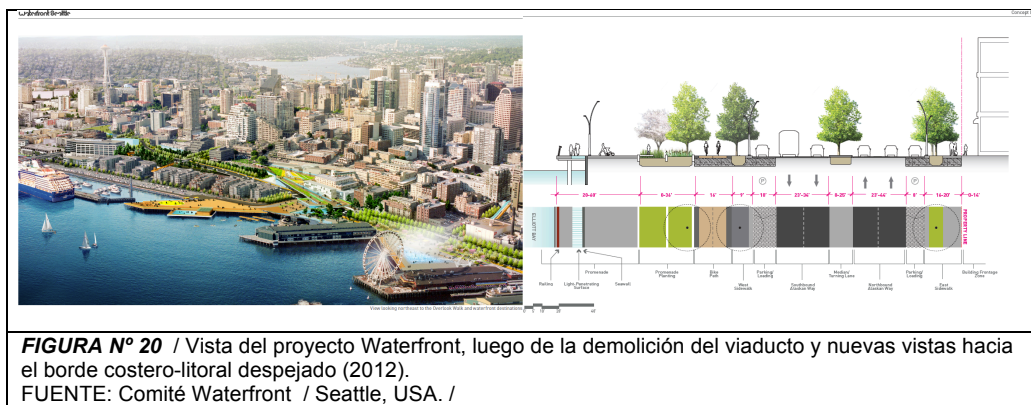
3 Volver a conectar la ciudad a su *Waterfront*: El paseo marítimo debe proporcionar un porche-jardín delantero a los vecindarios del centro y a la ciudad. Construirá una red de espacios públicos que conectarán el paseo marítimo con destinos importantes, barrios cercanos, la ciudad y la región.

4 Abrazar, celebrar el pasado, presente y futuro de Seattle: El W.F. es un lente a través del cual entender Seattle, desde su historia natural y los primeros asentamientos de nativos americanos, hasta la rica variedad de actividades marítimas industriales, comerciales y recreativas de la actualidad. Debe contar con estas historias de manera auténtica y poder darles vida.

5 Mejorar el acceso y la movilidad: El W.F. es y sigue siendo una encrucijada. El futuro frente al mar debería permitir el desplazamiento seguro, cómodo y eficiente de peatones, ciclistas, vehículos y mercancías.

6 Crear una visión audaz que se adapte a lo largo del tiempo: La visión del W.F. debe definir claramente cómo se formará el W.F. y el carácter esencial de los elementos clave. Al mismo tiempo, la visión debe ser flexible para a lo largo del tiempo.

7 Desarrollar un liderazgo constante, desde el concepto hasta la construcción y las operaciones. Es necesario tener un liderazgo fuerte encargado de hacer realidad la visión de W.F. Este liderazgo debe garantizar la excelencia en el diseño y enraizar el proceso en un compromiso cívico amplio y transparente.



Las imágenes superiores muestran el grado de unión entre la traza urbana de la ciudad y el borde costero a partir de varias vías, peatonales, ciclo vías y de transporte público, en una perfecta simbiosis. Se aprecia todo el borde unido a la ciudad a pesar la densidad y barreras que hubo antes del proyecto, aún en evolución y ejecución.

Tabla resumen de casos / Elaboración propia.

CASO	CONTEXTO HISTÓRICO	INSTITUCIONALIDAD	INSTRUMENTOS Y POLÍTICAS	PROYECTOS REALIZADOS	CONCLUSIONES
<p>Puerto Madero</p> <p>Buenos Aires / Argentina</p> <p>Área de recuperación de puerto obsoleto</p> <p>Litoral Rivereño Antigo puerto Madero.</p>	<p>Por medio de la creación de una figura Estatal de carácter público-privado, sostenida en el tiempo y con cierta autonomía y propiedad sobre su borde, le permitió configurar una recuperación de un borde obsoleto hacia un borde de carácter público, unido a la ciudad y así poder conformar un waterfront.</p>	<p>(Corporación Puerto Madero C.P.M.)</p> <p>Sociedad anónima de gestión público-privada</p> <p>Integrada por :</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Estado • Ministerio de Obras • Municipio de Buenos Aires. • La Gobernación • Ciudad de Buenos Aires <p>(Alianza con la Sociedad Central de Arquitectos, S.C.A.)</p> <p>Integrada por :</p> <ul style="list-style-type: none"> • C.P.M • El Estado • Municipio de Buenos Aires. 	<p>Planes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concurso Público 1991 • Plan Maestro 1991 <p>Política :</p> <p>Nueva Protección Patrimonial sobre zona de antiguos edificios de Puerto Madero.</p> <p>Desafección de todos los lotes.</p> <p>Conformación de un nuevo barrio en la Zonificación U32, barrio N° 47, Puerto Madero.</p> <p>Aspectos puntuales de una Normativa más dinámica que se adapta al Plan Mayor.</p>	<p>Recuperación y reconversión de estructuras portuarias de los edificios abandonados del Puerto antiguo.</p> <p>Abertura del borde y reconexión con la traza de la ciudad a través de los ejes de avenidas principales.</p> <p>La construcción del parque verde ,reconectando el borde con la desembocadura ribereña del río tigre con la ciudad.</p> <p>La costura urbana a partir de la anexión de lotes o paños menores con los existentes de la traza del centro histórico.</p>	<p>Los Eventos estratégicos detonantes sobre el área :</p> <p>La generación y desarrollo de una transformación radical a través de un Plan Maestro & concurso Nacional.</p> <p>El uso de Estrategias Normativas puntuales y enfocadas sobre las Zonas Urbanas Portuarias y Ribereñas en obsolescencia.</p> <p>La construcción de una visión a partir de Asesorías virtuosas con expertos internacionales.</p> <p>El sostenido empuje de los primeros años de la Corporación, C.P.M, en la Gestión por configurar un frente de agua inclusivo con el espacio público de la ciudad.</p> <p>La figura de alianzas estratégicas entre los distintos actores, propiciadas por los primeros años de la corporación , permitieron una avance constante hacia un Modelo de gestión.</p>

CASO	CONTEXTO HISTÓRICO	INSTITUCIONALIDAD	INSTRUMENTOS Y POLÍTICAS	PROYECTOS REALIZADOS	CONCLUSIONES
<p>Puerto Génova</p> <p>Génova / Italia</p> <p>Áreas de renovación puerto antiguo</p> <p>Puerto Antiguo Génova-Liguria-Levante.</p>	<p>A través de un proceso histórico en el tiempo desde los años 60's en adelante, en donde se aprecian los eventos claves que detonaron y detonan avances sobre el borde puerto-ciudad en una constante renovación.</p>	<p>(Corporación Colombo 1992)</p> <p>Integrada por :</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Municipio Génova • La provincia y región • La cámara de comercio • La Autoridad Portuaria C.A.P. • Porto Antico Spa • El Estado <p>(Consorcio autónomo del Puerto C.A.P.)</p> <p>(Ente Colombo 1995) Funciona posterior al evento y es integrada por las mismas figuras anteriores.</p> <p>(Porto Antico S.P.A. 1995)</p> <p>(Agencia Waterfront y territorio 2004-2008)</p> <p>(Plan general del puerto. 2014-2015)</p> <p>(Waterfront di Levante 2017)</p>	<p>Planes :</p> <p>Plan Maestro 1960</p> <p>Plan Maestro 1980 Municipio de Génova</p> <p>Plan Maestro 1984 Génova / Liguria</p> <p>Plan Expo-Colón / Celebración 500 años 1984-1992 / Renzo Piano</p> <p>Master Plan Blue Print 2014-2015</p> <p>Política :</p> <p>Plan Regulador General de Génova 1964. Puesta en valor de la reconversión urbana y reconocimiento de piezas patrimoniales de arqueología industrial.</p> <p>Plan Regulador General de Génova y Liguria 1984. Proveer funciones urbanas y servicios para el puerto y centro histórico, protección de funciones marítimas y ampliación del puerto.</p> <p>Modificación del Plan regulador de Génova 1987. Renovación del Malecón y de la puerta de Siberia. Prospección de futuras áreas a intervenir</p> <p>Declaratoria Patrimonial UNESCO 2006 ,del centro histórico. Normas urbanísticas de protección.</p> <p>Master Plan Blue Print Reconversión urbana y ampliación nueva hacia Levante. Traslado de funciones, nuevos muelles.</p>	<p>Recuperación y reconversión de estructuras portuarias d del Puerto antiguo.</p> <p>Demolición del viaducto antiguo.</p> <p>Reconversión de usos a partir de los proyectos detonantes de la celebración 500 años :</p> <p>Plaza, El Bigo, Atrio, Pabellones, Palacio San Giorgio, Acuario, Siberia, Anfiteatro, Almacenes, Capitanería.</p> <p>Waterfront Génova, terminado</p> <p>Renovación de áreas antigua y Demolición de estructuras abandonadas.</p> <p>Waterfront Levante.</p> <p>Actualmente en etapa de construcción</p>	<p>La vitalidad de los sucesivos Planes ,Maestros en la Planificación urbana de la ciudad hacia una renovación urbana, en la conformación consistente del borde costero en un frente de agua.</p> <p>La construcción de una visión sobre una nueva relación entre la ciudad/puerto.</p> <p>La celebración de los eventos claves de la Ciudad :</p> <p>Expo Colón ,EL G8 La capital turística de Europa, la celebración del Mar</p> <p>La Declaratoria patrimonial del año 2006</p> <p>Construcción de nuevos canales de agua en el borde antiguo hacia levante.</p> <p>La reconversión de antiguas áreas industriales más lejanas del puerto antiguo, potenciando las existentes, navales ,marítimas y otras.</p> <p>La reparación ambiental sobre el litoral costero.</p> <p>La visión persistente de Renzo Piano, como un Arquitecto emblemático de la Ciudad ,conformó un cuerpo de ideas consensuadas en el transcurso de un tiempo largo.</p>

CASO	CONTEXTO HISTÓRICO	INSTITUCIONALIDAD	INSTRUMENTOS Y POLÍTICAS	PROYECTOS REALIZADOS	CONCLUSIONES
<p>Puerto Seattle</p> <p>Seattle / U.S.A.</p> <p>Área de renovación de la bahía Elliot</p> <p>Litoral Costero de Muelles</p>	<p>A través de un momento clave marcado el año 1911, mediante su autonomía y propiedad sobre su borde litoral, que le permitió la toma de decisiones y una autonomía en adelante sobre todos los futuros eventos claves que detonaron avances sobre el borde puerto-ciudad.</p>	<p>(Port Commission Property 1911)</p> <ul style="list-style-type: none"> Figura Pública por Ley, Comisión de Puertos de Seattle. <p>Integrada por :</p> <ul style="list-style-type: none"> Municipio de la Ciudad, 5 Comisionados Votantes <p>(Alianzas con Puertos regionales)</p> <p>Integrado por :</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Tacoma y Alaska</i> <p>(Waterfront de Seattle 2012)</p> <p>Integrado por :</p> <ul style="list-style-type: none"> Depto. Transporte Seattle Dpto. Planificación y desarrollo Depto. de parques y recreación. Actores público-privados. <p>(Hinterland - Alianza con ferrocarriles costa este-oeste)</p>	<p>Políticas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Creación de distritos y control sobre el litoral portuario. Propietarios de los lotes portuarios. Votación vinculante en la toma de decisiones sobre el litoral-borde costero. <p>- Autonomía en Tres ejes de acción; en proyectos, promoción del comercio y el crecimiento económico local.</p> <p>Planes:</p> <p>Plan Maestro Seattle</p>	<p>Waterfront 2012</p> <p>En etapa inicial con avances significativos a partir de :</p> <ul style="list-style-type: none"> Demolición del viaducto Construcción del Túnel Reconstrucción de antiguos muelles en nuevos muelles La anexión y reconstrucción del tejido urbano de la traza de la ciudad con el borde- litoral Anexión de Nuevos usos y funciones sobre ese borde 	<p>Al tener un control sobre el territorio de borde costero / litoral costero, la ciudad puede decidir sobre sus nuevas relaciones entre el la ciudad /puerto.</p> <p>Los sucesivos acontecimientos de crecimiento del puerto, han generado alianzas estratégicas en compartir las cargas con otros puertos de la región.</p> <p>Cierta cultura urbana en la visión integral del territorio en la planificación de sus parques, el litoral costero , su hinterland y un desarrollo productivo regional actual más integrado y reparador (Costa Oeste , Seattle , Portland, Tacoma y otras ciudades).</p>

3.4. Conclusiones sobre los casos

1) Puerto de Seattle (De los aspectos positivos):

El caso del Puerto de Seattle analizado acá, establece desde su base de origen la condición de puerto público, el cuál delega parte de su jurisdicción y potestad a la administración de la ciudad y a la decisión de sus ciudadanos en decidir proyectos y necesidades sobre su borde costero y portuario, en ese sentido es vinculante.

Capaz de tener un crecimiento sostenido debido a una ecuación virtuosa de múltiples eventos históricos favorables y a la vez. Por una parte, el tamaño del puerto de Seattle y su relación estratégica con las vías de transporte, la red de tren muy fuerte y presente en los muelles del puerto actual e interconectada con todo el territorio este-oeste, el aeropuerto de alto tráfico y la decisión entrar en la era de los contenedores ampliando su zona de movimientos hacia la rivera y boca del lago Washington, sobre una gran plataforma alejada de la ciudad o Down Town, pero conectada al *hinterland* del territorio mediante el tren.

- La capacidad de control y jurisdicción ganada mediante la ley de 1911 y su ampliación, sobre de todo el litoral costero de la bahía de la ciudad y su capacidad descentralizadora, de poder crear distritos portuarios vía ley, independientes del poder central, del condado o municipio y del gobierno.

- La independencia y autonomía en el poder de toma de decisiones de la ciudad, sobre su borde costero, en tres ejes esenciales: proyectos u operaciones, la promoción del comercio y el crecimiento económico local.

- En la administración central del puerto de Seattle están la **Comisión de puertos de Seattle** (Port Commission Property) , que son dueños de las propiedades y lotes del litoral de la bahía Elliot, y que está conformada por 5 comisionados elegidos por todos los ciudadanos votantes del condado de King, Washigton, cada 5 años.

- La importancia de la Agencia y Visión sobre la ciudad en donde la organización a cargo del frente de agua es la **Waterfront Seattle del año 2012** y su comité, que a su vez se relaciona directamente con el Departamento de Transporte de Seattle, el Departamento

de Planificación y Desarrollo y el Departamento de Parques y Recreación, más una red virtuosa de actores público- privados.

- La capacidad técnica constructiva de armar, desarmar y reparar infraestructuras de borde costero por la ventaja de ser en una bahía abrigada, de profundidad de aguas y mareas estables.

- Al tener una relación virtuosa con su *hinterland* y red de trenes, que cruzan el país desde el atlántico al pacífico, permite grandes flujos expeditos de intercambio de mercancías.

- La posición estratégica entre la cercanía con el continente asiático y el canal de Panamá, mantienen al puerto conectado a esa red intercontinental de cercanía.

- La asociatividad con otros puertos de su zona, el caso de Tacoma y Alaska, unida a su ubicación estratégica del tren con el aeropuerto Seattle-Tacoma y su industria aeronáutica.

De los aspectos negativos:

- Uno de los aspectos negativos es que el acelerado y continuo aumento de cargas por containers asociada a la red de trenes de carga, ha generado un espacio de suelo urbano cautivo y cerrado sobre un borde de la bahía que finalmente, genera externalidades negativas sobre el territorio ambiental natural y marino de la desembocadura de lago Washington y sus antiguos humedales.

- La pérdida de espacio público sobre el litoral costero por una era mono funcional y de dominio absoluto del puerto y red de trenes de carga sobre el litoral de la ciudad.

- Una relación poco armónica con el medio ambiente a partir de construcciones no sustentables sobre el litoral.

2) Puerto Génova (De los aspectos positivos):

El caso del Puerto de Génova analizado, se manifiesta como un ejemplo integral de cómo la ciudad puerto puede y debe crecer bajo lineamientos de planificación urbana mayor gestionados por figuras público-privadas y dentro de una franja de tiempo sostenido y amplio de más de 50 años. Además muestra una capacidad de continua evolución a los cambios históricos y económicos siempre pensados desde una raíz cultural y una vocación de mar.

- La idea de haber propuesto un Plan Maestro entre las dos comunas de Liguria y Génova, con enfoque en la permeabilidad entre el centro histórico, la ciudad y el puerto antiguo.

- La creación de figuras público-privadas, como la *Colombo del año 1992* y la *Porto Antico S.p.A*, en donde se agruparon el Ayuntamiento, la Autoridad Portuaria y la Cámara de Comercio, además de otros actores claves privados.

- Los actuales crecimientos de la ciudad se han dado en una alianza estratégica entre el ayuntamiento, la provincia, la región, la autoridad portuaria y los políticos.

- La capacidad que ha tenido la región de proponer políticas públicas y modificaciones en la normativa urbana que han dado estabilidad en el tiempo.

- La gestión de la ciudad en términos de ponerla en un contexto de celebraciones universales, como la del quinto centenario los 500 años del descubrimiento de América por Colón en 1992, o como la del nombramiento de capital cultural europea y otros, detonando oportunidades para la relación de su centro histórico con su puerto/ciudad/mediterránea.

- La construcción de un liderazgo transversal en una constante vitalidad de un Arquitecto y su estudio de Arquitectura comprometido con la ciudad a través de un camino casi altruista encarnado en la figura de Renzo Piano y su compromiso sostenido con entregar propuestas a su ciudad natal.

- La sobrevivencia del puerto histórico a todos los eventos históricos del Mediterráneo y su capacidad de crecer , en una suerte de re invención siempre contemporánea.
- Una capacidad de gestión en los usos del centro histórico comprendiendo los eventos históricos de la ciudad y su capacidades alternativas al puerto que le generan una economía paralela a partir del turismo cultural y convivencia de distintos usos sobre el borde costero.
- La capacidad técnica constructiva de introducir agua y embarcaciones menores a través de dársenas que generan instancias de permanencia y suelo público.
- Su capacidad de reconvertir áreas de desuso en nuevas prestaciones actualizadas y de reparar sosteniblemente el medio ambiente del litoral costero.
- La no dependencia de la zona declaratoria patrimonial de su sitio el año 2006 por la UNESCO, para gestionar su Plan de Gestión de su Patrimonio, lo que le ha permitido avanzar en caminos paralelos sobre otras áreas sin declaratoria patrimonial.
- La capacidad de detonar cada ciertos años eventos claves y tras estos, detonar oportunidades para la relación de su centro histórico con su puerto/ciudad/ mediterránea.

De los aspectos negativos:

- La multiplicidad de usos asociados hacia el turismo, ha provocado una sobre explotación del sector con externalidades negativas sobre su patrimonio.
- La concentración de usos sobre el borde costero o litoral de embarcaciones menores, no ha dejado espacio a la recuperación de su medio ambiente natural.

3) Puerto Madero (De los aspectos positivos):

El caso de Puerto Madero analizado, es ilustrativo ya que presenta una reconversión de dimensiones mayores sostenida en el tiempo, sobre un borde de puerto antiguo abandonado y castigado por la memoria colectiva de la Ciudad (la antigua zona de tuberculosos). Fue capaz de construir alianzas y voluntades para reactivar y recomponer la trama urbana de la ciudad con su antiguo puerto.

Desde el año 1989 al 1996 ocurrieron los siguientes eventos detonantes más relevantes:

- Se estableció a partir de un concurso público, un Plan Maestro muy acotado y controlado a partir de sus bases inalterables y a la vez en términos normativos urbanos, se estableció una normativa específica integral sobre el área a partir de una Política Nacional Patrimonial Nueva.
- Es fundamental la figura de la corporación antiguo puerto Madero, C.P.M. de origen estatal, como una sociedad anónima de gestión, ya que permitió controlar y llevar a cabo la propuesta y a la vez sumar voluntades al abrir una posibilidad de diversas alianzas público-privadas estratégicas a variados actores de la ciudad.
- Esta C.P.M., creada mediante acta de constitución de sociedad anónima, conformada por Ministerio de Obras, el Ministerio de Interior y el Municipio de Buenos Aires, lograron desafectar los terrenos y lotes del área portuaria para conformar un nuevo barrio a urbanizar, la zonificación U32 y el barrio N° 47 Puerto Madero.
- El gobierno de la Nación y de la ciudad de Buenos Aires se transforman en socios igualitarios y participativos del proceso urbano de la ciudad.
- Fueron capaces de permitirse una asesoría estratégica con el Ayuntamiento de Barcelona, que permitió construir una visión de ciudad/puerto, frente de agua a un estándar global. Mediante la colaboración de expertos claves como, Joan Alemany, Jordi Borja , Joan Busquets y otros.

- Al final la C.P.M., logra generar una relación de trabajo muy directa con la Sociedad Central de Arquitectos (S.C.A), y en beneficio de la ciudad se logra poner una norma de protección patrimonial a los edificios históricos sobre los diques.

- Se logró a partir de múltiples fuerzas y voluntades, generar un Waterfront inclusivo, abriendo un borde urbano hacia la rivera del río y reconectándolo a la trama urbana histórica.

De los aspectos negativos:

- Uno de los aspectos negativos tiene que ver con los continuos conflictos entre los sesgos ideológicos de los gobiernos de turno, los cargos políticos y el giro de visión de la C.P.M, hacia un carácter más liberal pro políticas de liberalización de suelo urbano, que propiciaron a que los lotes fueran vendidos a empresas inmobiliarias de mayor tamaño. Configurando así proyectos de escala mono funcional de tipo inmobiliaria por sobre otros más sociales de menor tamaño y diversidad de usos.

- Cambios y retrocesos en las políticas y normativa urbana, que influenciaron hacia un mayor tamaño de paños-lotes para la venta, propiciando un tipo de especulación que detonó áreas de exclusividad y lujo hacia la vivienda, aumentando el valor del suelo y dividiendo así nuevamente a la ciudad en dos.

- Una tendencia en las últimas etapas de puerto madero, hacia la gentrificación sobre áreas que estaban destinadas inicialmente hacia una rentabilidad social.

- Se logran sólo las primeras etapas de un proyecto integral que no se consolidó en un total sino que en parcialidades y fragmentos. No obstante logró sus objetivos de recomponer la trama urbana de la ciudad con su abandonado puerto originario.

4. Valparaíso y su dinámica de borde costero, antecedentes históricos

Este capítulo expone los antecedentes históricos más relevantes en la formación del borde costero en estudio, sobre la zona Barón-Yolanda, lugar límite de la ciudad, desde donde se establece la primera estación de trenes de Valparaíso y su Maestranza. Se muestra también a partir de estos acontecimientos urbanos, como se articula la evolución de crecimiento de su borde natural de litoral, hasta convertirse en un lugar de funciones industriales ferro-portuarias. A partir del estudio y yuxtaposición de planimetrías y mapas comparados, se muestra su estructura y función sobre esa porción de ciudad y su influencia y dinamismo sobre una dimensión urbano, social y económica. Finalmente se realiza un estudio y un análisis urbano espacial a partir de croquis, dibujos y fotografías sobre visitas al lugar.

La historia urbana de Valparaíso está marcada por varias etapas de crecimiento muy claras y que tienen que ver con tierra-territorio que se le va ganando al mar, al menos son cuatro⁶ en donde la cuarta vendría a representar el auge arquitectónico, urbano e industrial más representativo e identitario del espíritu de la modernidad técnica del siglo XIX, que configuró una ciudad puerto a nivel mundial. La relevancia de los espacios urbanos públicos ganados más notorios, se dieron a partir de esa época y hasta principios del siglo XX con gran dinamismo y con una mirada de ciudad más democrática y comunitaria.

Este crecimiento vertical y de borde límite con el mar, según Texido, *“establecía entonces una lógica particular de crecimiento que se instalaría con holgura sobre las nuevas superficies ganadas al mar, logrando además que las vías absorberían los flujos propios de la ciudad y el puerto y que coexistieran actividades diversas sobre un territorio altamente demandado. Surgen los bodegajes en subterráneos —con el consiguiente ahorro en el nivel de rellenos—, comercios en las plantas bajas —con una sub división predial en el eje mar-cerro (llegada-salida)—, oficinas comerciales en los segundos pisos y viviendas en los tres o cuatro pisos siguientes”* (Texido, 2009: 70-73).

8 Alberto Texido (2009). "Evolución del frente marítimo" ARQ N° 73, Valparaíso. Ediciones ARQ, Santiago, p. 70-73.

Por otro lado y asociado a este crecimiento urbano inicial, que derivó en un posterior desarrollo arquitectónico industrial, la relevancia del ferrocarril fue clave, como un generador y motor en el posicionamiento de industrias alrededor y sobre sus ejes de influencia (Torres, 2013).

El ferrocarril fue un dispositivo técnico que aportó al flujo e intercambio de mercancías, hacia una economía industrial (Guajardo, 2007), pero que a la vez influenció sobre la distribución del territorio una serie de posibilidades y detonantes de futuros poblamientos en una administración de dominio geopolítico sobre el territorio centro-sur. Esto fue ocurriendo y prueba de ello son los inicios de centralidades periféricas que fue entrelazando a pesar de las distancias. Una red lineal que unió en cuestión de minutos, los poblados interiores a partir de la lógica Valparaíso con Viña del Mar, luego Quilpué, luego Villa Alemana y Limache.

En las tomas fotográficas de Le Blanc 1884-1888 (las dos figuras superiores), aparece este rasgo en la utilización del espacio abierto de borde público a modo de una gran plataforma de trabajo que fue perfilando una particular lugaridad en términos de dinamismo de intercambio entre la producción del espacio urbano y una especialización de su suelo.

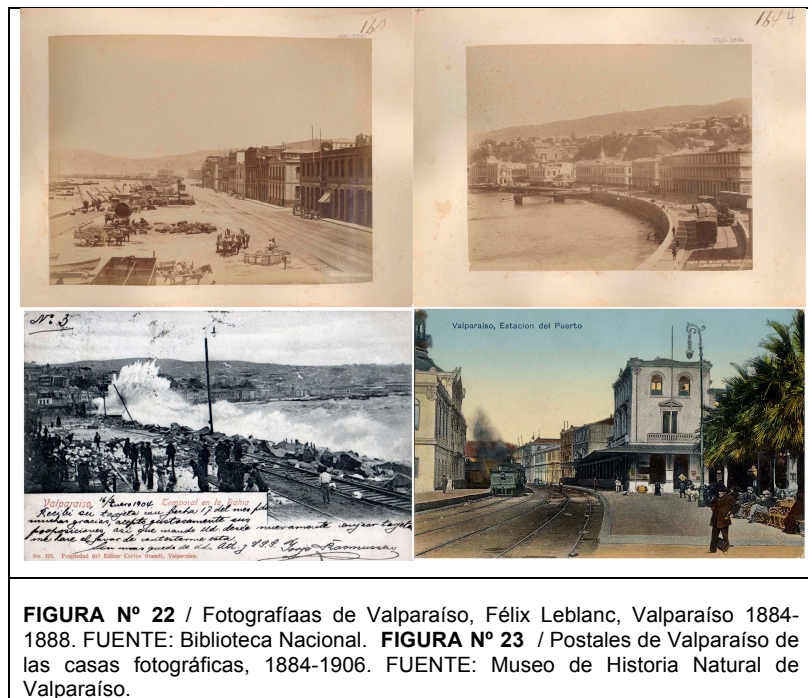
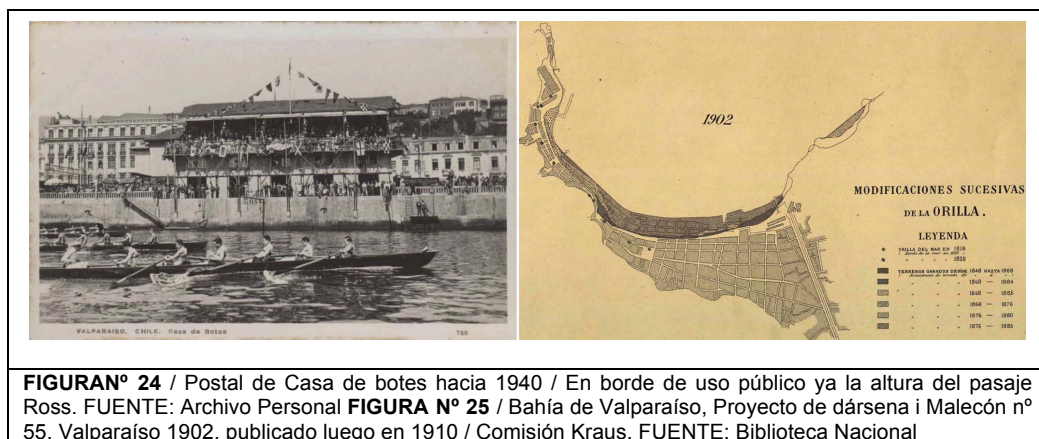


FIGURA N° 22 / Fotografías de Valparaíso, Félix Leblanc, Valparaíso 1884-1888. FUENTE: Biblioteca Nacional. **FIGURA N° 23** / Postales de Valparaíso de las casas fotográficas, 1884-1906. FUENTE: Museo de Historia Natural de Valparaíso.

En las dos imágenes inferiores se puede ver esta idea de la Metrópolis en extensión de borde. La línea del tren inmersa en el epicentro del intercambio comercial de la ciudad, como una vía de transporte público viva, abierta y colocada estratégicamente entre el borde del edificio de la bolsa, (imagen izquierda) y a la estación Puerto (imagen derecha), todo a un par de metros del muelle de embarcación sobre el mar.

La Ciudad adquirió así una particular movilidad y conectividad entre su borde costero, el mar y sus edificios.

Este borde público de paseo siempre estuvo contrastado con maniobras de puerto, (ver figura inferior izquierda) por así decirlo convivieron y se complementaron en sus funciones de uso y programa múltiple, de una forma muy dinámica. El paseo del Malecón como se le llamó, también albergó áreas de remos y deportes.



FIGURAN° 24 / Postal de Casa de botes hacia 1940 / En borde de uso público ya la altura del pasaje Ross. FUENTE: Archivo Personal **FIGURA N° 25** / Bahía de Valparaíso, Proyecto de dársena i Malecón n° 55. Valparaíso 1902, publicado luego en 1910 / Comisión Kraus. FUENTE: Biblioteca Nacional

En la (imagen derecha del plano de Kraus), se aprecia el crecimiento urbano de Valparaíso a través del desplazamiento constante de su línea de borde que le va ganando tierra al mar, y que se manifiesta con fuerza en una primera avanzada del borde de tierra o relleno a partir del año 1818 al 1828, luego una segunda línea de avanzada a partir del año 1848 al 1866. Se ve que los espacios se fueron copando y acomodando a medida que se le ganaba suelo al mar. En el año 1855 se consolida el primer tramo del tren entre Valparaíso y Viña del Mar (de 7 kilómetros), luego el año 1863 se extiende hacia el poniente a la estación Bellavista (el mismo año en que consolida el tramo final entre Santiago y Valparaíso) y finalmente hacia el año 1876 hasta la estación del puerto. Todos los traslados de mercancías y de arribos hacia el puerto se hacían mediante una red de tranvías de sangre y luego de tranvías eléctricos, en donde funcionaba una red interconectada de transporte público y de carga.

4.1 La antigua estación cabezal de trenes, ex - maestranza Barón

Este punto neurálgico en cuanto a funciones y labores asociadas a carga y descarga de productos, que junto a otro elemento importante como el muelle de carga de carbón, configuraron en toda el área de la actual bodega Simón Bolívar ubicada más al poniente y el gasoducto, un área de impacto industrial de intercambio y producción con significancias y repercusiones en el auge de una dinámica mayor de poblamientos sobre el Cerro Barón, Cerro Placeres y su área de influencia más próxima al plan del barrio Almendral.

La maestranza sufrió cambios de tamaño y traslados hacia el borde para dejar espacio a la construcción del camino de borde costero (el camino plano de 1906), que establecía una nueva ruta paralela a la del tren, de transporte público y privado muy expedita y revitalizante sobre los nuevos poblamientos urbanos de borde ladera y meseta entre Barón y Viña del Mar.



Se aprecia en las dos vistas inferiores, desde la entrada hacia la estación Barón, el área de ocupación ferroviaria, hoy el actual nudo Barón, que posteriormente se fue abriendo al paso del camino costero y la conexión con Viña del Mar, Quillota y luego Santiago (Alliende, 1993). Se torna así en una estación ciudadana parte de un sistema⁷ de

⁷ María Isabel Pavez (2009). El territorio como un sistema, Fundamentos epistemológicos y conceptuales en diversos autores.

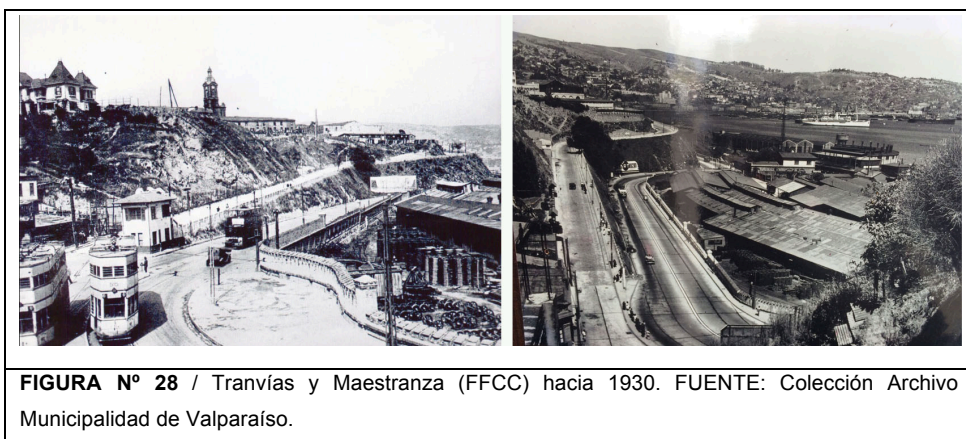
transporte mayor que dialoga con su entorno y es puerta de ciudad / territorio / región / puerto.

En la vista contraria desde la Avenida Argentina (imagen superior) hacia el mar, la estación de trenes Barón es el remate de la misma y marca una puerta de salida y entrada a Valparaíso (puerto) y al Almendral (plan). Se ubica sobre el estero en la zona de la desembocadura del estero sobre la playa.

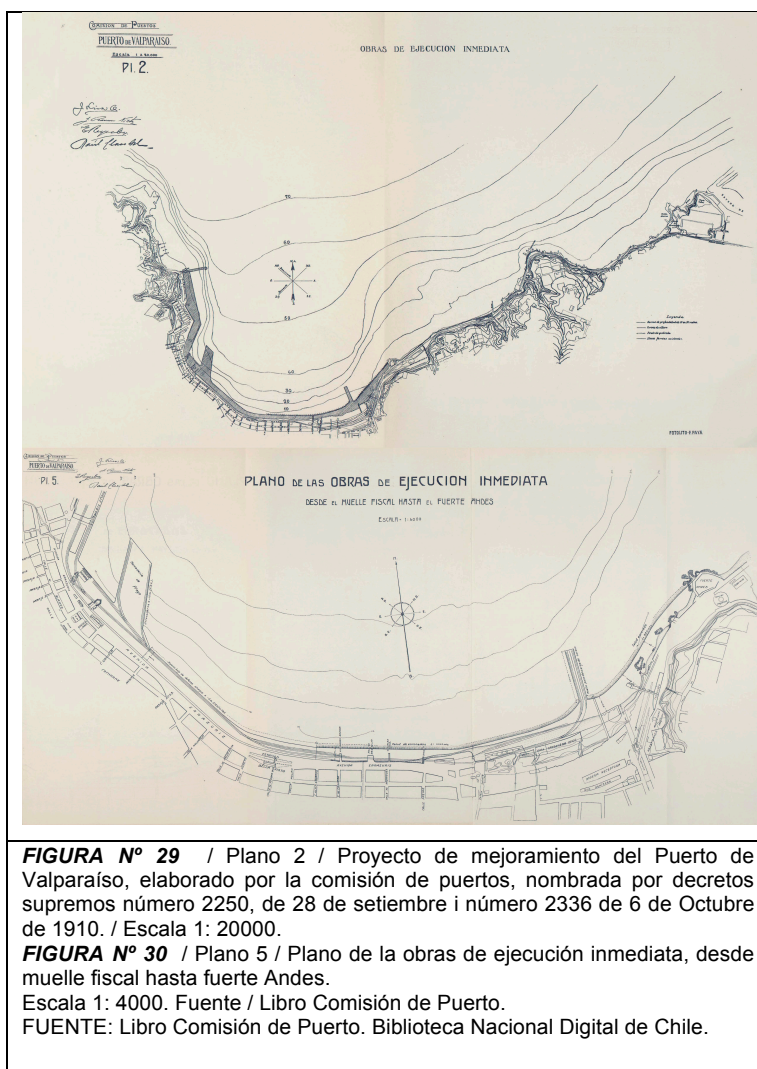
4.2 El Caso del borde ferro-portuario, Barón-Yolanda

El período de mayor fuerza industrial del siglo XIX, específicamente desde 1850 a 1930 y su evolución industrial, en lo que se denomina la modernidad entendida desde la tercera revolución urbana (Soja, 2008). La modernidad como motor de cambio sobre las ciudades y específicamente sobre los modos de producción. La colonización Europea hacia otros lugares del mundo, a través del comercio mercantil fueron los primeros esbozos del primer sistema mundial conscientemente moderno, modernizador y modernista.

La primera estación de trenes y terminal de Valparaíso es la estación Barón, que se situó como el límite o umbral de salida y entrada a la ciudad. Además de ser estación, albergaba toda un área de talleres y maestranza activa y originaria. Las faenas de carga, traslado y muelle confluían en este mismo lugar, es decir una conjunción de procesos productivos sobre un área muy esbelta y que se detalla por estos usos y faenas en las imágenes inferiores.



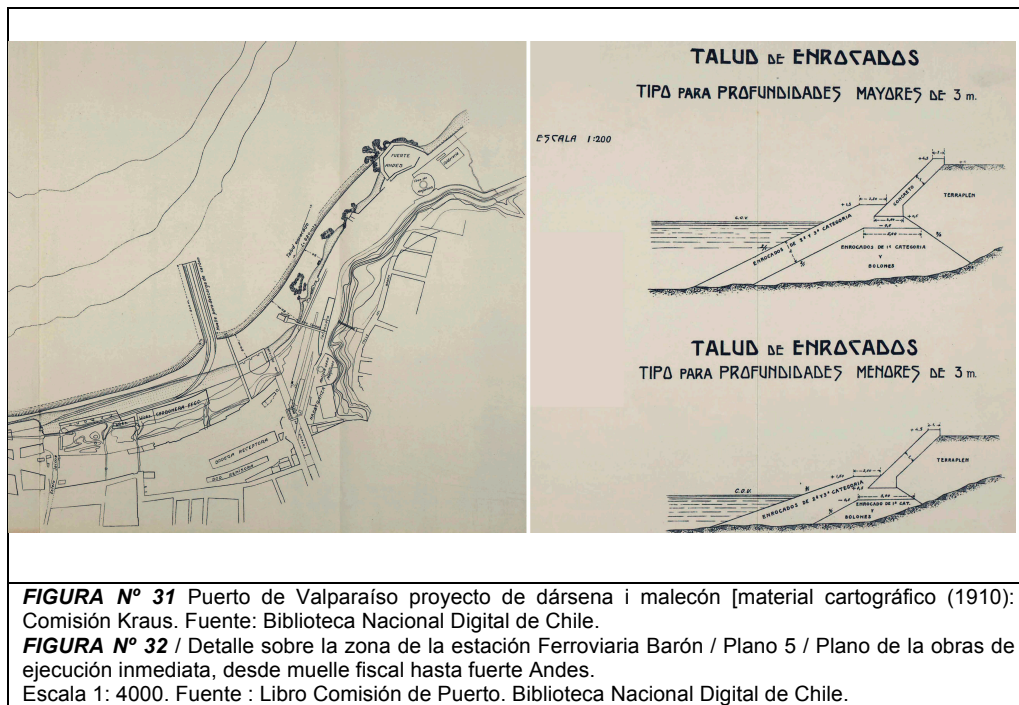
El muelle de carga y descarga de carbón para el tren y el gasoducto, los carros de traslado de mercancías asociadas a la estación, los galpones de bodegaje, la salida de productos desde los talleres de reparación y producción de piezas de ferrocarril, la casa de máquinas, la torna mesa originaria y los carros de sangre hacia el centro de la ciudad.



Luego de la llegada del tren y sus instalaciones se comienzan a suceder y a perfilar varias propuestas debido a la constante arremetida del mar en la costa portuaria y sus sucesivos daños en la infraestructura, debido a los precarios bordes de playa que aún no se constituían en barreras de protección hacia la ciudad. Luego de sucesivos intentos de ideas, surge el proyecto de mejoramiento del Puerto de Valparaíso, elaborado por la Comisión de Puertos, nombrada por decretos supremos número 2250, de 28 de septiembre, número 2336 de 6 de Octubre de 1910 (Fagalde, 2011).

El Plano 2 de la figura N° 29 superior, a escala 1: 20.000, con información de curvas de nivel de profundidad cada 10 metros, en donde se aprecia el borde anterior de playas y roqueríos existentes y el proyecto del nuevo borde constituido por una plataforma que da orden y amplitud hacia el mar.

En la propuesta de ampliación y anexión de tierras de rellenos sobre el mar, (sobre los estudios anteriores realizados por Kraus), acerca de profundidad y mareas, se aprecia el detalle sobre el plano de la figura N° 31, en donde la estación queda circunscrita en una suerte de traslado y ampliación futura hacia los terrenos ganados sobre el fuerte Andes.



Esa delgada área que ocupaba entre la desembocadura del estero las Delicias, hoy Avenida Argentina y el borde de playa-mar, comienza a des saturarse, ampliando el espacio de carga y maniobras asociadas al tren y al abastecimiento de la ciudad.

Se aprecia en el corte del plano de la figura N° 32, el muro de contención (talud de enrocados, de 1.040 m. más otro de 620 m.) propuesto a lo largo del borde desde la actual estación Bellavista hasta el fuerte Andes.



FIGURA N° 33 / Superposición de ambos planos- cartografías escaladas a 1: 5000, en base a Plano de la de Ciudad de Valparaíso, corregido y aumentado por el Ingeniero, Francisco E. Garnham (1897). Director de Obras Municipales. Plano oficial aprobado por el primer alcalde Simón León Silva, para ser utilizado por las oficinas Municipales. / Escala 1: 5000. **FIGURA N° 31** / Plano 5 / Plano de las obras de ejecución inmediata, desde muelle fiscal hasta fuerte Andes. Escala 1: 4000. FUENTE: Libro Comisión de Puerto. Biblioteca Nacional Digital de Chile. FUENTE: Superposición/Elaboración propia.

La superposición de ambos planos-cartografías escaladas a 1: 5000, en base al Plano de la Ciudad de Valparaíso, corregido y aumentado por el Ingeniero, Francisco E. Garnham (1897). Director de Obras Municipales. Plano oficial aprobado por el primer alcalde Simón León Silva, para ser utilizado por las oficinas Municipales. / Escala 1: 5000. Y el plano N° 5 de las obras de ejecución inmediata de la comisión Kraus, de escala 1 : 4000, igualado a escala 1: 5000.

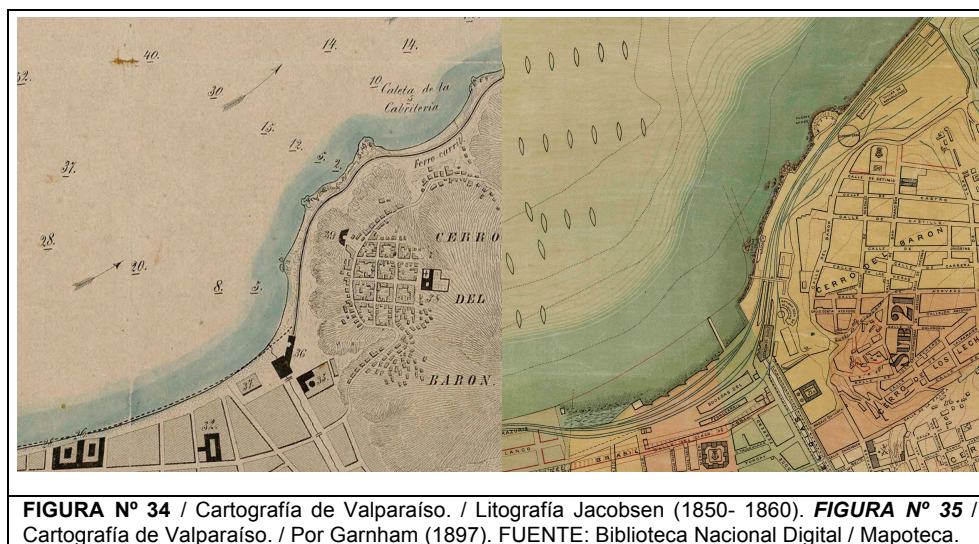
Se aprecia en este escalamiento, el avance sobre la línea de la costa en 80 metros, en la zona de la desembocadura del estero, el muelle avanza en 200 metros y todo el borde (poniente-oriente) del malecón desde los almacenes fiscales hasta el fuerte Andes promedia entre 20 y 40 metros. Lo que finalmente consolida a este borde como la silueta base final y actual del borde costero de Valparaíso.

Luego de este avance los rellenos configuran una nueva plataforma y permiten ir consolidando las múltiples funciones asociadas a la faena ferroviaria y energética de la ciudad-puerto.

Del lugar y su evolución de habitabilidad urbana

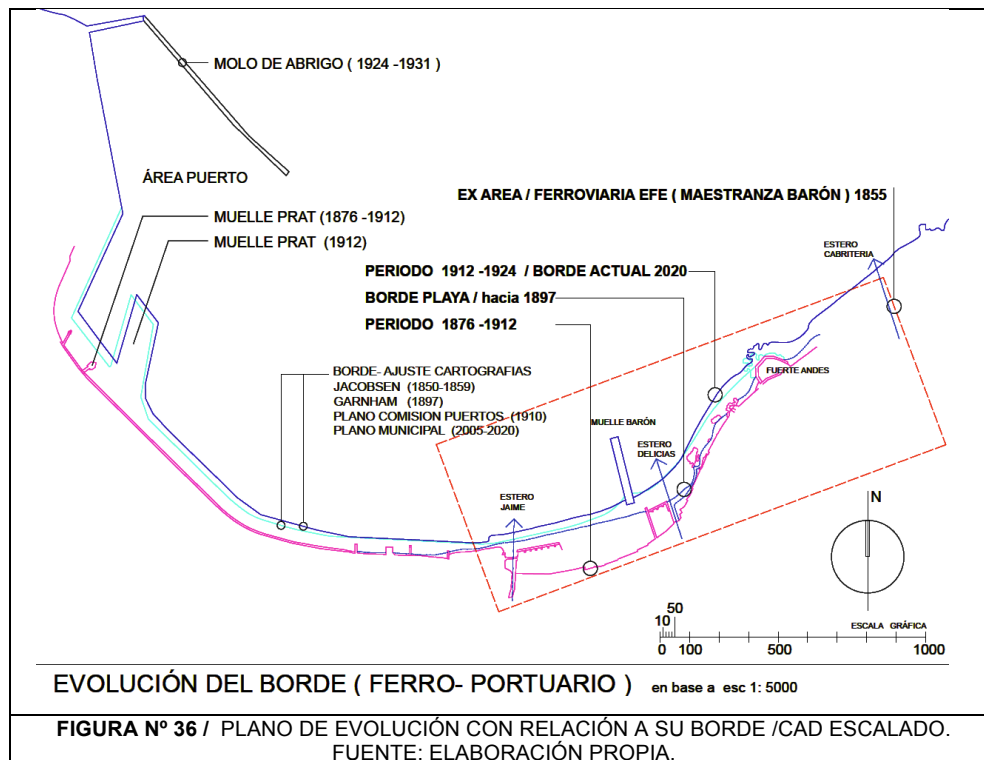
El área de la antigua maestranza Barón se fue trazando en una sucesiva cadena de acontecimientos, al ir ganando tierra y lugar sobre el borde de playa, mediante una domesticación paulatina del medio natural, Álvarez (1996). Su posición fue variando según los continuos rellenos y ganadas al mar, pero su origen siempre fue posicionándose contiguo a todo el conjunto ferroviario. Lo que hoy vemos es una sucesión de capas y vestigios muy importantes pero que a primera vista no dan la noción de un total. Pero que al dibujar (*croquis que más adelante muestran ese espacio copado*) el área, aparece el vestigio delineando límites y fronteras originarias. Cierta espacio físico anterior, hoy ha sido copado por nuevas construcciones y barreras, pero la primera división territorial aún está presente a pesar de las continuas modificaciones y capas de relleno, cemento y edificios.

La importancia de los trazados que muestran las posiciones físicas sobre el territorio a partir de las cartografías, en una primera mirada, hablan de las las posiciones originarias. A partir del plano de 1897 de Garnham (figura N° 35), la estación Barón, se configura como un espacio de infraestructura de galpones asociada al trabajo de reparación y producción de maquinarias de la Maestranza Barón y en el plano de la litografía de Jacobsen 1850, (figura N° 34), se configura como la estación en sí, inicial del ferrocarril, en una red lineal de conexión entre Valparaíso, Viña y Santiago.



La litografía de Jacobsen (figura N° 34), muestra el borde costero anterior a la estructura ferroviaria de Barón y los inicios de la estación de Valparaíso (en color negro). Además

muestra toda la futura área de expansión sobre los dos principales cauces de agua sobre sus playas existentes, el cauce del estero de las Delicias (hoy Avenida Argentina) y la caleta de la Cabritería (hoy el sector Yolanda). La cartografía de Garnham (figura N° 35), además muestra la extensión posterior de la Maestranza hacia el sector de Yolanda.



Al trazar y comparar las tres cartografías y superponerlas escaladas a 1: 5000, (en base al plano de la de ciudad de Valparaíso, corregido y aumentado por el Ingeniero, Francisco E. Garnham (1897), con la litografía de Jacobsen (1850-59) y el plano Municipal de (1986 y del 2005).

La figura (reconstruida de los tres planos) muestra, la línea azul silueta de borde que es la extensión final de la ampliación hacia el mar , la vía férrea que se fue adaptando luego a esos terrenos planos ganados y quedó entre estos dos límites (el de la playa y el del relleno). Lo que permitió finalmente su extensión expedita hacia la zona actual del puerto y muelle de embarque, debido a la seguridad de los taludes enrocados, que permitió que la línea del tren corriera por un borde de seguridad apto para los oleajes.

Toda el área crece en la medida de su especialización, primero de producción ferroviaria, luego de desembarco de carbón sobre la playa y sus desagües de quebradas y esteros y sobre un área que desordenadamente se adaptaba al rigor del mar.

Ocurre que este borde resultante es la nueva plataforma de crecimiento de la estación y su maestranza, que ordena el espacio de asentamiento, en adelante la lugaridad que necesitó posteriormente un espacio de producción en continuo crecimiento, aunque lo hace tapando capas existentes de naturaleza, cauces, rocas y espacio geográfico, por otro lado, gana ese plano artificial, para su producción, todo a la vez en un proceso de reconversión productiva industrial en continua adaptación.

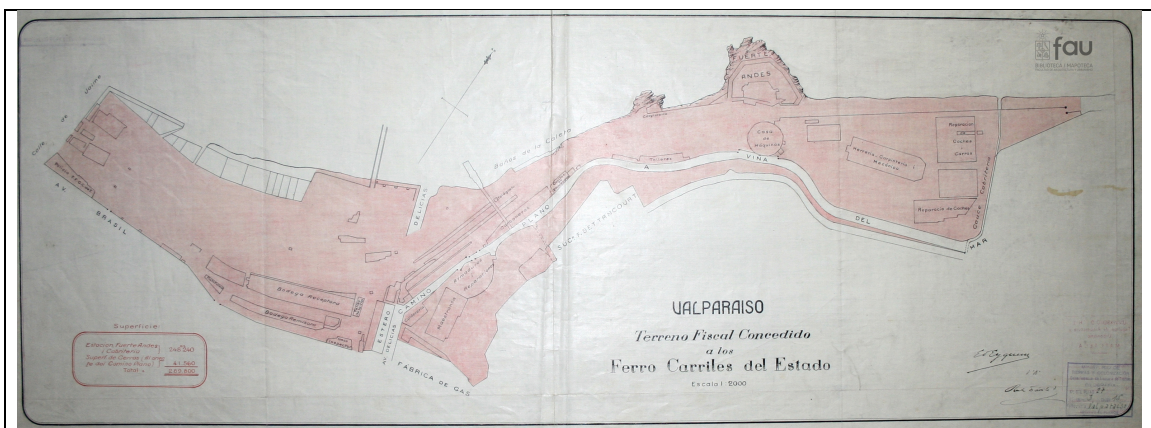
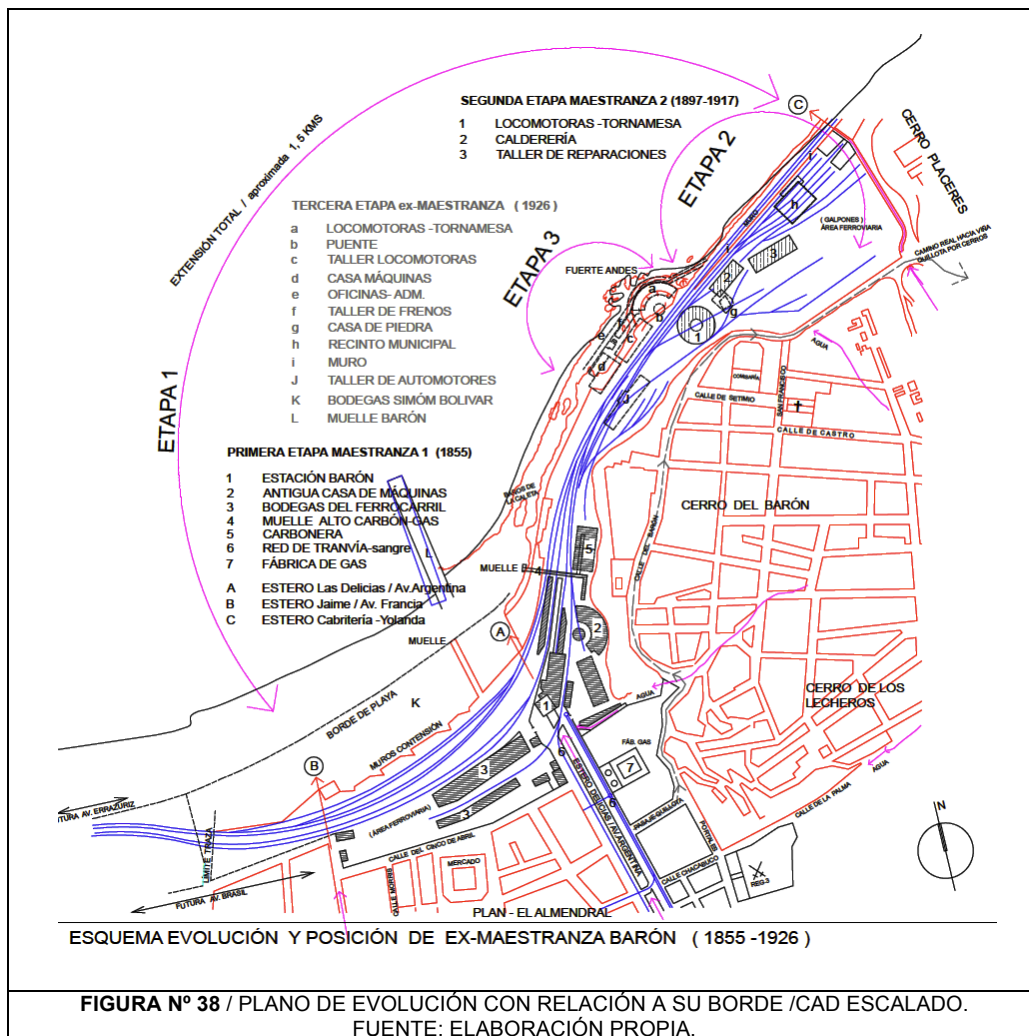


FIGURA N° 37 / Concesión de área fiscal a Ferrocarriles del Estado (FFCC). FUENTE: Biblioteca- Mapoteca FAU.

En el antiguo plano (de la figura inferior N° 37) que comprende los años 1900-1906, muestra toda el área delimitada de terrenos de concesión otorgada a Ferrocarriles del Estado, aún no se construía la línea o borde de rellenos del proyecto de mejoramientos de la comisión de puertos Kraus (visto anteriormente en las figuras superiores). No obstante en esta etapa se logró consolidar todo el espacio urbano a desplegar de la Maestranza.

Este nuevo espacio urbano, cambia desde una posición precaria de borde natural de playa inundable a una de plataforma estable urbana, reconectada a la idea de ciudad formal y a su traza de manzanas planas. Se aprecia la construcción del camino plano que se abrió entre la Maestranza y el pie de cerro para conectar Valparaíso con Viña del Mar, camino que corre en paralelo a la línea de ferrocarril (trazado en el plano sin color, en blanco).

En el plano de la imagen inferior (de la figura inferior N° 38), el actual borde costero bajo de Barón, se fue construyendo mediante esta dinámica sucesión de capas, pasó de ser una posición estratégica como fuerte de protección ante posibles ataques de barcos, no obstante siempre fue humedal y playa natural. Con el avance industrial de la ciudad también se tornó en una extensión de la estación de trenes Barón y ocupó los talleres galpones y maestranza de ferrocarriles. Las tres etapas o crecimientos generaron un área específica de función ferroviaria, que junto a los barrios contiguos se fueron acoplando y asociando a esa industria, como el barrio de ferroviario del Cerro Barón, del Cerro Placeres, los clubes sociales de ferroviarios, el hospital ferroviario y toda una capa social de mucha diversidad cultural comunitaria.



4.3 Estudio del lugar urbano-espacial, croquis y fotografías

Establezco para abordar el lugar, situarme en tres distancias de dibujos:

- 1 La distancia próxima (*en y desde el lugar*).
- 2 La distancia media extensa (*del territorio, el entorno sobre los cerros*).
- 3 La distancia de horizonte, desde el mar (*desde un bote*).

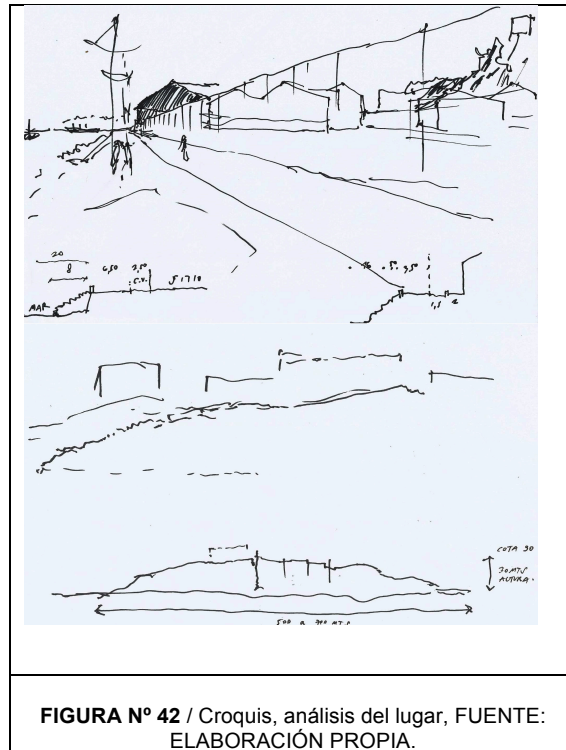
Los primeros dibujos (1), ya sean desde la altura del ojo, de altura media (pasarela), o de altura mayor (de la ladera del cerro), muestran su espacio de dominio y su habitabilidad con el movimiento de la ciudad. Aparece la pieza patrimonial, custodiada de añadidos nuevos, temporales o definitivos.

En un kilómetro de extensión (1.000 metros) casi paralelo al mar, surgen secuencias de un espacio que contuvo a la maestranza, al modo de un plato o vaso (forma que contiene), y que sostuvo un fluido que desapareció, y que da cuenta de los vestigios aún existentes de la infraestructuras físicas.

Los croquis rápidos (que se trazan caminando o parado) muestran el espacio delgado de circulación sobre el borde costero (una franja muy delgada que va desde los 2 a 5 a 10 metros de ancho) y ocurre que se vienen encima los cuerpos y de fondo la extensión alargada del cerro Barón y su línea de cielo-alturas y volumetrías. Entonces aparece este cerro como un gran peñón infranqueable, como una faja, que circunda pero que se asoma y establece una relación de telón de fondo, de alguna manera al lugar lo corona y lo abraza (lo sitúa por debajo) entre un borde superior a 30 metros de altura y un borde inferior a nivel de mar-tierra.

Distancia próxima 1 (lo siguiente):

Anotaciones: altura del cerro Barón, 30 metros (cota 30) distancias del borde del paseo público, con las rocas y el mar 2,50 + 6,50 metros, sobre el horizonte del mar a 4 metros de altura.



Esta cualidad espacial, que tal vez no fue parte de las intenciones iniciales de la fundación de la estación de trenes y de la primera maestranza, aparecen como una manera de ir acomodándose en la estrechez del territorio, del litoral y como una posibilidad constante de establecer siempre desplazamientos de los espacios de la ciudad hacia otros nuevos (con y sin planificación), **como un primer rasgo de urbanidad.**



Distancia media extensa 2, (lo siguiente):

El Cerro Barón, desde el dominio de su altura, que es la traza de calles más próxima a la Maestranza, establece con el lugar observado una relación espacial urbana de adaptabilidad a la cota, tanto la Avenida Portales que baja directamente y lo conecta con Yolanda, el ascensor Barón, las antiguas escaleras de ladera y la calle Quillota que conecta con Avenida Argentina, establecen una suerte de sistema de conectividad de la memoria que aún se preserva y sigue siendo inteligente, **un segundo rasgo de urbanidad.**

El plano donde se funda la Maestranza, es un plano bajo entre dos cauces de agua y desembocaduras (la profunda y extensa quebrada Cabritería y el antiguo estero las Delicias ,por debajo de la Avenida Argentina de alrededor de 1.000 metros de largo) son sus límites geográficos naturales, su trazado originario, que aún permanece cuando se mira en detalle el área, es el primer límite antiguo de la ciudad que aún se descubre mediante el vestigio de la ruina, un tercer rasgo de urbanidad.

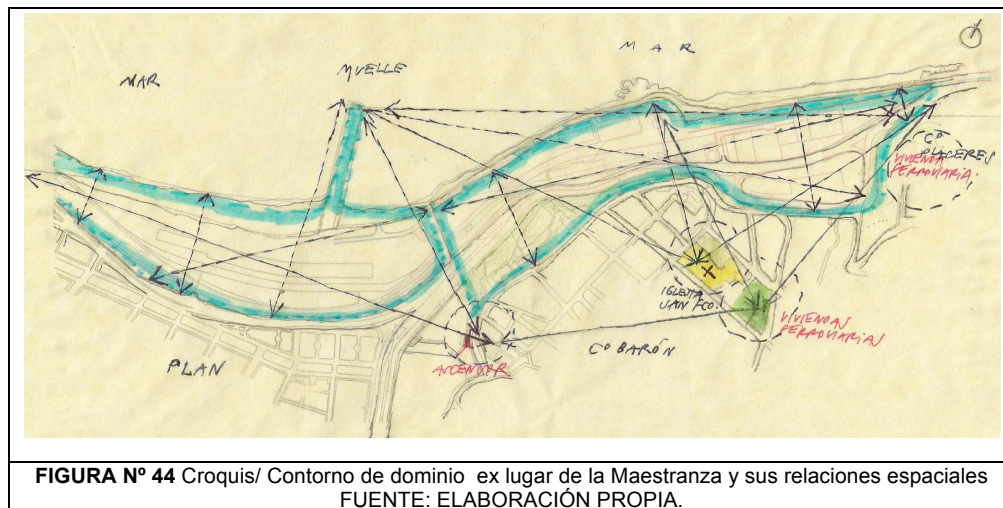


FIGURA Nº 44 Croquis/ Contorno de dominio ex lugar de la Maestranza y sus relaciones espaciales
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

La imagen del croquis ,muestra el espacio de la antigua maestranza ocupado en toda su extensión y las relaciones espaciales de distancias, anchos y largos y vistas. Alrededor de esta zona se fueron desplegando habitabilidades permanentes y efímeras a partir de la construcción de viviendas para sus trabajadores, espacios públicos ciudadanos y espacios de esparcimiento y ocio (La dimensión social), una cualidad hacia un rasgo de urbanidad.

Distancia de horizonte 3, (lo siguiente):

Anotaciones: altura del bote, a nivel cero desde el agua y del ojo , en movimiento.

Aparece la extensión longitudinal de las piezas y su relevancia morfológica custodiada por los cerros de fondo.

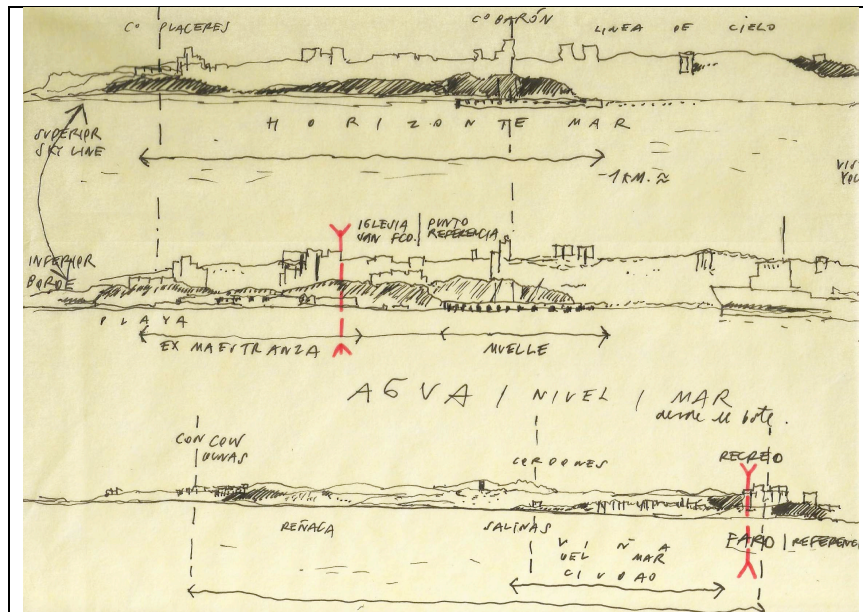


FIGURA Nº 45 / Croquis, análisis del lugar, Dibujo a nivel del bote (mar) hacia el borde de Barón.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Cerros bajos pero que enmarcan el borde. Aparece la ciudad extendida y los puntos clave que se marcan sobre el puerto, tienen que ver con los faros, el muelle, y el campanario de la iglesia del cerro Barón. Son los puntos cardinales los que marcan ciertas dinámicas de navegación-posición-acceso-entrada-puerta-umbral y frente de agua. Acá aparece un frente de señales cardinales o puntos que se tejen para orientarse desde el agua en la bahía, un cuarto rasgo de urbanidad.

Estudio fotográfico:

Mediante fotografías panorámicas, se analiza toda el área del lugar de estudio a través de sus contornos, medidas y relaciones espaciales. También se muestra un detalle planimétrico en planta, elevaciones y cortes las medidas y alturas de las piezas existentes aún en el área de lo que queda de la ex maestranza Barón. Con el objeto de poder determinar ciertos patrones particulares en donde aparecerán también, las virtudes del lugar, sus relaciones físicas-espaciales y su habitabilidad, con el objeto de establecer una visión arquitectónica-urbana.

Junto a esto se detalla su división actual de lotes que componen su área de influencia y su división de usos actuales sobre sus declaratorias patrimoniales aún existentes.

Del recorrido fotográfico:

Mediante un recorrido que se inicia desde una altura de 35 metros desde su extremo contiguo al Cerro Placeres, en donde, existen hoy viviendas en bloque de ex trabajadores ferroviarios, sobre los antiguos loteos de propiedad de ferrocarriles del Estado (FFCC). Luego continúa bajando en tramos hacia al primer plano de la avenida España, a nivel de la cota 5 m. y 2,5 metros, que son las que albergan el gran plano sobre el anterior curso del estero de la quebrada Cabritería - extensión desde donde se fueron desplegando las distintas posiciones de la antigua Maestranza Barón-luego esta se remonta hacia el Cerro Barón por la antigua subida Portales y desde la altura máxima del mirador, aparece el contorno vacío que dio lugar a los galpones y al camino plano hacia Viña del Mar (hoy la Avenida España).

Se muestra el horizonte de fondo y el espacio longitudinal, es decir, el largo espacial en donde aparecen situados los ex galpones-piezas físicas y su relación urbana entre sus cercanías y lejanías con el resto de la Ciudad. Se remonta hasta la cima del Cerro Barón y se fotografía la bahía y su despliegue de todo el borde portuario, desde el muelle Barón hasta el puerto de *containers* y el molo de abrigo. Se baja para rematar el recorrido hasta el plano del acceso abierto al borde del muelle Barón y su marina pública.

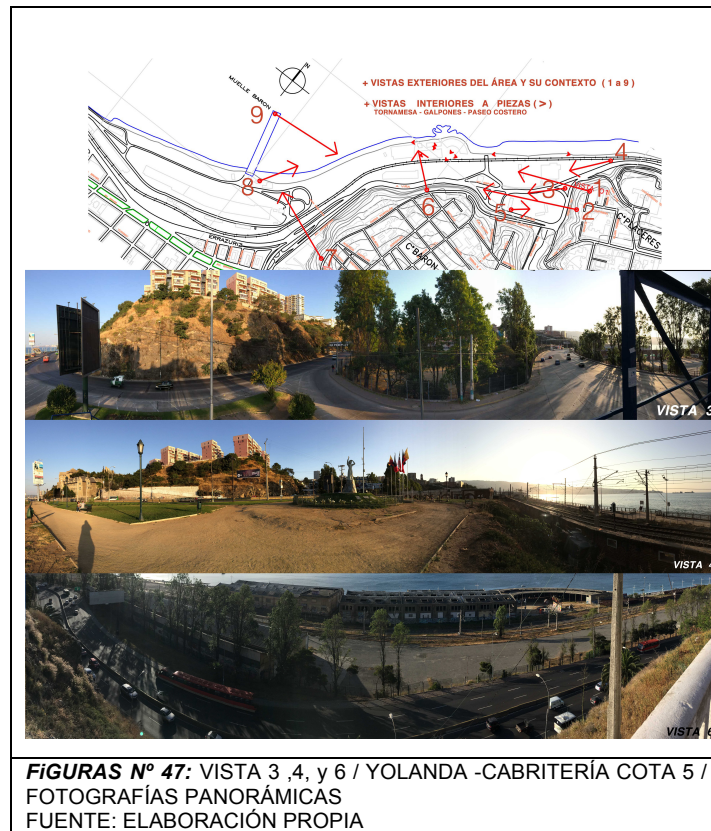
De los registros fotográficos (vistas N° 1 hasta la N° 9) :

Cada fotografía va mostrando un aspecto único del lugar, y lo que queda del mismo. Una suerte de huella o ruina que habla de algo que ya no existe, la complejidad de este registro está en poder medir cierta espacialidad física que aún sostiene y rememora un hecho patrimonial presente a través de ciertas piezas patrimoniales existentes que arman y que vendrían a rememorar cierta relación espacial.



En la vistas 1 y 2 (desde la cota 25, a altura de 25 metros) aparece la medida del largo costero hasta la tornamesa que es de unos 500 metros y va paralelo a la doble Avenida España, que tiene un ancho de calzada de 12 metros por lado.

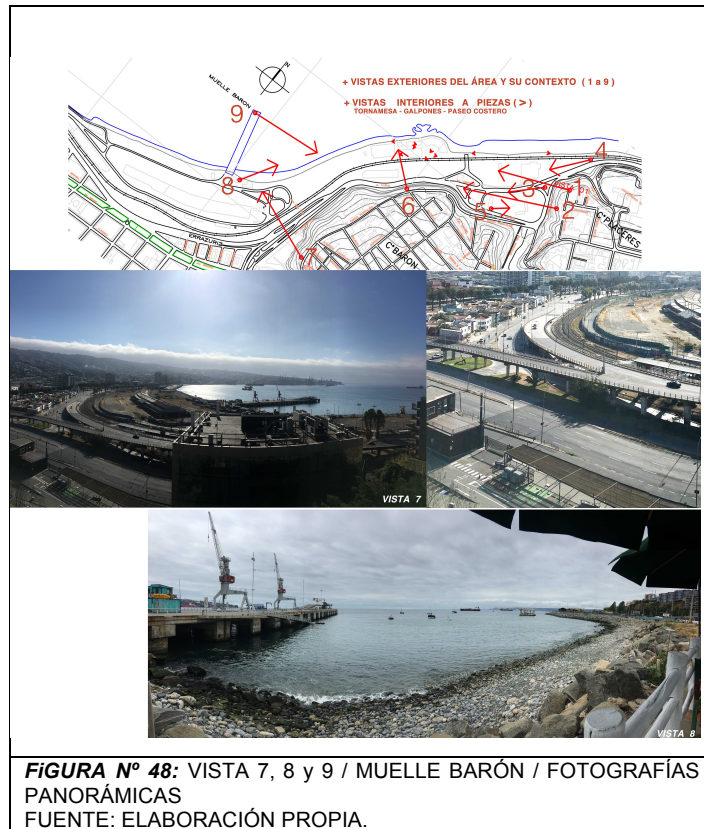
La extensión total paralela al mar, del área de la ex –maestranza es de 1.000 metros (1 km) y desde el muelle barón hacia el terminal de cruceros antes del puerto es de 600 metros.



En la vistas 3, 4 y 6, aparece la dimensión de la isla-el vacío que divide el borde actual en dos partes atravesadas por las circulaciones de automóviles y restos urbanos.

El ancho de la isla, cerro-mar es de 170 metros por un largo de 280 metros y con un área aproximada sobre los de 48.000 m², con una franja triangular hacia el borde de la playa, que es el primer acceso a los galpones. Toda esta isla queda hundida en unos 4 metros y custodiada por los cerros Portales y Barón.

La estrechez de la Avenida España acentuada por la velocidad de los autos que se elevan hacia el nudo Barón hacen desaparecer el tamaño real del espacio. Es peatonal sólo por un lado y no dialoga con su entorno. Es un lugar de paso y detención en la bencinera. Prueba de esto es el edificio –condominio habitacional del Serviu, que se emplaza hundido en esa isla (que albergó todo un sistema de flujos en la maestranza) se mezcla con los árboles en un suerte de oasis invisible que no dialoga urbanamente.



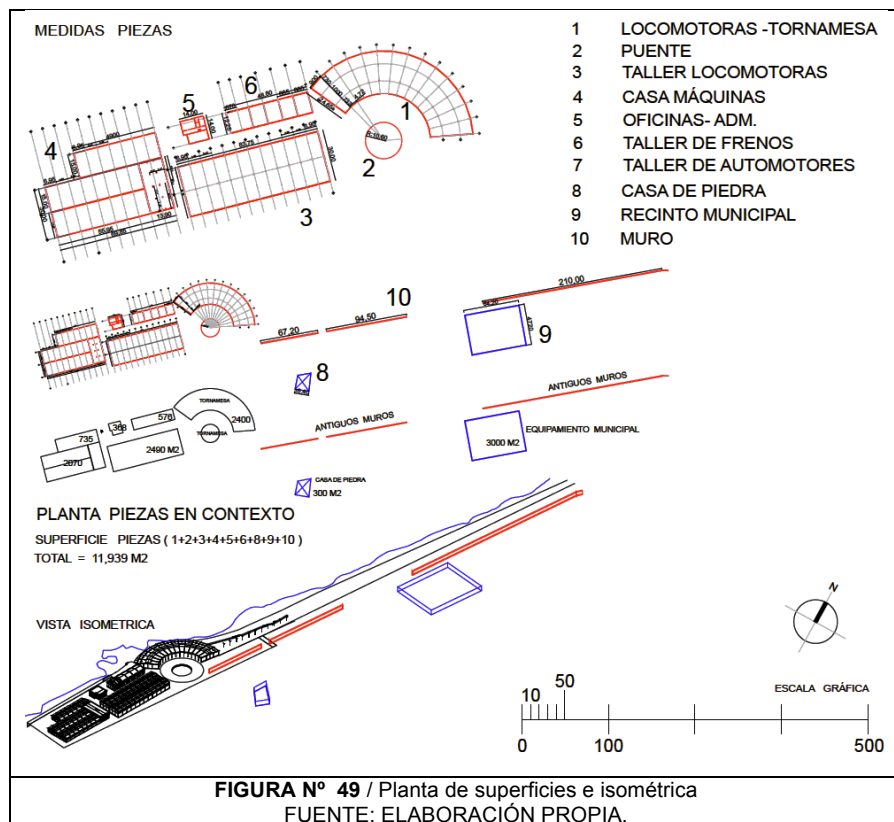
En las vistas 7, 8 y 9, la presencia del nudo, como el límite que divide y que actúa como barrera y entorpece la continuidad del eje proyectado de la Avenida Argentina hacia el Mar y hacia la salida de la Ciudad.

La Avenida Argentina que mide 1.400 metros, por un ancho de 22 metros, es un corredor duro de acceso a la ciudad que limita con el nudo Barón en donde ambos conforman el acceso a la ciudad, uno desde la capital Santiago y el otro desde Viña del Mar, pero aún no se unen con el otro corredor que es parque interior, la Avenida Brasil, aún no dialogan. No obstante son el acceso a la ciudad tanto desde la calle como del mar a través del muelle Barón.

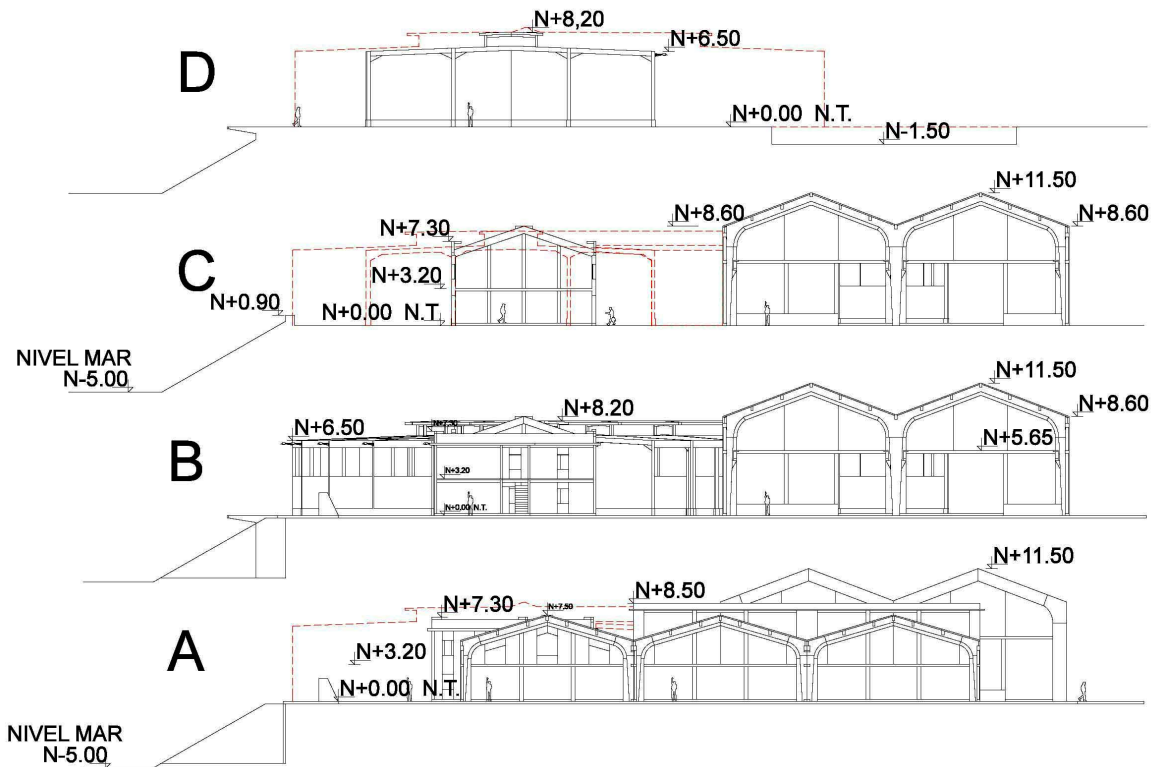
Medida de las piezas existentes sobre la ex – maestranza

Mediante un levantamiento planimétrico de medidas a todos sus volúmenes actuales existentes (aún en pie) se analiza toda el área a través de sus contornos y medidas reales con el fin de obtener una medida de su capacidad de ocupación y extensión actual.

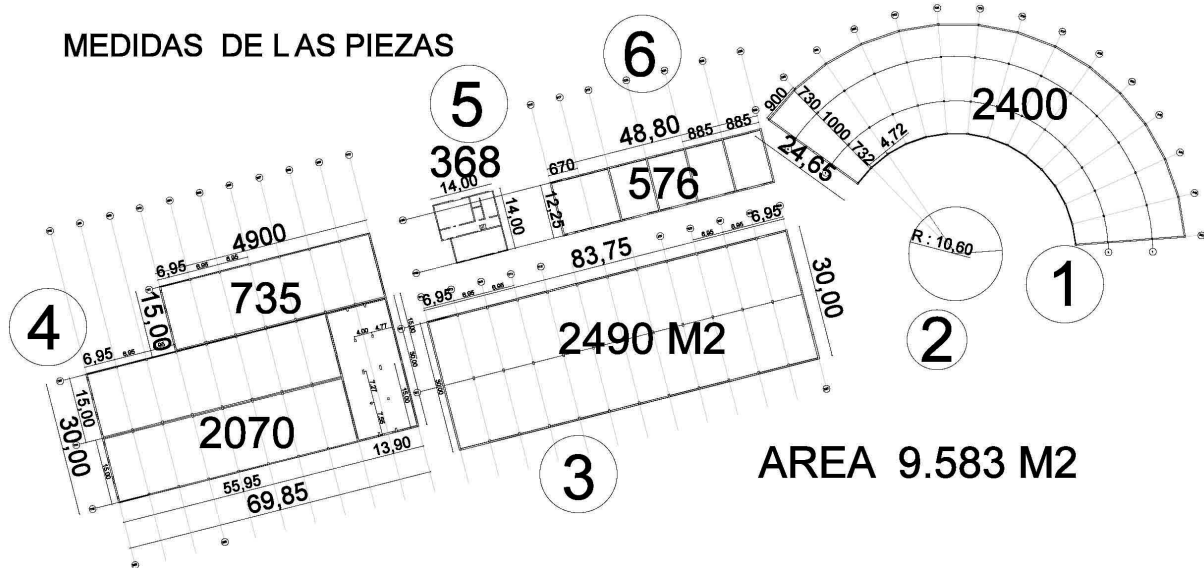
La siguiente imagen, muestra la última configuración y ubicación actual de los últimos espacios de trabajo de la ex-maestranza. Bajo toda esta área se encuentran los lotes que subdividen al área y que pertenecen a distintos propietarios con sus distintos usos y des usos y además sobre las mismas existen declaratorias patrimoniales que se encuentran aún vigentes.



La suma de metros cuadrados de los edificios (1 a 10) sin contar sus áreas de influencia y lotes en donde se posan, suman un total de 11,939 metros cuadrados, de los cuáles sólo el galpón N° 6 muestra un uso a través de la escuela de escalada formada el 2010, que utiliza ese espacio de doble altura y el teatro itinerante que utiliza esporádicamente el galpón N° 3.



MEDIDAS DE LAS PIEZAS



AREA 9.583 M2

FIGURA N° 50 / Levantamiento de cortes esquemáticos y Secuencia de vistas de Sur a Norte. FUENTE: Elaboración Propia

Las alturas intermedias van desde los 6,50 metros a 11, 50 metros de altura en los galpones más altos. (con alturas de piso a cielo de 3,20 metros de h). La tornamesa tiene una capacidad de 2400 metros cuadrados y junto al galpón doble más alto en la imagen

B, de 2490 metros cuadrados, es la extensión más larga en 83,75 metros de largo por 30 de ancho. Estas áreas concentradas suman 9.583 metros cuadrados de capacidad contenedora. Las imágenes del conjunto actual de la Tornamesa y Galpones en estado de latencia y espera, muestran el estado de abandono a pesar de estar cercado y custodiado por la presencia de estas dos actividades (el club de escalada y el teatro itinerante, desde el 2011 hasta el 2021, galpón 6 y 3). Estas actividades le dan una suerte de mantención mínima de permanencia al ser visitados por público que utiliza estos espectáculos y servicios deportivos, pero dentro de un abandono general del área.

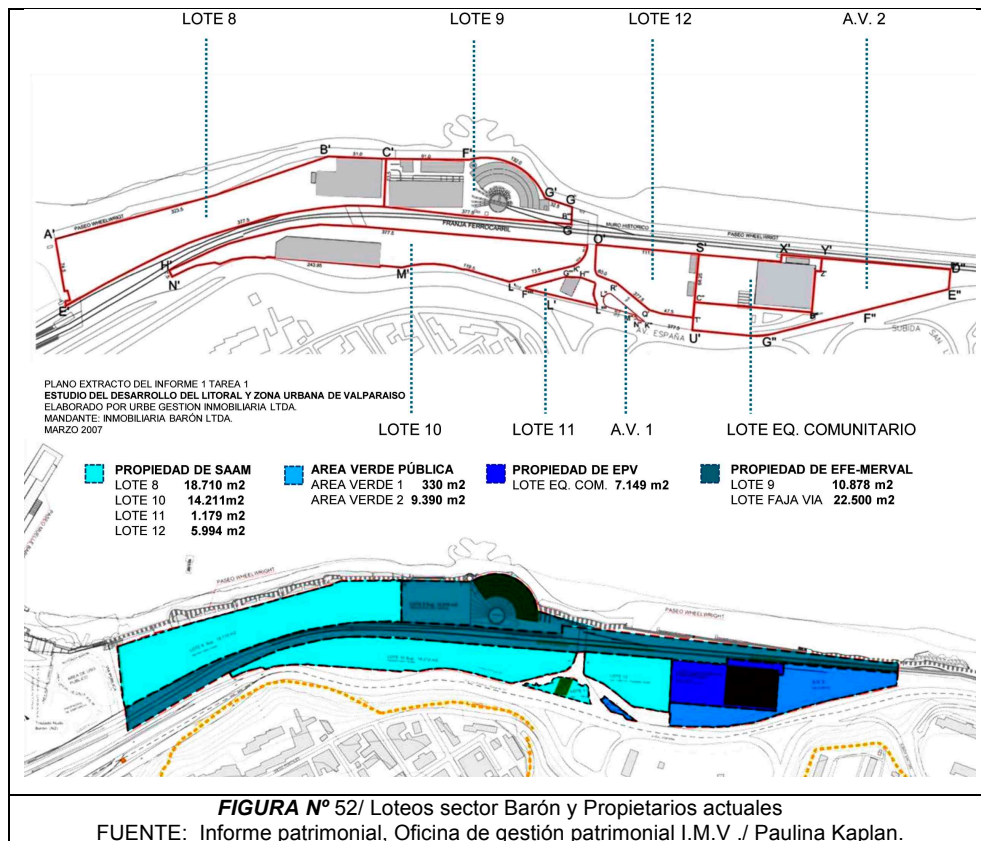


El informe patrimonial elaborado por Paulina Kaplan, del año 2010 en la oficina de gestión Patrimonio de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, detecta en el área señalada, una multiplicidad de lotes y propietarios en yuxtaposición con las declaratorias de Monumento

nacional, Zona Típica, desusos y ruinas (ver anexos: un plano detallado de elaboración propia a partir del plano municipal original de 1986).

En la imagen siguiente los loteos actuales de propietarios y los metros cuadrados de toda el área de Barón-Yolanda. Los cuatro propietarios actuales; SAAM, EPV, EFE/Merval y la Municipalidad sobre un área de 90.341 metros cuadrados, unas (9,3 hectáreas), de dominio.

Sumando el área de las bodegas Simón Bolívar (lote 1 al 7), que llega a 101.724 metros cuadrados, unas (10,7 hectáreas.), es decir al menos un total de 20 hectáreas de tierra a disposición de la ciudad.



Esto genera un polo de atracción de capital sobre la pieza, un paño de esas dimensiones ubicado estratégicamente y al parecer en un desuso estacionario, mientras los déficit de áreas verdes de la ciudad y accesibilidad al espacio público están claramente bajo los estándares globales permitidos (de 9 m²/hab, O.M.S.) en el caso de Valparaíso el área verde por habitante es de 1,25 m² / hab. (medición de superficie por comuna INE, 2019).



La imagen original hacia el año 1979 de una fotografía enmarcada y expuesta hasta hoy en la Asociación de Jubilados y Montepiados y donada por el presidente de la época, Manuel Rodríguez Montenegro (1977-1978), muestra la ocupación total de la ex maestraza Barón hasta el año 1979 y su posterior desarticulación paulatina de piezas y contexto de ocupación (Yolanda) hasta el día de hoy (año 2021). Lo que se ve y que está en pie son las piezas (1+2+3+4+5+6) que se encuentran en mediano estado y las piezas (10 y 9) en ruinas. De las cuales 1 y 2, 8, 9 y 10 son declaradas Monumentos Históricos el año 1986.

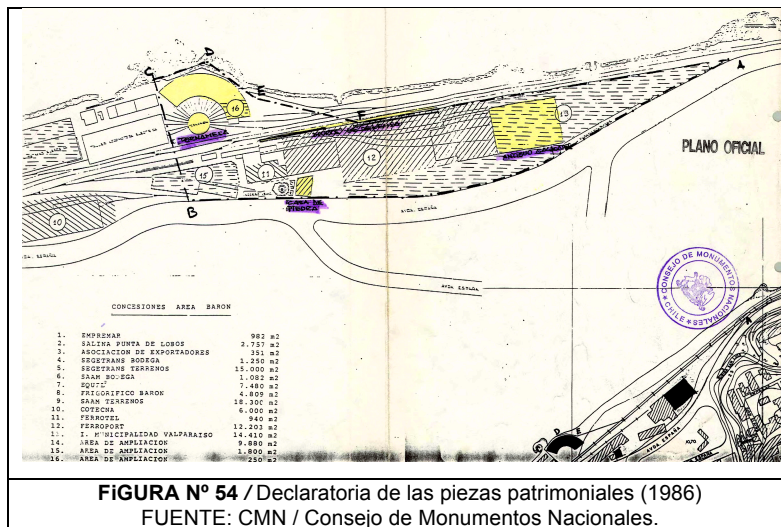


FIGURA N° 54 / Declaratoria de las piezas patrimoniales (1986)
 FUENTE: CMN / Consejo de Monumentos Nacionales.

En la imagen el polígono de la declaratoria del 3 de Diciembre de 1986 sobre el área ; el polígono punteado A, B, C, D, E, F, como área de protección de Zona Típica (Z.T.) y en amarillo la Tornameza y su galpón circular como Monumento Histórico (M.H.), la casa de piedra como (M.H.), los viejos galpones de la Maestranza (M.H.) y el antiguo muro de defensa (M.H.)..(ver en anexos la declaratoria oficial y detalle de plano de los lotes).

4.4 Algunas conclusiones al capítulo.

Primera aproximación:

El análisis sobre el lugar mediante sus medidas a través de la recopilación de todos estos planos, dibujos y fotografías, van vislumbrando los rasgos particulares del mismo. Esta enorme área de tierra destinada a las iniciales faenas productivas ferro portuarias ,construyeron su lugar, su *Locus*, concepto que (Rossi, 1966) lo elabora y lo predeterminó hacia ese momento originario en donde la individualidad de ese lugar estaría en el acontecimiento y el signo que lo ha fijado.

Los rasgos urbanos que voy nombrando a partir del inicio del capítulo (4.3), aparecen de esta primera mirada sobre el área de estudio a partir de los croquis y fotografías, rasgos

que otorgan ciertas cualidades espaciales propias, que constituyen rasgos urbanos aún en latencia, más allá de la imagen histórica de lo que allí ocurrió como:

i) La estrechez de acomodarse al borde ii) El sistema de conectividad de la maestranza con los cerros iii) El vestigio de la ruina iv) Las viviendas, el barrio y su dimensión social v) la orientación desde el mar como punto cardinal.

Este originario límite urbano de Valparaíso, fue su fin y su término, casi como una puerta urbana de traspasos de entrada y salida. Posteriormente se reafirmó con la construcción del tren y su estación cabezal de puerto. Luego se necesitó crecer hacia un nuevo **poblado migrante**, Viña del Mar y con la futura **hinterland** hacia el campo y la capital, Santiago.

En efecto, existió una visión de ideas iniciales de Planificación Urbana Mayor, sobre un territorio geográfico virgen, una cabeza mental inmigrante construyendo sobre su territorio en el período industrial más activo de Valparaíso.

Segunda aproximación:

El borde analizado (ex ferrocarriles, ex maestranza-muelles) fue un área límite de la ciudad, lo que se denomina hoy una **puerta o umbral urbano** bajo la idea de un lugar de transición de la ciudad entre el mar y su posibilidad de ser borde y su relación continua en el tiempo dada por las funciones y marcas de los modos de producción urbano-portuarios sobre la ciudad.

La estación de trenes de Barón - en donde se generó la ex maestranza- fue uno de los primeros umbrales urbanos de traspaso hacia la ciudad de Valparaíso (hacia el barrio del Almendral), llamado hoy el Plan. Luego se transformó en un **umbral regional** por el tamaño del Puerto y su relación con el interior del continente, para posteriormente tornarse hacia su posterior dimensión mayor de umbral global, de vías marítimas actuales. Es decir esta idea de Gordon Cullen (1974), sobre cierta transición entre espacios, lo que se ha denominado como el paisaje urbano. Es un rasgo ineludible del borde ferro-portuario con un peso histórico imborrable de Valparaíso, por más que se quiera vaciar el mismo constantemente.

Tercera aproximación:

Las cartografías escaladas del capítulo (4.2), lo que develan sobre ese lugar de estudio es que la incesante construcción de este borde ha sido un **rasgo** característico de la **evolución urbana** de la ciudad por **completar su espacio físico** y que se realizó mediante el continuo relleno del borde costero, y el constante desplazamiento de las infraestructuras de la maestranza acomodándose a ese rasgo.

También las comparaciones de mapas y planos, muestran una suerte de capas sucesivas constantes de prueba y error en la temporalidad, tiempo/ciudad, y en el anhelo de las fuerzas ciudadanas por construir un borde de seguridad entre la ciudad y el mar, es decir **su relación profunda con el agua, con su vocación** que va re-descubriendo al constituir una relación de transición entre un interior (tierra-borde) y un exterior (el mar).

La ex maestranza sobre el área de Barón-Yolanda, cambió su posición y tamaño repetidas veces y junto a sus muelles, perfilaron sobre ese territorio **una huella más profunda**. La maestranza generó sobre un área de influencia alrededor de ese umbral, infraestructuras asociadas a viviendas, comercio, barrios y cultura, es decir **un cuerpo patrimonial** de gran espesor constatable por sus residentes ex ferroviarios aún habitando alrededor un tejido social.

Prueba de eso es que estas estructuras arquitectónicas siguen ahí vaciadas (en un sentido físico y de memoria) y en la paradoja de que a pesar de que deterioraron un área natural, hoy hay que recomponerla ambientalmente, pero manteniendo esas piezas patrimoniales.

Lo que hoy se denomina la memoria material/inmaterial, aparece, sin forzarla.

No obstante estas **piezas arquitectónica/patrimoniales**, siguen ahí sin ser reconocidas como magníficas piezas **generadoras** de un **nuevo patrimonio** industrial. A mi parecer esa es la gran tragedia invisibilizada del puerto.

Cuarta aproximación :

Las piezas y estructuras existentes de galpones fueron medidas y mediante planimetría y a pesar de su estado de deterioro, logran aún ser parte de un área que aún muestra actividad, pero que a su vez sigue siendo suelo de bodegaje de emergencia.

En el plano de detalle de loteos realizado sobre el área de estudio Barón-Yolanda, aparecen los sub lotes con estructuras existentes en pie, en uso, en desuso y en estado de ruina, conviviendo con piezas de declaratoria patrimonial.

Sus distintos propietarios, los mantienen a la espera de ser utilizados y a merced de la supremacía del Plan Maestro de la empresa portuaria y su normativa específica sobre su borde portuario. Proyecto conocido como T3, una ampliación que cubriría toda al área de estudio, borrando definitivamente lo existente, es decir el patrimonio industrial de Valparaíso.

Creo que si la ciudad y sus fuerzas motoras económicas logran recuperar y dotar de usos asociados al reconocimiento de las mismas como patrimonio industrial, se logrará recuperar la memoria física, social y mental y por consiguiente reparar el daño hecho a un árbol genealógico de la memoria, pero en presente.

5. Opiniones de actores relevantes y primeras premisas de una reconversión-regeneración puerto/ciudad

Distintas voces a partir de las entrevistas realizadas en esta Tesis, van direccionando hacia posibles respuestas, siempre en una multiplicidad de fenómenos que se van entrelazando y concatenando hacia explicar porque hoy el puerto se encuentra en ese estado de latencia.

Esta información entregada por los entrevistados se va desplegando mediante el análisis de los cinco focos propuestos en el marco teórico y por el ámbito en que las preguntas efectuadas y sus objetivos tratan de abrir, con el fin de acercarse a una visión más integral de la problemática

El borde portuario y sus partes

Es necesario entender que cuando se habla del borde y sus partes, es referido a que esta unidad que uno piensa como una totalidad (Puerto-Ciudad), lo que llamaría Boyle en su esquema de Fase I y II “La ciudad primitiva del siglo XIX y luego su expansión” ,efectivamente en el caso de Valparaíso ,se encuentra separada del centro histórico y distanciada como un límite muy cercado aunque se encuentra a un par de metros de sus avenidas y calles limítrofes. Una separación lógica y estructural (de las fases), acá se transforma finalmente, en una separación premeditada y condicionada en un antes de,(lo que podría ser una fase IV, pero desvirtuada) (revisar figura N° 57, en capítulo 3).

Gonzalo Ilabaca, Pintor y miembro de movimientos claves de la Ciudad, recuerda que “ el alambre púa lo pusieron el 75 el 77, la mayoría de los porteños que nacieron en esa época y que tienen de 50 años hacia abajo nunca entraron al mar, nunca vieron a la Ciudad llegar al mar, por lo tanto es obvio que no lo echen de menos”.(...) “ por lo tanto la ciudad de Valparaíso, tiene un límite que se llama el alambre púa, en donde al otro lado del alambre púa, está la riqueza de la Ciudad en donde están los empresarios y las grandes familias, los Von Appen, Los Urenda, que se yo y la (EPV) administra este borde sin importarle nada, de la ciudad que está detrás.” (entrevista individual 22 de Octubre del 2020).

Esta división entre el borde portuario, centro histórico y sus otras partes se puede dimensionar desde la observación más elemental al recorrer ese tramo de ciudad a pie o

en transporte público. Van apareciendo estas secuencias de espacios y límites cercados y áreas reservadas a la espera de funciones o movimientos de carga portuaria.

En el informe de Impacto Patrimonial (EIP) a raíz de las denuncias ciudadanas y que es encargado finalmente por el Estado Chileno a Juan Luis Isaza a propósito de esta situación límite del área declarada, cuando se intentó colocar proyectos sobre el borde portuario que atentaban contra el sitio, (Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) y el Puerto Barón-Mall) ejemplifica muy bien el estado actual de dispersión de estas partes de la ciudad con su borde, en donde Isaza concluye *“que generará un impacto alto, permanente e irreversible el mismo que, en concepto del presente estudio de (EIP), no es posible mitigar”* (Juan Luis Isaza Londoño, especialista Internacional, 24 Mayo 2016).

Se le suma a esto que, por medio de licitaciones públicas a empresas privadas, a través de la empresa portuaria (EPV), en donde las mismas construirán, gestionarán y explotarán económicamente proyectos o ampliaciones hasta el año 2045, quedará tomada toda el área del borde portuario con estas futuras modificaciones y a la espera de una posible ampliación.

La evidencia muestra claramente un modelo de empresa privada administradora del borde portuario (Fiscal) lo que fue la ex Emporchi, sin vinculación y con potestades para decidir sobre el futuro del área, totalmente desconectada de la ciudad y su centro histórico.

En esa misma línea, Claudio Reyes, actual concejal por Valparaíso, describe así este borde portuario, *“Yo siempre digo que es como un Guantánamo que tenemos acá en la ciudad y en todas las ciudades portuaria, porque en el fondo esas áreas son definidas como zona estratégicas y el Plan Regulador no tienen absolutamente nada que ver y la empresa portuaria (EPV), que podría en un momento determinado decir por ejemplo que para darle un mayor dinamismo a la economía y plantear un ahorro energético vamos a poner una planta nuclear en ese sector y la ciudad no podría decir absolutamente nada !. Esos son fundamentalmente dos temas que generan cierta línea de acción que no se da en el borde costero”* (Claudio Reyes, entrevista individual 29 de Septiembre del 2020).

En el borde portuario y sus partes, también conviven varios sistemas, uno de ellos es el de transporte ferroviario actual (MERVAL) de intercambios, el de muelles más pequeños

de carga y otros asociados a industrias complementarias de pesca y de navegación deportiva. Estos sistemas hay que entenderlos como partes con funciones vitales de esa ecuación y como partes del Patrimonio Industrial (P.I.). Dentro de ese borde en disputa el área de la ex Maestranza Barón, tiene aún aspectos muy fuertes relacionados al (P.I.), a pesar de encontrarse en estado ruinoso.

La investigadora Claudia Torres plantea que *“En este caso además las maestranzas, parten inicialmente fuera de las zonas urbanas, como en los límites, porque la estación llega dentro de la zona urbana y la maestranza queda en los bordes, porque además retienen mucho espacio en metros cuadrados de superficie de terreno, es decir quedan un poco afuera y luego con el crecimiento de la ciudad terminan quedando dentro de la ciudad, generando unos conflictos, que le ocurre a todas las maestranzas del país (las que van quedando), en donde se transforman en paños apetecibles, abandonados y en deterioro.”* (...) *“Y eso es lo que arma un sistema, ya no es solamente el espacio de la maestranza en el borde sino que trasciende más allá. Entonces cuando uno empieza a estudiar el Patrimonio Industrial, te das cuenta que no es sólo el espacio donde se producía algo, sino es todo lo que está asociado. Por eso que es un patrimonio que es distinto a otros patrimonios, lo que va quedando es la industria, pero esa industria da cuenta de una forma de vida asociada al trabajo”* (entrevista individual 17 de Septiembre del 2020).

La definición del Patrimonio Industrial (P.I.) a partir de la carta de Nizhny de julio del 2003 (carta aprobada en la asamblea del TICCIH en Moscú y que además asesora a ICOMOS en temas de (P.I.) establece y define lo siguiente:

“El patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábrica, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura” (Carta de Nizhny, 2003).

Este aspecto relevante, lo podemos seguir viendo hoy en el área de influencia y alrededor de este borde ferro-portuario, en la idea de huella que menciona Claudia, *“en los sitios*

donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación” (Claudia Torres, 2021).

Los ex trabajadores y sus familias siguen afincadas en esos barrios anexos a la antigua maestranza y permanecen con sus instituciones y grupos sociales vivos y funcionando allí en una suerte de red de apoyo. Construyeron sus casas y su descendencia al alero de esta.

Dinámicas en la gestión patrimonial

Desde la declaratoria celebrada el año 2003 y parte de las recomendaciones de suma urgencia por parte de la UNESCO, en ese mismo momento y en adelante, el plan de gestión patrimonial (PGP) siempre quedó pendiente de realizar.

Se han hecho intentos por elaborar un plan de gestión, en este caso por el administrador del sitio, el Municipio, pero han sido eventos dispersos que no han logrado conformar un cuerpo real de acción sobre el centro histórico de la ciudad y sus partes.

El plan, es una visión que se debe tener sobre el presente y futuro del sitio, un plan que lo sostenga en el tiempo pensado en todos los niveles de gestión y participación de actores contenidos en él.

Desde el año 2003 al actual 2021, se han sucedido 18 años sin una visión mancomunada aún, a pesar de los esfuerzos realizados por el Municipio a través de su Dirección de Gestión Patrimonial (DGP), de iniciar rutas hacia el Plan Director de Gestión Patrimonial (PDGP), mediante un informe que revisó y validó ICOMOS Chile, en adelante el año 2016 (Comité Chileno del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios, 2016).

Este informe fue remitido a la DIBAM, al CMN, a la Municipalidad, al Alcalde, y a Consejeros e instancias técnicas. Es relevante iniciar con la introducción citando el informe a partir de que, *“La expresión de gestión, definida en el manual de referencia para la gestión del Patrimonio Cultural (UNESCO, ICOMOS, CCROM, UICN, UNESCO, París, 2014) y que se entiende como una, “serie de procesos que, en conjunto, proporcionan una secuencia de resultados, algunos de los cuales se reintroducen en el*

sistema para crear una espiral ascendente de mejoras continuas del sistema, sus acciones y sus logros”.

En este aspecto el manejo y gestión, son parte de las directrices prácticas para la implementación de los cuáles derivan los planes específicos, que deben incorporar las últimas tendencias teóricas, conceptuales y prácticas, contenidas en cartas y recomendaciones internacionales sobre patrimonio cultural (según la convención Mundial de Patrimonio cultural y Natural del año 1972).

Además cada sistema de manejo y gestión que se implemente en un sitio, debe respetar un enfoque y desarrollar cuatro etapas secuenciales, que se centran en la condición dinámica de los valores que la sociedad atribuye a los Bienes Inscritos (en la carta de Burra, ICOMOS 1979, actualizada). Se incluye también de la matriz triple que recomienda UNESCO.⁸

Esta evaluación crítica que realizó ICOMOS Chile, sobre el plan propuesto, destaca lo siguiente:

“ Su principal carencia proviene de los requisitos que impone la Planificación y Gestión contemporánea del patrimonio, lo cual en términos estrictos no permiten clasificarlo como Plan, ni Modelo de Gestión, y por ende, resolver los problemas que ha tenido el manejo y la gestión del Sitio, aspecto relevante que no se menciona en los capítulos del documento como elemento de diagnóstico de la situación actual” (ICOMOS Chile, 2016).

Luego se refuerza la idea de que no es una objeción formal, sino que es *“un aspecto esencial para que los recursos financieros, humanos y técnicos y las iniciativas públicas y privadas, se conduzcan en línea con los objetivos y metas que formule que intenta resolver los problemas de manejo y gestión advertidos en el Sitio” (...)* *la hoja de ruta u horizonte del Plan Director no muestra una visión estratégica ni la formulación de objetivos y metas que permitan medir avances sobre los problemas que tampoco se señalan con claridad”.*(...) *y que en este caso no ha cumplido las lógicas secuenciales de un documento formal, es decir no habría concordancia entre las recomendaciones y el*

⁸ Recomienda a los Estados parte para implementar el sistema de manejo y gestión del patrimonio ,esta compuesta de tres elementos , tres procesos y tres resultados ,a saber : Tres Elementos a) Marco jurídico-legal b) Marco institucional c) Recursos, Tres Procesos a) Planificación b)Resultados c) Monitoreo ,Tres Resultados a) Productos b) Resultados c)Mejoras del sistema de manejo y gestión.

Plan Director de Gestión Patrimonial". Con relación al Manual de referencias y sus lógicas (ICOMOS Chile, 2016).

ICOMOS Chile, además detecta sobre el área de estudio de **Barón-Yolanda**, la omisión de la declaración de Zona Típica de la Tornamesa y Maestranza, además de otras áreas hacia el extremo opuesto del puerto, el Monumento fuerte Esmeralda y la Zona Típica de los Almacenes Fiscales, es decir **omite la aplicación de la Ley de Monumentos Nacionales y el actual proceso de actualización del Plan regulador Comunal.**

En cuanto a los procesos de **Planificación y Gestión**, **no se mencionan** las bases del **Plan Maestro** del área histórica del puerto, elaborado por la unidad técnica de Patrimonio la misma Municipalidad (1999-2001), el plan Valparaíso, del PRDUV, implementado por la SUBDERE (2006-2011) o el Subsidio de Rehabilitación Patrimonial sobre inmuebles patrimoniales del MINVU y SEREMI de la región, *"Tampoco se aborda el concepto de paisaje cultural y paisaje histórico urbano en el ámbito territorial de la Ciudad, siendo claves para los aspectos de la planificación urbana local y su desarrollo".* (ICOMOS Chile, 2016).

La complejidad de administrar un sitio de esta envergadura necesita de un estándar alto y al mismo nivel mundial de otras gestiones de sitios similares. Estos instrumentos son claves a la hora de poder proteger y salvaguardar las áreas declaradas en primer lugar, para luego potenciarlas y hacerlas esplender en su reconstrucción material / inmaterial dentro de una visión integradora del patrimonio y todos sus valores universales y excepcionales, (VUE).

En este ámbito de la gestión Paz Undurraga enfatiza lo siguiente, *"Mira, cuando fue inscrito Valparaíso el año 2003, la UNESCO hizo cuatro recomendaciones y dentro de eso estaban las infraestructuras portuarias y varias más...(tienes que retomarlo y releerlo) el Plan de Gestión, es una cosa que está pendiente !, es decir desde el año 2003, hace 17 años atrás, todos le hacen quite, porque eso significa tomar decisiones, a largo plazo comprometer decisiones. Yo creo que eso es demasiado rígido para el devenir político y económico (...) es algo que está pendiente y lo mencionó Juan Luis Isaza, con el estudio de impacto patrimonial, que lo primero era identificar cuáles eran los elementos de valor y que atributos tienen esos elementos, para poder decidir sus valores específicos que*

tienen cada uno de ellos. De hecho ahí está la zona de la Tornamesa Barón” (Paz Undurraga, entrevista individual 12 Octubre del 2020).

El punto radical es que si aún no se ha podido concretar un Plan Global, menos se piensa en otras áreas que no estén dentro del radio de la declaratoria y que quedan afuera y a merced de un financiamiento regional esporádico o de rescate por el Municipio, porque no son parte de la prioridad país.

La gestión estratégica acá sería clave, para tomar el problema en etapas o segmentos partiendo por los más urgentes. La visión de Claudia Torres apunta a un tema de gestión, “Yo creo que ahí hay una cosa que está siempre en deuda en Valparaíso, desde que se hizo la oficina de gestión patrimonial, se suponía que la idea era lograr generar un plan estratégico, pero finalmente terminó siendo una oficina de tramitación de proyectos y entonces no gestionaba ni planificaba la ciudad, en términos de patrimonio, que era lo que le correspondía. Y es lo que pasa en esta cosa Chilena, se van cruzando un poco las atribuciones de cada identidad, esta la SECPLA por un lado, la dirección de obras, la oficina de gestión y cada una funciona de manera diferente y no hay nadie que tome decisiones urbanas, eso es lo que ha faltado” (...) somos muy conservadores en este país ,por ejemplo, si tu miras en ese mismo cerro Barón, cuanto dinero se ha invertido en restaurar la Iglesia San Francisco que va en el cuarto proyecto y el segundo incendio, el gasto en la ejecución es enorme y más abajo está la Maestranza que no le han puesto nada, está votada”.

En efecto, las estructuras patrimoniales existentes aún siguen ahí, resistiendo y no siendo tomadas en su valor patrimonial universal real y menos aún protegidas. Se encuentran a la deriva, sin ser recompuestas ni visibilizadas como parte de una gestión global sobre el borde costero que las coloque en valor.

“Lo que esperan en el fondo es que se siga deteriorando, porque son paños muy grandes y metidos en medio de la ciudad a la espera de Inmobiliarias, siempre hay intereses de que esto desaparezca o se lo lleve un terremoto, y a pesar de todo son estructuras que han resistido porque constructivamente son parte de la lógica del siglo XX” (Claudia Torres, entrevista individual 17 de Septiembre del 2020).

Bajo otra perspectiva más burocrática, el historiador José Nordenflycht ve las dinámicas de gestión como procesos que se enredan entre sí, *“Y eso es lo que ha entrampado a Valparaíso en una seguidilla de procesos de monitoreos entre ires y venires y de un montón de tensiones entre la administración local, los órganos de la administración a nivel central y acá no sólo el CMN, sino que toda la empresa fiscal que quiere operar sobre Valparaíso ya sea el MOP, el MINVU, la EPV, etc. En definitiva todos los que quieren hacer algo en Valparaíso y que tienen incidencia en este valor universal excepcional que fue fijado en esos momentos ya muy lejano, el año 2003, se vuelven para algunos un obstáculo, para otros una bendición porque permiten proteger y para otros una gran deuda, que es, que hacemos en definitiva con esto y de ahí viene este drama que se arrastra desde aquellos momentos, que es el famoso prometido y nunca terminado, **Plan de gestión patrimonial (PGP)**”*. (José de Nordenflycht, entrevista individual 28 de Octubre del 2020).

Dinámicas económicas de múltiples actores

La Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), (de propiedad del Fisco) fue creada por la ley N° 19.542, que estableció la modernización del sector portuario estatal a través de diez empresas portuarias a lo largo de todo Chile, reemplazando así a Emporchi.

La directriz de estas según la Dipres sería que, *“Las 10 Empresas Portuarias tienen como objeto la administración, explotación, desarrollo y conservación de los puertos y terminales, así como los bienes que posean a cualquier título. Podrán ejecutar obras de construcción ampliación, mejoramiento, conservación, reparación y dragado de los puertos y terminales. Las empresas podrán realizar su objeto directamente o a través de terceros. En este último caso, lo harán por medio del otorgamiento de concesiones portuarias para los casos de frente de atraques”* (vía Dipres .cl / Gobierno de Chile).

Su marco regulatorio que se rige por las normas de las sociedades anónimas abiertas. Y dentro de sus áreas de negocio, están la Concesión Portuaria, Terminal Multi operado, Concesión Zona Extra portuaria de Apoyo Logístico (ZEAL). (Plan Maestro Puerto de Valparaíso 2018), (EPV, 2018).

Cuenta con dos frentes de atraque. A fines de 1999 se resolvió la licitación del frente de atraque N 1, compuesto por 5 sitios, (T1), concesionado a TPS, (Terminal pacífico sur

S.A.) que es donde se concentra cerca del 88% del movimiento de carga. La Empresa Portuaria Valparaíso administra dos sitios, ubicados en el Espigón, (T2), concesionado a TPVAL (Terminal cerros de Valparaíso S.A.) que movilizan el 12% restante de la carga, además de la administración del Muelle Barón, que hoy al 2021, ya con obras iniciadas del Parque Público sobre las bodegas Simón Bolívar , que reemplazaron a Mall Plaza.

Según las proyecciones de EPV para el año 2026, el puerto debiera ser parte de más del 50 % de la carga Nacional en una idea de competencia con otros puertos regionales. Parte del plan es referido así, *“En torno al año 2026, el puerto de Valparaíso enfrentará una demanda por servicio portuario que hará necesario incorporar infraestructura para la transferencia de carga adicional a la ya considerada en el Sector Costanera, concesión de TCVAL a consecuencia del crecimiento económico de los distintos sectores productivos relevantes, sería necesario incorporar infraestructura tanto en el sector Yolanda, como San Mateo”* (Plan Maestro Puerto de Valparaíso 2018), (EPV, 2018).

Dentro de su **plan de expansión** se encuentra el **área de Yolanda**, en donde proyecta construir el Terminal T3, un puerto a gran escala (PGE), intermodal con capacidad para embarcaciones tipo New Panamax, de gran envergadura y tonelaje, con una capacidad para tres sitios de 336 metros de eslora y triple E de 400 metros de eslora con un longitud de 1.283 metros de largo y con una capacidad de 22,725 (m/año) y 2.250 TEU/Año, sobre una explanada de respaldo de 39 hectáreas.

La inversión sobre el área ha quedado pactada el año 2015, mediante un convenio entre (EPV) y la empresa ferrocarriles del estado (EFE), en la cuál se determinaron las bases de licitación, los recursos económicos y la rentabilidad para dar viabilidad al plan de expansión de (EPV) y a las directrices del Ministerio de Transporte en posicionar a ferrocarriles con un 30% de carga movilizada hacia los puertos centrales con futuro de posicionarse como corredor bioceánico regional/nacional. (Plan Maestro Puerto de Valparaíso 2018, actualizado), (EPV, 2018).

Ahora bién, el tema medular es que la empresa portuaria determina planes urbanos maestros sobre el todo el borde costero que tiene a su disposición sin prospectar los instrumentos de planificación territorial existentes (IPT), ni consultar a la ciudadanía, ni a los actores relevantes. Pre determina acciones físicas de expansión sobre el área ,negocios en un ámbito amplio y hasta desarrollos inmobiliarios si fuere necesario.

Bajo el parámetro de competir en lo regional no se complementa con el puerto de San Antonio, sino que sólo se posiciona en un ámbito de competencia por los tonelajes de TEUS de contenedores, en una carrera mono funcional y sabiendo que el puerto necesita de otras dimensiones para recuperar su estatus y en donde estas multi dimensiones son en una simbiosis puerto/ciudad, desde diversos ámbitos económicos, sociales, culturales hasta los patrimoniales.

En esta expansión portuaria sobre Barón-Yolanda, bajo una mirada con factibilidad económica real, Claudio Reyes plantea lo siguiente: *“Al igual que en el T3, (que es la proyección que se haría hacia el sector de Barón), que es mucho más caro porque habría que hacer, como se dice, la segunda pata de la araña, hacer un nuevo Molo, hacer una nueva expansión portuaria. Y uno los graves problemas que tiene Valparaíso es su accesibilidad, en términos generales (...) recordar que la mayoría de los puertos modernos del mundo, funcionan de forma muy estrecha con los ferrocarriles y acá nuestro ferrocarril, hoy día, se ha transformado durante las horas de la mañana y de la tarde, en un ferrocarril de pasajeros y solamente durante la noche se produce un tema de descargas. Se saca carga peligrosa que pasa por el centro de la ciudad de Viña del Mar y por las estaciones Viña del Mar, Chorrillos, el Salto”*.

Estas dimensiones de ampliación mono funcional, sin una planificación estratégica que aborde en una totalidad el territorio del puerto, son una constante. Las condicionantes complejas del área de estudio, tanto de ubicación, tamaño de cargas, redes de transporte, línea férrea, avenidas estructurantes, vuelven a aparecer y juegan en contra de la vocación de la ciudad por encausar un nuevo rumbo económico a partir de nuevos usos hacia la relación puerto-ciudad.

Gonzalo Ilabaca desde su posición de ciudadano activo lo grafica así, *“Son distintas vocaciones que tiene la ciudad, pero ninguna de ellas es relevante y la portuaria tampoco porque desde el siglo pasado han triplicado la cantidad de containers, que trae un barco, antes eran 300 mil y hoy son 1 millón de TEUS y sin embargo la ciudad está peor (...) No es el puerto, no es el turismo, no es la vida universitaria, no es la pyme, lo que puede salvar a Valparaíso, según mi impresión son todas necesarias, porque estamos en un estado en que no se puede desechar ningún negocio.* (Gonzalo Ilabaca, entrevista individual, 22 de Octubre del 2020).

Una de las posibles estrategias fundamentales tiene que ver con que, una vez armada una visión de ciudad, hay que aunar a las fuerzas económicas y políticas para gestionar un camino largo. En ese sentido Alfredo Garay, resalta desde su perspectiva de los acuerdos menciona algo que es vital, *“Por eso te digo que la clave es, el Modelo de Gestión, en los proyectos urbanos la clave es entender su factibilidad económica, su factibilidad política, en cierto sentido un pensamiento estratégico que te permita negociar pero sin perder de vista hacia donde quieres ir (buscarle la vuelta), no hay un ganador sino tres ganadores, etc”* (Alfredo Garay, entrevista individual, 14 Noviembre del 2020).

En Chile, se intentó realizar un modelo de gestión similar al de puerto Madero a raíz de un proyecto sobre un borde similar al del área de Barón, pero en el caso de Concepción, en la zona de la Estación de Trenes y el puente Juan Pablo Segundo. Alfredo Garay y su socio Moscato, fueron contratados por el Gobierno de Chile, *“Paso a Chile, después de Puerto Madero, nos contrataron a Moscato y a mí, para hacer rivera Norte del río Bío – Bío, el proyecto tenía el mismo tipo de problema. Era un proyecto ferroviario, al intendente de la octava región le interesaba aproximarse a la costa, reorganizar allí un barrio que estaba en un área inundable en un barrio popular y había un conflicto entre el Intendente que era demócrata cristiano y el Alcalde que era socialista, tenían dificultad para ponerse de acuerdo y el ferrocarril quería vender y hacer plata los terrenos toda esa pieza y entonces nosotros propusimos el mismo criterio, o sea hacer una sociedad en donde estuviera el Ferrocarril y el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y que esto funcionara como una sociedad anónima que vendiera lotes”*.

“Propusimos un loteo chiquito, miramos que se construía en Concepción, para ver que tipo de cosas se construían, movimos las vías del tren y un montón de cosas que decidimos para hacer viable eso y la Constitución Chilena no permite que el Estado haga lo que un privado pueda hacer. Es decir que la sociedad anónima no se podía hacer Y por lo tanto el MINVU no podía vender grandes predios, pero también el MINVU, para vender, no era un buen interlocutor en el Mercado, no es un ente que juegue en el Mercado de Valores.(...) “se hicieron todas las obras públicas y la venta no tuvo un dinamismo, por eso muchas veces se presenta como el proyecto progresista (yo estoy muy orgulloso de eso) porque fue lo primero que se hizo, el barrio de vivienda social, no es la operación especulativa sino que es una operación sobretodo de carácter social, pero la realidad es que funcionó la parte que el Estado hace como obra pública, pero no funcionó la parte que el Estado hace como empresario” (Alfredo Garay, entrevista individual, 14 Noviembre del 2020).

En relación a esta mono funcionalidad del puerto a partir de la administración de EPV y su dominio sobre el borde portuario, Rolando Biere lo plantea así: *“ yo creo que ahí el actual frente portuario ,requiere de unas dimensiones que no puede compatibilizar suficientemente con una apertura al borde, yo creo que allí hay un primer problema, que todo el tema de las aguas abrigadas actuales, pretenden ser utilizadas por la empresa portuaria para funciones estrictamente portuarias y eso bloquea (...) porque realmente lo que es el frente urbano, es muy pequeño (...) desde Barón, viniendo de Viña, hasta Edwards, porque todo lo demás son aguas abrigadas y que el puerto pretende utilizar o tendría que utilizar porque es la manera más económica de poderle sacarle provecho a esas aguas.(...) y esa actividad absolutamente portuaria es incompatible con un waterfront, como los entendemos, en que hay una coexistencia de ciertas actividades administrativas que no son duras o con actividades de ocio o el típico leisure con una perspectiva de coexistencia de espacio abierto y usos, similar a los puertos de Génova o en puertos Latinoamericanos”.* (Rolando Biere, entrevista individual, 27 de Mayo del 2021).

El problema actual también es operativo ya que el suelo del puerto está tomado por la empresa portuaria en términos normativos y no hay una vinculación con la normativa que rige a la ciudad y sus barrios, por una falta de decisión y competencia por sobre el suelo.

Tiene que primar otra perspectiva que permita un desarrollo económico más amplio y variado a partir de una estrategia común: *“ en donde todo el mundo invierte, invierta el puerto, invierten las empresas y el ayuntamiento, pero en una estrategia común organizada en que luego hay una serie de beneficios, que se van evidentemente para los privados, que gestionan luego de generada la transformación, el negocio que allí se produce, pero desde una perspectiva, integral. organizada que permita el desarrollo que evita estas desconfianzas”.* (Rolando Biere, entrevista individual, 27 de Mayo del 2021).

Debiese aparecer la figura de lo público y de la corporación con una visión a futuro, que permita alianzas entre los actores claves, en donde estuviera la EPV, la cámara de comercio de Valparaíso con sus rubros o gremios activos y trabajando en conjunto con el Municipio, antes de las propuestas o del proyecto urbano como tal.

Rolando, en su experiencia internacional pone un ejemplo muy claro y enfocado que ha llevado a cabo el puerto de Liverpool, con esta figura que funciona, del P.P.P., (Private, Public, Partnership) *“han generado todo un proceso de empoderamiento del Municipio de Liverpool y sus alcaldes, allí ha habido participación de empresas privadas, de la empresa que*

gestiona toda la actividad portuaria y del ayuntamiento, desde la perspectiva de generar un compromiso y una estrategia común organizada“.

En el caso de Valparaíso se siente que nunca ha habido un acuerdo global y un acuerdo político ciudadano (el pacto o contrato social, aún pendiente) y también es verdad que en otros sitios no se ha hecho así. Pero los casos de otros puertos con eventos similares, han sido dinamizadores y en Valparaíso aún no se toma una decisión de tener una gran visión consensuada por todos.

Otro peso importante en términos económicos es la relevancia de la relación de cargas, lo que hoy se entiende por ante puerto y su relación con ese borde en no coparlo, gracias a su hinterland, hoy no presenta una estructura eficiente en términos de movilidad portuaria, porque se quiere copar nuevamente de containers, el borde central de la rada, esto se ve muy ejemplificado en el proyecto T2, que construye un nuevo muro de carga hacia la ciudad.

“Lo que ha fallado, es que no ha habido una acuerdo político –técnico serio, involucrando a la ciudadanía, que es lo que todo el mundo esperaba para Valparaíso (...) decir que el puerto tiene que funcionar porque es la actividad fundamental que le da comida a la ciudad (...) y decir que si el puerto se va todo el mundo se va a morir de hambre, es predisponer negativamente a la ciudadanía de cualquier cosas que pueda sustituir al puerto(...) en Valparaíso siempre se ha necesitado dinero, y yo creo que en como se vende una idea es fundamental y aquí no ha habido nunca, creo yo, desde el año 2000 en adelante, de los primeros estudios de transformación, eso que era una imagen objetivo de las torres y las aguas abrigadas, que era una imagen, una idea y como nunca ha habido un acuerdo global, en ese sentido es uno de los grandes fallos” (Rolando Biere, entrevista individual, 27 de Mayo del 2021).

Dinámicas sociales y su práctica

Desde el mundo ciudadano Valparaíso ha constituido un cuerpo de espesor crítico que viene básicamente desde la academia y de sus universidades emblemáticas. Fueron ellos los primeros movimientos de profesionales, académicos y ciudadanos que comenzaron a preguntarse por esta desidia desde el Estado central. Un nuevo pacto debiera ser tal vez una nueva mirada a la ciudad/puerto. Es necesario reparar esta

relación entre los ciudadanos y el rol del poder en ser representativo de un mundo social diverso, en donde los distintos estratos sociales estén en ese pacto.

Con relación a un nuevo pacto o contrato social José de Nordenflycht, comenta que: *“Es difícil saberlo, pero con la experiencia que estamos viviendo asociada el estallido y al cambio constitucional uno se da cuenta que la participación ciudadana que es parte de este check list, de cualquier tipo de proyecto de inversión con rédito social en Chile, es un proceso fallido.(...) por eso que la gente sale a las calle, piensa acá que en Valparaíso después de tener esta como larga tradición, digo porque (que viene del año 94), una temprana tradición, asociada a participación ciudadana, ¿quienes eran los que participaban en esos movimientos?, académicos, profesionales, abogados o sea era, éramos de la élite, finalmente porque éramos gente que teníamos una sobre intelectualización de todo el proceso, teníamos mucha información, etc” (...)* y que claro, *había gente detrás que tal vez no estaba tan enterada de esto y se movilizaban más bien por los intereses hasta comerciales que podían haber derivado de eso.*

Piensa tú que la cámara de turismo, fueron los primeros que empezaron a poner el grito en el cielo, por los edificios de altura, porque les tapaban sus restaurantes, sus emprendimientos, la vista al mar, cosas básicas como esas, casi gremiales, así como yo defiendo mi parcela, defiendo estos atributos patrimoniales, porque yo lucro de estos atributos patrimoniales y es legítimo no. Y fue bastante increíble que la cámara de comercio y la cámara de turismo de aliaran con urbanistas, arquitectos y abogados. Pero lo que te quiero decir, es que este grupo no eran más de 10 a 15 personas.

En cambio hace unos cuatro años atrás cuando viene este problema derivado de la reducción de personal de los estibadores y salieron a la calle y lo quemaron todo, paralizan la calle, comprados o por ejemplo cuando los pescadores salen a protestar a la Avenida España por temas distintos al patrimonio por las cuotas de las sardinas o anchovetas. Las agendas que llevan a la calle a ese nivel son también formas de presión, que generan algún redimento y alguna movilización. (José de Nordenflycht, entrevista individual 28 de Octubre del 2020).

Las conquistas sociales también vienen de la mano de batallas comunitarias y es el caso de los nuevos usos que se le han dado a la actual tornamesa y galpones ferroviarios, a

partir de la fundación del centro de escalada Tornamesa y reutilizando uno de los antiguos galpones abandonados comienza a funcionar desde el año 2009-2010, liderado por Héctor González, que generó un proyecto de emprendimiento deportivo cultural en el área, a pulso y con mucho esfuerzo, logró establecer un punto de unión con la comunidad mediante esta ocupación cultural en una zona en total desuso.

Héctor se refiere a la compleja asociatividad entre pares porteños, *“Yo creo que nos falta asociarnos más, tenemos el problema quizás de mirarnos mucho el ombligo, siento que perfectamente podríamos generar una conexión, un enlace, falta eso quizás porque en Valparaíso hay muchos proyectos, muchos proyectos e interesantes y quizás nos ensimismamos muchos en nuestro que hacer, quizás por lo mismo, porque como estamos todavía tratando de impulsarlos y sacarlos adelante, mientras no está resuelta la parte interna, cuesta abrirse un poco más (...) “nosotros en Maestranza además del centro de escalada hay otras organizaciones que hacen uso del espacio, está teatro container, está la fundación acto con su proyecto trenzando, está la compañía en aires, hay un grupo de calistenia, hay un gimnasio de boxeo también y con el tema de la pandemia el funcionamiento está siendo mucho más esporádico (...) ya de hecho estamos trabajando en conjunto con el Municipio de Valparaíso, después de arto tiempo estamos trabajando en una mesa de trabajo, en una mesa técnica, para precisamente a través de la dirección de operaciones, de cultura, de patrimonio, comenzar a abordar este tema que tiene que ver con la Maestranza. Cómo abordamos su recuperación, como hacemos calzar toda la parte legal de seguridad, etc, que como municipio también les preocupa”* (Héctor González, entrevista 14 de Enero 2021).

La ex Maestranza, fue parte de esta era colaborativa entre trabajadores e instituciones y en un área de influencia muy notoria en los cerros más cercanos como el Barón, Placeres, Larraín, Polanco, Playa Ancha y otros hacia Viña del Mar y sus interiores.

A partir de las cajas particulares y sociedades constructoras, que posibilitaron la postulación a infraestructura de vivienda, salud, recreacional y pública. Junto a las sociedades mutuales de ayuda y los vitales gremios nacionales y grupos de ex ferroviarios y sus instituciones de dirigencia y ayuda, como la sociedad mutualista de profesionales y jefes de retiro de ferrocarriles del estado de Valparaíso, o los socios de la asociación de jubilados ferroviarios y montepiadas de Valparaíso o la Sociedad

mutualista ferroviaria Santiago Watt. Aún con presencia y en funcionamiento siguen estableciendo una relación viva con la comunidad de familiares y socios que van quedando. Ambas domiciliadas en Cerro Barón y ubicadas estratégicamente en la Avenida principal Portales, que daba y se conectaba peatonalmente con la ex maestranza Barón.

El relato de su vinculación social sigue presente en sus relaciones diarias, el barrio, los socios, las actividades, las ayudas sobre la comunidad, las cuotas de socios que permiten gestionar y el rol distintivo de pertenencia que generan aún en la comunidad. Lo señala de una manera muy natural y solidaria aquí, Miguel Mancilla B. *“Yo trabajé como conductor y en transporte, en Barón estuve trabajando también en la oficina del patio Barón el año 1971, en el asunto de los carros, de los trenes de carga (...) yo empecé desde abajo, se puede decir al de jornal como le llamaban antes y después hice cursos y ascendí a la planta de empleados administrativos y fue ahí cuando el año 1980-81, cuando llegó el ascenso se hecho a perder lo de jubilar, no se podía salir, entonces se formó sindicato , porque antes yo pertenecía a la asociación de empleados ferroviarios y al momento de pasar a la planta de empleados, quedé automáticamente como empleado administrativo y el asunto de que, después de eso, como me busqué la jubilación ya la empresa no daba más, el presidente del sindicato era conocido, era muy amigo, trabajaba acá, en la oficina en barón en materiales y hablé con él para postular a la jubilación, y me dijo aguántate Miguelito, porque ahí yo tuve problemas con la jefatura, el pecado mío era defender al de abajo, como yo empecé de abajo, empecé a defender como dos o tres casos, me tiré contra los jefes y me empezaron a perseguir, como conductor de ahí tuve varios problemas, entonces ya me tenía la pega hasta aquí, tenía más de 20 años y no se podía jubilar, entonces ahí recurrí al hospital ferroviario y me jubilaron por invalidez, claro porque yo tenía un problema a la columna, me había accidentado, me caí de las cabinas, me resbalé (...) yo debí haber salido en el año 1983”*

No obstante el hoy de la ex maestranza es visto como un lugar sin retorno, casi como una fotografía de un lapsus en el tiempo, *“yo creo que esos galpones no se van a recuperar, lo que pasó en la empresa, las chatarras de trenes que vendieron y el director que había en ese tiempo, empezó a vender, todas las estaciones tenían terrenos y casas, empezaron a venderlas, salvo el caso que había en Portales a la orilla de la línea frente al balneario Los Placeres, de la bomba, de la Santa María al balneario debajo de la línea, ahí en esa bomba había un sacado en la avenida España, y de ahí empezaban las casas de ferrocarriles hasta Portales, yo nací en esa primera casa, esas casas las sacaron porque ampliaron la avenida España y toda esa gente que vivía ahí, les construyeron acá en Barón, aquí arriba al final de la calle Ercilla, hay dos bloques de*

*departamentos de cuatro pisos, alrededor de los años 60's. Los Cóndores, esa construcción la hizo la caja de retiro. Yo vivía en Tocornal a la otra cuadra, postulé pero ganaba poco. Yo cuando jubilé el año 1984, me inscribí el año 1986, la de aquí al frente hasta hoy día. **Todo este terreno del hospital, acá estaba el conventillo Betancour, todo eso hasta Yolanda era de ferrocarriles, toda la ladera del cerro, la canchita de tierra, partía de abajo desde el gasoducto hasta portales (...) lo vendieron, todo era negocio !** (Miguel Mancilla Basaure, entrevista 8 de Septiembre de 2021).*

Dinámicas de Gobernanza

La vinculación de los ciudadanos con su barrio y su ciudad en el caso de Valparaíso, es fuerte pero no a un nivel de representatividad política. Lo que sí se aprecia y ha ocurrido es que a partir de la declaratoria en la idea de Manterola, (2016), cuando compara estas dinámicas entre los cerros del sitio declarado y los no declarados, se aprecia un nuevo sentido de pertenencia, debido a que *“Tal denominación ha conllevado profundos cambios (físicos, sociales, económicos y culturales), en el sector que han afectado aspectos valorados por los vecinos, generando fuertes crítica de ellos manifestadas en nacientes movimientos sociales urbanos y procesos de empoderamiento ciudadano en pos de mayores niveles de participación e inclusión en la toma de decisiones públicas”.* (comparación referida a los Cerros Alegre y Concepción, versus otros).

Esta eterna centralidad en la toma de decisiones por parte del gobierno central, el Estado y el municipio, sobre un área que la ciudadanía siente que es su barrio y que allí ocurren cosas en un ámbito en que ellos no deciden, ni toman decisiones importantes, ha conllevado a recuperar esta re identidad sobre el barrio, que la tuvo y la perdió por la atomización de la relación de distancia entre gobierno local y las juntas vecinales, durante el período post dictadura.

Claudio Reyes desde un enfoque de gobernanza delimita el tema hacia lo local-regional y plantea que hoy esa relación ciudadano / autoridad regional, *“Está muy tironeado, el excesivo centralismo que vivimos como país, que juega bastante en contra, ojalá que el día de mañana el tema de las gobernaciones regionales, proponiendo la figura del Alcalde Mayor, que solucionaría bastantes problemas en el ámbito metropolitano o sobre las comunas conurbadas que tenemos principalmente (Quilpué, Villa Alemana, Con Cón, Viña y Valparaíso), estas soluciones debieran darse y además cuando te hablaba del tema integral no era entender a*

Valparaíso como una ciudad sino como esta gran zona Metropolitana, que conocemos como el gran Valparaíso (es decir lo que le pasa a Viña le va a pasar a Valparaíso), ojalá que todos boguemos para que Con Cón, tenga un Aeropuerto en buena línea, en buen nivel, para que usufructuemos todos de aquello” (Claudio Reyes, entrevista individual 29 de Septiembre del 2020).

Hay cierta invisibilidad también en algunos procesos ciudadanos que debieran ser un aporte y una vía de ejemplos a seguir, como por ejemplo la resistencia y aporte cultural sobre estas áreas en desuso que realizan grupos ciudadanos colaborativos como los de tornamesa, teatro Itinerante y grupos afines, en preservar momentáneamente estos lugares, re-significándolos.

Héctor González, director del centro de escalada Tornamesa, se refiere al aporte de esa labor de ayuda hacia la comunidad, *“Nosotros por ejemplo, hemos trabajado con Sename, (servicio nacional de menores), con distintos colegios del sector o sea tenemos un trabajo social y educativo amplio, fuerte, entonces eso nos permite afianzar el proyecto, por lo tanto mientras más dudas haya de lo que se quiera hacer ahí por parte de los dueños o de las autoridades tenemos la ventaja de que el proyecto crezca” (...). Ahora claro si el día de mañana quieren hacer un mega proyecto de muchos millones, obviamente que lo que nosotros estemos haciendo ahí se puede ver perjudicado, pero tenemos que trabajar en eso, tenemos que trabajar en dos líneas, una, en consolidar cada uno de los proyectos que se están haciendo ahí y por otro lado y no perder la voluntad ni la paciencia de este trabajo administrativo-político, que realmente se valide lo que estamos haciendo ahí”. (...). que digan si las organizaciones están haciendo un trabajo ahí, tienen un permiso y eso ya nos va a dar la tranquilidad. (Héctor González, entrevista 14 de Enero 2021).*

Hacia la zona adyacente a la tornamesa (en las bodegas Simón Bolívar), se efectuó un concurso el año 2018 abierto por el MINVU, que luego se voto mediante una consulta ciudadana, concurso de ideas que se generó luego de la caída del Mall en ese borde portuario. El Arquitecto Mario Donoso a cargo de los talleres de uno de las propuestas ganadoras, apunta a que, *“en esa gran pieza urbana sub utilizada, que está unida con las bodegas Simón Bolívar, que es un terreno que está en disputa, apetecido, por suerte ayudaron muchos grupos que dieron la pelea y que estaban por el asunto de la ampliación del T2, la fuerza de algunos colegas arquitectos, grupos de movimientos ciudadanos, el cambio de alcalde, también ayudó a la fuerza por ese cambio, porque la administración anterior de Castro estaba a favor del*

Mall, con las promesas clásicas de empleo” (Mario Donoso, entrevista 10 de Septiembre 2021).

Hay algo que ocurre acá, en esta zona que no se explica tan claramente, pero que aparece como una falla recurrente de la ciudad, Mario lo explica en referencia a estas ampliaciones sobre al área de borde: *“La alcaldía actual lleva el nombre de ciudadana en su lema, hay un letargo acá y el cruce, en que no hay un organismo central comandando y la parcelación del Estado en la toma de decisiones, entrapa la decisión de ese corte (...) que hoy este una ministra del trabajo todavía defendiendo el T2, es absurdo con todos los antecedentes que hay, a todas luces el proyecto no corresponde a los tiempos y además fue realizado a puertas cerradas (...) ahora que todos los proyectos requieren de participación ciudadana. El mismo Estado que propone en el lugar más importante de la ciudad y luego no lo consulta, es totalmente absurdo (...) la participación ciudadana tiene que ser un factor determinante, sino, no habría lógicas, es burocrática pero la exigencia es alta. Pero deben ajustarse a la escala de los proyectos, porque el proceso de un plan maestro pequeño, de barrio, puede durar un año y ahí hay que calibrar”.*

En la propuesta de ideas, se consideró una parte de esa área de Barón-Yolanda como parte del polígono de intervención, Mario lo detalla así, *“creo que es un cruce de actores y muchos para un mismo lugar, con opiniones divergentes (...) pero eso con una voluntad política y con decretos urbanos, rápidamente se tiene a Valparaíso recuperando su esplendor, es una pieza fantástica, tremenda, muy potente para la ciudad, hacia un espacio público de alta calidad” (...) creo que hoy, hay una mayor conciencia de ese espacio público y ambiental para poder posicionar a Valparaíso pujante culturalmente hablando”.* (Mario Donoso, entrevista 10 de Septiembre 2021).

La decisión final de ese concurso fue vinculante y se dio mediante voto ciudadano y lo interesante es que el paseo del mar en del área adyacente a la ex maestranza Barón-Yolanda y sus bodegas Simón Bolívar, son un sistema urbano con piezas claves detonantes y con una proyección hacia el futuro. De ahí la importancia que tienen estas piezas y sus áreas para el espacio público de los sus ciudadanos. Todos esos proyectos anteriores fallidos y no consultados que se dieron bajo lógicas de apropiación y sin participación, quedaron olvidados y fueron siempre cuestionados.

6. Discusión de resultados

6.1 Ciertos lineamientos claves

Las preguntas iniciales al tema

Cuando se plantea en esta tesis el objetivo general de poder indagar y comprender las determinantes urbanas, económicas y sociales que explican la ausencia de desarrollo económico sobre el área ferro-portuaria del borde costero del puerto de Valparaíso, uno se sitúa en tratar de reconstruir mediante pequeños avances y retrocesos las partes de un total. No aparece todo de una vez sino que se va desentrañando como una trama en la medida que se insiste en el indagar por varios flancos.

Sobre la triple pregunta general de esta investigación, en que su sistema actual de borde portuario se mueve entre tres alternativas de crecimiento, i) *Crecer sin una dimensión urbana de una planificación acorde a su tamaño y vocación de espacio público*, ii) *Crecer sin desarrollar sus piezas o elementos patrimoniales que lo relacionan y articulan con el resto de la ciudad y con el mar*, iii) *Crecer sólo con una visión económica mono funcional sobre su suelo urbano y su área de influencia, sin una diversidad de usos comerciales complementarios al portuario*, esta investigación logra tomar forma en la medida que los actores claves van desplegando indistintamente acercamientos mediante sus relatos a veces similares o paralelos, dentro de las dimensiones que propuse al abordar el marco teórico dividido en focos claves.

Los resultados tienden a construir un relato común y relevante, en donde por momentos subyacen otras respuestas más profundas sobre las lógicas de índole más técnicas o políticas. Y que aparecen después, con el insistir sobre cosas más profundas como el destino de la ciudad o la memoria de sus habitantes, variantes que no estaban predeterminadas en el devenir de esta tesis.

Ese marco me permitió ir posicionando ciertas certezas inconclusas que se armaron al tener todas las preguntas y respuestas de las distintas visiones de los actores sobre un mismo fenómeno, como por ejemplo, el borde portuario cooptado, anulado y cerrado al público. Pero más enraizado estaba en los recuerdos de las personas, algo que dejaron desaparecer y que no se ha valorizado como, el patrimonio industrial inmaterial y su memoria relacional.

Es real que se identificaron estas inercias negativas de desarrollo, acrecentadas durante las últimas décadas: i) una invisibilidad hacia patrimonio industrial y su memoria existente en ese borde ferro-portuario y en sus barrios de influencia, ii) por un centralismo excesivo en la toma de decisiones de las empresas portuarias sobre los bordes portuarios iii) por una desidia en las voluntades políticas y las fuerzas productivas de la ciudad en no posibilitar a los ciudadanos el libre acceso y derecho al borde público, iv) y finalmente por la pérdida de la identidad local del puerto y su influencia por sobre la producción de un empleo futuro.

Pero estas inercias negativas no son suficientes a la hora de tener un *panóptico* total de lo que el puerto de Valparaíso y su ciudad deben generar como visión y destino profundo, aquí las certezas se desdibujan, porque la visión necesita liderazgo y conciencia.

Sobre las preguntas específicas de investigación

Cuando se plantea en esta tesis contestar a las preguntas específicas, a partir de la sumatoria de elementos metodológicos, aparece una dimensión de múltiples causales y una estructura de inercias que se vienen arrastrando desde antes de la declaratoria del sitio patrimonial.

De estos cuatro objetivos específicos, la tesis va revelando lo siguiente:

1) *Identificar las causas normativas y económicas del deterioro sobre el área de estudio.*

En el relato de las entrevistas a actores, la recurrencia y uno de los motivos primordiales de la declaratoria, era esta ausencia de un plan de manejo y gestión patrimonial, que construyera esta relación entre las partes de la ciudad, el centro histórico y su borde portuario.

Un plan debiera predeterminar acciones sobre el área declarada, el área de protección y como esta se inserta y convive en la ciudad. Se entiende que tanto las políticas públicas, las urbanas y el crecimiento de la ciudad-puerto, dependen de esta directriz de gestión patrimonial inmersa en entender al puerto como un todo.

En cuanto a la aplicación de las normativas urbanas, siempre apareció esta potestad de la empresa portuaria actuando sobre ese borde desde el poder central y sin relación con la vocación de la ciudad-puerto. Una doble normativa que choca y que crea procesos de

atomización a partir de planes seccionales y sus variantes, que actúan sobre los alrededores de ese borde, pero que nunca definen el área para el uso de lo público u otros usos para la economía de la ciudad.

Entonces las infraestructuras ferro-portuarias, quedan atrapadas y en un modo de espera a los futuros acontecimientos por parte de sus administradores.

En este caso Merval, EPV y el Municipio, sostienen acuerdos y pactos tácitos para no actuar y o actuar en casos puntuales, dentro de una dinámica funcional y sólo hacia a labores portuarias. Es el caso de la ampliación T2 y T3, que son sus detonadores de futuras acciones sobre esos lugares en donde son parte como, propietarios, arrendadores y licitantes.

La omisión del área de estudio Barón-Yolanda, descrita en el informe del sitio patrimonial por Juan Luis Isaza, habla de la omisión en general que se tiene y que ejemplifica la disociación actual con el borde más importante de la ciudad-puerto, patrimonio de la humanidad, que se encuentra en estado de riesgo y pérdida de su nombramiento.

No hay unión entre el sitio declarado, su área de amortiguación y su borde o litoral de la bahía.

2) Estimar efectos económicos y sociales del borde en desuso, incluyendo afectaciones en el espacio público y las personas.

Esta tesis pretende mediante la comparación de planimetrías y mapas, situar el área de estudio y ver su evolución, cambio de tamaño, lugaridad y su efecto sobre la dimensión urbana de la ciudad y sus habitantes.

Aparece un cambio de escala y apropiación del espacio ganado al mar y su dinámica de espacio industrial productivo mayor de la región centro país. Esta área fue a su vez, maestranza productora de piezas, muelle fiscal, terminal ferroviario, área de intercambio de mercancías, industria generadora de empleo y de cuerpo social significativa.

Además bajo los parámetros más contemporáneos, todo lo anterior es parte de un patrimonio industrial invaluable. Asunto que ha sido demostrado a partir de la huella que dejó su memoria en los acontecimientos fundamentales del siglo XIX y XX,

específicamente en las relaciones de pertenencia con las construcciones sobre los barrios de ex ferroviarios, que aún persisten.

Los registros de dibujos, fotografías y levantamiento planimétrico de las piezas patrimoniales aún existentes sobre el área, muestran una posibilidad que aún no se ha querido mirar ni tomar, tanto por desidia como por omisión consentida y que es la posibilidad de re-cuperar y salvaguardar un patrimonio en desuso, que se encuentra en mediano estado y que es parte vital de la conciencia de un sitio universal integrado a sus partes.

Esa supremacía que se tiene sobre el área ha perfilado un tipo de relación de distancia fatal y de omisión hacia el habitante del puerto. Este muro mental que hay entre el habitante y su borde, es un muro real y físico, que no se abre hacia la trama lógica que tuvo la ciudad cuando estuvo toda unida, sino que la obstruye.

Esto ha afectado también positivamente sobre las relaciones sociales y de pertenencia que en último tiempo, han sido tomadas de una forma virtuosa a partir de la constitución de alianzas participativas de agendas barriales y movimientos sociales diversos.

Es complejo medir detalladamente los efectos económicos, pero esta omisión del borde hacia la ciudad ha significado por ejemplo décadas de gastos por mantener disputas y estancamientos por posibles proyectos fallidos sobre esos lotes vacíos y áreas de infraestructuras en desuso.

El paseo marítimo Wheelright, el muelle Barón y la marina náutica, todos de carácter público, han sido estrategias muy recientes en poder abrir el borde hacia una espacio público de calidad que la ciudad no tiene.

Sobre el muelle principal del puerto, se ha hecho muy poco y los proyectos asociados a este sobre el área de amortiguación o a la plaza Soto Mayor (su atrio), han estado orientados a hermostrar el entorno, y justificar otras acciones (a partir de concursos) que desvían tanto la acción de proteger el área como la de reconstituir el mediano estado del sitio patrimonial, en pleno centro histórico.

Es el caso de la construcción de un proyecto de involucró los usos mixtos de un hotel, un supermercado, servicios y un gimnasio, sobre la estructura anterior de la estación antigua de trenes del puerto, una desconexión total sobre el patrimonio sobre un edificio vital dentro del paisaje urbano. Proyecto que fue permitido, autorizado y realizado sobre la zona de amortiguación del sitio, invisibilizando el edificio y el carácter mismo de la estación de trenes, además de sobrepasar el resguardo que no existe por parte de un plan de gestión y manejo del sitio.

4) De la evaluación de los casos de estudio internacionales de reconversión de waterfronts, planes y proyectos de rescate realizados en la última década sobre el área.

Al analizar los tres casos, aparentemente muy distintos entre sí, tanto por historia como por cultura, muestran siempre rasgos comunes en sus aspectos de relación con el poder central o federal. Los tres casos han utilizado un médium ya sea en forma de corporación, acuerdo o pacto hacia la representatividad ciudadana y los poderes del Estado o la región. El habitante/ciudadano/vecino, ha sido protagonista en mayor o menor medida de los procesos de su ciudad/puerto, en el caso de Génova y Seattle con mayores grados de autonomía, que Buenos Aires (con un poder centralizado, como en casi toda Latino América). Han sido claves algunos aspectos de gestión representativa como los siguientes:

- La figura de la corporación pública con poder de decisión y autonomía en los asuntos que le competen al puerto/ciudad es fundamental, mediante esta *figura o cuerpo* de alianza estratégica sostenida en el tiempo llamada, **(Corporación)** representativa y vinculante.
- Esta idea de una figura en una nueva relación a partir de un **contrato social-ciudadano**, que re signifique la representatividad de sus diversas organizaciones comunales y ciudadanas, para ser parte en la toma de decisiones fuera del ámbito de un poder tan centralizado como el caso Chileno.

Una visión de, frente de agua, borde costero, waterfront.

En los casos analizados del puerto de Seattle y Génova aparece siempre la importancia de una Visión y liderazgo de la ciudad. Paralelamente aparece también, otra organización descentralizada a cargo del frente de agua o futuro *waterfront* y su comité amplio que va estableciendo relaciones virtuosas entre la región, el ayuntamiento y el Estado.

Se entiende que la agencia en temas de ciudad es mediante organizaciones paralelas y complementarias a la de los gobiernos centrales, en la toma de decisiones sobre las puntuales decisiones sobre el litoral costero, que son de autoridad de la ciudad.

Una planificación urbana maestra

En el análisis de los tres casos de puertos sobre sus dinámicas en sus frentes de agua, el tema de la planificación urbana y estratégica es un aspecto recurrente y determinante a la hora de mirar en detalle sus tramos de crecimiento urbano históricos o en cada acontecimiento puntual particular sobre cada ciudad.

La planificación de los antiguos y actuales crecimientos de estas la ciudades puerto, han sido siempre en una línea de políticas urbanas consensuadas, coherentes y estratégicas entre la Autoridad Portuaria, el Municipio o Ayuntamiento, la Provincia, o Región, el Gobierno, los Ministerios y el Estado. La figura cardinal del Plan Maestro aparece en los tres casos y se torna determinante, más allá de las disputas lógicas entre sus actores.

En el caso de puerto Madero, la creación de un barrio y distrito nuevo, mediante el cambio en sus normativas, el plan regulador y su respectiva actualización. O la decisión de proteger y convertir los edificios históricos del antiguo borde portuario en edificios patrimoniales, marca un precedente estratégico al establecer una corporación que inicia sus funciones paralelamente proponiendo un Plan Maestro originario para intervenir el área.

Borde ferro portuario Barón-Yolanda

La importancia de los acontecimientos urbanos, que muestra la evolución de crecimiento de su borde natural de litoral, hasta convertirse en un lugar de funciones industriales ferroportuarias, a partir de las planimetrías escaladas elaboradas en esta tesis, muestran una especialización industrial del área y su relación del cuerpo patrimonial con los barrios de ferroviarios y su huella social permanente.

El vestigio en este sentido nos habla de la pérdida pero también de su posibilidad de recomponerlo y volver a ponerlo en la línea de tiempo, rescatando a partir de su memoria una nueva mirada al valor de lo patrimonial.

En las prospecciones y observaciones realizadas en terreno sobre el área de estudio, a raíz de los dibujos y fotografías van apareciendo estos rasgos urbanos que se hacen presente (específicamente en el Capítulo 4.4.) denominado en adelante aproximaciones.

Las cuatro aproximaciones, a su Locus.

Como se mencionó anteriormente en las primeras conclusiones del capítulo 4.3 y 4.4, estas cualidades espaciales propias que constituyen rasgos urbanos en latencia y muy específicos en cómo se configuró la calidad espacial del área de estudio. La siguiente tabla esquemática, de elaboración propia, resume estas cualidades.

Fuente : Tabla resumen de aproximaciones. Elaboración propia.

LOCUS	ACOMODARSE AL BORDE	PUERTA- UMBRAL GLOBAL URBANO REGIONAL	COPAR EL BORDE CRECIENDO	MEDIDAS DE LAS RUINAS. EL CORPUS	USO DESUSO DE LA RUINA
<p>El locus entendido como esta porción de tierra que fue destinando sus faenas productivas hacia funciones ferro portuarias, Constituyeron su Lugar, su LOCUS, concepto que (Rossi,1996), lo denomina el momento originario en donde la individualidad de ese lugar estaría en el acontecimiento y el signo que lo ha fijado.</p>	<p>La estrechez de acomodarse al borde, ganando tierra.</p> <p>Se gana un gran plano sobre al mar, una extensión de la traza que avanza sobre ese borde, para generar un suelo urbano disponible.</p>	<p>Los constantes traspaso mar-tierra, generan esta puerta de entrada y salida de carácter global.</p> <p>Una puerta que conecta a las rutas globales, con el borde y su hinterland regional interior.</p> <p>Ese umbral es una dimensión urbana, que genera crecimiento de ciudades intermedias y áreas metropolitanas.</p>	<p>La insistencia de crecimiento y evolución de las faenas industriales, y posiciones que tomó la maestranza, generó una especialización sobre el área y un espacio de trabajo con una dimensión urbana notable y un legado en Arquitectura Industrial heredable hacia un patrimonio industrial.</p>	<p>El sistema de conectividad de la Maestranza con los cerros, generó un sistema mayor asociado a viviendas, servicios, y relaciones que construyeron una estructura social, una capa social notable.</p>	<p>La ruina física a partir de estas estructuras arquitectónicas en desuso, son generadoras de un nuevo patrimonio industrial, que está invisibilizado.</p> <p>Son una memoria a reconstruir con el fin de re significar ese patrimonio futuro.</p>

Es necesario rescatar de estas aproximaciones, las formas de crecimiento urbano-social, patrones o líneas de acción sobre como re construir una memoria de lo patrimonial hacia el futuro sin destruir o borrar. (propuestas que se harán en los lineamientos).

De los entrevistados y su acercamientos

Las distintas preguntas iniciales que se hicieron en esta tesis, trataron siempre de desentrañar el complejo panorama sobre el cuál el puerto de Valparaíso y su ciudad aún no pueden avanzar en conformar una región en vías de consolidarse nuevamente, hacia una economía de intercambio estable.

Se evidencia en los relatos coincidentes, una desconexión total con la idea de una nueva relación ciudad/puerto emergente o en vías de desarrollo de una ciudad turística cultural con una economía complementaria, que la haga resurgir. Esta desconexión se evidencia a partir de las dinámicas inexistentes entre empresa portuaria, la ciudad y el administrador del sitio patrimonial (el municipio), en donde comienzan a aparecer estos múltiples aspectos negativos:

- De planificación urbana, por la disociación de los instrumentos de planificación territorial , en sus aspectos normativos, unos para el suelo del puerto y otros para el suelo de la ciudad.
- Por la hegemonía de una empresa portuaria atada al poder central que concesiona el borde portuario y toma decisiones no vinculantes con la ciudad, en una suerte de rol privatizante sobre su borde.
- Los recursos económicos que debieran traspasarse a partir de las dinámicas derivadas del puerto a la ciudad, son insuficientes para mantenerla.
- La baja capacidad técnica por parte del administrador del sitio, el municipio, en elaborar un plan de gestión y manejo patrimonial, que aún no existe, ha provocado un manejo deficiente del patrimonio y su relación con la trama de la ciudad.

- La ausencia de liderazgos ciudadanos y políticos en construir una visión mancomunada de ciudad, derivados de un contrato social obsoleto, que no elabora miradas hacia el futuro.
- La pérdida de poder de gestión regional, por una hegemonía en la toma de decisiones de la región desde el poder central, además de una dependencia económica estructurante.
- Por una crisis de representatividad política, derivada de la nula vinculación con sus ciudadanos en la toma de decisiones, entre las estructuras claves y representativas de la ciudad como, el parlamento, las instituciones y la alcaldía.
- Por una desconexión intersectorial y descoordinación entre ministerios claves a la hora de coordinar, administrar y ejercer planes mayores integrales sobre el puerto.
- La desidia de ciertos actores que fueron y son relevantes en la ciudad, en el aporte de ideas, recursos económicos, gestión, liderazgos privados y que hoy han puesto sus expectativas en rentabilizar otras zonas de la región.
- Las políticas pro-liberales sobre el suelo y la propiedad, heredadas de un modelo que ha entregado la participación al mercado, ha provocado un quiebre estructural en las inversiones urbanas sobre la ciudad. Primando proyectos de rentabilización de suelo por sobre proyectos de recuperación patrimonial y rentabilización social.
- La desidia y debilidad por parte de actores claves en poder sostener mesas de acuerdos técnico- políticos de largo plazo y sostenidos en el tiempo, acorde a lo que requiere una transformación de la envergadura de un puerto-ciudad global.
- El entendimiento de que al igual que Valparaíso, Viña del Mar es el centro histórico de un área Metropolitana mayor. No es una ciudad independiente sino que es un centro y por lo tanto debe asumir ese rol.

- Ese acuerdo tácito entre estas dos ciudades, debe generar una economía complementaria y colaborativa entre ambas por una equidad en los servicios que presten una hacia la otra.

- La posibilidad de constituir un municipio empoderado e independiente de la estructura central, ligado a otras instituciones de carácter ciudadano-público-privado, capaces de generar una agenda, agencia y gestión sobre la ciudad.

- Poder complementar también instancias de autogestión y financiamiento a partir de impuestos, regalías, gestión económica y mediante estos, poder destinarlos hacia inversiones de mejoramiento urbano- arquitectónico o emergencias ciudadanas.

- Una nueva aproximación de la institucionalidad a partir de una nueva carta magna por medio de la nueva constitución en desarrollo, en cuanto a nuevos roles y poderes de ciertos Ministerios en la toma de decisiones, ampliándolos y flexibilizándolos con el fin de destrabar los conflictos sectoriales actuales.

- Poder re-significar lo que significa el valor del patrimonio industrial de Valparaíso como eje vertebral de su condición de sitio patrimonio de la humanidad, mediante la educación, exposición y permanente difusión ciudadana.(el caso de la maestranza, lo portuario y lo industrial).

- La importancia de poder mostrar el patrimonio físico material de las piezas y restos, por medio de museos y lugares que lo promuevan, creando una educación de la conciencia y pertenencia del mismo.

- La construcción del tejido social, a partir de la re- significación y la exposición de lo patrimonial, que revitaliza el cuerpo de la memoria social de los grupos ciudadanos, permeando así positivamente sobre la pertenencia y participación ciudadana.

- La construcción y recuperación real del Maritorio, sobre esta relación intrínseca que tuvo el ciudadano porteño con su destino originario, el mar y su cultura marítima, significa re abrir la ciudad hacia el borde tierra-mar.

Lineamientos claves, criterios de diseño.

Los futuros lineamientos que se proponen a continuación tienen en lo medular un peso estratégico dentro de un contexto de urgencia patrimonial, que a partir de la metodología aplicada en esta Tesis -vista y analizada sobre el área de estudio Barón-Yolanda- hoy se encuentra en un profundo deterioro acumulado desde hace más de treinta años y con dimensiones negativas que van desde las físicas, inmateriales, hasta las sociales y ambientales.

i) Las dimensiones de los lineamientos toman como referencia por ahora la carta internacional sobre patrimonio industrial de Nizhny Tagil (2003), aplicada en otras zonas declaradas y probadas , y que tienen que ver con la re-habilitación integral de los edificios o piezas arquitectónicas, es decir , una intervención sobre todos los elementos del o los edificios, desde lo estructural, constructivo y mejorando sus condiciones funcionales o adaptándose a nuevos usos o programas (Torres, 2013).

ii) La UNESCO recomienda a los Estados, una matriz triple, que también en este caso debiera por lo menos tomar la esencia de sus aspectos, *tres elementos, a) Marco jurídico-legal b) Marco institucional c) Recursos, tres Procesos a) Planificación b) Resultados c) Monitoreo ,tres Resultados a) Productos b) Resultados c) Mejoras del sistema de manejo y gestión.*

iii) Por otro lado se toman también los principios de las asociaciones internacionales de vasta experiencia en puertos y frentes de agua como ; Cittá d'Acqua, (Venecia), RETE/Portus (Italia), y AIVP (Francia), Wasserstadt GMBH (Berlín). *(Los diez principios para el desarrollo sostenible de las áreas de Waterfront urbano o los 17 puntos que establece (AIVP).*

iv) Y la experiencia revisada en los tres casos de estudios de los puertos de ; Seattle, mediante su Corporación de Puerto Público Municipal , Buenos Aires con la Corporación Antiguo Puerto Madero (CAPM) y Génova con sus Planes Maestros de Renzo Piano, y la corporación "Porto Antico S.p.A", relacionado al marco de participación entre actores claves a partir de sociedades anónimas en la relación ciudad / Estado / región / gobierno local / entes público / privados / ciudadanía.

La dimensiones claves generales de estos lineamientos para la protección del patrimonio industrial deben abarcar al menos estos cuatro aspectos, i) el patrimonial físico material - inmaterial. (*rehabilitar el sitio , el esqueleto patrimonial*, ii) el planeamiento arquitectónico-urbano (*resituar a la planificación urbana*), iii) el socio/espacial (*recomponer las relaciones humano-sociales en la ciudad compartida*), iv) el ambiental (*reparación de la relación entre la naturaleza y su borde*).

Fuente : Tabla resumen de lineamientos. Elaboración propia.

VALLAS / CEGUERAS	LINEAMIENTOS / PROPUESTAS
<p>1. Una administración ciega por parte de las empresas administradoras del sitio y propietarias de los lotes, tanto Merval, EPV, SAAM, como el Municipio, mantienen este borde ferro-portuario en una situación de abandono, deterioro y descoordinación conciente.</p>	<p>Conformar un primer ente de coordinación de emergencia sobre la ciudad-puerto.</p> <p>Tanto Merval, EPV, SAAM, y el Municipio, deben coordinar y elaborar un plan de manejo de emergencia sobre ese patrimonio en peligro , asignando recursos regionales y nacionales.</p> <p>En primer lugar, es necesaria una medida de emergencia para tratar, salvar y recuperar toda el área de piezas físicas existentes, con declaratoria y zona típica, sobre el área de la ex maestranza Barón.</p> <p>El estado de las piezas patrimoniales sobre la ex maestranza es reversible, no obstante pueden estar en peligro de demolición por el paso del tiempo.</p> <p>Ponerlas en funcionamiento hacia un programa de museo de patrimonio industrial, que la muestre in situ y haga presente su valor universal.</p>
<p>2. A partir de un manejo mono-funcional por parte del Estado y EPV, MOPT, sobre un borde concesionado, el puerto sólo está cumpliendo un objetivo de expansión y competencia, bajo parámetros de un modelo hiper liberal, en que no se relaciona con el casco histórico.</p> <p>Además no se propone un crecimiento urbano acorde al estándar actual de frentes de agua, perjudicando la visión de futuro de la ciudad-puerto, atomizando así su destino.</p>	<p>Conformar un segundo ente de coordinación de carácter Intersectorial sobre la ciudad-puerto.</p> <p>Una mesa amplia y representativa, que tenga capacidad de gestionar políticas públicas y potestad para cambios en la ley y normativa urbana de la ciudad.</p>
<p>3. Por medio del bloqueo del borde costero durante muchas décadas la relación de los ciudadanos con el mar se bloqueó, generando desafecciones hacia la identidad ,pertenencia y representatividad del porteño.</p>	<p>Coordinar a los diversos movimientos sociales y ciudadanos hacia una organización mayor, junto a las unidades vecinales y el Municipio.</p> <p>Con el fin de lograr una representatividad vinculante sobre los temas de espacio público, en la toma de decisiones que le competen a la comunidad ciudad-puerto</p>
<p>4. Un devenir deficiente en la no creación de un cuerpo organizativo-técnico para la gestión de un Plan y manejo del sitio patrimonio de la humanidad, ha provocado una fisura y una distancia en la administración por parte del Municipio en salvaguardar el patrimonio, hoy sólo encargada al Consejo de Monumentos Nacionales (CMN).</p>	<p>Crear el Plan de Gestión y Manejo a estándar global UNESCO.</p> <p>Aceptar todas las recomendaciones de los órganos involucrados bajo los estándares de otros planes similares.</p>

<p>5. Una nula visión de futuro por parte de los actores claves de la ciudad puerto de Valparaíso, en poder proyectarla hacia la creación de un frente de agua de usos complementarios, acorde a las nuevas necesidades de una ciudad futura.</p>	<p>Generar un ente público-privado enfocado en la creación de un frente de agua- Waterfront para la ciudad de Valparaíso.</p> <p>Un ente independiente del poder central con una plena representatividad en la región y con potestad para hacer alianzas con el poder central y decidir sobre las áreas costeras de la región.</p>
<p>6. Los diversos proyectos fallidos sobre el borde ferropuerto de la ciudad, han sido siempre bajo parámetros de corto plazo y nunca en una dirección de planificación integral en un tiempo amplio de largo plazo.</p>	<p>Generar un Master Plan Estratégico para la ciudad de Valparaíso, siglo XXI. (MPE)</p> <p>Un plan maestro celebratorio de la ciudad, orientado a metas y plazos progresivos en una línea de proyectos detonantes y consensuados.</p>
<p>7. La constante competencia en posicionar al puerto de Valparaíso por sobre el puerto de San Antonio ha generado una hiper saturación ficticia de cargas, en que el puerto de Valparaíso debe expandirse hacia un puerto mayor, a partir de proyectos como T2, T3.</p>	<p>Construir una asociatividad de puertos regionales, complementarios a partir de una red virtuosa.</p> <p>San Antonio, Valparaíso, Quintero, Ventana.</p>
<p>8. El desarrollo del Puerto de Valparaíso debe ser asociativo y esto implica que su crecimiento no debe superar su actual línea de zonas abrigadas.</p>	<p>No generar el crecimiento del T2, hacia el centro de la bahía si no que desplazarlo hacia el sur, hacia la playa San Mateo.</p> <p>Controlar el crecimiento de la ampliación T2, reordenando sus muelles y aprovechando el abrigo del Molo actual.</p>
<p>9. El desarrollo del Puerto de Valparaíso debe ser asociativo y esto implica que su crecimiento no debe superar su actual línea de zonas abrigadas. El crecimiento futuro debiera</p>	<p>No generar el crecimiento del T3, borrando el litoral natural de playas hacia el sector de Portales.</p> <p>Controlar el crecimiento de la ampliación T3, reordenando sus muelles y aprovechando el abrigo del Molo actual.</p>
<p>10. La atomización del borde cooptado por las dinámicas mono funcionales portuarias, ha generado una partición de sub lotes sobre ese borde. A la luz de la liberación de las bodegas Simón Bolívar a partir de la caída del Mall, hoy se abre ese espacio para el paseo Parque Barón, iniciativa pública MINVU con votación vinculante ciudadana.</p>	<p>Generar la continuidad del Parque Barón, a partir de la anexión integral del área de Barón-Yolanda, como una sola área de uso público.</p> <p>(Parque Barón – Yolanda) Etapa 1 Parque de carácter público, con vocación hacia museo ferroviario industrial, con recuperación de memoria material e inmaterial.</p>
<p>11. La descompresión del área del nudo Barón, pretende re abrir la llegada al mar a través de los ejes vitales de la ciudad. La avenida Argentina y su cauce que remata en el mar sobre un futuro hito de carácter intermodal, Barón-Yolanda, debido a la presencia del tren y la entrada al embarcadero del muelle.</p>	<p>Generar la continuidad de la Avenida Argentina hasta el mar y el Parque Barón-Yolanda y su anexión lógica a todo el uso público.</p> <p>(Demolición de la plataforma elevada sobre el Nudo Barón) Etapa 2</p>
<p>12. La descompresión de la Avenida España sobre el nudo Barón, liberando el borde sobre esa plataforma plana de umbral de carácter global- regional.</p>	<p>Se recomienda un soterramiento de la vía principal, la Avenida España en el cruce con la Avenida Argentina, hasta la estación bellavista, en donde reaparece.</p> <p>(Vía -Túnel subterráneo)</p>
<p>13. El actual Nudo Barón, producto de su tamaño, orientación y no planificación, ha generado sobre el área y</p>	<p>Recuperar la centralidad lineal del Parque Brasil, a partir de una remodelación de sus perfiles de calle,</p>

<p>su entorno, externalidades negativas que han afectado al espacio público conformado por el Parque Avenida Brasil, que no configura su función de parque verde.</p>	<p>fachada, flora y fauna.</p> <p>(Remodelación Ambiental del Parque Brasil, Etapa 3)</p>
<p>14. El actual Nudo Barón, producto de su tamaño, orientación y no planificación, ha generado sobre el área y su entorno, externalidades negativas que han afectado al espacio público conformado por la Avenida Argentina, que negó su cauce de humedal.</p>	<p>Recuperar la centralidad lineal de la Avenida Argentina, a partir de la abertura de su cauce de agua y flora.</p> <p>Remodelación de sus perfiles de calle y fachadas</p> <p>(Remodelación Ambiental de Avenida Argentina, Etapa 4)</p>
<p>15. Los problemas de gestión, administración y consensos ciudadanos, ha provocado un estancamiento en los actos celebratorios de la ciudad-puerto a partir de la no generación de grandes obras de infraestructura.</p>	<p>Generar un Plan Maestro, proyectando a la ciudad de Valparaiso hacia la celebración de sus 500 años, como primer puerto de Chile y del Pacífico. Siglo XVI-XXI</p> <p>Un plan maestro celebratorio de gran envergadura que permita proyectar y detonar propuestas de largo plazo en etapas graduales y de influencia sobre una planificación integral sobre el patrimonio arquitectónico- urbano- cultural de la ciudad.</p>

7. Conclusiones

La evolución del crecimiento pujante sobre el área de estudio de esta tesis en adelante, (el borde ferro portuario, la maestranza) generó una fuerza de industrialización de las infraestructuras asociadas al cambio de mercancías, que detonó y construyó un cuerpo de patrimonio industrial, social y cultural sobre un área de la ciudad muy demarcada por los Cerros Barón y Placeres.

El empleo que generaba esa actividad ferro portuaria y su diversidad, junto a la sindicalización, los gremios y las sociedades de trabajadores, dieron una estabilidad mutua entre la producción, el espacio urbano y social de la ciudad, que luego desapareció y fue absorbido por otro de producción y rentabilidad por sustitución de importaciones de un modelo de gestión de corte liberal anti Estado.

Esta caída y desarticulación que sufrió la ex – maestranza, derivada de la imposición de un modelo liberal de mercado, finalmente la desmantela, la atomiza y la hace desaparecer en un par de décadas. (al modo de una tragedia griega, hoy quedan sólo las ruinas y su memoria).

Lo que hoy aparece, es una comunidad ciega ante su patrimonio industrial, que no ve cuando este desaparece, porque no lo valora y tal vez debido a una crisis profunda de representatividad y de pertenencia con su ciudad y sus decisiones. Un contrato social anterior que desapareció a medida que la ciudad-puerto se desindustrializó y dejó su dirección en manos de un sistema económico privatizante.

En las entrevistas a actores claves, van apareciendo temas comunes que tienen que ver con una hegemonía en la toma de decisiones de una empresa portuaria, que decide de forma autónoma y abalada por el poder central mediante ley, su mandato y licitaciones que puede hacer sobre el mismo, decidiendo sobre el destino final del borde portuario de la ciudad.

Otro tema relevante tiene que ver con la yuxtaposición de normativas urbanas existentes a partir de los instrumentos de planificación territorial (IPT), (Plan regulador y otros). En donde existe, una normativa sobre el borde y otra sobre el resto de la ciudad, lo que ha provocado un crecimiento desigual y sólo reservado hacia las labores portuarias de

expansión y especialización por carga y competencia con el puerto de San Antonio. Una desconexión total con la realidad y el destino de la ciudad.

En las entrevistas, también aparece la recurrencia sobre la ausencia de una planificación urbana y de políticas públicas, que permitan generar y detonar hoy, una sinergia constante entre las partes separadas de la ciudad, es decir, entre la traza histórica de la ciudad patrimonial y su centro histórico y su borde marítimo portuario.

La hegemonía de un sector portuario económico mono funcional en donde no hay una promoción de una economía diversificada o complementaria a otros usos de la ciudad, nunca aparece, porque está radicada en un solo eje sobre un turismo básico y no cultural y que no alcanza a sostener los ingresos de la ciudad. Un turismo sólo sobre la pieza patrimonial y no sobre toda la ciudad-región.

Hoy se puede ver cierto fracaso de esta fuerza privatizante, que tomó la empresa portuaria, quedando rápidamente desconectada de sus habitantes y desvinculada de la histórica identidad representativa del ciudadano porteño en la relación con el mar (su economía intrínseca). Producto de esto se ha configurado una pérdida de liderazgo, de visión y de sincronía con los acontecimientos del constructo llamado ciudad patrimonial – habitante con pertenencia. Lo que se podría denominar como un desarraigo.

Hoy , un concurso de ideas sobre Barón / Imagina (se encuentra en construcción).

Luego del rechazo de la construcción del Mall Barón por veredicto de la Contraloría General de la República⁹, se inicia una nueva etapa sobre la abertura del borde costero y se limpia una década de tirantes fuerzas erróneas que se sumaron a otras, como la deficiente administración del sitio por parte del Municipio y que pusieron en una crisis profunda la declaratoria (al nivel de perderla) y la visión errónea al no entender que en los frentes de agua de todos los puertos del mundo, no se deben posicionar usos y programas relacionados con espacios que privaticen el espacio público y menos la idea de un Mall privado.

⁹ Proceso iniciado por los movimientos ciudadanos a raíz de la validación y aprobación por parte del Municipio de año, de un espacio comercial Mall sobre su borde costero, que finalmente decantó en un juicio largo que sostuvieron los nuevos Municipios sucesivos y que se resolvió de una manera extrema, y con un resultado positivo para la ciudad.

Se da inicio al Concurso de ideas “Paseo del Mar / Imagina el muelle Barón”, convocado por el gobierno de Chile bajo el mandato del presidente Piñera el año 2018 y a través del mandato del MINVU durante el año 2018-2019, que llama a concurso de ideas bases de diseño urbano, con las cuales poder iniciar una nueva etapa sobre el destino del área. En ese entonces y mediante la selección de un jurado, se eligieron tres propuestas para ser evaluadas mediante votación popular y tres menciones honrosas.

Tanto el proyecto ganador, como el segundo lugar y tercero, tocaron lugares comunes y propuestas muy abiertas en la utilización del espacio público y su relación de las bodegas mediante usos complementarios de carácter público asociados a parque, área verde y espacios de ocio, con dinámicas de diversidad económica.

Lineamientos hacia un futuro puerto / ciudad.

La compleja ecuación a resolver en el borde ferro-portuario costero tiene a estas tres fuerzas presentes en el área de estudio y son las que se debieran resolver.

- La patrimonial en su borde, reconocerlo y rescatarlo.
- La actividad productiva portuaria, concentrarla en la bahía abrigada.
- Las nuevas industrias con su diversificación económica, como una nueva industrialización sustentable.

Por otro lado la accesibilidad al borde es fundamental y ahí la solución/visión apunta a cohesionar lo portuario con lo logístico y lo ciudadano, el tren es clave en esta visión porque en ese borde en conflicto (es decir el espacio intermedio –umbral-límite entre el mar y la ciudad), debe ser un espacio de traspaso, abierto y permeable a la traza de la ciudad.

La lógica de las propuestas y recomendaciones de arquitectos , urbanistas y expertos en el tema que han hecho y presentado hacia la administración del puerto EPV, han sido enfocadas a que la expansión del puerto/ciudad , no puede obstruir el centro del borde de la bahía, sino que debe concentrarse en copar los lugares existentes y expandirse hacia

el sur, contiguo hacia San Mateo y comprimir las instalaciones en esta área de influencia actual del Molo de aguas abrigadas existentes.

Al densificar estas funciones, se puede liberar el borde central y establecer una co-existencia con el puerto de San Antonio en diversificación y compartir las cargas regionales. Y o tal vez crecer con un nuevo puerto hacia zonas más al norte y con profundidad y abrigo.

Entonces dejar el centro de la bahía para espacios permeables públicos y recuperar esa costanera y no expandir el puerto hacia la supuesta ampliación sobre Barón-Yolanda, llamada T3, es una manera de entender que esta nueva relación entre el puerto y la ciudad ha cambiado y el frente de agua es una nueva fachada de la ciudad en concordancia con su naturaleza y su nueva economía hacia las futuras celebraciones de los 500 años del puerto de Valparaíso.

8. Bibliografía

Álvarez, L.(2001). "El origen de los espacios públicos en Valparaíso". Revista de Urbanismo , N°4. Universidad de Chile, Santiago.

Alemaný, J. (2015). Incidencia del puerto en la ciudad. La experiencia latinoamericana de renovación de los waterfronts. Revista Transporte y Territorio. N°12 : 70-86.

Alliende, M. P. (1993). Historia del Ferrocarril en Chile (1era ed).(L. Sotelo, Ed.) Santiago de Chile: Ed. Pehuén con Goethe-Institute.

Alliende, P. (1993) *La construcción de ferrocarriles en Chile 1850-1913*. Santiago de Chile. Pehuén Editores, artículo aparecido en Revista Austral de Ciencias Sociales N° 5,2001, pp. 143-161.

Aravena, P. (2011). Claves para entrar al presente de Valparaíso. *Cuadernos de educación* (7 de abril 2011). [en línea]. Valparaíso. Recuperado de: <http://cuadernosdeeducacion.wordpress.com/2011/04/07/claves-para-entrar-al-presente-de-valparaiso-por-pablo-aravena-nunez/>

Agnew, J. & Duncan, J. (1989). Introduction. The Power of place. Unwin Hyman, Boston 231pp (28E). James S.(eds).

Bird, J. (1963). *The Major seaports of the United Kingdom*. Huchinson. London.

Bird, J. (1971). *Seaports and seaports terminals*. (Vol.158). Huchinson. London.

Borja, J. & Castells, M. (1997). *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid: Santillana S.S. Taurus.

Borja, J. (2003). La ciudad conquistada. *EURE (Santiago)*, 30(90), 124-126. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612004009000009>

Bruttomesso, R.(1999).The Heritage of Water-Related Work. En Bruttomesso, Rinio.(Ed.) (1999). Water and Industrial Heritage. Marsilio Editori. Venice.

Busquets, J. (2004). *Barcelona, la construcción urbanística de una ciudad compacta*. Barcelona : Ediciones del Serbal.

Castells, M.(1983). *La ciudad y las masas. Sociología de los movimientos sociales urbanos*. Madrid: Alianza.

Castells, M.(1996). *La era de la información. Vol. 1; La sociedad red*. Madrid: Alianza.

Castro-Coma, M., & Martí-Costa, M. (2015). *Comunes urbanos: de la gestión colectiva al derecho a la ciudad*. *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, 42(125):131-153

Cullen, Gordon. (1974). *El paisaje urbano: tratado de estética urbanística*. Blume, Barcelona.

Carrillo, I.,& Santander, A.(2017). Modernización portuaria en Chile. *Síntesis tecnológica*, 2(2), 63-68. <https://doi.org/10.4206/sint.tecnol.2005.v2n2-03>

Corti, M.(2011). El uso del Modelo Barcelona en Buenos Aires. *Revista café de las ciudades*. 12 (124). Recuperado de : https://cafedelasciudades.com.ar/planes_124.htm

Cruz, F. (1993). *Sobre la observación* . Escuela de Arquitectura y Diseño PUCV .Viña del Mar. Recuperado de: <https://www.ead.pucv.cl/1993/sobre-la-observacion/>

Fagalde, A. (2011). *El puerto de Valparaíso y sus obras de mejoramiento Alberto Fagalde* ; editor general, Rafael Sagredo Baeza. Sala Medina.. Disponible en Biblioteca Nacional Digital de Chile. <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/643/w3-article-355622.html>.
Accedido en 02-09-2020.

Farías, I. (2011). *Ensamblajes Urbanos: TAR y el examen de la ciudad*. Athenea Digital. *Revista de pensamiento e investigación social*, 11(1): 15-50.
<http://atheneadigital.net/article/view/v11-n1-farias/826>

Fainstein, S. (2013). Planificación, Justicia y Ciudad / Planning, justice and the city. *Urban*, 0(06): 7-20. Recuperado de <http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/2050/2097>

Fedele, J. & Domínguez, L.(2015). Puerto y Ciudad. *Revista Transporte y Territorio*,(12): 1-15. Recuperado de : <https://doi.org/10.34096/rtt.i12.1218>

Folch, R. (2003). *El territorio como sistema. Conceptos y herramientas de ordenación*. Barcelona: Ediciones. Diputación de Barcelona.

Garay, A, Wainer, L, Hayley, H, Rotbartt, D. (Julio 2013). "Puerto Madero análisis de un proyecto", en revista Land Lines, Lincoln Institute of Land Policy, Pag 10-16.

Gastaldi, F. y Camerin, F. (2017). *El proceso de remodelación del waterfront de Génova y los proyectos de Renzo Piano desde los años 80 hasta el blue print* [en línea] Fecha de consulta: dd-mm-aa. En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 11 (33): 33-64, 2017. DOI: 10.5821/ace.11.33.4683. ISSN: 1886-4805.

Guajardo, G. (2007). *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950*. Coyoacán: Coedición de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y el Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades de la Universidad Nacional Autónoma de México.

Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madariaga, Juanmari, Madrid: Akal. : 238p.

Hernández, R., Fernández-Collado, C. y Baptista, L. (2006). *Metodología de la Investigación*. (4ta Edic). DF, México. McGraw Hill.

Hoyle, B.(1989). The port-city interface: Trends ,problems and examples. *Geoforum*, 20 (4): 429-435. [https://doi.org/10.1016/0016-7185\(89\)90026-2](https://doi.org/10.1016/0016-7185(89)90026-2)

Hoyle, B.(2010). Global and Local Change on the Port-City Waterfront. *Geographical Review* , 90 (3):395-417. <https://doi.org/10.1111/j.1931-0846.2000.tb00344.x>

Ivelic, B., Miranda A., Pastene, J., Chávez ,C., y Vásquez, P. (2017). Relación puerto ciudad, diseños alternativos al plan maestro de Empresa Portuaria de Valparaíso. Revista Urbanismo, (36):97-113. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2017.45175>

Jacobs, J. (1971). *La economía de las ciudades*. Barcelona: Ediciones Península.

Latour, B, Woolgar, S. (1979). *Laboratory Life: The Social Construction of Scientific Facts*. Princeton University Press, Princeton, 1986.

Lefebvre, H. (1974). *La producción del espacio*. 1ª ed. España: Capitán Swing, 2013, 451p.

Lefebvre, H. (1973). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Ediciones Península.

Manterola, S. (2016). “*Patrimonio cultural, ciudadanía y gobernanza en el centro histórico de Valparaíso*, Chile.” 129 p. <http://www.observatoriocultural.gob.cl/haz-tu-tesis-encultura/478/>

Manterola, S. (2011). “Patrimonio cultural, Estado y movimientos sociales urbanos. Los habitantes del Cerro Concepción en Valparaíso, Chile 2009-210.” Tesis para obtener el grado de Maestro en Urbanismo. México, UNAM, DF: s.n.

Meyer, H. (2020). *Toward a Cultural Heritage of Adaptation: A Plea to Embrace the Heritage of a Culture of Risk, Vulnerability and Adaptation*. 10.1007/978-3-030-00268-8_21.

Nordenflycht, J.(2006). *Patrimonio Glocal: notas sobre la convención del patrimonio mundial y la política urbana en Chile*. En C.I. ICOMOS, ICOMOS. 40 años de reflexión y acción en el patrimonio (págs.-) Valparaíso: Edición a cargo del Comité Chileno ICOMOS y publicada en marco del Seminario Internacional “ Seguimiento y Desarrollo de Ciudades Iberoamericanas Patrimonio Mundial”, organizada por ICOMOS, año 2006.

Norcliffe, G & Bassett, K. & Hoare, T. (1996). The emergence of postmodernism on the urban waterfront: Geographical perspectives on changing relationships. *Journal of Transport Geography*. 123-134.

Oldham, K. & Blecha, P. (2011). *Rising Tides and Tailwinds: The Story of the Port of Seattle, 1911-2011*. Seattle: University of Washington Press. 128 Pages.

Pavia, R. (2011). "Waterfront. Áreas estratégicas de las ciudades portuarias", RETE, [en línea] Disponible en:

http://retedigital.com/wpcontent/themes/rete/pdfs/portus/Portus_22/waterfront_areas_estrategicas_de_las_ciudades_portuarias.pdf

Pavez, M.I. (2009). *El territorio como sistema*. Chile: FAU.

Rossi, A. (1966). L'architettura della città, Padua, 1966 (versión española). *La Arquitectura de la Ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SL.

Sassen, S. (2001). *The Global City: New York, London, Tokio*: Princeton University Press.

Schere, R. (2008). "Concursos 1825 - 2006". Buenos Aires. Editado por la Sociedad Central de Arquitectos SCA. Bismán ediciones. 800 p.

Soja, E. (2008). *Postmetropolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Madrid: Traficantes de sueños.

Stöhr, W. (1969). Congreso "Metodología para la delimitación de las regiones en Chile" en Manual de Planificación Regional, Centro Interdisciplinario de Desarrollo Urbano y Regional, CIDU, Universidad Católica de Chile, Santiago.

Taaffe, E., Morrill, R., Gould, P. (1963). Transport expansion in underdeveloped countries: a comparative analysis. *Geographical Review*, 53, pp. 503-529.

Texido, A. (2009). "Valparaíso, estratos formales y evolución del frente marítimo", *Revista ARQ*, Nº 73 :70-73. Santiago de Chile.

Texido, A., De La Sotta, P. (2014). Las Barreras institucionales que dificultan la inclusión de Valparaíso ciudad y puerto. *Revista Márgenes*,(11)14:70-74. Recuperado de <https://bit.ly/2LDM63X>

Torres, C.(2014). “Los riesgos del “abandono cultural” del patrimonio industrial: Maestranzas ferroviarias en Chile.” *Revista: Apuntes (Revista de estudios del patrimonio cultural)*. 26(2), 52-67 .Universidad Javeriana de Colombia. <http://dx.doi.org/10.11144/Javeriana.APC26-2.rabp>

Vergara-Perucich, J y Texido, A. (2018). Hacia la utopía concreta : crítica y prospección para la Ciudad Puerto de Antofagasta, Chile. *Revista de Urbanismo*, (39):1-24 <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2018.50800>

Van den Berghe, K., Jacobs,W. & Boelens,L. (2018). The relational geometry of the port-city interface: case studies of Amsterdam,the Netherlands, and Ghent, Belgium. *Journal of Transport Geography*.70,C,p.55-63 9p. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.05.013>

Yin, R. K. (2018). *Case study research and applications design and methods*.(Sixth). SAGE Publications Ltd.

AIVP (ASSOCIATION INTERNATIONAL VILES ET PORTS) (2006). Carta para el desarrollo sostenible de las ciudades portuarias. Declaración elaborada durante la conferencia Internacional , Sydney de 2006. <https://www.aivp.org/>

Cittá D’Ácqua (2000). Diez principios para el desarrollo sostenible de las áreas de waterfront urbano. Berlín. Recuperado de <https://bit.ly/2Qa9Xci>

CMN, Consejo de Monumentos Nacionales (1986). DS 1552/1986. Declaración de Monumentos Históricos. Viejos galpones de la Maestranza y antigua tornamesa de la Estación Barón de los FF.CC. del Estado. Santiago de Chile.

CMN, Consejo de Monumentos Nacionales (2004). Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial. Santiago de Chile: Editado por el CMN en sus publicaciones periódicas “ Cuadernos del CMN”, nº 70.

CPM, Corporación Puerto Madero.(2021). <http://www.puertomadero.com/#/>

SCA, Sociedad Central de Arquitectos. (1991). Bases para el Concurso Nacional de Ideas para Puerto Madero. Buenos Aires, Argentina : Editado por el CSA , junto al ente promotor Municipalidad de Buenos Aires. <http://socearq.org/>

RETE (ASOCIACIÓN PARA LA COLABORACIÓN ENTRE PUERTOS Y CIUDADES)
(2021) <http://retedigital.com/>

Revista ARQUIS. (1994). Arquitectura y Urbanismo .La transformación de la ciudad, Puerto Madero. Revista del centro de investigaciones en Arquitectura. Universidad de Palermo ,Editorial CP67. Buenos Aires , Argentina. (1):10-21

Revista de Arquitectura SCA N° 242 (2011). "20 años del Concurso Nacional de ideas para Puerto Madero". Buenos Aires, Argentina. 242.

Piano, R. (2004). RPBW. <http://www.rpbw.com/profile>

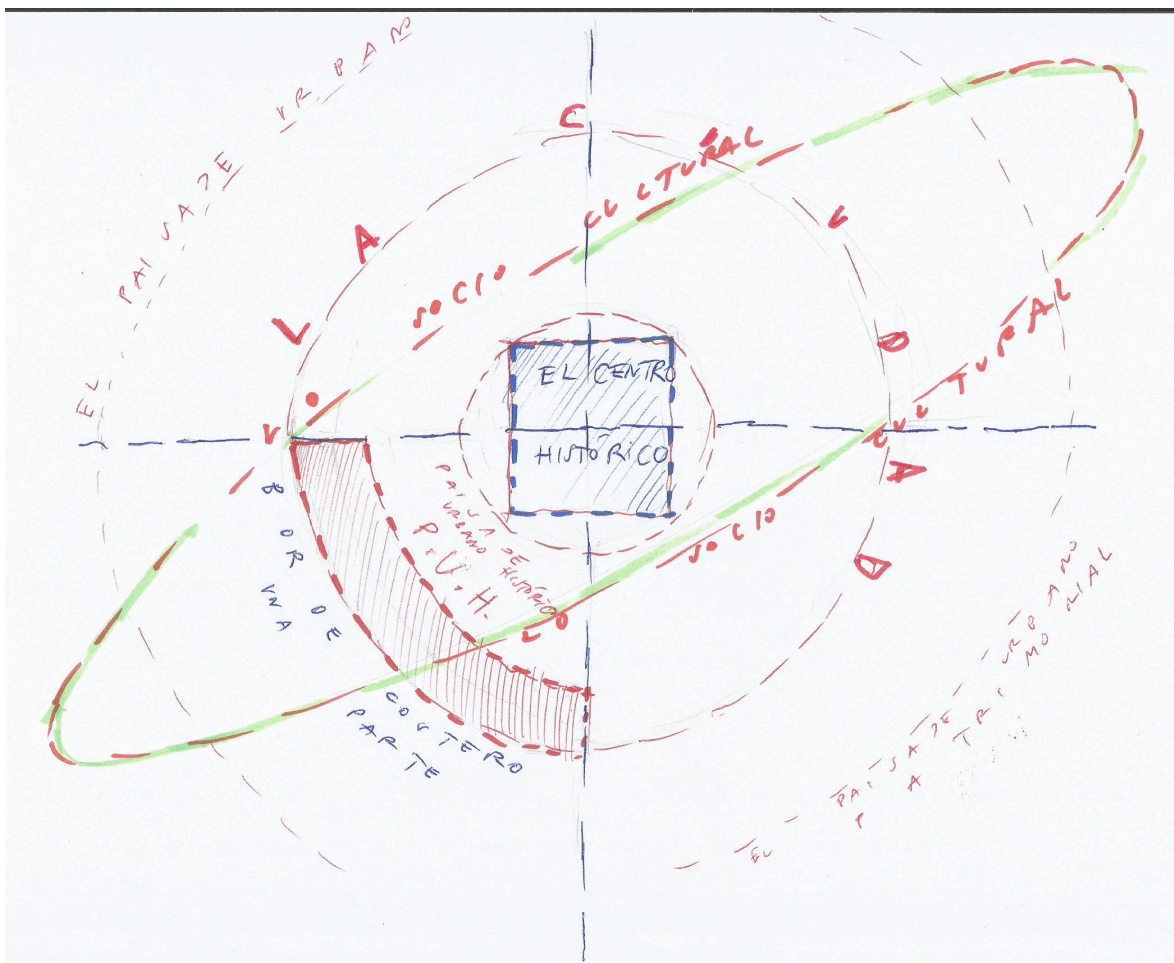
UNESCO. Organización de Naciones Unidas para la Educación (2003)

WATERFRONT SEATTLE (2021) <https://waterfrontseattle.org/>

9. Anexos

Del la Introducción

Imagen de la idea inicial para comprender la relación de disociación entre el centro histórico, la ciudad y sus partes de la declaratoria patrimonial.



FUENTE: Elaboración Propia.

Del la Introducción

Plano del área del sitio patrimonial y su área de amortiguación.

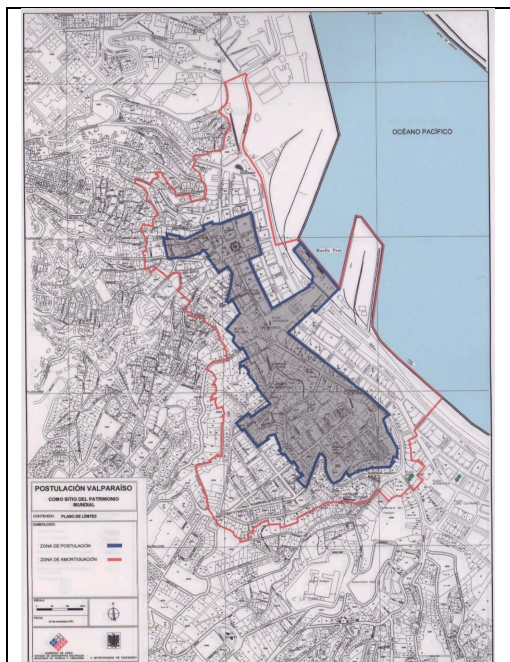


FIGURA N° / Límites del Área principal del sitio patrimonial y de su área de amortiguación (2002).
FUENTE: Expediente de la denominación de Valparaíso a la lista de patrimonio Mundial de la Humanidad.UNESCO.ORG

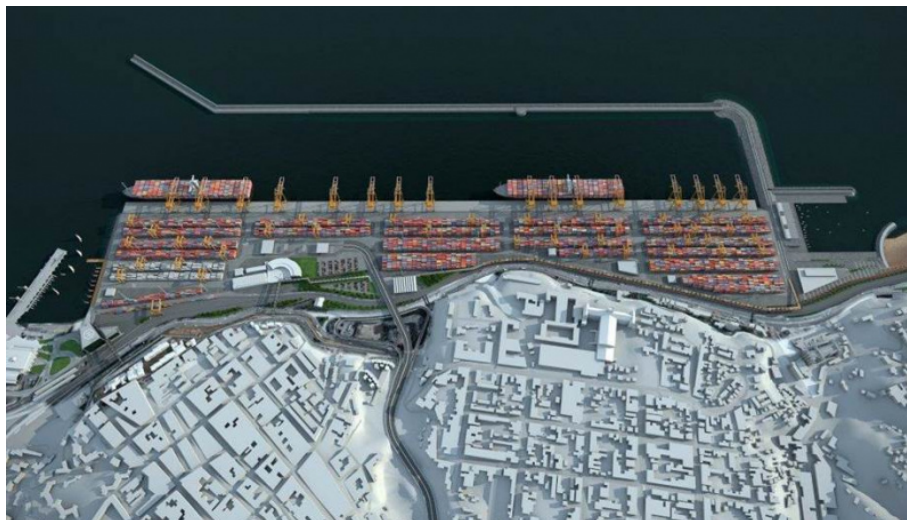
La situación de desconexión se aprecia en los límites de los dos planos expuestos a continuación. En la figura superior, se muestra el sitio, su área principal y su área de amortiguación, que en la parte superior derecha sólo toca tangencialmente el borde del desembarcadero de botes / Muelle Prat (único sector de acceso público delimitado para las lanchas y paseos turísticos por la bahía), pero no se conecta con el borde costero/portuario de mayor extensión del puerto, lo que se entiende por Malecón hasta el sector de estudio del sector Barón-Yolanda.

En la figura 4, se aprecia el área del sitio patrimonial¹⁰ y su distancia entre prácticamente todo el largo del borde portuario hasta su desconexión con el área de Barón-Yolanda y su trama urbana tope de Avenida Errázuriz. El mapa de la zona declarada muestra una zona de amortiguación de 44,5 h. y un área de Declaratoria Patrimonial, que comprende parte de los cerros Concepción, cerro Alegre, cerro Cordillera y parte del barrio puerto alrededor de la zona de la iglesia la Matriz, de 23,2 h. (230.200 m²) entre calles, avenidas y propiedades.

¹⁰ Descripción del área / UNESCO. Barrio histórico de la ciudad portuaria de Valparaíso. La ciudad colonial de Valparaíso constituye un ejemplo notable del desarrollo urbano y arquitectónico de América Latina a finales del siglo XIX. Enmarcada en un sitio natural en forma de anfiteatro, la ciudad se caracteriza por un tejido urbanístico tradicional especialmente adaptado a las colinas circundantes, que contrasta con el trazado geométrico utilizado en terreno llano. En su paisaje urbano, dotado de unidad formal, se yergue una gran variedad de campanarios de iglesias. La ciudad ha conservado interesantes estructuras de los inicios de la era industrial, por ejemplo los múltiples funiculares que recorren las escarpadas laderas de las colinas. <https://whc.unesco.org/en/list/959/>

Ampliación sobre el área de estudio Barón-Yolanda
Proyecto T3 / Puerto a gran escala (EPV, 2015).

PLAN MAESTRO PUERTO DE VALPARAÍSO EMPRESA PORTUARIA DE VALPARAÍSO



Del capítulo 2 / Metodología

Se plantearon preguntas relevantes divididas, en algunos casos la entrevista se fue dando y perfilando hacia otros temas en mayor y menor profundidad:

Existen para la investigación, los cinco conceptos claves y relevantes del marco teórico que debieran dar una aproximación hacia los objetivos propuestos:

- 1 El barrio puerto- borde costero (objeto físico espacial)
- 2 El patrimonio urbano-ecológico (las partes de la ciudad)
- 3 La economía local (dinámicas económicas)
- 4 La practica social urbana (sujeto social y su dinámica)
- 5 La gobernanza (entidad política)

Estas primeras preguntas de aproximación al problema de investigación pueden iniciar el debate sobre las líneas de los temas propuestos:

A la luz de los objetivos:

- ¿Porqué existe una disociación entre lo que impone el Estado / gobierno sobre el área de borde portuario y la ciudadanía y sus actores más relevantes?
- ¿Porqué los distintos actores involucrados, pretenden cada uno un camino específico sobre el borde portuario, porque no existe una unidad, una idea común?
- ¿Los habitantes y ciudadanos sienten que son representados por estos actores?
- ¿Existe vinculación del poder político con los movimientos ciudadanos, con la gente?
- ¿Porqué no se han construido puentes entre los distintos actores?

Objetivos específicos / O.E. 1

- ¿Cómo crees que ha afectado al ámbito urbano de Valparaíso la declaratoria del sitio patrimonial, hay un antes y un después?
- ¿Crees que bajo el estado actual de la declaratoria la ciudad convive con su borde portuario, existe una relación de conexión física?
- ¿Existe hoy una idea de ciudad proyectada hacia el futuro, en términos de una planificación con visión patrimonial?

Objetivos específicos / O.E. 2

- ¿Cómo ves el deterioro consistente del lugar en particular sobre la zona pública del sector Barón-Yolanda y también sobre la zona del borde portuario en general y porque crees que ocurrió?
- ¿Qué efectos económicos se pueden percibir sobre la ciudad a partir de esta incertidumbre sobre el ex - área ferroviaria?
- ¿Existe cierta economía de la ciudad, que esté en concordancia con cierta economía del puerto y podrían convivir o ser complementarias?
- ¿Qué medidas profundas se deben proyectar para afrontar a corto y largo plazo el deterioro de ex – área ferro portuaria?
- ¿El o los actuales y futuros usos del puerto ampliado serían acordes con el desarrollo de la ciudad y resolverían estos cierto deterioro de la ciudad?

Objetivos específicos / O.E. 3

- ¿Porqué han ocurrido sucesivas propuestas fallidas sobre el borde portuario?
- ¿Crees que algún proyecto reciente a abordado en profundidad el tema del borde portuario?

Consentimiento informado

Se consideró iniciar las entrevistas con este consentimiento, pero no fue necesario para esta muestra de entrevistados.

Entrevista a actores claves de la Ciudad de Valparaíso

Tesis Magister en Urbanismo

Tema: Zona borde costero Barón- Yolanda, de infraestructuras ferro portuarias en desuso.



ENTREVISTA

Folio N° 001

“ La siguiente entrevista se mi estructurada, contiene preguntas claves para entender las dinámicas del borde portuario en cuestión y que son parte fundamental de la Tesis de Magister final. ”

Se adjunta una declaración de consentimiento informado a cada entrevistado, con el fin de enmarcar la entrevista dentro de un marco de investigación y divulgación académica con fines académicos.

Tesista – Entrevistador: Eduardo Leiva Aranda / Candidato a Magister en Urbanismo.

Yo,.....he sido invitado/a a participar de la investigación de Tesis de Magister en Urbanismo, titulada ; Infraestructuras ferro-portuarias de borde costero de Valparaíso, como potencialidad de reconversión urbana ; el caso de la zona Yolanda – Barón ; a través de una entrevista semi estructurada, voluntaria. Además toda la información obtenida será utilizada para profundizar y dilucidar las preguntas derivadas de la hipótesis en donde la divulgación de sus resultados responderá solamente a fines de investigación. En consecuencia, y para que así conste, firmo el presente consentimiento informado.

Agradezco profundamente su participación en la entrevista.

Valparaíso, Octubre del 2020

Del capítulo 3 / Caso de estudio / Génova, proyectos en su waterfront

Planes de remodelación Urbana de Génova	PERIODO	PROYECTOS	CAUSAS	ACTORES	CONFLICTOS
Plano Regulador General de Génova. Comisión Astengo + Ayuntamiento. Estudio orgánico General (O.S.I.) Plan del Ayuntamiento.	1964-1980	- Uso comercial de todo el puerto. - Renovación del Puerto Antiguo del siglo XIX. - Pone en valor la recuperación urbana. - Reconocimiento de piezas patrimoniales de arqueología industrial.	- Se necesitaba Aumentar el tamaño de los barcos y cargas de container del Puerto Antiguo.	- Consorcio autónomo del Puerto de Génova (C.A.P.). - Empresarios privados	- Bajo diálogo entre la autoridad Local y la Portuaria
Aprobación del Plan Regulador General (P.R.G.) para los Ayuntamientos de Génova y Liguria.	1980	- Proveer de funciones urbanas y servicios para el puerto y el centro histórico adyacente. - Áreas de aparcamiento/ áreas tecnológicas / equipamientos deportivos y escolares. / protección de funciones marítimas y ampliación del puerto.	-Desindustrialización -Pérdida de áreas pesadas de industrias / Ausencia de inversión del Estado / Áreas en desuso	-Ayuntamiento de Génova y Liguria	Estado/región
Arquitecto Renzo Piano. Encargo de un Plan para el puerto Antiguo de Génova Encargo para un Plan para la celebración de Expo Colón de 1992.	1981-1985	Regeneración del <i>Waterfront</i> de Génova / Plan de proyectos urbanos detonantes sobre el frente marítimo. (Ver en figura anterior)	- Plan para la celebración expo 500 años de Colón - Recuperación y renovación urbana en zona deteriorada.	- Ayuntamiento de Génova y Liguria. -Barrios antiguos del puerto medieval. - CAP - Privados	Estado/ciudad
New Port / Plan de regeneración urbana frente costero y estudio de impacto económico	1984	Puerto Deportivo / Transformación de las áreas histórica del Malecón del puerto / Molo Veccio / La Dársena	-Transformación hacia nuevos usos complementarios	-Ayuntamiento Génova / Grupo de privados + Arquitecto Piero Gambacciani.	Puerto/ciudad
Protocollo d'intensa : protocolo de colaboración interinstitucional) es un instrumento preliminar y voluntario entre instituciones públicas para realizar un proyecto urbanístico.	1985	-Comisión de expertos establece las primeras directrices del funcionamiento del área portuaria. Integración entre puerto antiguo y el área histórica. Detectar nuevas funciones urbanas	-Deterioro consistente desde los años 60's -Crecimiento descontrolado de la Ciudad hacia su periferia (Cerro) -Abandono del borde portuario.	Comisión de expertos - Ayuntamiento Génova -Instituciones	Puerto/Ciudad
Modificación al Plano Regulador General de Génova de 1964.	1987	- Renovación del área del Malecón -Renovación de la puerta Siberia. - Prospección de futuros proyectos y áreas a intervenir. -Trazados y definición de áreas	- Nuevas Barreas arancelarias - Variación del uso comercial hacia nuevos del sector terciario. - Sistema de transporte eficiente -Nueva Relación con el centro histórico.		Puerto/Ciudad

		potenciales.			
Arquitecto Renzo Piano. Proyectos realizados para la Expo Colón	1992	1) La plaza de las fiestas / Tenso estructura semi curva. 2) El Bigo / Estructura de tensores y velas que contienen un ascensor vertical. 3) La Plaza atrio edificio Millo. 4) Los Pabellones del siglo XVII. 5) El Palacio San Giorgio. 6) La Nave Italia. 7) El Acuario del Puerto viejo. 8) La Puerta Siberia. 9) El Anfiteatro. 10) El Antiguo almacén del algodón. 11) Nuevo edificio de la Capitanería. (Ver Figura anterior)	- La realización del inicio del Waterfront de Génova. -Reconversión del puerto antiguo -Renovación urbana en zonas deterioradas.	- Ente Colombo 1992 : Una sociedad responsable liderada por ; El Ayuntamiento, La provincia, La Región, La Cámara de comercio, La autoridad Portuaria , Porto Antico Spa y El Estado Italiano.	Puerto/Pais
Arquitecto Renzo Piano / Ente Colombo, post Expo Colón	1995			El Ayuntamiento, Autoridad Portuaria, Provincia, Región	Puerto/Ciudad
Proyecto Affresco I / Renzo Piano / Affresco II	2004-2005	-Gran Reconversión urbana hacia nuevos usos náuticos, de ocio, parques, culturales y públicos complementarios. -Proyecto de intervención, ampliación y reorganización de la costa poniente de Génova. -Un primer Aeropuerto flotante (isla) -Reconversión del Aeropuerto existente en muelles. -Reubicación del puerto petrolero. -Proyecto para una nueva área de mastranza naval	-Deterioro del ambiente natural de la costa debido al tráfico náutico de barcos y de mercancías. -Abandono del borde costero -Separación con la trama de la Ciudad. -Desconectado de un puerto integrado		Puerto / Provincia de Génova / Ayuntamiento / Autoridad Portuaria / Regional. -Debate Actores Involucrados -Resistencia sistemática -PROYECTO FALLIDO
Creación de la Agencia "Waterfront y Territorio", integrada por el : Ayuntamiento, Provincia, Región, Autoridad Portuaria, estudio Renzo Piano.	2004	-Plan sobre 14 áreas estratégica a través de un estudio de factibilidad económica y concordancia con			Conflicto entre actores ,agentes económicos y autoridades sobre zonas

		planes propuestos y normativa. -Se aprueban			portuarias.
Piano da por finalizada la etapa de planeamiento y entrega los planos a la Ciudad.	2006-2008	-Se Archiva el Plan y se dona al Museo del Mar y Navegación de Génova.	-Aplazamientos y conflictos de interés -El 95% de las empresas debía trasladarse a otras zonas.	Empresarios industriales / Maestranzas Navieras /	Conflicto / Multi actores y partes.
Se disuelve la Agencia "Waterfront y Territorio".	2008	-Se traslada todo a la oficina de Urban Lab, laboratorio Urbano de Génova	-Encargado de supervisar la Planificación Urbana de la Ciudad, promoción urbana y los procedimientos de Modificación del Plan General de Ordenación Urbanística.	Urban Lab, Ayuntamiento, Autoridad Portuaria.	Conflicto / multi actores y partes. -Resistencia sistemática
Master Plan Blue Print / Renzo Piano. "Plan General del Puerto" Mediante concurso público Internacional se avanzará en etapas. <i>Visión de un Waterfront compartida con los actores involucrados, para fortalecer la conexión entre la ciudad y el mar.</i>	2014-2015	-Nuevo proyecto para Reconversión urbana de la costa de Génova , desde el Puerto Antiguo hacia Levante.(Oriente). -Proyectos de Renovación de áreas antiguas. -Demolición de estructuras abandonadas. -Traslado de funciones -Nuevos Muelles y embarcaderos. -Nueva Playa y plaza -Construcción de canales -Area de edificios, oficinas y comercio. -Construcción de la Torre Piloti (conmemorando el accidente del trasatlántico el 2013)	-Saturación de la zona costera -Ampliación de nuevas funciones	- Ayuntamiento de Génova -Autoridad Portuaria -Provincia -Región	-Es una nueva etapa de alianzas positivas -Surge una declaratoria patrimonial nueva en la zona del puerto Duca degli Abruzzi

El martes 31 de octubre de 2017, el arquitecto Renzo Piano, el alcalde de Génova Marco Bucci, el presidente de la región de Liguria, Giovanni Toti, y el presidente de la Autoridad del Sistema Portuario del Mar de Liguria Occidental, Paolo Emilio Signorini, en la Sala de Representaciones del Palazzo Tursi, firmó la escritura de donación a la ciudad del "Waterfront di Levante" por Renzo Piano y RENZO PIANO BUILDING WORKSHOP, representado por el arquitecto Stefano Russo.

(en <http://www.comune.genova.it/content/renzo-piano-ridisegna-il-waterfront-di-levante-e-lo-dona-alla-cittagrave>)

CUADRO / Línea de Tiempo de los proyectos urbanos realizados en el waterfront de Génova

FUENTE: Elaboración Propia.

Del capítulo 4 / De las piezas patrimoniales, área Barón-Yolanda

El área punteada delineada muestra la zona típica (ZT), que alberga y protege a estas piezas-inmuebles históricos que cohabitan con lotes en donde se situó la última etapa de la maestranza Barón, pero no abarca a los otros galpones contiguos, que fueron tan relevantes y que juntos componían un cuerpo patrimonial de carácter industrial mayor, que en este caso serían los lotes N° 8, N° 9, N° 10, es decir la sumatoria de construcciones, galpones y piezas que conformaron toda el área de influencia como la:

Casa de máquinas / Estanque de agua / Servicios higiénicos / Taller de frenos / Casa de cuidador / Oficina de tracción y maestranzas / Cañón ex fuerte Los Andes / Monolito / Taller de Locomotoras eléctricas / Torre de alta tensión / Caseta de control.

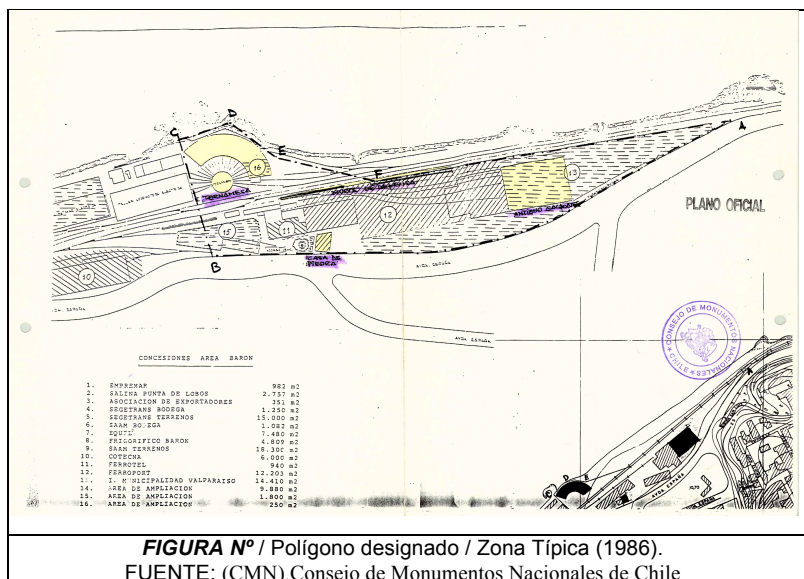


FIGURA N° / Polígono designado / Zona Típica (1986).
 FUENTE: (CMN).Consejo de Monumentos Nacionales de Chile

La figura muestra el área de influencia del polígono de Zona típica que contiene a los galpones de la Maestranza ; (A-B-C-D-E-F Zona Típica), en color Amarillo según plano oficial, los Monumentos Históricos Nacionales (MHN) :

- La Torna mesa del ferrocarril (MHN). (16) / año 1986
- La Casa de Piedra (MHN). / 1986
- Los Antiguos Galpones (MHN). (13) / 1986
- El Muro de protección (MHN)./ 1986

El área punteada delineada muestra la zona típica (ZT), que alberga y protege a estas piezas-inmuebles históricos que cohabitan con lotes en donde se situó la última etapa de la maestranza barón, pero no abarca a los otros galpones contiguos, que fueron tan relevantes y que juntos componen un cuerpo patrimonial de carácter industrial mayor, que en este caso serían los lotes N° 8, N° 9, N° 10, es decir la sumatoria de construcciones, galpones y piezas que conformaron toda el área de influencia de la actividad productiva de la Maestranza como ;

Casa de máquinas / Estanque de agua / Servicios higiénicos / Taller de frenos / Casa de cuidador / Oficina de tracción y maestranzas / Cañón ex fuerte Los Andes / Monolito / Taller de Locomotoras eléctricas / Torre de alta tensión / Caseta de control.

El área Barón-Yolanda y sus concesiones y propietarios, de los lotes y de las piezas declaradas según planimetría de CMN, del año 1986, (ver figura anterior).

11 Ferrotel / Casa de Piedra /	940 M2
12 Ferroport / Lote 12	12,203 M2
13 Ilustre Municipalidad de Valparaíso / Antiguo Galpón	14,410 M2
14 Área de ampliación	9,880 M2
15 Área de ampliación	1,800 M2
16 Área de ampliación / Galpón Tornamesa / Lote 9	250 M2
Área Total	39,483 M2 (4 hec)

FIGURA N° / En base a transcripción de datos de Plano Municipal (1986)

FUENTE: Plano de Archivo Municipal, Valparaíso.

Sobre esa área declarada, el suelo disponible se estimaba en alrededor de 4 hectáreas ubicadas en un nodo-borde estratégico en donde se utilizaba como espacio industrial de producción, almacenaje y bodegaje de un lote mayor que se extendía hasta las bodegas actuales Simón Bolívar (ex - Emporchi).

El último plano elaborado por la Municipalidad de Valparaíso en 1988, arrojó un levantamiento detallado de los lotes ,áreas y roles diversos, que mantuvieron algo de su división originaria cuando fueron declarados, pero que hoy se encuentran en estado de terrenos cercados vacíos o acumulando bodegaje específico, cada uno con giros diversos y algunos concesionados.

La figura siguiente, muestra el plano Municipal (digitalizado), de subdivisión de predios, en donde la mayoría pertenecían a la empresa de ferrocarriles del estado (EFE), 1988, que administraba hasta ese momento los predios.

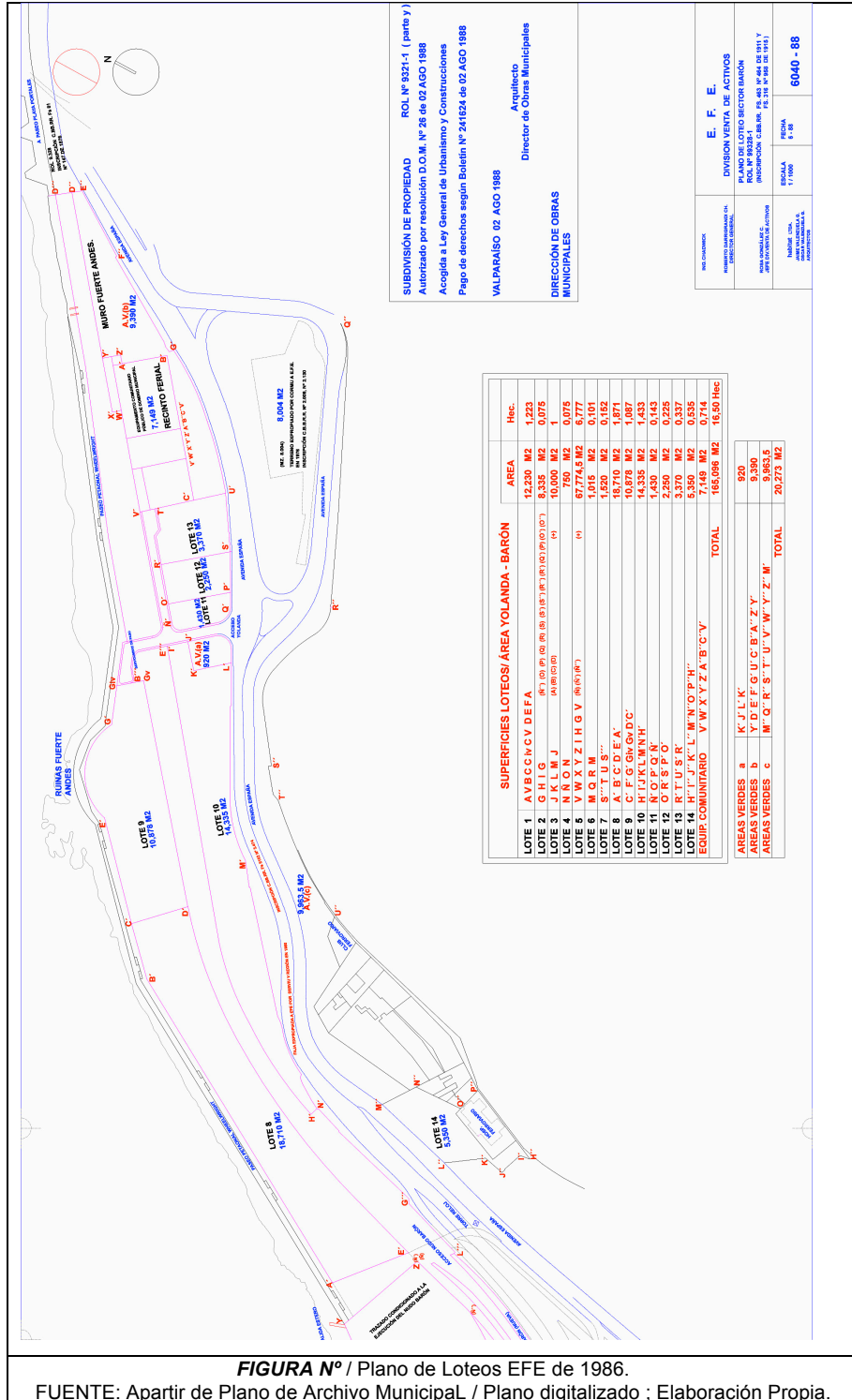
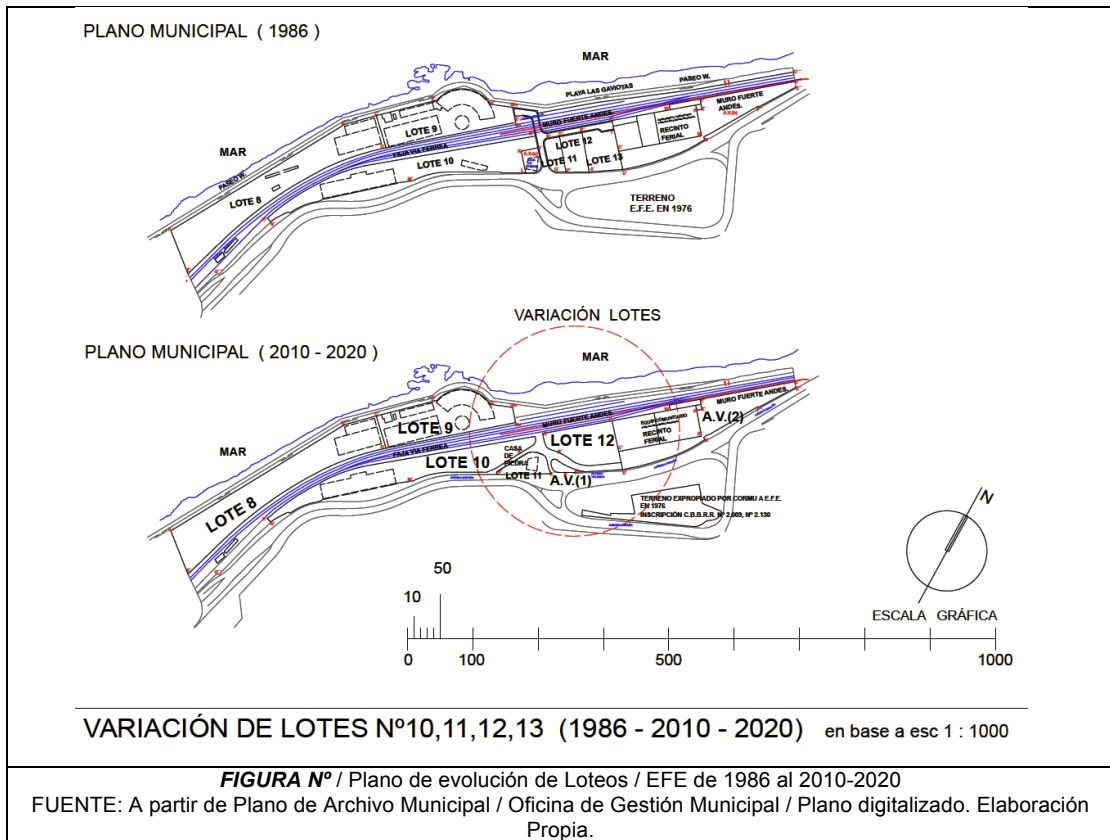


FIGURA N° / Plano de Loteos EFE de 1986.

FUENTE: Apartir de Plano de Archivo Municipal / Plano digitalizado ; Elaboración Propia.

Hoy al contrastar esos lotes aparece y con su consiguiente complejidad , una atomización del espacio urbano y de usos entremezclados que no permiten tener un dominio total sobre el lugar/área.

La figura muestra la variación de los lotes que han tendido a fusionarse en paños mayores manteniendo la lógica de subdivisión pero con baja accesibilidad pública. Las diversas concesiones de lotes, usos y sitios vacíos en desuso muestran un área fragmentada que fue parte de un complejo mayor, pero que hoy sólo mantiene lo que está con declaratoria (en pie), y todo lo que no está declarado ; desapareció, está en ruinas o fue reemplazado por viviendas y otros usos comerciales posteriores, como (una cancha sintética de futbol ,una bomba de bencina y un complejo habitacional Serviu).



El informe de la oficina de gestión Municipal, el año 2010 ,catastró la actual situación de la zona típica (ZT), como “Complejo ferroviario de la estación Barón” arrojando lo siguiente;

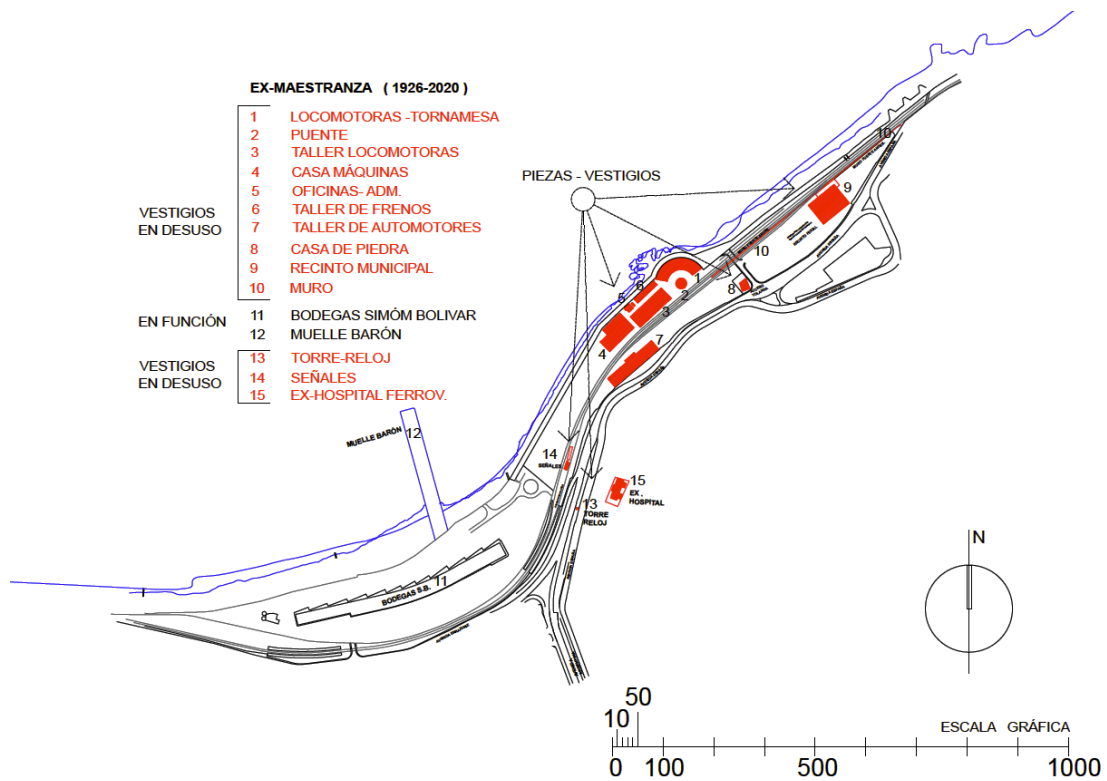
PROPIETARIOS DE LOTES Y CONCESIONES ACTUALES		
LOTES ACTUALES	PROPIETARIOS / CONCESIONES	SUPERFICIE PREDIAL
LOTE N° 8	SAAM	18.710,00 M2
LOTE N° 9	MERVAL	10.878,00 M2
LOTE N° 10	SAAM	14.211,50 M2
LOTE N° 11	SAAM – CASA PIEDRA	1.179,50 M2
LOTE N° 12	SAAM	5.994,00 M2
LOTE	AV1- ÁREA VERDE	330,00 M2
	VIAS PÚBLICAS	2.543,00 M2
LOTE / MUNICIPAL	E.P.V. EQUIPAMIENTO COMUNITARIO	7.149,00 M2
LOTE / VERDE	AV2- ÁREA VERDE	9.390,00 M2
LOTE / RIELES	E.F.E. / FAJA FÉRREA MERVAL	22.500,00 M2
TOTAL		92.885,00 M2 = 9,2 Hec
	TOTAL TERRENOS SAAM	40.095,00 M2
	TOTAL OTROS TERRENOS	52.790,00 M2

FIGURA N° / En base a Archivo de Oficina de Gestión Municipal. (2010)
FUENTE: A partir de Plano de Archivo Municipal / Oficina de Gestión Municipal / Elaboración Propia.

Vestigios existentes

El poblamiento a partir de las nuevas tecnologías de transporte (el tren-el barco) y su relación directa de intercambio, acelera la migración campo ciudad. El polo de atracción por estos nuevos rubros determinó un cambio en los patrones demográficos.

El primer atisbo del *corpus* patrimonial está dado por la historia previa del área ferroviaria y su especialización, el poblamiento partir de las nuevas tecnologías de transporte, aceleró la migración campo ciudad por trabajo y calidad de vida urbana.



VESTIGIOS EX-MAESTRANZA BARÓN en base a esc 1 : 1000

FUENTE: Elaboración Propia

Participación en Conversatorio y algunas conclusiones iniciales: CONVERSATORIO + PREGUNTAS y RESPUESTAS

(1 hora: 47 minutos)

Folio N° 001



A partir de una sesión vía live, el Conversatorio de Ciudad Puerto de Valparaíso, organizado por el Colegio de arquitectos de Valparaíso, (CAV) con relación al tema del borde portuario.

Se invitó a tres expertos en le tema de reconversión de frentes marítimos portuarios *Waterfronts*, mediados por dos integrantes del Colegio de Arquitectos, Daniel Morales, actual concejal de la Municipalidad de Valparaíso y por la Secretaria del Colegio de Arquitectos, Carolina Peñaloza, ambos Arquitectos ejerciendo desde su oficio en la ciudad de Valparaíso.

Los tres destacados expositores profesionales, actualmente ejercen y proyectan propuestas de reconversión sobre puertos del Mundo. Por Chile la Arquitecta y Urbanista, Carola Marín (Encargada de RETE-Chile), por Venecia-Italia, el Arquitecto Urbanista, Rino Bruttomesso (Presidente de RETE) y por Argentina, el Arquitecto y Urbanista (Director de la revista digital café de las ciudades), Marcelo Corti, con una variedad de casos expuestos de gran relevancia global y pertinente para formar cierto espesor en una mirada sobre el caso de Valparaíso. Todos casos en donde han estado involucrados tanto en los procesos de diseño, reconversión como en las etapas de construcción y desarrollo.

Primeros Lineamientos a partir de (RETE)

A partir de la conversatorio de Ciudad puerto de Valparaíso, Rinio Bruttomesso (presidente de Rete, 2020), *"referencia desde Venecia, que para entender otras ciudades europeas hay que enfocarse en la idea de tipologías comunes de ciudades puertos, en donde estas se encuentran conectadas íntimamente con las ciudades y en frente de ellas, muy similares a los caso de Nápoles o Génova. Un teatro urbano y dentro del mismo corazón del casco histórico, de una sola vez."*

Dentro de esta relación compleja de puerto-ciudad casco histórico se establecen 6 factores generales de cambio a visualizar:

- 1 Modificaciones de las condiciones del mercado global (cambios en la economía).
- 2 Cambio significativos en el ámbito del transporte marítimo (tamaños).
- 3 Reformas de marco legislativo-normativo (global/local).
- 4 Pluralidad de actores (*skateholders*) / gestión planificación / gobernanza.
- 5 Fuerte interés de los Municipios.
- 6 Consciencia ciudadana. / participación botton-up.

Ámbitos de acción Puerto-Ciudad (RETE):

- Urbanismo / Nuevas áreas de expansión portuaria sobre zonas obsoletas
- Medio ambiente / Problemas de contaminación (agua, aire, acústica), abastecimiento de energía a buques, residuos.
- Gobernanza / Dimensión regional de la gestión de los puertos; Comunidad portuaria.
- Social / Automatización del trabajo portuario y medidas para defender el mercado laboral.
- Arquitectura y Patrimonio / Recuperación del patrimonio histórico-arquitectónico y de la identidad de los lugares portuarios, buscando calidad del espacio público sobre el *waterfront* urbano portuario.

Reglas para un diálogo eficaz

Dentro de los aspectos relacionados con los actores y sus intereses, para que un modelo de gobernanza pueda alcanzar un éxito y eficacia en la relación de gerencia, se deberían respetar los siguientes criterios¹¹ fundamentales:

¹¹ RETE se define como una bisagra entre la elaboración teórica y la implementación de buenas prácticas. A través de Portus, su revista digital y Portus plus, desde los artículos académicos, sobre ciudades portuarias. Su importancia radica en su especificidad sobre temas portuarios del mundo.

- 1 Asegurar una *participación* de las componentes más representativas de los ámbitos de actividades y de intereses presentes en el territorio relacionado con esos asuntos.
- 2 Promover un verdadero *conocimiento mutuo de los problemas*, considerándolos como base auténtica e imprescindible de la sucesiva confrontación, diálogo y trabajo común (intercambio de informaciones y experiencias entre los técnicos y expertos).
- 3 Integrar, por lo posible, *los programas de desarrollo ya vigentes*, compatibilizando objetivos, vínculos y limitaciones.
- 4 Entre todos *concertar y planificar los objetivos de una estrategia de desarrollo* (la visión).
- 5 Buscar *fórmulas de desarrollo de diálogo que sean democráticas* (respetuosas de las diversidades de posiciones) pero que garanticen opciones efectivas y viables.
- 6 Definir programas de trabajo en los cuales los plazos de las *distintas fases sean precisos* y con constante actualización de los programas y flexibilidad.
- 7 Respetar los *plazos concordados* y los respectivos papeles y competencias de cada "skateholder" (actor).
- 8 Intercambiar *Informaciones y experiencias a nivel nacional e internacional* (papel de las asociaciones internacionales, como RETE y otras).
(Rinio Bruttomesso, entrevista y respuesta a preguntas, conversatorio 2020)

Ciertos focos claves a tener en cuenta:

Estas primeras conclusiones compiladas a partir del conversatorio van abriendo dimensiones al momento de pensar una ciudad relacionada a las posibles intervenciones sobre su frente de agua costeros, *waterfront*, y son válidos también para una escena global / Latina-Europea, una realidad más cercana de lo que se cree y con problemáticas similares sobre sus centros históricos.

El destino de la Ciudad

- EL FOCO VITAL EN QUE CIUDAD VALPARAÍSO QUIERE SER.
- PONER EN VALOR LA IDENTIDAD LOCAL, QUE SALGA AL MUNDO LA IDENTIDAD.
- UNA VISIÓN DEL TERRITORIO COMO UN SISTEMA INTEGRADO
- LA VISIÓN ES UNA SÍNTESIS DE VARIAS VISIONES COMPARTIDAS.

Lo urbano

- LA REGENERACIÓN URBANA DEBE AMPLIAR SU MIRADA HACIA LO METROPOLITANO. HACIA SU ÁREA MAYOR Y LA RELACIÓN CON LAS CIUDADES INTERIORES, DENTRO DE LO REGIONAL.
- LAS TRANSFORMACIONES URBANAS MÁS VIRTUOSAS HAN SIDO LIDERES EN PARTICIPACIÓN PÚBLICA Y LOCAL.
- LAS GRANDES TRANSFORMACIONES URBANAS DE LA CIUDAD SE DEBEN CADA VEZ MÁS A LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y SUS REQUERIMIENTOS ESPECÍFICOS. LOS PATRONES DE IDENTIDAD, LOS ANHELOS Y LA EXPRESIÓN DE LA SOCIEDAD REPRESENTADA ALLÍ. (dependiendo de cada contexto cultural).

Lo sistémico

- UN SISTEMA NACIONAL DE PUERTOS ASOCIATIVOS ES FUNDAMENTAL.
- LA RELACIÓN ACTUAL DE CÓMO VEMOS LOS PUERTOS DEBE ENFOCARSE EN QUE SON PUERTOS DE UNA NACIÓN (no deben competir / San Antonio- Valparaíso)

Lo técnico- político

- EL ESTADO A TRAVÉS DEL M.O.P. NO PUEDE ESTAR AUSENTE DE LA RELACIÓN CON LOS PUERTOS O SER ASIGNADOS A EMPRESAS PÚBLICAS QUE LOS HACEN COMPETIR.
- LA RELACIÓN CIUDAD-PUERTO NO PUEDE ESTAR CONDICIONADA SÓLO A TÉRMINOS TÉCNICO- POLÍTICOS.
- LA REPRESENTATIVIDAD POLÍTICA DEBE DESCENTRALIZARSE.

Gobernanza y participación

- LA GOBERNANZA, ENTENDIDA EN UN DIÁLOGO SENTADOS A LA MESA, CONDICIONADO A LOS DEBERES DE CADA SECTOR.
- LA RELACIÓN ACTUAL DE CÓMO VEMOS LOS PUERTOS DEBE ENFOCARSE EN QUE SON PUERTOS DE UNA NACIÓN (no deben competir / San Antonio- Valparaíso)

Externalidades negativas

- LOS DINEROS QUE GENERAN LOS CRUCEROS (Europa y Latino América) NO QUEDAN EN LAS CIUDADES.
- EL TURISMO DE CRUCEROS GENERA SOBRE LA CIUDAD (que los debe pagar la ciudad y sus habitantes, cargos de servicios, basura, etc.).

Lineamientos a partir de (CITTÀ D'ACQUA, 2000).

Città D'Acqua (2000). Diez principios para el desarrollo sostenible de las áreas de waterfront urbano. Berlín.

Recuperado de <https://bit.ly/2Qa9Xci>

10 PRINCIPIOS PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE LAS ÁREAS DE "WATERFRONT" URBANO



INTRODUCCIÓN

En el contexto de las iniciativas de la "Global Conference on the Urban Future" (URBAN 21) celebrada en Berlín en julio de 2000, con ocasión de la Expo 2000 World Exhibition, fueron aprobados los **10 Principios para el Desarrollo Sostenible de los "Waterfront" Urbanos**.

Estos preceptos fueron previamente desarrollados por WASSERSTADT GMBH de Berlín, en colaboración con CENTRO INTERNAZIONALE CITTÀ D'ACQUA de Venecia, en el transcurso de unos seminarios internacionales en los que participaron diferentes actores involucrados en procesos de requalificación de los "waterfronts" urbanos.

Los **10 Principios** fueron presentados en 2004 en la "9ª Mostra Internazionale di Architettura de la Biennale de Venecia", en la sesión dedicada a los nuevos "waterfronts", que estuvo al cuidado de RETE, asociación para la colaboración entre puertos y ciudades.

La presente redacción de estos **10 Principios**, corresponde a la actualización efectuada en 2008 con motivo de la celebración de la Exposición Internacional de Zaragoza (España), que estuvo dedicada al tema del agua. Algunos organismos y entidades de carácter internacional han venido adoptando estos principios como referencia para la concepción y diseño de actuaciones en áreas de "waterfront".

10 PRINCIPIOS PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE LAS ÁREAS DE "WATERFRONT" URBANO

PRINCIPIO 1. ASEGURAR LA CALIDAD DEL AGUA Y EL MEDIO AMBIENTE

La calidad del agua en el sistema de arroyos, ríos, canales, lagos, bahías y mares, es un requisito previo en todo tipo de intervención sobre los "waterfronts". Las administraciones son responsables de la recuperación sostenible de las riberas abandonadas y de las aguas contaminadas.

PRINCIPIO 2. DESARROLLAR LA RELACIÓN ENTRE LOS "WATERFRONTS" Y LA ESTRUCTURA URBANA

Las nuevas intervenciones sobre los "waterfronts" deberán ser concebidas como parte integrante de la ciudad existente, debiendo contribuir a la vitalidad urbana. El agua forma parte del paisaje urbano y se debe utilizar para funciones específicas, tales como el transporte marítimo, el ocio y la cultura.

PRINCIPIO 3. RESPETAR LA IDENTIDAD DEL LUGAR

El patrimonio colectivo, configurado por objetos, paisaje y naturaleza, deberá ser utilizado como punto de referencia para dar carácter y significado a las operaciones de recuperación de los "waterfronts". La preservación del pasado industrial es un elemento fundamental en recuperación sostenible de estos espacios.

PRINCIPIO 4. PROMOVER LA DIVERSIDAD DE ACTIVIDADES, TANTO EN TIERRA COMO EN EL AGUA

Los "waterfronts" deberán poner en valor la presencia del agua, ofreciendo una variedad de funciones culturales, comerciales y residenciales, dándose prioridad a aquellas actividades que requieran del uso y acceso al agua. Las áreas residenciales deberán ser mixtas e integradas, tanto desde el punto de vista funcional como social.

PRINCIPIO 5. GARANTIZAR EL ACCESO PÚBLICO AL WATERFRONT

Los "waterfronts" deberán ser accesibles física y visualmente, tanto para la población local, como para los visitantes y turistas de todo tipo de edad y nivel de renta. Los espacios públicos deben construirse con niveles de alta calidad, que permitan un uso intensivo de los mismos.

PRINCIPIO 6. FACILITAR LA COLABORACIÓN ENTRE EL SECTOR PÚBLICO Y EL PRIVADO

Los nuevos desarrollos de los "waterfronts" deben ser concebidos y proyectados desde la óptica de la colaboración público-privada. Las autoridades públicas deben ofrecer garantías en la calidad del diseño, suministrar la infraestructura y actuar como fuente de equilibrio social. Los agentes privados deben participar desde el inicio de la operación, para, de este modo, asegurar el conocimiento del mercado y acelerar la intervención.

PRINCIPIO 7. LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA COMO ELEMENTO DE SOSTENIBILIDAD

La ciudad debe beneficiarse del desarrollo sostenible del "waterfronts", no sólo desde el punto de vista ecológico y económico, sino también social. La autoridad municipal debe ser informada, participando desde el comienzo y de forma continuada en los debates y discusiones.

PRINCIPIO 8. LA RECUPERACIÓN DE LOS "WATERFRONTS" SON PROYECTOS A LARGO PLAZO

Los "waterfronts" deben ser recuperados gradualmente, de modo que el conjunto de la ciudad pueda beneficiarse de su potencialidad. Se trata de un desafío para más de una generación, cuya labor requiere de la participación de una variedad de operadores procedentes del campo de arquitectura, del espacio público y el arte. La administración pública debe contribuir, a nivel político, a garantizar que los objetivos se lleven a cabo de forma independiente de los ciclos económicos o de los intereses particulares.

PRINCIPIO 9. LA REVITALIZACIÓN DE LOS "WATERFRONTS" ES UN PROCESO CONTINUO

Toda planificación y ordenación debe basarse en un análisis detallado de las principales funciones y significados de la línea de costa que se trate. Los planes deben ser flexibles, modificables y capaces de involucrar a todas las disciplinas relevantes. Para garantizar un sistema de desarrollo sostenible, se deberá atribuir a la gestión de las actividades diurnas o nocturnas presentes en el "waterfront", la misma importancia que se da a la de su construcción.

PRINCIPIO 10. LAS OPERACIONES DE LOS "WATERFRONTS" PROPORCIONAN BENEFICIOS A TRAVÉS DE REDES INTERNACIONALES DE CONOCIMIENTO

La recuperación de los "waterfronts" es una labor muy compleja, que implica a profesionales de diversas disciplinas. El intercambio de conocimientos dentro de una red internacional entre actores, involucrados a distintos niveles en el trabajo de los "waterfronts", ofrece ayuda individual e información sobre los principales proyectos ya realizados o en curso de realización.

AGENDA AIVP 2030: 10 OBJETIVOS DE LAS CIUDADES PORTUARIAS CONECTADOS CON LOS 17 ODS

Las ciudades portuarias están en el primer plano en la lucha contra los desafíos que presenta el cambio climático. Son las regiones costeras las que sufrirán sus peores consecuencias. Sin embargo, las ciudades portuarias son, además, el mejor escenario para poner a prueba soluciones innovadoras que aborden una diversidad de problemas que van desde la transición energética y la innovación de la industria hasta la movilidad o el desarrollo cultural. La Agenda 2030 de la AIVP incluye 10 objetivos que se refieren a los principales desafíos que se presentan a las ciudades portuarias sostenibles, y 46 medidas para la acción. Cada uno de los 10 objetivos de la AIVP está conectado con varios ODS y responde al enfoque integral que se necesita para lograr el desarrollo sostenible. Nuestro propósito es inspirar a los actores del puerto y de la ciudad para que actúen ciñéndose a la Agenda 2030 de la AIVP, aprovechando al máximo la inversión y los recursos. A continuación exploramos las conexiones con cada uno de los objetivos.

01 - ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

Preparar a las ciudades portuarias para enfrentar las consecuencias del cambio climático



02 - TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y ECONOMÍA CIRCULAR

Lograr energías e industrias innovadoras y sostenibles para los territorios del Puerto Ciudad



03 - MOVILIDAD SOSTENIBLE

Encontrar una nueva movilidad que conecte a la ciudad con el puerto



04 - GOBERNANZA RENOVADA

Tener una gobernanza innovadora en las ciudades portuarias



05 - INVERTIR EN CAPITAL HUMANO

Contar con capital humano para el desarrollo portuario y social



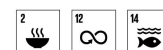
06 - CULTURA PORTUARIA Y IDENTIDAD

La identidad del puerto local debe ser un recurso fundamental para una relación sostenible



07 - ALIMENTOS DE CALIDAD PARA TODOS

Las ciudades portuarias son cruciales para la distribución sostenible de los alimentos



08 - INTERFAZ PUERTO CIUDAD

La interfaz de la ciudad portuaria es un recurso para combinar diferentes programas



09 - SALUD Y CALIDAD DE VIDA

La buena calidad de vida debe ser una prioridad para la ciudad portuaria



10 - PROTEGER LA BIODIVERSIDAD

La biodiversidad Ciudad Puerto debe conservarse y protegerse



Entrevistas	Político	Arquitecto	Urbanista	Movimientos Ciudadano	Historiador
Alfredo Garay Arquitecto Buenos Aires Puerto Madero			Arquitecto Urbanista fundador de equipo Puerto Madero CPM		
Claudio Reyes Arquitecto Valparaíso	Concejal por Valparaíso en consejo actual de Alcaldía Ciudadana / Jorge Sharp				
Paz Undurraga Arquitecta Valparaíso		Colegio de Arquitectos / Comisión Patrimonio			
Gonzalo Ilabaca Artista/ Pintor Valparaíso				Ciudadano Movimiento Pacto La Matriz	
José de Nordenflycht Académico Valparaíso					Historiador Investigador Miembro ICOMOS
Claudia Torres Académica FAU Santiago		Arquitecta Investigadora Patrimonial			
Héctor González Diseñador Industrial Valparaíso				Emprendedor social / cultural Director Centro de escalada Tornamesa Barón	
Rolando Biere Arquitecto UPC Barcelona		Arquitecto Investigador Puertos		Académico UPC Gestión Urbanística	
Mario Donoso Arquitecto-urbanista Valparaíso			Arquitecto Investigador Urbanista	Concurso / ganador Puerto Barón Votado por la Ciudad	
Miguel Mancilla (1959-84) Conductor Ferroviario Héctor Fuentes Jefe de Taller Ferroviario (1952-82) (entrevista grupal)				Trabajadores Ferroviarios Jubilados de la Ex Maestranza Barón Actuales Socios y en función	

CUADRO N° 3 / Composición de entrevistados. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Transcripción de entrevistados durante el año 2020-2021

Las transcripciones fueron hechas desde los audios completos en formato digital de los respectivos entrevistados, sin alterar sus palabras y expresiones. Sólo tres entrevistas no se transcribieron por tiempo, la de Rolando Biere, Mario Donoso, Miguel Mancilla y Héctor Fuentes. (y que fueron realizadas durante el año 2021).

Rolando Biere

Arquitecto, Investigador Urbano / UPC

España Barcelona

Entrevista (27 de Mayo 2021).

Recibido en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Valparaíso / UV.

Post -título en Medio Ambiente Urbano y Sustentabilidad / UV.

Maestría en Gestión Urbana de la Universidad Politécnica de Cataluña / UPC.

Mario Donoso

Arquitecto, Urbanista

Valparaíso

Entrevista (10 de Septiembre 2021).

Recibido en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Viña Del Mar / UVM.

Magister en Desarrollo Regional y Medio Ambiente / UV.

Participación en "Concurso ganador parque Barón". Votado por la ciudad de Valparaíso. Lideró el taller de concurso junto a un equipo conformado por alumnos y profesores de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile / FAU.

Miguel Mancilla

Héctor Fuentes

Ex Trabajadores ferroviarios / Jubilados de la ex Maestranza Barón.

Valparaíso / Cerro Barón / Cerro Portales.

Entrevista conjunta (05 de Septiembre 2021).

Actuales socios y en función de ,Sociedad de Jubilados y Ferroviarios Montepiadas

Avenida Portales N° 713 / Cerro Barón / Fundada en 1927.

Sociedad Mutualista Santiago Watt.

Avenida Portales N° 766 / Cerro Barón / Fundada en 1913.

Alfredo Garay

Arquitecto y Urbanista

Entrevista (14 de Noviembre 2020).

Recibido en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad Nacional de Buenos Aires y Master en Urbanismo y Ordenamiento Territorial en la Universidad Libre de Bruselas – Bélgica. Ha sido Subsecretario de Urbanismo y Vivienda de la Provincia de Buenos Aires (2004-2008) y Subsecretario de Planeamiento del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (89- 92), Miembro del directorio de la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. (89-92 y 2008-2013) y ha sido miembro del directorio de PROCREAR (Programa Crédito Argentino). Es titular de la cátedra de Planificación Urbana de la Facultad de Arquitectura de la UBA, y da cursos de post grado en las universidades de la República (Uruguay) Buenos Aires, Mar del Plata y en FLACSO Argentina. Forma parte del cuerpo de profesores del Instituto Lincoln (Boston). Entre 2006 y 2008 ha sido director del proyecto (BID) lineamientos Estratégicos para el área Metropolitana de Buenos Aires, que define un plan urbanístico para la región. Como consultor del BID, participa de la revisión del programa de rehabilitación de Ciudad Vieja (Montevideo) y para la formulación del programa de Revitalización de centros históricos de Colombia. Contratado por la Entidad Binacional Yacypretá trabaja en la urbanización de la Franja Costera de las ciudades de Posadas (Arg) y Encarnación (Paraguay). Entre 2009 y 2013 ha coordinado la elaboración de los planes urbanos de las localidades de La Matanza, Almirante Brown, Esteban Echeverría, Florencio Varela, José C Paz, General Alvarado y el Municipio Urbano de la Costa. Ha sido premiado internacionalmente por su labor.

Hoy se encuentra realizando en la actualidad, el Plan Nacional de Obras Públicas de Buenos Aires 2020 y en su paso por el (BID) ,trabajó y colaboró para el Programa del Banco Interamericano de Desarrollo en Valparaíso con relación a la recuperación del Cerro Alegre y sus ascensores durante el año 2005¹²

ELA_ Dentro de estas preguntas que te quería hacer, de alguna manera hay una cierta funcionalidad que hubo en términos de crear una figura de gestión, la corporación puerto Madero (CPM) y algo que ocurrió también con la sesión de lotes y varias cosas más:

¹² El acercamiento de Valparaíso al BID, a partir del programa (PRDUV). Financiado con un préstamo del BID de US \$25 millones aprobado en 2005 y US \$48 millones aportados por el gobierno chileno, este programa estableció una estrategia integral para recuperar áreas con valor histórico y potencial económico a través de inversiones en calles, espacios públicos e inmuebles. (Programada de recuperación y desarrollo urbano)

AG_ Hay mucho mito alrededor de esas cosas, haber, el punto clave era encontrar un modelo de gestión, todo el mundo me pregunta que vos tuviste la idea de puerto madero, falso, es decir era un anhelo de la ciudad desde que vino Le Corbusier en los 30's.

Ese puerto nació mal parido, tiene un error náutico, es decir, en general cuando construyeron ese puerto el problema es que el río es muy bajito, tiene poca profundidad entonces por eso los ingenieros ingleses pensaron que tenían que hacer unos diques con compuertas para guardar el nivel del agua cuando hay bajante en el río. Pero en realidad esa bajante nunca se produjo y nunca se usaron las compuertas.

Pero en cambio el ancho de las compuertas o sea la entrada a los Docks, con el tiempo hizo que la manga de los barcos no pase por eso puentes, por esa estructura de esclusas y por lo tanto digamos, fue un puerto que en el año 20 y 30, ya tenía problemas. En ese momento tuvieron que encarar la construcción de un puerto nuevo, por lo tanto este puerto quedo como puerto secundario y al lado hicieron un puerto nuevo, es decir lo dinámico fue el puerto nuevo.

Entonces claro, siempre hubo una ambición de recuperar ese lugar, sobretodo porque en un tiempo que hubo un intendente que fue Noel, se hizo la comisión, un proyecto de construcción de un frente de agua, era un poco el pensamiento de los Higienistas no, es decir que pensaban que el deporte, la vida al aire libre, que se yo, permitía hacer un balneario en ese lugar.

En realidad, al principio era como un balneario de los pobres, o sea la gente se iba a bañar ahí, pero después arquitecturizaron una costanera y trajeron a un Arquitecto paisajista francés - Forestier- que había hecho varios bulevares, había hecho el paseo del prado en la Habana, el parque María Luisa en Sevilla y el parque Bagatel en París.

Entonces hizo una pieza de borde, la Costanera, que fue un lugar muy popular, por ejemplo los carnavales se hacían allí, habían cervecerías y que se yo, pero tenías que atravesar el puerto y el puerto durante muchos años, sobre todo con los gobiernos militares era un área de seguridad y para atravesarlo tenías que pasar controles militares.

ELA_ Atravesar hacia esa meseta que hay al frente no?, que es sedimento?.

AG_ No, ese sedimento fue al revés, históricamente la ciudad se terminaba en la costanera. Durante el gobierno militar hubo un proyecto que se llamó el ensanche del área central, que ya planteaba el problema este de que el centro tenía que tener una área de expansión. Entonces hicieron un proyecto de 3 millones de metros cuadrados que iban a construir en ese lugar, entonces hicieron un relleno sobre el río, no lo hicieron sobre el puerto y rellenaron 600 hectáreas, un relleno enorme, refulado del regado del río y con material de demolición, porque ese mismo

intendente, es el que demolió muchas calles de la ciudad para convertirlas en Avenidas, entre otras cosas la 9 de Julio, que tiene más , durante la década del 70, ahí abrieron la 9 de Julio que tiene como 100 metros de ancho, demolieron manzanas y todo ese material fue a parar ahí y porque era barato llevarlo cerca del centro.

Eso quedó en veremos, porque era un proyecto que el estado financiaba para ser una urbanización, era una gasto enorme y nunca se llegó a hacer.

Ahí pasaron dos fenómenos interesantes, uno que arriba de ese gigantesco relleno de escombros el río inundaba y entonces el río trae mucho material en suspensión y ese río viene de una zona sub tropical, de las cataratas de Iguazú, entonces empezó a crecer una vegetación, que es la del río y no la de la ciudad. Y se convirtió poco a poco en un lugar muy verde y las organizaciones barriales lo empezaron a reivindicar como una reserva ecológica, es decir un lugar en donde verificábamos el milagro de cómo el río recomponía el medio ambiente.

Entonces la costanera sur no dio más hacia el río, daba a la reserva y esta dio un nuevo frente verde ya que no se podía convertir en un parque por la reivindicación misma de ser reserva.

Vuelvo sobre la idea inicial, como verás hubo muchos proyectos de que hacer con puerto Madero y de hecho para la ciudad fue siempre una pregunta. Casi todos los planes urbanos avanzaban sobre puerto Madero. Pero el puerto era del estado general y de la administración general de puertos (AGP). Hacia el año 1985 la AGP, le encargó a una consultora Alemana, la Roger Marine, que hiciera un plan de manejo del puerto de todo el sector portuario y aconsejó que el puerto viejo ya no tenía utilidad portuaria y que lo urbanizaran, que era lo que estaba pasando en Hamburgo, en Londres y algunas experiencias en Estados Unidos, entonces la AGP, tuvo una primera iniciativa que ya había tenido en otros fragmentos de la costa, que era privatiza, es decir le daba la concesión del borde costero a una empresa y que hiciera lo que quisiera, porque tomando un poco el ejemplo de los Docklands, ellos consideraban que ese territorio era Nacional y no Municipal, entonces no tenía norma, supuestamente.

Cuando yo asumí la secretaría de planeamiento en la ciudad, estaba ese proyecto y cuando hablamos de cómo hacer el plan de la ciudad, más que hacer un plan nuevo, porque había habido muchos planes, lo que había que hacer era tomar un montón de temas pendientes no resueltos y que por lo tanto nunca se habían implementado, eran:

- La recuperación de la relación con el río.*
- El problema de cómo mantener la vitalidad del centro.*
- El problema de las villas y barrios de vivienda precaria.*
- Un norma de protección del patrimonio, tener una política, que no existía.*

y así fuimos definiendo, había otro edificio el albergue que era un hospital, una gigantesca villa, un edificio de doce pisos, que nunca se construyó y que la gente lo tomó.

Lo que hicimos nosotros fue definir unos diez puntos, en realidad los principales eran unos cinco, que nos proponíamos hacer.

ELA_ El rayado de cancha, como se dice...

AG_ *Claro, sí, yo siempre digo esto, que un intendente tiene que resolver cuáles son las cinco cosas que piensa hacer, porque la duración del período de un alcalde es muy corto y aunque los planes se refieren a todo, la realidad solo se va a poder ocupar de algunas cosas. Y en eso hay que separar un poco lo que es inversión, esas cosas que realmente se quiere hacer, lo que va a ser administración o sea, cosas de las que se va a tener que ocupar aunque no quiera y por otro lado cosas en donde va a tener que hacer contenciones, en que hay iniciativas en la sociedad, que quieren que sucedan ciertas cosas y que él tiene que impedir las, contenerlas, tratar de que no sucedan. Entre la administración y la contención te lleva el 70% al 80% de la energía, entonces realmente, lo que quieres hacer, hay que ponerle muchas ganas y no tiene que ser demasiado ambicioso.*

Lo que propusimos nosotros y esto te confieso que ahí sí yo tenía cosas para proponer, yo había hecho mi tesis sobre Les Halles (L.H.), viste, la intervención de urbanismo en el centro de París, en lo que era el antiguo mercado L.H. y ahí aparecían varias cosas que son importantes, una era, la no demolición, en L.H., demolieron un viejo mercado para hacer un proyecto moderno, yo estaba muy preventivo con lo que significaba arrasar con el patrimonio, la tesis yo la hice en el año 1979, y la segunda cosa que había aprendido, era todo lo que eran las experiencias de las empresas de economía mixta en París, que en ese momento empezaban, que eran las formas de articulación público-privado.

Y no me interesaba tanto en términos de hacer una empresa privada, lo que es el pensamiento de la época de las privatizaciones y las desregulaciones, sino al revés, hacer una empresa pública que tenga la iniciativa de la urbanización. En general los planes tenían dos herramientas fundamentales, por lo menos acá en la Argentina, pero esto pasa mucho en América Latina, que es la obra pública y la normativa, siempre se piensa que la intervención se hace de una de las dos maneras. La obra pública tiene una restricción, que no siempre esas obras son prioritarias, siempre hay otras cosas que son más urgentes para hacer y aparte, la obra pública es un presupuesto reducido y en general tiene un segundo problema, que en la medida que vas haciendo mucha obra pública tu presupuesto tiene que afectar una parte muy importante en el mantenimiento de lo que hiciste. Y la normativa es muy pasiva, o sea vos estás en un mostrador esperando que la iniciativa privada quiera hacer cosas, entonces vos tratás de formatear lo que van a hacer desde la norma, pero siempre aparecen otras herramientas fiscales, crediticias que estimulan un poco.

Ahora en Francia lo que había visto es que el Estado creaba empresas que operaban como una empresa privada, como una sociedad de derecho privado y que por lo tanto las políticas públicas las podías impulsar con esta empresa, que no necesariamente tenía que dar ganancia sino que vos podías competir en el mercado con otras empresas y con la ventaja de no tener que cumplir con la tasa de ganancia. Con cumplir ciertos objetivos de política económica pública ya tenía sentido la intervención y en ese sentido también otra cosa que es importante es que cuando vos caracterizabas al sector privado, no había ningún inversor que pueda hacer una inversión tan grande. El módulo de inversión que normalmente tenían las empresas privadas era de US \$ 3 millones de dólares, los tipos que hacen una torre, de oficinas, 10 millones, los tipos que hacen shoppings de 30 a 50 millones, pero en Argentina no había nadie, que haga más de 50 millones de dólares, que en ese momento eran 50 mil metros cuadrados y estábamos hablando de Urbanizar 2 millones de metros cuadrados.

Es decir la manera de pensar estos emprendimientos no es como una gran obra de Arquitectura , viste, en donde hay un propietario que tiene una parcela y la controla.

ELA_ Es más comunitario creo.

AG_ Claro.

Vos tenés un espacio en donde tenés que convencer a la gente que produce en la Ciudad, que venga a producir acá y por lo tanto lo que tenés que mirar es, que es lo que producen en la Ciudad ?. Muchas veces me preguntaron bueno y ustedes hicieron un estudio de Mercado para ver si había demanda de vivienda o de oficinas. No, porque era inútil esto, a lo que nosotros nos preocupaba, es quienes son en la Ciudad los que compran un terreno para hacer un edificio de oficina, o de vivienda y que tipo de producto hacen, que característica tiene que tener el terreno. Vos tenés que producir uno lotes que sean adecuados para que ellos vengán acá a hacer su proyecto y eso supone; primero conocerlos, saber cuantos son y eso te lleva a una conclusión que, cuanto más chico loteas, más interlocutores tenés del otro lado y de alguna manera como promotor de ese emprendimiento debes garantizar una determinadas reglas del juego.

ELA_ Una normativa digamos actualizada y proactiva.

AG_ Ese es justamente el tema que comentaste al principio y que yo te quería contestar.

Cuando se hizo el proyecto del ensanche del área central, durante el gobierno militar, se sancionó una normativa específica para ese lugar, que definió ciertos usos y ciertas volumetrías. Como el tema de la relación con el consejo deliberante (consejo municipal), era muy difícil, en donde

nosotros teníamos 11 concejales de 60 y el alcalde en ese momento no era electo y lo designaba el presidente de la república, pero los concejales eran electos.

El planteo fue este, nosotros no vamos a pedir ninguna norma nueva, vamos a proponer urbanizar este lugar con la norma que tiene y lo primero que hicimos fue, un proyecto sobre la base de la norma que tenía, para ver que daba el terreno, o sea cuantos metros eran, cuanto tenía que ser en área verde, etc.

ELA_ Como un estudio de cabida?.

AG_ *Sí pero no, no fue un gran estudio!, lo hicimos como que fuera un concurso, en un fin de semana.*

Pero hicimos los números y lo que le propusimos al Intendente y después al Presidente fue un Modelo de Gestión, es decir:

-Nosotros podemos hacer una Sociedad Anónima.

-Esta sociedad tiene que asociar a la Administración de Puertos y a la Ciudad.

-Esa sociedad va a tener esta contradicción que a la administración de puertos no le interesa urbanizar, le interesa sacar plata, por lo tanto no es un buen socio, aunque es el dueño de la tierra. Podemos armar una sociedad que sea una parte para el gobierno nacional y otra parte para la ciudad.

El primer esquema que hicimos para neutralizar a la Administración de Puerto y su afán de sacarle el máximo de ganancia a los terrenos, fue hacer una sociedad de tres miembros, que eran; La Ciudad, La Presidencia de la República y La Administración de Puertos, de manera que la administración de puertos que dependía de presidencia, quedara subsumida debajo de ese triángulo.

Cuando fuimos a hacer la propuesta, el ministro de Obras Públicas dijo, no, acá va a ser la Presidencia, el Ministerio de Obras públicas y la Ciudad, nos preguntaron que pone la ciudad?, la ciudad pone la norma y el saber hacer (el espertis).

Entonces le propusimos una sociedad que era 50 y 50%, pero te digo eso como cuando estás jugando a las cartas y mentís, porque en realidad aspirábamos a tener el 33%, pero cuando le presentamos al presidente Ménem, la propuesta, la maqueta y un poco lo que pensábamos, unas perspectivas de cómo iba a quedar y que se yo, el presidente dijo donde hay que firmar, me parece fantástico!.

En ese momento en la Argentina había una crisis profunda, es decir, era el final del Gobierno de Alfonsín (hacia mayo de 1989), había quedado con la moneda destruida, el presidente Menem tuvo que asumir cinco meses antes, porque no llegaba a terminar el mandato y había tomas de supermercados, la gente en la calle invadiendo el comercio, era un caos total y lo que no había era

trabajo, entonces nuestro discurso frente al presidente, no era ni privatizar ni cosas por el estilo, era generar Trabajo.

Te digo, es histórico, la oficina del presidente daba al puerto, entonces yo le dije presidente, cuando usted se asome ahí va a ver grúas (risas mutuas), trabajando...

Después con el tiempo me di cuenta porqué al intendente y al presidente les interesó la idea, porque en realidad lo que hacían era darnos una tierra a seis locos -el directorio de la empresa- en la propuesta que le hicimos el Estado no tenía que poner ningún peso en nada, es decir, nos daban la tierra y la empresa se las arreglaba, o sea que no había que construir las infraestructuras, ni los parques, aperturas de calles ni los puentes, nada, eso lo iba a hacer la Corporación puerto Madero (CPM).

Quiere decir que para hacer eso no tenía que dejar de hacer otras cosas en la ciudad, ni en el país, porque había plata que hacía falta para vivienda, para salud, que la estaban invirtiendo ahí, no, estaba afectando un terreno.

Si salía mal, era un anuncio más que había fracasado, pero no tenía costos y los Presidentes y los Alcaldes están acostumbrados a hacer anuncios que después no suceden. Ahora si salía bien, era un intervención memorable, todo el mundo se acordaría de que ellos la hicieron.

ELA_ Además levanta la economía local y la acciona, digamos, además de otras cosas, claro.

AG_ Y la imagen de la Ciudad y un montón de cosas, es decir la autoestima de la gente, ya que con la crisis todo el mundo estaba abajo.

Yo creo que ahí la clave era esto, si ellos aceptaban la idea, la impulsaban, tenían que poner voluntad política pero no corrían riesgos.

El problema vino después, cuando estaba la Corporación, que para nosotros fue un problema en ese momento, en la corporación éramos 6 personas, dos del gobierno de la ciudad y cuatro del gobierno nacional y nosotros empujábamos mucho desde el gobierno de la ciudad pero la nación pesaba. Y empezaron los lobbies a ponerse en campaña y por otro lado en ese momento al principio el alcalde nuestro era claramente un personaje de la izquierda del peronismo, un social demócrata, pero el otro empezó a perfilarse como Neoliberal entonces, empezó a haber ahí una pica, entre nuestro Alcalde y el Ministro de economía y el discurso que empezaron a impulsar Menem y su Ministro ,cosas que eran en un contexto de privatizaciones, pero nosotros estábamos una empresa del Estado. Una figura pública y a contra mano de las privatizaciones, entonces claro, empezaron a llegar Reus, Olympia York, es decir todos los que habían hecho grandes Developers de Waterfronts.

Olympia York había hecho Battery Park, había hecho Canary Wolf, con Margaret Thatcher en Londres. Reus había hecho algunos Waterfronts cerca de Washington, en la costa este que era una empresa Canadiense y llegó Triumph y llegó al estilo Triumph, o sea se anunció por lo diarios y publicó -en la revista gente que es muy leída acá- el proyecto que él traía para Puerto Madero y contrató a un Arquitecto Argentino que diseñaba los Shoppings, con perspectivas de los que él pensaba hacer en Puerto Madero. Por suerte ni Menem ni el Intendente le dieron bola.

Porque el argumento de ellos fue el siguiente, saquen a todos, los de la Corporación que no saben nada de cómo se hacen estos emprendimientos y denme el proyecto a mí, que yo sé como se hace, yo traigo las inversiones y hago esto que se yo, esto lo estoy haciendo en Londres, en Nueva York y como no lo voy a poder hacer acá...

Siempre es lo que discuto, las privatizaciones hubieran sido, darle el proyecto a un privado que lo desarrolle, entonces los puentes seguramente hubieran tenido barreras o hubiera habido una garita que decidía si pasabas o no, en el medio hubieras habido una cancha de golf. Por otro lado en ese momento el negocio privado se estaba orientando hacia los barrios cerrados, hacia llevarse a la gente que vivía en las áreas céntricas hacia la periferia y para nosotros era la política que teníamos que contestar, o sea nosotros teníamos que convencer a los inversores de que no se fueran a hacer casitas en la periferia sino que sigan construyendo alta densidad o densidad media en el centro de la ciudad.

Ahí es donde aparece este tema, en realidad, nosotros no desregulamos nada, ni tampoco cambiamos el código.

ELA_ Claro porque las críticas siempre vienen, oye que las plusvalías, el rent gap, o muchas inmobiliarias, etc.

AG_

Es de manual, es para explicar el pensamiento del Lyncon Institute...

Digamos Urbi et Orbi en América Latina..

La realidad ahí, es que nadie tuvo allí mayor constructibilidad, en todo caso en la etapa final de los 90's hubo y les cambiaron la norma y lo vamos a analizar, pero en general, No.

Entonces en la Empresa empezamos a tener unos criterios de cómo vendíamos la tierra, éramos una empresa pública pero por otro lado éramos una sociedad anónima. Podíamos vender a quien quisiéramos y como nos conviniera, teníamos un mecanismo de supervisión que es la Auditoría General de la Nación y Sindicatura de la Ciudad, pero por otro lado la manera de cómo nos evaluaban en el directorio era si éramos buenos hombres de negocios, (es decir la sindicatura y las empresas públicas lo que mira es si sos un buen hombre de negocios no como si sos un funcionario público, con la ley de obras públicas y etc). Éramos un empresa privada pero teníamos

que tener unos mecanismos de venta que tengan alguna forma novedosa de subasta, no podías vender la tierra a quien quisieras.

Entonces lo que hicimos fue armar un mecanismo en donde íbamos licitando y esto lo empezamos con los galpones, los edificios colorados, en realidad habríamos paquetes de a cinco pero nadie podía comparar más de uno a lo sumo dos y la manera de licitar era la siguiente:

1º Todos los oferentes presentaban dos sobres, en el primer sobre figuraba el proyecto de lo que iban a ser y nosotros podíamos mirar si tenían o no buena Arquitectura a nivel de concurso.

2º Tenía que tener una factibilidad de lo que iban a hacer, y que era un negocio creíble y que no eran aventureros.

3º Tenían que poner los antecedentes de la empresa y demostrar que la empresa tenía espaldas para encarar una obra de ese tipo.

4º Un plan de trabajo con su flujo de caja.

Cuando la propuesta, el proyecto y los antecedentes nos parecían adecuado, abríamos el sobre, es decir la compulsa se daba solamente con los que tenían buenas propuestas y eran creíbles. Después le vendíamos al que pagaba más por el galpón. Por eso nosotros garantizábamos la calidad de la Arquitectura y la seriedad de los interlocutores. Pero a la vez en el momento de vender nosotros le poníamos algunas cosas, la infraestructura aún no estaba hecha, pero nosotros nos comprometíamos a que cuando ellos terminaran la obra, la infraestructura iba a estar hecha, que era un compromiso de la corporación y si no estaba teníamos multas. Pero ellos se comprometían a terminar la obra en dos a tres años según el tamaño de la obra y si no lo hacían tenían unas multas y esas multas eran Draconianas.

Porque no nos interesaba a que alguien compre un terreno y espere o espere que el de al lado lo haga o especule. Nos interesaba que muchos chicos invirtieran en el lugar a la vez y generaran sinergias entre sí.

Entonces, claro, este mecanismo licitatorio nos permitía:

1º Tener unos interlocutores mas o menos pequeños.

2º La intervención de un galpón era más o menos de 10 mil metros cuadrados, lo que se podía construir.

3º Compraron los galpones en un promedio de tres millones de dólares cada uno, por los dos primeros nos ofrecieron 6 millones (había un tipo que quería compararlos si o si), pero en ese momento vendían después el metro cuadrado a 2 mil dólares, habían pagado 3 millones por el

edificio, habían hecho una inversión de mas o menos 10 millones y luego ellos vendían a 20 millones y sacaban unos 6 millones de diferencia en un proyecto que les llevaba dos años. Los números daban bien.

Entonces hicimos una primera licitación de cinco galpones, después una segunda y ahí nos encontramos con una sorpresa, que la Universidad Católica en la primera licitación nos propuso comprar los cinco galpones y a un buen precio, pero nosotros les dijimos mirá, en este lugar que está al lado del micro centro, en donde está todo el mercado financiero, que se yo, no nos conviene localizarlos, pero si están de acuerdo por ser ustedes la Universidad Católica, les vendemos cuatro galpones en el dique dos, dos diques más adelante.

Para nosotros era una gran cosa, porque vendíamos a buen precio esos galpones y seguíamos comercializando hasta la Universidad Católica, había expectativa y pasando la Universidad, que era una zona en el sur de la ciudad, nos estiraba la posibilidad de seguir teniendo compradores de ese lado. Hacia el lado de la autopista.

Eso es lo que nos permitió tener los 16 galpones vendidos, casi en los dos primeros años, eran 160 mil metros cuadrados de obra, nunca se había hecho una obra tan grande toda junta en la ciudad.

Y a la vez la gente que al principio con puerto Madero había tenido mucha polémica sobre que se iba a hacer, etc, veía que todo eso estaba en obra y que los galpones tenían un norma de protección del patrimonio muy estricta o sea solamente se los podía intervenir en la punta y agregarles un piso arriba retirado, manteniendo el techo de chapa y entonces claro la gente pensaba que puerto Madero era eso y empezaron a habilitarse restaurantes y que se yo y se puso de moda .

Todo ese primer tramo significo una entrada de plata con la que pudimos hacer todas las infraestructuras en tiempo y forma, hubo obra importante y el año 1992-1993, puerto Madero, estaba en marcha hace dos años desde que habíamos empezado.

En el medio habíamos tenido un problema, hubo algunos actores de la ciudad que estuvieron en contra, básicamente tres grupos:

El primer grupo eran, los operadores del puerto, que nunca se resignaron a perderlo.

Cuando al principio la corporación tuvo que hacerse cargo de la tierra y el puerto se la tenía que transferir, hubo ahí algunas peleas y el Presidente Menem dio la orden de que se respetara. Pero para llevarnos bien con el Puerto hicimos este acuerdo, que les alquilábamos el borde de agua, el dique cuatro (el espejo) y ellos podían usar ese dique y toda el área que había alrededor moviendo

containers y que por eso nos iban a pagar un alquiler. Eso significaba dos cosas, (i) que nos reconocían como dueños formalmente y ellos pasaban de dueños a inquilinos (ii) y para nosotros fue una entrada muy importante para el funcionamiento de la empresa y como decía el decreto ,cuando nosotros empezamos no teníamos un peso y empezamos a alquilar espacios para estacionar autos, playas de estacionamiento que abastecían al centro, después empezamos a alquilar espacios para filmar televisión, ahí se firmó hi Lander y varias novelas de televisión, durante un tiempo hubo un pueblito español, una escenografía, también vendíamos hierro viejo, durmientes, era con lo que financiábamos la Corporación.

Esa fue una primera cosa y el segundo grupo que se opuso fue el diario la Nación, que tenían del otro lado de la avenida Madero en el borde, la imprenta en donde se editaba y arriba las oficinas del diario, entonces ellos no querían tener en frente una urbanización, entonces ellos lo que reivindicaban es que fuera todo parque y por supuesto empezaron a encontrar un montón de opinólogos barriales, amigos, etc.

Y yo me acuerdo que esa fue una discusión que tuvimos con los de Rosario, porque Rosario en el mismo momento le pidió a Ferrocarriles que le transfieran una tierra a partir de la experiencia de puerto Madero y ferrocarriles la transfirió e hicieron todo parque.

Pero lo que pasó con los nuevos Parques fue que, todos los terrenos que estaban alrededor del mismo empezaron a demoler sus edificios y a construir torres.

Es decir que el parque significaba una transferencia de valor hacia la vereda del frente, entonces el municipio después tuvo que inventar años después una especie de tasa, que le cobraba a los frentistas por un 15 % de los metros demás que construían respecto de los que tenían, inventaron una forma de captura de plusvalía. En el caso nuestro la captura de plusvalía la estábamos haciendo de la venta del suelo, que era la que nos financiaba el proyecto.

Para hacer el parque de Rosario tuvieron que hacer una gran inversión, un parque sale 50 dólares el metro cuadrado.

Es una inversión del Estado que deja sus efectos en el barrio y su alrededor. Lo que nosotros decíamos es que Parque va haber, la discusión es en términos de medidas, nosotros de 600 hectáreas que tiene puerto Madero hay mas o menos unas 200 hectáreas que quedan como área verde, más las 600 hectáreas de la reserva ecológica que se incorpora como área verde dentro del mismo espacio.

En realidad convertir eso en área verde era más de lo mismo, lo que había que hacer era calibrar ,hacer áreas verdes de calidad, espacio público.

Con ese segundo grupo lo que decidimos fue no darle bola, pero tuve 15 artículos de fondo de la Nación que es el diario más prestigioso y que el artículo de fondo es la edición del domingo en la página central, en contra de puerto Madero diciendo que fuera parque.

El_ Eso fue una batalla tremenda me imagino, el diario la Nación es potente (risas).

AG_

Es decir el Intendente me llamaba el Lunes a la mañana, preguntándome si tenía alguna novedad, Fredy y tenía en el escritorio el recorte del artículo... (risas).

Y el tercer elemento, fue la sociedad central de Arquitectos (SCA), porque sobre ese primer esquicio ,anteproyecto que lo hicimos en un fin de semana como que fuera un concurso, nosotros jamás seríamos tan irresponsables como para decir que ese era el Master Plan.

Pero lo que hicimos fue un convenio con la Municipalidad de Barcelona que mandó un equipo de tres expertos, uno era, Jordi Borja, Joan Busquets y un economista Joan Alemany, que trabajaron con nosotros ,con la gente de la corporación en ajustar este plan , en hacerlo ,entonces la SCA, empezó a decir que el resultado de es plan que habíamos hecho con gente que trabajaba en el estado y con esta colaboración de los catalanes, que no querían el proyecto catalán y que argentina había gente capacitada para hacer un proyecto de ese tipo...

El_ Pero era una asesoría de primer nivel ?

AG_ Claro !

Los tipos estaban haciendo la ciudad olímpica en ese momento el año 1990-1992. Ellos sabían, Joan Alemany por ejemplo nos hizo estudiar todas las operaciones de Waterfronts que se estaban haciendo en ese momento, fuimos a ver varias. Aprendimos que lo de los Docklands era un compendio de todo lo que, no había que hacer.

Fuimos a Battery Park y estuvimos viendo a Richard Kan para ver todos los problemas que había tenido claro y el siendo la autoridad del mismo y como había armado el proyecto. Claro teníamos la experiencia Francesa, la Española en Madrid, estaba toda la gente de Arpegio haciendo también una sociedad anónima urbanizadora. Hace poco salió un texto diciendo que nosotros copiamos el modelo Catalán, la verdad que es absurdo, porque de todas estas cosas nosotros fuimos sacando cosas, viste!.

Nos dimos cuenta por ejemplo de que la figura de la autoridad como la que tienen los Norte Americanos, es una figura que en América Latina difícilmente podríamos tener.

La autoridad tiene un poder que no se convalida y nosotros necesitamos poder convalidar ese poder, iríamos todos presos si tuviéramos el poder que tiene una autoridad. Nosotros no éramos liberales como Margaret Thatcher, no decíamos acá pueden hacer cualquier cosa, lo que está

prohibido hacer en la ciudad, acá lo pueden hacer porque a nosotros nos gusta. No hay reglas, no hay normas, acá ustedes traigan la maqueta que quieran hacer y nosotros la ponemos acá en Battery Park en Londres.

Los Catalanes en ese sentido estaban muy pegados al tema de financiamiento de las olimpiadas y un poco como era la articulación con el sector privado, ellos tenían una cosa de un Estado que interviene y paga mucho por las obras. Tanto en Bilbao como en Madrid y Barcelona, el Estado hizo gran parte de la Ciudad. Entonces ahí teníamos esas diferencias...

Pero entonces la SCA, nos armó toda una movida de descalificación con el proyecto y empezamos la negociación con la Sociedad y en un momento nos dimos cuenta de que era preferible negociar. Teníamos que acordar algo y quedamos en que íbamos a hacer un concurso, pero por otro lado no había experiencia de concursos de estas características en la Argentina. Los concursos que se habían hecho eran para los grandes conjuntos habitacionales, donde hay un arquitecto que proyecta todos los edificios y es más es dueño de los proyectos de los edificios y después el Estado tiene que discutir con el arquitecto si quiere hacer algún cambio.

1º Entonces dijimos que no iba a haber un equipo ganador sino que tres equipos ganadores.

2º Que esos equipos no iban a definir el proyecto definitivo, sino que conformarían un equipo que demostraría una comprensión del problema y entonces iban a trabajar en conjunto lo que iba a ser el Master Plan definitivo.

La segunda cosa que para mi era importante y que en general como no había mucha tradición de proyecto urbano en la cultura de los arquitectos, a mi me preocupaba mucho esta cuestión que el proyecto era un loteo y que teníamos que garantizar tener lotes de tamaños adecuados en función de gente que producía en la ciudad y volumetrías que fuesen capaces de contener las cosas que hacía la gente en la ciudad. Si nosotros le preguntábamos al mercado, lo único que veían eran torres y toda la presión que teníamos era para llenar todo el proyecto de puras torres.

Entonces acordamos hacer el proyecto y eso para mí eso tuvo un trago amargo, sea que los Catalanes se ofendieron de por vida, sobre todo Joan Busquets, es decir, porque también tenían esa mirada de arquitecto viste, que siempre se ve un obra de arte.

Incluso yo creo que las obras de urbanismo son de autor anónimo, porque en su proceso interviene mucha gente y toda la gente va agregando cosas, es un dispositivo en donde interviene mucha gente.

Entonces acordamos con la SCA, pero con una condición, que fue cuando todavía no habíamos hecho los galpones, lo que ellos nos dejaban dejar afuera del concurso, el área de los galpones

colorados y que a los galpones, les poníamos una norma de protección patrimonial y que el concurso era de los diques (de los espejos de agua) hacia el otro lado.

Se hicieron las bases del concurso, eso fue una discusión de un equipo de cuatro personas, Odilia Suárez y Heriberto Allende, que tenían una mirada bastante tradicional del urbanismo (muy carta de Atenas), Odilia por ejemplo quería que no halla vivienda, todo de oficinas, quería que a cada parcela le definiéramos una función y nosotros decíamos, no, esto es el centro por lo tanto la norma de este lugar tiene los usos del centro y es la norma que había. Cualquiera que quiera poner un negocio en el centro, lo pone. De nuestro lado estaba Pablo Huberman y Jorge Moscato.

El_ Claro, leí las bases administrativas del concurso y me parecieron bien completas y enfocadas, o sea es esto si y esto no, muy claro. Incluso la sección de cálculo económico tenía que ser absolutamente factible no !

AG_

Pero las bases ya iban indicando bastante de lo que venía, porque muchas veces es lo que pasa en los concursos porque el programa está poco claro.

Y entonces bueno, se hizo el concurso y hubo tres ganadores: el primero fue Borthagaray, que tenía una cosa que a nosotros nos gustó mucho, que las torres, que era un problema, porque había una tendencia a poner una torre muy alta en el eje de Avenida de Mayo, claro como una especie de cosa fálica, ya tenemos el obelisco en el centro no. Entonces Borthagaray decía más bien, el elemento importante que hay en ese eje es la casa rosada y la casa rosada es chiquita, por lo tanto el eje de avenida de Mayo, no tiene que tener un elemento vertical sino que un vacío. Y la manera de acentuar ese vacío, es poner dos racimos de torre, que acentúen ese vacío. Entonces el perfil de la ciudad va a ser una catenaria. La verdad que eso nos gustó.

La segunda cosa que nos gustó fue espejar los edificios colorados que del otro lado del diques halla otros edificios bajitos, nada mas que cuatro pisos y que mantenga esa escala al borde del espejo de agua y después armaba una avenida larga de edificios planta baja de 8 pisos, que es el lenguaje de la ciudad nuestra, que no son las torres y que le daba ese carácter urbano. Edificios con planta baja con locales comerciales abajo y vida urbana. Entonces tenías los edificios bajitos, las manzanas de planta baja y 8 pisos y 2 racimos de torres. Entonces para nosotros ese planteo morfológicamente era correcto.

El segundo equipo tenía casi el mismo partido, que era el de Carnicer, porque ellos ponían las torres en la misma línea que los puentes, entonces el resultado era el mismo, tenían dos racimos de torres solamente que en lugar de estar al lado de los puentes, estaban más adelante en el proyecto que quedó como definitivo.

Y por ultimo el tercer equipo que era donde estaba García Espil, que después fue Secretario de Planeamiento de la ciudad, el proyecto era horrible, pero tenía una muy buena comprensión de la pequeña escala, tenía mucha placita, mucha callecita, separaban calles de bulevares, entonces nosotros dijimos, en el equipo final, estos tipos que entienden la pequeña escala van a venir bien porque los otros entendieron el gran plan de base.

Ojo que en el equipo que luego se conformó, se agarraron a trompadas, alguna vez hubo trompadas, pero a mi me tocó un poco estar en el jurado y el jurado lo presidía el intendente pero el intendente iba poco y yo quedé a cargo del jurado y en el jurado hubo bastante acuerdo en los tres premios y una discusión complicada porque te imaginas que al concurso se presentó todo el mundo, hubo ciento y pico de propuestas y allí estaba Mario Roberto Álvarez, Clorindo Testa, que se yo y los jurados cuando ven las perspectivas de esos señores que conocen esos trazos les temblaba viste, pero fue bueno incluso de los equipos hubo dos equipos de gente joven que también estaba bueno. La cuestión es que con eso se conformó un equipo y así empezó la urbanización del otro lado no.

Como ves la implementación del proyecto está lleno de pequeños secretos, casi todos esos secretos, que es vender chico, no venderle a nadie más de una parcela, darle una plazo para construir, que presenten proyectos, eso se mantuvo más o menos hasta los 90's, (1997 -1998)

El_ Cómo se logra sostener un proceso durante tantos años, 20 o 30 años no?.

AG_

Claro, que en los 90's pasó una cosa, que es que ganaron primero la Municipalidad , el Gobierno del Radicalismo, entró a poner personas en la Corporación y ganaron después en la Nación, o sea que unificaron. Todos ellos eran un pensamiento mucho más liberal, de derecha, de lo que había sido el origen en Puerto Madero.

Hubo varias cosas :

- Lo primero que hicieron fue decir, Puerto Madero no tiene Norma, digamos, tiene la norma anterior al concurso y ahora con el concurso hay que hacer una norma que corresponda a la actual, entonces cuando hicieron el hecho formal de decir de que ahora esto queda convalidado en la legislatura, ya que estaba, le agregaron 20 pisos y así se liberalizó.

- La segunda cosa fue que apareció una cosa graciosa con la norma, cuando empezamos con puerto Madero, los concejales empezaron a decirnos que como nosotros estábamos en minoría, nos iban a sacar la norma que tenía, para que lo que propusiéramos tuviera que pasar por ellos y yo venía teniendo una pelea muy fuerte con el consejo deliberante en esos años, porque durante toda la etapa anterior hubo un código que era restrictivo en la ciudad, entonces se instaló en el consejo deliberante que la obras se aprobaban como excepciones al código y había toda una economía en negro atrás de eso, una cuestión de corrupción muy seria, entonces los concejales no tenían la menor intención de cambiar el código y querían seguir con este mecanismo de seguir autorizando obra por obra, por excepción. Y entonces una de las primeras cosas que hice cuando

llegué a la Secretaria de Planeamiento, fue hacer una propuesta de modificación al código y cambié el código, entonces ya las excepciones no se legitimaban.

Y por otro lado, hice un acuerdo con los grandes inversores de la ciudad, si es que ellos querían seguir teniendo excepciones y que les cobraran o si querían tener reglas de juego. La verdad que esa alianza de tener reglas de juego era conveniente para todos, pero ellos tenían que abalarla y empoderarme para que yo pudiera garantizarlas.

Y pasó que amenazaban dejarme sin código, y que en el proyecto de puerto Madero los inversores tuvieran que ir a buscar la norma parcela por parcela. Entonces lo que hice fue que, con el plan que teníamos presente los planos en la Oficina de Planeamiento de la ciudad, sin decir nada (esto fue al principio de puerto Madero).

Y cuando vos abrís un expediente, la norma para vos es la del día que abriste ese expediente y aunque después saquen la norma, para vos sigue siendo la que estaba en el expediente, entonces los concejales me la podían sacar pero yo seguía teniendo la norma válida que había heredado del plan inicial y así empezó el trámite.

Por otro lado el que lo tenía que aprobar era yo mismo, porque era el secretario de planeamiento y presidente de la Corporación y ese resquemor que estaba en el consejo deliberante cuando hubo otro Gobierno cambiaron la norma y le dieron mayor constructibilidad a las torres.

Los tipos que entraron no tenían mucha teoría respecto de cómo se hacen estos proyectos y la política de Menem había llevado al uno a uno (un peso, es un dólar), que habilitó el crédito y la gente comenzó a comprar departamentos y oficinas y los bancos comenzaron a dar créditos y hubo un tiempo que la economía funcionó normalmente, racionalmente con hipotecas con financiamiento.

Entonces estos tipos empezaron a vender muy rápido y estos es cosa del ABC (si vos estás vendiendo rápido estas vendiendo mal) y dejaron de pedirle a los tipos que presentaran el proyecto y vendían parcelas y recaudaban. Y la segunda cosa, es que vendían varias parcelas, les llegaron a vender a un inversor todo un racimo de torres.

EI_ Estamos hablando lotes de 3000 m2 en adelante?.

AG_ Claro de 2.500 a 3000 m2 en adelante.

Por ejemplo les vendieron manzanas enteras a otros tipos y lo que empezó a pasar es que no le ponían las multas y no construían. Puerto Madero ya era un éxito y había muchos interesados en comprar y las empresas constructoras y los desarrolladores comenzaron a comparar terrenos y a posicionarse allí. Durante ese período, el valor de suelo comenzó a la elevarse mucho, nosotros al

principio teníamos un 15% de incidencia entre 150 y 200 US dólares de incidencia del suelo en el costo del m2 y en ese momento empezó a subir, ellos vendieron a 300 US dólares de incidencia, pero los tipos que compraron después del 2001, que fue cuando Puerto Madero (después con los Kichnner) en donde la economía estaba creciendo al 4 o 5 % anual, ahí esos tipos pasaron a vender a 1000-1200 US x m2. Hubo algunos desarrolladores que habían comprado a 300 y vendieron a 1000 -1500 de incidencia en el m2, en un tiempo relativamente corto.

Por otro lado les habían financiado la compra vía bancos y en el 2001 el país entra en quiebra y los tipos empezaron a argumentar que estiraban los plazos de obra porque el país estaba en quiebra y les pacificaban la deuda y en algunos casos les pacificaron la deuda en dólares de la compra de los edificios, los tipos pagaron en dólares. Ahí hubo una etapa en que la corporación perdió mucho y para colmo de los males, hicieron un convenio entre la corporación y la ciudad, en donde la corporación de hacia cargo del mantenimiento de los espacios públicos por diez años.

El_ Tu ya te habías ido no, no estabas en la Corporación en ese tiempo?.

AG_ Yo me fui en el 92, renuncié a la ciudad y a la corporación.

En el año 1995-96, gané el concurso público para hacer los parques como arquitecto independiente, después en el 2008 me pidieron que vaya de vuelta a la Corporación para ponerla en caja y ahí fue cuando hicimos el proyecto de la autopista rivereña que se hizo ahora y el proyecto de la villa 31, que para mí siempre el deber de Puerto Madero era con su riqueza ,financiar o solventar el proyecto de la dos villas, Rodrigo Bueno y Tranquilo que es una villa histórica. La idea era conseguir la tierra y construir 2.500 viviendas.

Eso en el 2016, cambia el gobierno y el nuevo alcalde que había participado de esas reuniones en nombre de la ciudad hizo suyo ese proyecto y entonces lo realizó, haciéndole algunos cambios que para mí son graves pero que se hizo.

AG_ Pero esto más o menos ha sido la historia incluso con sus defectos?.

Un último punto que de golpe interesaría también analizar el dique 1, porque cuando fue el inicio de puerto Madero, no había en la ciudad un predio ferial, existía la rural que hacía cosas de agricultura y existía un predio municipal que quedaba al lado de la facultad de derecho pero que era muy malo y que había quedado cuando fueron los 150 años de la independencia y un predio municipal que quedó.

Tratamos de hacer un predio ferial allí y todos los que reivindicaban que tenía que ser área verde le hicieron la vida imposible a ese concurso del predio ferial. La rural mientras tanto le compró al gobierno nacional esos terrenos y armo un predio ferial. Y en puerto Madero apareció en las licitaciones un inversor que ofrecía desarrollar allí, un Mart y tomaba un ejemplo allí del Mart de Tai

peí, porque el decía con el auge que había tenido en los noventas el uno a uno, iba a ser un predio ferial de la exportación e importación y entonces que alrededor de ese predio, iban a haber oficinas encargadas de eso.

Entonces el tipo compró el terreno a un precio que era razonable, en ese momento en esa punta la tierra valía poco y se sentó arriba del proyecto, después argumentó que como la rural había hecho un predio ferial nuevo ya no tenía sentido el predio ferial nuevo, entonces el propuso cambiar por un sistema de seguir manteniendo las oficinas con la misma norma que tenía pero ya no iba a ser un predio ferial sino un lugar de oficinas.

Durante el año 1998-99 en el Gobierno de la Rúa, los de la corporación aceptaron que los permisos de construcción no se tenían que aprobar primero en la corporación y después llevar a la ciudad sino que los aprobaba directamente la ciudad y la corporación ya no tenía ninguna competencia en los permisos de construcción.

Entonces en la ciudad comenzaron a autorizar modificaciones del Master Plan y a este señor le permitieron lotear y manteniendo la misma constructibilidad, una norma que le permitió construir viviendas y entonces a la larga terminó haciendo como un plan de sector particular para ese lugar que no tiene nada que ver con el Master Plan del lugar. Loteó, agregó diagonales, puso torres por todos lados y arquitectura de mala calidad.

Se produjo, la pérdida del control de la gestión.

EL_ Además sostener y liderar un proceso tan largo es casi imposible, tú te saliste y luego volviste.

AG_ *Los equipos técnicos de la Corporación quedaron muy imbuidos por la primera época y ahí hay una gente que todavía está en la corporación que entró en la primera época e hizo mucha fuerza, porque tenían dos cosas, primero, porque siempre los querían echar y estaban a la defensiva y segundo, su fuerte, que era el Master Plan y por otro lado cada vez que se salían del MP, inducían o se apoyaban en la opinión pública.*

Podemos decir que esa cosa del personal de la empresa que desarrolla sus objetivos alrededor de la misma ,ayuda.

Y también una cosa que surge es que cuando vos creas estas sociedades, los miembros del directorio vienen de distintas fuentes y de distintos partidos políticos, su triunfo es que el proyecto se haga, que le vaya bien, que ganen plata, que la gente hable bien de ese proyecto, en el fondo tienden a ponerse de acuerdo y explicarle a sus jefes que tal cosa no es razonable o hay que hacer otra.

Lo que es más difícil es la incidencia de los Lobbies que están todo el día buscando cuál es el influyente con el cuál pueden obtener una ventaja y hay veces que entran del lado de la empresa o algo así, tipos que están flexibles o más proclives a.

Por eso te digo que la clave es, el Modelo de Gestión, en los proyectos urbanos la clave es entender su factibilidad económica, su factibilidad política, en cierto sentido un pensamiento estratégico que te permita negociar pero sin perder de vista hacia donde quieres ir (buscarle la vuelta), no hay un ganador sino tres ganadores, etc.

EL_ Yo creo que en Valparaíso hay que hacer un gran acuerdo y armar esto, como lo que has explicado tú, de alguna manera estas voluntades tienen que llegar a un idea para todos, darle un norte, vamos a planificar y a hacer un plan estratégico y que a ser a 20 años, etc.

AG_

Te voy a decir una cosa que no es muy simpática, una gran mesa es muy buena para no hacer nada, es decir cuando vos logras poner de acuerdo a todos, has anulado tantas cosas, has sacrificado tantas cosas que todos están de acuerdo en que sería lindo hacer por ejemplo, una capital de la cultura, un área verde con naturaleza orgánica y autóctona, pero digamos que finalmente no pasa nada. Lo que hay que tener es un grupo decidido a hacer, ya sea invertir o a poner voluntad política, riesgo político y una mayoría consistente. Es que no es la unanimidad viste, no siempre hay consenso, y por otro lado las vanguardias tienen que ser inteligentes para ver cuando es la coyuntura cuando barrenas vientos a favor y cuando es el momento donde tenés que parar un poquito y esperar que amaine.

EL_ Bueno eso es liderazgo, tienen que haber uno o varios creo.

AG_

Sí, claro, yo creo que eso es clave porque en Buenos Aires está lleno de proyectos, en que vamos a generar consensos y que se yo, y les llevó tres años acordarlo y se acabó el mandato. Y si se acabó el mandato, el que viene no sigue con el proyecto y entiende que ese consenso es opositor y crea su propio consenso.

EL_ Por eso te digo que la figura de una Corporación me parece brutal, o sea Valparaíso tiene que tener una Corporación de carácter público en mi opinión.

AG_

Paso a Chile, después de Puerto Madero, nos contrataron a Moscato y a mí, para hacer rivera Norte del río Bío – Bío, el proyecto tenía el mismo tipo de problema. Era un proyecto ferroviario, al intendente de la sexta región le interesaba aproximarse a la costa, reorganizar allí un barrio que estaba en un área inundable que un barrio popular y había un conflicto entre el intendente que era

Demócrata Cristiano y el alcalde que era Socialista, tenían dificultad para ponerse de acuerdo y el ferrocarril quería vender y hacer plata los terrenos.

EL_ Estamos hablando de la zona de la Estación Principal de Concepción y el puente Juan Pablo Segundo en donde hay una población por ahí?.

AG_

Si. Toda es pieza y entonces nosotros propusimos el mismo criterio, o sea hacer una sociedad en donde estuviera el Ferrocarril y el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y que esto funcionara como una sociedad anónima que vendiera lotes. Propusimos un loteo chiquito, miramos que se construía en Concepción, para ver que tipo de cosas se construían, movimos las vías del tren y un montón de cosas que decidimos para hacer viable eso y la constitución Chilena no permite que el Estado haga lo que un privado pueda hacer. Es decir que la sociedad anónima no se podía hacer y por lo tanto el MINVU no podía vender grandes predios. Pero también el MINVU, para vender, no era un buen interlocutor en el Mercado, no es un ente que juegue en el Mercado de Valores .

Se hicieron todas las obras públicas y la venta no tuvo un dinamismo, por eso muchas veces se presenta como el proyecto progresista, yo estoy muy orgulloso de eso.

Porque que fue lo primero que se hizo:

El barrio de vivienda social, no es la operación especulativa sino que es una operación sobretodo de carácter social, pero la realidad es que funcionó la parte que el Estado hace como obra pública pero no funcionó la parte que el Estado hace como empresario. Yo por eso, no me quiero meter en la política Chilena, pero en el cambio de constitución, ese es un punto que hay que cambiar, sino el Estado queda tonto frente al Capital, viste es decir el que manda, el que tiene iniciativa es el Capital.

EL_ En los años 60's funcionó una figura en Chile que se llamaba la CORMU (la Corporación de Mejoramiento Urbano, también la CORVI), que tenían potestades hasta de expropiar, era pública y podían construir, tenían esta doble funcionalidad, Pública no!.

AG_

Incluso hay más figuras, porque en ese momento nosotros hicimos una sociedad anónima, pero hoy yo haría un Fideicomiso, en ese momento yo no tenía la Ley que autorizaba eso en la Argentina.

El fideicomiso es una figura muy útil para hacer este tipo de cosas, vos tenés un fiduciario que administra el proyecto y el propietario de la tierra te permite administrar, entonces vos lo vendes, compras, estableces derechos reales sobre eso, sin tener tanto conflicto con la transferencia del dominio inicial.

EL_ Bueno, ahora, hoy en esa zona que dices tú, se colocó el teatro regional de Smiljan Radic y con el tiempo obras de carácter público también.

AG_ Claro, todas obras públicas que le agregan valor al suelo y ese suelo se tiene que comercializar y en donde el Estado tiene que recaudar ese dinero para pagar las obras públicas que hizo.

EL_ Por supuesto y esa ribera sigue abandonada, pero estas obras van a ir detonando lentamente algo y con un plan maestro se aceleraría y se proyectaría, ese es el problema.

AG_ Claro, eso debió haber crecido muy rápido no !.

Mismo tema, por ejemplo apareció una discusión en Valparaíso, con relación a los ascensores eran privados, entonces empezaron a discutir que el ascensor es una empresa de transporte y yo les dije, no, el ascensor es una empresa inmobiliaria, porque en el fondo los ascensores tienen una parcela donde funciona el mismo.

Cómprense todos los ascensores y tienen una empresa inmobiliaria pública que puede comprar y remodelar edificios en la Ciudad, o que puede administrar todos los alquileres, porque hay en Valparaíso muchas propiedades de gente que vive en el extranjero. Y entonces uno puede tener una política pública con la administración de todo ese patrimonio y tener políticas sociales, etc.

EL_ Creo que hay que ser inventivo y a la vez estratégico, para que con pequeñas cosas que no dependan de otras tan grandes.

AG_ Vuelve a aparecer lo mismo, el Estado no puede ser dueño de esas empresas privadas.

Por eso yo creo cada vez más en la creación de estas identidades-mecanismos de gestión-que pueden ir desde una oficina instalada en un barrio como la oficina en Cerro Alegre que tenía el programa de rehabilitación de Valparaíso, no. Esa oficina que hacía, agitaba cosas, convence al tipo que tenía un antiguo edificio en la escuela de bellas artes para que lo convierta en un hotel y convence a otro y en lugar de contratar a un arquitecto haga un concurso, que contrata a un buen arquitecto y etc. Es una oficina que agita, mueve, promueve, tiene una línea de financiamiento, financia iniciativas pequeñas, un mecanismo de gestión. Desde esa figura básica que son 4 empleados hasta 10 empleados, municipales que son ubicados en ese sitio hasta una sociedad anónima que compre, venda, desarrolle que se yo, o una fundación, como la de la iglesia Matriz, la Holandesa. (un arquitecto Holandés y su mujer la arquitecta Paz Undurraga).

Bueno este tejido de público privado, ONG, asociación vecinal, universidad, que se yo, que pueden generar formas asociativas y de financiamiento público.

EL_ Por lo menos ahora se han hecho las Bienales Arquitectura y Urbanismo en la antigua cárcel, hoy convertido en un Centro Cultural.

AG_

Hay una discusión ahí que es muy difícil de dar, pero que para mí es la clave del asunto: antes Valparaíso y Viña eran dos ciudades, ahora Viña es el centro histórico de un área Metropolitana, no es una ciudad independiente es un centro histórico, tiene todas las características de un centro histórico y tiene que asumir ese rol de un centro (H. de A.M.), el público de Valparaíso no son los habitantes de Valparaíso, sino que son los habitantes de toda el área Metropolitana y su economía está en prestar servicios a toda esa área Metropolitana.

Eso debe suponer un acuerdo con Viña del Mar y ver que cosas se hacen en Viña del Mar y que otras en Valparaíso.

EL_ Bueno y comprender el territorio con Valparaíso, Viña, Quilpué, Villa Alemana, Limache, Con Cón, Los Andes.

Tú tomabas el tren de Valparaíso hacia Santiago por el interior y podías hacer escala y bajarte en La Calera y desde allí seguir hasta Los Andes, para luego tomar el tren hacia Mendoza y de Mendoza a Buenos Aires, esa era la conectividad del territorio que había, esa era la comprensión estratégica que había.

AG_

Claro, Que pasó con los tanques de gas que habían en Valparaíso?

EL_ Bueno, hubo un incendio en los 80's, se deterioran y los van dando de baja y finalmente los sacan, es algo absurdo porque en Inglaterra o en Europa jamás los hubieran sacado, generan alrededor de eso un programa y los recuperan, porque son considerados un patrimonio industrial.

AG_

Ahí hay un costo muy grande de saneamiento del suelo de lo que se llama Brownfields.

EL_ Bueno, ahora hay un volumen que es un supermercado gigante asociado a una cadena de ferretería, Homecenter, ese espacio se lleno con eso.

AG_

Qué lástima, porque ese era un frente de ciudad, ahí por ejemplo había una posibilidad de hacer un Puerto Madero, es decir un frente de Ciudad.

En su momento Senerman (Arquitecto Chileno), me consultó para ver que se podía hacer ahí, porque había un Concurso en esa época no.

EL_ El caso de Puerto Madero siempre se toca acá en los foros y conversatorios, sobre todo en su etapa inicial que fue muy virtuosa.

AG_

Tuvo fuertes críticas también hacia el final, hay mucha gente que hace como el traslado lineal de la globalización y los espacios de la misma. Yo creo que es una cosa que es interesante, pero me parece que el análisis en eso hay que hacerlo más fino.

Si miramos la globalización, la pregunta es, ¿Cómo es la intermediación? o sea el vehículo que hace posible que el capital internacional invierta en la realidad local.

Y esas mediaciones que son un poco las figura en los desarrolladores, es el tema clave y cuando vos miras por ejemplo la Argentina de esos años, te das cuenta de que los desarrolladores tienen dos tipos de proyectos:

-Uno que es Urbano, digamos invertir en Puerto Madero, básicamente una empresa lo hizo.

-Y otro es suburbano, que es hacer (Nor delta, Pilar, lo que sería lo Barnechea en Santiago).

Hay una apuesta a la centralidad y otra apuesta al suburbio tipo californiano digamos, el debate está un poco ahí y es ahí. Yo me acuerdo que esa discusión la tuvimos mucho cuando fui jurado en el concurso del Portal Bicentenario, allí en el viejo Aeropuerto de Cerrillos en el gobierno de Lagos.

Allí se discutió mucho porque el equipo este, como se llamaba, Urbe, el equipo de Urbanizadores. Entonces ellos llegaban a dar cátedra de cómo se tenía que hacer ciudad y todo era como Santiago Poniente.

Y nosotros decíamos, bueno acá hay que hacer un área verde de calidad, armar, alrededor una cosa que tenga una densidad media y van a haber urbanizadores mayoristas y minoristas. Los urbanizadores minoristas tienen un producto, un target particular y entonces la ciudad va a ser diversa y ellos apuntaban a un único Urbanizador que hiciera todo en etapas y eso después no pasa.

Y de hecho no pasó.

Para revertir la tendencia de que vayan sectores medios a vivir a un barrio principalmente popular, tenés que meterle mucha calidad al entorno como para generar eso, equipamiento, sub centro, la batería de la ciudad hacia la periferia.

Pero por otro lado es la manera de tener diversidad, porque sino, los ricos se te juntan por un lado y los pobres por otro (el caso de casi todas las ciudades de América Latina).

EL_ Pasando al caso de Valparaíso.

El tema es que tenemos esta declaratoria patrimonial del área de la ciudad y ojalá que fuera de todo el borde y la ciudad entera pero también esto se ha atomizado en algunos cerros, como en el Cerro Alegre que han tirado mucho hacia arriba y los flujos de capital han sido muy grandes, un tipo de gentrificación y el desplazamiento de pobladores. Y claro se

necesita restaurar y reciclar de una manera en que la Ciudad la levantemos y no la atomicemos.

AG_

Ahí está el tema del programa del BID en el Cerro Alegre y el punto que para mí fue clave en ese programa de rehabilitación es que había una plata importante de rehabilitación de viviendas ,sobretudo de viviendas de madera y a las empresas no les interesaba rehabilitar viviendas estando la familia adentro, entonces la manera implementar ese plan no era hacerlo con empresas sino con artesanos y un poco el trabajo de los ejecutores era desarrollar esas cooperativas o empresitas de artesanos que pudieran hacer, digamos la rehabilitación.

Entonces se hicieron las grandes, que eran las que le interesaban a las empresas, pero vos sabes que la partida que había para rehabilitar viviendas, no se ejecutó y se convirtió en otra cosa que terminó comprando camiones de basura, alumbrado y que se yo.

Y el punto más importante que era garantizar la vivienda popular de madera no terminó de verificarse y esos son puntos de gestión, viste!.

Y también es una mentalidad, esto de pensar que se ejecuta mejor con empresas y el artesanado es muy importante para ejecutar sobre todo en ciudades históricas.

Yo pensaba que con la Universidades que hay en Valparaíso y los artesanos que hay. No hay hi-tec sin artesanos, todo lo que sea diseño y diseño de calidad y de tecnología requiere tener artesanos porque el obrero de la línea de montaje no sabe hacer eso.

La verdad es que Valparaíso tiene muchos elementos como para convertirse en un lugar donde haya escuela de manualidades, escuelas de artesanía, producción de diseño de cosas, de muebles, de orfebrería, de siderurgia.

La industria naval, todo el apoyo a la marina, los barcos requieran de tipos que sepan oficios.

Vivis en una de las ciudades más hermosas de América Latina, es preciosa, yo la amo.

EL_ Es preciosa, lo que pasa es que está tan abajo que uno trata de levantar y ayudar. Tiene sus momentos maravillosos pero está esa periferia con mucha pobreza y etc.

Alfredo gracias y te agradezco mucho, fue muy inspiradora, porque has tenido estas incursiones y has tratado de llevar estas ideas hacia otros lugares, mucha gente no tiene idea de eso y con eso poder tener un feed back latinoamericano.

Muchas gracias nuevamente, un abrazo y nos vemos por acá en Valparaíso, fue un placer conocerte.

(Fin).

Paz Undurraga C.

Arquitecta y Urbanista

Entrevista (12 de Octubre 2020).

Arquitecta PUCV

Magister Economía Urbana UM

Pasantía Patrimonio y Gestión de la Habana Vieja. Universidad de la Habana – Oficina del Historiador. 2016

Diploma Planificación, Gestión y Gobernanza Ciudades Puerto. USACH. 2019

Desde 1993 realiza proyectos de rehabilitación patrimonial y desde 1998 propuestas de planificación urbana integrando patrimonio. Asesor externo SEREMI, MINVU V Región para la postulación del Área Histórica de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial (2000-2003), colaborador ad honorem de Asesoría Urbana de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso (IMV) entre el 2000-2013 y miembro de equipos consultores en planificación, resguardo y desarrollo urbano y patrimonial del año 2000 a la fecha.

Cofundadora y directora de la Organización Ciudadanos por Valparaíso 2000-2015, y del Centro de Estudios DUC (2003 a la fecha). Miembro del gabinete Ministra de Cultura, Jefa del Departamento de Patrimonio Cultural del CNCA y Consejera del Consejo de Monumentos Nacionales (2014-2015). Actualmente representa a Corporación de Arquitectos de Valparaíso en COSOC Municipal de Valparaíso e integrante del Movimiento Valparaíso ciudadano.

ELA_ Quería hacerte varias preguntas sobre el tema del borde costero de Valparaíso y ¿Porque crees han ocurrido sucesivas propuestas fallidas sobre ese borde portuario?.

PU_ Mira, yo creo que el tema situado sobre planificación de ciudades puertos y gobernanza, a partir de una posible tesis, es decir, que una instancia de toma de diagnóstico compartido, colectiva de una visión prospectiva sobre el borde, sobre la relación de la ciudad con el puerto, eso tiene que ver con el caso de Valparaíso-la comuna- que tiene un borde mucho más extenso de lo que es el borde portuario evidentemente y hay zonas en donde hay que delimitar, por una lado una parte que se va a destinar al desarrollo urbano portuario y otra a un desarrollo portuario.

Yo creo que eso es una idea colectiva de conjunto en el tiempo, pero hoy no hay ni si quiera en términos sociales algo que aglomere a una cantidad de actores y o que integre a una cantidad de factores que se comprometan en el tiempo.

Entonces finalmente todas las evaluaciones son de proyectos a corto plazo, hoy en día y que representan los intereses de algunos. Creo que es una cosa que va a seguir siendo, mientras no haya un cambio de estrategia o de metodología de aproximación al problema, entonces claro nos ponen a discutir y nos encuestan sobre el destino de una paño acotado, siempre.

Yo no me compro mucho el discurso de que no haya acceso al mar, son kilómetros y kilómetros de acceso al mar, de otra manera, también el puerto requiere una condición que no requiere el paseo que son las aguas abrigadas.

Hay que poner sobre la mesa, el diagnóstico y también que la toma de decisiones sea consciente, o sea que uno sepa que si optamos porque este territorio sea un territorio urbano, se va a quedar limitado o va a requerir tal nivel de inversión para instalarlo en otro lugar y todo eso tiene que tener ser un costo y un beneficio compartido.

Yo creo que por eso es que se produce, finalmente y eso se junta con que no están las instancias de conversación, no está los instrumentos y resultantes de esas instancias y cada vez se vuelve a partir de cero.

ELA_ El paseo Wheelright es un tramo abierto y público a pesar de que es delgado pero permite el acceso a playas y habría que potenciarlo ya que está abierto.

Hay algo que ocurre acá en la relación del centro histórico, el sitio patrimonial con su borde, hay una barrera, no se siente que el patrimonio es un todo creo. ¿Que opinas?.

PU_ Mira, cuando fue inscrito Valparaíso el año 2003, la UNESCO hizo cuatro recomendaciones y dentro de eso estaban las infraestructuras portuarias y varias más (tienes que retomarlo y releerlo) es una cosa que está pendiente !.

Es decir el 2003, hace 17 años atrás y todos le hacen quite, porque eso significa tomar decisiones, a largo plazo comprometer decisiones yo creo que eso es demasiado rígido para el devenir político y económico.

Es algo que está pendiente y lo mencionó Juan Luis Isaza, con el estudio de impacto patrimonial, que lo primero era identificar cuáles eran los elementos de valor, y que atributos tienen esos elementos, para poder decidir, sus valores específicos, que tienen cada uno de ellos. De hecho ahí está la zona de la Tornamesa Barón.

ELA_ Claro esa es mi zona de trabajo, de alguna manera se ha dejado que esa zona se vaya deteriorando, hasta que los lotes se transformen quizás en otra cosa.

¿Cómo lo ves tú, es una zona compleja entre de Monumentos y Zona típica?.

Lo primero que hay que ver ahí es quienes son los propietarios y que restricciones tienen, porque por ejemplo los terrenos portuarios no son sujetos de enajenación, entonces a lo mejor hay algo con los terrenos, entiendo que parte de ahí es administración de SAAM, otra es de EFE(Ferrocarriles del Estado), entiendo que Ferrocarriles no puede enajenar, se comentó en un concurso del programa, pensando al parecer son reserva, ahí hay una restricción que inmoviliza. Hay que ver es la viabilidad de recuperarse y refuncionalizarse, etc.

ELA_ Con relación a la representatividad:

¿Que Crees y Porque no se han construido puentes entre los distintos actores?.

¿Cómo ves la relación entre los habitantes y sus autoridades?.

PU_ Mira.

Si bien la planificación urbana de los planes , de hecho el borde costero de Valparaíso tiene una parte en donde no es función de Plan regulador Comunal (PRC), que es la parte que ya tiene grabada el Plan Intercomunal como desarrollo portuario o vialidad estructurante, etc.

Yo creo que también, no se cree que el actor local tenga algo importante que opinar en temas de grandes o pequeñas decisiones. Y como no hay una estructura de trabajo sostenida en el tiempo, entonces generalmente la ciudadanía reacciona frente a decisiones y de partida hay una confrontación, no hay un trabajo armónico. Lo que ha habido en la coordinación del consejo de ciudad-puerto, tuvo que ser constituido bajo presión de los grupos ciudadanos (es complejo).

ELA_ Parte de la hipótesis que yo hago, tiene que ver con Indagar, a la luz de lo que viene ocurriendo desde los años 40's / 50s, mis abuelos migraron hacia la capital, las fuentes de trabajo se veían en baja y este paulatino decrecimiento se palpaba. Y quiero hacer lineamientos y recomendaciones a partir de los casos de estudio internacionales y las propuestas más relevantes.

PU_ Mira, nosotros vimos unas Port visión, el caso de Vancouver y Rotterdam que a partir de la construcción de maneras de abordar el problema, era construyendo ciertos niveles de gobernanza. Para el caso de Valparaíso hay que tomar el tema de lo que está pendiente con relación a las recomendaciones que hizo la UNESCO, también las condicionantes que tenga la propiedad. Dilucidar quien es dueño de que y quién administra qué.

Hay que sopesar la investigación urbana con el lugar en sí, enmarcarla, porque hay una complejidad de muebles e inmuebles patrimoniales y loteos atomizados.

ELA_ ¿Que efectos económicos se pueden percibir sobre la ciudad a partir de esta incertidumbre sobre el ex – área ferroviaria?.

PU_ Que actores son, hay que verlos bien, hubo propuestas específicas sobre ese borde a partir de concursos, con la UNAB ,vimos ciertos usos y actores. Visualizar quienes son, si es la academia, si es la ciudad universitaria, o es una cosa más de tecnología industrial. El puerto deportivo que funciona hoy es interesante creo.

ELA_ ¿Que medidas profundas se deben proyectar para afrontar a corto y largo plazo el deterioro de ex – área f. ? (estos caminos a posibles soluciones , tal vez).

PU_ Lo principal es tener una destinación- el destino-. Es imposible que se sostenga en el tiempo con una inversión en la estructura física sino no hay un destino. Esto pasa mucho en el borde costero de Valparaíso.

Conducir y promover un uso de esa estructura y eso lo han hecho en parte, el grupo de la escalada y otros a pesar de tener pocos recursos. Eso debería tener un apoyo institucional amarrado a un programa (programación y usos del lugar).

A mi me parece que la vida sobre el borde costero puede ser asociada a cosas más deportivas, de esparcimiento. Habría que indagar ahí, hacia lo deportivo, están los grupos de teatro, el puerto deportivo, tal vez consolidarlo, ver el mundo del Ministerio del Deporte, etc.

En general el Patrimonio tendemos a visualizarlo en articulación con el Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio y no hay capacidad para que ellos lo resuelvan. Y sería interesante incorporar el Ministerio del Deporte. Hay que tener en cuenta ahí, que existe una zona de inundación también.

(Fin).

Claudio Reyes S.

Arquitecto y Concejal por Valparaíso.

Entrevista (29 de Septiembre 2020)

Arquitecto Universidad de Chile.

Ex presidente del Colegio de Arquitectos de Valparaíso y ex Vicepresidente del Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil (Cosoc). Se ha destacado por su constante preocupación por el desarrollo de la ciudad en los ámbitos patrimoniales, culturales y socioeconómicos, con un profundo sentido social y de defensa de los barrios y comunidades de nuestra ciudad. Es miembro del Pacto Urbano La Matriz y uno de los fundadores del Movimiento Valparaíso Ciudadano.

ELA_ ¿Que opinas de este borde costero cerrado, cercado a la ciudad?.

CR_ *Yo siempre digo que es como un Guantánamo que tenemos acá en la ciudad y en todas las ciudades portuarias porque en el fondo esas áreas son definidas como zona estratégicas y el plan regulador no tiene absolutamente nada que ver y la empresa portuaria podría en un momento determinado decir por ejemplo que para darle un mayor dinamismo a la economía y un plantear ahorro energético vamos a plantear una planta nuclear en ese sector y la ciudad no podría decir absolutamente nada !.*

Esos son fundamentalmente lo dos temas que generan cierta línea de acción que no se da en el borde costero.

Lo que te mencionaba al principio, la ciudad de Valparaíso creo que está sumamente extraviada en desarrollar una política, una visión de ciudad, teniendo un montón de vocaciones incluidas en lo que significa el desarrollo portuario o el desarrollo del maritorio, que podría ser un tema fundamental en el crecimiento económico de la ciudad, ya sea como atractivos turísticos, o en términos económicos de otros usos. Y me refiero a que hoy ya está abierto el tema del cabotaje de pasajeros a lo largo de todo Chile y Valparaíso teniendo una buena posibilidad por ser un puerto principal podría ser perfectamente un punto fundamental ahí, y no ha tomado ninguna medida al respecto ni tampoco se ha dado ninguna discusión que vaya en beneficio de buscar algún desarrollo, como lo tuvo.

Eso te prueba que en definitiva no tenemos- por ejemplo- una Plan de Desarrollo Comunal, que tome en consideración todas las medidas para implementar para un buen desarrollo tanto económico como social en términos de territorio, en fin, lamentablemente vamos a seguir marcando el paso. Creo que en la ciudad falta liderazgo, faltan un montón de iniciativas que vayan en beneficio directo a generar los consensos necesarios para lograr un desarrollo de ciudad importante.

Creo eso es lo fundamental !.

Bueno, además estamos en un territorio bastante pequeño y con un borde costero bastante acotado en ese sentido, así que difícil también se hace proponer por ejemplo, el tema de la expansión portuaria, porque hoy día se opta por una expansión que es la más barata de todas, pero por otro lado podría ser la más dañina en el desarrollo territorial, en contraposición a otras que podrían ser tal vez incluso mucho más seguras en términos de seguridad humana, como la proyección hacia la playa San Mateo, en donde tu tienes por ejemplo un tema de los farellones de Playa Ancha, que en caso de maremoto podría ser perfectamente una muralla para los contenedores y teniendo las posibilidades de la batimetría, según lo que ha indicado y todas las condicionantes técnicas habidas y por haber para desarrollar ahí la expansión portuaria, tampoco se ha considerado, porque es un poco más cara o porque tienen aguas abrigadas.

Al igual que en el T3, (que es la proyección que se haría hacia el sector de Barón) que es mucho más caro porque habría que hacer, como se dice, la segunda pata de la araña, hacer un nuevo Molo, hacer una nueva expansión portuaria. Y uno de los graves problemas que tiene Valparaíso es su accesibilidad, en términos generales.

Recordar que la mayoría de los puertos modernos del mundo, funcionan de forma muy estrecha con los ferrocarriles y acá nuestro ferrocarril, hoy día, se ha transformado durante las horas de la mañana y de la tarde, en un ferrocarril de pasajeros y solamente durante la noche se produce un tema de descargas. Se saca carga peligrosa que pasa por el centro de la ciudad de Viña del Mar y por las estaciones Viña del Mar, Chorrillos o el Salto.

ELA_ O sea podría pasar algo en la línea y se generaría un problema mayor ?.

CR_ *Por eso, es súper complejo. No tan sólo en el tema vial, hoy día la accesibilidad por camiones también está bastante cuestionada, se tuvo que desarrollar el acceso sur, que yo creo que ha sido una de las últimas obras más importantes que ha desarrollado la Ciudad y que para alimentar el T3, habría que desarrollarlo mediante un viaducto a través de Cabritería, bastante cuestionado porque ese sector tiene un ecosistema que ya está grabado como área verde, en la última modificación que se hizo del plan regulador.*

Bueno que te quiero decir con esto:

Que en definitiva si no hay liderazgo suficiente y necesarios como para ordenar el panizo de lo que está pasando en Valparaíso o sea vamos a vivir en un eterno conflicto, que evidentemente va a desvanecer el crecimiento y las potencialidades que esta ciudad podría tener en su desarrollo portuario.

ELA_ Estaba leyendo a Mayer, que ha escrito sobre los deltas y propone una nueva mirada hacia los puertos que fueron producto de una etapa industrial , pero que hoy hay que ver como funcionan en su nueva relación ecológica con el medio . Si en Yolanda-Barón, hubo una historia, una industria importante, talleres y ahora hay déficit de áreas de cargamentos. ¿Porqué se deja que se deterioren aún más, siendo que tienen también declaratoria Patrimonial?.

Es un área muy potente, dejada a la mano de la degradación.

CR_ Bueno, gran parte de esos terrenos son de la Empresa de Ferrocarriles del Estad , ya EFE no es lo mismo de antes, antes era una industria potente en el transporte público en general a lo largo de todo Chile, no tan sólo en la región y claro han cambiado un poco las dinámicas de cómo se aborda incluso en el tema del mantenimiento y ahí van quedando efectivamente como dices tú áreas subutilizadas que entran en franco deterioro, que podrían responder incluso a esta definición administrativa o de normativa urbana que también nos pasa en la Ciudad.

No hay que olvidar que el Mall Barón, se cae porque no enfrentaba a una calle, a una vía pública !. Acá tenemos que hacer un montón de movimientos estratégicos, quizás recogiendo el ejemplo de Quillota que fue capaz de correr la línea del tren desde el centro de la Ciudad (calle Condell) hacia el sector oriente y eso fue una operación urbana bastante importante que le generó a la Ciudad un sistema vial importante, de conectividad que une todo el sector sur de Quillota con el camino troncal antiguo (Avenida 21 de Mayo), que comunica tanto a La Cruz como a La Calera .

Entonces uno podría decir, sabes, que podríamos tomar algunas determinaciones, incluso con el T2. Porque hoy el gran problema que tiene el T2, a pesar de que está aprobado en la comisión de Ministros- como proyecto- no así su accesibilidad y que es el gran talón de Aquiles que tiene, pero podríamos decir que vamos a hacer un Ordenamiento Territorial General Mayor.

Lo otro que planteábamos era que el espigón, que perfectamente se podría utilizar para el tema de los cruceros y que ya tendríamos un muelle ejecutado- listo- en donde la estación de trenes del puerto, que podría ser perfectamente el terminal de pasajeros y desarrollar toda un actividad de tema ahí (y que está todo unido). Y que el tren sólo llegara hasta Barón y que liberáramos todo ese tramo (entre Barón y la estación Puerto) abierto a la ciudad, a la ciudadanía, generando un rescate como lo hizo Antofagasta en su oportunidad también con un montón de actividades y como lo han hecho otras ciudades acá en Latino América, como el Malecón 2000 en Guayaquil, que perfectamente se podrían dar un montón de iniciativas, pero faltan decisiones políticas de fondo para generar proyectos a otra escala y con otra dimensión de forma integral.

Y ahí podríamos ver por ejemplo lo que se ha planteado con el tema de la Intermodal de Barón, conectarlo con el tema de los teleféricos o que llegaran los Troles a ese sector.

Nosotros en algún momento me acuerdo que planteamos como Colegio de Arquitectos de Valparaíso (CAV), que tal vez el metro se metiera a la ciudad por la Avenida Argentina, Pedro Montt y que llegara al sector de la Aduana, generando en cada una de las plazas las estaciones de metro, tal vez ese proyecto es carísimo, tal vez un sueño, y que nunca se ejecutaría, pero podríamos pensar en un sistema de tranvías que hoy en día en Europa, es un sistema súper limpio, amigable en términos de vialidad urbana y desarrollarlo hacia un sistema de redes que podrían llegar hasta Playa Ancha, en su momento los tranvías llegaban al sector de Alejo Barrios. Perfectamente podrían con su tecnología actual, ir por los ejes principales, Avenida Colón, Pedro Montt, la misma Avenida Errázuriz podrían ser en el fondo, parte de viabilidad de estos tranvías, si le sumamos a eso los teleféricos, estaríamos generando un sistema mucho más amplio. Se ha hecho en Bolivia, La Paz en donde el per cápita de esa ciudad es mucho más bajo.

Yo creo que ahí faltan liderazgos para desarrollar un montón de actividades que con una buena coordinación y una buena gestión, se podrían desarrollar en buena forma, pero siempre abordando el tema en forma integral y con altura de miras en el sentido de proyectarlo en un futuro ojala no muy lejano, pero con sentido de futuro, no como se hace ahora, que es todo es inmediato, con un resultado a corto plazo y no hay una visión general de futuro para enfrentar el tema urbano.

ELA_ *Creo que en Valparaíso hay problemas de vinculación. ¿El poder político esta vinculado con los movimientos , con la gente , con más cosas?.*

Porque no sé si hay vinculación finalmente, debiera ser en un constante conexión, No ;

CR_ *Está muy tironeado, el excesivo centralismo que vivimos como país, que juega bastante en contra, ojalá que el día de mañana el tema de las gobernaciones regionales, proponiendo la figura del Alcalde Mayor, que solucionaría bastantes problemas en el ámbito metropolitano o sobre las comunas conurbadas que tenemos principalmente (Quilpué, Villa Alemana, Con Cón, Viña y Valparaíso). Estas soluciones debieran darse y además cuando te hablaba del tema integral no era entender a Valparaíso como una ciudad sino como esta gran Zona Metropolitana, que conocemos como el gran Valparaíso, (es decir lo que le pasa a Viña le va a pasar a Valparaíso), ojalá que todos boguemos para que Con Cón, tenga un Aeropuerto en buena línea, en buen nivel, para que usufructuemos todos de aquello.*

Hay que pensar en otra dimensión también Metropolitana y Regional y en el fondo tomar la posición como ciudad / región, cómo nos paramos frente a Santiago, que es un gran mercado veraniego de 5 a 6 millones de personas, que está acá a la mano y como nos paramos frente a

eso, cierto grado de alianzas, para potenciarnos mucho allá de ser una ciudad dormitorio. Y como logramos ganarle la mano a eso.

ELA_ ¿Que opinas de algunos proyectos recientes que se aborden el tema del borde portuario y el tema urbano, a la luz de muchos proyectos fallidos?. ¿Quizás alguno que de alguna pista?.

CR_ Es que justamente cuando Génova o Barcelona plantea temas de desarrollo portuario, uno idealiza como la ciudad de Barcelona, se puso de acuerdo para trasladar el puerto y trasladarlo a un lugar x, pero estamos hablando de ciudades de 4 a 5 millones, más grandes que nuestra misma Región Metropolitana, entonces la escala y la dimensión es distinta. Si tu miras el territorio se hace difícil dimensionar hacia donde nos podríamos ir, donde podríamos cambiar el área portuaria, mas allá de desarrollar un proyecto, un modelo portuario, que en el fondo este a la escala de la ciudad, que no se a tan invasivo, porque en definitiva invasibilidad va a tener igual, sobre todo en el tema de la especialidad en el ingreso y salida de carga, pero como lo hacemos más armónico y como podemos sacarle partido al tema portuario hasta en términos turísticos.

Si no hay un verdadero dialogo entre la relación ciudad-puerto, entre la comuna y región metropolitana y entre todas las dimensiones que se están dando, o sea , falta y volvemos a eso cuando te decía yo, que apuesto un poco a generar una cierta Gobernanza en la áreas Metropolitanas justamente va en esa línea, la figura de un alcalde Mayor, que pueda hacer una cierto de grado en el ordenamiento territorial, el tema de la movilidad, incluso el tema medio ambiental , gran parte de los problemas que están viviendo las playas de Viña del Mar, es también producto de la expansión portuaria.

Es complejo el tema, el tema de los sedimentos, el tema de los ecosistemas, hay varias miradas allí.

ELA_ ¿Porque no ha funcionado, esa organización ciudadana con varias cabezas?. Como se hizo en Puerto Madero por ejemplo, porque creo que en Valparaíso hay voluntades No?.

CR_ Recuerda que Buenos Aires cambió todo y como expresión portuaria quedaron sólo las grúas como casi de adorno. Ahí hay una operación más de rescate urbano que de tema portuario.

Pero hay temas de tratamiento de borde costero que son interesantes, por ejemplo, lo que pasó en Antofagasta, yo creo que era uno de los bordes costeros más horribles de Chile y hoy en día está rescatado en gran parte de su dimensión y no eran ni uno ni dos kilómetros, sino que varios, once o doce kilómetros.

Hay otra experiencia bonita, que es la recuperación del borde río de Guayaquil, que es la ribera del río Guayas, con el Malecón 2000, a través de una acción público-privada, generando una fundación que fue al rescate y que hoy en día incluso administra el sector. Yo creo que experiencias hay, el tema que hablábamos de los teleféricos de la paz o lo que se está haciendo en Medellín en términos mucho más grande e integrales.

Justamente pasa por el tema de los liderazgos, que alguien o un grupo, en el fondo que se de cuenta de la posibilidad de desarrollar algo mucho más integral y eso llevarlo adelante, gestionarlo y desarrollarlo.

Creo que es uno de los grandes problemas que hoy tenemos como ciudad y como país.

Salvo contados casos, como el de Antofagasta donde hubo una gestión por el tema de las concesiones mineras. El Mall pasa incluso pasa desapercibido, es tan largo ese borde costero, que hasta el mismo puerto pasa desapercibido.

ELA_ ¿Que opinas de la declaratoria en general y en particular esta disociación con el borde en desuso, que queda fuera?. Que te parece la declaratoria y que cosas han fallado?. Ha sido buena o que cosas habría que integrar !.

CR_ Yo creo que en general, yo lo agradezco y es un reconocimiento internacional, debiera potenciarse lo mejor posible. Yo creo que ahí demostramos que somos incapaces de sacarle una cuota de partido a todo lo que está pasando, creo que ninguna ciudad del mundo desearía un nombramiento como este.

Y vuelvo a lo mismo, tu tienes a Ecuador, a Buenos Aires, en donde hay una plataforma para vender la ciudad en términos de circuitos, para desarrollar el tema de la hotelería, de los restaurantes, el tema gastronómico, en fin, etc. La cuidan, la desarrollan y acá somos incapaces de nada, cada día seguimos por ejemplo en el sector del barrio puerto, que en términos urbanos es bastante rico y está votado, es prácticamente como estar en Sarajevo, cuando tenemos un mercado puerto, que perfectamente debió haber sido un aliciente para haber desarrollado una recuperación del sector, el modelo de negocios, que se plantea es lo peor que se pudo haber hecho, solamente haber recuperado la primera planta y no el edificio y no el sector de forma integral.

Estamos hablando de que faltan esos liderazgos, faltan los liderazgos ciudadanos, políticos, y administrativos.

Muchas Gracia Claudio por tu tiempo y excelente, la conversación.

Te tengo que enviar un protocolo sobre esta entrevista y etc.

(Fin).

Claudia Torres G.

Arquitecta, Docente Universidad de Chile / FAU.

Entrevista (17 de Septiembre 2020).

Arquitecta U. de Valparaíso, Doctora en Tecnología de la Arquitectura, Edificación y Urbanismo, ETSAB , UPC. Profesora Asistente del Departamento de Arquitectura en la U. de Chile, en línea de tecnología y estructuras arquitectónicas. Ha desarrollado su actividad profesional y académica como especialista en temas relacionados con el Patrimonio desde el punto de vista tecnológico, en áreas de patología y diagnosis, levantamientos críticos, técnicas de intervención para la rehabilitación y restauración arquitectónica. Ha desarrollado labores docentes en asignaturas de cálculo estructural y geometría descriptiva en la Universidad de Valparaíso y Universidad Técnica Federico Santa María.

ELA_ Estuve leyendo sobre lo que has escrito, porque estoy muy metido en el borde y tal vez estaba dejando muy de lado el epicentro de lo ferroviario, la ex Maestranza. También sobre el patrimonio industrial y te quería preguntar por lo sistémico de lo ferroviario y la comprensión de su significante social, arquitectónico y patrimonial, dentro de esta idea de sistema?. Y si en el caso de Valparaíso se reconoce, se da, desapareció o habría que retomarlo?.

CT_ Sí, mira , yo creo que cuando uno habla de patrimonio ferroviario e industrial en particular hay varios aspectos importantes, uno que efectivamente es un sistema, pero además también hay un tema de ESCALAS, y que son bien interesantes, porque tienen, primero una escala de territorio , que es muy marcado en el tema ferroviario y en la Quinta Región aparece este sistema que aborda la escala regional, parte de la plaza Sotomayor, pasa por sus paradas, pasa por Viña del Mar ,históricamente y después hacia las ciudades interiores, Quilpué, Viña del mar, ahora llega solamente hasta Limache y en algún minuto fue este tren que llegaba a Santiago.

Entonces ahí hay un tema en que el sistema ferroviario en Chile tiene una red longitudinal y tiene unos ramales y este era uno de los tantos ramales transversales y eso tiene unas implicancias en el desarrollo territorial urbano de la región, que es súper importante.

Entonces las ciudades quedaban conectadas a través del ferrocarril con el puerto y eso hacía que las personas pudieran ir a trabajar, estudiar y ha sido así durante casi todo el siglo XX. En el fondo establecer relaciones comerciales y ahora hay un tren minero de hecho que va desde los Andes a Quintero, que sigue ocupando no la misma línea (antigua) pero que es un sistema que permite cierto transporte de mercancías y eso tiene una escala de Desarrollo Regional.

Después con la maestranza de Valparaíso, en este caso de Barón, más todas las estaciones y cada una desarrollando obviamente sus Centros dentro de cada una de estas localidades (salvo algunas que son secundarias). Después lo otro es que ya en Valparaíso mismo a un escala más local, la red ferroviaria construye el Borde. Hay una condición topográfica de la ciudad que es sumamente importante, porque finalmente la única manera viable de hacer el ferrocarril es en este límite borde, entre el Mar y los Cerros, porque como los cerros llegaban casi hasta el mar en muchas zonas, recuerda que se ganó terreno al mar para dar espacio a ciertas zonas urbanas, entonces el ferrocarril construye la línea de perfil de límite entre el mar y las zonas urbanas, y eso también es importante, porque es una lucha permanente que se ha tenido en esto de quitarnos barreras para acceder al borde costero y la línea ferroviaria se ve todavía como una barrera y se entiende así, de hecho está delimitada, no como en otros países en donde están los tranvías urbanos y se la gente se cruza por cualquier lado y el tranvía para y tiene sus puntos, pero el resto no es una red cerrada.

Pero esto todavía sigue siendo una barrera lineal, que tiene barreras de traspaso, entonces como que es más un tren que un tranvía en ese sentido.

Además en esa forma va construyendo un límite de la ciudad versus la zona marítima, (entonces uno dice, ya la ciudad llega hasta línea del tren y de la línea del tren al mar es la zona portuaria) está como súper delimitada paralelamente, eso como en términos geográficos.

Después está la escala de las estaciones y la Maestranza propiamente tal, entonces las estaciones son las que tienen vínculo con la sociedad (la gente- el comercio, el ir y venir, el mercado) y eso siempre ha sido así históricamente y después está la Maestranza que es mas bien un espacio Industrial, porque tiene ciertas características que no son de libre acceso, es decir ninguna Maestranza en el país lo era y sólo los trabajadores ferroviarios entraban y se desarrollaba trabajo productivo, desde la reparación de maquinarias, hasta su construcción en un aspecto laboral y ya no en la relación del ferrocarril con el pasajero y la ciudad, sino eminentemente laboral.

Y estaba el hospital ferroviario que estaba ahí mismo, vinculado no.

ELA_ Me parece que hoy es un falso histórico, que quedó como un volumen nuevo.(Lo que hizo el Arquitecto Klotz en Cerro Barón).

CT_ Parece que el proyecto contemplaba dejar una parte del edificio histórico y el resto era proyecto nuevo.

Pero ahí estaba el hospital ferroviario , justo en la parte superior sobre la Maestranza.

Eso es lo que empieza armar también un sistema.

En lo que yo no indagué fue en la población ferroviaria, porque normalmente estaban asociadas. En Barón estaba la población ferroviaria un poco más arriba de la iglesia San Francisco y las asociaciones ferroviarias, ahí está todo y eso es lo que de alguna manera va armando un sistema ,en el fondo las relaciones de PARTE.

Entonces nosotros tenemos una relación como lineal del borde, de la Maestranza con las estaciones ferroviarias, una manera de relacionarse el ferrocarril con la sociedad, pero también de generar sus propios espacios, en este caso para la zona productiva y que es el siguiente:

- El espacio laboral.*
- La vivienda de los trabajadores.*
- El espacio social (los clubes sociales).*
- El hospital, como un sistema de servicios asociados.*

Que además están en la misma zona geográfica, está Barón y se va montando todo ahí. Habían también unas escaleras de bajada a la Maestranza, en la actual Avenida España y el ascensor Barón asociado también, como una manera de.

ELA_ Eso es a lo que tu te refieres, al Corpus. ¿Al Corpus Patrimonial Industrial?

*CT_ Exactamente, porque también otra de las cosas importantes que es cuando se habla del Patrimonio Industrial (PU), obviamente son los espacios productivos, eso es por un lado y ese espacio productivo sobre todo en el siglo XX, trasciende, porque obviamente está asociado a un estado de bienestar también en alguna época, porque la industria tenía que ser de alguna manera y tenía un rol paternalista; y dentro de ese rol, estaba entregar ciertos beneficios a sus trabajadores (y así como lo hizo la Crav (fábrica de azúcar en Viña del Mar), con su población, el espacio deportivo con una serie de beneficios) por un lado eres el sometido y por otro eres también el beneficiado y además que era tanta gente la que trabajaba en eso que de alguna manera se genera un **Spirit de Corpe** y eso genera otros espacios arquitectónicos, viéndolos desde la arquitectura y que están asociados al espacio productivo y que son complementarios. También pasa con las Salitreras, pero a una escala mucho más urbana.*

En este caso además las Maestranzas, parten inicialmente fuera de las zonas urbanas, como en los límites, porque la estación llega dentro de la zona urbana y la maestranza queda en los bordes, porque además retienen mucho espacio en metros cuadrados de superficie de terreno, es decir quedan un poco afuera y luego con el crecimiento de la ciudad terminan quedando dentro de la ciudad, generando unos conflictos, que le ocurre a todas las Maestranzas del país (las que van quedando), en donde se transforman en paños apetecibles, abandonados y en deterioro.

Y lo que pasa también y es que viven muchos trabajadores ferroviarios y tenían unas relaciones de grupos de trabajo súper cohesionados y además activos políticamente, un gremio muy fuerte, con sindicatos y asociaciones relevantes que también luchaban por sus derechos y esos derechos están muy asociados al bienestar social, ahí estás institucionalidades y por eso es que logran tener un Hospital Ferroviario.

Eso es lo que arma un sistema, ya no es solamente el espacio de la Maestranza en el borde sino que sino que trasciende más allá.

Entonces cuando uno empieza a estudiar el patrimonio industrial y te das cuenta que no es sólo el espacio donde se producía algo, sino es todo esto que te asociado.

Por eso que es un patrimonio que es distinto a otros patrimonios, lo que va quedando es la industria, pero esa industria da cuenta de una forma de vida asociada al trabajo.

El (PI), aborda aspectos también de la vida cotidiana de la personas, familiares y esta muy relacionado el espacio de la familia, el espacio de la industria y las generaciones de trabajo que van pasando de unos a otros, el abuelo, el hijo, el nieto (se construye una memoria).

Hay un autor que hizo un estudio a través de entrevistas a ex trabajadores los ferroviarios y ellos contaban sus experiencias, como se asociaban, o los campeonatos de futbol y como cuando deja de funcionar el ferrocarril, aparece una sensación de perdida tremenda para la gente que trabajo allí, no era sólo la pérdida del trabajo sino las perdidas de las relaciones sociales. Sus compañeros de trabajo eran como los hermanos de la vida y la gente vivía por el trabajo.

ELA _ Como dices tu está aun este lazo social, pero se sigue rompiendo, y el deterioro a las piezas aún sigue, se van a caer y van a desaparecer.

CT_ Yo creo que lo que está pasando y lo que uno vaticina, es este proceso de pérdida, y en la maestranza, un deterioro de la estructura en si misma , el proceso de pérdida de los otros patrimonios y de este complejo asociado, el conjunto de elementos del sistema van desapareciendo (el estadio ,el hospital, etc.) y que finalmente te vas quedando con un solo elemento y que finalmente está en estado ruinoso.

Y hay otra cosa que también es importante, es que mientras más evidencias hay del proceso productivo que se desarrollo ahí, en el inmueble, más valioso es.

En que sentido, que si yo tengo una ruina en donde no queda nada adentro y unos restos de hormigón y cosas que no sabemos que es lo que era o como funcionaba, es mucho menos valioso que aquel inmueble que conserva todavía la lógica del funcionamiento y que esto pueda ser comprensible para las personas.

Esto está súper asociado en algunas industrias en que se conserven las maquinarias y esto ha pasado en algunas molineras del sur, que aún conservan las maquinas, importadas y que son permanentes del lugar. Después están los elementos constructivos que están, el sistema de corpus patrimonial y si no está el tornamesa, es el tornamesa más todo y las transformaciones.

ELA _ ¿Que habría que hacer para que el deterioro no siga y que proyectos podrían intervenir en su recomposición, quizás los primeros pasos, según tu visión?.

CT_ Yo creo que lo más importante y lo más difícil en estos procesos de recuperación de patrimonio industrial es:

1° Asignar un uso a estos espacios, es lo más importante, si uno quiere que esto se recupere y primero es tener muy claro que tipo de uso se puede dar ahí y tener la decisión política en el fono de darle un sentido funcional para la ciudad. Todo lo demás es una fantasía sin un uso.

2° Y en la medida que tu le entregas un uso específico, viene una rehabilitación más que una restauración y luego abrir el espacio hacia lo público, quizás delimitar la zona que va hacia la Avenida España, pero todo el resto tendría que quedar como un borde incorporado hasta Wheelright, continuo, Caleta Portales hasta Barón.

3° Que tipo de usos, en el fono son los que se pueden dar ahí y que sean sustentables en el tiempo, no un centro cultural sin gestión o sin sentido sino un uso que se sostenga en el tiempo. (un espacio sin gestión no funciona y en general ocurre eso).

Y unos muy buenos ejemplos están en España, los proyecto de rehabilitación de patrimonio industrial, hay muy buenos proyectos en términos generales, en estrategias de planificación y hay un documento que es vital, el Plan de Conservación del Patrimonio Industrial.

ELA_ No existe un Plan estratégico de gestión patrimonial en Valparaíso desde la declaratoria, hace 13 años, menos existe para el patrimonio industrial, Imagínate!.

CT_ Yo creo que ahí hay una cosa que está siempre en deuda en Valparaíso, desde que se hizo la oficina de gestión patrimonial, se suponía que la idea era lograr generar un plan estratégico, pero finalmente terminó siendo una oficina de tramitación de proyectos y entonces no gestionaba ni planificaba la ciudad, en términos de patrimonio, que era lo que le correspondía. Y es lo que pasa en esta cosa Chilena, se van cruzando un poco las atribuciones de cada identidad, está la Secpla por un lado, la dirección de obras, la oficina de gestión y cada una funciona de manera diferente y no hay nadie que tome decisiones urbanas, eso es lo que ha faltado.

Y esta zona va quedando de forma residual de la ciudad, es una zona residual, en donde no pasa nada y esta encerrada y atrapada por un espacio de borde que funcionó bien y que es un flujo y un aporte, el paseo Wheelright.

Y lo otro que cuando se planifican usos para estos inmuebles (en el caso de España, que conozco por mi Doctorado) cuando se planifican usos para estos inmuebles, tienen diversos tipos de escalas de funciones, vamos a poner equipamiento por ejemplo:

-Equipamiento a escala barrial.

-Equipamiento a escala urbana de la ciudad.

-Equipamiento a escala o nivel nacional.

Estas escalas están asociadas a eventos a ese nivel también.

Es interesante que un equipamiento tenga ese potencial de ser tri-escalar o multi-escalar, que tenga espacio para necesidades de requerimiento local de barrio, que tenga a nivel de ciudad y a nivel Nacional.

Pero también ese equipamiento que no sea siempre cultural sino que puede ser otras cosas y eso es también uno de los paradigmas en que se está ahora que normalmente, sobre todo en nuestro país hemos asociado que el patrimonio tiene una función cultural, puede ser otras cosas también.

Vamos del museo al centro cultural y necesitamos otros usos que se complementen con la ciudad.

Yo creo que somos muy conservadores en este país, por ejemplo, si tu miras en ese mismo Cerro Barón, cuanto dinero se ha invertido en restaurar la Iglesia San Francisco que va en el cuarto proyecto y el segundo incendio, el gasto en la ejecución es enorme y más abajo está la Maestranza que no le han puesto nada y está votada. Lo que esperan en el fondo es que se siga deteriorando porque son paños muy grandes y metidos en medio de la ciudad a la espera de Inmobiliarias, siempre hay intereses de que esto desaparezca o se lo lleve un terremoto, y a pesar de todo son estructuras que han resistido porque constructivamente son parte de la lógica del siglo XX.

ELA_ Tu decías que había que educar también y con el sentido de pertenencia.

CT_ Yo creo que ahí hay dos puntos:

Nos falta construir la historia.

Construir la historia local asociada a este lugar, es decir construir la historia local asociada a la Maestranza de Valparaíso, pero esa historia además se construye a través de la historiografía y desde los antecedentes oficiales, pero también a través de la memoria colectiva, como los ex trabajadores o los familiares se relacionan con eso, con sus historias. Como un trabajo etnográfico, es súper relevante, después una vez que tu ya construyes ese relato histórico, que es además arquitectónico también y que es asociativo, luego tienes que educar a la comunidad en función de eso y además que todo el Cerro Barón queda girado en torno a esto, que de alguna manera se sienta identificada la comunidad y luego es, conservar esa memoria, difundirla y conservarla.

Cuando la conservas y la difundes lo haces a través del Espacio Arquitectónico.

Esa son las tres partes esenciales : CONSTRUIRLA, DIFUNDIRLA Y CONSERVARLA.

Si tu no haces esas tres partes no ocurre el patrimonio industrial y lo te quedas sólo con ruinas de un edificio.

Es muy importante ir al lugar, que te expliquen como funciona, porque es de cierta manera o una recreación de cómo era. También hay decisiones más de emergencia, cuando no existe financiamiento y poder darle un nuevo uso y es dejar un espacio como un museo de sitio, por ejemplo, en que consiste un museo de sitio: que es habilitar espacios de circulación, mediante unos recorridos con hitos de información e infografía que te explique el lugar.

El caso de la Maestranza de Temuco, quedó como un museo ferroviario, está habilitado para recorrerlo y ver su historia asociada y su arquitectura. Son otras maneras de entender el (P.I).

No se va a recuperar pero si se puede habilitar para mostrarlo, recuperando mediante otras maneras de entender el patrimonio.

Claudia, muchas gracias, con esto estoy muy bien y con bastante material, me va ayudar a proponer ciertos lineamientos, e ir viendo el tema ambiental sobre el lugar y como ha ido evolucionando, el lugar, el borde y sus capas de evolución.

Porque siempre tuvo esa relación de borde rocoso, de playa intraspasable, porque te ibas hacia Viña del Mar por el camino de arriba a Quillota. Siempre fue un borde muy angosto. Es complicado porque nunca aparecen en las planimetrías por su propia condición.

Gracias y nos vemos.

(Fin).

Gonzalo Ilabaca A.

Artista, Pintor y Ciudadano de Valparaíso. Vocero y miembro de la organización comunitaria Pacto Urbano La Matriz.

Entrevista (22 de Octubre 2020).

ELA_ **Cuál es la visión sobre este borde costero subutilizado, desde los movimientos ciudadanos?.**

¿Porque está cerrado, este borde ferro-portuario y con su patrimonio en desuso?.

Porque creo que la mirada desde el arte es importante no!.

GI_ Mira, con respecto al patrimonio, el borde costero, aquí más allá, hay otro tema en Valparaíso y desde el punto de vista del arte me he tratado de acercar a ese tema por necesidad de ver como la ciudad se está muriendo y he ido desarrollando un relato con el tiempo, que te lo puedo ir comentando y conversando:

1 Lo primero es que en planeta vida, hay vida porque hay agua y esa agua se llama mar y por lo tanto el mar es la energía vital del planeta.

2 Todas la civilizaciones que han dominado esta energía vital y que la han utilizado desde los fenicios hacia delante, por lo tanto el mar y las ciudades puerto tienen un vínculo ancestral.

3 Ser ciudad puerto no es lo mismo que ser cualquier cosa, es una ciudad puerto que esta relacionada con el devenir del uso del mar, es un organismo vivo, que con el devenir del uso del mar las civilizaciones que escriben la historia.

4 Una ciudad puerto es un organismo que se relaciona con otros puertos en donde lo que pasa allá repercute acá, por lo tanto estamos en una situación extraña, al mismo tiempo todas las ciudades puertos son muy comerciales, el Dios de la ciudades puertos es el Comercio. Los fenicios no tenían país sino que puerto, porque eran grandes comerciantes.

Entonces si tu unes el comercio como Dios principal y al mismo tiempo pones la mezcla de culturas, de razas, la cosa multicultural, el negocio y al mismo tiempo le sumas que los puertos son peligrosos, porque hay tráfico de mercaderías y son licenciosos, se van armando una estructuras asociadas siempre al mar.

Y en las ciudades puertos se cristalizan mejor que en otras partes, eventos que ocurren muy lejos quedan cristalizados acá.

Por ejemplo, el molo de abrigo fue hecho por el salitre de Atacama ,es decir una cosa que ocurre muy lejos, influye en la ciudad Puerto.

Valparaíso fue declarado puerto de Chile, por estar cerca de Santiago, por una invasión Española, o sea no tenía nada que ver con sus habitantes originarios. Pero en esa circunstancia durante esos 300 años Valparaíso no fue más que una aldea de pescadores, al servicio del puerto principal del virreinato que estaba en Perú.

Por lo tanto era el puerto más lejano del Europa, pero lo que pasa afuera repercute acá y que hace una sinergia:

- Por un lado, la revolución Industrial.

- La independencia de Chile por otro lado y esta revolución industrial hace que los barcos pueden pasar por el estrecho de Magallanes y Valparaíso pasa de ser el último puerto, el más lejano de Europa, pasa a ser el primero (sin moverse de su escritorio). Esas cosas son mágicas de alguna manera de estas ciudades puertos, en donde se cristaliza la historia gracias a movimientos que están muy lejos de la misma.

Entonces hay muchas cosas que ocurren afuera que repercuten en la ciudad puerto y entonces Valparaíso de ser una caleta de pescadores por 300 años, la sinergia de la revolución industrial, la sinergia del barco que pasa por el estrecho, convirtiendo a Valparaíso en el puerto más cerca de Europa, y la independencia de Chile, o sea que el puerto es de Chile y no de una Colonia Española. Hacen una perfecta mezcla para que vengan todos estos inmigrantes, que ya tenían el conocimiento antiguo de lo que era un puerto y las necesidades de las ciudades, en una simbiosis perfecta más la fuerza del Porteño habituado a habitar en la geografía del anfiteatro, difícil, porque es un cerro que se te viene hacia abajo, hay mucha contención en la ciudad. Esto genera un ingenio del porteño de habituarse a su geografía. Uno se habita su geografía igual como cambia de trabajo.

Conocimiento Europeo, más la fuerza local, hicieron la Ciudad Puerto en pocos años, en 70 años, Valparaíso destroza sus 300 años de caleta de pescadores y se transforma en una ciudad puerto que pasa ser nada menos que el emporio de Pacífico del siglo XIX.

El tren es súper importante, porque es parte de la Industria de lo que debe necesitar una ciudad puerto, para el intercambio de mercaderías, entonces Valparaíso empieza a ser pionero en varias cosas gracias a este empuje comercial, en primer lugar el Dios principal el comercio, segundo la mezcla de sangre, el inmigrante con el porteño, entonces todo eso hace que en esos 4 kilómetros de costa, Valparaíso tiene 3 km. de costa portuaria, en esos 3 km., es la ciudad universal mas importante que tiene Chile y el único puerto patrimonial entre el canal de Panamá y Punta Arenas, o sea 3 km. de Ciudad Puerto valen mucho.

Entonces ahí hay una simbiosis ,que eso es lo que yo definiendo desde la cultura, que significa hacer ciudad puerto no es cualquier cosa, no es ciudad balneario ni ciudad turística, o universitaria, es ciudad puerto, porque nos liga a las grandes ligas de la historia. Y el mar siempre presente.

Hubo muchas cosas que pasaron afuera (como la simbiosis anterior), el oro en California, el salitre en el norte y que fueron acercando Valparaíso al mar y por necesidades portuarias le tiene que ganar en el siglo XIX dos cuadras al mar para producir urbanismo.

Las necesidades portuarias cuando Valparaíso se convierte de verdad en ciudad- puerto, es decir cuando realmente tiene relación con el mar y con el océano y por lo tanto con el resto del mundo, por las necesidades anteriores y por que estaba separada la ciudad entre el barrio puerto y Almendral por la cueva del chivato, no había conexión.

Entonces vino un señor Waddington, Ingeniero Británico, que propone darle dos cuadras más al mar y yo me quedo con el terreno de entremedio y ustedes hacen las calles, o sea un negocio y trazo. En el año 1817 había llegado, después de la independencia de Chile y en 1830, ya era el hombre más rico de Valparaíso, en 13 años y eso significaba ser el hombre más rico de Chile, esa la potencia de una ciudad puerto cuando estás en el momento justo.

Entonces gana dos cuadras al mar y eso crea Urbanismo, porque se necesitaba espacio para el paso del tren, porque el Almendral y la Caleta Jaime eran playas.

Esta cosa industrial, por un lado genera urbanismo -el puerto genera urbanismo- y el urbanismo genera inversiones e industrias. Y este tren genera industria pero al mismo tiempo un deterioro de la geografía.

Valparaíso en el siglo XIX hace esa gran cosa colosal de ganarle dos cuadras al Pacífico y este señor Waddington, se asocia con el señor Wheelwright y hacen una alianza económica y empresarial con obras emblemáticas, como el tren a Santiago, etc.

Se juntan en Valparaíso, este Británico con este Norteamericano Wheelwright, con su compañía de Vapores (Pacific Steel Company) y lo que no pudo hacer en su país, lo pudo hacer en Chile. Esa es la sinergia perfecta entre la ciudad y el puerto y lo que generan estas ciudades. Todo esto acerca la ciudad al mar.

Cuando Valparaíso empieza alejarse del mar, empieza a perder su memoria y comienza a tener la amnesia del mar.

Las cosas fueron externas a Valparaíso y que lo alejaron del mar ?. El primer alejamiento fue el terremoto del 1906, que hecho abajo todo el trabajo del siglo XIX y muchos extranjeros emigraron hacia Viña y Santiago.

2° El canal de Panamá.

3° La creación del puerto de San Antonio.

- 4° *La primera guerra mundial.*
- 5° *La crisis económica del año del 29.*
- 6° *La segunda guerra mundial.*
- 7° *La invención del container (precarización del trabajo).*
- 8° *Privatización del borde costero (dictadura).*
- 9° *La casa de botes (se saca el deporte / la vida social).*
- 10° *Se acaba la bohemia, los bares de marinos.*
- 11° *El cierre del borde portuario (alambre de púas).*

Todas cosas que van alejando a la ciudad del mar y van alejando al porteño de su memoria. Por lo tanto el patrimonio en el fondo es la memoria, la memoria colectiva y la memoria según Buñuel el cineasta, que dice que lo único que nos pertenece realmente, es la memoria.

La pérdida es un alzheimer un naufragio...

ELA_ En ese sentido que crees. ¿Porqué el centro histórico está disociado de la de la declaratoria patrimonial y esa a la vez de su borde?.

GI_ Mira, es una gran mariconada porque en el fondo esta amnesia, pero también tiene que ver con la cuestión de los bordes costeros privatizados y en buena onda comenzaron a estudiar esta declaratoria de Valparaíso patrimonio de la humanidad, pero todo lo que es la Arquitectura del plan de Valparaíso, sobre todo lo del área histórica, es de origen marítimo, si tu ves los edificios como la piedra feliz, el bar la playa, el emporio Echaurren, montones de construcciones, tienen abajo en el subterráneo una bodega para almacenar las mercaderías que llegaban por barco, el primer piso al nivel calle, está el lugar donde se venden esas mercaderías, el segundo piso y tercero en donde vivían los dueños de toda esa cosa. Por lo tanto todo ese origen arquitectónico, es marítimo y solamente el área Unesco llega al borde mar sólo por el muelle Prat , una contradicción total !.

En el fondo empezó el saqueo de Valparaíso con esta privatización, porque una cosa es la amnesia y sobre todo es cuando ya no te queda memoria y te pueden hacer cualquier cosa.

ELA_ Bueno, ahí sobre la estación de trenes del puerto, metieron un supermercado, un hotel arriba y se agarraron en el borde justo en el límite de este no!.

GI_ Y ahí ya empezó la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), que se queda a cargo, de responsabilidad de ella de todo el borde costero principal de la ciudad que está en el centro del anfiteatro, quedarse a cargo de eso, en el fondo es un Valparaíso que queda saqueado, sitiado, separado de su riqueza que es al agua, que es puerto . Por lo tanto la ciudad de Valparaíso, tiene un límite que se llama el alambre púa , en donde al otro lado del alambre púa , está la riqueza de

las ciudad en donde están los empresarios y las grandes familias, los Von Appen, Los Urenda, que se yo y la E.P.V., administra este borde sin importarle nada de la ciudad que está detrás.

Entonces la vocación de la E.P.V. es portuaria y resulta que tiene el mejor espacio público de la ciudad que es su mar, su borde costero.

Tengo entendido que la máxima principal en Urbanismo es que la calidad de una ciudad se mide según la calidad de sus espacios públicos, en donde todos somos iguales.

Entonces cuando el espacio público principal de una ciudad que mide la calidad Urbanística de la misma, está a cargo de una empresa con criterios solamente portuarios, no tiene ningún destino esa ciudad.

Y esa es la razón del abandono de Valparaíso, de su vulnerabilidad, de su fracaso, de su estado actual y el porteño en su amnesia del Mar, no se da cuenta de esto, porque si tu le preguntas al porteño antes de la pandemia y del re brote social 2019-2020, cuáles eran los grandes problemas de Valparaíso, te va a decir mira, los perros vagos, el grafiti, los comerciantes ambulantes, la falta de seguridad y etc. Todo eso es el espacio público, por lo tanto tienen razón, pero nadie te nombra el alambre de púas, que es peor que todo lo anterior.

ELA_ Igual lo conectan inconscientemente. ¿Crees que hay algo profundo que se perdió lo conectan inconscientemente?.

GI_

Lo que pasa es que el porteño al vivir en el anfiteatro, vemos el mar, por lo tanto no lo echamos de menos, pero al no tener acceso al mar, saben del espacio público pero no saben de Urbanismo. El alambre púa lo pusieron el 75 el 77, la mayoría de los porteños que nacieron en esa época y que tienen de 50 años hacia abajo nunca entraron al mar, nunca vieron a la ciudad llegar al mar, por lo tanto es obvio que no lo echen de menos.

Entonces en el fondo el drama de Valparaíso, es que el espacio urbano principal está en a manos de una empresa que sólo tiene intereses portuarios. Y lo malo de todo esto es que, es una mentalidad del siglo XX y cuando el puerto mata a la ciudad, la ciudad va a matar al puerto, porque puerto y ciudad son dos hermanos gemelos que tienen el mismo origen y la misma sangre. Y eso es lo que ha estado pasando no.

Mientras no recuperemos el mar no recuperaremos la riqueza.

ELA_ ¿Que medidas profundas crees que se deben tomar o afrontar a corto, mediano o largo plaza para frenar este deterioro histórico?.

Hay una salida?.

Con tantos proyectos fallidos también?.

GI_

O sea hay salida y Valparaíso como ciudad-puerto pertenece a dos o tres organizaciones mundiales que te dicen mas o menos cada uno con una geografía distinta, están los principios, en que lo que hay que hacer, no hay que inventar nada, estos mismos inmigrantes que llegaron Waddington y Wheelwright ellos traían la cultura .

Nosotros estamos asociados a la UNESCO:

Y te dice en el informe Isaza, con respecto al T2, te dice lo que no va, es rotundo, técnicamente no va y te dice que va a tener un impacto alto, permanente, irreversible y no mitigable.

La segunda guerra mundial dejó un trauma tan grande, a partir del nazismo, muerte, destrucción de ciudades y una bomba atómica e inmediatamente después se crean los organismos científicos ,la misma ONU, que crea la UNESCO, para el año 1945, ya estaban los derechos humanos. Se comenzó a hablar primero de derechos humanos, segundo el medio ambiente y tercero el patrimonio universal de la humanidad.

Fueron los tres grandes traumas que surgieron inmediatamente luego de la segunda guerra mundial y por lo tanto cuando tu dices que podemos hacer. Asociarnos a ese conocimiento universal, en donde los derechos humanos, el medio ambiente y el patrimonio universal tienen que ser la máxima de esta ciudad –puerto.

A partir de los años 60's del siglo XX hasta ahora, dentro de los derecho humanos está el derecho urbano, el derecho del espacio público, que son las complejidades que tienen las ciudades modernas. Pensemos que el 50 % de la población mundial vive en ciudades y el 80 % de los residuos de esas comunidades van a dar el mar y el 80% de las mercaderías que se mueven por el mundo, son por barco, entonces si tu sumas esas tres cosas te das cuenta de que el desafío del siglo XXI, es el Hábitat, es el planeta, ya no son los derechos humanos, ni el extractivismo del siglo XX, sino que es el hábitat, para organizar los derechos humanos y dentro de esos derechos humanos (si la mitad de la población del mundo vive en ciudades), obviamente que el diseño de las ciudades y el cuidado del mar, es uno de los grandes desafíos del siglo XXI.

Y eso es tan global, que ese es el otro problema de Valparaíso, el desafío de Valparaíso es el mismo que el del mundo, el diseño de las ciudades y el cuidado del mar.

Entonces por un lado tenemos esta asociación a la que nosotros pretendemos, que es la UNESCO, producto de este trauma de la segunda Mundial, que después estos organismos se burocraticen o que sean un poco diplomáticos, da lo mismo eso, porque el principio ético de porque funcionan hay que mantenerlo, la otra cosa son las ciudades puertos, todas pertenecen a dos

asociaciones, que son las más importantes, la AIVP y la RETE , esas asociaciones mundiales de ciudades puerto tuvieron que reaccionar al tamaño de los barcos que se venían para el que siglo XXI, el ahorro de combustible, que es lo que más encarece el transporte portuario y se aumentó el tamaño de los barcos para el transporte de container, se fusionaron las navieras mundiales quedando seis principales y los barcos son tan gigantes que esto es un problema de tamaños, porque los puertos antiguos van a quedar obsoletos. Entonces ellos hicieron guías, porque en el fondo les interesa el comercio portuario y saben que si el puerto mata a la ciudad la ciudad mata al puerto.

Nosotros no podemos hacer un tratamiento portuario sin pensar en la ciudad y a través de esta guías de las buenas prácticas, especifican lo que hay que hacer, cada país tiene su geografía y lo hará con su conocimiento local. Y la RETE tiene los 10 principios básicos de los Waterfront urbanos de los cuáles, Valparaíso no cumple ninguno. Entonces tu tienes dos medidas a través de estas dos asociaciones, y la UNESCO, que te podrían dar las directrices de cómo HACER la ciudad con el puerto.

ELA_ En ese sentido, ¿Crees que la declaratoria ha ayudado o ha encontrado algún camino hasta ahora ,con todos los avances y retrocesos?.

GI_

La declaración del año 2003 ayudó mucho, porque Valparaíso luego de su decadencia en el siglo XX y siglo XI (con el cierre de la casa de botes, la expulsión de los pescadores y todo lo que ha pasado) lo que hizo fue ponerlo en el mapa mundial de nuevo. Porque el mundo del patrimonio, por la UNESCO lo resguardan y generan el dinero para ello y una de las fuentes importantes de recursos es el Turismo que generan, (los casos de Italia y España por ejemplo) una industria que es el Turismo. Mucha gente que viene acá viene porque saben que tiene algo único, porque esta decadencia que sufrió al estar olvidado fue un arma de doble filo. Por un lado produjo pobreza y por otro lo protegió y no se produjeron grandes cambios urbanos ni se botó todo el patrimonio.

En Viña se destruyó todo su patrimonio, para hacer edificios, porque estos no se hicieron en Valparaíso y en Viña si, porque en Valparaíso había caca de perro o sea el mal olor salvó a Valparaíso. Pero esa declaración que hace en el gobierno de Ricardo Lagos, que saca los camiones de la ciudad y los lleva arriba al puerto seco, pero lo que no hace, es unir la ciudad con el puerto.

Nuevamente la cosa esquizofrénica, entonces hace que por un lado declaran patrimonio, pero EPV sigue dueño del borde costero y sigue con la mentalidad del siglo pasado de puerto y no ciudad.

Yo creo que fue súper importante que se declarara, pero fue peligroso porque no se hizo bien.

Una de las pocas palabras que entró en la población, es la palabra Patrimonio y esa cuestión es una gran cosa, pero hay que rescatarla, hay que usarla bien. Tiene un peso cultural, lo que se llama el patrimonio intangible. En eso Valparaíso es riquísimo, pero si se pierde ese patrimonio tangible de la arquitectura se pierde el intangible.

ELA_ ¿ Sientes que existe cierta economía que vuelva a parar el puerto de Valparaíso sin que sea sólo la turística por ejemplo, porque hay fuerzas moviéndose ahí?.

GI_

Yo creo que sí hay, pero para eso tiene que haber una condición sine qua non y esa condición es el diseño integrado del borde costero y ahí volvemos la misma cosa del Urbanismo.

Porque ?, porque mira Valparaíso, no va a seguir teniendo turismo si nos seguimos quemando, si el puerto destruye la ciudad, la ciudad se va a volver más peligrosa y con menos patrimonio, a nadie le van a dar ganas de venir, porque no es una industria sustentable del futuro el turismo sin un borde costero bien diseñado, porque es pura pérdida, (el bar Cinzano es pérdida, la quema de edificios es pérdida) por lo tanto se va quemando el intangible también, entonces no es sustentable el turismo por sí sólo. No es una cosa de cruceros.

Son distintas vocaciones que tiene la ciudad, pero ninguna de ellas es relevante y la portuaria tampoco porque desde el siglo pasado han triplicado la cantidad de containers, que trae un barco, antes eran 300 mil y hoy son 1 millón de TEUS y sin embargo la ciudad está peor.

No es puerto, no es el turismo, no es la vida universitaria, no es la pyme, lo que puede salvar a Valparaíso según mi impresión, son todas necesarias, porque estamos en un estado en que no se puede desechar ningún negocio. Pero para mi, yo tengo entendido de que cuando volvemos a la máxima principal, la calidad de ciudad se mide por la calidad de sus espacios públicos y si Valparaíso tuviera un borde costero diseñado e integrado, donde sabemos que tipo de frontis vamos a tener, lo portuario que no puede ser en el centro del anfiteatro, donde va a estar el muelle de crucero, el lancharo, donde va a estar el parque Barón, todo unido, que vamos a hacer con las tornamesas. Todo eso entre comunal, regional, (que Valparaíso no compita con San Antonio) que pasa con los pescadores, con la caletas de pescadores, con la playa las torpederas, entonces es todo integrado. Si tu logras eso, vas a tener una cosa que se va a llamar la inversión ya sea pública y privada, porque si tu tienes una ciudad que está al lado del mar, todo lo que te quede en un borde costero es fantástico y va a producir una renovación urbana y yo se que si tu pones las normas urbanas y regulas eso y tuvieras el borde costero impecable, a través de la inversión del estado, en donde va el puerto y como la ciudad se desarrolla. Yo tengo entendido que el rubro de

la construcción es el rubro que más trabajo da y más versátil es, porque ocupas manos de obra diversas y si tu tienes un borde costero increíble todo el plan de la Ciudad, está por recuperarse, por re armarse arquitectónicamente.

*Porque eso es pura construcción y en vez de que ese porteño este vendiendo calcetines chinos o papel confort, que no le ayuda para nada a la ciudad, sólo le ayuda a su economía. Ese mismo tipo podría ser esa mano de obra, entonces si tu pones eso, esa sería la gran economía. **La gran economía de generar trabajo, recuperando todo el plan de la ciudad.** Y lo más importante es que todo el plan es aledaño al borde costero, porque el plan es tan angosto en la ciudad que las primeras cuatro cinco cuadras lo son y está todo al lado del mar, entonces un tipo que vive en Barón y que tiene una casa y que esta cayéndose la podría restaurar sabiendo que esta a cinco cuadras del mar y tenemos el barrio del almendral y del barrio puerto deshabitado, porque está todo en ruinas, entonces todo eso y si tu le sumas que seguimos teniendo un puerto más pequeño pero activo, las universidades, el turismo, pero si tenemos esta otra variante que es el borde costero fantásticamente diseñado ara la ciudad, tendríamos unas empresas en una renovación urbana y eso significa trabajo, recuperando nuestra memoria y todo eso.*

ELA_ Están también los actores políticos, esa desconexión. ¿Están conectados con los movimientos o la alcaldía ciudadana?.

GI_ No

Sabes lo que pasa que el problema no sólo de los políticos, Valparaíso vive una decadencia general. Los políticos de la región tienen un pensamiento desde el más izquierdista al más derechista, del siglo XX. La pregunta del Hábitat – el diseño de la ciudad con el mar - no lo tienen incorporado, entonces están pensando desde el alcalde, al intendente, en los cerros, los pobres, las AFP, las tomas, todo eso es perfecto pero todo eso es el siglo pasado, no es el dilema del siglo XXI, que es el diseño de la ciudad.

Hay una mesa coordinadora de ciudad –puerto, que es la que tiene que coordinar como es ese desarrollo, esa mesa estaba en la ley de puerto cuando se genera el EPV en el año 1997 y no se instauró nunca, nunca hubo una mesa coordinadora de ciudad – puerto, o sea las ganas de hacer ciudad-puerto nunca estuvieron y ahora que se formó hace dos años, la preside el Intendente, está el alcalde, la EPV, distintas instituciones como la Seremi, el Duoc, el colegio de arquitectos y llevan dos años en una mesa que no ha avanzado nada, cero voluntad política, entonces cuando tu ves que ni el CRUCH ni el intendente, ni el EPV, ni el colegio de arquitectos, ni ninguno, incluyendo al Municipio de Valparaíso y al Alcalde Sharp, no han hecho nada para que esa mesa funcione, tu dices aquí la decadencia es global.

Si vemos por una lado a estos porteños que se quejaban del perro y del grafiti y del comercio ambulante, le sumas a estas autoridades grandes y ninguna está pensando en el diseño de la ciudad y no hay ninguna ciudad puerto que no haya pensado su diseño porque es el sine qua non.

Por lo tanto si no hacemos ese trabajo no vamos a ganar nada, entonces la decadencia está dentro de las autoridades y también está en el mundo de las universidades, del rector y encuentras muy poca gente cuando es tan evidente y cuando todas las ciudades puerto del mundo lo han hecho.

EL_ En general todas las ciudades puerto con las que interactúa Valparaíso han solucionado bien su borde costero, su Waterfront, o están en vías de, en ciudades como, Nápoles, Buenos Aires con puerto Madero , ciudades rivereñas en Colombia, Brasil , Países Nórdicos, Inglaterra, Liverpool, Munich, etc, los grandes puertos con los que se mueve Valparaíso.

GI_

Claro, lo que pasa que el Waterfront es algo que está en constante movimiento y se demora años, no es de un día para otros en desarrollarse y están en, pero por lo menos están en la idea de hacerlo, mejorarlo y se ponen de acuerdo.

En Valparaíso, el único que entendió bien esto fue Isaza -un extranjero- que cuando vino a hacer el informe se dio cuenta y nos dijo en una reunión, "Ustedes tienen un movimiento cataléptico", no saben dar dos pasos seguidos buenos. Su informe fue muy descarado y te dice esa frase tan simple, "el mejor espacio público no puede ser para un contenedor en ninguna parte del mundo", bastaría esa frase para entender todo lo que implica el diseño de una ciudad-puerto.

El tipo cuando vino a Valparaíso, los portuarios estaban muy enfadados con él y había un letrero de los portuarios muy bueno y decía, "Los técnicos nos dan hambre y el puerto comida", como negando este informe de Isaza.

Juan Luis Isaza, cuando vino puso su informe frente al Mercurio simbólicamente como un escudo y como para que entendiéramos en nuestra mentalidad extractivista, dijo, "Ustedes están sentados arriba de en un pozo de petróleo, con el cual podrían arreglar toda la ciudad e incluso toda la región, pero no se dan cuenta".

Para mi ha sido el único que se ha dado cuenta, porque tenía criterios y estándares patrimoniales.

EL_ Incluso algunos interpretan el informe como súper positivo, eso lo encuentro siniestro, como que Isaza, vio y nos dijo y nos recomendó y nosotros estamos contentos porque dijo esto y hay gente que ha tratado de entenderlo de otra manera, gente que no está en la línea del informe!.

GI_

Lo que pasa es que es todo un cinismo. Y como es tan categórico le han tratado de bajar el perfil. Y la UNESCO como tiene un idioma más diplomático, lo hace parecer otra cosa con su idioma.

Ahora la gente dice porque tiene que venir un extranjero a decirnos algo. .. Lo que pasa es que las ciudades puertos son multiculturales, siempre fue así y no te puedes negar a la cosa cosmopolita, él te está diciendo el diagnóstico, es una aporte, la solución tiene que salir de lo local, pero el diagnóstico es Mundial, es como los derechos humanos.

EL_ Gonzalo, ha sido súper buena la conversación y creo que ya estamos, hay una disociación ahí con los movimientos sociales, voluntades políticas, errores, manera de ver el borde, etc...

GI_

Claro. Piensa tu que Valparaíso tiene muchas agrupaciones sociales, pero como tienen esta amnesia del mar, todas esas organizaciones son territoriales, súper potentes, hacen cosas, pero se demoran 10 años para hacer un parque ellos mismos en la quebrada, pero toda esa cosa está perfecta, está esa cosa comunitaria de Valparaíso.

Hay que hacerlo pero paralelamente, además toda esta idea del borde costero integrado no va en contra y no entorpece ninguna cosa que quieras hacer en Valparaíso ni en el plan ni en los cerros.

Por ejemplo en la Tornamesa, que harías allí ?, la tornamesa ya ha tenido un destino porque lo ocupó el mundo de la cultura, hicieron obras de teatro con trenes, o sea en forma intuitiva el porteño fue a un lugar desbastado y metió cultura y después están los de la escalada de muros.

Entonces ya tienes dos destinos que la ciudad en forma intuitiva ya le dio un destino, sin ser técnicos, uno es la cultura obviamente porque hay un patrimonio cultural en donde se pueden hacer cosas culturales porque el espacio es grande está al lado del mar y porque se presta para.

De forma intuitiva el porteño lo recupera, pero no tiene ninguna ayuda.

Entonces hay un destino deportivo, cultural, y también debiera haber un destino museístico, patrimonial de memoria. Por ejemplo los dueños de los trolley querían hacer adentro un museo sobre el transporte de Valparaíso, entonces si tenemos trenes, trolley, que son cosas muy queridas

por Valparaíso, tenemos la historia portuaria, de trenes, de la locomoción, ya tienes tres destinos distintos, transporte, cultura y de deportes, un su uso diario, es obvio, es potente, igual que la cultura.

EL_ Porque dejarlo que se caiga, que pasa ahí, hay algo indescifrable?.

GI_

Lo que pasa es que en urbanismo, las ciudades son como un cuerpo, por eso se habla de arterias, de pulmón verde, de corazón, cierto. Entonces el Urbanismo es eso, cuando tu tienes un cuerpo, la ciudad es un cuerpo en donde se relacionan los pies con la cabeza, todo está interconectado.

Cuando tu tienes un alambre púa que separa el borde costero del mar, lo que estás haciendo con ese cuerpo es que le estás poniendo un coagulo, entre el mar -la energía vital- y todo lo que está detrás de él, se colapsa, se necrosa.

Po lo tanto cuando tu te preguntas, porque esas infraestructuras ferro-portuarias están deterioradas?, porque esta deteriorado el Liberty, todos los edificios del Plan, el barrio Almendral, todo, porque hay un coagulo que no deja pasar la energía vital y es una especie de cáncer que aumenta y que va haciendo metástasis.

Todo el plan de Valparaíso es pura metástasis porque no tiene la energía vital y que se la impiden. Viña hizo todo lo contrario mató todo su patrimonio interior pero lo que dejó verde, fue todo su borde costero. La energía vital la tienen, se preocuparon de eso. Desde Caleta Portales a Con Cón, todo el borde costero de acceso al borde, es público.

Todas las grandes navieras actuales son herederos y dominan el mar, adoran los puertos y saben del valor del mar.

Piensa tu, España y Portugal dominaban el mar y Portugal era el patio trasero, cuando se dieron cuenta de que la búsqueda de las espacias se podía hacer por el Atlántico.

Lo que nosotros no podemos olvidarnos del país marítimo que tenemos, no tenemos Ministerio del Mar, tenemos tanto mineral que nos olvidamos del mar, junto a nuestra mentalidad extractivista.

La María Graham, lo dijo en 1822, se dio cuenta de que Chile – Valparaíso, si no dominaba el mar no sería nada.

Si no dominas el mar, no vas a escribir la historia !.

Y el desafío actual de las navieras es no contaminar el mar.

Muchas gracias Gonzalo, excelente.

(Fin).

José de Nordenflycht C.

Historiador

Entrevista (28 de Octubre 2020)

Licenciado en Historia y Profesor de Historia y Geografía, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile, 1993. Magister en Historia mención Historia del Arte y la Cultura, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile, 1998. Es Doctor en Historia del Arte por la Universidad de Granada ,España 2013 y miembro correspondiente de la Academia Nacional de Bellas Artes de Argentina. Profesor universitario y consultor en proyectos de planificación, investigación y capacitación en patrimonio cultural. Ha sido Presidente del Comité Chileno del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios ICOMOS y Secretario Ejecutivo del Consejo de Monumentos Nacionales.

ELA_ ¿Cómo crees que afectado la declaratoria patrimonial y al a vez este deterioro consistente, que existe entre una parte de lo que se declaró y otra parte de la ciudad que que queda afuera?.

De alguna manera se va por partes, no se toma un total de la ciudad!.

JdN_

Si, bueno lo primero, decir que cuando se inscribe el sitio en la lista de patrimonio mundial de UNESCO, en general y estamos hablando del año 2003 con un proceso que había partido formalmente el año 1997, que se había hecho eco de un evento de Arquitectura que se había hecho el año 1995, organizado por la universidad de Valparaíso, que eran las terceras o cuartas jornadas de restauración monumental y que organiza la Universidad con el liderazgo académico de la profesora Myriam Beisman, famosa historiadora de la arquitectura local, instalada y desarrollando investigación desde los años 70's en Valparaíso y la lógica en esos momentos a mediados de los 90's en Chile en general y particularmente en Valparaíso, era la tendencia hacia la identificación de atributos monumentales, primera cosa, o sea el valor patrimonial que pudiera tener Valparaíso, era una sumatoria de objetos monumentales y los atributos radicaban allí y básicamente tenían que ver con este momento histórico de mediados y fines del siglo XIX en donde se cruzan estas características de la arquitectura industrial y que tienen que ver con equipamiento de servicios asociado a transporte, porque el tema ferroviario, el mismo tema de los famosos ascensores, entonces esa es la lógica de los años 90's.

Se construye un primer expediente por parte de los técnicos municipales, o sea una iniciativa local, que tiene un respaldo desde una primera vuelta bastante tibio desde el nivel central, no hay que olvidarse que la UNESCO y esta convención internacional es un documento-instrumento de derecho internacional público por lo tanto los estados se entienden con la UNESCO y no los municipios, entonces ya ahí había un pequeño enredo, yo diría básicamente por desconocimiento

porque estos procesos en esos momentos eran bastante desconocidos para todo el sistema de los actores patrimoniales y en definitiva el gobierno central a través del punto focal de esta acción que era el consejo de monumentos CMN, en aquellas épocas un poco como que acompaño pero el protagonismo lo tuvieron los técnicos municipales, en donde estaba Cecilia Jiménez, esta Arquitecta discípula de Miryam Beisman, entonces las lógicas son las mismas, que todavía está vigente.

Y bueno, ellos hacen el esfuerzo entonces en hacer fichaje sobre una zona que obedece también a las lógicas de centro histórico en una ciudad que no tiene centralidad, entonces es muy raro ponerse la chaqueta o una camisa de fuerza de centro histórico para la situación de Valparaíso ya visto desde la perspectiva mas urbanística y no tanto sólo en torno a sus atributos individualizados. Era una situación ya que estaba en discusión a nivel internacional en esos días y bueno y el resultado fue que este intento que terminó con una evaluación y un monitoreo de técnicos del ICOMOS , en esos momento con una Arquitecta Argentina, María de las Nieves, declaran que no es viable la inscripción del sitio. Entonces ahí el gobierno central toma cartas en el asunto, el CMN particularmente y se retira el expediente y se hace una nueva postulación que tiene éxito el año 2003.

En esa nueva postulación se integran ciertos elementos que caracterizan estos atributos que tienden como a complejizar más la situación de Valparaíso, pero no al punto de integrarlo en una categoría que claramente sea potente desde el punto de vista de la gestión urbana.

Lo que se hace finalmente en ese expediente, se le integran ciertas cuestiones de carácter inmaterial, se integran ciertas cuestiones más amplias de sólo los atributos asociados a ciertos inmuebles, pero queda totalmente pendiente, los instrumentos de gestión y todo lo que tiene que ver con darle la bajada y hacerse cargo de ese sitio que el Estado de Chile quería inscribir en la lista de patrimonio mundial, no aparecen y quedan al pendiente.

Y el informe que hace otra especialista de ICOMOS, esta vez una arquitecta y urbanista brasilera que había tenido todo un éxito con Salvador de bahía y era una de las situaciones interesantes en América Latina, en aquellos días también junto con la experiencia de Quito y otras ciudades Mexicanas era Adriana Castro y ella dice sí, pero queda al debe el tema de la gestión y el plan de manejo, como lo van a hacer.

Eso es habitual y no es una cosa rara en muchas postulaciones de inscripción a la lista ocurre que quedan unas primeras listas de hágase cargo de esto y esto.

Y eso es lo que ha entrampado a Valparaíso en una seguidilla de procesos, de monitoreos entre ires y venires y de un montón de tensiones entre la administración local, los órganos de la administración a nivel central, y acá no sólo el CMN, sino que toda la empresa fiscal que quiere operar sobre Valparaíso ya sea el MOP, el MINVU, la EPV, etc. En definitiva todos los que quieren

*hacer algo en Valparaíso y que tienen incidencia en este valor Universal excepcional que fue fijado en esos momentos ya muy lejano, el año 2003, se vuelven para algunos un obstáculo, para otros una bendición porque permiten proteger y para otros una gran deuda, que es, que hacemos en definitiva con esto y de ahí viene este drama que se arrastra desde aquellos momentos que es el famoso, prometido y nunca terminado, **Plan de gestión patrimonial (PGP)**.*

Porque que es lo que ocurre, cuando se inscribe un sitio, que tiene una entidad de administración urbana, léase Municipio o Ayuntamiento, el estado nacional se convierte en el punto focal pero el administrador del sitio, es el Municipio. Es una fórmula que puede variar, tu comprenderás que en los países centralizados como China o Cuba es todo central, pero también en países que tienen unas culturas en donde el Estado está menos presente, hay figuras que son súper interesante porque que tienden a armar corporaciones de derecho público, pero en donde el componente en los directorios tiene una presencia importante del sector privado y que gústenos o no son figuras que se acercan a la figura más a la realidad chilena por la constitución que hasta el día de hoy tenemos y por el tipo de ordenamiento jurídico, en donde eso afecta al territorio urbano.

Entonces allí estamos en esa deuda y en la medida que nos acercamos al 2000, y para ser bien claro esto es muy fácil de identificar, casi como por gobierno no, porque esto fue un proyecto del presidente Lagos y no hay que olvidarse de ello y lo que hace, como parte de un paquete de diagnóstico para la reactivación de Valparaíso está este tema de, inscribamos el patrimonio porteño en la lista de patrimonio mundial, porque en paralelo a eso está todo el desarrollo portuario, el famoso acceso sur, desde el puerto en el año 1912, no se hacía una infra estructura tan onerosa y de tanto impacto en la ciudad, el parque cultural de Valparaíso también se fragua en el gobierno de Lagos que se termina luego en el gobierno de Bachelet. De alguna manera este destino que hoy vive Valparaíso esta totalmente digitado desde el centro, porque además no hay que olvidarse que -no lo estoy diciendo en términos políticos sino en términos etimológicos- por más autonomista que sea el Gobierno local hoy día, no lo puede ser, porque el financiamiento de la ciudad depende en un 80 % de la inyección de recursos fiscales directos, o sea es un ciudad pobre, entonces para flotar como ciudad necesitamos que el gobierno de turno en la moneda, nos habrá la llave o nos cierre la llave.

Entonces es muy compleja, se podría comentar mucho de esta gran paradoja, en donde por una lado está la participación ciudadana, que es activa en Valparaíso y que uno podría ver su punto culmine en el proceso que levanta el alcalde Sharp, etc., pero que venía de muy atrás, venía de esos mismo años 90's. Ciudadanos por Valparaíso se forma el año 1994, incluso antes de esa reunión académica en donde todos se abrazaron al final en donde Valparaíso podría ser patrimonio de la humanidad, ya había una organización ciudadana y que si me apuras un poco no, eso que ocurre acá en Valparaíso el año 1994, antecede por más de 10 años a los fenómenos que vemos

en el barrio Yungay o los más actuales en Santiago, por ejemplo. Todas esas organizaciones ciudadanas, que se hicieron tan populares en los años 2000, levantando la bandera de los barrios de zona típica, la asociación de barrios patrimoniales, para no ir más lejos, etc.

Por un lado está eso, que es verdad, que en Valparaíso surge con fuerza y por otro lado está esta decisión del estado que constantemente desde el nivel central define el destino de Valparaíso y que ha tenido hitos notables como el Parque Cultural de Valparaíso, que es un acierto de todo punto de vista y otras cuestiones que son un conflicto abierto y permanente, que es por ejemplo la administración del borde asociada a la empresa portuaria EPV, en donde la disociación con el resto del el territorio de la ciudad es total.

Es así...

ELA_ Hay como una mirada tan corta, que no vemos y pensamos en esa mirada grande ¿Crees que Existe una mirada de planificación?.

Esa voluntad que existe, está disociada de los políticos, falta algo de voluntad y que esta figura que se arme, dure unos 30 años o más. ¿Que falta para este nuevo pacto?. De qué depende?.

JdN_

Difícil saberlo, pero con la, pero con la experiencia que estamos viviendo asociada el estallido y el cambio constitucional uno se da cuenta que la participación ciudadana que es parte de este check list, de cualquier tipo de proyecto de inversión con rédito social en Chile, es un proceso fallido.

Por eso que la gente sale a las calles, piensa acá que en Valparaíso después de tener esta como larga tradición, digo porque (que viene del año 94), una temprana tradición, asociada a participación ciudadana, quienes eran los que participaban en esos movimientos?, académicos, profesionales, abogados o sea, éramos de la élite, finalmente porque éramos gente que teníamos una sobre intelectualización de todo el proceso, teníamos mucha información, etc.

Y que claro había gente detrás que tal vez no estaba tan enterada de esto y se movilizaban más bien por los intereses hasta comerciales que podían haber derivado de eso.

Piensa tú que la cámara de turismo, fueron los primeros que empezaron a poner el grito en el cielo, por los edificios de altura, porque les tapaban sus restaurantes, sus emprendimientos, la vista al mar, cosas básicas como esas, casi gremiales, así como yo defiando mi parcela, defiando estos atributos patrimoniales, porque yo lucro de estos atributos patrimoniales y es legítimo no. Y fue bastante increíble que la cámara de comercio y la cámara de turismo de aliaran con urbanistas ,arquitectos y abogados. Pero lo que te quiero decir, es que este grupo no eran más de 10 a 15 personas.

En cambio hace unos cuatro años atrás cuando viene este problema derivado de la reducción de personal de los estibadores y salieron a la calle y lo quemaron todo, paralizan la calle, comprados, o por ejemplo cuando los pescadores salen a protestar a la Avenida España por temas distintos al patrimonio por las cuotas de las sardinas o anchovetas. Las agendas que llevan a la calle a ese nivel son también formas de presión, que generan alguna rendimiento y alguna movilización.

El equilibrio más bien hasta que punto un grupo de interés es tolerante a que le pongan la violencia encima para negociar o no. Piensa tu que Jane Jacobs, en los 60's se encadenaba a los edificios, el activismo épico y duro y es una manera y después claro viene como esta especie de cooptación del sistema, producto también de estos mismos procesos de, yo diría de internalización en los aparatos del Estado de la necesidad del patrimonio producto no de una buena onda sino que se le ve una rentabilidad social, una rentabilidad económica o sea cuando el estamento Político se da cuenta de que el patrimonio rinde, se da cuenta que también es razonable, entrar como a negociar en el territorio con esa variable, como una variable última.

Lo que uno hace no tiene impacto social, tal vez en el largo plazo, pero en lo inmediato y en la negociación del territorio eso no tiene ningún valor o muy poco, es como un argumento. Pero cuando este sector académico empieza a infiltrar, piensa tu por ejemplo los parámetros de las TDR de las licitaciones del MOP, en los años 90's, la palabra patrimonio no existía. Hoy día tu te vas a presentar en la licitación más pequeña y te piden armar equipos con historiadores, con arqueólogos, que son fundamentales, ahora todo el mundo trabaja con arqueólogos, geógrafos y empiezas hacer una obra y comienzas a hacer los cimientos y sabes que te vas a tener que encontrar con el CMN, etc. Eso hasta hace 20 años atrás, ninguna constructora pensaba en eso y se encontraba con la ley de frente y era un drama.

Hoy día es un costo asumido y está internalizado.

Eso es interesante porque pensado desde el punto de vista urbanístico, es decir, es lo mismo, ya sea que yo vaya a generar algún tipo de obra que impacte a una población presente viva tanto como si yo me voy al desierto a armar una ciudad nueva, en los dos casos me voy a encontrar con el patrimonio.

ELA_ Creo que hay una doble desvaloración de las capas que hay por debajo, (barcos, naufragios, objetos) el patrimonio enterrado y si no se valora lo de arriba, menos lo de abajo.

Porque los distintos los actores involucrados pretenden cada uno un cambio específico?.

Porque cada uno va bogando por su propia agua, sin tener una idea común...

Bajo esa idea de alguna manera sientes que hay medidas que se podrían tomar para proyectar a un mediano o largo plazo este deterioro?, has visto señales?, de que Valparaíso se puede recuperar ante tantos proyectos fallidos?.

JdN_

Yo creo que una primera cuestión a introducir, esto es genérico para todo el aparato del Estado y particular para el tema del patrimonio es, la coordinación intersectorial, gran parte de los problemas que tenemos es que no hay coordinación intersectorial.

Para decirlo en términos así anecdóticos y coloquiales, el MOP quiere hacer un hoyo y el CMN le dice que no. Entonces que es lo que debería haber ahí, es una mesa crítica de trabajo permanente entre el MOP y el CMN, por ejemplo no.

No es que a nadie se le ocurra una cosa tan fácil como esa, que tenemos que coordinarnos ,pero el Estado no está diseñado para eso, entonces ahí hay clivaje, puntos de interferencia, de descalce , no se como denominarlo no porque no creo que sea y esto no tiene que ver con la voluntad de las personas o que los funcionarios sean unos señores que no quieran colaborar con el beneficio de todos, tu puedes tener los mejores funcionarios del mundo, pero si las herramientas que ellos tienen si quiera para enterarse de que está haciendo el otro que pudiera llegar a afectarte a ti, eso es fundamental.

Yo soñaría que esto sea un gran mosaico de Zoom permanente, en algún punto tiene que haber una oficina, un funcionario o un grupo de personas que este atento a lo que hace el resto, para dar alertas tempranas. Eso yo creo que es fundamental y es una cosa que aparentemente es tan obvia, pero no se da, de manera virtuosa y peor aún, no se da de manera estructural, se puede dar y te puedo dar ejemplos de proyectos se ha tendido a trabajar así desde un inicio porque se veía que esto iba a generar una cantidad de problemas importantes.

Y esto yo te diría que podríamos estar hablando de cualquier tema, de la salud pública, a propósito de lo que está pasando o de la seguridad pública también no, a propósito de las reformas a los sistemas de carabineros, etc.

Pero esto es particularmente importante en el tema patrimonio porque el patrimonio por su naturaleza, es totalmente intersectorial.

Muchas veces he hecho el ejercicio académico y si tu tomas los 24 ministerios que existen en Chile, por lo menos hay 10 ministerios en donde la incidencia de las decisiones respecto del patrimonio es fundamental para la operación de su presupuesto.

O sea el ministerio de minería no puede dar concesiones si es que los territorios no están liberados de hallazgos arqueológicos, para que decir el MINVU, para trazar cualquier calle o el MOP. Pero luego tienes otros ministerios en donde la incidencia de esos temas también llega por algún lado y que tienen que ver con cuestiones de carácter económica, cuestiones de carácter político, la gobernabilidad de los territorios, si además a esa sopa le pones el ingrediente del patrimonio intangible o inmaterial, lo mismo, que decisión se puede tomar respecto de los nuevos vecinos de

Santiago, (haitianos, colombianos dominicanos, todos los inmigrantes) si tu no estableces políticas públicas en torno a darle un reconocimiento al aporte que desde sus identidades aportan al país a Chile.

-Primero tienes el tema Coordinación, es básico.

-Después hay otro tema que, yo lo pensaría así, en aparato fiscal, tenemos que saber sobre el tipo de decisiones que se toman los proyectos, tenemos que aprender a ser buenos clientes de nosotros mismos, porque están muy claro cuanta plata hay que gastarse, como son los protocolos para gastarse esa plata, por lo tanto que es lo que hacer, en que invertir, etc. Pero el que recibe eso, no tiene para nada claro porque el está haciendo eso o porque la cantidad de plata en el territorio, porque una cantidad grande de plata en el territorio genera evidentemente una serie de efectos no solamente instantáneos sino que al mediano y largo plazo.

Por ejemplo si a mi me dicen que el Estado de Chile para cumplir con la UNESCO, va a invertir grandes cantidades de dinero para pintar las fachadas del Cerro Alegre, yo no sé si eso es lo que necesita o quiere el habitante o el vecino de Valparaíso.

Te estoy planteando una cosa que es básica, que ha pasado además no, que hay campañas del MINVU, para hermostear las fachadas y resulta que adentro las casas tienen unos sistemas eléctricos a punto de explotar e incendiarse, entonces porque no agarramos esa misma plata y arreglamos los sistemas eléctricos de Valparaíso. Pero la obsolescencia de los sistemas de energización de barrios completos es total.

Entonces el diagnóstico de eso quien lo tiene, la persona que vive en la casa y que padece ese problema y que sabe perfectamente que su casa está mal por tal o tal razón. O piensa en un ejemplo más dramático, esas casas del Cerro Bellavista que se desmoronaron por la lluvia, claro tu puedes cuestionar al dueño, como se fue a instalar ahí, a lo mejor es una informalidad, es autoconstrucción, todos esos peros, pero si el estado no esta asistiendo, no está previendo eso, es un Estado fallido.

Yo siempre les doy un ejemplo siguiente a los alumnos de Arquitectura acá, que es que salgan a dibujar y a mirar los muros de contención. En Valparaíso no se han hecho desde principio del siglo XX y el único muro nuevo, producto de problemas enormes que tuvo la constructora para ejecutar el proyecto, fue este del Arquitecto Matías Klotz, en Cerro Barón.

Los muros de contención lo sabemos son carísimos y uno va de repente por los cerros más humildes y uno ve unos muros de piedra gigantescos que parecen egipcios y bueno cuanto costó hacer eso y arriba una casita súper frágil, pero el muro de contención que tiene, el privado, el particular, el ciudadano no lo puede hacer.

Si tu ves en los Cerros, el Estado de Chile lo que hizo fue que armó muros contención y subió el agua y subió la conectividad y subió todo a la cota.

Entonces yo creo que hay un segundo tema ahí, que los diagnósticos apunten realmente a lo que necesitan la ciudadanía, las comunidades, los barrios ,etc.

El usuario, yo lo pongo incluso en términos de saber exactamente con que lo estás beneficiando, porque creo que muchas veces eso no está para nada claro o se distorsiona mucho por múltiples razones.

Entonces ahí tienes una primera descoordinación entre las que las instituciones que ejecutan.

Luego una descoordinación entre las necesidades del territorio, efectivamente que se hace en el territorio.

Y luego otro orden de descoordinaciones, que pertenecen al orden del uso político del patrimonio al uso turístico del patrimonio, a todo este discurso de la UNESCO (en todas partes del mundo) particularmente acá en Valparaíso, todos sabemos, la UNESCO es una marca, entonces claro, mirado desde un punto de vista del marketing de las ciudades y de la lógica que tiene que ver eso con las ciudades.

Y el control de daños que se ha hecho sobre eso es mínimo y se sigue mirando sin una mirada crítica, que tan beneficiosa es esa marca en términos de desarrollo de la Ciudad.

Y aquí un ejemplo que es el de los famosos cruceros, los trasatlánticos y el impacto que tienen o no en la ciudad.

Son tan necesarios?. Es un impacto mínimo, porque la gente que se baja de los cruceros se sube a unos buses en donde los llevan a tomar vino a Casablanca y si es temporada los llevan a Farellones o a Portillo al Sky, a los Malls de Santiago y después al aeropuerto a través de estos buses que hacen de interfaz entre los trasatlánticos y los aviones ya que no tenemos aeropuerto. Cuando tu veías los cruceros acá hay una parte de la gente que se queda arriba, en los all inclusive y si bajan, es por el día.

Es también como el turista de Santiago que se queda en otros lados, no en Valparaíso mismo, se da la vuelta y se va. Finalmente hay siempre una descoordinación, como un sin sentido.

Y ahí viene toda una especulación de las razones de esas descoordinaciones, a quien benefician esas coordinaciones.

Desde el punto de vista que se mire, político o de lucro, para unos pocos en donde pueden haber algunos beneficiados. Pero es algo que no se reinvierte en el sitio patrimonial, no en virtud de lo que se requiere.(50 dólares cuesta un almuerzo en un restaurante, con eso que se hace).

Y además quién viene a Valparaíso, es un turismo aventura, viene por otros motivos o porque paso antes por otros lugares. Son turismos muy reducidos, es a escala muy pequeña y parte de un mito.

EL_ Yo creo que estamos muy bien, te agradezco y se que hay muchos textos de apoyos arriba, entrevistas también para bajar en (academia .edu).

Un placer conocerte y un millón de gracias.

(Fin).

Héctor González

Diseñador Industrial y fundador de Tornamesa, su función es la creación y desarrollo de propuestas sociales, deportivas y comerciales.

Centro de escalada / Tornamesa Valparaíso Ex Maestranza Barón.

Entrevista (14 de Enero 2021).

ELA_ Cuando partieron ustedes allí, cómo llegaron a ocupar esa zona en obsolescencia?. ¿Había alguna idea de recuperar el lugar y como lo hicieron?.

HG_

Llegamos al lugar en el 2011, a finales, viendo todos los trabajos de recuperación del espacio, para implementar este proyecto de centro de escalada, anteriormente hicimos todas las gestiones con el Municipio, pasamos por distintos Departamentos, ya que se pensaba que pertenecía al Departamento de Cultura, otros decían que era del de operaciones, otros de asistencia técnica y así estuvimos pinponeando harto tiempo hasta poder lograr dar con el espacio y los motivos principales son dos:

1º Poder contar con un espacio para la difusión de la escalada, por otro lado junto con otro amigo más decidimos que:

2º Que fuese un lugar importante dentro de la ciudad e Valparaíso, idealmente que fuese un lugar patrimonial en donde pudiésemos generar algún plan de rescate y fue así que nos fijamos en la Maestranza Barón, un poco con esta idea o anhelo de conjugar ambas ideas. Igual después cuando llegamos al lugar hicimos la construcción de los muros, los terminamos en febrero del año 2012, ya al final del verano, pero ya una realidad muy distinta fue cuando nos encontramos con el invierno, con las lluvias, con las filtraciones, las marejadas y así un sin fin de cosas que te vas dando cuenta de que, tu ves un patrimonio de hormigón de Arquitectura Industrial con mucho potencial ,pero ya cuando estás en el día a día en la vida misma, implica habitar un patrimonio en recuperación, en un estado como en el que está la Maestranza, es complejo, es difícil.

Entonces en la medida que fuimos llevando tiempo en el lugar, nos dimos cuenta de que era una tarea grande y titánica, pero no nos quitó el entusiasmo más allá de las dificultades de infraestructura del lugar, complicaciones por temas de robo y había todo un mal vivir en ese espacio.

Era un espacio que Merval le entregó al Municipio para el Fórum de las Culturas en el 2010. Allí hubo algunos atisbos de recuperación del espacio, por medio de compañías de circo y de teatro. Yo después conversé con ellos y la vida misma y el lugar se los fue comiendo y al final dejaron el espacio.

Y nosotros logramos persistir en el lugar y por un lado torcerle la mano a esta adversidad de la infraestructura a esta adversidad del mal uso que tenía el espacio, para de a poco comenzar a convertirlo ya en un espacio deportivo y así fue que con el tiempo que empezaron a llegar otras organizaciones e instituciones cuando ya el espacio se empezó a consolidar más.

Resumiendo a tu pregunta fue ese el inicio, poder tener un espacio para la práctica deportiva y recuperar el lugar.

ELA_ Esa es la figura no, Merval le pasa el lugar para la administración al Municipio!.

Porque hay un informe que hizo el departamento de gestión Patrimonial, sobre los lotes ahí que tienen concesiones y arriendan, porque hay paños de lotes y sub lotes que están para alguna emergencia de carga y acopio de containers, que están ahí medios abandonados o a la espera por SAAM, Merval y la Municipalidad y ustedes que están ahí generando usos y recuperación y mejora del espacio no?.

¿Cómo ves el deterioro consistente, porqué crees que ocurrió?. ¿Y que efectos económicos se pueden percibir a partir de ese deterioro?. Porque estuvo mucho tiempo cerrado hasta la apertura del paseo público, desde la época del gobierno de Lagos que lo abre y creo que lo que ustedes hacen es un camino posible.

HG_ Porque ocurre el deterioro, yo creo que al menos en el lugar o espacio que comprende, es que si analizamos más en profundidad todo lo que es Yolanda, hasta el sur por el muelle Barón, todo eso era parte de lo que antiguamente era la ex Maestranza de Ferrocarriles, era un uso muy específico y luego cuando se genera la tercera o cuarta etapa de Yolanda, queda la Maestranza y por otro lado este complejo de edificios y por otro lado hacia el borde costero el muro de la defensa (que también es monumento histórico) y parte de este muro de lo que era la Maestranza, entonces quedó una zona si tu te das cuenta, cortada, con poca conexión por una lado, una zona media muerta, inhóspita, que no tenía una conexión con el borde costero, (o sea tu llegabas desde caleta Portales hasta la Universidad Santa María) hasta ahí era paseo costero y después tu te metías entre la orilla de playa hasta llegar a la Maestranza y desde ahí no había nada.

Luego cuando se genera el paseo Wheelwright, que de alguna manera se comienza a dar uso a ese borde costero, pero aún así hubo una mala planificación, a mi modo de ver ese paseo está pesimamente diseñado. Cuentas con dos acceso principales por Caleta Portales y o por Barón, cualquier cosa que ocurra no hay vías de escape y no hay posibilidad de ingresar vehículos de emergencia, sólo por la ciclo vía y la Maestranza queda cortada y aislada y no se incorpora al paseo.

Ya históricamente se terminó con la actividad económica de lo que fue ese espacio y después cuando se logra recuperar urbanísticamente ese recorrido no se incorpora la Maestranza Barón y sigue quedando en el olvido. Y entonces yo creo que responde por una lado a lo económico y a una mala planificación desde el punto vista urbanístico, con ese espacio.

Lamentablemente y más allá del lugar en donde estamos nosotros, yo creo que hay muchos espacios en la ciudad de Valparaíso que están en un constante deterioro, o sea lo vemos en el plan con mayor razón ocurre en un espacio que si bien es céntrico es medio periférico también por lo tanto no ya preocupación real de ese lugar, hay un sub uso de lo que puede ser el borde costero y nosotros que venimos planteando hace rato, estamos haciendo un cambio de paradigma en relación a la recuperación del patrimonio y por otro lado.

Porque en el fono logramos incorporar cultura, porque hay teatro, las artes escénicas circenses, el deporte, por lo tanto estamos logrando un polo de desarrollo deportivo y cultural en el borde costero, por organizaciones que son locales y con recursos limitados.

Nosotros tenemos en todo este tiempo que llevamos funcionando alrededor de 70 mil personas de visitantes, antes de pandemia estábamos teniendo una afluencia de público de 1.200 personas mensuales, entonces a una pequeña escala, estamos logrando una recuperación de ese lugar.

Lo que vemos nosotros es precisamente que ahí se puede generar un trabajo, una inversión, porque en el fondo el trabajo de recuperación en cuanto a la actividad que se hace está logrado.

No se requiere de un programa que venga del gobierno central y que diga que podemos hacer en este lugar que por un lado sea sostenible en le tiempo tanto en su desarrollo como en su economía, eso ya está.

Nosotros funcionamos sin pedirle ni un peso a nadie, así como todos los demás, por lo tanto esa solución ya existe, lo que tenemos hacer ahora es como la mejoramos desde el punto de vista de la infraestructura, yo veo que ese es el camino, veo que allí hay una gran posibilidad de potenciar el borde costero, porque se puedan mejorar los accesos y ojalá en el futuro con la construcción del Parque Barón, ojalá logren conectarla con la Maestranza para generar así una continuidad completa y que este espacio se logre incorporar a ese programa de desarrollo.

Ahí yo veo una posibilidad de crecimiento, más que de deterioro.

ELA_ Ya podría funcionar una acceso por la casa de piedra que podría funcionar pero no sé que ocurre ahí , no!.

Reparar la estructura también del galpón municipal que hubo, de hecho hay un proyecto de recuperación del Arquitecto Jensen que no ocurrió y así sucesivamente.

¿Porque crees que existe una disociación entre lo que el gobierno central quiere, el Municipio, o lo que quiere la gente?.

¿Si crees que existe cierta economía que pueda convivir con la actual del puerto?.

HG_

Con respecto a la disociación, yo creo que falta honestidad con respecto de la ruta de navegación o norte que queramos tener como ciudad, Valparaíso es el puerto con la misma capacidad que pueda tener San Antonio, lo veo difícil, ahora en estos momentos es una ciudad que ya tiene distintas facetas y creo que una de sus principales facetas es Universitaria y Turística, sobre todo universitaria porque tienes estudiantes de todas las partes del país e intercambio que están todo el año y la mayor concentración de universidades en una ciudad a nivel nacional (y buenas universidades e institutos también). Hay una economía allí, yo conozco amigos que arrendaron casas grandes las transformaron y arriendan a otros estudiantes de intercambio y así muchas más. Lo mismo con el Turismo.

Con respecto a la segunda pregunta, yo creo que si existen economías alternativas a las del puerto, obviamente no a la envergadura de dinero que maneja el puerto, pero ese impacto no se ve reflejado en la ciudad, no se ve, prácticamente no existe y no es mucho lo que tributa el puerto y no es mucha la gente que trabaja en el puerto. Una vez participe en un foro y cada vez más los puertos globales apuntan a la automatización.

Mi papá fue portuario y trabajaba en la Emporchi (Empresa Portuaria de Chile), también fue estibador, estamos pasando de la época en que la gente se asomaba a la ventana para ver si había carga, ahora nada, eso no existe.

O en el Cerro Cordillera en donde toda la gente trabajaba en el puerto, hoy ya no. Quizás ni siquiera se necesitarán las agencias de aduanas, todo se va a hacer a través de una aplicación. Ya el puerto en si mismo como un impacto social, es muy poco, creo que está más que nada esta quedando en el recuerdo, Valparaíso ciudad puerto, pero yo no conozco a nadie que trabaje en el puerto, si conozco más gente que trabaja en universidades o en el rubro gastronómico más que en el puerto y algunos que trabajan simplemente en la temporada para el embarque de la fruta, es una cuestión súper precaria también, entonces creo que socialmente el puerto ya no va a tener el impacto que tenía antes.

Si, si se cambia la política puede tributar más y ahí obviamente es difícil quizás que otras actividades económicas que le puedan hacer el peso, pero dentro de lo social, hay otras que son

mucho más evidentes y son más claras y tiene relación también con el intercambio social que se genera, entonces yo creo que si existen alternativas.

Y con respecto a la disociación, falta liderazgo, falta la voluntad de sentarse a conversar a planificar la ciudad y ver que es lo que va a ser realmente Valparaíso, cuál va a ser su eje. Creo que el eje universitario, el eje emprendedor es una posibilidad, así como están las universidades, cada universidad tienen su hub de innovación, tienen sus incubadoras, por lo tanto yo creo que por ahí debiésemos comenzar a proyectarnos.

Tenemos el Valparaíso creativo, que es una entidad de la CORFO, que se dedica a las Industrias Creativas, entonces creo que hay que comenzar a trabajarlo desde allí.

Y hay otra cosa también que veo que ocurre mucho y es Valparaíso es una ciudad que gusta mucho sobre todo a los universitarios, pero no es una ciudad de la cuál uno diga o que te invite a quedarte, o sea aquí básicamente se sobrevive, es difícil realmente hacer una actividad hábil y sacarla adelante, cuesta mucho, por lo tanto yo creo que tiene que comenzar un poco eso, como a que se generen actividades económicas distintas a encausarlo, entonces creo que con respecto a la disociación falta un liderazgo y una carta de ruta honesta, en como vemos a la ciudad de aquí ha un par de años más.

Una visión a futuro...

ELA_ Por lo menos hay una idea con todo lo que ha ocurrido desde la caída del mal, el paso sobre nivel, la avenida Argentina verde y de que ese espacio en Barón hay que hacerlo parte de la ciudad e incorporarlo como espacio público!

¿Has visto proyectos que se acerquen a una idea que sea no invadir esa área y que es lo que te ha parecido interesante allí?.

HG_

Haber, yo me acuerdo que se generó una votación con relación a un concurso de una idea general, de cómo podía ser la ocupación de borde costero, se llegaron a tres alternativas, yo vote por una de ellas, eso fue antes de la pandemia el 2018-2019.

Lo veo sumamente positivo el que se genere ahí una recuperación y creo que va a ser potente para la ciudad tener realmente un espacio público de envergadura, e incluso se podría hasta complementar con la avenida Brasil, que es un lugar increíble a mi modo de ver, que paisajísticamente tiene y ahí pueden pasar muchas cosas positivas.

Estaba el Mall, te diría que no me desagradaba completamente, pero ya están, ya llegaron, porque el mal tiene esa capacidad de reactivar y de cuidar los entornos, lo único que me preocupa de este proyecto es que va a ocurrir una vez que se entregue, lo digo por el paseo Wheelwright, un paseo que está tan abandonado, tan deteriorado y que fue una Obra Bicentenario también por lo demás y que quedo ahí y esta como cualquier paseo que nadie se imaginaría que como obra bicentenario va a estar 100 años más ahí, lo veo difícil la verdad.

Pero bueno tengo harta esperanza en que este proyecto, creo que no tengo recuerdos de un proyecto tan potente en la ciudad y este claramente lo es por lo tanto veo que puede generar un impacto positivo desde el punto de vista turístico y sobre todo desde el punto de vista de la calidad de vida que necesitamos los porteños.

Necesitamos de espacio verde, de espacios amplios, entonces la verdad y ojalá que se cuide y que lo cuidemos.

EL_ Yo creo que estamos súper claros con las preguntas que te he hecho.

Esa figura de unir fuerzas de integrar más gente en pos de la misma causa, es un trabajo arduo también. Sé que los de puerto público de muelle Barón, están súper motivados.

¿Existe alguna asociatividad entre ustedes?.

HG_

Yo creo que nos falta asociarnos más, tenemos el problema quizás de mirarnos mucho el ombligo, siento que perfectamente podríamos generar una conexión, un enlace, falta eso quizás porque en Valparaíso hay muchos proyectos, muchos proyectos interesantes y quizás nos ensimismamos muchos en nuestro que hacer, quizás por lo mismo, porque como estamos todavía tratando de impulsarlos y sacarlos adelante, mientras no está resuelta la parte interna, cuesta abrirse un poco más.

Nosotros en Maestranza, además del centro de escalada hay otras organizaciones que hacen uso del espacio. Está teatro container, la fundación acto con su proyecto Trenzando, está la compañía en aires, hay un grupo de calistenia, hay un gimnasio de boxeo también y con el tema de la pandemia el funcionamiento está siendo mucho más esporádico.

Ya de hecho estamos trabajando en conjunto con el Municipio después de bastante tiempo estamos trabajando en una mesa de trabajo, en una mesa técnica, para precisamente a través de la Dirección de Operaciones, de Cultura, de Patrimonio, comenzar a abordar este tema que tiene que ver con la Maestranza. Cómo abordamos su recuperación, como hacemos calzar toda la parte legal de seguridad, que como Municipio también les preocupa.

EL_ Claro porque Merval, dice ok utilicen, pero yo llego hasta ahí, porque tampoco, me imagino que están con los recursos pensados en las líneas nuevas y etc. ¿Porque la tienen ahí como una propiedad que no venden aún, que está ahí, que tiene Declaratoria Patrimonial y que si no la tuviera quizás ya la hubieran vendido?.

HG_

Nosotros tuvimos una reunión con el directorio de Merval, donde estuvo Francisco Bartolucci, la persona de comunicaciones, el Gerente General y le planteamos el proyecto que nosotros estábamos desarrollando ahí, porque estábamos en conflicto con el Municipio, porque no nos daba la administración y el permiso de uso del lugar.

Entonces dado que las conversaciones estaban siendo tan poco fructíferas nos acercamos a Merval y contarles lo que veníamos haciendo, ellos ya estaban al tanto y les parece excelente lo que estamos haciendo ahí y fueron súper honestos al decirnos que ellos no tienen ningún proyecto ni plan en ese lugar, ninguno y los recursos que ellos manejan me dijeron, son pocos o sea a fin de cuentas las ganancias son pocas como para querer hacer algo en ese espacio y no tienen intención.

Yo creo que puede quizás que estén especulando a la espera de algo, se habla muchas veces del T3, de la expansión portuaria por Cabritería, que no creo que vaya a ocurrir. Aún no se hace el T2 ,menos se va a hacer el T3 , para hacerlo tienen para 20 años más.

EL_ Valparaíso tiene carga en toneladas (TU) más bajas que San Antonio y por lo tanto la complementariedad es lo que debiera ser el camino, no crecer más, porque no da, pero quieren ampliar y ampliar.

El mega puerto ya no. Los Waterfront mundiales van hacia otro lado, hacia una diversidad de programas y usos sobre la ciudad.

HG_

Yo lo veo poco factible la verdad y por lo mismo como en Valparaíso todos los proyectos se demoran tanto en ejecutar, que Merval no tiene intenciones de querer sacarnos, el Municipio tampoco, ya al menos estamos trabajando en conformar esta mesa, lo malo es que ya queda poco tiempo para que termine el período de Sharp, por lo tanto si no logramos y en este poco tiempo concretar algo nos vamos a saltar a la administración siguiente.

Pero e incluso llegando a ocurrir eso no creo que nos vayan a sacar de ahí y quizás, vamos a estar siempre en esta situación media ocupa del lugar pero lo bueno de todo esto es que al final es

tiempo que a nosotros nos permite ir avanzando en el proyecto. Más allá del permiso o no que es una cosa netamente administrativa en lo grueso y en lo fundamental, nuestros trabajos siguen creciendo.

EL_ Porque ustedes están autorizados, no es que están así no más?.

HG_Si.

Nosotros estuvimos autorizados, después en su momento no nos quisieron dar la firma, como el documento, esta nueva administración, porque claro estaban temerosos de que si ocurría algo iban a ser los responsables, entonces no ponían la firma pero tampoco nos querían sacar. Entonces mejor mantengamos las cosas así, puede hasta resultar cómodo incluso. Seguimos funcionando, pero yo veo en todo este tiempo que se pueda generar, tiempo de crecimiento y tiempo en que crezca tanto el proyecto Maestranza que ya tengamos en algún minuto una capacidad de negociación o sea ya no nos pueden sacar porque aquí tu tienes esto, estos proyectos y esta cantidad de gente.

Nosotros por ejemplo, hemos trabajado con Sename, con distinto colegios del sector o sea tenemos un trabajo social y educativo amplio, fuerte, entonces eso nos permite afianzar el proyecto, por lo tanto mientras más dudas haya de lo que se quiera hacer ahí por parte de los dueños o de las autoridades tenemos la ventaja de que el proyecto crezca.

Ahora claro si el día de mañana quieren hacer mega proyecto de muchos millones, obviamente que lo que nosotros estemos haciendo ahí se puede ver perjudicado, pero tenemos que trabajar en eso, tenemos que trabajar en dos líneas, una, en consolidar cada uno de los proyectos que se están haciendo ahí y por otro lado y no perder la voluntad ni la paciencia de este trabajo administrativo-político y que realmente se valide lo que estamos haciendo ahí.

Que digan, si, las organizaciones están haciendo un trabajo ahí, tienen un permiso y eso ya nos va a dar la tranquilidad.

EL_ En otros puertos, el borde es público, por ejemplo en Seattle, USA y la figura es otra.

También ustedes se podrían consolidar hacia fuera, validarse con otras organizaciones mundiales no?.

En fin. Héctor, te lo agradezco mucho, ha sido una buena conversación y te mando algo de información y un protocolo por la entrevista.

Muchas gracias y hablamos...

(Fin).