

03

Paradigma moderno de la ciudad puerto de Valparaíso: Conservación dinámica de un Paisaje Histórico Urbano.



El Área Histórica de la Ciudad Puerto de Valparaíso, declarada Sitio del Patrimonio Mundial UNESCO el 2 de julio del año 2003, se desarrolla a partir del siglo XVI para consolidarse mediante un persistente proceso de modernización hacia fines del siglo XIX, configurándose un paisaje histórico urbano, resultante de la transformación que la cultura portuaria, comercial y de intercambio ha ejercido sobre sus recursos naturales. El borde urbano costero de esta ciudad representa una de las invenciones culturales de mayor valor y autenticidad, con un potencial de desarrollo sostenible para el siglo XXI. No obstante, este paisaje se enfrenta a las dinámicas de la globalización mediática y económica, con procesos especulativos transnacionales, donde la planificación urbana y las administraciones locales, regionales y nacionales son incapaces de asumir un control efectivo. La preservación del paisaje del borde urbano costero de Valparaíso debe asumirse como un patrimonio dinámico, inserto en un territorio urbano vivo, definiéndole indicadores de medición del estado de conservación y desarrollo del bien urbano-costero. Su gestión compromete una directa valoración de los roles históricos, la participación vinculante de los agentes sociales, la promoción de una arquitectura apropiada y la búsqueda de preservación ecológica entre recursos naturales y culturales.

Modern paradigm of the port city of Valparaíso: Dynamic conservation of Historic Urban Landscape.

The Historic Area of the Port City of Valparaíso, declared a UNESCO World Heritage Site on July 2, 2003, was developed from the sixteenth century to be consolidated by a persistent process of modernization in the late nineteenth century, constituting a Historic Urban Landscape, as a result of the transformation that port, commercial and cultural exchange has exercised over their natural resources. The coastal urban edge of the city is one of the most valuable cultural inventions and authenticity, with the potential for sustainable development in the XXI century. However, this landscape is threatened by the dynamics of economic and mediatic globalization, with transnational speculative processes, where urban planning is weak and local, regional and national authorities are unable to take effective control.

Landscape preservation of the coastal city of Valparaíso, must be assumed as a dynamic heritage, inserted into a living urban territory, needing to define the measuring indicators the state of conservation and development of this urban-coastal heritage. Their management undertakes a direct assessment of historical roles, the binding participation of social partners, promoting an appropriate architecture, and search for ecological preservation between natural and cultural resources.



Autor

Arq. Mario Ferrada Aguilar

Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Universidad de Chile
Chile.

Palabras clave

Paisaje Histórico Urbano
Historia del paisaje
Ciudades puerto
Arquitectura
Patrimonio

Key words

*Historic Urban Landscape
Landscape history
Urban planning
Architecture
Heritage conservation*

Artículo recibido | *Artigo recebido:*

11 / 07 / 2014

Artículo aceptado | *Artigo aceito:*

28 / 11 / 2014

Email: mferrada@uchilefau.cl

INTRODUCCIÓN

El artículo presenta una exploración histórica y actual sobre el concepto de paisaje, aplicado en la dinámica de conservación y desarrollo de Valparaíso. Desde su nominación como Sitio del Patrimonio Mundial, la ciudad se manifiesta como centro de continuos conflictos políticos, sociales, económicos. Se acrecientan los debates atinentes a las responsabilidades del Estado sobre el patrimonio como bien común, demandas de participación de los agentes sociales, y riesgos que afectan la materialidad e inmaterialidad del patrimonio. Persiste la pregunta sobre el modo de abordar una gestión integral y sustentable a base modelo de desarrollo tributario de los valores universales y excepcionales reconocidos, y que al mismo tiempo colabore en la re-dinamización de una economía y funcionalidad urbana alicaída.

Los progresivos conflictos y degradaciones sobre el paisaje cultural que entrafia las relaciones ciudad-puerto en Chile, y específicamente en el caso de Valparaíso, con su Área Histórica, Sitio del Patrimonio Mundial, han hecho manifiesta la necesidad de plantearse nuevos campos de conocimiento, con nuevos sistemas de gestión y decisión sobre dicho recurso patrimonial.

El paisaje cultural y la más reciente categoría de paisaje histórico urbano (en inglés Historic Urban Landscape, HUL) han puesto en evidencia que las lógicas de producción, valoración de atributos, gestión y decisiones sobre el paisaje deben establecerse con lógicas distintas a las establecidas en la legislación local, y los marcos administrativos de decisión, tendiendo a cubrir su complejidad.¹ De este modo, el paisaje representa la construcción social que cada comunidad ejerce sobre el territorio y la naturaleza, basada en opciones, tradiciones, esquemas socio económicos precisos. La opción social del paisaje es ineludible, ya que se trata de una doble construcción material y mental, incluyendo los aspectos materiales e inmateriales, de dicha apropiación.

METODOLOGÍA

La investigación de la que deriva el presente artículo se basó en una exploración histórica de los procesos de transformación y el área del borde costero, identificando los patrones de apropiación cultural que la sociedad ejerció sobre sus condiciones naturales y geotopográficas.

A partir de ello, se detectaron los factores de modernidad focalizados en la transformación del espacio urbano y sus arquitecturas, permitiendo valorar el aporte de la planificación del Estado y el rol de las infraestructuras y la ingeniería. Finalmente, tomando los resultados de las fases anteriores, se elaboró una valoración de los elementos y relaciones de un paisaje histórico urbano, asentado en la articulación ciudad puerto, con lo cual fue posible perfilar indicadores de conservación del patrimonio paisajístico del borde urbano costero, índice de su carácter identitario, como aporte a las demandas de gestión sustentable del patrimonio la ciudad en su condición de Patrimonio Mundial.

LA PRODUCCIÓN PAISAJÍSTICA DE LAS CIUDADES-PUERTO

En la cultura urbana y arquitectónica contemporánea, con mayor fuerza se imponen enfoques que intentan dar una explicación transversal a los fenómenos del desarrollo y la planificación urbana y los sentidos complejos que en este marco adquiere la arquitectura; especialmente cuando se trata de identificar y valorar el soporte de identidad cultural y social que traen aparejados. En esta línea, el paisaje se impone como concepto y técnica, que permite una adecuada e integradora comprensión de los procesos que el hombre a través del tiempo desarrolla sistemáticamente sobre su medio territorial físico-natural, logrando culturizarlo, otorgándole significados y valoraciones que atañen a la construcción de un lugar (*genius loci*).

Lo señalado cobra consistencia al constatar que la dinámica de configuración de los bordes en las ciudades puerto da como resultado espacios del intercambio comercial, portuario y cultural, y de transfiguración dinámica, convirtiéndose en catalizadores en la conformación de morfologías (urbanas o arquitectónicas) que sintetizan a través de una segunda naturaleza artificializada la domesticación del medio costero, marítimo y ambiental. Dicho paisaje puede comprenderse como sucesivas transformaciones colectivas y las proyecciones culturales que los grupos sociales efectúan sobre un espacio geográfico determinado (NOGUÉ, 2007:11), resultando tanto concreciones físicas (urbanísticas o arquitectónicas), como imágenes e idearios que van que-

1. La comprensión, manejo, conservación e intervención de los paisajes culturales, tiene en la actualidad una relevancia no menor en ámbitos tan diversos como las políticas y planes ambientales, recuperación de equilibrios ambientales amenazados por causas naturales o humanas, en instrumentos de planificación territorial, desarrollo urbano, en estrategias de intervención arquitectónica sobre ámbitos paisajísticos, mantención de formas tradicionales de relación con la tierra, integración de actividades productivas en el territorio (mineras, agrícolas, portuarias, etc.). Así también, el adecuado control conceptual y tecnológico del paisaje, esconde implicancias sociales en el modo en que la comunidad y sus expresiones culturales son integradas al paisaje, y fundamentalmente en las dimensiones cívico-políticas sobre cómo y quién decide los medios de conservación paisajísticos.

2. Reconocemos que el entorno que habitamos en las ciudades es producto de la interacción entre medio natural y la acción periódica del hombre a través de lo social, diluyendo progresivamente los límites físicos y conceptuales, entre espacios naturales y espacios culturizados. Esto permite entender la importancia científica, social y económica concedida a los vestigios materiales e inmateriales visibles e invisibles que la actividad humana deja en el entorno.



FIGURA 1 | Vista panorámica del Área Patrimonio Mundial UNESCO, en que se destacan las instalaciones portuarias en la frontera urbana situada en el lado poniente de la ciudad. Fotografía, 2010. **Fuente:** Colección del Centro de Estudios de Desarrollo Urbano Contemporáneo, DUOC Valparaíso.

dando integrados en el arte o en la inmaterialidad mental del habitante.

Sin embargo, dicha complejidad del paisaje en ciudades costeras, nos obliga otorgar su real dimensión al paisaje urbano costero como lugar creado y a la vez pensado, debiendo considerarse la interrelación constante en el tiempo de los aspectos ambientales, sociales y culturales. El paisaje, entonces, se comporta como un sistema, el que incluye al menos tres niveles (Rodríguez, 1998:23). El geosistema, relativo al medio ambiente y a la ecología de los recursos naturales; el ecosistema, referido a los sistemas de producción y poderes actuantes al interior de una sociedad; y el sistema cultural, relacionado con la identidad colectiva y sus ámbitos de representación.²

Consecutivamente, la relación del hombre como sujeto social en cuanto a la transformación que impone a los elementos de la naturaleza, lo convierte en un ser consciente de transformación, y es capaz de generar en la realidad modelos de una relación naturaleza-sociedad, construyendo realidades físicas prácticas con representación estética, con lo cual se añade la función ética en la que el hombre entra en conflicto con mecánicas de reconciliación sobre aquella naturaleza modificada y muchas veces maltratada (ZIMMER, 2008:31).

A partir del paradigma holístico-ambiental, podemos identificar el paisaje de la ciudad de Valparaíso, no como un bien patrimonial estático sino como un proceso, que cuenta con suficiente adaptabilidad y dinamicidad ante los diversos esquemas culturales de época que ex-

perimenta, lo que se resuelve en insistentes interpretaciones y reformulaciones de modelos arquitectónicos foráneos, sintetizados con las expresiones locales a causa de situaciones climáticas, geográficas, materiales, socioeconómicas, etc. De esta forma se configura una cultura espacial y paisajística propia que se constituye en identidad arquitectónica, situación que podemos ver reflejada en el valor de una traza irregular y fragmentaria, en los espacios públicos generados por el encuentro de las quebradas con la playa, y sobre todo en el borde urbano costero producido por paulatinos rellenos artificiales y monumentales obras de ingeniería. La arquitectura no es nada más que el resultado de este proceso ejemplar. Desde una mirada ecológica, son una oportunidad de tejer redes morfológicas y funcionales ciudad-borde, que fortalezcan la identidad, evitando depreciar los recursos naturales y culturales instalados, haciendo sostenible un desarrollo económico productivo para el conjunto de los habitantes. Una construcción social desde el lugar y desde una mirada interpretativa intercultural que preserve lo local, en el contexto de una verdadera modernidad en nuestro continente.

Finalmente, cabe señalar la función que el paisaje está otorgando a la arquitectura, obligándola a actuar en un plano de persistente interdisciplinariedad, exigiéndole una creatividad basada en la interpretación de las preexistencias del territorio y también culturales. La arquitectura —aquí nos parece enormemente útil a los fines de las actuaciones sobre paisaje costeros por su

implícita dinamicidad—entra a la búsqueda de nuevos equilibrios ambientales con una consciente voluntad de recreación de la memoria (MONTANER, 2008:234), con lo cual se tienen en cuenta arquitecturas industriales, navales, ejes fluviales, muelles, sistemas portuarios y toda aquella traza que expresa lo que generaciones precedentes han logrado construir como aporte al paisaje.

Como señala Roger (2007:21), la configuración paisajística, como lo hemos visto, cuya raíz es netamente una acción artística estética y ética, se construye mediante dos operaciones interdependientes, que él denomina «artealización». Una es directa, física, sobre el medio que el hombre sociedad adapta, se trata de una operación in situ; la segunda, indirecta, se produce mediante la acción transformadora e interpretativa de la mirada, es decir, in visu, profundamente subjetiva y sometida a patrones culturales vivos. Es esta última la que permite la retroalimentación periódica y enriquecedora de las construcciones in situ. Los paisajes de borde costero de ciudades—puerto están profusamente documentadas con visiones que desde la pintura interpretan el ambiente, la condición marítima, la luz, las acciones del trabajo humano sobre la orilla (paseo, trabajo, estiba—desestiba, tránsito, etcétera).

Sin embargo, un problema adicional surge al momento de identificar la producción paisajística y su valoración—gestión dentro de un desciframiento posmoderno. El paisaje urbano portuario, aquel sintetizado en la articulación tierra—agua, en la cultura global, se convierte también en mercado de imágenes consumibles y desechables, a través de los medios de comunicación e información y de los discursos turísticos—comerciales, en producción de relatos y textos que gradualmente pierden contacto con su fuente original, el lugar. Una vía para impedir esta malformación paisajística posmoderna, sugiere «volver a armar el paisaje en su dimensión estética y en los valores que expresa, como espejo ambivalente de nuestra relación con el espacio, la naturaleza y el mundo» (MINCA, 2008:227). Por lo tanto, para una adecuada una comprensión del borde urbano costero de Valparaíso, es necesario analizar el modo en que la sociedad a través de su historia ha ido interpretando, modificando y apropiándose culturalmente de los recursos naturales preexistentes, generando como resultando y síntesis un paisaje costero,

que podríamos asumir como propio de la Modernidad del siglo XIX cuya proyección afecta al siglo XXI.

El concepto de paisaje cultural, en el cual se inserta como subconjunto el tema del paisaje arquitectónico y urbano, corresponde a una categoría de patrimonio mundial, oficialmente integrada a la Convención Mundial del Patrimonio de UNESCO en 1992,³ generando una creciente preocupación para determinar con exactitud su significado y modos adecuados para su conservación y preservación. La Convención del Patrimonio Mundial UNESCO, en su Guía Operativa, define la categoría de paisaje cultural como

*«obras que representan el trabajo combinado del hombre con la naturaleza. Ilustrativas de la evolución de la sociedad humana y sus asentamientos en el tiempo, bajo restricciones y/o oportunidades generadas en su entorno natural y de sucesivas condicionantes sociales, culturales y económicas, tanto internas como externas».*⁴

BORDE URBANO COSTERO DE VALPARAÍSO. HISTORIA Y ACTUALIDAD

Una breve reseña histórica de la evolución paisajística del borde costero de Valparaíso, indica la persistente vocación de la ciudad ligada al recurso agua, situación que se traduce en las siguientes etapas relevantes: Valparaíso es descubierto en 1536, a partir de cuya fecha y hasta fines del siglo XVII se comporta como caleta y pequeño puerto comercial de Santiago como capital del país, actuando como un pequeño emporio comercial que sirve al tráfico entre España y el Puerto de Callao en Perú. Producto de la necesidad de encontrar espacios llanos donde situar a la población y las primeras bodegas comerciales, la ciudad tiende a crecer longitudinalmente (dirección poniente—oriente), pero también hacia los cerros; generándose los primeros esbozos de huellas viales en respuesta a la tensión entre el equipamiento de cerros, residencia y zona de bordemar. En esta etapa se utiliza al máximo el escaso borde natural de pie de cerro de características rocosas.

3. En 1992 la Convención de Patrimonio de la Humanidad se transformó en el primer instrumento legal internacional para el reconocimiento y la protección de los paisajes culturales. En su decimosexta reunión (XVI), el Comité de Patrimonio Mundial adoptó pautas respecto de su inclusión en la Lista del Patrimonio de la Humanidad,³ como resultado de las conclusiones del Encuentro de Especialistas en Paisajes Culturales, reunidos en la Petit Pierre, Francia en ese mismo 1992.

4. «Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention». UNESCO. WHC 08/01. January 2008. Chapter II: The World Heritage List, II.A Definitions, Article 2, 47



FIGURA 2 | : El Naufragio de Aretusa, por Carlos Wood Taylor (óleo sobre lienzo), 1826. La representación del paisaje de la frontera costera poniente en Valparaíso y las fuerzas de la naturaleza incontrolable. Fuente: Museo Nacional de Bellas Artes, Chile.



FIGURA 3 | : Vista que muestra la franja costera y el Área Histórica UNESCO de Valparaíso (2003). Fuente: Elaboración Propia.

Hacia mediados del siglo XVII y hasta 1832 Valparaíso ve instalarse en las principales mesetas de sus cerros cercanos al estrecho plan, un conjunto de baterías militares (San José, San Antonio, de la Concepción), cuyo rol fue hacer frente al frecuente ataque de piratas y corsarios derivados del afán de control comercial de ultramar por parte de Inglaterra y Holanda. Así, en septiembre de 1682 se declara a Valparaíso Puerto Militar. Corresponde a esta etapa la ocupación pionera de los bordes sobre los cerros, a una altura aproximada de 50 metros s.n.m., lo cual genera la primera relación de control visual del paisaje costero, producto de la ordenación defensiva de la ciudad.

No obstante, el verdadero inicio de un proceso sistemático de creación y construcción del borde urbano costero en Valparaíso, se verifica luego de la Independencia Nacional, firmada en 1818, momento que desencadena la total apertura del comercio chileno, haciendo que la ciudad se comporte como pivote económico, cultural y tecnológico con Europa central y con los Estados Unidos. En esta etapa se verifica la mayor producción de obras de relleno sobre la playa, primeras obras de ingeniería y apoyo a la red vial, así como pequeños muelles de madera en manos de particulares, lo que da lugar a la trama urbana de la ciudad.

En el año 1832 se dinamita el Peñón del Cabo y se habilita la calle del Cabo, actual calle Esmeralda, con lo cual se vinculan como una sola entidad el área original de la ciudad con el sector Almendral, situado al nor oriente. Igualmente, a fines de 1851 se demuele la puntilla del cerro de Artillería (antiguo emplazamiento del Fuerte san Antonio), revelándose junto al desmonte del Peñón del Cabo en 1832 y a los rellenos de playa del siglo XIX, como las mayores obras de ingeniería que ha visto Valparaíso, y que explican la conformación del paisaje de borde costero en el que se emplazan los Almacenes. Ese hecho permite el desarrollo de un completo y vasto plan de obras de reconstrucción, de ampliación de los terrenos almaceneros y la construcción de nuevos almacenes.

De este proceso, surgen calles artificiales que actúan como los primeros bordes con los sectores de atraque marítimo. En 1843 se abre la calle Cochrane y en 1870 la de Blanco, dando origen a la primera batería de manzanas rectangulares como reflejo de las primeras calles al pié del cerro. La constante de este proceso de relleno, será el desplazamiento permanente del bordemar en dirección norte-sur, el que será ubicado consecutivamente al término de cada franja de terreno ganada. Sin lugar a dudas, los procesos de industrialización e incorporación de nuevas tecnologías en los transportes evidenciados durante la segunda mitad del siglo XIX, serán los principales promotores de Valparaíso como ciudad puerto, en un continuo progreso que se extenderá hasta la década de 1930. En 1852 se inician los trabajos de construcción del ferrocarril Valparaíso a Santiago, y se convierte a la ciudad en el núcleo del desarrollo económico y comercial del país, lo que genera el inicio de un proceso de transformación radical en los más variados planos del espacio, la forma y las funciones urbanas. El trazado ferroviario faculta la configuración del sector nor-oriente de la ciudad, mediante el centro industrial y de maestranza ferroviaria del Barón, alrededor de cuyas funciones girarán los asentamientos obreros.

La introducción del proceso mundial de industrialización suscita la modernización y mecanización en los sistemas de transporte, crecimiento de la infraestructura portuaria, demanda por mayor espacio para funciones fabriles, y búsqueda de terrenos para acoger el aumento poblacional, y configuración de espacios de distracción destinados al paseo y el comercio, en clara respuesta a los gustos de la clase bancario-burguesa regente.

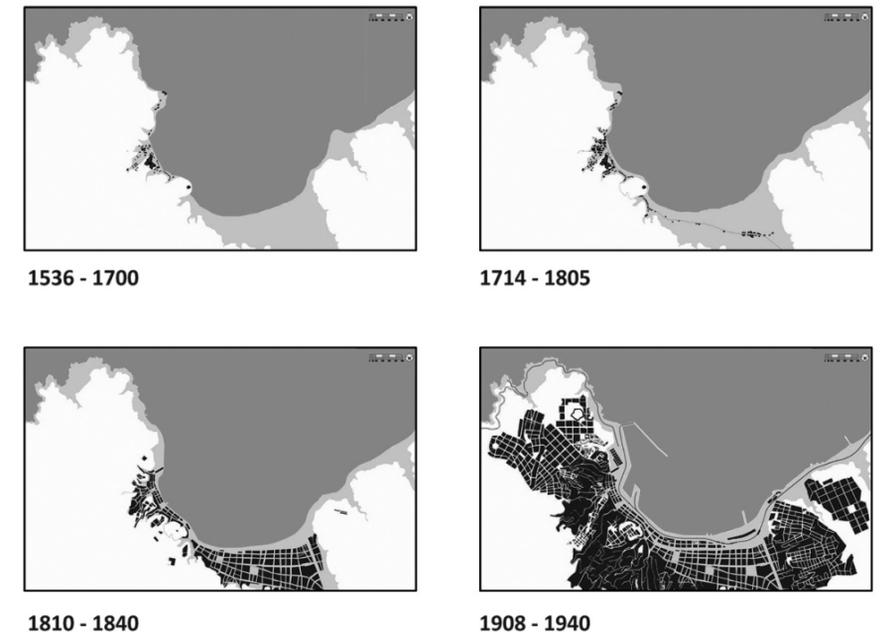


FIGURA 4 | Secuencia de la evolución histórica de la costa y la ciudad de Valparaíso. Fuente: Elaboración Propia.

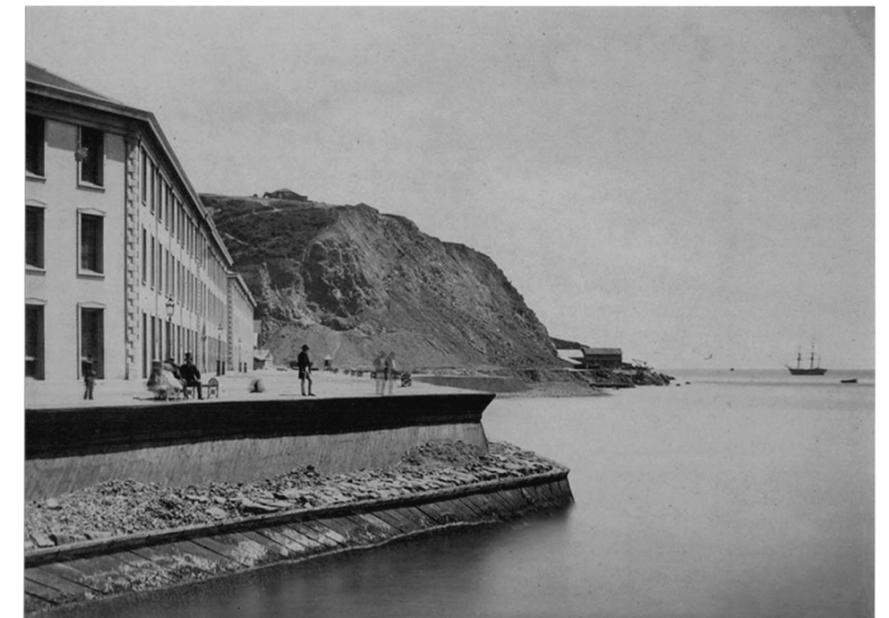


FIGURA 5 | La perspectiva del borde costero con los Almacenes Fiscales. Sector Las Habas hacia el costado poniente de la ciudad. Fuente: Propiedad del autor.

Hacia 1886 se inician las gestiones del gobierno para mejorar la capacidad portuaria, iniciando un largo proceso de rellenos que darán origen al actual borde costero, mediante proyectos de construcción de malecones, dársenas, muelles, y toda la infraestructura necesaria para la actividad económica y comercial del período. En 1909 se promulga la ley que constituye la Comisión de Obras Portuarias, con lo cual en un largo proceso las obras del borde urbano costero quedan concluidas en 1928–1930. En este período se destaca el rol planificador del Estado de Chile en la constitución de la infraestructura portuaria, así como en el aporte pionero que desde la ciencia de la ingeniería hidráulica y portuaria efectúan profesionales extranjeros y nacionales, que actúan desde los diversos organismos fiscales pertinentes al tema de las obras portuarias. (FERRADA, 2009:38). Esto repercute en el redescubrimiento moderno de las ciudades costeras de Chile, y de Valparaíso en particular, caracterizando el uso portuario como factor de estrategia de desarrollo nacional y continental.

Tanto como el arte, es fundamentalmente la visión de la ingeniería en un contexto de alta industrialización mundial que afecta a Latinoamérica, el factor que induce la elaboración de una imagen de ciudad moderna que se concretará recién en 1928–1930 con la construcción de la infraestructura actual del Puerto. Los conceptos de racionalidad, eficiencia en los transportes, sistemas de carga–descarga, funcionalidad, conectividad de la ciudad con la intercomunal y con el resto del país, se van imponiendo gradualmente en el discurso público del Estado (gobierno y Parlamento), orientando una incipiente planificación de la ciudad que se complementa con obras del higienismo decimonónico (abovedamientos de cauces, rectificaciones y nivelaciones de calles, aumento de superficie por relleno, servicios de agua y primeras viviendas sociales).

RELACIÓN CIUDAD–PUERTO: DE LOS CONFLICTOS A LA SOLUCIÓN PAISAJÍSTICA

El actual esquema de desarrollo en los asentamientos costeros–portuarios, demandado y presionado por un sistema mercantil globalizado planetariamente que genera intercambio comercial, cultural, turístico y social, mediatizado por tecnologías de información, permite observar una interesante dislocación de los tradicionales conceptos estáticos de identidad para ciudades cuyos roles están determinados por una geografía marítima.

Resulta importante referir la gradual negación del borde urbano costero con relación al territorio urbano, producido a fines del siglo XIX como efecto de los cambios del período industrial en los sistemas operativos del puerto, los transportes y las tecnologías. Si bien entre 1830 y 1930 se verifica la construcción del elemento borde como entidad tanto urbana como portuaria de Valparaíso, se detectan discontinuidades que niegan la relación de la franja costera con el funcionamiento integral de la ciudad. Esto está determinado hacia inicios del siglo XX con la especialización del puerto y nuevas tecnologías implementadas por los procesos de industrialización mecánica y los transportes. En la actualidad esta tendencia de escisión paisajística entre la realidad costera y la urbana está caracterizada por una política paradójicamente estatal de liberar el uso históricamente portuario, a otros de carácter comercial, turístico, cultural y residencial, no obstante la vigencia del uso portuario y la necesidad de preservar reservas para un desarrollo económico–productivo eficiente en el mediano y largo plazo.

Esta negación histórica sería una de las causas de los conflictos que están impidiendo actualmente un desarrollo sostenible del borde y la arquitectura allí emplazada como elementos de identidad. Los conflictos desencadenados por esa falencia estarían causando una falta de integración del espacio borde con el tejido y las funciones urbanas, la segregación y fragmentación de usos, así como serían la explicación de una incapacidad de la arquitectura en dar respuestas ajustadas a una representación eficaz de un paisaje, como puente entre la realidad física del territorio y las ideas; es decir se estaría cerrando la posibilidad de una interesante «artealización» de esta parte de la ciudad.⁵

5. Cabe señalar que los procesos de «patrimonialización» de los paisajes, se han tornado en estrategias de legitimación (científico–cultural) para su transformación en atractivos turísticos, situación que debiera ver a esta actividad sólo como un medio y no un fin en sí mismo que pueda arriesgar la integralidad y los procesos de producción propios del paisaje cultural.

6. A nivel de las tecnologías y la arquitectura, los impactos se hacen sentir también en la estandarización de las soluciones proyectuales, esquemas de programas muchas de las veces alentadas solamente por el negocio inmobiliario o el turismo comercial. En el plano de las ciudades, en las conurbaciones y espacios relevantes en la cultura paisajística, los riesgos se constatan en despoblamiento de barrios, cesión de paños urbanos de la tenencia pública a la privada comercial, recambio de habitantes.

Como reciente fenómeno desestabilizador, que niega la apropiación paisajística del borde costero integrada a la ciudad, está el hecho de que como efecto de la apertura del paradigma conservador y patrimonial, iniciado en la década de 1990 y consolidado con la declaratoria UNESCO de 2003, se visualiza una serie de intervenciones inapropiadas o que desvirtúan el auténtico carácter urbano portuario de esta parte de la ciudad. Esto produce una estandarización de los usos y programas sobre el borde urbano costero, con proyectos que intentan disminuir el histórico rol portuario comercial.⁶

Los procesos de reconversión y renovación de antiguas instalaciones portuarias, con fines comerciales, turísticos, residenciales y culturales en diversos países del mundo es una realidad ampliamente documentada y convertida en propaganda eficaz para ciudades portuarias (Sidney, Baltimore, Barcelona o Puerto Madero). Efectivamente, muchos de los casos en los cuales fue necesario acometer dichos cambios lo justificaron en vista del decaimiento u obsolescencia que experimentaron antiguos puertos como efecto de los cambios tecnológicos, de transportes y de variación en el esquema económico mundial.

Sin embargo, la realidad chilena y especialmente la de Valparaíso, dista de los argumentos señalados; la renovación de los puertos en Europa se explica fundamentalmente en la gran cantidad de puertos (157) que deber servir un territorio de 10 millones de km² (MSTRANTONIO, 2009:23). En cambio, en América del Sur existen no más de 20 puertos que satisfacen al doble de superficie del continente; de estos puertos, 3 son chilenos (Valparaíso, San Antonio y Antofagasta), y de ellos Valparaíso y San Antonio, puertos mayores se ubican estratégicamente en la región central de Valparaíso, sirviendo al corredor Bioceánico Asia Pacífico, aprovechando el paso Los Libertadores que nos vincula con Brasil y Argentina.

Lo señalado es lo que ha estado ocurriendo desde 1990 con el Plan de Recuperación del Bode Costero de Valparaíso, iniciativa impulsada por el gobierno y gestionada por empresas públicas administradoras del puerto como uno de los grandes ejes del Bicentenario, situación no carente de reclamo público por parte de organizaciones sociales y trabajadores portuarios. Se ha construido un acceso de transporte carretero en el extremo sur de la ciudad, en el intento de evitar la congestión en el centro de la ciudad; así también está pronto a construirse en el sector Barón (extremo oriente del borde), un megaproyecto compuesto de mall, centros culturales, comercio, oficinas y departamentos de vivienda. Esto se produce bajo la paradoja que la misma empresa portuaria requiere mayores espacios para la actividad del puerto, lo que la ha llevado a plantear la construcción de dos nuevos grandes sitios, el intento frustrado de demolición de los 4 almacenes fiscales que aún quedan como testimonio de las obras de fines del siglo XIX.

El evidente desencaje entre el valor del paisaje urbano costero de Valparaíso y los instrumentos de conservación y gestión se explican principalmente por tres causas identificables. Por un lado, una primera aproximación a la cualidad de este paisaje, requiere el reconocimiento de su origen como objeto material e inmaterial dentro de un proceso histórico documentado. Por otro lado, porque sólo en el último tiempo (mediados de la década de 1970) el tema del patrimonio y su valoración–acción se ha desplazado desde el objeto arquitectónico aislado a su rol como componente de un área urbana mayor (ciudad y territorio). Junto con esto, anotamos el creciente condicionamiento que impone la ecología ambiental del desarrollo urbano, con sus recursos naturales y culturales, lo que hace necesario un tratamiento multidimensional de escalas y patrones de tipo físico, perceptual, mental y social, respetando la reproducción de los recursos finitos en el territorio (FERRADA, 2009:83).

En ninguno de los cuerpos legales sectoriales a que alude la Política Nacional de Uso del Borde Costero (aprobada en 1994) se introducen los conceptos propios de paisaje, en su doble acepción material e inmaterial; situación que se suma al hecho de que en general existe una referencia de cuidado ambiental y ecológico sobre los recursos naturales que comprometen a los borde costeros, pero no a los culturales. Es importante destacar que esta política se basa en la definición de borde costero, como aquella «aquella franja del territorio que comprende terrenos de playa fiscales, la playa, las bahías, golfos, estrechos y canales interiores y el mar territorial de la República». En lo concreto, el ámbito territorial sobre el cual la norma se aplica resulta ser muy limitado, ya que al comprender un terreno fiscal alcanza los 80 metros desde la línea de más alta marea, y cuando se trata de predios privados no existe espacio para la planificación terrestre.

Como señala Andrade (2008:37), el borde costero tal como se ha concebido en la legislación chilena, corresponde a un espacio muy reducido sujeto a regulación especial lo que no permite abarcar de una manera sistemática el análisis y la planificación de la zona costera en su totalidad, señalando que si bien, la consideración de un espacio restringido de planificación costera es muy útil para la regulación sectorial del uso de recursos del litoral, esto no es suficiente para la escala más amplia en la que se orienta el ordenamiento territorial de la zona costera. Debido a esto y a pesar de la política nacional referida, las amenazas al borde urbano costero de Valparaíso, desde el punto de vista paisajístico urbano, están radicadas en la falta de una planificación desde el punto de vista de los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT), señalados en la Ley General de Urbanismo y Construcciones (DFL 458/1975); entre éstos, el Plan Regulador Regional de Valparaíso, el Plan Intercomunal y el Plan Regulador Comunal.

En lo que respecta específicamente a su condición patrimonial, la protección del borde y de sus recursos culturales (urbano, industriales y arquitectónicos), sólo está asegurada en parte y de manera fragmentaria para algunos sectores protegidos como Zona Típica según Ley 17288/70 (Maestranza y Tornamesa Ferroviaria del Barón y la extensión de la Zona Típica del Área Histórica UNESCO del sector Puerto. Algunos inmuebles, a su vez, cuentan con la protección de Monumento His-

tórico, por la misma ley señalada y otros como Inmuebles de Conservación Histórica, de acuerdo con el Plan Regulador Comunal.

INDICADORES DE CONSERVACIÓN Y DESARROLLO EN LA RELACIÓN CIUDAD–PUERTO

Al observar el caso paisajístico del borde urbano costero de Valparaíso surge la necesidad prioritaria de reelaborar las pautas clásicas de valoración patrimonial, abarcando un complejo de variables que deben responder a cómo preservar los procesos continuos de adaptación y cambio que explican la constante antropización física y mental de los recursos naturales, a través de la historia, y los que se producen a modo de palimpsesto sobre los recursos culturales heredados.

Es decir, no sólo se trata de conservar las expresiones resultantes del proceso —trazados, complejos urbanos, arquitecturas— sino la dinámica misma que lo explica. Sin duda, los valores de identidad patrimonial deben radicarse en aspectos históricos, urbanos, sociales, culturales y económicos, asegurando la vitalidad de relaciones del sistema interno, así como en la mantención de una unidad integral de sus componentes. La sostenibilidad en estas acciones compromete la natural inserción del habitante que habita, interpreta, modifica y percibe el borde urbano costero. Según el proceso histórico documentado, la dinámica interna está dada por la persistente movilidad de las actividades portuarias, comerciales e industriales del borde, así como las vinculaciones funcionales significantes con el funcionamiento de la ciudad como unidad territorial. La adecuada valoración, conservación, gestión y planificación de este tipo de paisaje, así como la definición de las herramientas para su monitoreo en el tiempo, debe basarse en un marco de operaciones técnicas sustentadas por un sistema de cuatro componentes interrelacionados: sistema ambiental, sistema cultural, sistema social y sistema económico, de manera tal de precaver la sostenibilidad en el tiempo de la dinámica activa que se reproduce históricamente desde su sociedad.⁷

7. Un paso importante en esta línea lo constituye la experiencia española, que a través de observatorios de paisaje, intentan vincular la investigación y conservación de unidades de paisaje respecto de los instrumentos de planificación, cultivando una directa interlocución y retro alimentación con las comunidades afectadas, hasta llegar a establecerse en espacios reales de participación cívico-política.



FIGURA 6 | Vista aérea de la ciudad y las actividades portuarias del borde costero. Actualmente es un Lugar de numerosos conflictos de desarrollo. Fotografía de 2009. Fuente: Propiedad del autor.

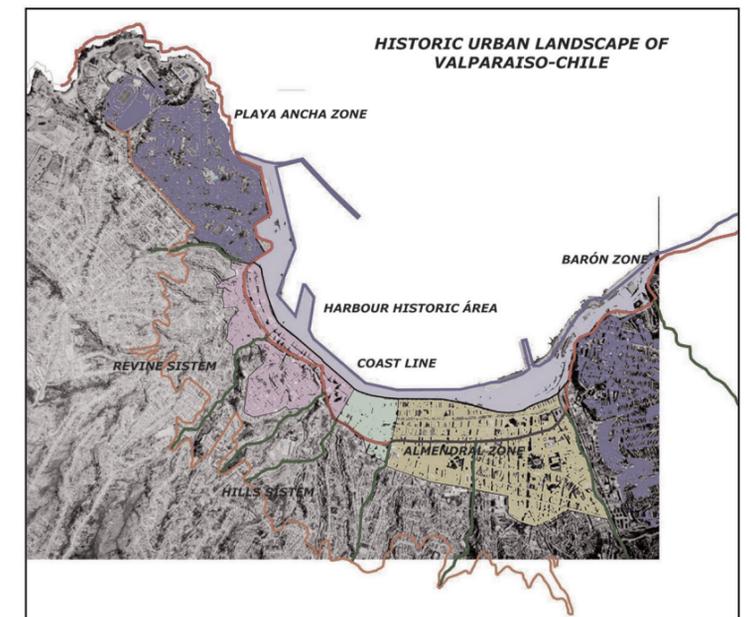


FIGURA 7 | Plano que muestra el sistema de unidades de paisaje de la ciudad de Valparaíso, sustentado en su singular condición geotopográfica. Fuente: Elaboración propia.

A partir del ajuste valorativo patrimonial referido, resulta fundamental plantear indicadores pertinentes de medición del estado de conservación y desarrollo del bien patrimonial urbano–costero, los cuales deberían diseñarse interdisciplinariamente y con el mayor nivel de participación y consenso de la comunidad afectada (habitantes, Estado, sociedades portuarias, y agentes comerciales). Estos indicadores deben manipularse integralmente unos con otros, de manera de obtener una visión holística del estado de conservación y desarrollo de la dinámica paisajística a proteger.

INDICADORES PARA LA CONSERVACIÓN Y DESARROLLO DEL PAISAJE BORDE URBANO COSTERO

- a) *Nivel de impacto de los usos y actividades:* se pretende medir el grado de afectación que sufre la dinámica del sistema paisajístico, a partir de la evaluación de la correspondencia entre las actividades históricas y vigentes en relación a los cambios de uso que se pretenda incorporar. A este respecto, no resultaría adecuado alterar los usos portuario–industriales cuando éstos siguen siendo requeridos estratégicamente por la demanda económico–productiva de la ciudad, la región y el país. Los descriptores a este indicador están dados por tipos y cuantías de cargas de ocupación, coherencia entre los instrumentos de planificación en las escalas regional y local, tipo y cuantía de depredación de los recursos naturales y marítimos (bióticos y abióticos) así como de los bienes culturales (manifestaciones urbanas, trazados, arquitecturas).
- b) *Nivel de funcionalidad, accesibilidad y lectura del total:* se busca medir la correspondencia y complementación entre las funciones del borde respecto de las que suceden en la ciudad y la región; buscando mantener la adecuada accesibilidad motriz, peatonal y visual desde y hacia el borde, ya sea desde la ciudad como desde el plano de agua. Como descriptores pueden establecerse los tipos de sistemas de transporte, la medición de conos visuales, identificación de imágenes persistentes en el habitante desde y hacia el borde urbano, grado de uso peatonal de los distintos accesos y sectores que lo componen.
- c) *Nivel de participación social en los procesos de ocupación, percepción y valoración del borde:* se desea medir el grado de aporte del habitante en la construcción de un paisaje que podríamos denominar de la acción, su integración con los usos y actividades, así como en la consideración de su visión a la hora de decidir cambios o mejoras (planes, programas o proyectos). Es en este plano que ocurre eficazmente la «artealización» como dispositivo conducente a la constante construcción e identificación con el paisaje. Como descriptores proponemos la evaluación del tipo y cuantía de personas beneficiadas directa e indirectamente desde el punto de vista económico, social y cultural con las actividades del borde urbano y, los instrumentos concretos de participación implementados (consultas, encuestas periódicas, incorporación en las decisiones político–administrativas, monitoreo). Igualmente es importante medir el grado y cuantía de los espacios dedicados a usos públicos y comunes con relación a los privados o concesionados.
- d) *Nivel de impacto y calidades de las intervenciones físicas en el borde y su entorno:* este indicador se enfoca al tratamiento espacial, formal, volumétrico, perceptivo y visual del borde urbano, tomando como base patrones urbanos, arquitectónicos y estéticos que caracterizan la unidad paisajística a preservar. Se desea medir por un lado, el grado y calidad de intervenciones de conservación y rehabilitación de los soportes preexistentes (arquitecturas relevantes, equipamientos portuario comerciales industriales); así también como medir el grado de aporte o deterioro de obras nuevas y/o urbanizaciones respecto a la configuración paisajística (lo que se revelaría en su frente de agua y en su frente urbano). Los descriptores están basados en el respeto adecuado a normas de conservación patrimonial (alturas máximas, volumetrías, ritmos, etc.), mantenimiento de cualidades tipológicas valiosas, grado de preservación de la fluidez espacial entre arquitecturas y entre éstas y los espacios públicos.

- e) *Nivel de «artealización» del borde urbano costero:* se busca medir el grado de actividad biunívoca entre los factores materiales e intangibles que en conjunto construyen el borde como patrimonio. Se trata de identificar, documentar, difundir y retroalimentar los registros que el borde va generando en las expresiones de la cultura y las artes (pintura, cine, intervenciones en el espacio público, música, literatura, medios de comunicación, etc.); y cómo éstas vuelven a enriquecer la comprensión de su valor patrimonial. En este plano es importante aumentar los ámbitos preceptuales de la valoración paisajística, hacia lo sonoro, olfativo y táctil. Como descriptores eficaces a este fin, tenemos la actividad cultural y social asociada al borde, políticas y financiamientos públicos y privados a estos fines, grado de participación de la comunidad en actividades ejercidas en el borde (planificadas o espontáneas) y los grados de enriquecimiento de las toponimias que incorpora.
- f) *Nivel ecológico de uso y reuso de los recursos naturales y culturales:* se trata de medir el grado de equilibrio en el aprovechamiento de la capacidad instalada existente proveniente de los recursos naturales y ambientales (agua, aire, factores bióticos y abióticos), y los de carácter cultural, en busca de potenciar una adecuada antropización sostenible a la calidad dinámica, unitaria e integral del paisaje de borde urbano. Los descriptores pueden basarse en evaluar los niveles de contaminación de las aguas marítimas, de la superficie terrestre y del aire, herramientas de incentivo a la proliferación de especies de flora y fauna. En el plano de los recursos culturales, evaluar el grado de desintegración de arquitecturas y equipamientos relevantes, su aprovechamiento mediante rehabilitación para fines sociales y económicos, grado de enriquecimiento de expresiones culturales derivadas del borde, así como del respeto de las normas ambientales y de preservación del patrimonio arquitectónico y urbano.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

PAISAJE DE LA CIUDAD–PUERTO: UN PATRIMONIO A CONSERVAR DESDE SUS DINÁMICAS

Los paisajes de ciudades portuarias, están caracterizados por la función dinámica del intercambio, mercantil, social y cultural, debiendo en gran parte su configuración justamente a su capacidad de manejo e incorporación de la interculturalidad, las fluctuaciones entre la globalidad y lo local, el flujo de información, personas y visitantes, siendo siempre plataformas de adaptación de patrones culturales que entran en una fase de mestizaje con las cualidades del territorio existente. En el marco de la Nominación UNESCO, obtenida en julio de 2003, bajo la cual el Área Histórica de Valparaíso fue declarada Patrimonio Cultural de la Humanidad, es urgente lograr salvaguardar la integridad del borde urbano costero de Valparaíso y su patrimonio portuario–industrial. El no hacerlo significaría un impacto incalculable sobre el territorio urbano, planteando pérdidas irreversibles para la condición de ciudad portuaria, rol fundante de la ciudad. Para acoger este requerimiento, es condición base comprender de distinta manera al utilizado hasta ahora el tipo de patrimonio que representa este borde; re–conceptualizándolo, y devolviéndole su significado auténtico, como expresión concreta y vigente paisaje, desde el cual se explica el desarrollo histórico, social, económico cultural, político y tecnológico de la ciudad desde su descubrimiento hasta la actualidad. A este respecto, y de acuerdo con la Guía Operativa que traduce los objetivos de la Convención Mundial del Patrimonio Cultural y Natural, aprobada por UNESCO en 1972; la Nominación de Valparaíso se explica en el Criterio II de la Convención, en cuanto se trata de «un excepcional testimonio de la fase temprana de globalización de fines de siglo XIX», enfatizando la importancia del sector nominado como Centro Histórico Portuario», definición que se ajusta ejemplarmente no sólo a la ciudad sino fundamentalmente a su paisaje urbano y costero.

Se concluye también la relevancia que adquiere la permanente vinculación del uso portuario, comercial y mercantil con la ciudad desde mediados del siglo XIX hasta hoy. Este uso obliga, condiciona y orienta las formas de ocupación de la parte plana en el sector Puerto (Área Histórica UNESCO), y del borde costero, explicando los continuos y dificultosos procesos de relleno sobre amplias superficies de lo que era la playa natural.

La evolución histórica urbana seguida por Valparaíso, tanto en su etapa Colonial de los siglos XVI al XVIII, como en la etapa modernizadora industrial del siglo XIX, nos señala que fue precisamente el uso comercial portuario (a través de bodegas, aduanas y primeros almacenes fiscales) el encargado de fundar las nuevas extensiones urbanas que necesitaba la ciudad y su puerto. Para lo señalado, resultará necesario aceptar y accionar las medidas técnicas, normativas y de planificación, en los planos institucionales y públicos, conjunta y participativamente con la comunidad, adhiriendo al principio que el paisaje es una construcción social que la propia comunidad realiza a través del tiempo, modificando, mejorando e interpretando culturalmente su entorno preexistente y natural.

Además, para conservar en buenas condiciones la calidad de paisaje debe darse curso al doble cometido de la «artealización» del medio geográfico-territorial, es decir, el paisaje del borde urbano costero de Valparaíso debe ser a la vez construcción física y construcción mental, integrando en este cometido los factores ambientales naturales y los modos de apreciación, percepción y valoración que la comunidad le otorga. Los fines de la conservación, en tanto, deben estar focalizados en propiciar la dinámica del proceso de cambios que definen lo propio de un paisaje, evitando inmovilizarlo o convertirlo en simple imagen idealizada de consumo. Tan importante como los recursos naturales, biológicos y ambientales, son también los culturales (tangibles e inmateriales); entre ambos se genera el movimiento dinámico que se expresa finalmente en paisaje. La arquitectura, como elemento cultural, puede concebirse como medio para esta construcción paisajística, para resolver los usos propios del borde y construir la escala urbana de la arquitectura, que integre el borde al funcionamiento cotidiano y auténtico de la ciudad.

Para el logro de lo planteado resulta necesario fomentar estudios interdisciplinarios que promuevan esta nomenclatura de paisaje cultural para el manejo y gestión sostenible del entorno patrimonial de bienes tangibles e intangibles, entendiendo que el territorio no sólo constituye el soporte donde estas manifestaciones se llevan a cabo sino que actúa como elemento modelador de la manifestación, con una dinámica y lógica particular. En el plano técnico, se requiere también explorar las herramientas de planificación y gestión territorial, las características que debieran asumir los planes de manejo paisajístico, los tipos de indicadores de medición de su conservación y desarrollo, estableciendo en un nivel experimental sitios piloto donde actuar. De igual modo, profundizar el estudio sobre las relaciones entre la arquitectura y su aporte en la construcción paisajística, considerando materiales, técnicas constructivas y culturales espaciales de relación con el lugar. ■



BIBLIOGRAFÍA

- ANDRADE, Belisario *Et Al.* (2008).** La Institucionalidad Chilena Para El Ordenamiento Territorial: Revisión Y Análisis Crítico Para El Caso De La Zona Costera. Revista *Norte Grande* N° 41, 23–48.
- FERRADA, Mario A.** Cartografía Del Origen Y Transformación Del Borde Costero De La Ciudad Puerto De Valparaíso. Aportes Para La Comprensión De Su Arquitectura En El Marco De Un Paisaje Cultural (1830–1930). Proyecto De Investigación, Facultad De Arquitectura Y Urbanismo, Universidad De Chile. 2009–2010 (Inédito).
- : **(Abril–Mayo De 2009).** Historia Del Paisaje Cultural De Valparaíso. Entre La Forma Y La Reforma. Revista *Ciudad Y Arquitectura*. Colegio De Arquitectos De Chile, CA, N° 139, 78–83.
- MASTRANTONIO, Juan (2009).** Valparaíso: De La Situación Urbana A La Participación Ciudadana. Revista *Ciudad Y Arquitectura*. Colegio De Arquitectos De Chile. Valparaíso, CA, 22–27.
- MONTANER, Josep M. (2008).** Reciclaje De Paisajes: Condición Posmoderna Y Sistemas Morfológicos. En Nogué, Joan (Ed.). *Paisaje En La Cultura Contemporánea*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- MINCA, Claudio (2008).** El Sujeto, El Paisaje Y El Juego Posmoderno. En Nogué, Joan (Ed.). *Paisaje En La Cultura Contemporánea*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- NOGUÉ, Joan (2007).** *La Construcción Social Del Paisaje*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- RODRÍGUEZ, José (1998).** La Ciencia Del Paisaje A La Luz Del Paradigma Ambiental. Revista Trimestral *Geonotas*, Vol. 2. Departamento De Geografía, Universidad Estatal De Maringá, Brasil (www.dge.uem.br/Geonotas/Vol2-1/Geoteoria.Htm).
- ROGER, Alain (2007).** *Breve Tratado Del Paisaje*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- ZIMMER, Jorg (2008).** La Dimensión Ética De La Estética Del Paisaje. En Nogué, Joan (Ed.). *Paisaje En La Cultura Contemporánea*. Madrid: Biblioteca Nueva.