

LA TRAYECTORIA DE PUERTO VALPARAÍSO, EN LA TENSION PÚBLICO-PRIVADA DE LA CIUDAD

Disputas en la transformación global de una ciudad puerto.

Gino Bailey Bergamin

Magister en Geografía y Procesos territoriales (Geografía e Processi Territoriali), Universidad de Bolonia (Università di Bologna), sociólogo Universidad de Valparaíso (Chile).

RESUMEN

El puerto de Valparaíso enfrenta una serie de transformaciones, producto de un proceso modernizador que comenzó el año 1997. Desde esta fecha en adelante, la inserción a las economías globales y sobre todo la diversificación productiva del puerto, lo convierte en un territorio apto para el consumo, el shopping y el tiempo libre, lo cual hace emerger sucesivos conflictos y disputas en torno a la definición del puerto y la ciudad de Valparaíso. Los resultados de este estudio refleja que los actores implicados en el proceso de transformación portuaria, muestran una trayectoria favorable a la reconversión productiva del puerto. Esto se hace sosteniendo la idea de desarrollo de una economía portuaria, independiente si beneficia o no a sus ciudadanos. Los actores más críticos postulan un “puerto” para los habitantes, sin embargo no logran concordar sus miradas en el transcurso del tiempo. De este modo, la definición del puerto de Valparaíso en la actualidad, se ven tensionado por distintos intereses y por una imagen de ciudad que se confronta entre lo público y lo privado, el habitante y el usuario, lo patrimonial y lo económico.

Palabras clave: Puerto, Valparaíso, proyectos urbanos, conflicto, territorio

ABSTRACT

The port of Valparaíso faces a series of transformations, the product of a modernization process that began in 1997. From this date forward, the insertion into the global economies and, above all, the diversification of the port, makes it a suitable territory for the Consumption, shopping and free time, which leads to emergent conflicts and disputes around the definition of the port and the city of Valparaíso. The results of this study reflect that the actors involved in the process of port transformation, show a trajectory favorable to the productive reconversion of the port. This is done by supporting the idea of developing a port economy, whether or not it benefits its citizens. The most critical actors postulate a “port” for the inhabitants, however they do not manage to agree their looks in the course of time. In this way, the definition of the port of Valparaíso today is stressed by different interests and by a city image that is confronted between the public and the private, the inhabitant and the user, the patrimonial and the economic. Keywords: Port, Valparaíso, urban projects, conflict territory.

Keywords: port, Valparaíso, territory, waterfront

INTRODUCCIÓN

Desde el año 1997, los puertos de Chile cambian su naturaleza pública a una de concesiones privadas. La Ley 19.542 (Subsecretaría de Transportes, 2013, p.8, Carrillo, Santander, 2005) se presenta como la base legislativa que apoyaría una modernización de los puertos que - según expertos- no eran capaces de sostener un nivel eficiente de transporte marítimo bajo la administración de la Empresa Portuaria de Chile, más conocida como EMPORCHI. Los principios de la modernización portuaria apostaron por mejorar la ineficiencia de EMPORCHI, y lograr una mejor competitividad entre puertos para así aumentar la inversión privada. Los tiempos de operación, la cantidad de tonelaje para soportar, la eficiencia y eficacia en el transporte y mejor logística, fueron algunos de los argumentos que vieron en el modelo de concesiones y de operadores portuarios privados, el mejor modo de modernizar y proyectar un desarrollo en la era global.

Esto trajo el primer nudo crítico y eventual conflicto con los trabajadores que pertenecían originalmente a Emporchi y que ahora debían ser jubilados, o bien, desempleados. Labores en que se requería cuatro o cinco estibadores portuarios ahora vendría a ser remplazado por una tecnología contenida en las propias grúas. La Ley N° 19.542 (Carrillo, Santander, 2005) se encargó de adelantar las jubilaciones y retribuir con indemnización al-

rededor de 730 trabajadores que habían sido despedidos, luego que los puertos comenzaran el proceso de descentralización y privatización. A finales del año 1998 de 1720 trabajadores de Emporchi, las empresas portuarias registraron un deceso cerca de 480 empleados (Ibíd, 2005)

El conflicto desatado entre 1998 y el año 2001, fue caracterizado con el descontento social llamado "Puertazo", el que fue acompañado por fuertes tasas de desempleo en ciudades como Valparaíso, exhibiendo un 13,4%, de desocupación, la más alta desde 1980 y cifras de pobreza dura inéditas para el contexto nacional (INE, IER, 2000-2013). Este fue el primer hito que desencadenó una movilización social en la definición global del puerto de Valparaíso^[1].

LA INSTALACIÓN DE UNA ECONOMÍA GLOBAL PORTUARIA EN VALPARAÍSO Y LA RECONVERSIÓN DE LA CIUDAD.

Aunque dentro de la economía chilena el comercio es relativamente bajo, parte importante del Producto Interno Bruto (PIB) y del comercio exterior (un 95%) se moviliza a través del transporte marítimo (Ministerio de obras públicas, 2009). En Valparaíso son concesionarias como TPS (Terminal Pacífico Sur) que se hacen cargo de todas las operaciones intermedias.

Para entender este proceso, debemos



Ilustración 1 Afiche de las primeras manifestaciones «Puertazo» a propósito de la modernización de puertos y entrega en concesión privada del territorio marítimo portuario de Valparaíso.

Fuente: http://noalcolonialismo.blogspot.cl/2008/04/el-puertazo_3979.html

explicar cómo se encuentra organizado el puerto de Valparaíso luego del modelo de concesiones.

Ante todo se encuentra la Empresa Portuaria de Valparaíso, EPV, la actual autoridad portuaria privada con representatividad pública, la cual tiene sólo una parte del territorio marítimo portuario: **Terminal 2, Terminal 3** (representando por los sitios 6, 7 y 8, y una parte como Muelle Barón y algunos espacios habilitados al paseo público), además de una zona portuaria desarrollada a un costado del Terminal 3. La otra parte del funcionamiento del puerto es compartido con el operador portuario TPS (Terminal Pacífico Sur), empresa de capitales compartidos en el **Terminal 1** (sitio 1 al 5), compuesto de Von Happen y Hamurger Hafen und Lagerhaus Aktiengesellschaft (HHLA), DEG-Deutsche Investitions Und Entwicklungsgesellschaft mbH, la cual ocupa mayoritariamente los distintos terminales. También, se encuentra el terminal de pasajeros, para los cruceros y abordaje de personas, que está justo a un costado del “Terminal 3” (VTP). Esto hace particular al sistema mono-operador que funciona en Valparaíso, que adquiere un sentido de integración vertical a las economías globales, tanto en el funcionamiento del puerto como en el destino y uso de suelo del territorio marítimo portuario.

Al observar el plano (ilustración 2), en rojo podemos ver las zonas en desarrollo del puerto a través de concesiones y en verde, el destino

turístico, de recreación y tiempo libre, del territorio marítimo portuario, que se ha proyectado fundamentalmente en la iniciativa de “Puerto Barón” y el VTP, terminal de pasajeros destinado a cruceros.

El actual Plan Estratégico de Puerto de Valparaíso (EPV, 2015), actualiza la geografía portuaria, otorgando vigencia al sistema de concesiones y de expansión portuaria. El Terminal 1 (Sitio del 1 al 5) que corresponde a TPS, se prorroga en 10 años la extensión de 120 metros en los sitios 1, 2 y 3. El terminal de pasajeros (VTP), se ratifica en un área de 13.160 (m²) en treinta años a contar del 2002, en el almacén Simón Bolívar. El debatido “Puerto Barón”, que desde el año 2006 entra en concesión a la sociedad Plaza Valparaíso S.A., empresa experta en la implementación de **Shopping** mall, para el desarrollo del sector turístico y comercial en el nudo Barón, por un periodo de treinta años. A esto se le ha añadido el desarrollo del Terminal 2 (sitios 6, 7 y 8) adjudicado a la empresa OHL, S.A, en una vigencia de 30 años a contar de diciembre 2013 (EPV, 2015).

Desde que EPV y la concesionaria TPS han tomado el control del territorio marítimo, el desarrollo del puerto ha suscitado otro escenario de tensiones y conflictos ciudadanos y políticos diversos a los propuestos en la concesión de Puertos. En un principio fue la tensión y lo disruptivo de Puerto Barón (ver en la imagen) para la concesión de un Shopping Mall a la empresa

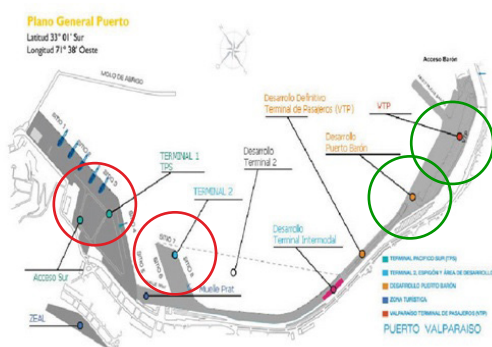


Ilustración 2 Plano general Puerto de Valparaíso con la nueva concesión de EPV

Fuente: <http://www.puertovalparaiso.cl/WebLectorRealInfo/Tapa.aspx?sitio=49@edicion=75@cuerpo=461>

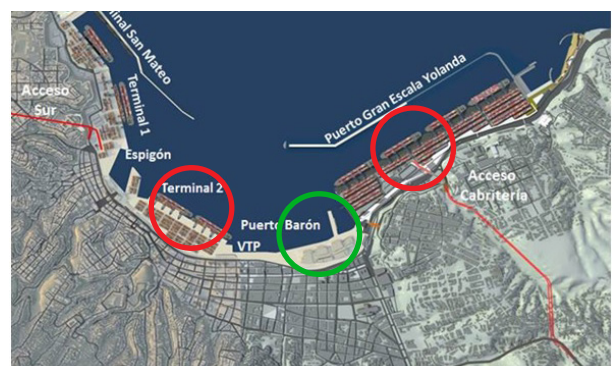


Ilustración 3 Proyección de desarrollo marítimo portuario Valparaíso. EPV 2015-2025. En rojo las proyecciones de ampliación del Terminal 2 y en verde la proyección del waterfront «Puerto Barón»
Fuente: Fuente: <http://www.puertovalparaiso.cl>

“Mall Plaza” (EPV, 2010; 2011). En la actualidad, aparece la propia expansión del puerto, orientado desde el Plan Maestro (EPV, 2015). Aquí emerge la voz de una ciudadanía patrimonial y de diversos tipos de autoridades, que se van confrontando y encontrando en la orientación global del puerto de Valparaíso, que en un principio no era del todo clara. La poca pertinencia y armonización entre puerto y ciudad, contenido en la expansión portuaria frente a la bahía de Valparaíso, ha suscitado el enfrentamiento entre la eficiencia de comercio marítimo, la optimización comercial y turística de espacios que antaño se destinaban a la carga y descarga de mercancía.

Entre 2006 y 2011 la aparición del *waterfront* “Puerto Barón” a cargo de la empresa del Retail Mall Plaza (EPV, 2011), gatilló una oleada de polémicas en torno a la relación entre puerto y ciudad, repercutiendo sobre la definición misma de ciudad como ciudad *puerto* (EPV, 2010). La realización del *waterfront* de estas características, causa tensiones fundamentalmente porque en la idea de la diversificación económica de un puerto, va definiendo espacios de consumo en lugares que tradicionalmente se han dedicado a la economía portuaria.

En una fase actual (2013-actualidad), no es el *shopping mall* “Puerto Barón” sino el propio desarrollo marítimo portuario, lo que genera conflicto, fundamentalmente por la falta de una visión pública e integral, en el modo de armonizar puerto y la propia ciudad. El libre acceso a los habitantes, la pertinencia con el tejido urbano y social, la relación con el centro y casco histórico, la coherencia con la asignación de Patrimonio de la Humanidad (UNESCO, 2003), son los principales argumentos en defensa del hito del año 2003.



Ilustración 4 Proyección del «Puerto Barón» concesionado a la sociedad Plaza

Fuente: http://tvs-design.com/wp-content/uploads/Retail_Concept3-large-560x360.jpg

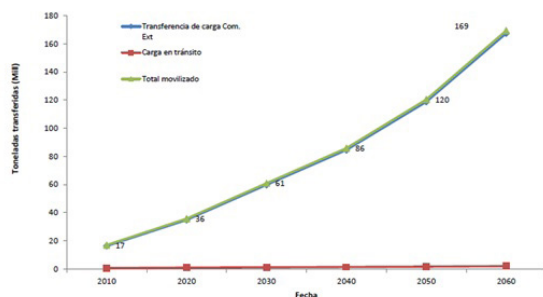
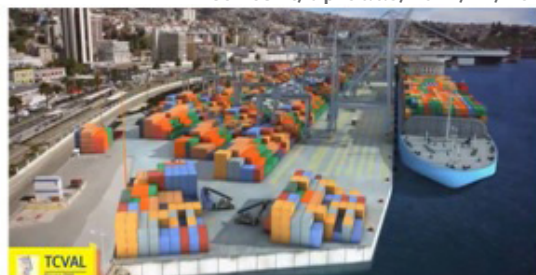


Ilustración 5 Proyecciones de aumento de toneladas transferidas (en Millones)

Fuente: EPV 2015 Plan Maestro, puerto de Valparaíso, Valparaíso, agosto 2015, disponible en: <http://www.puertovalparaiso.cl/descargas>

Ilustración 6 Transformación y expansión del Terminal 2 de EPV, concesionada a la empresa OHL

Fuente: <http://www.marparavalparaiso.cl/wp-content/uploads/2014/12/Foto-2.png>



Pese a todo esto, el Plan de desarrollo de puertos en Chile (Subsecretaría de Transportes, 2013) y el Plan Estratégico de Puerto de Valparaíso (2015) evidencian que tanto los mecanismos de expansión portuaria - Terminal 2- como los de diversificación económica - encarnados con “Puerto Barón” frente al anfiteatro de la ciudad, aparecen como parte de un mismo proceso, estipulado en la concesión de puertos.). Está contenido entre otros la Terminal 1 y 2, en la misma zona y en nuevos sitios proyectados junto en el anfiteatro de la bahía; el desarrollo turístico comercial, con “Puerto Barón” a la cabeza, junto a espacios dedicados a la cultura y el tiempo libre.

Dicha mirada estratégica, junto al Plan maestro de Puertos (EPV, 2015) realizan un diagnóstico sobre la situación actual del puerto de Valparaíso, orientado desde la reconversión global. Los datos de la *contenedorización* de los puertos es gráfico al respecto. Entre el año 2007 y 2012, la transferencia en el puerto de Valparaíso fue de 877 MTEUs (51% importación y 49% exportación) y se espera que la cantidad vaya en aumento (Ministerio de obras públicas, 2009; Subsecretaría de transportes, 2013).

Lo que parecía ser dos procesos paralelos, finalmente se constituyen como parte de una misma transformación: el puerto en las economías globales. Tanto el waterfront “Puerto Barón” como la expansión del Terminal 2 (T2) en dos frentes ligados al paseo público urbano, se constituyen en situaciones *tensionantes* que remecan a la ciudadanía y a los actores con influencia: intendentes y gobernadores regionales; autoridades marítimas; Alcalde y concejales; diputados y senadores; Fuerzas Armadas; colegio de arquitectos; transportistas; organizaciones sociales como *Mar para Valparaíso, Pacto La Matriz, Ciudadanos por Valparaíso*, y otras organizaciones del tercer sector; todos con una idea fundamentada de lo que podría ser la ciudad puerto en la era global, pero que se disputa parte del fondo y la forma de lo público y privado para el habitante y su ciudad. De ahí que se vuelve



Ilustración 7 Encuentro para las primarias ciudadanas, donde el Pacto La Matriz y Mar Valparaíso, emplazan al Intendente regional sobre las nuevas proyecciones de expansión portuaria en la ciudad- Fuente: <http://www.marparavalparaiso.cl/>

necesario indagar en profundidad sobre este aspecto.

LAS TRANSFORMACIONES DE LAS ECONOMÍAS MARÍTIMO-PORTUARIAS.

Luego de haber pasado un largo proceso de nacionalización, la ciudad-puerto entra en otra fase de lo global, no pudiendo reaccionar a tiempo, quedándose con duras manifestaciones de pobreza urbana, desigualdad, desocupación, y fragmentación del puerto con el territorio en su conjunto (Sassen, 2003).

Hoyle (1998) nos propuso la conceptualización teórica de la convivencia entre puerto y ciudad, respecto a tipos de economías y periodos históricos. Distinguió al menos cinco etapas: la unión de la ciudad y puerto como *núcleo ciudad-puerto (a)*; el inicio de un proceso *expansivo ciudad-puerto (b)*; la ciudad puerto funcional y *moderna (c)*; el *abandono del waterfront (d)* o el abandono del territorio marítimo portuario industrial; la *re-estructuración del waterfront (e)* o regeneración y renovación económica portuaria de cara a la transformación de la economía global (ver ilustración 8).

La primera fase (a) la refleja el origen, la unión entre ciudad-puerto, la ciudad puerto mercantil, del emporio, que tiene una larga duración al menos hasta el siglo XIX. Había una coherencia entre economía, sociedad y ciudad, donde se incluía los asentamientos

Stadio	Simbolo		Periodo	Caratteristiche
	○ Città	● Porto		
I. Nucleo della città-porto	○●		Dalle origini al XIX secolo	Stretta interdipendenza spaziale e funzionale tra la città e il porto
II. Espansione della città-porto	○---●		XIX - Inizio XX secolo	La rapida espansione commerciale e industriale spinge il porto a svilupparsi oltre i confini urbani, con banchine lineari e industrie di prima trasformazione
III. Moderna città-porto industriale	○---●		Metà XX secolo	L'espansione industriale (specialmente quella della raffinazione) l'introduzione delle attrezzature per contenitori e rofo, per la loro esigenza di ampi spazi, causano la separazione tra il porto e la città
IV. Abbandono del waterfront	○	●	1960-1980	I cambiamenti delle tecnologie marittime determinano l'espansione di aree marittime industriali separate dal porto
V. Ristrutturazione del waterfront	○	●	1970-1990	Il grande porto moderno occupa grandi spazi terrestri e specchi d'acqua; rinnovamento urbano del nucleo storico

Ilustración 8. Fases de evolución entre ciudad y puerto

Fuente: Hoyle, B, Pinder, D, Husain, M 1994 *Aree Portuali e trasformazioni urbani, le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront*, a cura di Maria Giuseppina Lucia, Milano, Ugo Mursia

humanos y la economía inminentemente comercial (Soriani, 2002; Rocca, 2010).

El segundo periodo (b) es una consecuencia del precedente. La expansión económica comienza a producir un sistema de acumulación, que coincide con el ciclo de acumulación del capital. Esto lleva a los puertos a conectar un sistema financiero de transacción, en algunas ferrovías y forma de comunicar de mejor forma los puertos con las ciudades. La moderna ciudad portuaria (c) se consagra con una economía de escalas a nivel nacional, con exigencias de logística y extensión de los puertos, pero también con una funcionalidad económica que termina desvinculándose con la ciudad misma (Vigarie, 1991). Puerto y ciudad no estarían más vinculados, por consecuencia, se produce una primera ruptura funcional entre puerto y ciudad, aunque identitariamente el territorio sigue conservando un valor y patrimonio genealógico mercantil.

La cuarta etapa (d) es caracterizada por el abandono del territorio marítimo portuario. Lo más incidente de este momento, está en el sector económico de servicios, hotelería, turismo, y la fase de sociedad de consumo en la cual se entra, transformando la prioridad productiva y de conexión de puertos, en prioridad de diversificación económica de los mismos en actividades de características no portuarias.

Es así como adviene la recomposición y

un nuevo valor del *waterfront*. El periodo actual (e), exige puertos mucho más organizados, con desarrollo tecnológico, con una estrategia de *contenerización*, un valor del conocimiento en la empleabilidad de la mano de obra.

El *waterfront* cobra valor al unísono de la funcionalidad portuaria. Soriani (1998; 2002) se refiere a la *intermodalidad y contenerización*, que como tal, obedecen a la desindustrialización de los puertos, y a una mayor exigencia de conocimiento formal en la operatividad de la actividad portuaria. Es la calificación logística, los servicios raros, nuevas funciones portuarias, servicios intermedios, nueva cantidad de infraestructura, nuevas formas de organización marítima, nuevos nodos y ciclo productivo del transporte, las características más importantes de la transformación (Soriani, 2002, cf. p 21).

A esta forma de inclusión social sobre el territorio- basado en el entretenimiento y el tiempo libre- es lo que Giandomenico Amendola (2008), denomina como escenario, o escenificación del espacio público. En este caso, del espacio portuario que pertenece a la ciudad.

De esta manera, queda entrever que el derecho a la ciudad (Lefebvre, 1969) propuesta por la reconversión productiva de los puertos en el mundo, es algo más bien excluyente, puesto que la integración vertical de los puertos, no concibe ni fuerza de trabajo añadida sino de especialización,

así como tampoco concibe un territorio marítimo portuario si no es posible hacerlo rentable. En otras palabras, tal como señala Secchi (2013), la unidad territorial entre puerto y centro, así como con sus habitantes, se vuelve más bien una dicotomía entre ciudades para ricos y pobres.

Toda la transformación portuaria que ha enfrentado Valparaíso desde 1997 en adelante, obedece a una reconversión lógica que prosiguen la mayoría de los puertos en el mundo. Sin embargo, al interno de la ciudad se vive de manera tensionante y conflictiva, porque los discursos de ciudadanos activos, decidores y *policy makers* no han sido consistentes en relación a la reconversión del puerto en sí, dejando entrever una promesa nostálgica de la unión entre puerto y ciudad que no logra concretarse. De ahí que se vuelve necesario indagar en la conformación de estos discursos en este proceso de transformación portuario.

METODOLOGÍA

Desde un tipo de estudio cualitativo, se triangularon diversas técnicas entre las cuales destacamos el análisis bibliográfico y de contenido (Taylor, Bodgan, 1994) sobre los principales modelos de regeneración de waterfront; el discurso de diversos actores en medios escritos (recogidos entre el año 2010 -2011 y 2015); además de diversas entrevistas realizadas a actores claves del gobierno local (Municipio; Gobierno Regional), sector privado y sociedad civil, lo que nos entregó una evidencia empírica de las múltiples contradicciones en la relación

entre puerto y ciudad. Cómo el waterfront - o regeneración del frente portuario-es transformado en una expresión de nuevos ritmos globales de las ciudades puertos, que implica a su vez un quiebre en la unidad territorial entre puerto y ciudad.

Tab. 2 Estructura general de entrevistados

Actores Urbanos		Entrevistados
Puerto Valparaíso	EPV VTP TPS ZEAL FOROVALPO AIVP	1
Gobierno Local	Alcalde Consejeros Área Técnica (DIDECO, PLADECO)	3
Proyectistas y Arquitectos	Sociedad Plaza Arquitectos asociados Colegio de Arquitectos	1
Sector Turístico	SERNATUR SUBDERE CONSETUR	2
Sociedad Civil y movimientos ciudadanos	Cultura en Movimiento Ciudadanos por Valparaíso Mar para Valparaíso Congemar Lancheros Fundación Valparaíso Caleta Portales	1
FFAA (Fuerzas Armadas)	DIRECTEMAR DOP	0

Fuente: Elaboración propia, Gino Bailey, 2011

Tab. 1 Ditrribución de la fuente secundaria del periódico "El Mercurio" de Valparaíso 2011

Meses	Calendario 1 al 31 de cada mes		
	1-15	16-30/31	Total
Septiembre		4 favor al proyecto	4
Octubre		4 Favor 8 contra el proyecto	12
Noviembre	6 Favor 1 Contra	3 Favor 2 Contra	12
Diciembre			28

Fuente: Elaboración Propia, Gino Bailey 2011

RESULTADOS. CONTRAPOSICIONES RESPECTO AL DESARROLLO PORTUARIO: WATERFRONT Y EXPANSIÓN PORTUARIA

1.- Desarrollo portuario sin integralidad social

En este grupo encontramos aquellos actores que han manifestado una posición a favor del desarrollo marítimo portuario de Valparaíso, no importando el modo ni las consecuencias de esto, simplemente porque es parte de la identidad de la ciudad: su puerto. Los actores que sintonizan con este eje, son parte del sector productivo (rubro de camiones, operadores portuarios) y del sector público (Intendentes, diputados, Almirantes)

“...Yo pienso que Valparaíso es **fundamentalmente una ciudad puerto y hay que entenderlo de esa manera. No entender que Valparaíso tiene un destino esencialmente portuario es no entender a Valparaíso** (...) ahora, respecto de abrir la ciudad a los porteños; **la ciudad ya está abierta a los porteños, ellos no viven en el plan de Valparaíso, ellos viven en los cerros**, y desde los cerros se ve permanentemente el puerto...” (Octubre 2011, Intendente).

“.. Nosotros los transportistas de Valparaíso, si queremos un puerto para los porteños. Por eso nos molesta la soberbia y la obstinación del gerente de la EPV y su directorio, quien insiste en un negocio que carece de toda lógica (...) debería defender los pocos terrenos que tenemos para la expansión portuaria... A futuro nos van a taponar el único acceso al puerto” (noviembre, 2011, transportista).

Estos actores niegan absolutamente cualquier destino que no sea el portuario, por ejemplo el **waterfront** turístico comercial. Hacen referencia al asesinato del puerto, a la esencia de un Valparaíso portuario, a ultranza. A su vez, esta idea de desarrollo portuario sólo vincula a la ciudadanía a través del concepto de empleabilidad.

“Es una muy buena noticia para **Valparaíso que se avance en el proyecto del Terminal 2**, porque sabemos la importancia que tiene esa iniciativa para el crecimiento de la ciudad (...) Con la entrega de la Adenda, todo ello queda clarificado y no hay más razones para seguir postergando el inicio

Tabla 3 Perfil de discursos públicos y privados en relación al desarrollo portuario global en Valparaíso

Perfil de actores	Descripción del perfil	Modelo de desarrollo portuario
Desarrollo portuario sin integralidad social	Negación de un territorio que no sea para fines portuarios. Ciudad separada del puerto, sin Waterfront . Débil visión de los intereses públicos. Débil visión de la integralidad de la ciudad y el puerto.	Proyección de grandes puertos (Siglo XIX- XX, Hoyle, 1994, 1998)
		Puerto sin unión de la ciudad
Desarrollo portuario unido a los intereses públicos y ciudadanos.	En coherencia con el patrimonio de la UNESCO waterfront Fuerte visión de los intereses público. Fuerte visión de la integralidad de la ciudad y el puerto. Débil definición de los intereses privados.	Reconversión de los Puertos globales (Actualidad, Hoyle, 1994, 1998)
		Unión de puerto y tejido social
Desarrollo portuario con una integralidad social a partir del consumo	Reconocimiento de un waterfront turístico comercial. Fuerte unión entre puerto y ciudad a partir del consumo. Fuerte definición de intereses privados. Débil definición de los intereses públicos sobre el puerto.	Reconversión de los Puertos globales (Actualidad, Hoyle, 1994, 1998; Adalberto Vallega) Amendola, G.
		Unión de consumo en el puerto por parte de los habitantes

Fuente: Elaboración Propia, Gino Bailey 2014

de este proyecto, que **traerá beneficios como 3 mil puestos de empleos, directos e indirectos para Valparaíso**” (Diputado Urrutia, 2016)

Este grupo de actores, esconde en su propuesta y en su negación, el apoyo al desarrollo de un puerto global. Esto porque tras reconocer la “eficiencia económica” y despojar del derecho a la ciudad (Lefebvre, 1969) a la población de Valparaíso por el hecho de vivir en los cerros, o la noción de ciudadanía por “3.000 puestos de empleo”, es una clara muestra de dos aspectos claros de la separación entre puerto y ciudad: una débil integralidad entre ciudadanía y puerto, y una débil visión pública y ciudadana del puerto para los porteños.

2.- Desarrollo portuario unido a los intereses públicos y ciudadanos

En el segundo grupo, encontramos aquellos actores que ven en el desarrollo portuario una oportunidad de unir la ciudad y puerto, con una fuerte integralidad social concibiendo la ciudadanía como un derecho público. Esto se organiza fundamentalmente por el valor histórico y por la sintonía con la ciudad de Valparaíso, como Patrimonio de la Humanidad de la Unesco en el año 2003. Son las organizaciones ciudadanas, estudios e investigaciones y el colegio de arquitectos, los principales actores que se refieren a este punto.

“... **cabe señalar que los informes de la UNESCO, destacaron la relación directa de esta ciudad con su carácter de puerto**, y las cartas internacionales explicitan categóricamente que el tipo de acciones anunciadas, **que involucran el ámbito marítimo y urbano de la ciudad de Valparaíso**, podrían provocar impactos profundos en su identidad histórico, cultural, portuario, **atentando contra la declaración de esta ciudad puerto como Patrimonio de la Humanidad**” (Noviembre 2011, movimientos ciudadanos)

Este grupo de actores, propone la unión entre puerto y territorio, negando por ejemplo, proyectos como “Puerto Barón” porque como Mall, **niega el espacio para la ciudadanía y el valor histórico fundacional de la ciudad**. En cierto modo, esta defensa desde los intereses públicos, hace renegar en parte los destinos portuarios a cualquier costo, que luego, en la actualidad (2015-2016) se convertirán en la misma negación efectuada a la ampliación del Terminal 2 (T2) por tener la misma magnitud e impacto contra la ciudadanía que un Shopping Mall, negar el acceso y el derecho a la ciudad.

Sin embargo, este grupo que consigna un enfoque de derecho del habitante en toda la ciudad, suele ser pintoresco y escenográfico, fundamentalmente porque desde el año 2003, con la asignación patrimonial de la Unesco, se ha desarrollado en base a un turismo que fragmenta socialmente. En el fondo esta imagen de ciudad -contrapuesta al desarrollo de *shopping mall*- concibe sólo una parte de la duplicidad portuaria, aquella del consumo y los servicios no portuarios.

“A Valparaíso y a cualquier ciudad, se le entiende como un todo y éste proyecto en los términos que está planteado, piensa la ciudad fraccionadamente y su propuesta es un mal diseño que condena la potencial diversidad económica que ha surgido desde la declaratoria de Patrimonio de la Humanidad, dónde ya no es la vida portuaria lo que genera la mayoría de empleos en Valparaíso. **Es más, debido a la tecnologización de la operación portuaria, son cada vez menos los empleos directos que genera.**” (Organización Mar para Valparaíso, 2015).

3.- Desarrollo portuario con una integralidad social a partir del consumo

Ya en el tercer perfil de actores, se reconoce una re-estructuración del puerto en la era global, diversificado en su economía, donde conviven los destinos del consumo y tiempo libre, junto al desarrollo de la economía portuaria. El puerto

está unido a la ciudad a partir de la experiencia escenográfica que los habitantes tienen que tener respecto al puerto, ya no como un lugar de transferencia de mercancía, sino como un espacio de consumo asequible a todos, donde se puede pasar el tiempo libre, dedicarlo a la cultura y a otros destinos como el hotelero y el patrimonial, que no tiene que ver directamente con el desarrollo de una economía portuaria integrada verticalmente.

“...Eso, para Mall Plaza es lícito. **Ahora, yo les quiero decir que el proyecto trae tremendos beneficios para la ciudad. Está elaborado en forma coherente con el desarrollo portuario**” (Octubre, 2011, Sociedad Plaza)

“...**En todos los puertos del mundo existen espacios públicos y comerciales**, por lo que no entiendo por qué tanta resistencia a un proyecto que, estima es para la comunidad (...). **Por eso es que armonizando el desarrollo portuario y el de la ciudad que lo cobija**, Puerto Valparaíso, compartirá aquel lugar para mejorar la calidad de vida de sus habitantes y, **a cambio, se le permita ampliar sus instalaciones portuarias en otros sectores...**” (Noviembre, 2011, EPV).

Observamos en casi todos los pasajes, una armonización entre desarrollo portuario y desarrollo de espacios de consumo en el puerto. *El porteño va a poder ingresar a caminar, tiene derecho a mirar el mar; no solo debe seguir siendo el puerto principal, sino turística y universitaria también.* Esta unidad se hace a partir de los intereses privados, un derecho a la ciudad delimitado y definido por su economía, más específicamente, como un espacio de consumo. Es así como los actores resuelven la unión entre el tejido social, cultural y económico de los habitantes respecto al puerto. De esta manera, el derecho a la ciudad, una ciudad cotidiana y desde sus habitantes, se traduce en un usuario, quien es visitante del territorio marítimo portuario por su “look marino”. Este nuevo habitante como usuario (Amendola,

2008) Lo interesante es que como arquetipo artificial propone una unidad entre ciudad y puerto, donde se deben respetar previamente las reglas del consumo para ser parte del puerto.

CONCLUSIONES

Observamos que la transformación marítima portuaria de Valparaíso, entendida de origen público a otro privado y de concesiones, ha generado desde el año 2000 una serie de tensiones y conflictos involucrando a variados sectores de la población, entre autoridades, mundo privado, profesionales, personas de la sociedad civil, entre otros.

Dentro de este panorama, la expansión del puerto y la diversificación del territorio portuario para destino turístico, comercial y de consumo, ha ordenado a los actores en tres grupos: quienes postulan un *desarrollo portuario sin integralidad social; aquellos que asimilan el desarrollo portuario unido a los intereses públicos y ciudadanos*; y quienes están a favor de un desarrollo portuario con una integralidad social a partir del consumo. De los tres grupos dos postulan una relación entre el puerto y la ciudad, y sólo un grupo lo piensa desde el derecho a la ciudad sin intereses privados para poder acceder a ella.

El principal hallazgo que podemos derivar de esta situación, es que todos, sin excepción alguna, han aportado en sus posiciones al desarrollo portuario global de Valparaíso. Sea legitimando el desarrollo portuario u otorgando un poder al acceso privado y público basado en prácticas de consumo, ambas perspectivas reafirman una actualización de la ciudad puerto, que conlleva a su vez el denominador común de la exclusión en el derecho a la ciudad hacia el habitante. O porque habita en “los cerros”, como si la ciudad estuviera delimitada, o bien debido al consumo a escala de Mall o Boulevard el cual genera reglas en cuanto usuario (Amendola, 2008), que va restringiendo el derecho público al puerto y la ciudad.

En esta reafirmación o reactualización de la ciudad “puerto” global de Valparaíso, la economía

portuaria puede convivir junto a otros servicios no portuarios (Soriani, 2002). Si la economía portuaria crece y subsiste haciendo también eficiente espacios para el turismo, el consumo y el tiempo libre, existe identidad portuaria, independiente si el ciudadano/a se ve excluido de habitarlo. Evidentemente, esto ha sido un proceso que ha ido decantando poco a poco desde que entrara en vigencia la concesión de puertos (1997) en Chile.

Valparaíso tiene en su génesis una identidad de ciudad global (Bailey, et.al, 2011), no es necesario reivindicar una inserción a la globalidad desde el punto de vista cultural. En cambio, al hablar de globalización económica (Sassen, 2003i; 1991) observamos cómo a partir de la reafirmación portuaria, se confrontan dos modelos predominantes de ciudad: Ciudad patrimonio de la Unesco y Ciudad Portuaria. La realización de ambos modelos ha dejado a la deriva el proceso de inclusión social, de todos y todas, donde el interés público y la discusión sobre el derecho a la ciudad pueda ser tal (Sassen, 2003ii) que ejerza un poder transformado en el territorio. Dos modelos de ciudad que no solventan una sostenibilidad vinculada al habitante, ni en su derecho sobre el espacio ni en solventar estrategias de ocupación y empleo en el tiempo.

El grupo de opositores a la rendición privada (Soriani, 1998) del puerto de Valparaíso, no ha sido capaz de situar el derecho a la ciudad de manera transversal, manteniendo una cuota de ambigüedad en sus relatos. Los movimientos ciudadanos han crecido en diez años, pero todavía no logran hacer consistente un discurso que si lo es en los otros actores que ven en el puerto una oportunidad de crecimiento y desarrollo.

Esta ambigüedad ha descuidado cerca del 80% de quienes dan vida a la ciudad de Valparaíso. El habitante sigue estando fuera de la ciudad puerto global. Quien vive a diario el deterioro del plan de la ciudad; los riesgos de incendio (Fundación para la Superación de la Pobreza, 2015); el desempleo estructural (INE, 2015; 2013) y una limitada oportunidad a participar

de los mercados de trabajo de la ciudad. A lo cual podríamos agregar el deterioro urbanístico y social del centro histórico, con un mercado inmobiliario (Janoschka, M, Sequera, J 2011) que ha hecho lo suyo con el encarecimiento de la vivienda y la **gentrificación** (Boyer, 1985) de algunos cerros, pero donde el puerto no ha podido otorgar respuestas eficaces a sus ciudadanos, salvo la de desvincularse de su ciudad, y ofrecer una estrecha forma de entender la integración social: aquella de la inclusión por patrones de consumo, propias de un usuario y no un residente.¶

NOTAS

[1] <http://puntofinal.cl/990723/nac.html>

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Amendola, G (2008) *La città posmoderna, magie e paura della metropoli contemporanea*, Roma-Bari, Laterza
- Bailey, G, Carroza, N, Espinosa, F, Tiemann, R (ed.), (2011) *Valparaíso en tránsito, Perspectivas desde una Nueva Sociología de la Ciudad* Ed. Puntángelos, Univ. de Playa Ancha, Valparaíso.
- Boyer, (1985) *La rinascita del West Side : una storia di Gentrification a New York*, in *Urbanistica Bollettino delle regione Piemonte*, n. 80, pp. 61-67.
- Carrillo, I, Santander, A (2005) *Modernización Portuaria en Chile* Sínt. tecnol., nov, vol.2, no.2, p.63-68. ISSN 0718-025X.
- Dematteis, G (2009) *Conurbazione disgregata e sistema locale territoriali* pp.44-60, en *VV.AA Per una nuova urbanità, dopo l'alluvione immobilista*. Reggio Emilia, Diabasis.
- EPV (2015) *Plan Maestro, puerto de Valparaíso*, Valparaíso, agosto 2015, disponible en: <http://www.puertovalparaiso.cl/descargas>
- EPV (2010) *Memoria anual*, Empresa Portuaria Valparaíso, www.epv.cl
- EPV (2011) *Puerto Baron, Plan de apertura y transformación del borde costero*, http://www.epv.cl/contenido/ desarrollo_proyectos/borde_costero04.asp
- Fundación para la Superación de la Pobreza (2015), *Jugando entre riesgos*. Representaciones, sentimientos

- e imágenes de niños y niñas afectadas por tres siniestros socioambientales en la región de Valparaíso. Valparaíso
- Janoschka, M, Sequera, J (2011) Ciudadanía y Espacio público en la era de la globalización neoliberal ARBOR Ciencia, pensamiento y Cultura Vol. 188 - 755 mayo-junio (2012) 515-527 ISSN: 0210-1963 doi: 10.3989/arb.2012.755n3005.
- Greco, N (2009) La città e i suoi mari Il waterfront tra sostenibilità e governance Milano, Francoangeli.
- Hoyle, B, Pinder, D, Husain, M (1994) Aree Portuali e trasformazioni urbani, le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront, a cura di Maria Giuseppina Lucia, Milano, Ugo Mursia.)
- Hoyle, B (1998) Cities and Ports: Development Dynamics on the Port-City Interface. Land Water Intermodal Terminals, Venezia Editor Rinio Bruttomesso. Hoyle, B, Pinder, D, Husain, M 1994 Aree Portuali e trasformazioni urbani, le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront, a cargo de Maria Giuseppina Lucia, Milano, Ugo Mursia, pp. 26-36
- Instituto Nacional de Estadísticas, INE (2015) Informe Económico Regional, IER, 2000-2013, disponible en http://www.ine.cl/canales/chile_estadistico/territorio/iner/iner.php
- INE (2015) Informe Empleo Regional, Región de Valparaíso . (Consultado 04/10/2015, en <http://www.inevalparaiso.cl/archivos/files/pdf/Empleo/2015/Empleo%20Trimestre%20Jun-Ago%202015.pdf>)
- Lefebvre, H (1969) El derecho a la ciudad, ediciones Península, Barcelona
- Ministerio de obras públicas (2009) Infraestructura portuaria y costera, Chile 2020, noviembre. Disponible en : www.dop.cl/.
- UNESCO (2003) World Heritage Scanned nomination of valparaiso For inclusion on the world heritage list Excerpt from the Report of the 27th Session of the World Heritage Committee, [Consultado, octubre, 2011], <http://whc.unesco.org/en/list/959/documents/>
- Sassen, S. (2003) La città nell'economia globale, Bologna, Il Mulino.
- Sassen, S. (2003) Contra geografías de la globalización: género y ciudadanía en los circuitos transfronterizos, Madrid, Traficantes de Sueños [Disponible en <http://www.nodo50.org/ts/editorial/contrageografias.pdf>]
- Sassen, S 1991 The Global City: New York, London, Tokyo Princeton. Princeton University Press
- Secchi, B. (2013) La città dei ricchi e la città dei poveri, Roma, Laterza.
- Soriani S «Riutilizzazione del waterfront urbano e transizione postindustrial de lle città portuali, problemi, prospettive e rilievi critici», en Rivista Geografica Italiana, 105, 1998, cit p 541
- Soriani, S (2002) La transizione postindustrial de la portualità tra dinamiche di mercato e vincoli-opportunità territoriali, in Porti , città e territorio costiero, le dinamiche della sostenibilità ,VVAA, a cura di Stefano Soriani, 2002 Bologna, il Mulino.
- Subsecretaría de Transportes (2013) Plan Nacional de Desarrollo Portuario, Chile. Valparaíso, pp. 99 - 116 http://www.mtt.cl/wp-content/uploads/2014/02/desarrollo_portuario_06_02_14_1.pdf
- Taylor, S. J., @ Bogdan, R. (1987). Introducción a los métodos cualitativos de investigación, Paidós, Barcelona.
- Vigariè, A «Les fronts portuaires, inquiétude des grands ports mondiaux, deux ouvrages», in Annales de Géographie, Volume 100, numero 559, 1991.