

Todd Temkin

# Waking the Sleeping Giant: the Economic, Social, and Cultural Renewal of the Port of Valparaiso

## 34 **Despertar al gigante dormido: la recuperación económica, social y cultural del Puerto de Valparaíso**

Todd Temkin

En toda la historia cultural y económica chilena, ninguna otra ciudad se ha visto rodeada de ese halo de misterio que impregna al puerto de Valparaíso. Considerado el principal puerto marítimo del Pacífico Sur durante el período anterior a la construcción del Canal de Panamá, en los albores de la era industrial (1825-1914), el anfiteatro formado por sus cuarenta y tres colinas rezuma por sus poros colectivos la profunda melancolía de una herida que aún supura. Las grietas de sus ruinosas fachadas, suspendidas en esas cautivadoras laderas que un día fueron señoriales, dan hoy testimonio silencioso del temperamento frío, voluble e impersonal de la economía mundial.

DE DARWIN A DARÍO, DE LORD COCHRANE A LA PACIFIC STEAM  
Durante casi 100 años, Valparaíso se mostró inmune al error.

Impulsada por sagaces comerciantes llegados de Italia, Alemania, Gran Bretaña y Francia, la ciudad prosperó de forma espectacular. El puerto auspició el primer distrito financiero internacional de Chile, la primera Bolsa de Latinoamérica, el primer parque de bomberos del continente, el equipo de fútbol con más solera de Chile, los primeros hospitales de importancia de la nación, así como el rotativo de publicación ininterrumpida más veterano en el mundo de habla hispana. La Pacific Steam Navigation Company de Valparaíso incluso se distinguió brevemente como la mayor flota de buques de vapor del mundo. En la historia marítima mundial no le faltan menciones, y ya desde que fuera la primera urbe cosmopolita en recibir a los navegantes tras la incierta travesía del Cabo de Hornos, Valparaíso no ha dejado de fascinar a marinos, capitanes, mercaderes, exploradores y corsarios por igual. La ciudad inspiró asimismo proezas de ingeniería nunca antes conocidas en otras naciones en vías de desarrollo, entre las cuales destaca el sistema de relleno de la Bahía de Valparaíso a finales del siglo XIX y principios del XX, que

In the annals of Chile's cultural and economic history, no city evokes more mystique than the port of Valparaiso. Once the South Pacific's principal sea port during the pre-Panama Canal era of the early industrial age (1825-1914), the forty-three-hill amphitheater of Valparaiso oozes through its collective pores the profound melancholy of a festering wound. The cracked, rotting facades of charming, once aristocratic hillsides remain a silent testimony to the cold, whimsical, and impersonal nature of the world's economy.

FROM DARWIN TO DARÍO, FROM LORD COCHRANE TO PACIFIC STEAM

For nearly 100 years, it appeared Valparaiso could do no wrong. Propelled by opportunistic merchants from Italy, Germany, Great Britain, and France, the city prospered spectacularly. The port spawned Chile's first international banking district, Latin America's first stock exchange, the continent's first fire department, Chile's oldest soccer team, the nation's first major hospitals, and the oldest continuously published newspaper in the Spanish speaking world. Valparaiso's Pacific Steam Navigation Company briefly held the title of largest steamship fleet in the world.

References to Valparaiso abound in the world's maritime history. As the first cosmopolitan city welcoming sailors after the treacherous voyage around Cape Horn, Valparaiso hypnotized sailors, captains, merchants, explorers, and corsairs alike.

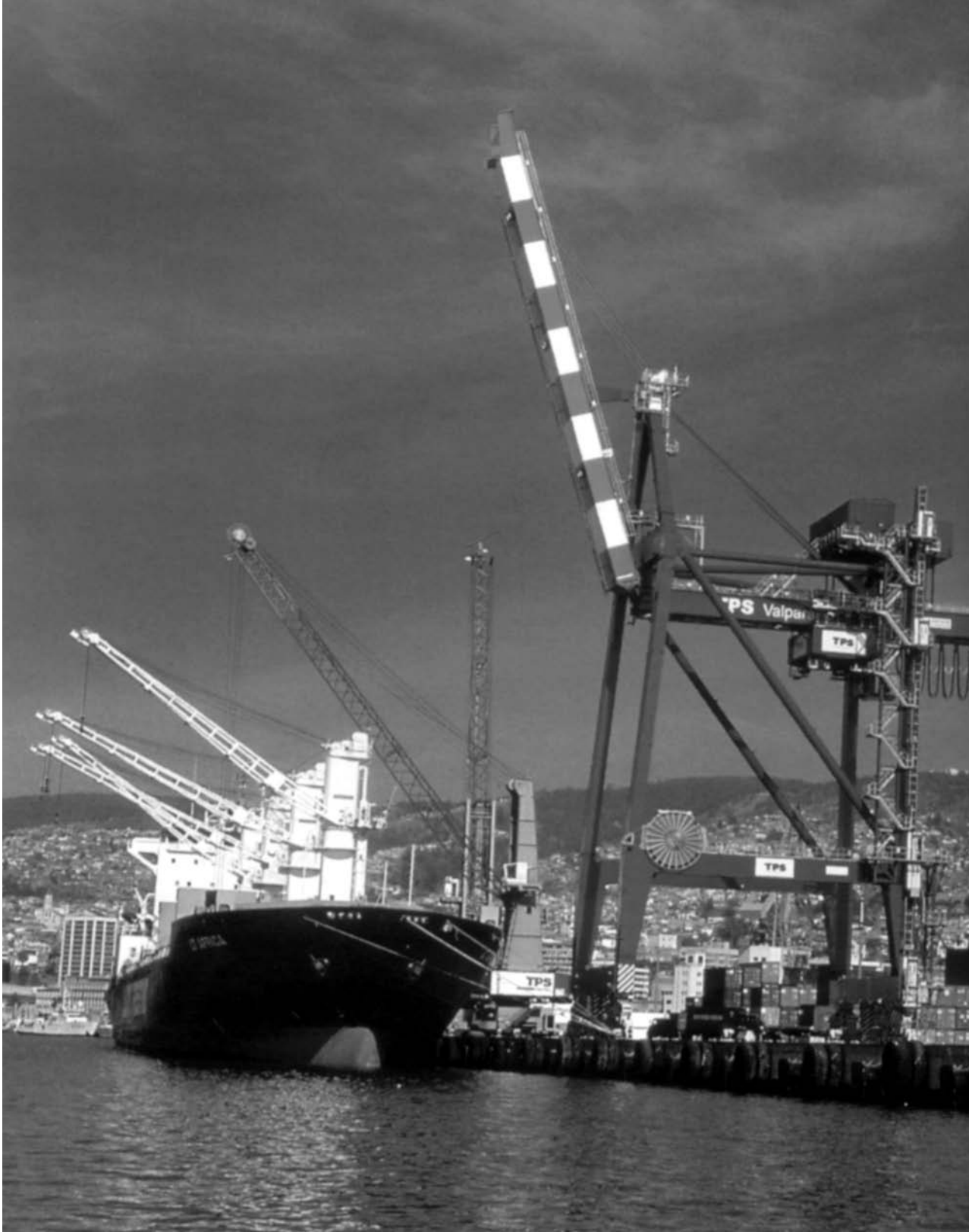
The city also inspired engineering feats heretofore unheard of in the developing world. The landfilling of Valparaiso Bay in the late 19th and early 20th centuries constituted one of the most complex challenges.

Another problem was the deep, unprotected, inhospitable waters. Hundreds of shipwrecks over the centuries led to the construction of one of the world's deepest breakwaters – the equivalent of an eighteen – story building built against significant cross currents and riptides.

To communicate residents with the sprawling hillsides, Valparaiso developed the world's largest network of funicular elevators. Many illustrious visitors – including Charles Darwin, Nicaraguan poet Rubén Darío, American painter John Whistler, British writer Mary Graham, actress Sara Bernhardt, etc. – streamed through the city. Folk songs about Valparaiso can be found in Italy, France, Scotland, England, and Wales.

AN ASTONISHING FALL

While experts may agree that Valparaiso is Chile's most exportable brand name, few Chileans can deny that the country turned its back on Valparaiso during its time of need. After the opening of the Panama Canal, nothing



constituyó uno de los retos más complejos. Las aguas profundas, desprotegidas e inhóspitas, suponían otra preocupación, y los cientos de naufragios sufridos durante siglos condujeron a la construcción de uno de los rompeolas de mayor profundidad del mundo – equivalente a un edificio de dieciocho plantas –, llevado a cabo en reñida lucha contra mareas y contracorrientes. Con la finalidad de poner a los ciudadanos en contacto con las

laderas en creciente expansión, Valparaíso desplegó la mayor red de funiculares a escala mundial. Un gran número de ilustres huéspedes visitaron la ciudad: entre ellos, Charles Darwin, el poeta nicaragüense Rubén Darío, el pintor americano John Whistler, la escritora británica Mary Graham, así como la actriz Sara Bernhardt. De hecho, no resulta extraño encontrar canciones tradicionales sobre Valparaíso en el folklore de países

como Italia, Francia, Escocia, Inglaterra y Gales.

**UN DECLIVE SORPRENDENTE**  
Aunque los expertos coinciden al afirmar que Valparaíso constituye la marca de fábrica más exportable de Chile, pocos se atreverían a negar que la nación le dio la espalda en momentos de apuro. Tras la apertura del Canal de Panamá, nada se hizo para contrarrestar el peregrinaje de

cientos de empresas a Santiago, ni para detener el éxodo de las clases profesionales, las escuelas secundarias, los hospitales y los institutos técnicos hacia la vecina Viña del Mar. Durante la década de los setenta, y en un intento por potenciar la economía a través de la modernización de la cadena logística, el gobierno militar de Chile clausuró el acceso público a la fachada marítima. Dicha modernización supuso beneficios

The section of the port recently put out to lease, which shows the recently set up Gantry cranes. The private investors are the Von Appen family and the port of Hamburg. La sección del puerto dada en concesión, que muestra las grúas Gantry apenas instaladas. Los inversionistas privados son la Familia Von Appen y el Puerto de Hamburgo.



36

was done to slow the pilgrimage of hundreds of companies to Santiago, or the exodus of the city's professional classes, high schools, hospitals, and technical institutes to nearby Viña del Mar.

During the 1970's, Chile's military government closed off public access to the waterfront in an effort to stimulate the economy by modernizing the logistical chain. Such modernization efforts brought general benefits for national exports, but caused huge problems for the city itself. By ignoring Valparaíso's fragile socio-cultural and historic ecosystem, the modernization of the 1970's triggered serious compatibility issues for the urban core of Valparaíso.

After the 1985 earthquake destroyed the competing port of San Antonio, Chile's now extinct state-owned port authority (EMPORCHI) initiated a systematic transformation of San Antonio into the top container facility in the South Pacific. In 1995, San Antonio surpassed Valparaíso for the first time in annual tonnage. It was the last, deafening blow to the collective self-esteem of a port once known as "The Jewel of the Pacific."

Characteristic residential architecture of Valparaíso  
Arquitectura característica de los cerros de Valparaíso

#### THE GIANT STIRS

By the early 1990's, Valparaíso had become Chile's poorest urban area, with high unemployment rates and a growing reputation for uncleanness and street crime. By 1996,

generalizados para las exportaciones nacionales, pero a la vez le ocasionó ingentes problemas a la ciudad. Al pasar por alto el frágil ecosistema sociocultural e histórico de Valparaíso, la modernización de los setenta desencadenó graves conflictos de compatibilidad en su núcleo urbano.

Después de que, en 1985, un terremoto destruyera el puerto rival de San Antonio, la hoy desaparecida autoridad portuaria estatal (EMPORCHI) acometió la transformación sistemática de sus dársenas, dotándolas de la mejor infraestructura de contenedores en el Pacífico Sur. En 1995, San Antonio superó por primera vez a Valparaíso en el tonelaje anual, sonoro mazazo final a la autoestima colectiva de un puerto que llegó a ser conocido en su día como "la joya del Pacífico".

#### EL GIGANTE SE MUEVE

A principios de la década de los noventa, Valparaíso se había convertido en el área urbana más empobrecida de Chile, con elevados índices de desempleo y una notoria falta de limpieza y de seguridad en sus calles. Hacia 1996, diversas organizaciones

internacionales, como la UNESCO, la Fundación Getty y el Fondo para los Monumentos del Mundo lanzaron un llamamiento a la opinión pública mundial ante el lamentable estado en que se encontraba el patrimonio de Valparaíso. La creación, en 1998, de la Fundación Valparaíso posibilitó la canalización de fondos nacionales e internacionales hacia esferas tales como la restauración histórica, la recuperación de los barrios y la administración cultural.

También en 1998, una nueva ley suprimió EMPORCHI, y creó en su lugar el Puerto de Valparaíso, organismo autónomo al que encargó la misión de mantener una competencia leal con San Antonio, así como de redefinir la tradicionalmente espinosa relación entre el puerto industrial y la ciudad. En cooperación con la Fundación Valparaíso, el nuevo Puerto de Valparaíso y un Ayuntamiento con ímpetu renovados han venido ejerciendo un efecto muy positivo sobre el recientemente dinamizado paisaje cultural y económico de la ciudad. El gabinete del Presidente Eduardo Frei (1993-1999), aunque no demasiado receptivo a las demandas internacionales

international organizations, including the UNESCO, the Getty Foundation, and the World Monuments Fund had begun to attract world attention to the seriously endangered status of world heritage in Valparaíso. In 1998, the Valparaíso Foundation was created, enabling the city to channel national and international funding into areas ranging from historic restoration, neighborhood renovation, and cultural administration. Also in 1998, a new law eliminated EMPORCHI, creating in its place the fully autonomous Port of Valparaíso, endowed with the mission of competing fairly against San Antonio and redefining the traditionally thorny relationship between the industrial port and the city. Together with the Valparaíso Foundation, the new Port of Valparaíso and an invigorated city hall have positively impacted the city's newly dynamic cultural and economic landscape.

The administration of President Eduardo Frei (1993-1999) did not appear overly concerned with international claims of endangered world patrimony in Valparaíso. Still, the Frei administration can claim one significant accomplishment with respect to Valparaíso: having initiated a colossal infrastructure project, the southern access route. Upon completion, this new truck route, which includes numerous complicated tunnels, will liberate the need for trucks to enter the port through the city core. This, in turn, has allowed the current administration (Ricardo Lagos Escobar) to begin the restructuring of the Valparaíso waterfront for social and tourist purposes.

In general, the Lagos administration has been an important champion for the rebirth of Valparaíso as a cultural heritage and tourist city. President Lagos created a Valparaíso Bicentennial Commission denominated, "Plan Valparaíso." The mission of this entity is to coordinate private and public efforts destined to promote Valparaíso as a port specializing in sophisticated cargo services and cruise ships, while promoting the city as a primary educational, technological, and cultural tourism center.

The first priority of this commission has been assuring that Valparaíso will be added to the list of UNESCO world heritage cities. In addition, the Lagos's administration has held an international bidding contest to design the master plan for the Valparaíso waterfront. In 2001, the port of Valparaíso initiated this phase of the city's history by opening up the Barón Pier to the city, the first such reopening of the waterfront since the 1970's. Other initiatives of the Lagos administration include a new bill, presently in the congress, that will shift the nation's cultural infrastructure from Santiago to Valparaíso, naming Valparaíso "Chile's Cultural Capital" by decree. Finally, the government has created a series of new subsidies in both the housing ministry and the



relacionadas con la situación de riesgo del patrimonio de Valparaíso, puede, no obstante, presumir de haber alcanzado un logro bien significativo: la puesta en marcha de la colosal infraestructura que representa la ruta de acceso sur. A su término, esta nueva vía para vehículos pesados, que comprende numerosos y sofisticados túneles, liberará a los camiones de la necesidad de acceder al puerto a través del núcleo urbano, a la vez que habrá posibilitado la reestructuración, por parte del gobierno actual de Ricardo Lagos Escobar, de la fachada marítima de Valparaíso para fines sociales y turísticos.

En términos generales, la administración Lagos se ha posicionado claramente a favor del renacimiento de Valparaíso como patrimonio cultural y ciudad turística. El Presidente creó una Comisión Bicentenario, denominada "Plan Valparaíso", con el encargo de coordinar los esfuerzos públicos y privados destinados a promocionar la ciudad como puerto especializado en complejos servicios de carga y transatlánticos, y dar empuje a la ciudad como centro educativo, tecnológico y de turismo cultural

de primer orden. La prioridad fundamental de esta Comisión ha sido la de garantizar que Valparaíso pasará a engrosar el elenco de ciudades declaradas patrimonio de la humanidad por la UNESCO. Asimismo, la administración Lagos ha convocado un concurso público internacional para el diseño del Plan General de la fachada marítima.

En 2001, el puerto de Valparaíso inauguró esta etapa en la historia de la ciudad con la reapertura del muelle Barón a la ciudad, el primero de estas características en la fachada marítima desde la década de los 70. Entre otras iniciativas de la administración se incluye un nuevo proyecto de ley, actualmente en el Congreso, que trasladará por decreto la infraestructura cultural de la nación desde Santiago a Valparaíso mediante la concesión a ésta del título de capital cultural de Chile. Finalmente, el gobierno ha establecido una serie de nuevas ayudas tanto desde el Ministerio de la Vivienda como desde la Corporación de Fomento (CORFO), destinadas a repoblar el barrio histórico y a promover la adaptación y reutilización de los edificios históricos con fines culturales y turísticos.

37

The Barón wharf, recently refurbished as a public space, represents the first attempt by the port company and the Government of Ricardo Lagos to break the traditional barrier between the port and the city. The first intention of the Empresa Portuaria y el Gobierno de Ricardo Lagos para romper la tradicional barrera entre los porteños y su puerto

15 funicular trains survive out of the 26 which once operated during the golden age of Valparaíso. In 1996, they were declared one of the 100 monuments of the world in greatest danger of extinction. Son 15 los funiculares que sobreviven, de los 26 que una vez operaban durante la época dorada de Valparaíso. En 1996, fueron declarados uno de los 100 monumentos del mundo en mayor peligro de extinción y sirven como testimonio



“Corporación de Fomento (CORFO) designed to repopulate the historic quarter and promote the adaptive reuse of historic buildings for cultural and tourist purposes.

#### CRUISE SHIPS AND WATERFRONT RENOVATION

Before September 11th, 2001, Valparaiso had experienced six consecutive years of double digit growth in calls from international cruise ships. In 2002, a temporary cruise ship terminal was installed and in the coming years the definitive terminal will open its doors within the new waterfront.

The mountains of Valparaiso include numerous hidden passages that mesmerise visitors. Los cerros de Valparaiso incluyen numerosos pasajes escondidos que hipnotizan a los visitantes

In all, the first stage of renovation of the Valparaiso waterfront involves 12 hectares of land, dominated by the awesome Simón Bolívar warehouse, at 650 meters in length the longest industrial building in all of Chile. These are public lands, owned by the port authority, and although the final details of the waterfront master plan have yet to be released, it is known that the restoration of the warehouse will be one of the central features. Another feature will be the introduction of water inside the city, specifically canals that create a series of attractive pedestrian esplanades on both sides of the warehouse. The master plan also contemplates a mix of uses, including some 65% in public spaces, followed by hotels, commerce, an aquarium, housing, the cruise ship terminal, a convention center, and numerous pubs & restaurants.

Within 7-10 years, a second stage of waterfront development should kick in on private lands belonging to maritime giant, Sudamericana de Vapores. This land includes a fantastic old train repair warehouse, complete with a functioning turnstile. The tract also includes an abandoned foundry that once employed over three thousand people. Both are considered national monuments and highly recyclable industrial treasures.

#### SOCIO-CULTURAL HERITAGE

Due to unique immigration patterns from Central and Western Europe, Valparaiso presents an attractive assortment of hybrid expressions of cultural identity and tradition unique in Chile. Valparaiso’s citizens resist giving up their identity, represented by small, family-owned businesses and old fashioned neighborhood intimacy. Despite the challenges presented by modern society, farmers markets, tiny emporiums, tiny bakeries, and fish salesman continue to be identifiable icons amongst the labyrinthine streets, sharing the landscape with organ grinders and donkeys.

The insular topography of the city, combined with limited investment during the better part of the 20th century, had provided a buffer to this delicate human ecosystem. For this reason, many argue that Valparaiso must sell itself to the world as an alternative for people tired of the heavily globalized, increasingly homogenous urban environments proliferating around the world. It remains to be seen what impact massive tourism may have on the city’s authenticity as a cultural heritage site. The biggest challenge in Valparaiso will soon be how to incorporate investment in productive ways that don’t upset the delicate socio-cultural ecosystem. Still, few can argue that the rupture between the industrial port and the city’s hillsides has officially been broken. After years of slumber, the brand name “Valparaiso” is back on the market for the world to see.

#### TRANSATLÁNTICOS Y RENOVACIÓN DE LA FACHADA MARÍTIMA

Con anterioridad al 11 de Septiembre de 2001, y durante seis años consecutivos, Valparaíso había experimentado un incremento de dos dígitos en el volumen de tránsito de transatlánticos internacionales. En el 2002 fue instalada una terminal provisional para cruceros y en los próximos años abrirá sus puertas la terminal definitiva en la nueva fachada marítima.

En conjunto, la primera fase de la recuperación de la fachada marítima se limita a doce hectáreas de terreno, dominadas por el imponente almacén Simón Bolívar, que con sus 650 metros se extiende como el edificio industrial más largo de todo Chile. Se trata de terrenos de propiedad pública pertenecientes a la autoridad portuaria, y, aunque los pormenores del Plan General de la fachada marítima aún no han sido dados a conocer, es sabido que la restauración del almacén constituirá uno de sus puntos centrales. Otro aspecto destacado será la conducción de agua al interior de la ciudad, concretamente a través de canales que conformarán una serie de atractivos malecones a ambos lados del almacén. El Plan General contempla asimismo una amalgama de usos, con aproximadamente un 65% de espacios públicos, seguido de hoteles, comercios, un acuario, viviendas, la terminal de cruceros, un centro de convenciones y numerosos bares y restaurantes. En un período de entre 7 a 10 años, una segunda fase de remodelación de la fachada marítima afectará directamente a los terrenos pertenecientes al gigante marítimo Sudamericana de Vapores. Entre estos emplazamientos se encuentra un impresionante hangar dedicado a la reparación de antiguos ferrocarriles, y equipado con un molinete en funcionamiento. La zona incluye asimismo una fundición abandonada que una vez proporcionó empleo a más tres mil trabajadores. Ambos edificios están considerados como monumentos nacionales y tesoros industriales con amplias posibilidades de reciclaje.

**HERENCIA SOCIO-CULTURAL**  
Como consecuencia de singulares patrones migratorios procedentes de Europa Central y Occidental, Valparaíso ofrece una atractiva



variedad de múltiples expresiones de identidad y tradición cultural únicas en Chile. Los ciudadanos de Valparaíso se resisten a renunciar a su idiosincrasia, reflejada en los pequeños negocios familiares y en la intimidad de sus añejos barrios. A pesar de las incógnitas planteadas por la sociedad actual, los mercados de productos agrícolas, las minúsculas tiendas, las diminutas tahonas y los vendedores de pescado, compartiendo escenario con organilleros y asnos siguen siendo estampas habituales de sus callejas laberínticas.

La topografía insular de la ciudad, combinada con la escasa inversión llevada a cabo durante la mayor parte del siglo xx, ha servido de barrera a este sutil ecosistema humano. Por este motivo, son muchos los que piensan que Valparaíso debería postularse como alternativa para los descontentos con esos ambientes urbanos fuertemente globalizados y cada vez más homogéneos que proliferan en el planeta. Las consecuencias que para la autenticidad de la ciudad como patrimonio cultural pueda acarrear el turismo masificado

constituyen, por el momento, una incógnita. El principal reto de Valparaíso a corto plazo será atraer inversiones de forma productiva sin por ello alterar su frágil ecosistema sociocultural. En cualquier caso, pocos negarán que la fractura entre el puerto industrial y las colinas de la ciudad ha quedado oficialmente cerrada. Tras un letargo que ha durado años, la marca “Valparaíso” vuelve a estar en el candelerito.

The characteristic Reloj Turri. In urban planning terms, Valparaíso is a city of irregular blocks that give life to a high-level architecture of corners. El característico Reloj Turri. Urbanísticamente, Valparaíso es una ciudad de manzanas irregulares que dan vida a una arquitectura de esquina de gran nivel.