

# RECONVERSIONES PORTUARIAS Y WATERFRONTS; Valparaíso y Río de Janeiro ¿Utopía o realidad?

BIERE Arenas, Rolando y GARCIA Almirall, Pilar

([rolando.biere@upc.edu](mailto:rolando.biere@upc.edu), [pilar.garcia-almirall@upc.edu](mailto:pilar.garcia-almirall@upc.edu))

Centro de Política de Suelo y Valoraciones (CPSV), Departamento de Construcciones Arquitectónicas I (CAI), Universidad Politécnica de Cataluña (UPC)

## Palabras clave

Reconversión portuaria, waterfront, gestión público-privada, plan maestro, oportunidad en el urbanismo.

## Resumen

Existen diversos estudios acerca de los procesos de reconversión portuaria y de sus frentes marítimos o “waterfronts” sobre todo en el sentido de la conjugación de los intereses de la colectividad y de los privados por las presiones económicas existentes sobre estos suelos, que liberados de sus usos portuarios o industriales anteriores, pasan a tener disponibilidad urbana. Estas operaciones que han comenzado hace ya más de medio siglo tienen sus grandes referentes en Europa y América del norte, sin embargo Puerto Madero en Buenos Aires ha sido también paradigmático en la recuperación de una zona previamente deteriorada y obsoleta de la ciudad. Una de las grandes cuestiones de estos procesos es la compatibilización del interés público y el privado, por eso es interesante investigar, como nuestras ciudades latinoamericanas se plantean la gestión y desarrollo de estos procesos. Valparaíso y Río de Janeiro han realizado en esta última década esfuerzos por materializar procesos en este sentido y estos son objeto de esta ponencia.

## 1. Antecedentes

Esta ponencia 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*. Se plantea en la idea de analizar los procesos de reconversión portuaria y de frentes marítimos o “waterfronts” llevados a cabo en Valparaíso y Río de Janeiro en esta última década, sobre todo en el sentido de la conjugación de los intereses de la colectividad y de los privados por las presiones económicas existentes sobre estos suelos, que liberados de sus usos portuarios o industriales anteriores, pasan a tener disponibilidad urbana. Se persigue además entender sus marcos regulatorios y estrategias de gestión implementadas,

asó como sus éxitos y fracasos, con la finalidad de vislumbrar los posibles resultados y de develar los aspectos positivos y negativos de estos procesos, a efectos de valorar la viabilidad de los mismos y determinar finalmente si estos se pueden considerar una utopía o una realidad, en el marco específico de la orientación general del congreso.

## **2. Acerca de las reconversiones portuarias**

Desde la segunda mitad del siglo XIX hasta la actualidad tiene lugar la especialización y desarrollo de los puertos que traerá como consecuencia la separación y aislamiento de la ciudad. 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, 2003)

Desde los cambios posteriores a la época industrial, los procesos portuarios se han modernizado y flexibilizado y esto significó que las infraestructuras portuarias han experimentado una transformación muy significativa, en tanto las grandes superficies que utilizaron los puertos industriales se reducen como consecuencia de su modernización y tecnificación de las tareas de transporte de mercancías, embarque y desembarque, etc.

Esta situación, además de la tendencia a crear puertos secos y zonas de transferencia de carga y almacenamiento de contenedores en áreas alejadas del puerto y de la ciudad, implica que grandes superficies de suelo que eran utilizadas para tareas portuarias sean destinadas a nuevas funciones que a priori podemos definir como urbanas, siendo estos suelos entregados al uso de la ciudadanía e integrándose al tejido de la ciudad, generando así una serie de intereses, sociales y económicos por 'apropiarse' de ellos.

Surge así la necesidad de desarrollar estos nuevos suelos y de generar nuevos programas urbanos, por lo que se plantea la pregunta ¿qué hacer con estos suelos en primera línea de mar? Frente a ello surge de inmediato el interés económico que en gran medida se contrapone al interés ciudadano por recobrar esa parte perdida de la ciudad.

Este interés económico exige un cambio. Los espacios portuarios no pueden limitarse a una transformación funcional, se debe crear una nueva ciudad, un nuevo espacio abierto al ciudadano, una nueva imagen de ciudad, de éxito y esto exige, en muchos casos, la construcción de un ícono. Por ello al recordar imágenes de algunas ciudades puerto,

posiblemente lo primero que aparece en nuestra mente serán aquellos edificios emblemáticos o espacios públicos significativos que han sido los emblemas de las transformaciones.

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 de transformación de zonas portuarias obsoletas, definidos como reconversiones portuarias (BRUTTOMESSO, 1999), han sido desarrollados en diversas ciudades europeas, norteamericanas, asiáticas e incluso latinoamericanas, debido a necesidades específicas de transformación y modernización de sus procesos y sus territorios interiores, que en muchos casos ocupan zonas extensas de suelo y cuyo deterioro o desuso eran entendidos como fuentes principales de un decaimiento extensivo a las actividades económicas de la ciudad. Las intervenciones desarrolladas han generado una apertura de las ciudades al mar, construyendo nuevas áreas de centralidad urbana que apartan la actividad puramente industrial portuaria y dan cabida a nuevas actividades fundamentalmente de ocio, comerciales, terciarias, turísticas y culturales. De hecho el objetivo básico de estas transformaciones, tradicionalmente ha sido la apertura la mar, dando libre acceso a los ciudadanos a estas áreas, con la exigencia que ello conlleva 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)

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.

Estas actuaciones, además producen mejoras medioambientales, urbanísticas y sociales (externalidades positivas) para la ciudad y sus habitantes, cuyo valor es necesario conocer, cuantificar e incluso evaluar. Ahora bien, este proceso de evaluación no es simple, ya que estas transformaciones asumen en gran medida valores propios de los bienes públicos y no siempre existe un mercado para los productos resultantes. Sin embargo esta ausencia de mercado no implica que carezcan de valor ya que presentan un valor social de primer orden, al generar una mejora sustancial de los espacios públicos, con el consiguiente bienestar para los habitantes.

Además, al igual que en el caso de Valparaíso que tiene un rol de cabecera provincial, algunas de estas ciudades eran el centro de un territorio metropolitano o incluso capitales de estado o provincia, por lo que su decaimiento afectaba la economía regional. Curiosamente, tanto los problemas como las soluciones que adoptaron estos diversos bordes costeros fueron parecidos, si bien las soluciones formales, espaciales y arquitectónicas se han desarrollado acorde a la realidad propia y a su momento histórico, hay similitudes de objetivos, programa y estructura de gestión.

*“En los años 60 y 70 nos encontramos que con tal de atraer desarrollo se promovieron torres residenciales aisladas en terrenos privados y separadas de los desarrollos comerciales. En los años 80 se abordó el borde en forma mixta y turística. El énfasis de los años 90, en que el borde ya tiene una dinámica propia, es generar un borde muy público y amable, que se suture con el resto de la ciudad.”* (BUSQUETS, 1990)

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.

Dentro de este contexto y a priori se puede definir el objetivo de Valparaíso en el de generar los incentivos que detonaron los proyectos en los años 70, de ciudades como Boston, Baltimore y San Francisco, pero incorporando las restricciones y sofisticación de bordes en desarrollo o de ciudades llenas de actividad, de fines de los años 80 y los 90, como son los casos de Barcelona, Sídney o Buenos Aires, sin mencionar algunos de los casos asiáticos como Yokohama, en que el volumen de inversión y las altas tecnologías aplicadas son casi imposibles de igualar.

El Porto Vecchio de Génova con las obras de Renzo Piano, la Opera de Sydney, o el Port Vell de Barcelona, que no se imagina hoy sin el Maremàgnum, son ejemplos de estas nuevas imágenes de ciudad. Antes de las transformaciones llevadas a cabo, estos lugares eran extensiones de suelo infrautilizadas o zonas de almacenamiento y de estructuras portuarias deterioradas, sin embargo actualmente, estos nuevos espacios abiertos a la ciudadanía y de gran interés comercial y turístico, han sido producto de procesos de transformación portuaria y se han convertido en sectores propios de la ciudad o en sectores que pueden ser llamados de ‘puerto-ciudad’.



Figura 2: Opera de Sídney, Acuario de Baltimore y Palenque en Puerto Viejo de Génova.

Fuente: <http://www.plataformaarquitectura.cl>

Los procesos de gestión de estas ciudades han sido diversos sin embargo tras un sistema de prueba y error avanzaron hasta encontrar un camino exitoso. Entre las estrategias de gestión a modo de administraciones o instituciones, que se han utilizado en algunas de ellas se destacan *“Corporaciones de Desarrollo creadas específicamente para el borde, Agencias Públicas estatales o locales con atribuciones de gestión e implementación de la renovación urbana (Boston Redevelopment Authority, Mass port, New York Port Authority).”* (CADE-IDEPE / URBE, MOPTT. DOP, 2000)

Asimismo las corporaciones público - privadas, como en el caso de Buenos Aires con la creación de la *Corporación del Antiguo Puerto Madero*. Otro aspecto que se repite es el de personajes públicos o alcaldes que han impulsado esfuerzos propios e institucionales y han convertido el tema de la transformación del borde en *‘su causa’* y la han liderado como gerentes contra viento y marea, como el caso de *Ed Logue* en Boston o en la actualidad Eduardo Paes, alcalde de Río de Janeiro, abanderado indiscutible de las complejas transformaciones realizadas en la ciudad.

También es reiterativo el caso de empresarios que a través de proyectos de inversión privada con gran énfasis en lo público han atraído la atención del público al borde, sobre todo en Norteamérica, en ciudades como Miami, Nueva York y Boston. Otro caso es el de arquitectos urbanistas, como Oriol Bohigas en Barcelona, que han liderado las transformaciones por medio de proyectos específicos.

Sin embargo y más allá de las diferencias naturales de cada caso por sus períodos, normativas y situaciones geográficas, casi todas las entidades que lideraron la gestión tienen algo en común: *“ninguna fue la misma entidad pública existente que amplió sus responsabilidades para incluir la gestión del borde.”* (SISPLADE LTDA, 2002) Es decir se concentraron en el borde sin desviar su atención a otras responsabilidades, lo que sin duda permite generar un impulso y una efectividad mayores.

Hablar en nuestros días, de ciudades portuarias significa, plantear cuestiones y hacer juicios de valor sobre una de las más complejas categorías de estructuras urbanas que podemos

observar hoy. Cuando hablamos de ciudades portuarias, debemos recordar que hablamos de ciudades marítimas, o de ciudades fluviales o de ciudades situadas en los bordes de lagos o en el interior de lagunas; dicho brevemente hablamos de ciudades que han nacido y se han desarrollado gracias a su relación íntima y profunda con el elemento acuático: es decir, hablamos de ciudades de agua. (BRUTTOMESSO, 1999)

Los procesos de reconversión portuaria realizados en estas ciudades de agua se pueden considerar como todas aquellas intervenciones de revitalización, reciclaje, renovación, ordenación, rehabilitación o remodelación de infraestructuras portuarias subutilizadas u obsoletas, cuya finalidad última es la de promover nuevas actividades comerciales, turísticas, culturales y urbanísticas en la interface ciudad-puerto, contribuyendo de esta forma con el desarrollo socio-económico global de la ciudad.

### **2.1. Ciudad, puerto y waterfront**

En la cronología histórica la relación de las ciudades con el mar se fortalecía a través de la actividad portuaria, los puertos constituían los ejes fundamentales de intercambio en el escenario donde colonias y metrópolis eran los actores. El papel natural del sistema portuario siempre fue de articulador de los flujos nacionales con la circulación mundial de mercancías, estos flujos cambiaron radicalmente y acabaron comprometiendo el vínculo histórico de mutua dependencia del puerto con el núcleo urbano que se desarrollaba en su entorno a lo largo de los siglos.

Actualmente los puertos, de manera general, se organizan sobre bases productivas que ya no se caracterizan por las grandes concentraciones industriales (*fordistas*). Hoy los sistemas productivos están organizados en redes (*industrias flexibles, posfordistas*) y en sintonía con el desarrollo del comercio mundial conectando industrias y servicios. En este sentido se evidencian nuevas políticas portuarias relacionadas con nuevas exigencias de infraestructura y de integración con el territorio urbano y con la actual red mundial de transportes. Desde esta perspectiva se intenta ilustrar las posibles causas del “*vaciamiento*” de áreas céntricas de usos industriales específicos y por otro lado la aproximación de una nueva afinidad entre puertos, ciudades, política y economía.

La organización flexible sobre el territorio determinó un cambio profundo en las redes transportistas y sobre el papel que los puertos pueden desempeñar en ellas. Existe una nueva logística, proporcionada por el desarrollo de las tecnologías de la información, que permite construir una red cada vez más integrada entre los diversos continentes, países y ciudades.

Además de las nuevas tecnologías, los cambios políticos y económicos impulsaron una nueva concepción del papel de los puertos, de sus áreas adyacentes y de las áreas urbanas cercanas a ellas. En esa nueva economía portuaria las formas urbanas desempeñan un papel céntrico y es en esa relación ciudad-puerto donde es marcado el pasaje de un periodo industrial para la fase de comercio y de servicios que determina una nueva correspondencia urbana entre ambos.

Áreas anteriormente restringidas al mercado se hicieron accesibles con la revolución de los transportes caracterizada especialmente por la “*containerización*”, en cambio la evolución de esos servicios de transporte marítimo obligó los puertos a operar navíos de mayor porte. Una vez que son necesarias cada vez mayores extensiones de superficie terrestre para cada embarcación atracada en el muelle los puertos localizados en centros urbanos se reconocieron en dificultades sobre la carencia de espacio para movilidad y almacenamiento de cargas portuarias.



Puerto de Singapur  
Fuente: John Stanmeyer

El concepto originalmente empleado de puerto como solamente puerta de entrada pasa a ser sustituido por una concepción más flexible y adecuada al actual escenario globalizado. El puerto pasa a tener una connotación más contemporánea de centro de desarrollo. Ese cambio de enfoque requiere nuevas condiciones y muchas veces el espacio originalmente ocupado por las áreas industriales no se adecua más a las necesidades vigentes. Tal vez por eso muchos centros urbanos se depararon con la herencia de carcasas de la industrialización pesada de la primera mitad del siglo XX (LORES, 2003).

De esta manera, espacios portuarios históricos técnica y económicamente obsoletos abrieron los debates acerca de la reutilización de áreas portuarias. Revelaron así la capacidad de la sociedad de “abandonar” la era industrial a través de la valoración de la ciudad como polo de atracción de las nuevas unidades productivas y consumistas.

En la actualidad, se han logrado avances considerables, en cuanto a reconstituir la relación de la ciudad y el puerto. La mejora de las relaciones puerto-ciudad, la elaboración de un modelo de gestión conjunto que aproveche las condiciones favorables de ambos y que potencie los factores de crecimiento endógeno del puerto, de la ciudad y de su más amplio hinterland es una gran alternativa para el desarrollo de la ciudad portuaria.

Es importante que dentro de un proceso de reconversión se preserve la identidad de los barrios contiguos al área tratada por medio del tratamiento de los accesos, restauración de techos con edificaciones significativas y el tratamiento y manutención de plazas con características de centro de barrio, conformando una visión de calificación urbanística y arquitectónica, con la preservación del patrimonio histórico. Dentro del concepto de reconversión de espacios portuarios se incluye el estudio de la relación de las ciudades con sus waterfronts, relación esta última tanto con el mar como con una rivera de un río. La mejora de las relaciones puerto-ciudad, la elaboración de un modelo de gestión conjunto que aproveche las condiciones favorables de ambos y que potencie los factores de crecimiento endógeno del puerto, de la ciudad y de su más amplio hinterland es una gran alternativa para el desarrollo sustentable de la ciudad portuaria. (BERMELLO, 1997)

La nueva imagen de la ciudad nos distancia hoy de aquella estructura simple que introducía Kevin Lynch, al referirse a los elementos conformadores de ésta como el nodo, el centro, el hito, el campo, etc. Hoy este concepto pasa por la generación de grandes imágenes colectivas y específicas que se asocian al éxito de unas ciudades por sobre otras, en que todas aquellas ciudades cuyo *Skyline* sea reconocible por los individuos del mundo pueden decir que tienen construida su imagen a nivel global. La Opera de Sydney, los puentes de Calatrava en Sevilla, las torres gemelas de Nueva York, a pesar de que ya no estén, son iconos que se asocian a la ciudad y son imágenes que se han construido como parte de grandes procesos de transformación, asociados siempre a estrategias de gestión.

Uno de los aspectos que se considera cada vez más en los procesos de transformación urbana es la forma de conseguir que el proyecto urbano sea uno sólo con el proyecto económico y social y por sobre todo sea capaz de construir estos iconos, signos del desarrollo y emblemas de la nueva imagen de la ciudad.

La necesidad de la obra de arte o del monumento en la ciudad y el requerimiento de imágenes que se asocien a la grandeza de ésta es muy antigua, *“Por diversas razones la edificación de monumentos en las ciudades está íntimamente ligada a la necesidad de auto glorificación, sea a instancia, nacional, regional o local...”* (SARDO, 2002)



Esta voluntad de generar una imagen identificable del espacio público de una ciudad, conlleva que las administraciones locales al momento de planificar las transformaciones, implementen una estrategia de regeneración capaz, desde sí misma, de producir esa nueva imagen de ciudad deseada, siempre asociada a una estrategia de marketing con el objetivo de conseguir un posicionamiento de la ciudad.

Los waterfronts, de frentes marítimos o fluviales se entienden como regiones en que predominan imágenes paralelas de riqueza y decadencia históricas. Hoy presentan un nuevo ciclo de vida a través de experiencias innovadoras que se han hecho cada vez más numerosas en todo el mundo. Estos proyectos tenían por objetivo proporcionar la reintegración de áreas degradadas. Desde esta perspectiva el objetivo se caracteriza por adecuar o adaptar tejidos urbanos ya existentes a nuevas situaciones que materialicen un ideario estratégico (defendido sobre todo por diferentes actores políticos y agentes económicos) articulado a intereses específicos y a producción de ambientes compatibles con la *“nueva era urbanística.”* Es el espacio urbano adecuado a la nueva dinámica económica como primer paso de inserción en el panorama mundial de ciudades competitivas. (ARANTES, 2000)

### **3. Los casos de estudio**

La mayoría de las ciudades puerto de Europa, EEUU y Asia, salvo destacadas excepciones (como por ejemplo la ciudad de Génova), están localizadas en zonas con una topografía más bien plana y sus zonas portuarias han sido extensas en algún momento de su historia, hecho que ha significado muchas veces, que su población no ha tenido conocimiento de su borde marítimo, por lo que sus procesos de reconversión, de zonas portuarias en desuso, en focos de desarrollo y de apertura de acceso público al borde, como áreas de puerto-ciudad, han sido muy bien acogidos por sus habitantes que han visto abiertas nuevas perspectivas de vivir sus bordes costeros o waterfronts.

#### **3.1. Valparaíso y su estrategia**

El caso de Valparaíso es distinto, ya que si bien no puede acceder al borde, desde sus cerros lo ve permanentemente. Así y todo el decaimiento de la ciudad genera la urgencia por solucionar un problema visible y recuperar el borde costero con desarrollo y generando empleo, sin embargo en ese suelo no es sencillo incorporar nuevos elementos volumétricos contemporáneos a la ciudad, lo que invita a pensar en los elementos programáticos y volumétricos que han servido de base en los programas de recuperación de otras ciudades puerto en el mundo.

Los terrenos a ser transformados deben asociarse a la trama urbana y conectarse fluidamente con ella, por lo que es necesario que tengan suficiente consistencia en el sentido de definir un programa de desarrollo que incentive la inversión privada y la canalice, mediante la materialización de los proyectos específicos. Lamentablemente la franja central, entre el área al norte de la Plaza Sotomayor y el borde sur del sector de Barón, es muy angosta y está totalmente aislada de la ciudad por la Avenida Errázuriz y las líneas ferroviarias, hecho que dificulta la accesibilidad hacia el borde costero de la ciudad.

Luego el área de transformación que queda enmarcada en el sector del muelle Prat, no tiene suficiente superficie para acoger actividades que detonen un desarrollo auto sustentable y rentable, asimismo no es fácil que se transforme en un centro de contacto con el centro urbano, en tanto su área de influencia sólo trasciende a la Plaza Sotomayor. Luego se requiere potenciar su programa de actividades para reforzar el turismo y realizar una oferta interés para de visitar.

Por otra parte es básico transformar los terrenos de Barón, que son más amplios y accesibles y permitirían generar un polo de desarrollo, que detone más fácilmente el sector de Avenida Argentina y el Congreso Nacional.

A su vez los terrenos entre Yolanda y Caleta Portales, si bien son más viables a corto plazo para ser ofrecidos al sector privado, están aislados del centro y por lo tanto podrían derivar hacia un desarrollo aislado y esto generaría un '*rechazo*' a los usos mixtos y públicos, que son claves para detonar un desarrollo en el borde.

Frente a este panorama de la disponibilidad de suelo, es que las decisiones han apuntado según los estudios previos y según lo dispuesto en el Plan maestro en desarrollo a que el suelo a ser transformado corresponda al suelo del sector del muelle barón, generándose además una transformación menor en el sector del muelle Prat.

Hasta este punto es lógico pensar en una orientación programática del suelo enfocada hacia actividades turísticas y de uso público peatonal, sin embargo cabe una pregunta a responder más tarde, ¿es rentable dejar un suelo de primera línea de mar sólo como de uso público y sin actividad económica?

El borde Costero de Valparaíso ha sido estudiado a lo largo de los años por autoridades, empresas portuarias, universidades, y profesionales del rubro. Existen por ello diversas propuestas formales como de gestión para su desarrollo, que podemos clasificar en dos tipos. Las visiones más ambiciosas, que requieren para implementarse un cambio no sólo en Valparaíso, sino en la estructura política y económica del país.

*“Estas propuestas habitualmente presentadas por académicos y profesionales del diseño, si bien son muy interesantes, e incluso podrían ser deseables en el largo plazo, han agregado además del desafío existente de romper la inercia del decaimiento, la responsabilidad de que antes de abordar Valparaíso deban producir cambios que escapen a la ciudad puerto como: la cantidad de los ministerios, trasladar las embajadas y el ejecutivo a Valparaíso, organizar los juegos olímpicos, generar el polo turístico arquitectónico más importante de América latina, etc.” (CADE-IDEPE / URBE, MOPTT. DOP, 2000)*

Desde otra perspectiva está el desarrollo de planes maestros, planes seccionales; propuestas de planificación más específicas desarrolladas por entidades del puerto como por autoridades de la región, patrocinadas por profesionales municipales con el fin de generar seccionales de imágenes específicas para sectores relevantes como la Plaza Sotomayor, el muelle Prat, Yolanda, Caleta Portales, etc.

En este camino hay una diversidad de propuestas y aún cuando muchas de ellas han quedado en papel o bien han sido transitorias, la mayoría considera la apropiación del borde como paseo público y han mantenido presente el tipo de proyectos deseables para la comunidad y la envergadura de éstos. Ejemplo de esto anterior es que al momento en que el seccional Yolanda avanzaba hacia la concreción final esperada, pero derivó luego a una propuesta privatizadora y mayoritariamente residencial, la Municipalidad modificó los usos de suelo, alejando su factibilidad inmediata, cautelando los terrenos del borde para tareas mayores, dando muestra de una efectividad de respuesta con el fin de conseguir los fines comunes más esperados.

Estas últimas intervenciones de carácter de planeamiento han dejado propuestas y han concretado algunas acciones para capturar el borde, como las recientes y aun inconclusas pasarelas al borde. Sin embargo han carecido de lo más importante, una estrategia de gestión global, un estudio de viabilidad económica asociada y una estrategia de implementación a escala de lo que un proceso encaminado a revertir el decaimiento económico de Valparaíso necesita.

El caso de Valparaíso es el primero de esta envergadura desarrollado en Chile que incorpora el trabajo conjunto de privados en la estructuración de un suelo costero de manera que sea de uso público. El primer elemento que se considera es el suelo que será objeto de las transformaciones, que corresponde a una parte del actual suelo de uso portuario que debe entonces responder al anhelo de transformación. Por esto se ha realizado un proceso encaminado a la consecución de su nueva imagen, que ha involucrado diversas acciones y actores en el tiempo. Las autoridades competentes como la *Dirección de Obras Portuarias*

de la región y la *Municipalidad de Valparaíso* en acuerdo con la *Empresa Puerto Valparaíso* inician los procesos para que esta última comience el desarrollo del *Plan Maestro Portuario*, como instrumento adecuado para definir el proceso de transformación del suelo portuario.

Es básico que en una primera etapa de este plan se utilicen como antecedentes, todos los informes que existían y que habían sido ejecutados tanto a nivel del municipio como de las administraciones regionales y por parte de la Empresa Puerto Valparaíso.

El gran problema, ha sido que posteriormente a la implementación de un Plan Maestro en 2000, que contaba con una gran aprobación ciudadana, se han producido una serie de modificaciones, que han paralizado el proceso, tanto así que una de las metas objetivo para la materialización de las transformaciones, como ha sido la celebración del bicentenario en 2012, ha pasado, sin siquiera haberse comenzado las obras, sin siquiera contar con un Plan Maestro que tenga fuerza de ley y mucho menos que cuente con el soporte de la ciudadanía y con una sensación generalizada de fracaso.

### **3.2. Renovación del puerto de Río de Janeiro y su waterfront**

La modernización del Puerto de Río, el segundo puerto brasileño respecto del transporte de carga, se plantea como punto de referencia para el nuevo ciclo de desarrollo brasileño. En la primera década del siglo, cuando Río era todavía la capital del país, la ciudad desarrollo grandes transformaciones urbanas en la zona central y en su zona portuaria, enorme vertedero se llevó a cabo la instalación del nuevo puerto, llamado el tramo de *muelle de Gamboa*. Fue entonces cuando Río ganó el título de "*La Ciudad Maravillosa*", debido a la armonía entre el mar y la montaña, el bosque urbano y la Bahía de Guanabara.

El Pan de Azúcar y la estatua del Cristo Redentor son símbolos internacionales, no sólo en Río de Janeiro, pero en todo Brasil.

Ahora, al final del siglo, el Puerto de Río se somete a renovación total, lo que reduce su longitud a la mitad del muelle de la ciudad y la liberación de los 3,5 kilómetros de muelle de Gamboa. La carga de Puerto reorganizado debe operar sólo en las nuevas secciones del muelle y de la castaña S. Cristóbal, con mejores condiciones para la actividad portuaria moderna.

El objetivo es duplicar el manejo de carga, desde los actuales 5,5 millones de toneladas a 12 millones en cinco años. Por otro lado, poco a poco será restaurado a la vida urbana del muelle de Gamboa, con su extensión comparable a la línea de flotación famosa playa de Copacabana en el lado sur de la ciudad.

La ciudad de Río de Janeiro surgió de la Bahía de Guanabara y en la actualidad el centro de la ciudad se mantiene como referencia para las proyecciones futuras del crecimiento urbano, con hermosos paisajes marinos.

Debido a los problemas de la contaminación ambiental, se desarrolla el programa de descontaminación de la Bahía de Guanabara, que en la revitalización de los *Docklands*, como herramienta para la movilización de la comunidad.

El muelle de Gamboa mantiene el recuerdo de la intensa actividad en el pasado, que los monumentos son testigos mencionados por el patrimonio histórico y cultural. Su ciudad está tomada por la gran oportunidad de recuperar los valores importantes de la comunidad dentro del Programa de Revitalización Urbana, asociada a la modernización del Puerto Fluvial, en la forma de lo que podría llamarse "*Ciudad-Puerto de Río*". Esta es un área urbana con cerca de 130 hectáreas de infraestructuras totalmente conectada con el centro de la ciudad, entre ellos tres barrios: Gamboa, Santo Cristo y de la Salud.

El proceso comienza con la definición de su programa de módulos de actividades

- Ferias, exposiciones y muestras: 3.500 m<sup>2</sup>
- Centro de Convenciones: 300 en forma
- Hotel: 4.250 m<sup>2</sup>
- Muelle de Cafés: 8.800 m<sup>2</sup>
- Centro de Festivales: 3.500 m<sup>2</sup>
- Cines (10 salas): 6.100 m<sup>2</sup>
- Parques: 16.160 m<sup>2</sup>
- Oficinas - Centro de coches: 2.399 plzas
- Estacionamiento / Parking: 12.000 m<sup>2</sup>

#### **4. Comentarios finales**

A la luz de los diversos marcos normativos existentes, podemos decir que en general existe un soporte legal para la gestión del desarrollo urbano, sin embargo esto no significa que ese soporte esté estructurado de manera coherente en lo que a transformación de suelos portuarios se refiere, no sólo desde la superposición de funciones entre las distintas administraciones, sino también desde la participación de las empresas portuarias específicas y desde los propios municipios.

Una transformación de este tipo debe gestionarse desde la perspectiva de la construcción del espacio público, donde estos "nuevos" suelos serán puestos en el circuito de producción,

demostrando su rentabilidad social para la comunidad y comercial para los privados; entendiendo el espacio público como un “negocio” en sentido positivo para los habitantes y para el propio desarrollo de la ciudad.

El aspecto de la distribución de tareas y determinación de competencias entre lo público y lo privado es un elemento que se debe determinar previamente a la generación de las acciones, como un marco conocido por todos y con incentivos claros para la acción privada, preservando a su vez el valor potencial de ocupación como espacio abierto y de uso público del nuevo suelo para la ciudad, que sin duda es de gran interés privado por las plusvalías que en él se producirán, sumadas a las disputas por el territorio de borde entre las actividades comerciales y recreativas.

La superposición de jurisdicciones entre actores, con distinto grado de tuición sobre el suelo, que defienden sus propios intereses, exige clarificar el papel de cada uno y la creación de una instancia administrativa adecuada, *Gerencia*, para hacerse cargo del proceso de transformación y definir hasta donde llegarán sus atribuciones y deberes.

*La potenciación de una corporación de iniciativa pública parece ser la mejor vía para canalizar una transformación ambiciosa en el ámbito ciudadano y realista al nivel de los inversores que han de responsabilizarse de darle contenido y explotación a medio plazo.*  
(BORJA y CASTELLS, 1997)

En el sentido de la *relación puerto ciudad*, se debe reforzar la idea, que a pesar de los procesos históricos de diferenciación entre puerto y ciudad, estos son en un principio, inseparables, no en un sentido funcional, sino en un sentido simbólico, en tanto el puerto ha sido imagen de las ciudades puerto y en un sentido simbiótico en tanto entidades dependientes que pueden entenderse una sin otra. Luego de décadas de conflicto, a fines del siglo XX se confirma la separación del puerto (activo) ciudad y se procede, no sin problemas a la reconversión de los viejos muelles. Los problemas se concentran en los puertos que no han procedido a un desplazamiento longitudinal y se enquistan en el frente marítimo urbano, por ello un elemento fundamental para los procesos de reconversión es el desarrollo de un plan de gestión del puerto que permita implantar nuevas estructuras como puertos secos, fuera del frente litoral, liberando suelo para su futura reconversión.

Es preciso arbitrar medios de difusión de las externalidades positivas que el puerto proyecta sobre la ciudad. No se trata de hacer constar cifras en un anuario estadístico sino de dar información inteligible a los ciudadanos de forma comprensible y convincente.

## 5. Referencias

- ARANTES, Otília (2000) "*Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas.*" In A cidade do pensamento único – desmanchando consensos, Petrópolis, Vozes, pp. 11-70.
- BERMELLO Ajamil, Willy, & Partners. (1997) En: 6e conférence internationale villes et ports. USA.
- BIERE Arenas, Rolando. (2003) "*Transformación del suelo portuario, un modelo de gestión. El caso del nuevo uso del suelo portuario en Valparaíso - Chile.*" Tesina de Máster en Gestión Urbanística FPC-UPC. Editorial Centro de Política de Suelo y Valoraciones, CPSV. UPC. Barcelona. 2003. ISBN 84-8157-405-8
- BORJA, Jordi y CASTELLS, Manuel. (1997) "Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la Información." Taurus Ediciones. Madrid. ISBN 84-306-0269-0
- BRUTTOMESSO, Rinio. (1999) "*The Heritage of Water-Related Work.*" En BRUTTOMESSO, Rinio. [ed.] (1999) "Water and Industrial Heritage" Marsilio Editori. Venice. 1999. p. 8 a 9. ISBN 88-317-7231-7
- BUSQUETS, Joan. (1990) "*Plan Estratégico de Puerto Madero.*" Consultores Europeos Asociados. Barcelona.
- CADE-IDEPE / URBE, MOPTT. DOP. (2000) "*Estudio de Alternativas de Uso del Borde Costero de la Provincia de Valparaíso.*" Valparaíso. 2000. p.3-20.
- 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, Wesport, Connecticut, London.
- LORES, Raul Juste (2003): "*Lavadas com Dinheiro.*" In Revista Veja, edição 1790, año 36 - Nº7, fevereiro, Brasil, Editorial Abril, pp. 66-69.
- SARDO, Delfim. (2002). "*O fantasma de Rodin: notas sobre arte e espaço urbano.*" En PORTAS, Nuno. (2002). "Gestão Urbana." Pág. 107.
- SISPLADE LTDA. [et.al.] (2002) "*Plan Maestro Portuario.*" Valparaíso. Diciembre 2002.