



REPORTAJE DE CIUDADES
Mabel Alarcón Rodríguez

Arquitecta por la PUCV, Valparaíso, Chile, 1996. Doctora en urbanismo por la UPC, Barcelona, Catalunya, 2007. Se ha especializado en urbanismo y arquitectura para comunidades vulnerables, tanto en el ámbito urbano como rural. Ha dictado clases de urbanismo en Chile y en Barcelona, donde además colaboró en proyectos de vivienda, urbanismo e infraestructura con destacados miembros de la UPC.

Directora Nacional del Programa Vivienda en Zonas Aisladas, de la Fundación para la Superación de la Pobreza, convenio entre ésta y el Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile (mabelmar@yahoo.com).

205

RENOVACIÓN DEL FRENTE PORTUARIO DE
VALPARAÍSO
OPORTUNIDAD DE RE- ARTICULACIÓN PUERTO-CIUDAD

Resumen

Este artículo presenta algunas de las conclusiones más relevantes de la tesis doctoral de la autora, desarrollada entre 2004 y 2007 en la UPC, Barcelona, que concluyó con su defensa en diciembre de 2007.

En él se plantean dos enfoques de base: en primer lugar, la pertinencia de estudiar el fenómeno de la renovación portuaria a partir del caso de Valparaíso, que puede ser considerada como un paradigma de las relaciones puerto-ciudad. En segundo lugar, se propone una visión de las transformaciones de los espacios portuarios en directa relación con las transformaciones en los sistemas urbanos adyacentes.

Palabras Claves

Waterfronts; renovación portuaria; frente portuario; Valparaíso.

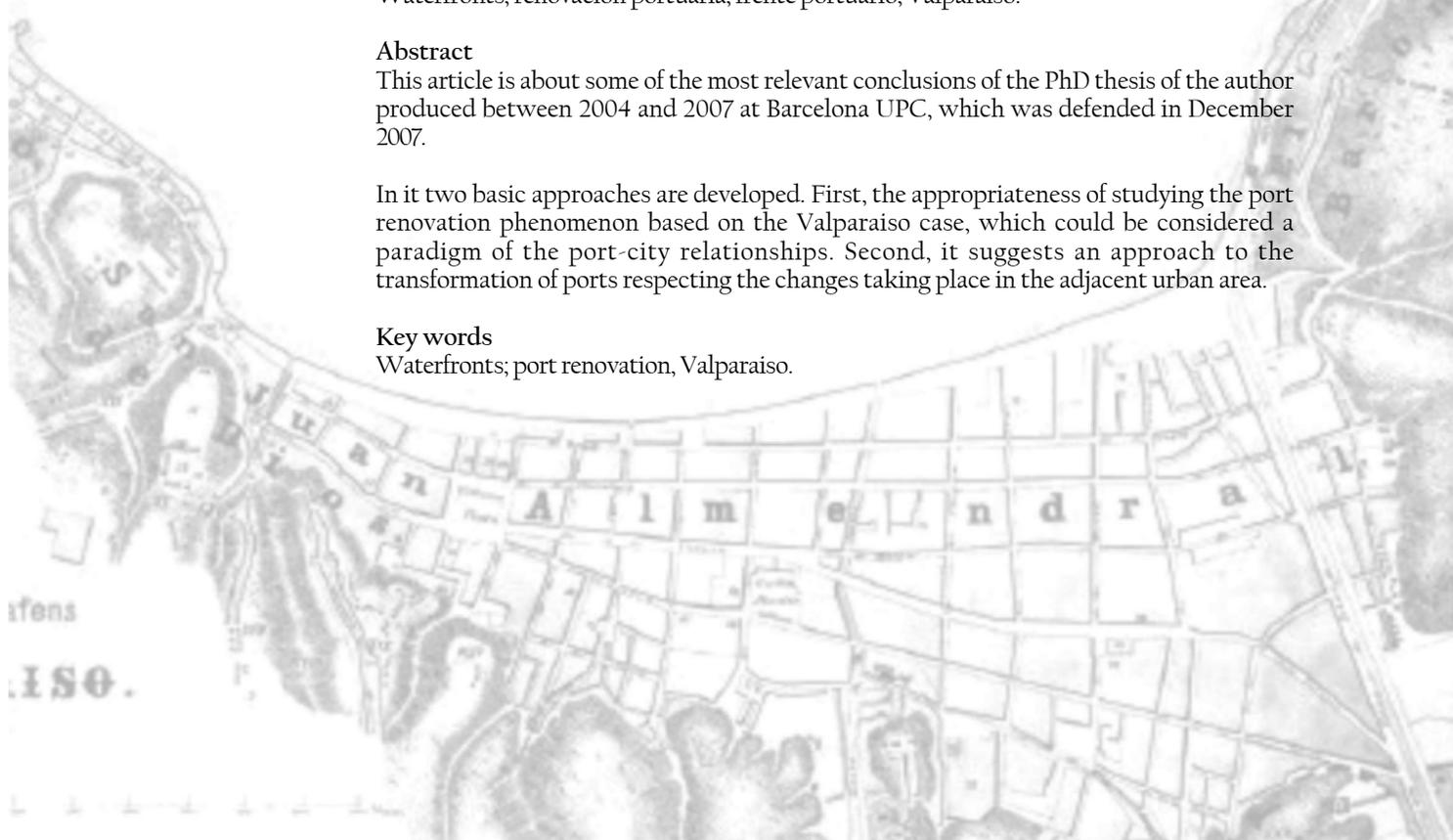
Abstract

This article is about some of the most relevant conclusions of the PhD thesis of the author produced between 2004 and 2007 at Barcelona UPC, which was defended in December 2007.

In it two basic approaches are developed. First, the appropriateness of studying the port renovation phenomenon based on the Valparaiso case, which could be considered a paradigm of the port-city relationships. Second, it suggests an approach to the transformation of ports respecting the changes taking place in the adjacent urban area.

Key words

Waterfronts; port renovation, Valparaíso.



INTRODUCCIÓN

Valparaíso se encuentra actualmente en un proceso de modificación, tanto a nivel normativo como a nivel físico, y de gestión para iniciar obras de transformación de su frente portuario urbano.

En este sentido, parece oportuno y pertinente poner de relieve la discusión sobre las posibilidades de transformación del puerto, referidas no sólo al estudio de una ciudad nacida a partir de un puerto, sino también como base para visualizar el modelo de ciudad que podría generarse a partir de una instancia clave como ésta.

Desde un enfoque general, podemos coincidir en que los puertos fueron durante mucho tiempo el principal motor de crecimiento económico y de transformación física y social de algunas de las principales ciudades del mundo. Al producirse los enormes procesos de desindustrialización en la mayoría de los puertos del mundo, las antes estrechas relaciones físicas y socio económicas entre ellos y las ciudades portuarias se rompen. De allí que los procesos de transformación que han sufrido algunos de los más grandes puertos del planeta hayan cobrado relevancia como un fenómeno estudiado con rigurosidad y abundancia por la disciplina urbanística en el último medio siglo¹.

Este campo de estudio se ha ido configurando a partir del inicio de enormes transformaciones ocurridas en muchos de los puertos más emblemáticos, que se conoce genéricamente como "renovación de waterfronts", dado que ha tomado como base los procesos vividos por las grandes ciudades portuarias de Norteamérica.

Si consideramos los espacios portuarios como áreas estratégicas dentro de una ciudad, podemos afirmar que la relación entre transformación del puerto y transformación del área central de una ciudad portuaria cobra especial relevancia. Esto porque dichos espacios, además de compartir características con otras áreas estratégicas (antiguos cantones militares, estaciones ferroviarias, grandes industrias) que han quedado insertas en la ciudad central a partir de la "explosión" de las ciudades en el último cuarto de siglo, son portadores de condicionantes específicas, entre las cuales destacan su posición, accesibilidad, tamaño, usos relacionados y patrimonio edificado —urbano y portuario— de alta calidad, que se traducen en una identidad propia de su esencia como motores económicos históricos de las ciudades portuarias.

Dentro de este amplio campo de estudio queremos centrar la mirada en cómo se ha dado este proceso en el caso de la ciudad chilena de Valparaíso, y cuáles son a nuestro juicio

1- Las referencias en este sentido se han considerado en tres escalas: a escala internacional, se han considerado los estudios realizados desde Norteamérica y Europa, este último, con los estudios desde el Centro de Investigación Città d'Acqua, de Venecia y los trabajos vertidos en las publicaciones de las revistas AQUAPOLIS y PORTUS. También han servido de referente las publicaciones y seminarios organizados por la Asociación Villes & Ports, los artículos y debates dirigidos desde contextos como Barcelona y Southampton, así como las múltiples experiencias vertidas en publicaciones del tipo catálogos, especialmente en el caso norteamericano; a escala latinoamericana, se recogen trabajos realizados con relación a los principales puertos de la región, como Río de Janeiro y Buenos Aires.

2 - En la actualidad, Chile cuenta con 22 terminales, distribuidos de forma más o menos equivalente a lo largo del territorio.

3 - Para nuestro análisis definimos Frente Portuario como el área que se desarrolla entre la última calle del borde entre ciudad y puerto y la orilla del agua. Este frente o fachada representa para la ciudad un valor específico de su esencia litoral.

4 - "Las operaciones de formalización de los puertos marítimos normalmente han estado asociadas a la creación de zonas de abrigo ante los temporales, la protección al ataque militar por mar, etc. En cambio, la instalación de puertos fluviales, normalmente cerca de la desembocadura de los ríos, sin las dificultades climáticas o geomorfológicas de los puertos marítimos, ha jugado el rol de intercambio modal entre el transporte marítimo de alta mar y el sistema fluvial de intercambio, que ha dado paso a la formación de ciudades a lo largo de grandes ríos y al establecimiento de redes de comunicación industrial, sobre todo entre América y Centro Europa." (PiÉ NINOT, 1990: 33-36).

los escenarios futuros posibles para una recomposición de relaciones físicas y socioeconómicas entre la ciudad y su puerto.

Valparaíso es una ciudad de escala media, con una población cercana a los 300.000 habitantes. Su puerto no es de los más grandes de Latinoamérica ni del mundo, pero es una ciudad que puede ser considerada como un paradigma de formación, crecimiento y consolidación sobre la base de las estrechas relaciones entre puerto-ciudad y territorio.

La oportunidad de presentar un estudio de esta naturaleza en el contexto de América Latina cobra relevancia dadas las relaciones entre las ciudades portuarias y sus puertos como movilizadores de recursos —financieros, sociales y culturales— en los procesos de urbanización de un continente descubierto y explorado desde sus márgenes litorales, especialmente los marítimos.

Así, este artículo pretende poner de manifiesto la actualidad de un tema que podría ser considerado como una etapa cerrada en algunas grandes ciudades del continente, como Buenos Aires o Río de Janeiro, pero que viene a expresar, en la experiencia de un puerto de escala media, que la discusión sobre la responsabilidad actual del urbanismo debe ser la de comprometerse con procesos urbanos de calidad y equidad, y que es posible volver a hacer ciudad en estas áreas tan emblemáticas.

1. LA NATURALEZA DEL FRENTE PORTUARIO DE VALPARAÍSO

Valparaíso representa históricamente la ciudad-puerto más importante de Chile, un país con más de 4.400 km de costa, con un territorio estrecho acotado por el Océano Pacífico y la Cordillera de los Andes. Esta particularidad del territorio ha condicionado que los puertos, en su mayoría marítimos, se ubiquen junto al Océano, "(...) no en el remanso de un río, sino ante el mar y su inclemencia (...)" (FERRADA, 2001: 42-44), determinando históricamente una dificultad en la creación de grandes puertos².

En ese esquema, la conformación del Frente Portuario³ de Valparaíso ha estado históricamente determinada por las necesidades de dar forma al borde entre el mar y la ciudad, más que por la formación de un espacio morfológicamente complejo y separado de la ciudad (PiÉ NINOT, 1990).

El soporte territorial sobre el cual se asientan el puerto y la ciudad de Valparaíso se configura sobre la base de una bahía semicircular, profunda y abierta al Norte, y una espalda formada por una cadena de 41 cerros con alturas superiores a los 500 m.s.n.m. El área de estudio se ubica en el centro de la bahía de Valparaíso, ocupando todo el frente marítimo de la ciudad, a lo largo de unos 4,5 km lineales, y cuenta en la actualidad con una superficie de 51 hectáreas.

La centralidad física del puerto ha sido también un determinante en la relación del habitante —el "porteño"— con su territorio. En la actualidad, Valparaíso es una ciudad que por su conformación morfológica no se puede entender sin el mar y sin su puerto. En este sentido, se trata claramente de una ciudad-puerto y no de una ciudad junto a un puerto⁴ (figura 1).

El Frente Portuario pertenece en la actualidad a varios entes: la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) es dueña de unas 36 hectáreas; la Armada de Chile cuenta con unas 3,5 hectáreas; la Empresa de Ferrocarriles de la V Región (MERVAL), con unas 9 hectáreas; e instalaciones de otras empresas privadas relacionadas con el sistema portuario, naviero y aduanero, que suman alrededor de 2,5 hectáreas (figura 2).



1- Fuente: elaboración propia a partir de cartografía digital Valparaíso, 2000



2- Fuente: elaboración propia a partir de cartografía digital Valparaíso, 2000

2. EVOLUCIÓN DE LA RELACIÓN PUERTO-CIUDAD EN VALPARAÍSO: CONFIGURACIÓN DEL UMBRAL PUERTO-CIUDAD

La transformación del puerto de Valparaíso no es reciente. Durante su crecimiento se han dado varias fases de evolución morfológica, que van desde la instalación de un pequeño embarcadero junto a una villa hasta la ocupación portuaria de toda la cara norte de la rada marítima y la apropiación urbana de los cerros.

2.1. Resguardo del puerto: formación del núcleo fundacional urbano (1536-1700)

Valparaíso nació como puerto de Santiago, la capital nacional. Durante esa fase se instaló un pequeño embarcadero replegado de la línea de marea y protegido por tres peñones montañosos, como remates de tres afluentes de agua que corrían por valles profundos o "quebradas". La villa estaba organizada detrás del embarcadero, y el principal espacio público era su plaza abierta al mar y tres fuertes sobre los peñones.

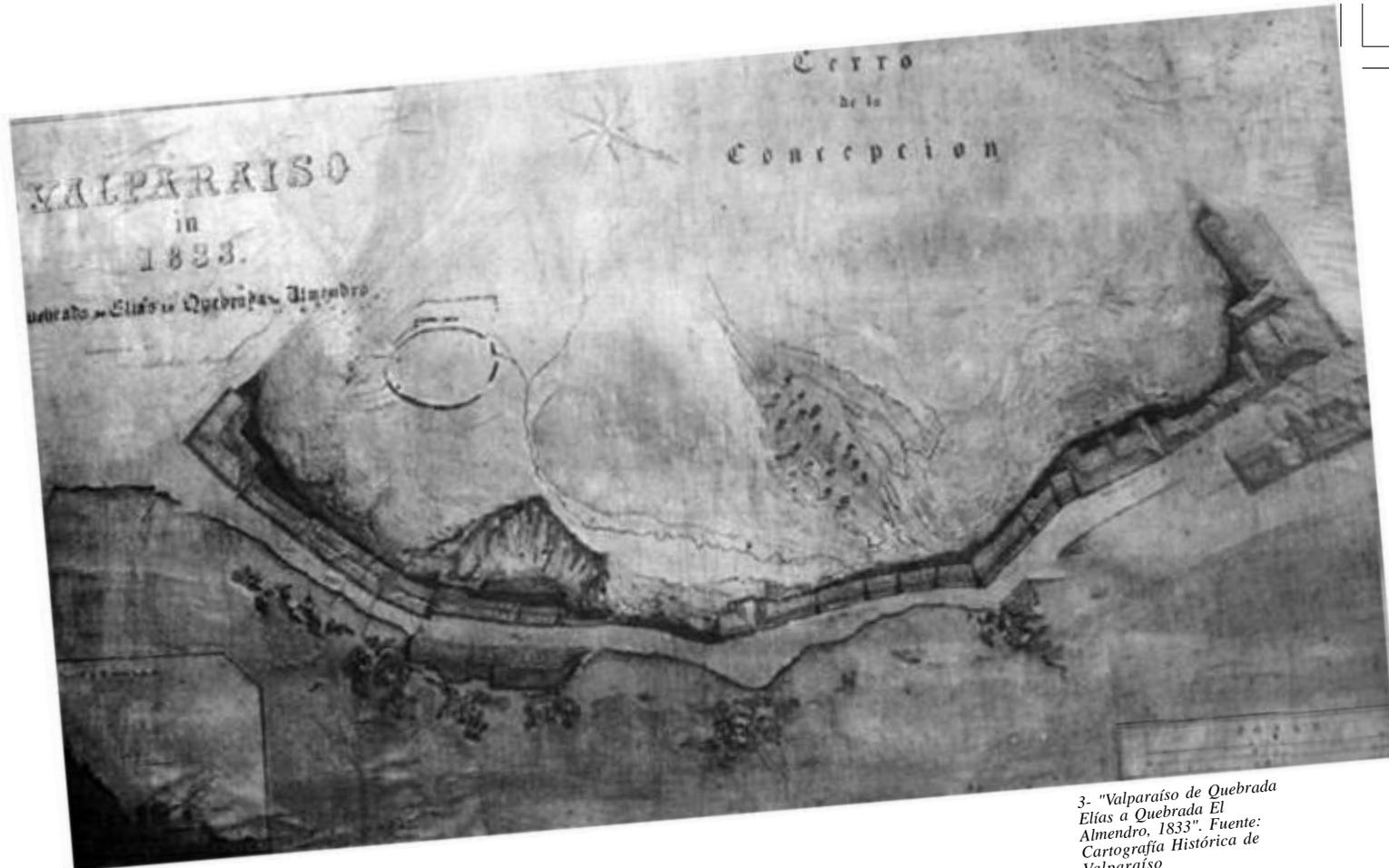
2.2. Avance del puerto hacia el mar. Formación de tres barrios urbanos (1700-1830)

En una segunda fase se produce un primer crecimiento del espacio portuario hacia el mar y la formación de tres barrios urbanos: 1) La plaza Principal, ubicada frente al fuerte San José, entre las actuales calles Carampangue y San Francisco, ligado al embarcadero (actual plaza Echaurren); 2) el barrio de San Agustín, ubicado en la desembocadura de la quebrada del mismo nombre (actual calle Tomás Ramos), surgido por instalación de la congregación de los Agustinos y 3) el barrio de Arrieros, más tarde llamado El Almendral, ubicado en torno de la actual plaza O'Higgins y nacido de la instalación del convento de la Merced, donde se configuró una plaza para los viajeros que hacían la ruta Valparaíso-Quillota o Santiago y en cuyo extremo poniente se instaló más tarde la plaza Victoria y la catedral de la ciudad.

2.3. Crecimiento del puerto hacia el oriente. Incorporación de El Almendral (1830-1880)

En un tercer momento se conformaron dos villas: el Valparaíso "histórico" en torno del puerto, y la villa de El Almendral al oriente, donde se consolidó el área agrícola, resguardada por congregaciones religiosas.

La urbanización del espacio de roce entre ciudad y puerto se hacía construyendo una calle de borde, que se urbanizaba con solares y edificaciones en su cara-montaña, dejan-



3- "Valparaíso de Quebrada Elías a Quebrada El Almendra, 1833". Fuente: Cartografía Histórica de Valparaíso

do la cara-mar para instalaciones relacionadas con el sistema portuario. La vía seguía la forma de la orilla entre el mar y la marcada topografía del territorio, constituyéndose en el principal mecanismo de crecimiento desde el interior de la ciudad hacia el mar. Esta operación se realizó hasta mediados del siglo XIX, y la ganancia de suelos al mar permitió la formación del centro urbano, un área que suma aproximadamente unas 185 hectáreas. El llano central comenzó a ser llamado popularmente "El Plan", como contraposición al gran espacio inclinado de los cerros (figura 3).

2.4. Delimitación de las plataformas portuarias. Crecimiento urbano hacia los cerros (1880-1930)

Una cuarta fase está constituida por los primeros crecimientos urbanos masivos hacia los cerros, como producto de la gran cantidad de población que llegaba a Valparaíso atraída por el auge del puerto como paso obligado de navíos que hacían la ruta del Cabo de Hornos en busca del oro de California, y más tarde su consolidación como punto de salida y centro de negocios del salitre chileno, que se extraía de las pampas de la región ganada a Perú en la Guerra del Pacífico.

La consolidación de El Almendral implicó una sectorización entre el Plan —ocupado por actividades principalmente asociadas con el puerto— y los cerros, donde se asentó la población trabajadora, que vivía en condiciones de marginalidad y pobreza. En algunos cerros también se produjo una urbanización de alta calidad, donde se trasladaron grupos de inmigrantes, para protegerse de las constantes inundaciones que sufrían en el centro urbano, como el "barrio de ingleses", en el Cerro Alegre. La urbanización de los cerros representó una de las etapas más importantes del crecimiento de Valparaíso, con la formación de una red de vialidad a gran escala y la formación de un tejido urbano de alta densidad en baja altura, de destino básicamente residencial.

El puerto comenzó a incorporar técnicas que permitieron enfrentar las limitantes territoriales —como las profundas batimetrías de la bahía, o los embancamientos continuos de la playa por el material acarreado en las bajadas de las riadas estacionales— y comenzó a desarrollarse con una morfología propia y ensimismada, distanciándose paulatinamente de los mecanismos de crecimiento urbano.

2.5. Cierre del puerto. Ocupación de la rada urbana (1930-)

Un quinto momento corresponde al inicio del deterioro en las relaciones puerto-ciudad, al cerrarse como un espacio industrial especializado. Contribuyó a este deterioro también la posterior decadencia económica, a partir de la creación del Canal de Panamá en 1914, que significó el cambio en la importancia de la ruta Magallanes-Los Ángeles. Asimismo influyeron los cambios en los flujos, tipos de mercancías y medios de transporte del sistema portuario mundial.

La crisis llegó a un punto culminante para Valparaíso en los años 70. A partir de ese momento, y durante el gobierno de A. Pinochet (1973-1989) se inició un fuerte proceso de privatización de la antigua Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI). Los gobiernos democráticos continuaron las transformaciones en curso, y en 1998 se puso en marcha la Ley de Modernización del sector portuario Estatal, que abrió la puerta a la transformación de Valparaíso en Puerto Autónomo, obligándolo a competir en el ámbito nacional. A partir de entonces, la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) ha venido desarrollando múltiples iniciativas para entregar un gran porcentaje de su suelo a nuevos usos y para obtener la mayor rentabilidad posible de esta operación (figuras 3 y 4).

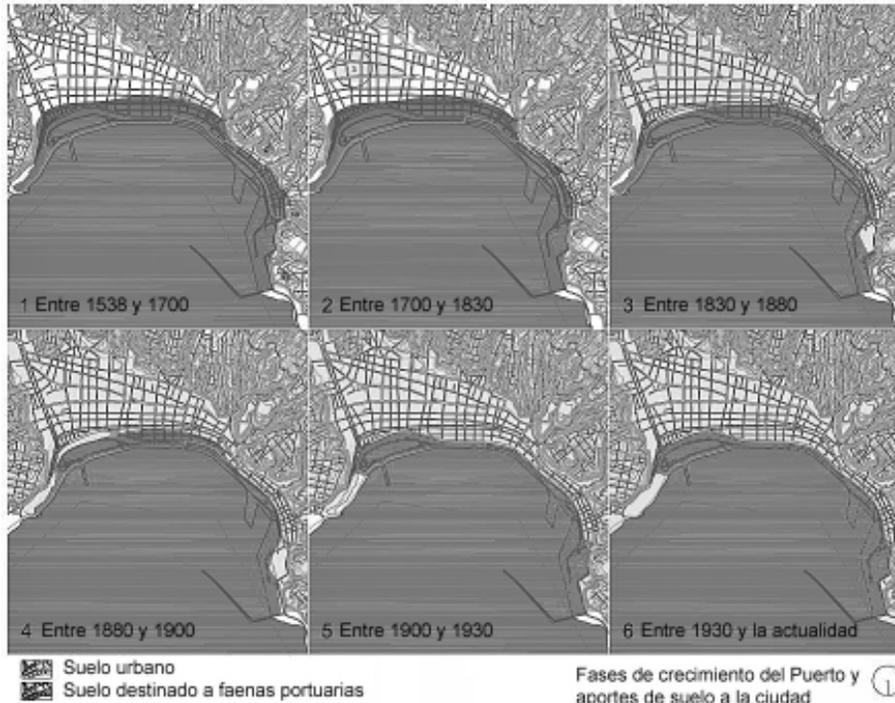
En el proceso evolutivo de la relación puerto-ciudad, cada fase de avance hacia el mar o hacia la periferia urbana significó una aportación de espacios urbanizados, que luego

serían transformados en calles, manzanas para parcelaciones o importantes espacios públicos (figura 5).

Tanto los crecimientos hacia el borde del mar como hacia el interior de los cerros muestran que la urbanización de Valparaíso ha estado dirigida por la necesidad de vincular puerto y ciudad.

3. LA FORMA URBANA A PARTIR DEL ENCAJE ENTRE EL ESPACIO PORTUARIO Y EL ESPACIO URBANO: CIUDAD DE ANILLOS

El proceso permanente de ajuste entre espacio urbano y espacio portuario puede ser definido, en el caso de Valparaíso, como una organización en bandas territoriales



4- Fuente: elaboración propia a partir de cartografía digital Valparaíso, 2000

semicirculares concéntricas, que algunos autores han denominado "Ciudad de Anillos" (MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO, 2005), por la estrecha relación entre el mar, el llano central y los cerros. En este esquema es posible reconocer, al menos, cuatro grandes bandas territoriales.

3.1. El espacio acuático

Se reconoce como un sistema formado por el agua del mar y por el agua dulce. El espacio marítimo puede ser considerado como el centro del territorio, determinado por la visibilidad desde las alturas, que proporciona un dominio de todo el litoral metropolitano. (Figura 6)

El sistema de agua dulce, por su parte, ha constituido una base para la estructuración de la forma urbana, a partir de la canalización y urbanización del conjunto de rieras, que se constituyeron en principales ejes de internación mar-cerros, y más tarde como referencias para la configuración de principales espacios públicos del centro urbano, en forma de plazas ajardinadas y pequeños parques. (Figura 7)



5- Plano de Valparaíso, 1853. Fuente: Cartografía Histórica de Valparaíso

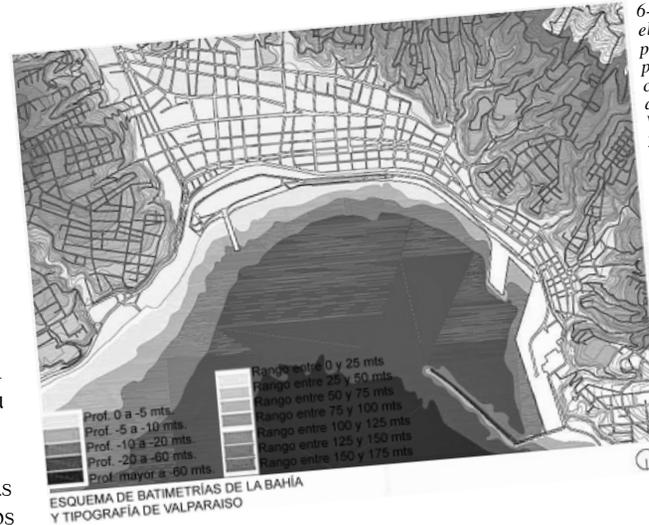
3.2. El "plan" o centro urbano

En el interior del llano central se distinguen tres sectores que establecen diferentes relaciones con el frente portuario, cuya identidad proviene de la adaptabilidad de los tejidos al territorio vertical que lo acota. Estos tres sectores pueden leerse como una evolución

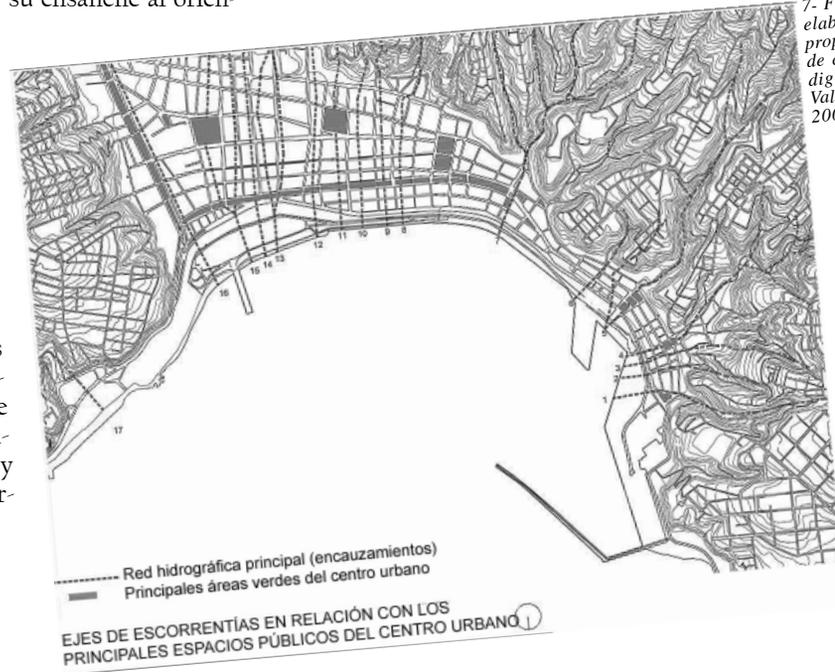
cronológica de la conformación de tejidos urbanos, de poniente a oriente:

A) Sector Puerto-Aduana. Corresponde al área fundacional de la ciudad, y en la actualidad se encuentra bastante degradado social y espacialmente. Incluye unas cuarenta manzanas, organizadas en sentido longitudinal y semicircular, con ancho promedio de tres manzanas. Los usos principales son comerciales y destinados a la provisión de servicios portuarios, lo que determina su identidad de barrio bohemio.

B) Sector Bellavista. Corresponde a la zona más estrecha del plan, con un ancho mínimo de dos manzanas al poniente y su ensanche al oriente, donde se ubican importantes espacios públicos, como las plazas Aníbal Pinto, Ecuador, Victoria y el eje de avenida Brasil. Esto le confiere al sector un carácter de traspaso entre el sector Puerto-Aduana y el sector Almendral, vinculado, además, con los usos que incluyen el área comercial más dinámica de la ciudad: los usos financieros y administrativos y los usos terciarios de servicios al puerto.



6- Fuente: elaboración propia a partir de cartografía digital Valparaíso, 2000



7- Fuente: elaboración propia a partir de cartografía digital Valparaíso, 2000

C) Sector El Almendral. Corresponde al área más nueva y de mayor superficie del centro, con unas ciento diez manzanas. El sector está dividido por un eje central, la avenida Pedro Montt, de clara vocación comercial y terciaria, con tiendas, edificios educacionales, teatros, restaurantes, galerías comerciales, iglesias, plazas ajardinadas y edificio del Congreso Nacional, en el límite oriente. En el extremo oriente se ubica la avenida Argentina, principal acceso a la ciudad desde el Sur, y el muelle Barón, único vínculo puerto-ciudad del sector. El Frente Portuario presenta un murallón frente a la ciudad, por las infraestructuras de gran tamaño: vía elevada, trazado del ferrocarril y bodegas portuarias y ferroviarias, mezcladas con pequeñas manzanas destinadas a residencias de estudiantes y servicios, mercados históricos y centros comerciales construidos hace poco tiempo, que le dan al sector gran mixtura espacial y de usos, con algunas características de degradación urbana.

3.3. El espacio de los cerros. Balcones hacia la rada urbana

La relación de los cerros con el Frente Portuario se hace indispensable para poder entender el concepto de Valparaíso como "anfiteatro urbano", tantas veces citado. Los cerros representan hoy en día la posibilidad de contar con vistas permanentes desde la ciudad hacia el Frente Portuario y la rada urbana, ya que son la banda espacial de la ciudad donde se concentra la mayor cantidad de población. Esta posibilidad es quizá uno de los valores más destacados del proceso de encaje puerto-ciudad en Valparaíso: la transformación de un espacio, de por sí periférico, en un área que disfruta de la centralidad que otorgan las vistas del paisaje litoral.

"Cada vez que hemos emprendido una descripción de Valparaíso, se han presentado con una frecuencia de leitmotiv, las palabras 'arriba' y 'abajo'. Y es que el Puerto no se concibe sin esa particularidad topográfica que es su característica principal: los cerros." (SUBERCASEAUX, 2001) (figura 8).

El análisis de la relación espacial entre el Frente Portuario y las otras tres bandas territoriales permite demostrar que la ubicación y orientación de la ciudad le otorgan un dominio de la lejanía basado en el reconocimiento de los diferentes planos que forman el relieve del territorio. Desde la cima o "loma" de los cerros, es posible abarcar con la mirada toda la dimensión semicircular de la ciudad. El acto de "pasear" en Valparaíso es literalmente "pasar el ojo por el centro de la rada", por donde pasan todas las líneas equidistantes, permitiendo una relación intrínseca entre ciudad y mar.

ifens

ISO.

"Es en primavera o en otoño que suele verse más allá de la puntilla de Con-Cón una faja azul: la puntilla de Quintero; luego, internándose todavía más en el mar, otro cabo lejano: la Punta Gruesa de Papudo. Por fin y en muy raras ocasiones, un monte doble, saliente, que casi se confunde con el cielo: la Silla del Gobernador." (SUBERCASEAUX, 2001).

Sin embargo, la centralidad física del puerto no se corresponde necesariamente con una centralidad de uso o de integración del frente portuario en el cotidiano de la ciudad. El borde entre EL Frente Portuario y ciudad ha sido ocupado por infraestructuras viarias y ferroviarias, dejando a Valparaíso sin contacto con el puerto y con el mar. Es lo que llamamos "vivir con el mar pero retirado de él".



8- Vista de los cerros desde el Almendral.
Fuente: cortesía M. Fuentes

4. CENTRALIDAD DEL PUERTO EN EL TERRITORIO URBANO: DETERMINACIÓN DEL "UMBRAL PUERTO-CIUDAD"

A pesar de la distancia que separa ciudad y puerto, el Frente Portuario sigue siendo el centro físico del territorio y presenta una capacidad para vincular espacial y funcionalmente puerto y ciudad central, de allí que pueda ser denominado umbral, como espacio de traspaso entre ambos territorios. Para definir sobre la base de qué elementos se constituye este umbral, se ha definido y utilizado el concepto de "calidad del tejido urbano", según cuatro variables:

4.1. Distribución de las edificaciones según su estado de conservación en torno del borde portuario

Se identifica un mayor número de edificaciones en condiciones de degradación en el sector histórico y algunas manzanas con solares baldíos, que suelen destinarse a aparcamientos al aire libre. Se observan algunas edificaciones destruidas en los últimos años y de las cuales sólo se ha conservado la fachada. Por su parte, las edificaciones en mejor estado se encuentran dispersas a todo el largo del borde entre Frente Portuario y ciudad.

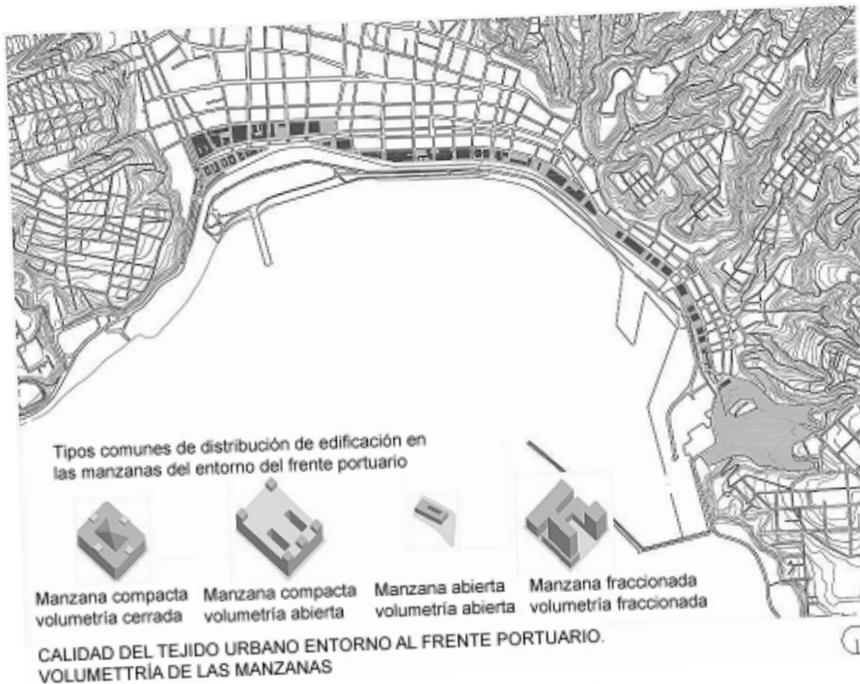
4.2. La volumetría de las manzanas en el entorno del Frente Portuario

La mayoría de las grandes edificaciones ha cambiado de usos, y actualmente contienen equipamientos —educacionales, sanitarios, deportivos e institucionales, entre otros—, oficinas y viviendas en torres. Algunas de las grandes edificaciones se han desarrollado ciegamente

hacia las calles o distanciadas de ellas, quizás, por entender este espacio como un límite urbano, favoreciendo un entorno de escasa vitalidad (figura 9).

4.3. Los tránsitos peatonales a lo largo del Frente Portuario

La mayoría de los tránsitos peatonales se realizan en sentido mar-montaña y son normalmente cortos, por la estrechez del centro urbano. Están determinados por los recorridos desde-hacia las paradas de ferrocarril o autobús a lo largo de la avenida Errázuriz, y conectan con áreas estratégicas del centro urbano. Los tránsitos en sentido longitudinal son escasos, sobre todo en la acera-mar, ya que el entorno re-



9- Fuente: elaboración propia a partir de cartografía digital Valparaíso, 2000

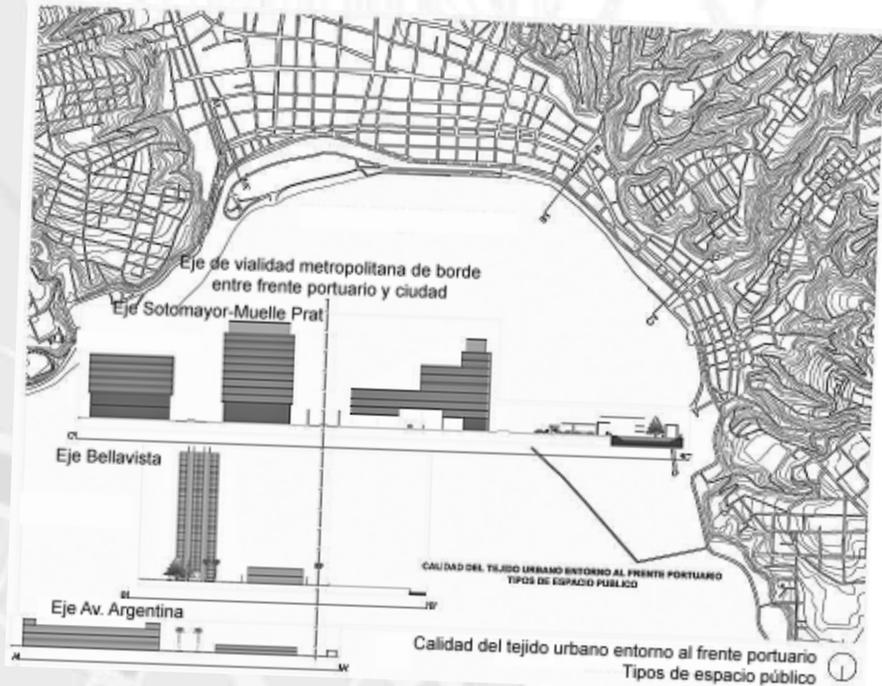
sulta bastante hostil para el peatón, dada la cantidad y velocidad de los recorridos viarios, el ruido y las fachadas ciegas. La excepción es la avenida Brasil, un eje de gran calidad espacial que se interna un par de manzanas hacia el centro urbano y permite algunos recorridos, muy determinados por los horarios de funcionamiento de los equipamientos educacionales, comerciales y sanitarios en sus bordes.

4.4. Las tipologías del espacio público

Muestran que el entorno urbano del puerto está muy determinado por la existencia de un eje de alta velocidad y bastante congestión: la avenida Errázuriz, que funciona como contenedora de los tránsitos longitudinales metropolitanos y su distribución hacia el interior del tejido del centro urbano. La sección de la vía cambia a lo largo del Frente Portuario, determinando distintas relaciones entre tejido urbano y frente portuario. Por su parte, las calles transversales que nacen en la avenida Errázuriz y se internan en el centro de la ciudad presentan dos categorías:

- A) la primera, formada por calles comunes, que suelen ser de sección 10 m en promedio, organizadas en un carril central de paso y un carril para aparcamiento en cada banda;
- B) la segunda, formada por calles de mayor calidad, llamadas Ejes Transversales, que han recibido proyectos de renovación, incorporando áreas verdes, espacios de descanso y arte urbano (figura 10).

El análisis de estas cuatro variables permite afirmar que la centralidad del frente portuario de Valparaíso se da de modo "pendular". Es decir, se establece un ritmo entre altas y



10- Fuente: elaboración propia a partir de cartografía digital Valparaíso, 2000

bajas centralidades, distribuido a lo largo de un eje longitudinal paralelo al mar, donde las áreas de mayor centralidad urbana están en torno de los Ejes Transversales, y se intercalan entre la zona fundacional y El Almendral, estableciendo un ritmo: alto-medio-bajo-medio-alto. La organización de las centralidades urbanas ha ido "saltando" entre ejes, según se han ido organizando los usos urbanos, la accesibilidad y la calidad del tejido urbano.

'No existe una zona que pueda llamarse 'el centro' de Valparaíso. Hay muchos pequeños centros. Tampoco hay una zona que pueda llamarse 'el centro comercial' de Valparaíso, ya que esta actividad se dispone a lo largo de las circulaciones, cruzando la ciudad en una extensa columna vertebral.' (PECCHENINO, 2005) (figura 11).

Si bien la centralidad del puerto se encuentra degradada, la recuperación de ella pasa el reconocimiento del espacio de borde entre puerto y ciudad como un área de integración ciudad-puerto. De allí que pueda ser entendida como un "umbral" que participa directamente de la espacialidad del Frente Portuario y de la ciudad, donde ambos redefinen permanentemente su carácter. Un espacio que aparece cuando se amplía la visión del

Frente Portuario como un espacio cerrado en sí mismo, y se mira la ciudad en torno de él:

A) por un lado, las edificaciones muestran diferentes niveles de conservación y degradación;

B) las manzanas se van fraccionando desde su compacidad original a medida que se han ido introduciendo nuevos usos y nuevas lógicas de hacer ciudad en este espacio de cambio;

C) las intensidades de los tránsitos peatonales marcan puntos de ritmo asociados con los accesos desde y hacia el borde entre puerto y ciudad;

D) el espacio público responde adaptándose a las centralidades urbano-portuarias.



11- Fuente: elaboración propia a partir de cartografía digital Valparaíso, 2000

En Valparaíso, el "umbral puerto-ciudad" aparece definido por las primeras manzanas del tejido urbano y la orilla del mar:

A) en los sectores Puerto-Aduana y Bellavista, implica sólo una manzana por delante del Frente Portuario;

B) en el sector Almendral, se extiende a dos manzanas, incorporando la avenida Brasil, como pieza única dentro el tejido del centro urbano y como potencial espacio de vínculo entre tejidos portuario y urbano. (Figura 12)



5. ESCENARIO DE POSIBLES TRANSFORMACIONES FUTURAS EN EL FRENTE PORTUARIO DE VALPARAÍSO

Actualmente, el puerto de Valparaíso presenta una morfología clara y de fácil interpretación, derivada del crecimiento y del ajuste al territorio y a la ciudad. Por su parte, la ciudad funciona, además del puerto, como cabecera de servicios del "Litoral Central" y del área metropolitana del "Gran Valparaíso", la segunda en importancia después de la capital nacional, y que concentra a una población de más de 700.000 habitantes, en conjunto con la ciudad balneario de Viña del Mar.

En el ámbito de los negocios, Valparaíso se ubica actualmente en el segundo lugar a nivel nacional, detrás del puerto de San Antonio, ubicado a unos 100 km de él; y en el cuarto lugar a nivel latinoamericano en tráfico de contenedores. Todo el proceso de transformación del puerto está teñido por la necesidad de la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) de contar con más suelo para almacenaje.

Esto ha derivado en una visión del puerto como una barrera entre la ciudad y el agua, lo que ha justificado un proceso paulatino de allanamiento del suelo portuario a base de la destrucción paulatina del patrimonio portuario edificado.

12- Fuente: elaboración propia a partir de cartografía digital Valparaíso, 2000



13- Imagen objetivo términos de referencia, proyecto "Puerto Barón". Fuente: sitio web Puerto Valparaíso, 2007

Sin embargo, el proceso desatado ha derivado en la puesta del suelo portuario en el mercado urbano, para lo cual se abrió una licitación a privados para el desarrollo de un mega-proyecto inmobiliario: Puerto Barón. Al día de hoy se cuenta con una imagen-objetivo del proyecto, y el Municipio ha modificado el Seccional del área, incluida dentro del Plan Regulador Comunal, para aumentar las alturas y permitir la construcción de enormes volúmenes destinados a comercio y residencia, principalmente. La propuesta existente, a nivel de manzanas y volumetrías, aparece ensimismada y orientada de espaldas a la ciudad (figura 13).

6. PREGUNTAS PARA POSIBLES ESCENARIOS FUTUROS EN LA RE-ARTICULACIÓN DE LA RELACIÓN PUERTO-CIUDAD EN VALPARAÍSO

Frente a esta realidad inminente, vale la pena detenerse y plantear algunas preguntas, que a nuestro juicio son claves para definir posibles escenarios futuros de transformación del área. Las respuestas posibles parten de la relación histórica puerto-ciudad:

6.1. ¿Qué tipo de transformación morfológica permite la forma del recinto portuario y su relación con la ciudad?

Para poder responder esta pregunta se debería considerar un estudio acabado de las posibilidades de transformación en el interior de la rada y en el borde del puerto, para saber si las condiciones de la rada permiten operaciones infraestructurales de gran escala.

6.2. ¿Es posible eliminar barreras infraestructurales entre ciudad y frente portuario generando accesos públicos a la orilla del agua?

Es posible, y para ello se deberían ensayar alternativas de transportes livianos, reorganización vial, formación de nodos intermodales, etc., que permitan incorporar las visiones más tradicionales de un gran espacio libre en el Frente Portuario, con conexiones de uso hacia la ciudad histórica.

6.3. ¿Es posible para Valparaíso crecer sobre la base de la operación de renovación del Frente Portuario?

Las posibilidades de expansión del borde litoral de la ciudad hacia el agua permiten pensar en operaciones a través de grandes plataformas o a través de muelles esbeltos, que permitan incorporar tejidos en su interior, como alternativas a las visiones de grandes contenedores en suelos libres.

6.4. ¿Es posible plantear un modelo alternativo al “enclave” de inversión turística?

Las fuertes presiones de los inversores privados hacia el control funcional y físico en el área de renovación han sido avaladas por una cierta incapacidad de los instrumentos de planificación urbana para definir un proyecto integral en el área de renovación

Por otra parte, la visión imperante tiende a desestimar la escala media de la ciudad y privilegia desarrollos económicos a gran escala, típicos de *waterfronts* renovados en otros contextos.

Así, la respuesta a esta pregunta requiere, por parte de la ciudad, optar por una renovación que opere por piezas autónomas o por piezas de ciudad, en continuidad con la estructura urbana existente.

A modo de síntesis

Estos cuatro temas permiten preguntarnos: ¿qué modelo de relación puerto-ciudad se está buscando para Valparaíso? ¿Se está pensando el Frente Portuario como una pieza urbana inserta en una ciudad singular? ¿O se piensa la renovación del puerto como una operación autónoma que se rige por leyes propias?

Las propuestas oficiales muestran al Frente Portuario de Valparaíso como una pieza única en el conjunto urbano y privilegian ordenaciones que consideran obsoleto el modelo urbano actual de Valparaíso de escala media y alta densidad, basado en un ajuste armónico al territorio de base. Priman las nuevas proporciones del edificado y el suelo libre, mostrando una escasa valoración de las relaciones entre Frente Portuario y ciudad existente, entre tradición arquitectónica y forma urbana; así como una conflictiva valoración del patrimonio portuario y urbano.

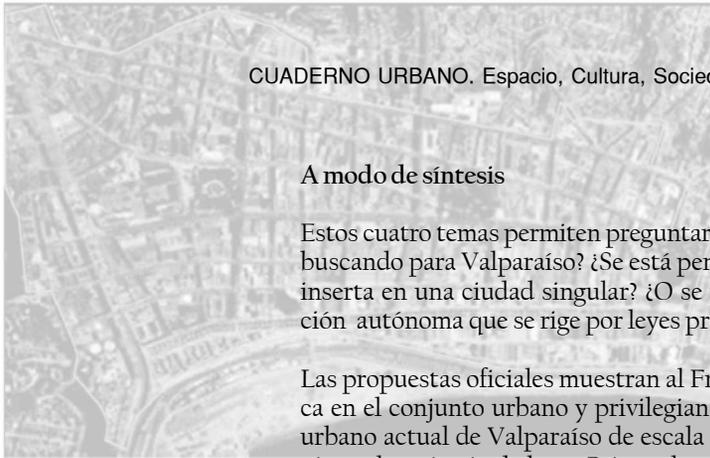
Toda la operación dará la oportunidad de ver, en breve, si ha sido posible responder a una operación de ciudad en el suelo portuario o si se ha tomado el camino fácil de la renovación urbana a gran escala, como modelo de éxito financiero a corto plazo, como tantos otros vistos en las últimas décadas.

CONCLUSIONES

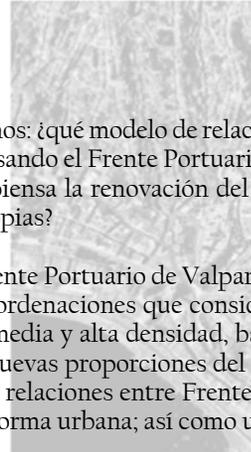
Dado el análisis planteado, es posible reconocer que la sucesiva configuración del Frente Portuario ha sido el principal motor de crecimiento y consolidación espacial de la ciudad, en el cual el puerto ha sido un elemento urbanizador, con importancia espacial y social, lo que se ha traducido en una centralidad física, además de la funcional.

También es posible afirmar que la transformación del Frente Portuario de Valparaíso implica la mayor oportunidad actual de crecimiento y renovación del centro urbano de la ciudad, dado el escaso suelo llano y su inmejorable posición y accesibilidad.

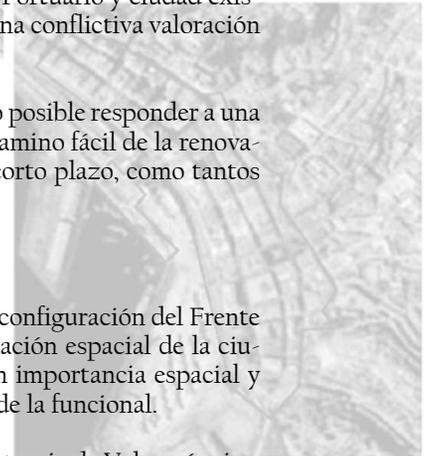
Por lo tanto, es posible afirmar que existen condiciones para el desarrollo de un proyecto de transformación urbano-portuaria que permita incorporar elementos específicos, con el objeto de prevenir procesos de formación de neo enclaves en el Frente Portuario. Para ello se propone considerar el umbral puerto-ciudad como espacio de vínculo, y su transformación como contribución a un proceso de recomposición integral de las relaciones puerto-ciudad en Valparaíso.



3. Sector Almendral



2. Sector Bellavista



BIBLIOGRAFÍA

- FERRADA, J. (2001) “Panorámica de la situación chilena”. En: *PORTUS*, N° 2, septiembre, 2001, pp. 42 – 44.
- MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO (2005) Valparaíso, Guía de Arquitectura, Ed. Junta de Andalucía, Dirección General de Arquitectura y Vivienda.
- PECCHENINO, R. (2005) *Apuntes porteños*. Fundación Renzo Pecchenino, segunda edición, primera reimpresión, Valparaíso.
- PIÉ NINOT, R. “Reflexiones en torno a la ordenación de los waterfronts”. En: *Actuaciones urbanas en Bordes Marítimos*, Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia, 1990, pp. 33-36.
- SUBERCASEAUX, B. (2001) *Chile o una loca geografía*. Editorial Universitaria, 11° edición, Santiago de Chile.

