

Una mirada a los Paseos Marítimos en Chile: El antes y el después del terremoto y tsunami del 27F

A look at the Seafronts of Chile: before and after the Earthquake and Tsunami on February 27th

Recent Developments affecting Seafronts in Chile
After the urban development midway through 20th Century, the general public increasingly made use of the coastal strip, especially beaches and spas, and this process became more firmly established to the extent that people flocked to these zones in large numbers, not only to sunbathe and swim, but also to combine their walking activities with tourism and leisure. The "Seafront" or "Promenade" as an urban component has developed as an axis that provides the coastal cities with a backbone, making the coastal strip one of the most popular and highly-rated areas, not only from a social viewpoint but also from environmental and economic perspectives. Along these lines, in recent decades several Chilean cities have been enhancing their image by improving their coastlines, especially where the seafronts are concerned. Not only have they played a coastal protection role, but they have also been transformed into citizens' meeting points, like squares or central parks, being key centres for the general public and the new activities that take place there. Chile appears to be one long coastal zone from north to south, where the main ports are the most densely populated urban areas, coinciding with a sharp growth increase affecting the surrounding metropolitan areas. In spite of this, there is currently no basic and comprehensive regulatory policy to govern the occupation of this strip of land. That is why in the last decade major efforts have been made to get private initiative and public bodies – local, regional and central – to collaborate in developing coordinated operations along the coast, such as encouraging the redevelopment of obsolete and abandoned areas of ports or recovering strips that have been eroded away by natural forces or artificial works. Thanks to this, the different institutions responsible for taking action on or administering the coast, ranging from the empowered governmental bodies, the port authorities and the municipalities, to private investors, have managed, after years of inefficiency and ineffectiveness, to bring about major changes, opening up to public use the zones that were underused, damaged or hemmed in by industrial or port infrastructures. Although some of these works have been relatively minor, the most outstanding aspect of the resumption of these activities is the consideration and weighing up of the idiosyncrasies, the specific needs and traditions of each community, as a basic parameter where these new public coastal zones are concerned.

Rediscovering the Coastal Strip: two exemplary cases of seafront recovery

Two emblematic cases of Chilean esplanades are described below, both of which have been constructed in recent years. They have been selected because of the major contribution they have made to recovering local identity and heritage in their respective contexts: one is in an urban and long-established port zone – Valparaíso –, whereas the other is in a developing coastal sector, close to the Port of Talcahuano, an area affected by the recent February 27th earthquake.

Evolución reciente de los paseos marítimos en Chile

A partir del desarrollo urbano de mediados del siglo XX, el uso público de la franja costera, en especial de playas y balnearios, se fue ampliando y consolidando para convertirse en un espacio de confluencia, donde masivamente los habitantes ya no sólo toman baños de sol y mar, sino también combinan sus actividades de paseo con la industria turística y del ocio. El "Paseo Marítimo" como elemento urbano ha evolucionado como eje estructurante de las ciudades costeras, haciendo de la fachada litoral uno de los espacios más concurridos y valorados, tanto en el ámbito social, como ambiental y económico. De este modo, en las últimas décadas varias ciudades chilenas han ido reforzando su imagen en torno a la identidad de sus costas, y en particular a la existencia de sus paseos marítimos, que junto con su rol de protección costera, se han transformado en un lugar de encuentro ciudadano, como las plazas o parques centrales, siendo centros neurálgicos del espacio público y de las nuevas actividades que desde ahí se despliegan.

Bajo esta condición, el territorio chileno se presenta como una extensa zona costera de principio a fin, donde la mayor ocupación urbana litoral se concentra en las cercanías de los principales puertos, coincidiendo con la intensificación del crecimiento de las áreas metropolitanas circundantes. A pesar de ello, en la actualidad no existe una política integrada como instrumento normativo de base, que regule la ocupación de esta franja del territorio. Por este motivo, en la última década se han realizado importantes esfuerzos de colaboración entre actores públicos y privados – locales, regionales y centrales –, para desarrollar operaciones coordinadas sobre la costa, tales como incentivar la reconversión de áreas obsoletas en antiguas zonas portuarias o la recuperación de franjas erosionadas por acciones naturales u obras artificiales. Gracias a ello, es que las distintas instituciones encargadas de intervenir o administrar el litoral, desde las diversas instancias gubernamentales que afectan el territorio, las empresas portuarias, los municipios e inversionistas privados, después de años de ineficacia, han logrado ejecutar importantes transformaciones, abriendo al uso público aquellos territorios costeros subutilizados, dañados o bloqueados por infraestructuras industriales o portuarias. Si bien en algunos casos la envergadura de las obras ha sido menor, lo más destacable del reinicio de estas acciones está siendo la consideración y puesta en valor de la idiosincrasia, necesidades singulares y tradiciones históricas de cada comunidad, como parámetro esencial de estos nuevos espacios públicos litorales.

Reencontrando el litoral: dos casos ejemplares de recuperación del frente marítimo

A continuación se presentan dos casos emblemáticos de paseos marítimos en Chile, construidos en los últimos años y seleccionados por su gran aporte a la recuperación de la identidad local y del patrimonio histórico en sus respectivos contextos: uno en zona urbana y portuaria consolidada – Valparaíso –, y otro en un sector costero en proceso de desarrollo, cercano al puerto de Talcahuano y afectado por el reciente sismo del 27F.

Carola Marín
Alberto Texidó

Tramo 1 del paseo Wheelwright pasarela mirador tornamesa
(© Dirección del Obras Portuarias, Ministerio de Obras
Públicas de Chile. www.dop.cl)

Section 1 of the Wheelwright Promenade, containers –
turntable zone (© Harbour Works Directorate,
Ministry of Public Works, Chile). www.dop.cl)

Paseo Wheelwright, Valparaíso

El paseo marítimo Wheelwright está situado en el límite oriente del recinto portuario de Valparaíso, junto a la nueva zona de reconversión del antiguo Muelle Barón, nodo de apertura al frente urbano del litoral porteño. Se trata de un sector histórico, donde está el acceso a una serie de actividades y lugares como las estaciones del ferrocarril metropolitano costero (Merval), la Tornamesa Barón (patrimonio nacional), la playa el Rostro, la Universidad Federico Santa María, la Avenida España (principal vía entre el puerto y resto de las comunas costeras) y algunas zonas de acopio de contenedores. Este paseo único en la ciudad, está recuperando la relación de los habitantes con el mar, interrumpida por décadas debido a las instalaciones portuarias e industriales sobre la costa. Sus 2,2 km lineales de nuevo espacio público, peatonal y ciclovía, unen la Estación Puerto Barón con el Puerto Pesquero Caleta Portales, el más dinámico de la región en actividades de pesca artesanal, gastronomía y turismo. Al mismo tiempo, se proyecta el reimpulso económico en este alicaído extremo de la ciudad, atrayendo nuevos equipamientos y conexiones que sellarán una imagen urbana con mayor continuidad, identidad y carácter.

El proyecto tuvo un costo cercano a los USD 6 millones de inversión pública estatal, y en su diseño, dividido en 2 tramos, se identificaron diez sectores con distintos niveles de intervención: desde la reparación y adecuación de antiguas estructuras remanentes de la vía costera (tanto en tierra como en el mar) hasta tramos de relleno con creación completa del paseo, incluyendo el que bordea el edificio de la Tornamesa, que aún funciona para cambiar de sentido a vagones y locomotoras del ferrocarril.

El primer tramo incorpora la nueva pasarela de la Puntilla San Luis, frente al Cerro Los Placeres y la Universidad Federico Santa María, generando una mejor comunicación entre el paseo, la Avenida España y la ciudad. Las “Pasarelas Miradores”, la Escuela de Nado Tiburón Contreras y las recuperadas playas El Rostro y Yolanda, hasta hace unos años inaccesibles, pueden observarse en su recorrido. Gran parte del tramo norte está marcado por la presencia de restos de infraestructura vial y ferroviaria, reutilizados para apoyar las plataformas del nuevo paseo y la playa. Ejemplo notable es el uso de las grandes fundaciones de la vía elevada para formar nuevas “Pasarelas Miradores”.

Wheelwright Esplanade, Valparaíso

The Wheelwright Esplanade lies at the eastern end of Valparaíso Harbour, close to the newly redeveloped zone of the former Barón Wharf, opening out onto the urban front of the port coastline. It is a historic area leading to a series of activities and places such as the stations on the metropolitan coastal railway (Merval), the Tornamesa Barón Roundhouse (national heritage site), the Rostro Beach, the Universidad Federico Santa María, Avenida España (main road between the port and the rest of the coastal towns) and some container yards. This unique esplanade in the city is enabling the inhabitants to re-establish their former relationship with the sea, interrupted for decades by the port and industrial facilities along the coast. The 2.2 linear kilometres of new public areas for pedestrians and cyclists link the Puerto Barón Station with the Caleta Portales Fishing Harbour, the liveliest one in the region, where traditional fishing, gastronomy and tourism are concerned. Plans are also in the offing to give this down-trodden end of the city an economic boost, attracting new equipment and connections that will give the urban image greater continuity, identity and charm.

The project cost around 6 million US\$ of public funding. Its design, split into 2 sections, is composed of 10 sectors with different degrees of redevelopment, ranging from repairing and adapting existing structures along the coast (both on land and in the sea) to sections filled in to completely create the esplanade, including the stretch that runs around the Tornamesa Roundhouse, which is still used as a turntable for locomotives and freight wagons.

The first section contains the new walkway from the Puntilla San Luis, opposite the Cerro Los Placeres and the Universidad Federico Santa María, providing better communication between the esplanade, Avenida España and the city. The “Observation Walkways”, the Escuela de Nado Tiburón Contreras and the regenerated beaches of El Rostro and Yolanda, inaccessible until a few years ago, can all be seen on this walk. Most of the northern section is flanked by the remains of railway tracks and infrastructure, reused to support the decks for the new esplanade and the beach. A good example of this is the use of the major foundations supporting the raised track to form new “Observation Walkways”.

The second section is the narrower one, so a pedestrian platform was created, after natural and artificial rocky areas had been cleared away. Thanks to these works it was possible to carry out archaeological research on the old foundations of the port’s former fortifications. At the same time, it is also planned to encourage the citizens to look after this public zone and keep it clean, for the benefit of all.

Lenga Esplanade, Hualpén

The traditional spa of Lenga¹ lies 2 km from Concepción², a place known in the past for activities in its cove where for generations the locals have specialised in traditional fishing and collecting the pelillo³. Ecological tourism, leisure along the coast and typical cuisine, – with around 20 restaurants by the sea –, have revived the local economy, and the spa is now visited by around 100 thousand tourists every year, attracted by its extensive beaches, suitable for walking and indulging in nautical sports, as well as for observing the great variety of marine species in the estuary and the Hualpén nature reserve.

Lenga’s new esplanade, apart from serving as a major flood prevention system against exceptional tides, has led to a sharp upsurge in tourism for the spa, causing the city to change its role and become the gastronomic centre of the region, to the benefit of its 90,000 inhabitants and the million people who live in the metropolitan coastal area of Concepción, the second most populated in the country.

The works were split into two stages, which together run for 1 km, with concrete walls and quarystone defence to protect the pedestrian level from sea erosion, a ramp for pleasure boats, a staircase leading down to the beach, access for the handicapped, parking facilities, cycle lanes, etc. Approximately 2.5 million US\$



El segundo tramo es la zona más estrecha del paseo, por lo que se creó una plataforma peatonal y se despejaron roqueríos naturales y artificiales. Estas obras han permitido realizar una investigación arqueológica sobre lo que fueron las antiguas fundaciones de las fortificaciones históricas del puerto. Paralelamente a esta iniciativa, se espera fomentar conductas de cuidado y aseo del espacio público, potenciando la dignidad de lo público a todos los ciudadanos.

Paseo Lenga, Hualpén

A 12 kilómetros de Concepción¹, se ubica el tradicional balneario de Lenga², localidad conocida históricamente por la actividad de su caleta donde la mayoría de sus habitantes se ha dedicado por generaciones a la pesca artesanal y recolección del pelillo³. Actualmente, el turismo ecológico, la recreación a lo largo de la costa y la gastronomía típica con una veintena de restaurantes junto al mar, han reconvertido la economía de la localidad, visitada por casi 100 mil turistas cada año, atraídos por su extensa playa, apta para pasear, practicar deportes náuticos, y observar la abundante biodiversidad de especies marinas junto al estuario y reserva natural de Hualpén.

El nuevo paseo marítimo de Lenga, junto con establecer una importante defensa ante las inundaciones por marejadas, ha impulsado fuertemente el desarrollo turístico del balneario, provocando un giro en la vocación de la ciudad y consolidando su rol como polo gastronómico de la región, beneficiando a los noventa mil habitantes de la comuna y a más de un millón de personas que viven en el área metropolitana costera de Concepción, la segunda más poblada del país.

La obra fue dividida en dos etapas, que en total suman 1 km. de extensión, con muros de hormigón y enrocado de defensa para proteger el nivel peatonal de la erosión del mar, rampa para embarcaciones deportivas, escalera de ingreso a la playa, acceso para discapacitados, mobiliario, estacionamientos y ciclovía. El monto de inversión para la primera etapa fue cercano a los USD 2,5 millones, y su financiamiento provino de una alianza entre el Ministerio de Obras Públicas (60%) y la empresa de gas Abastible (40%). Para la segunda etapa a construirse próximamente, se proyecta una inversión de USD 1 millón, y su diseño está siendo revisado para posibles ajustes técnicos derivados del tsunami del 27F. Aunque ésta fue una de las zonas litorales más devastadas por la inundación provocada por el terremoto de este año, la planificación sustentable realizada en Lenga, particularmente permitió amortiguar los efectos de éste, con el mínimo de daños al poblado, que desde mayo pasado ha vuelto ya a prestar sus servicios turísticos tradicionales.

were invested in the first stage, which was financed by an alliance between the Ministry of Public Works (60%) and the gas company Abastible (40%). Investments amounting to 1 million US\$ are expected to be needed for the second stage, shortly to be initiated. The plans are being reviewed so that certain technical adjustments can be made because of the tsunami that hit the zone on February 27th. Although this was one of the zones worst affected by the floods caused by this year's earthquake, the sustainable planning for Lenga, made it possible to reduce the effects of the phenomenon, only slight damage being caused to the town, which since May has been catering to tourists just as it did before.

Earthquake and Tsunami February 27th: a new perspective for the coastal strip

The gradual development resulting from sustained economic and social growth in Chile is progressing in the face of the periodical and inevitable geological phenomena that have affected the urban area in the past. Prosperity has been established by implementing new equipment and infrastructures aimed at improving the quality of life; these having catered firstly for the production requirements of the region, land and, secondly, for tourism and leisure. In the Republic's bicentenary year, the earthquake and tsunami on February 27th, not only caused damage to cities and their inhabitants, but also revealed that the country was being jeopardised by the urban planning processes on the coast, and likewise showed that the Government's procedures for coping with emergencies were rather inefficient. The coastal infrastructures as well as those of the ports, bays, towns and roads along the coast proved to be insufficient in most of the areas concerned, and this has brought about a reconsideration of their justifications as well the institutions that provide them with technical support. The institutions concerned are not only responsible for the reconstruction process but also for systematically responding to these types of habitual phenomena.

This new and necessary state after the catastrophe has once again encouraged those involved to review the procedures and to develop new plans and tools for territorial planning, where the determinants for designing along the coastal strip have innovatively incorporated criteria that had seemed obsolete, bringing about a reappraisal and justification. Mitigation and safety have once again emerged as important factors where

Terremoto y Tsunami 27F: una nueva perspectiva sobre el territorio costero

El desarrollo progresivo que resulta del sostenido crecimiento económico y social de Chile va avanzando en paralelo a situaciones geológicas periódicas e inevitables que marcan su historia urbana. Por su parte, la bonanza se ha ido asentando a través de la implementación de nuevos equipamientos e infraestructuras para la mejora de la calidad de vida, los que han ido cubriendo las necesidades productivas del territorio, primero, y del turismo y el ocio después. En el año del Bicentenario de la República el terremoto y tsunami del 27F, en trágico complemento al daño físico de ciudades y habitantes, dejó en evidencia la precariedad del país ante los procesos de planificación urbana en la costa, a la vez de los poco efectivos procedimientos gubernamentales ante la emergencia. Las infraestructuras costeras, puertos, caletas, núcleos poblados y vías costaneras demostraron su debilidad en la mayor parte del territorio y por tanto, han puesto a prueba su justificación original, paralelamente a la institucionalidad que les da soporte técnico, que además de tener la misión de reconstruirlas, deberá responder sistemáticamente a este tipo de eventos habituales.

Este nuevo y forzoso estado posterior a la catástrofe, como cada vez, ha incitado a la revisión de los procedimientos y fortalecido el desarrollo de nuevos planes e instrumentos de planificación territorial, donde focalizadamente las condicionantes de diseño de bordes marítimos ha reintegrado de manera innovadora criterios que parecían obsoletos, volviendo a valorizar y justificar su origen. La mitigación y la seguridad vuelven a surgir como causas posibles del espacio público⁴ y permiten el reordenamiento de sectores subutilizados o mal ocupados que en un inexplicable optimismo, limitaban el acceso liberado de los habitantes al mar.

Para el caso de la ciudad de Constitución⁵, en la desembocadura del río Maule, se ha desarrollado desde una alianza público-privada, un plan de reconstrucción⁶ el cual, luego de las deficiencias de localización demostradas por el maremoto, ha constatado las condiciones propias, adecuadas o inseguras del territorio. Una nueva franja de amortiguación en la ribera norte y costa poniente, ha permitido la planificación y diseño inmediato de nuevas áreas verdes, vías, equipamientos y parques que han surgido decididos por la ciudadanía y pertinentes para los expertos. El desafío hoy es la búsqueda de financiamiento y cumplimiento de las metas planteadas, como también de la adecuación de la institucionalidad local y nacional que permita lograr su implementación efectiva.

Misma situación de análisis se lleva a cabo en todas las ciudades y poblados de la zona central del país afectados por el sismo, por lo que la reconstrucción marca la agenda del nuevo Gobierno por los próximos años y con seguridad más allá del período presidencial. Además de las ciudades interiores afectadas por el terremoto, las localidades costeras destruidas y el área metropolitana del Gran Concepción, pasarán por un proceso de revisión planificadora que deberá extenderse a todo el borde marítimo nacional, considerando los frentes de río y el extenso territorio insular.

En consecuencia, los más de 4.000 kilómetros de costa chilena serán en los próximos años tierra fértil para una nueva experiencia de transformación, oportunidad colonizadora para que se den las condiciones que garanticen seguridad a la población y durabilidad de las inversiones públicas y privadas con la intervención reinspirada de los territorios ya habitados y de los aún disponibles para la apropiación.

Notes

1. La ciudad de Concepción se ubica 500 Km al sur de Santiago de Chile, en la VIII Región del Bio-Bio
2. Tipo de alga endémica del litoral chileno, exportado por sus amplias cualidades médicas y cosméticas
3. www.lenga-hualpen.cl
4. <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2010/05/05/proteccion-y-mitigacion-los-nuevos-espacios-publicos-del-27f/>
5. Constitución se encuentra a 260 kilómetros al sur de Santiago de Chile, en la costa de la VII Región del Maule.
6. <http://presconstitucion.cl/>

public areas⁴ are concerned and are enabling those responsible to restructure underused or poorly occupied sectors that in a wave of inexplicable optimism had restricted the inhabitants' access to the sea.

A public-private alliance has been formed in the case of the City of Constitución⁵ lying at the mouth of the Maule. It has embarked on a reconstruction plan⁶ which in the aftermath of the deficiencies revealed by the seaquake has established which aspects of the coastal area are acceptable and/or unsafe. A new buffer strip on the north bank and the west coast has made it possible to plan and immediately designate new green zones, roads, facilities and parks that have been decided upon by the citizens and that are relevant to the experts' activities. Today's challenges are twofold, to obtain financing and to fulfil the established objectives, as well as to adapt the local and state institutions so that they can effectively implement the plans.

The same kind of analysis has been conducted in all the cities and towns in the central part of the country affected by the earthquake, so the reconstruction work will be at the top of the agenda for the new Government in the coming years, with safety being a top priority. Apart from the cities in the interior affected by the earthquake, the coastal towns destroyed and the metropolitan area of Gran Concepción are all earmarked for a planning review process that must be applied to Chile's entire seaboard, considering estuaries and the many islands.

As a result, the more than 4,000 km of Chilean coastline will soon be ripe for a new transformation experience, an opportunity for providing safety for the population and long-lasting public and private investment, with a new and inspired approach both to land already occupied and land available for appropriation.

Notes

1. The City of Concepción is 500 km south of Santiago de Chile, in the 8th Region of Bio-Bio.
2. A type of seaweed endemic to the Chilean Coast, exported because of its medicinal and cosmetic properties.
3. www.lenga-hualpen.cl
4. <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2010/05/05/proteccion-y-mitigacion-los-nuevos-espacios-publicos-del-27f/>
5. Constitución is 260 kilometres south of Santiago de Chile, on the coast in the 7th Region (Maule).
6. <http://presconstitucion.cl/>



Tramo 1 del paseo Wheelwright, sector contenedores-tornamesa (© Dirección del Obras Portuarias, Ministerio de Obras Públicas de Chile. www.dop.cl)

Vista aérea bahía de Valparaíso, emplazamiento paseo Wheelwright a través de Playa El Rostro, Tornamesa y Muelle Barón (costado izquierdo inferior) (© Dirección del Obras Portuarias, Ministerio de Obras Públicas de Chile. www.dop.cl)

Section 1 of the Wheelwright Promenade, containers - turntable zone (© Harbour Works Directorate, Ministry of Public Works, Chile). www.dop.cl

Aerial view of the Bay of Valparaíso, location of the Wheelwright Promenade across El Rostro Beach, turntable and Baron Wharf (bottom left) (© Harbour Works Directorate, Ministry of Public Works, Chile). www.dop.cl