

Eugenio Arenas Morales, Juan Rusque Alcaíno

El desarrollo de los proyectos puerto-ciudad en Chile

SITUACIÓN ACTUAL

La longitud de la costa chilena correspondiente al territorio continental es de unos 4200 km a los que se suman 83.850 km de longitud de costa de los archipiélagos de la zona austral y finalmente se agregan otros 190 km de costa ubicada en el territorio insular que comprende las islas de Pascua, Salas y Gómez, San Félix y archipiélago Juan Fernández.

Pese a disponer del largo y extenso borde señalado anteriormente, Chile dispone de un número reducido de zonas apropiadas para la construcción de nuevas instalaciones portuarias. Actualmente un total de 32 puertos se encuentran en operación, con participación tanto pública como privada.

A la fecha existen 22 puertos en manos del sector privado, siendo este último sector responsable de la construcción, administración y operación de los nuevos terminales.

El esquema de asociación público – privada se puso en marcha bajo el sistema de concesiones marinas implementada en la década de los ochenta y prácticamente sin ingerencia del Estado, salvo en normas de tipo general en materia de infraestructura.

En cuanto a la estructura administrativa de los puertos estatales, ésta se traduce en diez empresas portuarias autónomas que son responsables de la administración, explotación, desarrollo y preservación de los puertos y terminales asignados a cada cual.

Estas empresas autónomas fueron creadas a partir de la división de EMPORCHI y que concluyó con la desaparición de esa Empresa, la única empresa portuaria del Estado existente a esa fecha, a través de un proceso de modernización del sistema portuario estatal basado en la incorporación del sector privado en los puertos que hasta la fecha se mantenían bajo exclusivo control de EMPORCHI. Lo anterior, a través de la entrega de concesiones para la operación de esta infraestructura. El objetivo primordial del proceso de modernización anterior consistió en atraer mayor inversión para aumentar la competitividad de la infraestructura y servicios portuarios, en calidad, precios y oportunidad, de tal forma de producir la disminución sostenida en el tiempo de los costos totales de la cadena de transporte para los productos, nacionales o extranjeros, que utilicen el comercio marítimo y los puertos chilenos.

La distribución espacial de los puertos estatales ubicados de norte a sur a lo largo del litoral chileno es prácticamente homogénea y corresponde a las siguientes: Arica, Iquique, Antofagasta y Coquimbo en la Zona Norte, Valparaíso y San Antonio, en la Zona Central, Talcahuano, San Vicente, Puerto Montt, el Terminal de Transbordadores de Puerto Chacabuco, Punta Arenas y el Terminal de Transbordadores de Puerto Natales en la zona Sur Austral del país.

En la actualidad de acuerdo al movimiento de carga los

Fotografía aérea
del Puerto de San
Antonio y zona
de Puertecito
Aerial photograph
of the Port of San
Antonio and
Puertecito area



31

The Development of Port-City Projects in Chile

Eugenio Arenas Morales,
Juan Rusque Alcaíno

CURRENT SITUATION

The mainland Chilean coastline stretches for about 4,200 km, to which we should add 83,850 km of coastline in the archipelagos of the southern part and finally a further 190 km of coastline on the islands, comprising Easter Island, Salas and Gómez islands, San Félix and the Juan Fernández archipelago.

Despite this extensive coastline, Chile has only a small number of areas suitable for the building of new port facilities. At present, a total of 32 ports are operating, some public and some private. There are currently 22 ports in private hands, and the private sector is responsible for the building, administration and operation of the new terminals.

This public-private sector association was set up under the system of marine leasesholdings implemented in the 1980s and involves virtually no state involvement, except as regards general infrastructure regulations. The administrative structure of the state ports is taken care of by ten autonomous port companies that are responsible for the administration, running, development and preservation of the ports and terminals assigned to each one. These autonomous companies were set up as the result of the splitting of EMPORCHI, and finished with the disappearance of that Company, the only state ports company existing at that time, through a process of modernisation of the state port system based on the incorporation of the private sector into ports, previously under the unique control of EMPORCHI. This took place as a result of the granting of concessions for operating this infrastructure.

The main objective of this modernisation process was to attract greater investment in order to increase the competitiveness of port infrastructure and services, in terms of quality, prices and opportunity. The aim was to bring about a sustained decrease over time of total costs of the transport chain for products, national or foreign, using Chilean maritime trade and ports. The spatial distribution of the state-owned ports located from north to south along the Chilean coastline is virtually homogeneous, and is as follows: Arica, Iquique, Antofagasta and Coquimbo in the North; Valparaíso and San Antonio, in the Central Area, Talcahuano, San Vicente, Puerto Montt, the Transhipment Terminal of Puerto Chacabuco, Punta Arenas and the Transhipment Terminal of Puerto Natales in the Southern area of the country. Today, the ports with the greatest cargo traffic are San Antonio, Valparaíso, Talcahuano

and San Vicente. The port with the most activity is San Antonio. Most container activity can be found in the ports of Valparaíso and San Antonio.

THE COASTLINE AND THE CITY-PORT

In Chile, the coastline has become increasingly important over the last decade, and many actions have been taken both on a state and private level, which show up the integrated management of the territory. This importance can be observed in the pressure exerted by several economic, social and institutional sectors in order to emigrate and set up near them. Among these we could underline the following: the port and port facilities, industries on the coastline or seashore, inshore and industrial fishing, fish breeding, tourism, recreation, water sports, including the associated infrastructure. Without any doubt the importance of cargo traffic



Puerto de
Antofagasta,
zona de almacenaje
de contenedores
Port of Antofagasta,
container storage
area

puertos de mayor actividad son: San Antonio, Valparaíso, Talcahuano y San Vicente. De entre estos Puertos el principal movimiento se realiza en San Antonio. En cuanto al movimiento de contenedores, éste se concentra fundamentalmente en los puertos de Valparaíso y San Antonio.

EL BORDE COSTERO Y LA CIUDAD-PUERTO

En Chile, el borde costero ha adquirido en la última década una importancia creciente, y diversas son las acciones tanto estatales como privadas que evidencian la gestión integrada del territorio.

Esta importancia se manifiesta en la presión que han ejercido diversos sectores económicos, sociales e institucionales en orden a emigrar y establecerse en sus entornos. Entre éstos se destacan: el puerto e instalaciones portuarias, industrias en el litoral o de ribera, pesca artesanal e industrial, acuicultura, turismo, recreación, deportes náuticos, incluyendo infraestructura asociada. Sin duda, son los propios puertos, producto de la importancia en la movilización de carga (sobre el 85% del total de exportaciones e importaciones del país), los que han sufrido las mayores transformaciones e impactado con mayor profundidad en el borde costero de las ciudades en que se emplazan.

Tanto por su situación estratégica para el creciente tráfico con el Pacífico (Punta Arenas), por su producción minera en el norte del país (Iquique, Antofagasta y Coquimbo), o por su vinculación geopolítica con otra ciudad (Valparaíso con Santiago y Talcahuano con Concepción), el borde de mar de cada puerto fue paulatinamente motivo a su vez de diversas transformaciones.

Asimismo, a consecuencia del progresivo desarrollo industrial del puerto se produjo una división entre la ciudad y las actividades portuarias.

Un ejemplo recurrente en este sentido fue el tendido de ferrocarriles, que seccionó virtualmente el espacio urbano en su obligación de llegar con los bienes o productos transportados hasta el borde mismo de mar. También las bodegas, capitánías de puerto, aduanas, estaciones de ferrocarril, hoteles, almacenes generales, encontraron su ubicación natural en el área urbana de contacto entre lo cívico y el borde costero produciendo una separación fuerte entre la ciudad y el puerto.

La mayor complejidad, así como la especialización de cada puerto, obligó con el tiempo al puerto a transformarse en una empresa de manipulación de mercancías y, como tal, a tecnicarse de acuerdo a las transformaciones que las transferencias de carga fueron sufriendo. El puerto se transformó en un recinto amurallado e inaccesible que rompió con la continuidad original de la ciudad, se generó la periferia, se quebró la cultura urbana.

Esta visión contrasta con el Puerto del siglo pasado, donde

(over 85% of total exports and imports) has led the ports themselves to undergo the greatest transformations and has had the greatest impact on the coastline of the cities in which they are located.

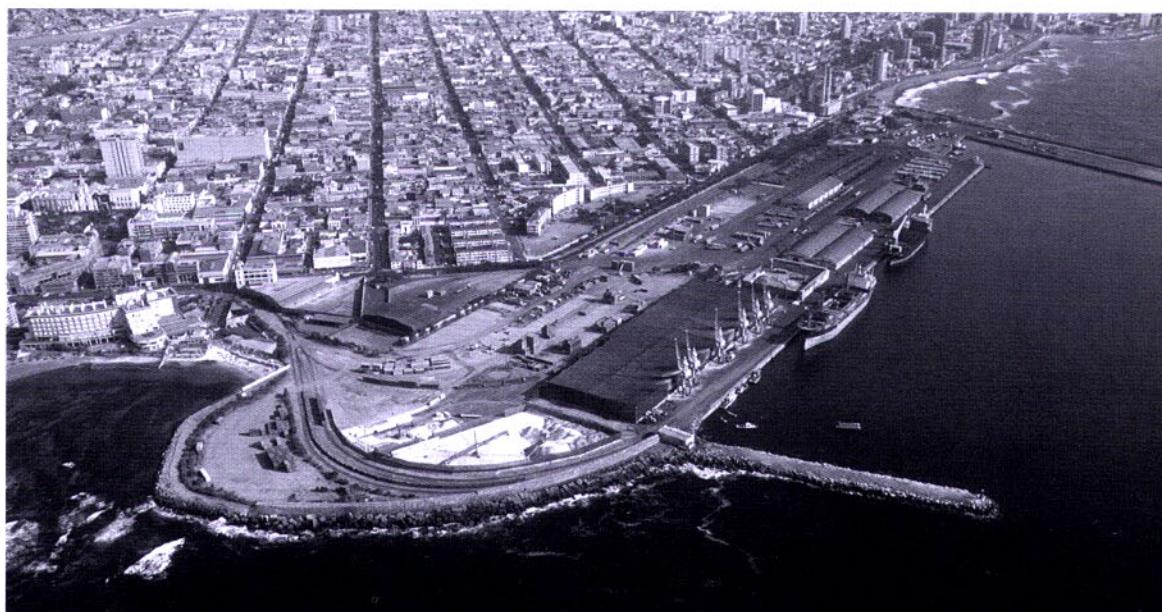
Both because of their strategic location for the growing Pacific traffic (Punta Arenas), because of their mining production in the north of the country (Iquique, Antofagasta and Coquimbo), or due to their geopolitical linkages to another city (Valparaíso with Santiago and Talcahuano with Concepción), each port's waterfront has gradually caused a series of changes. Likewise, as a result of the port's progressive industrial development, a division has occurred between the city and port activities.

A recurring example of this was the laying of railway tracks, which virtually cut the urban area in half because of the need to take its transported goods and cargo right down to the water's edge. Furthermore, the warehouses, harbourmaster's offices, customs, railway stations, hotels, general stores, found their natural location in the urban area, the point of contact between the citizen's area and the waterfront, driving a wedge between the city and the port.

Over time this greater complexity, as well as the specialisation of each port, meant that the port had to become a cargo handling company and, as such, to become more technically advanced in line with the transformations affecting cargo transfers. The port gradually became an inaccessible walled enclosure that broke with the original continuity of the city, generated periphery, and smashed the urban culture.

This vision contrasts with the Port of the previous century, where the Port and its activities made up a harmonious whole. The plan aimed at the stores, great warehouses and commercial buildings, viewpoints and residential districts developed as a result of their interrelation with the port, and such activities were born directly as a result of it.

As we are told in an old image of the port of Valparaíso, "we could imagine an elegantly dressed lady in a suit, hat and sunshade, disembarking from a majestic sailing yacht, walking along the wharf with her hands upon an illustrated balustrade, crossing the square, climbing some steps and going into the main room of the



Panorámica
del Puerto de
Antofagasta
Panoramic view
of the Port of
Antofagasta

Vista aérea de el
Puerto-Ciudad
de Antofagasta
Aerial view of the
Port-City of
Antofagasta



éste y lo Portuario constituyan un todo armónico. El plan destinado a los almacenes, grandes bodegas y edificios comerciales, miradores y barrios destinados a la vivienda se desarrolló a partir de su interrelación con el puerto, y dichas actividades nacieron directamente de él.

Como señala una imagen antigua del puerto de Valparaíso, “podríamos imaginarnos una señora de traje elegante, sombrero y quitasol, que desciende de un majestuoso velero, avanza a lo largo del muelle con sus manos puestas sobre un lustrado pasamanos, atraviesa la plaza, sube unas gradinatas y entra al salón principal del edificio de gobierno en un recorrido fluido y continuo”. Era un puerto en que pasajeros y mercancía tenían igual importancia, y por lo tanto, una incidencia directa en el quehacer de la ciudad, su conformación urbana, su cultura urbana.

Los puertos nacieron a partir de la plaza mayor, eran plazas públicas, donde se ejercían todas las actividades, un centro urbano. Todo lo portuario era un quehacer público, que se extendía en continuidad dando forma a la trama urbana, trama que se posó sobre una topografía cóncava, una rada de mar y de tierra que determinó su orden por visibilidad.

En esta visión temprana del Borde Costero se distinguían claramente dos espacios públicos abiertos en el tejido urbano portuario. La plaza de la aduana, la capitánía de puerto con su muelle de pasajeros en el borde de mar, repitiendo a pocas cuadras el equivalente en la plaza principal de las ciudades indias, con las intendencias, catedrales, municipios y comercio que las flanqueaban. En resumen, la integración armónica en un solo ente urbano arquitectónico de los sectores residenciales y portuarios de las ciudades del litoral que existían hasta mediados del siglo XIX experimentó un deterioro progresivo en las últimas décadas debido a las exigencias del progreso industrial. Se estableció, entonces un divorcio entre la ciudad – puerto que todavía se mantiene. El puerto creció y reclamó áreas para su desarrollo, accesos para transportar sus productos, negando a la ciudad de espacios en el borde costero que permitieran desarrollar actividades para acercar a los habitantes al borde mar. En este sentido el ejemplo más claro es el puerto de Valparaíso donde, por su conformación espacial, su borde se mantuvo cerrado a la ciudad que lo contemplaba lejana desde los cerros.

En los últimos años se han logrado avances considerables en cuanto a reconstituir la relación de la ciudad y el

puerto. La valorización de los espacios junto al agua han generado un cambio en los patrones de explotación del uso del suelo costero.

Un ejemplo de ello es la ciudad de Valparaíso, donde se desarrolló en el año 2001 un estudio de las alternativas de uso del borde costero, que determinó cinco unidades de desarrollo para la infraestructura costera. En dicho marco una de las unidades determinadas corresponde al muelle Barón. La zona del puerto de mayor hinterland, y que cuenta con un emplazamiento estratégico dentro de la ciudad, en esta zona las autoridades, en conjunto con el sector privado, trabajan en la generación de nuevos negocios de tipo turístico, comercial, cultural, servicios, entre otros que permitirán crear un espacio público de proporciones urbanas con acceso de la gente a su borde de mar.

Otro de los sectores determinados adyacentes al puerto de Valparaíso es la caleta de pescadores artesanales Portales, donde se construirá infraestructura costera portuaria con el objetivo de mejorar las condiciones de operatividad, producción y comercialización de los pescadores que trabajan en la caleta. Dado su estratégica ubicación, entre Viña del Mar y Valparaíso, se pretende diseñar una obra que cumpla con las necesidades ciudadanas, tanto turísticas, de esparcimiento y recreación.

Otro de los ejemplos relevantes en este cambio de percepción y gestión del territorio costero es el Plan de Desarrollo de Infraestructura Costera y Portuaria que impulsa el Ministerio de Obras Públicas, a través de su Dirección de Obras Portuarias, que cuenta con distintos programas de construcción y fiscalización de la infraestructura costera que se construye en el país. Entre los más relevantes se cuenta el Programa de Desarrollo Estratégico, el cual busca la coordinación con los sectores públicos y privados a fin de fortalecer la actividad costera y portuaria nacional y el área operativa de inversión que está conformada por los Programas de Infraestructura portuaria artesanal, de conexión, de ribera, turística, acuícola y pesquera industrial, de recuperación y conservación de la infraestructura costera patrimonial e histórica y además por el programa de fiscalización y conservación de infraestructura portuaria.

Un ejemplo de este Plan es la revitalización del Borde Costero de la Ciudad de Antofagasta, que en una primera etapa consideró la remodelación del Balneario Municipal de la ciudad. Este proyecto contempló tanto



government building in one smooth and flowing movement". It was a port in which passengers and goods were equally important, and therefore, a direct incidence upon the everyday life of the city, its urban makeup, its urban culture.

The ports were born from the main square, and were public squares in which most of the activities took place, a real city centre. All port business was public business, which extended continuously out, giving shape and form to the city's layout, a layout that was traced upon a concave topography, an inlet of sea and land that determined their order by visibility.

In this early view of the Coastline there was a clear and apparent distinction between two public spaces opened in the urban port tissue. The customs square, the port harbourmaster's office, with its passenger wharf next to the water's edge, repeating just a few blocks away the equivalent in the main square of the Indian cities, with the administrative divisions, cathedrals, municipalities and trade bordering on them.

In sum, the harmonious integration within a single architectural urban whole of the residential and port sectors of the cities of the coastline that existed up to the mid-19th century has experienced a progressive deterioration over the last few decades as a result of the demands of industrial progress. This led to a divorce between the city-port that may still be felt. The port grew and required areas for development, accesses to transport its goods, denying the city spaces along the waterfront that would have allowed the citizens to carry out activities by the sea. The clearest example of this is the port of Valparaíso in which, because of its spatial layout, its waterfront remained closed to the city that observed it from up on the hills.

Over the last few years, considerable progress has been made in rebuilding the city's relationship with the port. The regeneration of the spaces next to the water has generated a change

in patterns of exploitation of the use of the coastal land.

One example of this is the city of Valparaíso, where a 2001 study was carried out on the alternative uses of the waterfront, which defined five development units for the coastal infrastructure. In this framework, one of the units defined is the Baron wharf. This is the port area with the greatest hinterland, strategically placed within the city, in which the authorities, together with the private sector, are working on generating new businesses such as tourist, commercial, cultural, services, activities to name but a few, that make it possible to create a public area of urban proportions and which allow people access to the seafront.

Another of the areas determined next to the port of Valparaíso is the Portales inshore fishing cove, the site on which the port coastal infrastructure will be built with the aim of improving conditions of operation, production and commercialisation of the fishermen that work the cove. Given its strategic location, between Viña del Mar and Valparaíso, the aim is to design a project to meet the needs of the citizens, for tourist activities, leisure and recreation.

Another outstanding example in this change of perception and management of the coastal area is the Coastal and Port Infrastructure Development Plan, proposed and managed by the Ministry of Public Works, through its department of Port Works, which has a series of programmes for building and running the coastal infrastructure built in the country. Among the most noteworthy are the Strategic Development Programme, which aims to bring about co-ordination with the public and private sectors in order to strengthen national coastal and port activity, and the operative investment field made up of the Port Infrastructure programmes. These are: inshore fishing, connection, seashore, tourist, aquatic and industrial fishing, recovery and supervision of the historical coastal infrastructure and also the

obras marítimas como terrestres para el mejoramiento estructural de esta zona. El paseo costero generado con la construcción de la costanera de dicha ciudad, vino a conformar otra obra que potencia el borde de mar como espacio de recreación y de protección del litoral. En el futuro se ha planteado construir una playa artificial, que se encuentra en estudio, en la zona denominada El Carboncillo en la misma ciudad. Esta obra, mediante asociación público-privada, pretende responder a las necesidades turísticas y de recreación de la población. Asimismo, en zonas aledañas a los puertos de San Antonio y Coquimbo, se ha planificado construir infraestructura que, junto con reordenar y contribuir a potenciar las actividades de operación de los pescadores artesanales, también aporte al turismo y recreación de los habitantes, constituyendo mejoras medioambientales y una mejor relación entre las zonas portuarias artesanales con la ciudad.

A otra escala, también se han construido una serie de paseos marítimos que, junto con proteger el litoral y contribuir con la mejoría de las condiciones de operación de los pescadores artesanales (asociadas a rampas de embarque y desembarque o explanadas de trabajo) han generado espacios de esparcimiento de su entorno cultural y recreación para sus habitantes: localidades de Huéldén, Los Molinos, Pichilemu, Carelmapu, San Pedro de Con - Con etc.

35

TRANSFORMACIÓN DE LOS PUERTOS EN CHILE

En la actualidad, la estrategia portuaria en Chile incorpora como un aspecto relevante la relación del puerto con la ciudad donde se emplaza. En este capítulo detallamos los desarrollos de proyectos que consideramos más importantes:

El Puerto de Antofagasta y el Proyecto Turístico Inmobiliario

El puerto de Antofagasta, frente a la aparición del Megapuerto de Mejillones (50 km al norte de la ciudad), ha iniciado dentro de su planificación estratégica un proyecto renovador de las actividades tradicionales de la Empresa, adecuándose a una futura disminución de actividad portuaria y a la diversificación de actividades que ha decidido asumir.

El Puerto cuenta con amplios terrenos próximos al centro histórico de la ciudad, prescindibles para la

actividad portuaria, los que se han sometido a análisis generándose como producto un proyecto turístico inmobiliario destinado a entregar beneficios tanto a la ciudad como a la empresa, maximizando el valor de sus activos. Junto con estos proyectos revitalizadores, la empresa mantendrá el negocio portuario a través de la concesión de los sitios 4, 5, 6 y 7, finalizando el proceso a fines del año 2002.

Este proyecto turístico inmobiliario se ha planteado en 2 etapas (10,3 has) acordes al Plan Maestro de la Empresa Portuaria Antofagasta y respondiendo a importantes transformaciones y crecimiento económico experimentados por la ciudad. Se vincula entonces la propuesta con el mejoramiento del centro cívico, la dotación de un sistema de espacios públicos de la ciudad, el aporte de nuevas áreas verdes, una nueva infraestructura de barrios, el equipamiento e imagen urbana, y nuevos centros comerciales, entre otros. En total las áreas a desarrollar pueden alcanzar las 26 has en 4 etapas de desarrollo, con la inclusión de variados usos, ya sean hoteles, centros comerciales, servicios profesionales, actividades culturales y deportivas. Durante este año la empresa evalúa la estrategia para abordar este proyecto, a través de la conformación de una sociedad Gestora en conjunto con el sector Privado, donde el puerto aporte los terrenos y el sector privado materialice y opere las inversiones, o bien, a través de la enajenación de los terrenos, previo establecimiento de las directrices básicas del proyecto a desarrollar.

El Puerto de Valparaíso y el proyecto de apertura de su borde costero

La ciudad de Valparaíso concentra una gran cantidad de zonas y lugares de carácter histórico, lo que se refleja en su postulación a la UNESCO como Patrimonio Cultural de la Humanidad. Entre sus atractivos se puede nombrar su especial y pintoresca arquitectura, museos históricos, ascensores y funiculares que recorren sus barrios, la mejor infraestructura a nivel de puerto-ciudad de la región central de Chile. Además, es la llave para entrar y descubrir los atractivos de la zona central de Chile, como lo es su capital, Santiago, y las zonas de producción de vino.

En el bordemar de Valparaíso existe una variedad de recintos con potencialidad turística que se ha decidido integrar al borde costero de la ciudad, donde se desarrollarán actividades turísticas y comerciales de manera de potenciar la relación del puerto con la comunidad. Actualmente Empresa Portuaria Valparaíso se encuentra elaborando un Plan Maestro para el desarrollo de las zonas del puerto ubicadas en el sector Barón (13 has) y Muelle Prat (1 ha).

Este Plan Maestro, que estará terminado en Diciembre de 2002, está siendo elaborado por un consorcio

programme for the supervision and conservation of port infrastructure.

One example of this Plan is the revitalisation of the Coastline of the City of Antofagasta, which initially considered remodelling the Municipal Baths of the city. This project considered both maritime and terrestrial works for the structural improvement of this zone. The coastal walkway created by the building of the city's promenade represented another works project that fostered the seafront as an area of recreation and protection of the coastline. For the future there are plans underway to build an artificial beach in the area known as El Carbonillo in the city itself. This project, through a public-private venture, aims to respond to the population's needs for tourism and recreation. Likewise, in areas bordering on the ports of San Antonio and Coquimbo there are plans to build infrastructures which, as well as reorganising and contributing to fostering the activities of the inshore fishermen, should also provide the inhabitants with tourist and recreational activities, leading to environmental improvements and a better relationship between the fishing ports and the city. On a different scale, a whole series of promenades have been built which, as well as protecting the coastline and improving conditions for inshore fishermen (associated to embarking and disembarking ramps or working yards) have also generated leisure areas for their cultural surroundings and recreation for their inhabitants. These are the municipalities of Huéldén, Los Molinos, Pichilemu, Carelmapu, San Pedro de Con – Con, etc.

TRANSFORMATION OF THE PORTS IN CHILE

At present, port strategy in Chile considers the port's relation with the city in which it is located as an important aspect. In this chapter we shall list the developments of projects that we consider most significant:

The Port of Antofagasta and the Tourist Real Estate Project

The port of Antofagasta, in the face of the appearance of the Megaport of Mejillones (50 km north of the city), has included within its strategic planning a project to renew the traditional activities of the Company,

adapting to a future decrease in port activity and to the diversification of activities that it has decided to take on board. The Port owns tracts of land near to the historical city centre, which are not needed for port activity, and have been analysed with a view to creating a tourist real estate project designed to bring profits to the city and the company, maximising the value of its assets. Along with these renewal projects, the company will continue its port activity through a leaseholding of sites 4, 5, 6 and 7, with the process coming to an end at the end of 2002. This tourist real estate project has been designed in two stages (10,3 ha) in line with the Master Plan of the Antofagasta Port Company and responding to the major transformations and economic growth experienced by the city. The proposal is thus linked to the improvement of the civic centre, the providing of a system of public spaces for the city, new green areas, a new infrastructure of districts, urban amenities and image, and new shopping centres, among others. In total the areas to be developed could cover 26 ha in 4 stages of development, with the inclusion of various uses, for hotels, shopping centres, professional services, cultural and sports activities. This year the company is evaluating the strategy for dealing with this project, through the setting up of a Management company hand in hand with the Private sector. Through this, the port would put up the land and the private sector would provide and operate the investment, or else through the transfer of the land, after establishing the basic guidelines of the project to be executed.

Valparaíso

The city of Valparaíso includes a large number of areas and sites of historical value, indicated in the proposal made to UNESCO to make it a World Heritage Site. Among its attractive features are its special picturesque architecture; historical museums; lifts and funicular railways that run through its districts; the best port-city infrastructure of the central region of Chile. It is also the key to enter and discover the delights of the central area of Chile, such as the capital, Santiago, and the wine-producing areas. Valparaíso's seafront has a variety of areas with tourist



consultor multidisciplinario el cual está trabajando bajo los conceptos generales de: abrir el borde costero al público y generar proyectos atractivos para inversionistas privados.

El Plan contempla la definición de un mix de usos turísticos, inmobiliarios y culturales que considera negocios tales como hoteles, comercio y museo, entre otros. Una vez concluido el diseño del Plan Maestro del Borde Costero, comenzará la etapa de implementación, para la cual se elaborará una adecuada estrategia de desarrollo para garantizar el éxito de este proyecto. Una de las primeras iniciativas a materializar en el contexto de apertura del puerto a la ciudad, es la habilitación de un Edificio Terminal para la atención en tierra de los pasajeros de cruceros de turismo que utilicen el Puerto de Valparaíso. Esta iniciativa está en proceso de licitación esperándose su adjudicación para fines del mes de septiembre de 2002.

El Puerto de Talcahuano y el Proyecto Ventana al Mar

La Empresa Portuaria Talcahuano, propietaria de 11 has de terreno de uso portuario propiamente tal, ha propuesto la utilización de 5,8 has de sectores en alto estado de deterioro, para un esquema urbano inmobiliario que tenga por objeto crear valor para la empresa y al mismo tiempo, hacer un significativo aporte urbanístico y turístico a la ciudad.

La empresa, durante 1999, definió la estrategia de acción con apoyo de Universidades y oficinas de Arquitectura e Ingeniería, desarrollando así un “Plan Director del Puerto de Talcahuano”, que incluye la totalidad del Puerto, con definición de usos y Anteproyecto

Arquitectónico de Desarrollo, intentando responder a las necesidades de la ciudad de Talcahuano, que a la vez se constituye en un nuevo polo de negocios para la Empresa.

El proyecto plantea principalmente la integración de la zona central de la ciudad con el borde mar, fomentando la generación de actividad urbana con nuevos espacios públicos que recorren la explanada y el borde que da forma a la Poza Blanco. Aparecen así la Plaza Marítima generando paseos, Centros de eventos y comerciales, la Plaza de la ciudadanía mirando hacia el mar, el Paseo de los Vientos flanqueado por edificios que van generando vistas al mar.

Se recupera así para el ciudadano una vivencia perdida desde hace más de 40 años, cuando la relación Ciudad Puerto se vio limitada por la ampliación de este último, sus vías de acceso y los opacos muros de resguardo. En éste, como en otros casos de Ciudades Puertos de Chile, se ha dado paso, al menos en las ideas, a una mayor apertura frente a las ventajas y rentabilidades de la (re)apertura física y diversificación de actividades lucrativas para las empresas portuarias.

potential which have been chosen for inclusion in the city's waterfront, along which tourist and commercial activities take place, in order to foster the port's relationship with the community. At present the Valparaíso Port Company is drawing up a Master Plan to develop the port areas located in the sector Baron (13 ha) and Muelle Prat (1 ha). This Master Plan, to be completed by December 2002, is being developed by a multidisciplinary consulting consortium which is working under the following general concepts: opening the waterfront to the public and generating projects attractive to private investors. The Plan contemplates the definition of a mix of tourist, real estate and cultural activities that include businesses such as hotels, shops and a museum, to name a few. Once the Master Plan of the Waterfront has been completed, work will begin, requiring an appropriate development strategy to guarantee the project is a success.

One of the first initiatives to materialise within the context of opening up the port to the city is the fitting out of a Terminal Building for attending to tourist cruise passengers using the Port of Valparaíso. This initiative is currently out to tender and contracts are expected to be awarded in September 2002.

The Port of Talcahuano and the Project Ventana al Mar

The Talcahuano Port Company, which owns 11 ha of port land as such, has proposed the use of 5.8 ha of sectors that are in an extreme state of deterioration for an urban real estate scheme designed to create value for the company and at the same time, provide a significant urban development and tourist contribution to the city.

In 1999, the company defined the action strategy with the support of Universities and Architectural and Engineering offices, thus developing a “Master Plan of the Port of Talcahuano”, which includes the entire Port, defining uses and an Architectural Prior Development Project in an attempt to respond to the needs of the city of Talcahuano, as well as becoming a new centre of business for the Company.

The project mainly aims at integrating the central area of the city with the seafront, fostering the generation of urban activity



with new public spaces along the esplanade and the seafront giving shape to the Poza Blanco. It thus gives rise to the Plaza Marítima and generates walkways, activity and commercial areas, the Plaza de la Ciudadanía looking out to sea, the Paseo de los Vientos flanked by buildings generating views of the sea.

In this way the citizens recover a lifestyle lost more than 40 years ago, when the relation between City and Port was limited by the growth of the port, its accesses and the opaque fences that sprang up around it. In this, as in other cases of Chilean Port Cities, an avenue has been opened, at least in people's minds, to a greater opening up to the advantages and profits of the physical (re)-opening and diversification of lucrative activities for port companies.

The Port of Puerto Montt and the Passenger Terminal

The City of Puerto Montt, 1,024 km south of the capital Santiago, faces the sheltered waters of the interior sea of Chiloé, has 150,000 inhabitants and its main economic activity centres around Salmon breeding, native forests and increasing tourist activity. The Port is located in the western centre of the city and covers an area of 10 ha next to the Caleta Angelmó. The Puerto Montt Port company is considering building a tourist Passenger Terminal (600 m²) inside the port enclosure, in order to supply the growing demand of the last few years, which has reached 60 cruise ships in the summer period. This specific demand for cruise ships was only dealt with in an improvised way up to now, with a low standard of facilities provided.

The Passenger Terminal will involve the construction of a building to channel most of the services required by tourists and crew, improving the image of the Port, integrating the community, diversifying activities and services, considerably improving the conditions of the passengers and generating new jobs.

In addition, the project involves the enlargement of the current centre of the Port (Site 2) with 1,200 m² of terrace with high resistance perimeters.

It is worth pointing out that this initiative is part of an agreement that links three port companies of Chilean Patagonia (Punta Arenas, Pto Chacabuco, and Pto Montt),

with the promotion bodies of Chile in the tourist area and exports (Sernatur and Prochile), as well as linking not-for-profit Research Foundations that will analyse the cruise industry and its impact upon the area's economy.

CONCLUSIONS

The examples mentioned here show a change in the management and planning of the Chilean coastline. On the one hand the recovery of the areas next to the water's edge, the boosting of a coastal protection policy and opening of the coastline in urban areas has led to the planning of a number of projects. Their aim is to improve the relationship of ports with their cities and trigger economic development in their cities. In all of them we can recognise a series of shared points, as follows. In all cases the areas to be developed are located at strategic points for the cities and show up the capacity for a different management in the port authority taking on board this kind of project in a way different to the previous, strictly port approach. These projects will without doubt have a great financial impact upon the cities and will be able to revitalise depressed areas with a great impact on the whole population. These projects are at their initial phase. There are clear signs of a search for an own model, and the study and analysis of international cases has served to support this: the us and European models are recurrent examples. However, the port authorities, the state and the professionals involved in the projects are concerned to generate a model that is in line with the real needs, with the exact nature of each case.

All the cases involve a major investment in private sector capital under the leaseholding system, however there is also an aim to strike a balance between the public and the private in order to allow the creation of public areas that are freely accessible to all the citizens. In this sense, land use planning is becoming increasingly important, state regulation in order to generate dynamic public areas is evident, multidisciplinary teams are developing projects and making concrete efforts, with this deep-rooted change, in the generation of Coastal and Port Infrastructure Development Plans built in Chile.

El Puerto de Puerto Montt y el Terminal de Pasajeros
 La Ciudad de Puerto Montt, ubicada a 1024 km al sur de la capital de Santiago, enfrenta las aguas protegidas del mar interior de Chiloé, posee 150 mil habitantes y centra su actividad económica en la Salmonicultura, el bosque nativo y la pujante actividad turística. El Puerto se emplaza en el centro poniente de la ciudad en una superficie de 10 hectáreas adyacentes a la Caleta Angelmó. La empresa Portuaria Puerto Montt considera la construcción de un terminal de pasajeros de turismo (600 m²) en el interior del recinto portuario, para abastecer la creciente demanda de los últimos años que ha llegado a 60 cruceros en temporada estival. Esta demanda específica de cruceros era atendida hasta antes de esta iniciativa, de manera improvisada y con bajo estándar de instalaciones. El terminal de pasajeros consistirá en la construcción de un edificio que canalice la mayoría de los servicios que requieren los turistas y tripulantes, mejorando la imagen del Puerto, integrando a la comunidad, diversificando actividades y servicios, mejorando considerablemente las condiciones de los pasajeros y generando nuevos empleos. Además el proyecto considera la ampliación del relleno actual del Puerto (Sitio 2) con 1200 m² de explanada con perímetros de alta resistencia.

Cabe señalar que esta iniciativa se enmarca dentro de un convenio que une a tres empresas portuarias de la patagonia chilena (Punta Arenas, Pto. Chacabuco, y Pto. Montt), con los organismos de promoción de Chile en el área turística y de exportaciones (Sernatur y Prochile), también se vinculan fundaciones de investigación, sin fines de lucro, que analizarán la industria de cruceros y su impacto en la economía de la Zona.

CONCLUSIONES

Los ejemplos citados evidencian un cambio en la gestión y planificación del borde costero en Chile. Por un lado, la valorización de los espacios junto al agua y el impulso de una política de protección del litoral y apertura del borde costero en zonas urbanas ha llevado a la planificación de proyectos cuyo objetivo es mejorar la relación de los puertos con sus ciudades y gatillar un desarrollo económico en sus ciudades; en todos reconocemos algunas cuestiones comunes, que son las siguientes.

En todos los casos, las zonas a intervenir están emplazadas en puntos estratégicos para las ciudades y se evidencia la capacidad para una gestión diferente en la autoridad portuaria al emprender este tipo de proyectos distintos a lo que siempre han realizado, que es lo netamente portuario.

Estos proyectos, sin duda, serán un gran impacto económico para las ciudades y serán capaces de revitalizar zonas deprimidas con gran impacto en toda la población. Estos proyectos se encuentran en una primera fase. Se

evidencia claramente la búsqueda de un modelo propio, el estudio y análisis de casos internacionales ha servido de apoyo: el modelo norteamericano y el europeo son ejemplos recurrentes, sin embargo existe la preocupación por parte de la autoridad del puerto, del estado y de profesionales involucrados en los proyectos de generar un modelo que se ajuste a las reales necesidades.

En todos los casos se incorporará fuerte capital privado bajo el sistema de concesiones; sin embargo se pretende encontrar el equilibrio entre lo público- privado de tal manera que permita la creación de espacios públicos de libre acceso a todos los ciudadanos.

En este sentido, la planificación del uso del territorio cobra importancia; la regulación por parte del estado para la generación de espacios públicos dinámicos es evidente: equipos multidisciplinarios desarrollan proyectos y realizan esfuerzos concretos en la generación de Planes de Desarrollo de Infraestructura Costera y Portuaria que se construyen en Chile.

BIBLIOGRAFIA

- Gabriel Aldoney, *Política Portuaria en Chile*.
 J. Busquets, "Los frentes de Agua Españoles", en *Portus* n. 1, 2001.
 J. Benavides, Valenzuela, Pizzi, *Arquitectura y Ciudades Portuarias en Chile*.
 Alberto Texido Zlatar, Apuntes: *Desarrollo de Proyectos Costeros y Fotografías*.
El Borde Costero; Subsecretaría de Marina, Chile.
Autoridades Portuarias: Gabriel Aldoney, Presidente Puerto de Valparaíso; Félix Hauck y Eduardo Abedrapo, Puerto de Antofagasta. Enrique Pérez Lombardi, Puerto de Puerto Montt.