

Valparaíso: memoria y olvido del mar

GONZALO ILABACA

> Pintor y Ciudadano Ilustre de Valparaíso
gonzaloilabaca@gmail.com
ORCID 0000-0003-2050-3177

Universidad de Valparaíso
Facultad de Arquitectura
Revista Márgenes
Espacio Arte Sociedad
Valparaíso: memoria y olvido del mar
Octubre 2021 Vol. 14 N° 20
Páginas 15 a 23
ISSN elec. 0719-4463
Recepción: Abril 2021
Aceptación: Agosto 2021
doi.org/10.22370/margenes.2021.14.20.2995

RESUMEN

Este artículo tiene por objetivo principal reflexionar sobre dos cosas importantes para el sufrido y castigado Valparaíso de hoy: el resguardo de la memoria —el patrimonio en todos sus significados— como elemento principal del arraigo, identidad y cultura local y el cómo generar economía en esta ciudad destruida generando una mejor ciudad para vivir y una mejor ciudad para invertir, a través del diseño y valor agregado del hábitat de Valparaíso, que nos pertenece a todos, porque la ciudad es una invención colectiva. Es decir, producir un cambio paradigmático a través del urbanismo para generar riquezas que llegue a todos y no seguir distribuyendo pobreza como hasta ahora, porque el sistema que rige el Valparaíso de hoy y de los últimos 50 años ha fracasado.

PALABRAS CLAVE

cultura, arte, financiamiento, descentralización, sustentabilidad

Valparaíso: memory and forgetfulness of the sea

ABSTRACT

The main objective of this article is to reflect on two important things for the suffering and punished Valparaíso of today. On one hand, the protection of memory —the heritage in all its meanings— as the main element of the roots, identity and local culture; and how to generate an economy in this destroyed city generating a better city to live in and a better city to invest in, through the design and added value of the Valparaíso habitat. Things that belongs to all of us, because the city is a collective invention. That is, to produce a paradigmatic change through urban planning to generate wealth that reaches everyone and not continue to distribute poverty as before, because the system that governs Valparaíso today and for the last 50 years has failed.

KEYWORDS

culture, art, financing, decentralization, sustainability



¡Medio siglo! Y ese gran fracaso se llama el olvido del mar. En mi condición de pintor autodidacta, escribo desde una mirada holística centrada en la cultura pero también desde el amor y la desesperación por Valparaíso, sustentado eso sí en algo que es la esencia de todo arte y de toda economía: diseño y valor agregado.

Valparaíso actualmente es una ciudad vulnerable, históricamente empobrecida por la decadencia de las principales actividades económicas que la sustentaban en los siglos XIX y XX, por el abandono del estado y por malas políticas públicas y deficiente administración local. Por lo tanto el diseño de su hábitat (el derecho a la ciudad) toma un rol preponderante en lo que se haga o deje de hacer, especialmente en megaproyectos que la afectarán para siempre. Es por eso que el hábitat (diseño Ciudad Puerto) debe tener un uso socialmente justo y ambientalmente sustentable del espacio urbano.

Sabemos también que Valparaíso es una ciudad con alto potencial para reinventarse hacia la industria portuaria, la ciencia y el conocimiento, el turismo y las industrias creativas propias del siglo XXI, dada su posición geopolítica, sus universidades de gran nivel académico, su riqueza artística y artesanal, la resiliencia y fortalezas del porteño ante las desgracias, y por supuesto, por su patrimonio histórico como Sitio Patrimonio de la Humanidad que la volvió a poner en el mapa global. Patrimonio que nos pertenece a todos y que debe ser protegido, conservado y preservado para las nuevas generaciones, en forma sostenible, como indica la propia UNESCO.

Debemos mirar a Valparaíso, como parte de un todo, global, sobre todo en su condición de ciudad puerto. La mitad de la población del mundo vive en ciudades y el 80% de los residuos de esas ciudades van a dar al mar. El 80% de las mercaderías que se mueven por el mundo se transportan por el mar. Por lo mismo, en el siglo XXI el cuidado y diseño del hábitat y el mar representan los máximos desafíos a nivel global y eso es tan cierto que ese es justamente el desafío de Valparaíso: el diseño de la ciudad puerto, su puesta en valor y el cuidado del mar.

Cuando reflexionamos por qué Valparaíso se encuentra donde se encuentra, los motivos son muchísimos y las soluciones también

> Figura 1. Relleno del mar de dos cuadras frente a la cueva del Chivato a mediados del S.XIX, que inauguró el urbanismo en Valparaíso convirtiéndola en una ciudad atractiva para vivir e invertir en ella. El lugar que ahora ocupa el edificio Cousiño del Duoc estaba 7 metros debajo del agua.

muchas, pero me detendré en los que yo considero más importantes o esenciales. Recurriré primero a ciertos elementos básicos de la economía, el urbanismo y la historia. En economía lo más importante es el diseño y el valor agregado. También es importante recordar que ningún país o ciudad pasa del subdesarrollo al desarrollo haciendo siempre lo mismo. Por otro lado, en urbanismo se dice que “la calidad de una ciudad se mide en la calidad de sus espacios públicos donde todos somos iguales”. El mejor espacio público de una ciudad al lado del mar es su territorio costero. Eso es aún más evidente en Valparaíso porque todo el anfiteatro, donde vive la mayoría de los porteños, está volcado sobre el mar y todo el plan, que es su centro social, económico y de servicios, es aledaño al borde costero. Entonces, este Valparaíso oceánico tiene dos atributos principales que debe poner en valor con diseños que deben ser consensuados con la comunidad y con la experticia profesional y vital que Valparaíso como ciudad universitaria y ciudad oceánica sí cuenta. Estos dos atributos principales son: la condición de anfiteatro y el territorio costero de la bahía y su mar, mar de donde viene toda la energía vital que lo convirtió en puerto y luego en ciudad puerto con historia, que une a Valparaíso culturalmente con el mundo más que a ninguna otra ciudad chilena.

En la puesta en valor del anfiteatro propiamente tal, el cuidado y el diseño parte por dos elementos básicos: la vista y el fuego. Ambos producen daños irreversibles cuando lo perdemos o se tornan en contra nuestra. Ese fuego que parte en los pinos y eucaliptos que rodean la parte alta de la ciudad y que si hay viento y calor se introduce por las quebradas donde ya es imposible pararlo y donde el daño social y económico se multiplica veloz y dramáticamente por el asentamiento de casas de material combustible en quebradas no aptas para el habitar. Y la vista, bueno la vista, la vista del gran cielo y el gran mar que son el sanador mental natural de todos los porteños, los 360 días y noches del año, 24/7. Hoy en día una parte importante de la ciudad ya tiene normas en la construcción en altura, pero se debe aún afinar más. Normas que no tienen las plantaciones de árboles que rodean la ciudad que deberían ser reemplazados por flora nativa que pueda aliviar la falta de agua y generar más humedad ambiental, importantísima ante el aumento de la temperatura del cambio climático, cambio que tendrá eventos más extremos en lluvias, marejadas, calor, todos ellos peligros que aumentarán el daño no solo en los habitantes más vulnerables sino también en las ciudades más vulnerables y Valparaíso es una de ellas.

En relación al controvertido tema de las tomas en el anfiteatro, un tercio del Valparaíso actual fue hecho por tomas que se transformaron en campamentos, que luego se fueron regularizando en los servicios básicos, para constituir y ser parte de la ciudad. Por lo tanto, esa forma de habitar el anfiteatro es parte del arraigo y de la historia de la ciudad así como es parte de la historia de la ciudad los incendios, derrumbes y terremotos que obligaron a muchos porteños como ellos dejar el plan y tomarse un terreno en los cerros. Radicar y no erradicar los campamentos parece ser el mejor camino y sobretodo generar más viviendas en el plan —hoy subutilizado y despoblado— para no permitir ni incentivar nuevas tomas en lugares peligrosos. El agua, ya sea aguas lluvias, y aguas subterráneas es otro desafío a diseñar en los fondos de quebradas para generar humedad y espacios verdes. Así también las aguas del mar en relación a la actividad portuaria deben ser tratadas ambientalmente, generando puertos verdes ya que el mar de la bahía de Valparaíso no sólo está contaminado sino que prácticamente muerto. Es decir, hay que hacerse cargo de la deuda ambiental y también en mitigar

y prevenir los efectos del mar sobre la ciudad, en relación al cambio climático, terremotos y tsunamis.

El otro atributo y sector que hay que diseñar y darle valor agregado son los 13 kilómetros de territorio costero de la comuna, donde se encuentra el corredor biológico —reserva de la Biósfera— de Laguna Verde / Peñuelas / La Campana, con los bellos acantilados de Santa María, santuario de la naturaleza. Por el ruinoso estado de la ciudad, especial y urgentemente se debe potenciar los 3 km del centro del anfiteatro, donde se encuentra el plan, cuyo borde costero —hoy cercado por alambre de púas— debe ser diseñado integralmente para permitir sus múltiples usos y vocaciones: portuaria, naval, caleta de pescadores, balnearios, turismo, ciencias oceánicas, cruceros, lancharos, transporte acuático (a otras comunas como también a territorios insulares de la región), dique, astilleros, deportes náuticos, parque, costanera, ocio y recreación. En una ciudad carente de parques urbanos, el mar es el gran parque de Valparaíso así como en Valdivia su gran plaza es la ribera de los ríos que la rodean, ciudad que ha sabido aprovechar e integrar las riquezas de su hábitat a su urbanismo y que logró salir adelante a pesar del terremoto de 1960 que la devastó completamente. Medio siglo de desarrollo en las antípodas de Valparaíso.

Gran parte del plan de Valparaíso está abandonado, subutilizado, deteriorado y viejo, poco habitado, en peligro de derrumbe e incendios, separado del mar —su riqueza vital— por alambre de púa, barreras impuestas por dos empresas estatales: Merval y la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV). Poner en valor el borde costero de la ciudad en el centro del anfiteatro es abrir ese acceso para el disfrute de todos, que sea universal, de carácter público, urbano, ciudadano, paisajístico y recreativo, justamente para poner en valor a la ciudad y su sitio Patrimonio Mundial, permitiendo así su recuperación y aumento de densidad poblacional. Eso generará trabajo y sabemos que el rubro de la construcción es el que más da trabajo en las ciudades por lo variado de los materiales, oficios y usos que pueden tener los inmuebles a construir y a restaurar. Y como todo el plan de la ciudad está deteriorado, hay ahí trabajo para muchos años, para muchos porteños, trabajos que deben tener normas de construcción y uso claras, que protejan los barrios y el patrimonio y el paisaje natural. Trabajos que le son útiles a la ciudad a diferencia del comercio ambulante que venden productos foráneos, produciendo efectos negativos en el comercio local, en el tránsito peatonal, transformándose a veces en foco de delincuencia, además de tener malas condiciones físicas, sin baños, a la intemperie, sin seguros ni imposiciones, etc. Muchos de estos vendedores, me imagino, saben o podrían aprender oficios de carpinteros, yeseros, eléctricos, albañiles, rondines, guardias, garzones, cocineros, contadores, restauradores, artistas, arquitectos, economistas, calculistas y un sinnúmero de profesiones y oficios hoy desperdiciados y que se despiertan cuando hay algo que construir y reconstruir, que incluye también abogados, notarías, patentes, generación de locales comerciales, viviendas, oficinas, hoteles y un largo etc., y que al mismo tiempo generará trabajos a aquellos estudiantes universitarios y de institutos que aquí se forman y que actualmente tienen que emigrar porque no encuentran trabajo. Trabajo que recupera el patrimonio, se renuevan nuevos usos para esos inmuebles construidos con materiales y técnicas de calidad, técnicas que casi están desaparecidas y que se vuelven a implementar, se tienen mejores espacios públicos, mejor seguridad, se genera más y mejor comercio local lo que subiría la calidad de vida del porteño, su dignidad, su autoestima, cariño y conocimiento de

la historia de su ciudad y su pasado, generando a su vez mejor turismo, intercambio cultural y diversificación de empleos y negocios. Es decir, hay todo un círculo virtuoso de la economía, insospechado, si le damos un buen diseño a ese borde y territorio costero. Sin embargo casi nadie lo toma en cuenta porque sufrimos de amnesia del mar porque nadie nos ha enseñado el mar.

Decimos que queremos inversionistas en la ciudad ¿Y qué les vamos a ofrecer? Hoy Valparaíso carga una mochila muy pesada: un municipio endeudadísimo, su viejo anfiteatro caro de urbanizar, tomas y campamentos sin servicios básicos y en peligro de incendio y derrumbes, un plan en ruinas, peligroso, deshabitado, vandalizado y rayado, con un patrimonio en estado calamitoso y que es mucho más caro de restaurar (sin o con escasos incentivos patrimoniales pero si burocráticas exigencias patrimoniales para sus propietarios), espacios públicos deteriorados, comercio local en el suelo, delincuencia y narco delincuencia, una actividad portuaria en caída, desmotivación general. Bueno, démosle a los porteños y a los inversionistas una atracción relevante, maravillosa, un borde costero de calidad, es decir, urbanismo, potenciando la relación de la ciudad con su mar porque es y ha sido siempre el mar la energía vital de la ciudad. Para nada esto impide trabajar en todos los otros urgentes desafíos sociales, transporte, infraestructuras, equipamientos, vivienda, solo que aquí en paralelo se actúa sobre el potencial de Valparaíso y no solo sobre sus problemas. Ese es el cambio de paradigma para no seguir haciendo más de lo mismo, que es lo que ha pasado en los últimos 50 años y que finalmente poco o nada ha solucionado.

¿Y el puerto, y su ampliación portuaria, dónde? El centro histórico no se puede trasladar de lugar, el puerto sí. Por lo que es indispensable pensar su crecimiento hacia el sur o norte y no en el centro del anfiteatro, lo que implica generar nuevas aguas abrigadas. Nos dicen que no hay plata para esto y que estamos atrasados con respecto a San Antonio. Es un argumento castrante, mezquino y no real, y desviado más encima al espíritu de hacer una nueva Constitución, donde un porcentaje importante de los dineros que produce la región deben quedar en la región. Eso es parte de la descentralización, la autonomía de las comunidades a elegir sus proyectos, la participación ciudadana, el derecho a la ciudad y los territorios, el valor agregado a las riquezas naturales que si o si deben aparecer en esa nueva constitución y también en la mentalidad del nuevo gobernador regional elegido democráticamente por cada región.

Si vamos a pensar y actuar en el Valparaíso del siglo XXI en lo que no se puede hacer por ser caro y porque no hay tiempo, entonces el Valparaíso del siglo XIX no le hubiera ganado dos cuadras al mar y nunca hubiera hecho el molo de abrigo en el siglo XX. Ambas construcciones colosales son la herencia del Valparaíso que nos heredaron las generaciones pasadas y que nos pertenecen a todos. ¿Qué va a hacer nuestra generación en el siglo XXI?

Es un mito que no hay plata y que estamos atrasados con respecto a San Antonio, retraso que por lo demás no es culpa de los porteños sino de malos proyectos de la EPV. En los tiempos de incertidumbre actual, global y nacional, no estamos atrasados con San Antonio. Recordemos que San Antonio partió noventa años después del Valparaíso que se comenzó a transformar en la ciudad puerto del siglo XIX. Además el mega puerto de San Antonio también tiene incertidumbres aún no resueltas. Entre otras, en los altos costos que superan los previstos en la generación de aguas abrigadas y en las mitigaciones sobre los efectos negativos ante el humedal

protegido aledaño a dicho proyecto. Si el estado va a invertir en aguas abrigadas para San Antonio, ¿por qué no en Valparaíso? Por otro lado, Valparaíso si logra tener un buen puerto podrá hacer volver las naves que se han ido porque es un puerto protegido, porque su ubicación geopolítica es similar a la de San Antonio y porque es un puerto que tiene gran experiencia portuaria, mucho más que San Antonio. La carga movida por TPS en la mitad de superficie que otros puertos del mundo así lo confirma.

Y con respecto a las platas, recordemos toda la plata que Valparaíso le ha dado a las arcas fiscales, son gigantescas. A modo de ejemplo: en el 2017, cuando TPS movió 1 millón de teus al año, sólo por concepto del IVA de aduana, Valparaíso le daba US 10 millones al día al fisco. Con esas entradas en sólo seis meses el estado podría financiar un gran puerto y borde costero para la ciudad donde Valparaíso doblaría la carga portuaria y el estado doblaría a su vez sus futuras entradas, recuperando esos recursos en poco tiempo. Más que plata, primero los puertos le deben dar diseño a la ciudad y no optar por el diseño más barato sino el mejor diseño para el desarrollo integral de la ciudad puerto. ¡Estamos hablando del diseño del puerto y de la ciudad para los próximos 50 o más años! Entonces, esto no es una cosa de tiempo y de plata, es una cosa de estrategia y de diseño (a corto, mediano y largo plazo), justicia y descentralización. Valparaíso, San Antonio y también Quintero —los puertos de la región— deben complementarse y ante huelgas, terremotos y otros percances, el estado y la región deben tener alternativas portuarias diversificadas por una cosa estratégica ya que los puertos de la región mueven aproximadamente el 30% de la carga nacional, 50% de carga general y de contenedores y el 80% de carga refrigerada, principalmente a y desde Santiago y la zona central donde vive el 60% de la población del país. Y también hay una arista social muy importante, el estado no puede olvidarse de las ciudades y sus habitantes y hoy tanto San Antonio como Valparaíso y Quintero, indispensables para un estado de políticas abierta de comercio internacional, son ciudades pobres y vulnerables, zonas de sacrificio.

Por lo tanto, en esta ciudad toda ella volcada al mar y como ese espacio marítimo del borde costero en el centro del anfiteatro es reducido y deseado por muchos, donde hay muchos intereses económicos, lo que se haga debe ser buscando el bien común —un uso equitativo del espacio social— por lo que su diseño tiene que ser consensuado, lo más afinado posible, como una operación al cerebro, con un fino bisturí. Así, logrado ese objetivo comunitario, con un buen diseño del territorio costero no solo tendremos una buena ampliación portuaria sino que podremos recuperar el plan de la ciudad, densificarlo y recuperar todos esos sitios eriazos, ruinas, limpiar rayados y basura y disminuir el gran comercio ambulante, donde la ciudad por sí sola volverá a tener una actividad que la vuelva a poner en el sitio donde nunca debió haber perdido. Ese diseño tipo operación al cerebro en el borde costero aún no ha ocurrido, principalmente por malas políticas públicas del estado y por culpa también de los propios porteños que no han defendido a su ciudad puerto, donde cada gremio e instituciones y agrupaciones actúan solo en función de sus propios intereses, todos ellos sectorizados, sin lograr la visión integrada de la ciudad puerto.

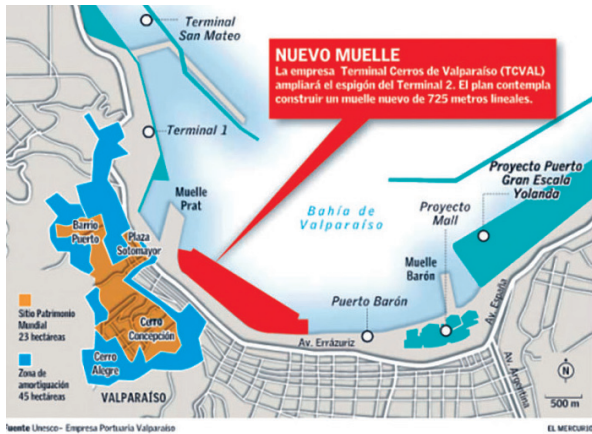
Pero hablemos ahora de la importancia de las ciudades puertos, de la historia y la cultura, las otras aristas además de la economía y el urbanismo. Las ciudades puertos son enclaves comerciales, se mezclan las razas y las culturas, también son cosmopolitas, licenciosas, promiscuas, hay también tráfico ilícito de mercaderías, con-



trabando y son más relajadas moralmente. Todo eso es pasto para el arte. Por lo mismo Valparaíso es la ciudad más cantada, pintada, dibujada y filmada por los artistas. En las ciudades puertos se cristaliza mejor la historia: de los más de 4.500 kilómetros del litoral chileno, Valparaíso —con sólo 3 kilómetros de costa portuaria— es la ciudad más universal de Chile, el único puerto patrimonial entre el Canal de Panamá y Punta Arenas. Esa herencia que llamamos patrimonio, es decir riqueza, día a día la estamos perdiendo miserablemente. *El patrimonio no es un pasivo de la nostalgia, es un activo de la memoria, un recurso frágil y no renovable, una vez que se pierde, se pierde para siempre* (Juan Luis Isaza). ¿De dónde viene ese patrimonio?

En la colonia y por 300 años Valparaíso apenas fue un pequeño puerto al servicio del virreinato del Perú. Pero en el siglo XIX en solo pocas décadas la caleta de pescadores se convirtió en una ciudad puerto que llegó a ser el Emporio del Pacífico sur. ¿Qué pasó? Las cosas mágicas de las ciudades puertos es que dependen de cosas que pasan lejos de ella. La revolución industrial, el paso de las naves por el estrecho de Magallanes (donde Valparaíso pasó a ser el puerto más lejos de Europa al más cercano), lo ubicación estratégica en el Pacífico, la independencia de Chile, el oro en California, el salitre del desierto. Todos ellos fueron, entre otros, el gatillante de este cambio sorprendente y materializado por la llegada de los migrantes europeos que tenían en su sangre la cultura ancestral de los puertos. La sinergia de todo esto asociada a la fuerza, el ingenio y el conocimiento de su territorio por parte de los porteños generó una energía colosal que permitió el nacimiento de la ciudad puerto en el siglo XIX. Pero para que eso ocurriera y usar bien la sinergia de todo lo que estaba pasando faltaba algo: el diseño del valor agregado, que hiciera que ese puerto naciente se convirtiera en una ciudad en sí misma atractiva para invertir y vivir en ella y no solo fuera un lugar de tránsito de mercaderías como puerto de Santiago. Y ese cambio fue urbanismo, ¿dónde?, en su espacio público principal, el borde costero. Entonces se le ganó dos cuadras al mar, de manera de conectar el barrio Puerto con El Almendral, antes separado por el mar a la altura de la Cueva del Chivato. Un

> Figura 2. Construcción del molo de abrigo (1912-1931). Con sus 920 metros de extensión, la mayoría sumergida y una altura que en su extremo supera los 60 metros desde el fondo del mar fue considerado en el país una de las obras de ingeniería más importante de su tiempo, cuyos beneficios para la ciudad y la actividad portuaria son imprescindibles hasta el día de hoy. Tanto su diseño como ejecución causaron admiración al mundo científico y sigue siendo un clásico de la construcción de obras marítimas. El espigón también formó parte de este mismo proyecto.



fuente Unesco- Empresa Portuaria Valparaíso

EL MERCURIO

> Figura 3. El T2 (en naranja), la única ampliación portuaria que el estado le está ofreciendo a Valparaíso y su impacto sobre la Zona de Patrimonio Mundial (ZPM ocre) y su zona de amortiguación (celeste). Nótese que su construcción es justo donde comenzó el urbanismo en Valparaíso cuando le ganó 2 cuadras al mar. El Estudio de Impacto patrimonial (EIP) de Juan Luis Isaza solicitado por la Unesco concluye que el T2 tendría “un daño alto, permanente, irreversible y no mitigable sobre el ZPM”.

nuevo territorio costero, gracias a un trabajo titánico. En el siglo XX se construyó otra epopeya, también en el mar: el molo de abrigo, para dar seguridad a la actividad portuaria y también a esa nueva costanera ganada al mar. En 300 años Valparaíso le ha ganado 70 hectáreas al mar, ése es el Valparaíso que heredamos, todo él derivado de su condición oceánica, de la energía vital del mar y de trabajos que se hicieron desde el mar para la ciudad. Cada vez que Valparaíso se acercó al mar, se potenció. Cada vez que se alejó del mar, se precarizó y empobreció.

A partir del siglo XX hasta nuestros días, a pesar del molo de abrigo, hubo una serie de acontecimientos externos e internos que alejaron a Valparaíso del mar: el terremoto de 1906, la construcción del Canal de Panamá (que volvió a situar a Valparaíso como el puerto más lejos de Europa), la creación del puerto de San Antonio, las dos guerras mundiales, la invención del *container* que desencadenó la pérdida de muchos trabajos de los estibadores, la desaparición de la casa de botes, el alambre de púa en el centro del anfiteatro, la entrada restringida al molo de abrigo, la desaparición de los bares de marinos, la desaparición de la caleta Sudamericana, la no reconversión del puerto ni tener proyectos de ampliación que vayan en armonía con la ciudad y su patrimonio. Todos estos acontecimientos, uno tras otros en el tiempo, han alejado la psiquis del porteño del mar, provocado en él la amnesia del mar, lo que dificulta el entender el porqué de su pobreza. Así, para los porteños en general, cuando menciona los problemas principales de Valparaíso dice: los ambulantes, los perros callejeros, los rayados, la basura, la inseguridad, la cesantía... Y tiene razón, pues todos ellos ocurren en el espacio público. Pero todos ellos son efectos, no se menciona la causa y la causa es que la ciudad está separada de la riqueza que es su mar por alambre púa que es la verdadera herida, el peor *graffiti* y la peor basura de diseño de la ciudad, símbolo carcelario e infame del centralismo, del extractivismo y del cortoplacismo. En el cuerpo de la ciudad, ese alambre de púa es un verdadero coágulo y todo lo que está detrás de ese coágulo, el plan de Valparaíso, esta necrosado.

Esto se ha ido tornando dramático porque a finales del siglo XX y principio del siglo XXI pasaron dos hechos que deberían haber sido unificados pero que resultaron antagónicos: El estado crea la EPV (1997) quien se hace cargo de la administración del todo el borde costero del frente del anfiteatro, entre caleta El Membrillo y la caleta Portales. Y por otro lado el estado solicita a la Unesco y obtiene la declaratoria de Valparaíso en el sitio de Patrimonio Mundial (2003). Entonces la EPV desarrolla dos proyectos a espaldas de la ciudad: el proyecto Mall Barón, que es la privatización del mejor espacio no portuario (proyecto fallido por la ciudadanía en la Corte Suprema por ser ilegal) y por otro desarrolla el proyecto de expansión portuaria T2 que pretende instalar —en el frente del anfiteatro— 12 hectáreas de uso industrial portuaria dejando a la ciudad, incluida el área del Sitio Patrimonio Mundial, como patio trasero de una muralla de *containers*, grúas y camiones que impedirían para siempre la conexión de la ciudad con su mar, justo en el lugar donde en el siglo XIX comenzó la urbanización de Valparaíso ganándole dos cuadras al mar: frente a la cueva del Chivato y justo en el lugar más angosto del plan de la ciudad y donde mayor inversión de recursos se ha hecho en la recuperación del patrimonio como es el cerro Alegre y Concepción, además de los problemas de contaminación por material particulado y también acústica en una configuración de anfiteatro que actúa como concha acústica y generando además un peligro inminente —sin ninguna medida



de prevención— en el destino de esos miles de *containers* en la costanera expuestos a un tsunami post terremoto.

Entonces, esta vocación mono funcional de la EPV pensada solo en el transporte de carga, sin incluir las otras vocaciones de la ciudad, gatilla una contradicción estatal para la ciudad entre puerto y patrimonio que significó un choque frontal entre ambos trenes, que dividió a la ciudad en visiones antagónicas y que hoy se ventilan en tribunales ambientales retrasando tanto el desarrollo portuario como el desarrollo de la ciudad: visiones portuarias y de sus gremios por un lado y patrimoniales y ciudadanas por otro, estas últimas fundadas en el Estudio de Impacto Patrimonial (EIP), solicitado por la propia UNESCO a petición de parte de la ciudadanía donde su autor Juan Luis Isaza, experto en patrimonio mundial concluye que *el T2 tendrá un impacto alto, permanente, irreversible y no mitigable sobre el sitio Patrimonio Mundial (EIP:4)*. Debiera haber bastado ese puro estudio publicado en el 2016 para que la EPV repensara y reorientara su plan de ampliación portuaria, pero eso no sucedió y continuó con su proyecto T2 hasta el día de hoy. Solo ahora la EPV ha abierto un Diálogo Ciudadano Ciudad Puerto para los 500 años de Valparaíso (2036), diálogo que está aún por verse cuáles son sus reales alcances y sus reales intenciones pues todo apunta a una ampliación portuaria de gran magnitud en las actuales aguas abrigadas. Es decir un variante del T2.

Para llegar a esa conclusión sobre el T2 y su incompatibilidad con el patrimonio de Valparaíso, Juan Luis Isaza tuvo encuentros con distintos actores de la comunidad, realizó un estudio holístico de la ciudad, su historia, su valor patrimonial, estudio que él mismo reconoció como “descarnado”, en honor a la situación crítica de nuestro patrimonio. Cito aquí 4 párrafos donde Isaza se refiere a

> Figura 4. Plan Maestro de EPV (2014), donde todo el borde costero del anfiteatro es destinado a zona portuaria de carga salvo el proyecto Puerto Barón destinado al rubro inmobiliario concesionado a privado, proyecto que fue declarado ilegal por la Corte Suprema. Las facultades de urbanismo y arquitectura de 4 universidades locales denominaron a este Plan como “La ciudad que no queremos”.

los valores y atributos del Sitio Patrimonio Mundial, de los derechos irrenunciables de la ciudad y de la ciudadanía, de la importancia de la actividad portuaria pero también del patrimonio como activo y riqueza, y del deterioro urbano que el actual diseño del T2, como área industrial, impondría sobre el territorio que queda a sus espaldas así como también el deber del estado a cumplir sus compromisos con los porteños, los chilenos y con el mundo a través de la UNESCO. Cito a Isaza, pero más que hablar de un proyecto T2 que está en Tribunales Ambientales y que lo más posible es que no se haga, porque nos sirve para comprender qué es el patrimonio y cómo cuidarlo y qué es lo que no hay que hacer, para no repetir los errores. Dice Isaza, con respecto a los valores y atributos,

La naturaleza excepcional del centro histórico de Valparaíso proviene de una combinación de tres factores, todos relacionados a su función de puerto: su particular entorno geográfico y topográfico; sus formas urbanas, trazado, infraestructura y arquitectura; y su atractivo e influencia con respecto a personas de todo el mundo. El carácter de Valparaíso fue fuertemente marcado por la geografía de su ubicación: la bahía, los estrechos terrenos llanos de la costa (en gran parte artificiales), y los escarpados cerros cruzados por numerosas quebradas crearon el trazado en forma de anfiteatro. La adaptación de las construcciones a estas difíciles condiciones geográficas produjo un conjunto urbano innovador y creativo que destaca las particularidades de cada objeto arquitectónico, sobre la base de la mentalidad tecnológica y empresarial típica de la época (EIP:38-39);

con respecto al derecho a la ciudad,

La ciudad de Valparaíso no debe perder su función portuaria, origen y razón de su existencia; cabe recordar que Valparaíso fue primero puerto que ciudad, y que en su inclusión en la Lista del Patrimonio Mundial se denominó y aparece como "Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso"; sin embargo, la ciudad y la ciudadanía nunca deben renunciar a su natural derecho de disfrute de un borde costero de acceso universal, y de carácter público, urbano, ciudadano, paisajístico y recreativo que otorgue valor a la ciudad y a su Sitio de Patrimonio Mundial (EIP:80);

el patrimonio como riqueza

El Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, reconocida como Patrimonio Mundial gracias a su Valor Universal Excepcional, debe ser entendida y valorada como un factor central e irrenunciable para el desarrollo de la ciudad, de la región y del país, cuestión que pareciera no ser completamente asumida en la actualidad: el patrimonio cultural es un activo de la memoria y no un pasivo de la nostalgia; es un haber y un recurso no renovable con el que cuenta el Estado de Chile y sus ciudadanos, tan importante como el cobre o cualesquiera otro renglón de su pujante desarrollo y economía (EIP:74);

los efectos negativos de quedar atrás de una zona industrial,

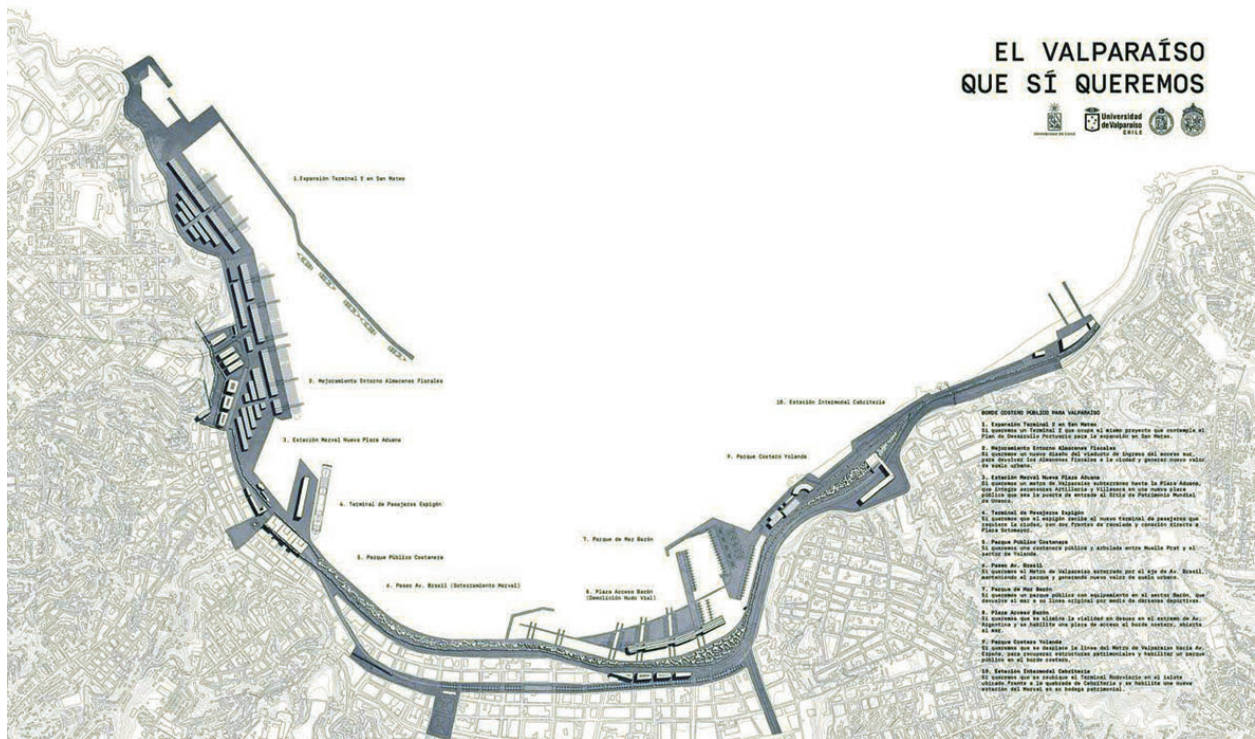
Por otro lado, las necesarias condiciones que hoy demanda la actividad del puerto de Valparaíso, y que lo hacen ser equivalente a una gran zona industrial, son argumentos válidos para plantear que la instalación del Terminal 2 es

claramente incompatible con la ciudad, y muy en especial con su Centro Histórico. No es aceptable que desconecten a la ciudad del borde costero y que dejen a su Centro Histórico bloqueado por una zona industrial portuaria que crecerá con el proyecto T2, el que a todas luces contaminará el ambiente y producirá un evidente deterioro, desvalorización, emigración y pérdidas culturales en el área del Sitio Histórico, que debe estar especialmente protegida, de acuerdo a los compromisos que como país se han adquirido con la Unesco (EIP:85).

Ahora, ¿Por qué es tan importante el patrimonio, de dónde viene hablar de patrimonio? El patrimonio al igual que los derechos humanos son productos directos del trauma y los desastres que generó la II Guerra Mundial ya sea en genocidios como destrucciones de ciudades y los peligros ambientales de la contaminación atómica. La ONU (1945) fue la primera organización mundial que se creó recién terminada la guerra y lo primero que hizo fue la declaración mundial de los derechos humanos. Pero al alero de la ONU surgió la UNESCO en su misión de fomentar la educación, la ciencia y la cultura (patrimonio). Chile fue uno de los 51 miembros originales que firmaron la Carta de San Francisco, el 26 de junio de 1945. Desde entonces la ONU y la UNESCO han ido ampliando los conceptos de los derechos humanos y también del concepto de patrimonio y el medio ambiente (todos ellos interrelacionados) en congresos mundiales donde participan los estados partes y también pueblos originarios para proteger su hábitat, su cultura, y sus derechos sociales. A fin de cuentas eso es la dignidad, entendida como asegurar el despertar de la conciencia que todo ser humano tiene cuando nace. Y esa dignidad tiene tres raíces que deben actuar en conjunto y simultáneamente: dignidad social, cultural y ambiental, ámbitos que también deben ser el eje de la nueva Constitución. Por lo tanto el territorio, las ciudades, no son de un estado, una transnacional o un particular, sino de las comunidades que la habitan, trabajan, la construyen, heredan y que las proyectan hacia el futuro. El hábitat es lo que hace y completa la condición humana y su patrimonio cultural y natural es su propio arraigo, memoria colectiva e identidad. La equidad del uso de ese territorio es también la equidad social y este debe ser proyectado hacia un futuro sostenible ambiental y culturalmente, respetando su pasado, porque ninguna comunidad quiere olvidar su pasado, que trae en su propia sangre y que vive en su realidad de todos los días. De ahí la importancia para todos del patrimonio y el derecho al hábitat, al territorio y el derecho a la ciudad. De ahí la importancia de la descentralización y autonomía regional donde cada comunidad determine su propio territorio y cómo cuida su patrimonio cultural y natural.

Por todo esto, la sustentabilidad ambiental y el patrimonio como elemento principal básico de la memoria colectiva de una comunidad junto al derecho a la ciudad son fundamentales que aparezcan no solo en los tratados internacionales de Chile con el mundo sino que deben estar en la nueva Constitución y en el horizonte mental de los chilenos. Este Derecho a la Ciudad la ONU lo considera el derecho humano principal que conecta e interliga a todos los otros derechos humanos y que está definido

como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad y justicia social. El derecho a la Ciudad como la expresión fundamental de los intereses colectivos, sociales y económicos. Como contrapunto a la noción de ciudad como mercadería, que discrimina las personas que no tienen poder, bienes o propiedades, es



necesario valorizar la ciudad como espacio social de usufructo colectivo de sus riquezas, cultura, bienes, y conocimiento por cualquiera que en ella viva. Es indispensable el enfrentamiento de la supremacía del valor económico en las funciones y usos de la ciudad. El derecho a la ciudad también implica la planificación y gestión social de la ciudad, producción social del hábitat y desarrollo equitativo y sustentable (Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, II Foro Social Mundial, Porto Alegre 2002).

Los daños generados por el ser humano en el planeta pueden ser aún más dramáticos que la Segunda Guerra Mundial: la deforestación, los monocultivos, la contaminación, la extracción de materias primas, entre otros, han provocado daños ambientales en la biodiversidad, en la atmósfera, generando el calentamiento global del cambio climático, la desaparición de miles de especies, la sequía y evento naturales cada vez más extremos, lo que a su vez ha generado hambre, grandes migraciones y grandes conflictos étnicos, sociales y políticos. La vida de la humanidad y la vida en el planeta tal como la conocemos está en peligro. Este es el desafío global y cada comunidad, cada territorio, cada ciudad y país deben afrontar este desafío colectivo. El sentido de este artículo es abordar desde Valparaíso ese desafío, crear conciencia, es decir crear dignidad. Dignidad social, cultural y ambiental. Un guarda parques en África dijo: *vamos a salvar lo que amamos y amamos lo que conocemos y conocemos lo que nos enseñaron.*

§

> Figura 5. “La ciudad que sí queremos”, así denominaron su respuesta técnica al Plan Maestro de EPV, propuesta en conjunto por dichas universidades presentada con gran aprobación en la XIX Bienal de Arquitectura y Urbanismo realizada en Valparaíso (2015). Como se aprecia en la imagen, se mantiene la expansión portuaria en San Mateo con nuevas aguas abrigadas, se mejora caleta El Membrillo también con aguas abrigadas, se mejora entorno de almacenes fiscales, se libera toda la costanera a la ciudad entre el muelle Prat y Caleta Portales en un paseo continuo, el espigón se destina a muelle exclusivo de cruceros, en Muelle Barón se generan aguas abrigadas para puerto deportivo náutico, se recuperan la bodega Simón Bolívar, la maestranza y otras dependencias ferroviarias, se construye terminal rodoviario multimodal en Cabritería, la línea de tren de Merval se soterra por avenida Brasil, calle que también es recuperada.