

UN PROYECTO ALTERNATIVO PARA EL DESARROLLO URBANO REGIONAL DE VALPARAISO

IGNACIO SANTA MARÍA SANTA CRUZ

ABSTRACT

As a conceptual framework, the present study proposes the incorporation of six factors pertaining to the Territorial Conditioning field to the current criterion applied in Chile for the socio-economic evaluation of public investment, particularly those projects oriented to achieve the urban-regional development of the port-city of Valparaíso in its future geopolitical role as the Chilean and Latin American Southern Cone facade to the Pacific basin.

The paper presents some of the measures put forward for the revaluation of the urban vocation of port-cities such as London and Nantes Saint Nazaire as locally adaptable models. Proposing the creation of an Industrial Port and three alternative locations within the Valparaíso region, considering the proposal as the "urban implant" that would best suit the objectives of urban-regional development.

1. VALPARAÍSO Y SU DESTINO EN EL SIGLO XXI

Debe reconocerse la importancia del desafío geopolítico y cultural que nos ha planteado el proyecto nacional "Chile-futuro", cuando nos exige llegar a ser una "Nación Oceánica", como condición necesaria para construirnos un destino propio y trascendente, en la Era y en la Cuenca del Pacífico¹.

Dentro de esa visión prospectiva del país, a Valparaíso le corresponde recuperar su rol de primer puerto nacional y de primer centro comercial en el litoral oriente del Pacífico Sur, que logró mantener hasta comienzos del siglo XX².

Nos hemos planteado entonces, en nuestro estudio, el siguiente interrogante:

¹ Mario ARNELLO ROMO: "Chile: Territorio y Destino Oceánico", Docto. "Proyecto Nacional: 'Chile-futuro'", 1988.

² Ignacio SANTA MARÍA S.C.: "La vocación urbana de Valparaíso", (Conferencia en Rotary Club de Valparaíso), Revista Rotaria, abril 1973.

"¿Cómo hacer de Valparaíso la puerta de acceso a la cuenca marítima del Pacífico, que en muchos estudios geopolíticos aparece como la de mayores opciones de desarrollo, en el siglo XXI?"³.

Estimamos que la respuesta científica, desde nuestro campo de estudio del "acondicionamiento territorial"⁴, se encontrará primero reconociendo la "Vocación urbana-regional" de la ciudad como el "objetivo" por conquistar y, luego, seleccionando y evaluando las inversiones públicas y privadas que se adjudiquen en proyectos que contribuyan a lograr ese mismo objetivo.

Dentro de las estructuras político-administrativas, hoy vigentes en Chile, estos criterios de evaluación socioeconómica de proyectos quedan centralizados y definidos por las metodologías aplicadas rigurosamente por la Oficina de Planificación Nacional (ODEPLAN), que tiene el rango de Ministerio del Poder Ejecutivo Nacional,

Sin embargo, estimamos que pese a la objetividad científica de este alto nivel de asesoría en las tomas de decisiones del gobierno actual, su acentuada orientación economicista posterga factores que dentro de las estrategias del "acondicionamiento territorial" no pueden ser olvidados.

En la Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos, celebrada en Vancouver en mayo-junio 1976, nuestro Gobierno suscribió una Declaración de Principios y adhirió oficialmente a las Recomendaciones para la Acción Nacional⁵ que definen una serie de factores, que también debieran ser reconocidos, al evaluar proyectos con que se pretende desarrollar —o en el caso de Valparaíso, rescatar— la vocación urbana-regional de una determinada ciudad o región dentro del país aprovechando sus "ventajas comparativas" de alcance nacional o internacional.

Entre estos factores específicos que debieran incorporarse en la evaluación de proyectos podemos destacar la necesaria valoración relativa, en virtud de su mejor aporte, en los siguientes aspectos de la realidad local.

- i. Al aprovechamiento y desarrollo de los recursos naturales.
- ii. A la contribución, en una estrategia nacional de relevancia geopolítica y/o socioeconómica; que en algunos casos suele implicar sólo la resolución puntual de un "cuello de botella" que la estaba deteniendo y/o destruyendo.
- iii. A la generación de nuevos empleos productivos, lo que implica además, con su aporte al asentamiento estable de la población activa, el enraizamiento de la soberanía nacional sobre ese territorio.

³ Mariano SEPÚLVEDA, Intendente Regional; "Proyección marítima de Chile al Pacífico". "A través del sistema portuario de la V Región, fundamentalmente, nuestro país se aproxima a este centro de poder oceánico en el cual se va a desarrollar, prácticamente, la historia de la humanidad durante el tercer milenio" (sic). Ed. especial: Región V, El Mercurio, Santiago, 19 junio 1958.

⁴ Acondicionamiento Territorial. Traducción de "Aménagement du Territoire", francés.

⁵ Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos: HABITAT-Vancouver, mayo-junio 1976, Docto. U.N., A-Conf. 70-75, Nueva York, diciembre 1976. El autor fue asesor del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile y Jefe de la Delegación Técnica a la Conferencia HABITAT, y a las conferencias preparatorias en Nueva York y Ginebra, 1975 y post-Habitat, México, 1976.

- iv. Al progreso en la calidad de vida, tanto en sus aspectos ecológicos, como en los de amenidad social, por efecto complementario de los equipamientos e infraestructuras urbano-regionales de cada proyecto específico.
- v. A dar respuesta a una reconocida aspiración social de una determinada sociedad, por el grado de participación y de fluidez operacional que con ello se logra para un proyecto, que puede en muchos casos afectar su destino, sacándola de su apacible dormitar como área nacional postergada.

La incorporación de estos factores territoriales, en la visión prospectiva de Valparaíso, nos servirá de marco conceptual para formular una hipótesis de respuesta al interrogante inicial de nuestro estudio.

2. DOS EXPERIENCIAS EXTRANJERAS ALECCIONADORAS

De la confrontación de este marco conceptual teórico con recientes experiencias extranjeras, de importantes operaciones de rescate y/o desarrollo de la vocación urbana-regional, en ciudades-puertos, estimamos podrían deducirse enseñanzas aplicables dentro de la realidad nacional, regional y local, a nuestro estudio prospectivo de Valparaíso.

1º *El "renacer" de la vocación portuaria de Londres*

Al constatarse en 1981, en Inglaterra, la pérdida creciente en los últimos 20 años del rol que la ciudad de Londres pudo mantener durante siglos, como el mayor complejo portuario-comercial del mundo, por efecto de las ventajas comparativas de los mejores accesos interiores y equipamientos propios que estaban ofreciendo en la cuenca del Mar del Norte los puertos de Rotterdam y de Hamburgo —y hasta algunos puertos secundarios ingleses, como Felixstowe—, su actual gobierno creó la L.D.D.C. —London Docklands Development Corporation— para estudiar y gestar la recuperación de esa histórica vocación que la ciudad, y con ello el país, estaban perdiendo.

Habiéndose comprobado que el principal "cuello de botella" de la actividad portuaria de Londres residía, primero, en la falta de áreas y de equipamientos para el manejo de carga contenedorizada y, segundo, en las dificultades para ampliar la vialidad de acceso a esas áreas, y a los mismos muelles existentes, dentro de su densa trama de edificación, tan rica en monumentos históricos intocables, como pobrísima, en la calidad pantanosa de sus suelos de fundación, el ambicioso proyecto aprobado en la Cámara de los Comunes en diciembre de 1985⁶ se apoya en tres operaciones de "acondicionamiento territorial "complementarias":

- i. Una nueva red ferroviaria elevada, dotada de la más avanzada tecnología de transporte, para dar acceso e interrelacionar masiva y rápidamente la serie de puertos fluviales entre sí y toda el área del nuevo complejo portuario, con el centro de Londres y con las redes ferroviarias inglesas europeas existentes.

⁶ The Rt. Hon. Kenneth BAKER —Secretary of State for the Environment— "Presento a su aprobación el ejemplo más apasionante de Regeneración Urbana en el Mundo" (sic). Citado en Revista: Construction Industry International, Londres, noviembre 1987.

- ii. Un nuevo aeropuerto intereuropeo del tipo STOL (Short take off and landing type aircrafts) dentro del área portuaria, para lograr su mas eficiente relación comercial con los países de la Comunidad Económica Europea (C.E.E.).
- iii. La remodelación, por parte de inmobiliarias privadas, de las ya innecesarias bodegas portuarias de almacenamiento, sea para dar nuevo uso a esas históricas edificaciones, sea para levantar, en los terrenos despejados y revalorizados por su fácil acceso y sus vistas excepcionales sobre el Támesis, un tan bellísimo conjunto de nuevos edificios para industrias, comercio, sedes de los grandes periódicos y de las agencias internacionales de telecomunicaciones, hoteles, viviendas y equipamientos turístico-deportivos, que en los medios profesionales europeos se le ha llegado a calificar como "el paraíso de los arquitectos".

Tan importante fue el impacto de este proyecto portuario en la vocación urbana de Londres que en las revistas especializadas se lo ha titulado como "El renacer de una ciudad tan antigua como el tiempo" ⁷.

2° *La "invención" de una nueva vocación urbana*

El gobierno francés, con esa ya tradicional visión prospectiva frente a su rol en Europa, buscando enfrentar oportunamente el doble desafío geopolítico que le planteaba, por una parte, la ya próxima supresión de todas las fronteras comerciales de la C.E.E. en 1992, y, por otra parte, el relativo atraso del área geográfica del Bajo Loira, dentro de su exitosa política nacional de regionalización, aprobó en 1986 el proyecto de un nuevo polo de desarrollo internacional, cuya vocación urbana sería la de crear para Francia una "fachada atlántica" capaz de competir, frente a esa cuenca marítima, con otros puertos europeos, como los que desafiaban la vitalidad de Londres ⁸.

Tomando como base dos pequeñas ciudades de provincia, Nantes y Saint Nazaire, que decaían velozmente en el cumplimiento de sus históricas vocaciones turísticas y de puertos fluviales secundarios, se les está inventando un nuevo "rol urbano", de alcance regional, nacional y principalmente internacional.

Esta estrategia de "acondicionamiento territorial" se apoya en operaciones de "injertos urbanos", incorporando al área, por acción de la iniciativa pública y privada, una serie de equipamientos e instituciones, todas coherentemente evaluadas por sus impactos, en la conquista del objetivo geopolítico buscado.

Vale la pena enumerar las cinco principales operaciones de "injertos urbanos" que ya están en un avanzado grado de construcción y hasta de funcionamiento, por su indudable valor ejemplarizador, para hacer realidad el objetivo geopolítico ya tan definido para Valparaíso, como "Fachada Chilena al Pacífico", en el Siglo XXI.

- i) La A.I.Z., "Atlantic International Zone": un centro de transacciones financieras y comerciales extrafronterizo (off shore) capaz de atraer al mercado

⁷ "The re-birth of a City as old as time", Revista C.I.I., nov, 87, citada.

⁸ "Créer un pote internationale sur la Facade Atlantique: Un objectif prospective pour la région Nantaise", Rev. Urbanisme N° 220, julio 87.

- francés los negocios que hoy se localizan dentro de la Cuenca del Atlántico, en las Bahamas, Panamá y otros lugares más alejados de la C.E.E.
- ii. La "Technopole Atlantique", un bien equipado nuevo parque industrial donde ya se han construido, por sus ventajas de localización y de beneficios tributarios, numerosas industrias: electrónicas, agroalimentarias y productoras de nuevos materiales, todas con fuerte capacidad exportadora y generadora de empleos locales productivos, con altas remuneraciones.
 - iii. La "Atlant-Tech": un complejo universitario, en que ya se están construyendo las nuevas sedes de 8 institutos tecnológicos y 2 escuelas de ingeniería, que junto con la Universidad local se responsabilizarán de capacitar el recurso humano, que necesitan los "2 injertos urbanos" anteriores.
 - iv. Un perfeccionamiento notable de la infraestructura de transporte, que incluye al nuevo aeropuerto internacional del oeste francés, conectado con la A.I.Z., y con las redes ferroviarias del T.G.V., y viales, de la trama de autopistas y FF.CC. europeos.
 - v. Un "comité de estudios" prospectivos y de "gerencia" de las operaciones de "acondicionamiento territorial" proyectadas, que dentro de una innovativa modalidad legal y administrativa, que en Francia se ha llamado "Ingeniería Política", que articula eficientemente los niveles de participación de la comunidad local, superando así el tradicional esquema de los planes reguladores intercomunales y regionales⁹.

3. EL RECONOCIMIENTO DEL TERRENO

Ningún intento de adaptación a la realidad local, sea de recomendaciones teóricas, como los de hábitat, sea de experiencias extranjeras, como las de Londres y Nantes-Saint Nazaire, tendría factibilidad sin completar previamente un "reconocimiento del terreno" donde pretendemos realizar operaciones estratégicas de "acondicionamiento territorial".

Resumiremos, entonces, los dos aspectos en que conviene destacar los resultados de este reconocimiento del Valparaíso de hoy.

1° *Los recursos locales:*

- i. El "Mar de Chile", donde Valparaíso puede reconquistar su primacía como la renovada "Fachada de Chile" en la Cuenca del Pacífico.
- ii. La tradición cultural, históricamente enriquecida con el empuje empresarial y comercial de herencias sociales europeas.
- iii. La existencia de un Plan Intercomunal (D.S. N° 30 del 12.01.65) que ha orientado el Desarrollo Urbano-Regional, adaptándose mediante Planes Seccionales a los nuevos desafíos que le ha ido planteando el progreso y el crecimiento local.

⁹ J. JUVEN —Director del AURAN— Agence d'Etudes Urbains de l'Agglomeration Nantaise: "L'ingénierie politique", Rev. Urbanisme, citada.

- iv. El parque actual de sedes universitarias y tecnológicas, con sus posibilidades de adaptar localmente el modelo francés de la "Atlant-Tech".
- v. La infraestructura portuaria existente con todas sus posibilidades de multiplicar la eficiencia del manejo de carga, de sus 10 sitios de atraque, que se describieron en el reciente ciclo de exposiciones y conferencias de la EXCOT 88¹⁰.
- vi. La infraestructura ferroviaria existente, que con su tecnología de transporte, aún tan alejada de los avances descritos en los ejemplos extranjeros, permite hoy un acceso directo al puerto, sin afectar la trama humana ni obstruir la ya congestionada vialidad regional y urbana.
- vii. Los eventuales efectos reactivadores que producirían las inversiones públicas y privadas, en los proyectos del futuro Congreso Nacional y de la Remodelación del barrio del Almendral.

2° *Las limitaciones locales*

Estimamos que son cuatro las más graves limitantes que hoy están haciendo retroceder a Valparaíso en el cumplimiento de su vocación urbana, frente a otros puertos secundarios más próximos en el litoral¹¹.

- i. La dependencia global de todas sus actividades, hasta de aquellas con que se pretende revitalizarlo, como sucede con el proyecto del nuevo edificio para el Congreso Nacional, del histórico y absorbente centralismo de Santiago¹².

Parafraseando el juicio aquel sobre el "pobre México, tan lejos de Dios y tan cerca de los EE.UU.", creemos posible decir hoy: "pobre Valparaíso, tan lejos del Mar —una bendición de Dios, según palabras del Almirante Merino¹³— y tan cerca de Santiago".

Una visión geopolítica, recientemente difundida, que hace del futuro Valparaíso sólo un barrio más de Santiago, aceptando el crecimiento de la ciudad central como una monstruosa megalópolis nacional, es una demostración más del criterio "centralista" que todavía hoy se mantiene, y de los riesgos que éste implica, para poder revivir el rol y la identidad histórica del Puerto y de los porteños¹⁴.

¹⁰ EXCOT-88: la Exposición de Comercio y Transporte en la Era del Pacífico, Valparaíso, 23-29 mayo 88.

¹¹ Departamento de Explotación Comercial de Emporchi: Informe: "Aumento de transferencia de carga portuaria: enero-abril 1988". "En relación con igual período 87"; Coquimbo + 67%; San Antonio + 44,2%; Valparaíso + 12,5%, Redactor regional *El Mercurio*, Santiago, 10 de mayo 1988.

¹² Modesto COLLADOS B. —Coordinador ejecutivo del Proyecto del Nuevo Congreso Nacional: carta respuesta a observaciones del Presidente del Colegio de Ingenieros de Chile: "A mi entender el mérito de esta ubicación, no radica tanto en que ella esté en Valparaíso, sino fundamentalmente, en que esté fuera de Santiago" (sic), Boletín Informativo del Colegio de Ingenieros de Chile, N° 74, 1988.

¹³ Almirante José Toribio MERINO CASTRO —Comandante en Jefe de la Armada y Miembro de la H. Junta de Gobierno: "Discurso inaugural del Mes del Mar 1988", Cadena de TV y *El Mercurio*, Santiago, mayo 2 de 1988.

¹⁴ General Augusto PINOGRET UGARTE —Presidente de la República—: intervención pública en Copiapó, transmitida en todos los noticieros de TV, junio 14, 88.

- ii. La morfología geográfica del tan poético y artísticamente ponderado "escenario" de Valparaíso, que al ser estudiado con criterio científico describe la presencia de una barrera natural formada por 45 cerros, desde Playa Ancha por el poniente, hasta La Puntilla de Con-Con, por el nororiente, muchos de ellos separados por angostas y profundas quebradas, por donde escurre torrencialmente el agua, y también el suelo, en cada fuerte lluvia invernal¹⁵.

El acceso desde los centros de producción y/o de consumo, al Puerto de Valparaíso, es hoy así altamente ineficiente, exigiendo costosísimas inversiones públicas, si se pretende adecuar esta vialidad regional y local a las exigencias actuales y futuras de camiones y acoplados de cargas cada día más voluminosas y pesadas.

- iii. La pésima calidad de fundación, del suelo plano, que fue conformado por rellenos artificiales sobrepuestos a capas de arena no cementadas, con niveles de agua muy cerca de la superficie, cubriendo en algunos lugares los cauces naturales de desagüe de las quebradas, como el del Estero de las Delicias, que hoy se escurre por napas y corrientes subterráneas bajo el actual trazado de la Avenida Argentina, en el Barrio de El Almendral.

Las edificaciones e infraestructuras urbanas que hoy necesita nuevamente reconstruir Valparaíso¹⁶ y que exigirá la ciudad para cumplir su vocación urbana, tienen así, en su estrecha área plana, un alto riesgo sísmico y un consecuente sobrecosto en las inversiones comprometidas¹⁷. Mapa de daños terremoto 1906, que coincide con los de 1965 y 1985.

- iv. La apertura de la bahía al norte, que si bien la protege de los vientos sur y suroeste dominantes —los famosos "surazos" del Puerto— obligan a cerrar el movimiento portuario en cada temporal invernal, con sus fuertes vientos norte y sus violentas marejadas¹⁸.

Estas limitantes geográficas, que lamentablemente suelen ser olvidadas en las metodologías de evaluación de proyectos, fueron sin embargo reconocidas desde tiempos coloniales: en 1682 el Presidente del Reyno de Chile daba el siguiente informe textual:

¹⁵ Leonardo ALVAREZ SCH.: "Geología del Área Valparaíso-Viña del Mar": Instituto de Investigaciones Geológicas de Chile y Bundesanstalt für Bodenforschung, Hannover-Alemania, Boletín N° 16-1964, Ed. Universitaria S.A., Santiago. (Cerros; Playa Ancha, Artillería, del Arrayán, de Carretas, Santo Domingo, de Toro, Cordillera, la Concepción, Alegre, Miraflores, de la Cárcel, la Loma, San Juan de Dios, Bellavista, Yungay, la Florida, Mariposa, del Hospital, de las Monjas, de la Cruz, de la Virgen, el Litre, las Cañas, de la Merced, Pajonal, Ramaditas, del Molino, Polanco, Lecheros, Barón, de los Placeres, Recreo, del Castillo, Agua Santa, de las Colinas, Forestal, Chorrillos, el Salto, el Olivar, Miraflores, Sausalito, Santa Inés, Alto de la Cruz, Reñaca Alto, Con-Con Alto).

¹⁶ "Desarrollo urbano e historia sísmica de Valparaíso y Viña del Mar": 8 de julio 1730: terremoto y maremoto que arruinó el barrio del Almendral; 25 de mayo 1751: terremoto y maremoto; 19 noviembre 1822: terremoto que destruyó 700 casas, causó 78 muertes; 2 abril 1851: terremoto y maremoto; 16 agosto 1906: terremoto e incendio que destruyó el barrio del Almendral en Valparaíso y la Población Vergara en Viña del Mar, 1928, 1939 y 1960: graves repercusiones de los terremotos en Talca, Chillan y Valdivia; 28 marzo 1965: terremoto de Hijuélas-La Ligua, con fuertes daños en las mismas áreas que en 1906; marzo 3 de 1985: terremoto con efectos similares al de 1965. Instituto Geográfico de Chile, Boletines N° 16-1964 y N° 20-1966.

¹⁷ Kurt GRIMME y Leonardo ALVAREZ SCH.: "El suelo de fundación de Valparaíso y Viña del Mar", Inst. Geológico de Chile, Boletín 16-1964.

¹⁸ Ver reportaje gráfico: *El Mercurio*, Santiago, 28 de julio 1988.

"En Valparaíso, el paraje en que se han poblado los habitantes, es tan estrecho de terreno a propósito de edificar, que aún las casas en que viven y las bodegas en que almacenan los géneros que comercian, consiguen tenerlas, a fuerza del mucho trabajo que les ha costado allanar algunos cerros y lomas, que salen a la misma lengua del agua" (sic)¹⁹.

4. UN PROYECTO ALTERNATIVO PARA EL NUEVO PUERTO DE VALPARAÍSO

Los antecedentes teóricos y empíricos hasta aquí descritos nos permiten ahora reformular el interrogante inicial de nuestro estudio en los siguientes términos, más concretos:

"¿Cómo y dónde perfeccionar las infraestructuras portuarias de Valparaíso, para que pueda cumplir su trascendente vocación urbana-regional?".

Para poder responder a este nuevo interrogante, aceptaremos primero por válidos los siguientes "supuestos":

- 1° La "prioridad" del proyecto de un nuevo Puerto, frente a otras alternativas de inversión pública en la Región V²⁰.
- 2° La dependencia de las políticas nacionales de exportación actuales y futuras, a la realización del proyecto²¹.
- 3° La urgencia que plantea a la realización del proyecto el dinámico crecimiento de las exportaciones frutícolas²².

¹⁹ "Archivo general de Indias-Sevilla, 1682", citado por Prof. Gabriel GUARDA O.S.B. en su "Historia Urbana del Reino de Chile", Cap. XI, párrafo 4°: "El Puerto", Ed. Andrés Bello, Santiago, 1978.

²⁰ a) General Augusto PINOCHET UGARTE —Presidente de la República—: "La actividad portuaria identifica a Valparaíso y corresponde a los valores históricos de la Ciudad" (sic). Presentación pública del proyecto del nuevo Congreso en Valparaíso, *El Mercurio*, Santiago, 17 enero 1988.

b) Eduardo ARRIAGADA MORENO —Presidente del Colegio de Ingenieros de Chile, A.G.—: "Valparaíso: la Capital Marítima de Chile", discurso inaugural de EXCOT-88, Re^v. Ingenieros N° 105, junio 1988.

c) Ignacio SANTA MARÍA S.C.: "La Vocación Urbana de Valparaíso", ya citada. "¿Congreso o Puerto para Valparaíso?", *El Mercurio*, Stgo. 3 de febrero 1988, "Lo primero es el Puerto", *Revista Hoy* N° 556, 14 al 20 de marzo 1988. "Lo prioritario en Valparaíso es la construcción de un nuevo Puerto", *La Tercera*, Santiago, 2 julio 1988.

²¹ a) Manuel CONCHA —Ministro de Economía—: "La Cuenca del Pacífico absorberá el 25% de nuestras exportaciones", Seminario internacional "Chile en la Cuenca del Pacífico", Hotel Crowne Plaza, Stgo., *El Mercurio*, Santiago 5 agosto 1988.

b) "Chile en la Cuenca del Pacífico", Editorial *El Mercurio*, Stgo. Resumiendo intervenciones y alcances geopolíticos y comerciales del Seminario ya citado, 5 agosto 1988.

c) "Exportaciones nacionales": el 40,6% (US\$ 2.700 millones) salieron en 1987 por la Región V, informe en Ed. especial: *La Región V*, *El Mercurio*, Santiago, 19 junio 1988.

²² a) Jorge PRADO ARÁNGUIZ, Ministro de Agricultura: "Balance de las exportaciones frutícolas, temporada 1987-88, se exportaron 100 millones de cajas, con un aporte de divisas de los US\$ 1.500 millones". Ed. especial: "Exportadores de fruta", *El Mercurio*, Santiago, 25 abril 1988.

- 4° La necesidad de proponer un proyecto alternativo a los que están siendo evaluados en el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones²³, en que se resuelva, primero, el grave problema de acceso a la Ciudad de Valparaíso²⁴, del creciente volumen de carga —especialmente de exportación frutícola— y luego el aspecto más específico del perfeccionamiento y/o del aumento de los sitios de atraque existentes en el Puerto²⁵.
- 5° La objetiva consideración de los recursos y limitaciones reconocidas en el terreno.

Dentro de este marco de referencia, que consideramos hoy ampliamente aceptado, de acuerdo con las referencias de las "notas" anexas al estudio, podemos ahora proponer la siguiente hipótesis de un proyecto alternativo para el nuevo Puerto de Valparaíso:

"Estimamos que el 'Proyecto' de un puerto industrial, en la Región V, sería la más eficiente operación de 'acondicionamiento territorial', para que la Ciudad de Valparaíso pueda cumplir, hoy y en el Siglo XXI, su vocación urbana-regional de ser la 'Fachada al Pacífico de Chile' ".

-
- b) Juan Esteban BALBONTÍN —Jefe de Comercio Exterior de la Asociación de Exportadores de Chile, A.C., Valparaíso—: es el puerto de salida que ha manejado el mayor volumen de exportación frutícola (77% del volumen nacional) entre septiembre 1987 y abril 1988, Ed. especial, ya citada, abril 1988.
- c) Roland BROWN —Asociación de Exportadores de Chile, A.G.—: "Tendencias de las Exportaciones Hortofrutícolas": exposición en EXCOT-88, Rev. Ingenieros N° 105, junio, 1988.
- d) Comité de Exportadores Hortofrutícolas de la Administración del Puerto de Valparaíso: Informe movimiento, febrero 1988: "250 camiones con fruta están ingresando diariamente al Puerto de Valparaíso", Inf. regional, *El Mercurio*, Santiago, 25 febrero 1988.
- e) INTEC-CORFO: "Diagnóstico de infraestructura de comercialización de fruta fresca 1985-1901", Síntesis en Ed. especial, *El Mercurio*, Santiago, 25 abril 1988.
- f) Jorge DE LA FUENTE —Gerente General CIREN-CORFO—: "Crecimiento espectacular en las exportaciones frutícolas se espera para 1991-92", Ed. especial *El Mercurio*, Santiago, ya citada, abril 1988.
- g) CIREN-CORFO: Catastro frutícola Región V, Folleto de difusión 1987.
- h) Eduardo SILVA —Gerente de Desarrollo de la CORFO—: Fruticultura. aporta 80% del valor de las exportaciones del sector agrícola en 1987-88, Ed. especial *El Mercurio*, ya citada, abril 1988.
- i) Juan Esteban BALBONTÍN—ya citado—: "Fruta chilena a nuevos mercados mundiales", Ed. especial, *El Mercurio*, abril 1988.
- j) Sección programación de la Administración del Puerto de Valparaíso: "22% subieron en temporada 87-88, sobre la anterior, los embarques de fruta", *El Mercurio*, Santiago, 12 mayo 1988, "Continúa en otoño exportación de fruta fresca por Valparaíso y se prevé continuará hasta el 31 de octubre próximo", *El Mercurio*, Santiago, 17 mayo 1988.

²³ a) Proyecto japonés.

b) Proyecto Berger-Inecon.

²⁴ a) Reportajes gráficos de accidentes de tránsito en camiones con carga de fruta de exportación, *El Mercurio*, Santiago, Ediciones, 18 y 20 de febrero, y 28 de marzo de 1988.

b) Proyecto del Nudo Vial en el Barón, *El Mercurio*, Santiago, 21 de julio 1988.

c) Claudio GARÍN —Ingeniero del M.O.P. - (frente a críticas del Proyecto en el CODERE, V Región): "El Proyecto ya no admite alteraciones, aunque la escasa altura de su túnel impedirá el paso de camiones que transporten contenedores", *La Epoca*, Santiago, 24 de julio 1988.

d) GUIDO GONZÁLEZ —Presidente del Centro de Estudios Regionales de Valparaíso—: "Solicita no aprobar fondos del BID para el Proyecto de Nuevo Nudo Vial en el Barón", *El Mercurio*, Santiago, 29 de julio 1988.

²⁵ EXCOT '88. El Puerto: características operativas, documento ya citado.

Detallaremos a continuación, a modo de "variables" con que se debería construir la hipótesis propuesta, las siguientes características del proyecto alternativo que estimamos debería encomendar la instancia administrativa correspondiente, para mejor evaluación de los estudios portuarios ya realizados.

- 1° *Su descripción:* el Puerto industrial es una infraestructura portuaria, dotada de áreas planas para el almacenamiento, control administrativo y sanitario del traspaso de la carga contenedorizada y/o peletizada —de exportación e importación— entre su modalidad de transporte motorizado, por la vialidad nacional y de transporte ferroviario, hasta y desde los "andenes" de los sitios de embarque del Puerto marítimo.
- 2° *Su localización:* se propone estudiar tres alternativas, todas con fácil acceso a vialidad existente y perfeccionables para esta infraestructura de traspaso modal de transporte, dentro de la Región V.
 - i. En San Pedro, primero por su doble conexión ferroviaria directa, al Puerto de Valparaíso y a una posible infraestructura portuaria complementaria en Quintero y luego, por su menor distancia, tanto al litoral como al futuro aeropuerto internacional de Valparaíso y la Región V²⁶.
 - ii. En San Felipe-Los Andes, por su doble conexión ferroviaria a las redes chilenas y argentinas²⁷ y su menor distancia a los mayores centros frutícolas de exportación.
 - iii. En La Calera, por su doble conexión ferroviaria a la red central y norte del país.
- 3° *Sus equipamientos e infraestructuras:* Los espacios libres pavimentados, las redes de infraestructuras de servicios públicos y urbanización, los edificios para todas las funciones administrativas y técnicas, y los equipamientos de manejo y transporte interno de carga, correspondiente a este tipo de complejo portuario industrial.
- 4° *Su modalidad legal y administrativa:* La adaptación a nuestra realidad local, de los sistemas, de participación social, de la innovativa "Ingeniería Política" francesa, y aquellos de "Gerencia Operacional" de una corporación fiscal autónoma, asociada con la iniciativa privada inmobiliaria²⁸, de ambos ejemplos europeos, descritos en nuestro estudio, por sus experiencias aleccionadoras para nuestro medio cultural.
- 5° *Su financiamiento:* Por los antecedentes aportados a nuestro estudio, por ingenieros especializados de reconocida autoridad²⁹, estimamos aún sin

²⁶ Proyecto del Aeropuerto Internacional en el Estudio del M.O.P.

²⁷ Ignacio SANTA MARÍA S.C. y Asociadas: "Estudio de localización del Complejo Automotriz Peugeot-Renault y Cor-Mecánica en Los Andes". Capítulo: "Relación ferroviaria-aduanera entre Plantas Automotrices asociadas en Córdoba", Buenos Aires, 1968.

²⁸ Rev. Ingenieros N° 105, ya citada.

²⁹ a) Ingeniero José Manuel LLANOS : "Ferrocarriles: algunos aspectos poco divulgadas": Editorial a invitación: Rev. Desarrollo Nacional, abril 1988, Intercontinental Publications Inc. Singapur.
 b) Ingeniero Froilán SANHUEZA (Pdte. Comisión Transporte-Colegio de Ingenieros de Chile A.C.). Ver Ponencia: "Aprovechamiento de la Infraestructura existente para el Servicio del Puerto de Valparaíso". Seminario: Valparaíso Puerto y Ciudad y su relación con la 5ª Región, U.C.V., Valparaíso, 11.11.88.
 c) Ingeniero Raúl URZÚA (Director de Emporchi). Ponencia (Seminario ya citada). "Uso del Ferrocarril para optimizar la gestión portuaria".

haber realizado una evaluación económica de este proyecto alternativo, que la inversión que deba comprometerse es su realización es muy inferior a la de otros proyectos en estudio, superándolos por mucho, primero en su recuperabilidad y rentabilidad, por las enormes posibilidades de negocios inmobiliarios que en forma similar al del "Paraíso de los Arquitectos" del nuevo Puerto de Londres, puede llegar a realizarse en los terrenos despejados de un área portuaria, manejada sólo como un "andén" de carga y descarga marítima-ferroviaria, y segundo, por el significativo ahorro de divisas, al basarse mayoritariamente en la energía eléctrica de origen nacional.

- 6° *Sus beneficios agregados:* Con iguales argumentos de profesionales especializados en todos los factores ya citados, que concurren a una evaluación dentro del campo específico del "acondicionamiento territorial", estimamos que nuestro proyecto alternativo supera en beneficios agregados a los otros en estudio.
- 7° *Su desafío técnico:* Sumado al desafío geopolítico, y de estrategias nacionales y regionales de desarrollo, que este proyecto alternativo propone resolver, debe reconocerse su eventual aporte al conocimiento técnico y a la cultura nacional, al rescatar la importancia estratégica y económica del sistema ferroviario existente, tal como hoy se le ha comprendido en las naciones más desarrolladas³⁰.

³⁰ a) El Proyecto Intereuropeo del T.G.V."
b) Ingeniero José MANUEL LLANOS: "Ferrocarriles: algunos aspectos poco divulgados": Editorial a invitación: Rev. Desarrollo Nacional, abril 1988, Intercontinental Publications Inc. Singapour.