

Beneficios potenciales de los procesos de reconversión portuaria

La Evaluación contingente en Valparaíso. Chile

Rolando BIERE; Pilar GARCIA-ALMIRALL

¹ Centro de Política de Suelo y Valoraciones, CPSV, Universidad Politécnica de Cataluña, UPC.

Av. Diagonal 649, 4ª Planta. 08034. Barcelona, España.

+34-934016398, rolando.mauricio.biere-arenas@upc.edu, pilar.garcia-almirall@upc.edu

Palabras Clave: áreas portuarias, regeneración urbana, métodos de evaluación.

Antecedentes

Este resumen pretende presentar los aspectos más relevantes de una ponencia que es parte de las investigaciones realizadas en el marco de la tesis doctoral del autor, en elaboración, titulada *Los procesos de reconversión de suelos portuarios, una estrategia de regeneración urbana. El caso del nuevo uso de suelo portuario en Valparaíso*. En la ponencia se plantea mostrar los aspectos conceptuales e históricos básicos de la ciudad-puerto en el marco de las diversas experiencias de reconversión portuaria iniciadas en la segunda mitad del siglo XX.

Se explica, como los procesos de cambio tecnológico en la industria y el transporte marítimo en la segunda mitad del siglo XX, que han implicado la obsolescencia de muchas instalaciones portuarias, han propiciado el fenómeno de la recuperación de zonas portuarias obsoletas para usos urbanos, fundamentalmente recreativos y de equipamientos colectivos, que conllevan una recuperación del espacio público de la ciudad para el ciudadano, provocando mejoras en la calidad urbana que conllevan un aumento en la calidad de vida y beneficios sociales.

Se realiza una estimación de los beneficios que se derivan de estos procesos de reconversión portuaria, explicando la utilización de la valoración contingente para obtener el valor de los bienes públicos, mediante la hipótesis de creación de mercados dónde los individuos pueden declarar su disposición a pagar por dichos bienes. Se realiza una evaluación cualitativa en Valparaíso, en el sentido de las mejoras en la calidad del espacio público y la consecuente calidad de vida urbana que las reconversiones portuarias conllevan.

Introducción

A partir de la segunda mitad del siglo XX, se ha hecho cada vez más común un proceso de transformación en las ciudades portuarias, que consiste en la liberación de sus fachadas marítimas, tradicionalmente de actividades portuarios. Estos procesos definidos como reconversiones portuarias (BRUTTOMESSO, 1999), [1] han generado una apertura de las ciudades al mar, construyendo nuevas áreas de

centralidad urbana que apartan la actividad industrial portuaria y dan cabida a nuevas actividades de ocio, comerciales, terciarias, turísticas y culturales.

Tradicionalmente un objetivo de estas transformaciones, ha sido la apertura la mar, dando libre acceso a los ciudadanos, con la exigencia de una mejora en la imagen de zonas que previamente estaban en desuso, lo que a su vez comporta una activación económica que otorga nuevas oportunidades (FAGENCE, 1995). [2]

Este tipo de actuaciones, tradicionalmente se han llevado a cabo como iniciativas públicas, con participación de privados, que se hacen parte de los beneficios económicos que en estas nuevas zonas se generan, fundamentalmente debido a que se generan presiones económicas de todo tipo, sobre áreas que previamente no tenían un potencial de uso urbano.

Evolución de la ciudad puerto al puerto-ciudad

Desde sus orígenes, las ciudades puerto, se han desarrollado en función de sus actividades portuarias y de las actividades económicas surgidas del intercambio y del comercio marítimo. Es así que su desarrollo y expansión han estado ligados a los procesos económicos derivados de la actividad portuaria, evolucionando así una relación biunívoca, puerto - ciudad, cuya problemática, no es ajena ningún puerto urbano del planeta y que en España, tiene una especial importancia y trascendencia, por la secular relación de convivencia que han mantenido y mantienen puertos y ciudades. (Fernández-Alonso, 2003) [3]

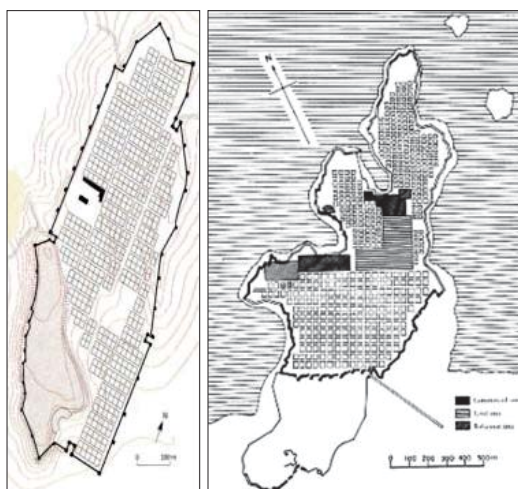


Figura 1: Planos de Olinto y Mileto. Fuentes: Camp, J y Fisher, E. 2004 y <http://www.tkk.fi> Página de la Universidad Tecnológica de Helsinki Fecha consulta, abril 2010.

Muchas de las grandes ciudades de la antigüedad alcanzaron relevancia por el hecho de ser ciudades portuarias, lo que les permitía estar en contacto permanente con otras tierras mediante el transporte de sus mercancías. La historia del transporte marítimo y el desarrollo de los puertos se remontan más allá de 3.500 años antes de Jesucristo. (Estrada Llaquet, 2003) [4]

Al hundirse el imperio romano decayeron el comercio y la navegación; el imperio bizantino se dedicó a seguir la tradición romana en un rincón del Mediterráneo y por

su lado el Islam no creó ninguna flota de guerra ni desarrolló una conciencia de pueblo mariner. Los reinos que van surgiendo dedican sus esfuerzos a la guerra terrestre sin prestar atención a la construcción de puertos que eran muy costosos. Con el surgimiento de las técnicas generadas a partir de la era industrial se produjo una explosión de los procesos y una especialización de las maquinarias usadas en las actividades portuarias que implicó, a su vez, la creación de extensas zonas destinadas a dichas tareas. Esto último implicó la extensión de las instalaciones necesarias para el funcionamiento portuario sobre el frente marítimo, comenzando en este momento la aparición de ‘barreras’ entre la ciudad y su zona portuaria y lo que es peor aún, un distanciamiento entre el habitante y su frente marítimo. (BIERE, 2007) [5] Desde los cambios posteriores a la época industrial, los procesos portuarios se han flexibilizado y esto significó que las infraestructuras portuarias han experimentado una transformación muy significativa, en tanto las grandes superficies utilizadas en los puertos industriales se reducen como consecuencia de la modernización y tecnificación de las tareas de transporte de mercancías, embarque y desembarque, etc. Frente a ello surge el interés económico que en gran medida se contrapone al interés ciudadano por recobrar esa parte perdida de la ciudad.



Figura 2: Opera de Sydney, Acuario de Baltimore y Palenque en Puerto Viejo de Génova.
Fuente: <http://www.plataformaarquitectura.cl>. Fecha consulta, septiembre 2004.

El concepto de puerto-ciudad se desarrolló en un primer momento de manera más bien intuitiva, sin embargo en la actualidad se pueden reconocer en algunos de estos sectores, ciertos patrones de proyecto y de estructura urbana que responden a este concepto, que determina estos sectores de suelo que acogen programas urbanos que vinculan la actividad portuaria con áreas de evidente vocación urbana y pública.

Método de valoración contingente: antecedentes

La ausencia de mercado (de precio) de los bienes públicos generados en las reconversiones portuarias, no implica que éstos carezcan de valor ya que tienen un *muy alto* valor social al contribuir, a mejorar el bienestar de los ciudadanos. Por ello, debido a la dificultad de dar un valor a estos nuevos productos, para valorar estos bienes públicos, la economía ha desarrollado desde mediados del siglo XX, diversos métodos, entre los que destaca el Método de Valoración Contingente (MVC) que consiste básicamente en la *construcción de un mercado hipotético* para obtener la disposición a pagar (DAP) de los individuos por un bien público. (MITCHELL y CARSON, 1989) [6] En el ámbito de las reconversiones portuarias ha sido SAZ, SALVADOR quien ha aplicado el método en el Muelle e la Costa e Castellón (2000) [7] y Fachada Litoral de Valencia (2003) [8]

Los individuos deben realizar valoraciones de elevada complejidad a partir de la información que se les provee a través de un cuestionario y, realizar una elección económica a través de la interpretación que hacen de dicha información.

Un ejercicio de valoración contingente conlleva cuatro fases:

- **Planificación y desarrollo.** Construcción del modelo conceptual donde debe quedar claro qué se pretende valorar,
- **Elaboración y administración de entrevistas.** Redacción del cuestionario y decisión del tipo de entrevista (personal, telefónica, etc.) El cuestionario tiene tres partes: escenario, preguntas DAP y preguntas al individuo,
- **Recogida de datos.** Aplicación del proceso de encuestas. (grupo de orientación, verificación de fallos, etc.) y
- **Análisis y publicación de resultados.** Es importante conocer tasa de respuesta, seleccionar modelo estadístico y validación

Aplicación del método de valoración contingente en Valparaíso

El objetivo general en este caso es el de la Transformación de dos áreas obsoletas que abren zonas de la ciudad al mar; MUELLE BARÓN, zona de almacenes y MUELLE PRAT, zona de la Plaza Sotomayor. Esta propuesta se plantea inicialmente en el marco de los denominados proyectos Bicentenario. Para ello, lo primero que se plantea es la definición de un imagen objetivo en la que se considera el *agua como elemento ordenador del suelo*, que se constituye como una sucesión de vacíos urbanos en el borde, contemplando el reciclaje de la Bodega Simón Bolívar y agregando como *elementos de soporte una rambla de borde costero y playas*.

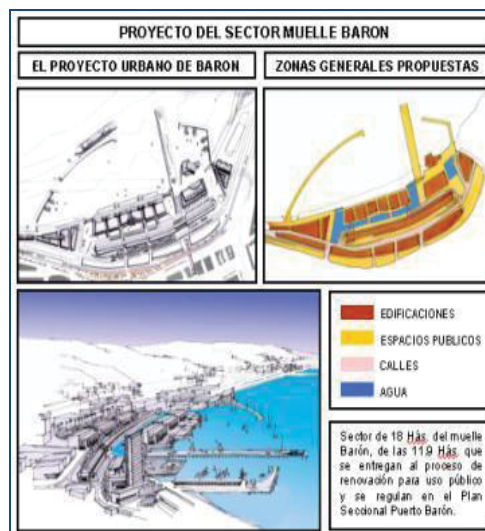


Figura 3: Definición de la Imagen Objetivo. Fuente: Elaboración propia, 2002.

Una vez conocidos los aspectos básicos del proceso y a efectos de desarrollar una experiencia específica se aplica la evaluación contingente, como experiencia de

prueba para detectar la disponibilidad de los habitantes y visitantes de la zona, a realizar aportaciones para la transformación y mantención futura.

Se define como *bien a valorar, la apertura del muelle barón*, en tanto es una zona que a priori plantea un beneficio hipotético mayor, ya que libera a la ciudad de una barrera física real existente. Se define una pregunta abierta, doble: ¿Estaría dispuesto a pagar... por...? ¿Cuánto? Respecto de la *elaboración y administración de entrevistas*, se trabaja con dos métodos de entrega; personales y por correo electrónico, con Word adjunto. (Personales; dos periodos de impartición, octubre 2005 y diciembre de 2005 y Electrónicas; periodo entre octubre de 2005 y junio de 2006) La *estructura del cuestionario* define un escenario con una descripción escrita, imágenes, tablas de datos y 5 preguntas. (DAP, alternativas posibles y 5 preguntas.) Asimismo incluye la situación del individuo; sexo, edad, barrio donde vive, etc., y 10 preguntas.

El proceso de recogida de datos se inicia el proceso durante un viaje a Chile con un *grupo de estudiantes de arquitectura* (4 año, curso de Urbanismo, Escuela de Arquitectura, Universidad de Valparaíso), y posteriormente se realiza un seguimiento durante una semana en octubre y una semana en diciembre de 2005. Se realiza una estimación de 400 *cuestionarios*, de los cuales se aplican 368.

Posteriormente se realiza el proceso de envío de mails, que se prolonga más de lo planificado, realizando menos cuestionarios que los previstos, Este se desarrolla entre noviembre de 2005 y junio de 2006, La última respuesta se recibe en octubre de 2006. Finalmente de la estimación de 600 cuestionarios, se envían 574 y se reciben 513. Una vez validadas y procesadas las respuestas, se obtienen los siguientes resultados. De los 368 cuestionarios personales, hay 357 aplicados correctamente (97,01%) y de los 513 por mail, hay sólo 378 respondidos correctamente (73,68%) Los resultados se muestran en la tabla síntesis siguiente:

APARTADO	PERSONALES	ELECTRÓNICAS	MEDIA	PONDERADA
VALORACIÓN SUBJETIVA DEL PROYECTO	8,20	8,90	8,55	8,41
MEDIA DE LA DAP (PESOS CHILENOS)*	\$ 23.243	\$ 17.671	\$ 20.457	\$ 21.571
Equivalencia en Euros	34,47 €	26,21 €	30,34 €	31,99 €
MEDIA X 5**	\$ 89.123	\$ 78.224	\$ 83.674	\$ 85.853
POBLACIÓN	308.137	308.137	308.137	308.137
VALOR BENEFICIOS SOCIALES DE LAS MEJORAS***	53.113.436,94 €	40.380.654,14 €	46.747.045,54 €	49.293.602,10 €

Tabla 1: Evaluación de resultados. *Equivalencia actual: 1 Euro = \$ 674,22 (05/10/2010)

Compromiso de pago anual por cinco años. * Media de la DAP por la población mayor de 18 años y por el número de los años de las obras.

Comentarios finales

A pesar de existir métodos comunes de trabajo y programas urbanos similares, la implementación de las tipologías de reconversión nace del estudio de necesidades y características específicas de cada ciudad o región. Además, éstas no sólo se limitan a reconvertir zonas portuarias obsoletas, sino al aprovechamiento de áreas urbanas costeras para ser renovadas, rehabilitadas, revitalizadas e integradas a un mismo proyecto. Finalmente, de esta ponencia se puede extraer de forma probada, la posibilidad empírica de utilizar el método de valoración contingente y su validez en

el contexto de las reconversiones portuarias, de utilidad para detectar el valor que los ciudadanos otorgan a las mejoras urbanísticas derivadas de estos procesos.

Referencias

- [1] **Bruttomesso, Rinio.** (1999) The Heritage of Water-Related Work. En: Bruttomesso, Rinio. (Ed.) Water and Industrial Heritage. Marsilio Editori. Venice, p.8-9.
- [2] **Fagence, M.** (1995) City Waterfront Redevelopment for Leisure, Recreation and Tourism: Some Common Themes, En Craig-Smith, S.J and Fagence, M. (Eds.), Recreation and Tourism as a Catalyst for Urban Waterfront Redevelopment, Praeger, Westport, Connecticut, London.
- [3] **Fernández-Alonso, Macario.** (2003) La Transformación de la Fachada Portuaria de Santander. En: Primer Encuentro Internacional sobre relaciones puerto-ciudad. Santander 15-19 de Septiembre.
- [4] **Estrada Laquet, José Luis.** (2003) Principios generales de planificación y explotación portuaria. En: Primer Encuentro Internacional sobre relaciones puerto-ciudad. Santander 15-19 de Septiembre.
- [5] **Biere, Rolando.** (2007) Procesos de reconversión portuaria, estrategias de desarrollo urbano. En: IV Congreso Internacional Ciudad y Territorio Virtual. Repensar la ciudad. Guadalajara, México, 1-3 de Octubre.
- [6] **Mitchell, R.C. y Carson, R.T.** (1989), Using Surveys to Value Public Goods: The Contingent Valuation Method, Resources for the Future, Washington, D.C, 1989.
- [8] **Saz, Salvador. del, García, L. y Palau, J.M.** (1999) Los beneficios sociales de la remodelación urbanística de la fachada litoral de Valencia: un estudio de valoración contingente. Editorial Civitas, Madrid.
- [9] **Saz, Salvador. del.** (2003) Los beneficios sociales de la recuperación de zonas portuarias para usos recreativos: un estudio comparativo. En: Revista valenciana de economía y hacienda, ISSN 1577-4163, 9(III).