



Informe Final

Asesoría para desarrollo modelo de participación
ciudadana sobre ampliación portuaria

Junio 2021

Contenido

Presentación.....	4
I. Caracterización del proceso	5
I.1. Descripción de la metodología.....	5
I.2. Participación.....	7
I.3. Disposición al diálogo.....	9
I.4. Evaluación de las jornadas	10
II. Resultados por tema	12
II.1. Vigencia de la vocación portuaria y complementariedad con otras vocaciones.....	12
II.2. Contribución del puerto a la ciudad.....	14
II.3. Sinergia del puerto con otras actividades productivas	16
II.4. Planificación integrada ciudad-puerto	17
II.5. Gobernanza multiactor de la ciudad-puerto.....	18
II.6. Mecanismos de diálogo permanente con representación amplia.....	19
II.7. Deterioro de espacios públicos y seguridad ciudadana	20
II.8. Borde costero: convivencia de múltiples usos	21
II.9. Borde costero: accesibilidad y desarrollo de zonas fluidas.....	23
II.10. Borde costero: mejoramiento en zonas de borde rígido	24
II.11. Emplazamiento de la ampliación portuaria	25
II.12. Diseño del proyecto de ampliación portuaria.....	27
II.13. Relación con puerto de San Antonio.....	30
II.14. Desarrollo de nuevas aguas abrigadas	31
II.15. Turismo de cruceros.....	32
III.16. Puerto y patrimonio.....	34
IV. Resultados por sector del borde costero	35
IV.1. Torpederas – Molo	35
IV.2. Molo – Muelle Prat.....	37
IV.3. Muelle Prat – Edwards	39
IV.4. Edwards – El Sauce.....	40
V. Conclusiones.....	41
VI. Anexos.....	42

Presentación

El presente informe corresponde al Informe Final comprometido en el servicio de consultoría que implementa Fundación Casa de la Paz, denominado “Asesoría para Desarrollo Modelo de Participación Portuaria EPV”. El alcance de la asesoría de Casa de la Paz es una primera fase de un proceso que tendrá continuidad de acuerdo a los resultados y posibilidades que surjan de esta primera etapa.

En este informe se presentan los resultados alcanzados en el proceso participativo denominado “Valparaíso Dialoga”. Las actividades realizadas contemplan:

- Un **seminario web** de apertura, “Lanzamiento Valparaíso Dialoga Rumbo a los 500 años”, realizado el jueves 28 de enero.
- **Cinco talleres** de las Mesas de Trabajo, correspondientes al Ciclo 1, realizados entre el lunes 1 y el viernes 5 de febrero.
- **Cinco talleres** de las Mesas de Trabajo, correspondientes al Ciclo 2, realizados entre el lunes 15 y el viernes 19 de marzo.
- **Cinco talleres** de las Mesas de Trabajo, correspondientes al Ciclo 3, realizados entre el lunes 29 de marzo y el martes 6 de abril.
- Una **sesión de Plenario Final**, realizada el martes 11 de mayo, en la cual se presentó a los y las participantes una síntesis de los resultados de todo el proceso de diálogo.

El informe se estructura en torno a cinco acápites. El primero corresponde a una caracterización general del proceso de diálogo que incluye una descripción de la metodología y los resultados relativos al nivel de asistencia, a la disposición al diálogo y la evaluación de las jornadas por parte de los y las participantes. La segunda sección refiere a los resultados globales del proceso de diálogo, estructurados según los principales temas abordados por los participantes en los tres ciclos de conversaciones. El tercer capítulo presenta los comentarios y propuestas planteados por los participantes en relación al borde costero, segmentado en los cuatro tramos en los que se abordó el tercer ciclo del proceso. En cuarto lugar, se encuentran las conclusiones y, finalmente, se listan los anexos referidos a lo largo del documento.

I. Caracterización del proceso

En la sección a continuación, se presenta una descripción general de la metodología del proceso de diálogo, junto con los resultados globales de asistencia, disposición al diálogo y evaluación de las jornadas por parte de los y las participantes.

I.1. Descripción de la metodología

El objetivo general del **proceso participativo** es generar un espacio de diálogo y deliberación sobre la vocación portuaria de Valparaíso y sus posibilidades de crecimiento, la relación de EPV con la ciudad, los usos del borde costero y cómo el puerto puede potenciar las otras vocaciones de la ciudad.

Los objetivos específicos son:

- Convocar a un grupo amplio y diverso de líderes y representantes de los distintos sectores sociales, culturales y productivos de la comuna de Valparaíso.
- Identificar elementos de consenso y puntos de discrepancia.

El proceso participativo corresponde a una primera fase que se inició con una **actividad de apertura** que buscó motivar a los participantes a involucrarse activamente en el proceso. Posteriormente, el proceso se estructuró en cinco **Mesas de Trabajo** que se reunieron en tres rondas de conversación denominadas “**ciclos**”. En paralelo, EPV realizó, junto con la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, dos actividades masivas de información y difusión (seminarios web), que complementan el proceso de diálogo en las mesas. Finalmente, se realizó una sesión plenaria a la cual se convocó a todas las mesas de trabajo, con el objetivo de presentar una síntesis de los resultados de los 3 Ciclos de conversación y recibir retroalimentación de los y las participantes respecto de la misma.

El cronograma de esta primera fase, sus distintas actividades y plazos se puede observar en el Diagrama 1 que se presenta a continuación.

Diagrama 1 Cronograma general



Los objetivos de los tres ciclos de diálogo se presentan en la Tabla 1.

Tabla 1 Objetivos de los Ciclos del proceso

Ciclo	Objetivo
1. Vocación portuaria de Valparaíso	Generar una reflexión en los participantes acerca del rol del puerto en Valparaíso y los vínculos, beneficios y desafíos que surgen en su relación con la ciudad y el resto del país.
2. Necesidad de ampliación y valor de aguas abrigadas	Identificar puntos de acuerdo y desacuerdo con la necesidad de la ampliación portuaria
3. Borde costero integrado con la ciudad	Identificar la valoración que tienen los participantes del borde costero y propuestas para compatibilizar el puerto y otros usos del mismo

Las cinco mesas de trabajo se realizaron en cada ciclo del diálogo. En cada mesa se constituyeron entre 4 y 5 grupos de conversación, sumando un total de 24 grupos durante los tres ciclos de conversación. A esto se suman otros 5 grupos de trabajo que se conformaron durante la sesión plenaria con el objetivo de entregar comentarios respecto de la síntesis del proceso presentada en dicha instancia.

Durante el trabajo en grupos, se solicitó a los y las participantes escribir sus comentarios en recuadros en el panel diseñado para tales efectos en la aplicación Mural, o bien el equipo de facilitación de Casa de la Paz tomó apunte de lo comentado verbalmente o por escrito vía chat por los participantes.

Para el análisis de los resultados del trabajo en grupos, se realizó un vaciado de los aportes realizados por los participantes vía aplicación Mural, chat de Zoom y correo electrónico a matriz de análisis. Para el total de 24 grupos de los tres ciclos de conversación, se compilaron 2.257 comentarios, que fueron clasificados de acuerdo a categorías temáticas definidas según su contenido. También se incluyeron en el análisis las propuestas entregadas por un grupo de participantes plasmadas en el documento “Valparaíso siglo XXI: una mejor ciudad para vivir, una mejor ciudad para innovar”, elaborado por C. Nast, G. Ilabaca y E. Gómez (Anexo 3: documento propuestas grupo Nast, Ilabaca y Gómez).

Con respecto a los resultados del Plenario Final, se realizó un ajuste tanto a este documento de informe final como a su resumen ejecutivo (ver Anexo 4: Resumen ejecutivo de informe final), en función de los comentarios recibidos por los participantes a la síntesis de los resultados presentada y comentada durante el trabajo grupal en dicha sesión de trabajo.

Durante el desarrollo de la consultoría y luego del cierre de cada ciclo de diálogo, se entregó a la contraparte técnica un reporte de avance con las actividades y principales resultados de las mesas de trabajo. Estos reportes pueden encontrarse en el Anexo 5: Reportes de avance. Las matrices de registro del trabajo grupal se encuentran en Anexo 6: Registro de trabajo grupal; las listas de asistencia a todos los eventos en Anexo 7: Listas de asistencia; y el registro audiovisual de todas las actividades realizadas, en Anexo 8: Registro audiovisual.

I.2. Participación

El proceso de convocatoria se realizó mediante envío de emails, llamadas telefónicas y mensajes de Whatsapp. Al finalizar el proceso, la base de datos cuenta con un catastro total de 3.059 actores. EN algunos casos se cuenta solo con el nombre de la organización (307 casos) y en otros, se cuenta con información del nombre de un o una representante. Este último grupo se refiere a las personas o individuos catastrados, que suman un total de 2.752 personas. Respecto de la información de contacto, hay 2.195 actores para los que se cuenta con direcciones de correo electrónico, 500 solo número telefónico y 364 sin ninguna información de contacto. La base de datos se encuentra en el Anexo 1: Catastro de actores.

El total de personas inscritas en general en todas las actividades del proceso (apertura, tres ciclos y plenario final) fue de 475. Finalmente, participaron de las distintas actividades, un total de 342 personas. Este grupo de 342 personas corresponde a los “participantes únicos”.

La comparación entre la distribución por género del universo de personas catastradas (2.752) y de los y las participantes únicos del proceso de diálogo (342), se presenta en la Tabla 2.

Tabla 2 Distribución por género de actores catastrados y participantes

Género	Catastro		Participantes únicos	
	Valor	Porcentaje	Valor	Porcentaje
Hombre	1.625	59%	228	67%
Mujer	1.127	41%	114	33%
Total	2.752	100%	342	100%

Se observa que, durante el proceso de diálogo, la proporción de participación femenina es 8 puntos menor que la distribución existente en la base de datos, representando finalmente solo un tercio del total. Por lo tanto, la equidad de género en los participantes se identifica como un aspecto a mejorar en futuras etapas.

Respecto a la participación por tipo de actor, en la fase de preparación se estableció una expectativa de distribución en base al catastro inicial de actores y en función de la cual posteriormente se completó la base de datos con información de contacto para realizar el proceso de convocatoria.

A continuación, se presenta, en el Gráfico 1, la distribución por tipo de actor del catastro inicial de actores y, en el Gráfico 2, la distribución de los participantes únicos que asistieron a las actividades realizadas durante todo el proceso de diálogo.

Gráfico 1 Distribución Catastro inicial de actores por tipo de actor

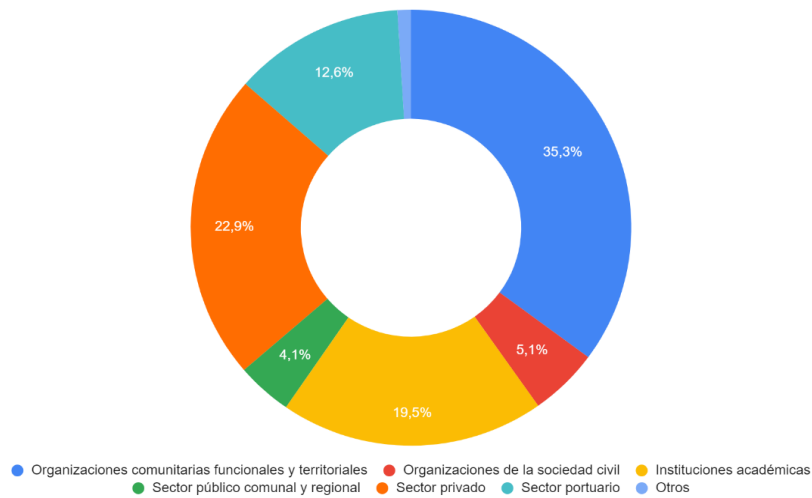
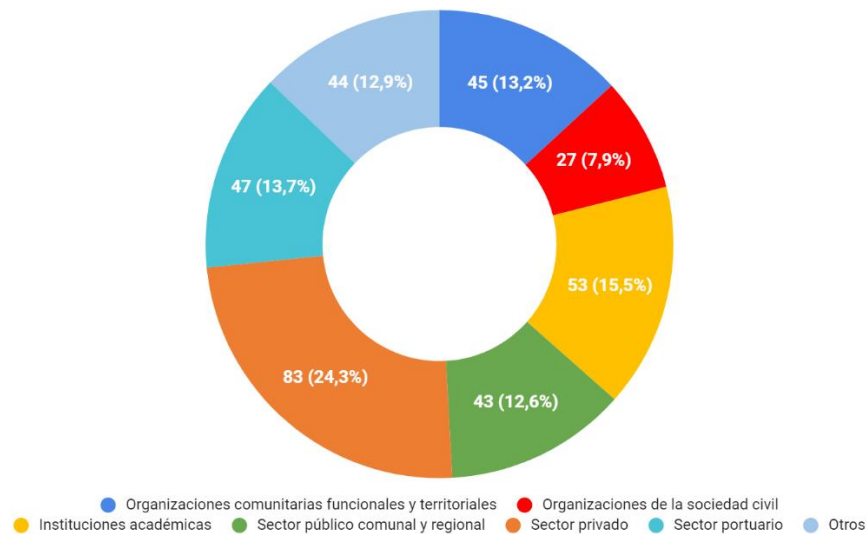


Gráfico 2 Distribución por tipo de actor de participantes únicos



Se observa, en términos generales, una participación equilibrada según tipo de actor. Las diferencias con respecto a la expectativa inicial se dan principalmente por la menor participación de representantes de organizaciones territoriales y funcionales (se contó con poca información de contacto y también hubo menor interés de participar por parte de este grupo) y por la mayor participación espontánea de individuos interesados que asistieron en calidad personal y no en representación de ninguna institución (“otros” o público general).

El otro grupo donde se observa una diferencia relevante es el caso de los actores del sector público, que representaban el 4,1% del catastro inicial, fueron el 12,6% de los y las asistentes al proceso. No obstante, y según lo observado durante las actividades, en su mayoría estos actores se sumaron al diálogo por interés personal y no en representación institucional.

I.3. Disposición al diálogo

Durante los tres ciclos de conversación de las mesas de trabajo, al inicio de cada actividad, se realizó un primer ejercicio interactivo utilizando la plataforma Mentimeter, que consideró dos preguntas:

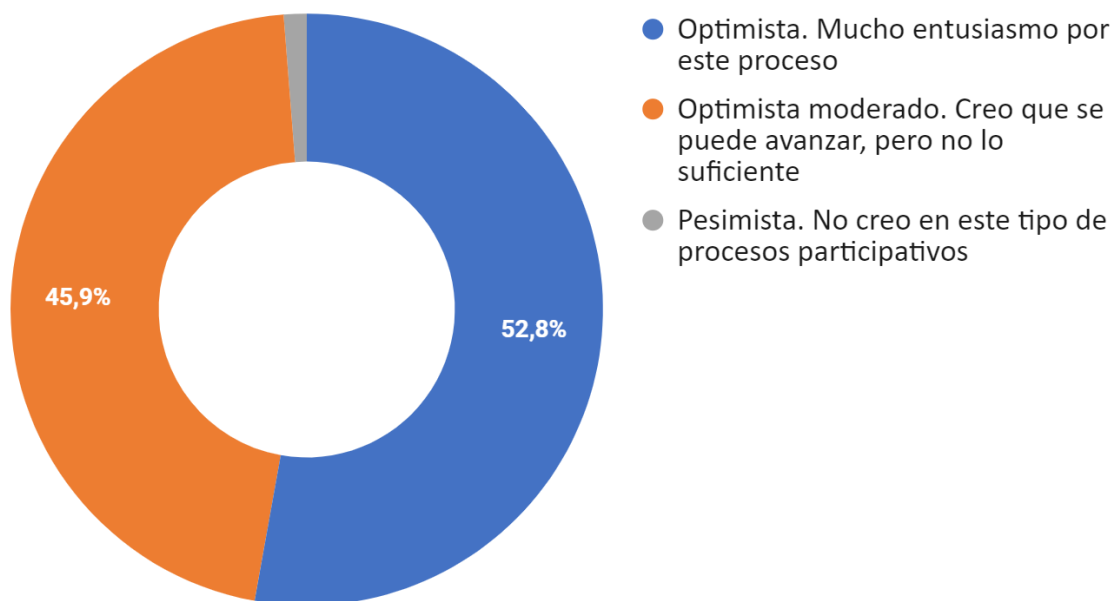
1. ¿Participé en el Ciclo anterior?
2. ¿Cómo me enfrento a esta jornada?

La primera pregunta buscaba identificar la proporción de participantes nuevos y definir, por lo tanto, si era importante reforzar la información del contexto del proceso. El detalle de las respuestas a las preguntas de esta y la siguiente sección se encuentran en el Anexo 2: Respuestas Mentimeter global.

En el Gráfico 3 se presentan los resultados agregados para la pregunta “¿Cómo me enfrento a esta jornada?”, realizada en las quince actividades y que permite conocer la disposición inicial y expectativas de los y las participantes frente al proceso de diálogo.

Gráfico 3 Disposición inicial al diálogo

¿Cómo me enfrento a esta jornada?



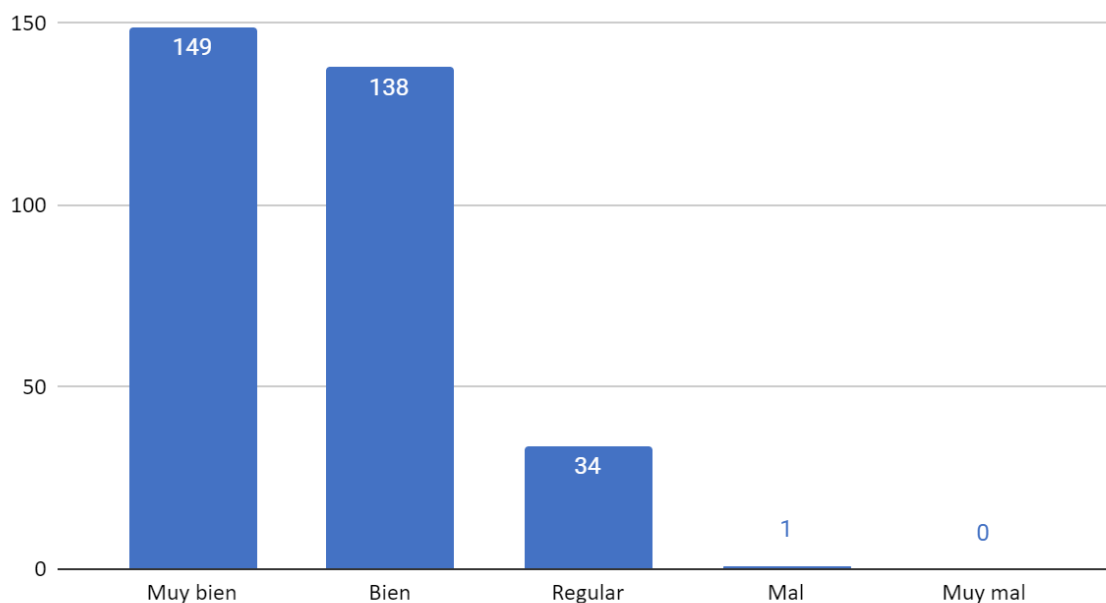
Para esta pregunta se contó con un universo de 320 respuestas en total. Se observa que un 98,7% de las respuestas son positivas, ya que el 52,8% de los participantes se declara “Optimista” y el 45,9% se declara “Optimista Moderado” frente a las jornadas de diálogo. En esta pregunta un 1,3% de los participantes se declara “Pesimista” frente al proceso participativo, representando a 4 participantes.

I.4. Evaluación de las jornadas

Al finalizar cada mesa de trabajo se solicitó a las y los participantes evaluar de forma general toda la jornada de participación. Este ejercicio consistió en realizar vía Mentimeter la pregunta, “¿Cómo evaluó esta jornada?”. Los asistentes debían seleccionar una alternativa según su percepción, de 1 (“Muy Mal”) a 5 (“Muy Bien”).

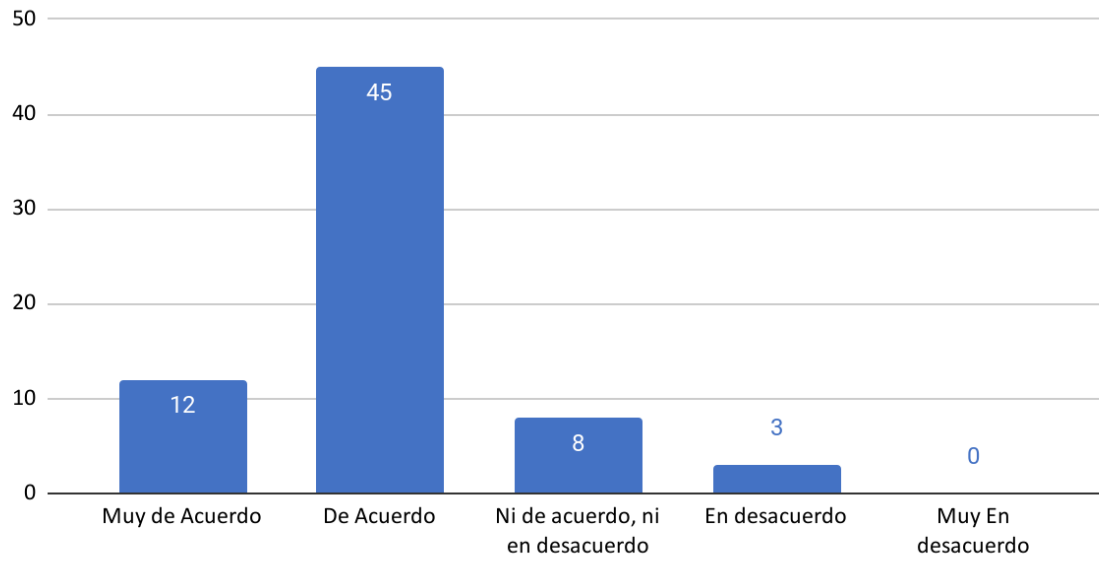
Para el total de las 5 mesas de trabajo, en los 3 ciclos de diálogo, se contó con un total de 322 respuestas a esta pregunta de evaluación. Como se observa en el Gráfico 4, el 89% de los y las participantes evaluaron positivamente las jornadas de trabajo, respondiendo un 46% “Muy bien” (149 respuestas) y un 43% “Bien” (138 respuestas). Del total de 322 evaluaciones recibidas, el 11% (34 respuestas) evaluó las jornadas de forma “Regular”, mientras que 0,3% (1 respuesta) evaluó negativamente la jornada.

Gráfico 4 Evaluación total de las Mesas de Trabajo (3 ciclos de diálogo)



En el caso de la sesión plenaria final, la pregunta final se realizó con el objetivo de identificar el nivel de conformidad con la síntesis de los resultados del proceso que se presentó y puso a disposición de los y las participantes. Se solicitó a los asistentes marcar la opción que más reflejara su nivel de acuerdo con la afirmación “La síntesis presentada refleja las posturas planteadas en las conversaciones en las que participé”. Los resultados se presentan a continuación, en el Gráfico 5.

Gráfico 5 Nivel de acuerdo con la síntesis de los resultados del proceso



II. Resultados por tema¹

A continuación, se presentan los resultados del proceso de diálogo de acuerdo a los principales temas observados durante las discusiones grupales.

II.1. Vigencia de la vocación portuaria y complementariedad con otras vocaciones

La discusión respecto de este tema se concentró en el primer ciclo de conversaciones, que tuvo como tema principal la vocación portuaria. No obstante, fue una materia referida por los participantes a lo largo de todo el proceso. Se constata un amplio consenso en relación a la vigencia de la vocación portuaria de Valparaíso y a la existencia de otras vocaciones con las cuales se establece una relación complementaria, a saber, la patrimonial, turística y universitaria. No se expresaron posturas radicalmente opuestas o diferentes, sino más bien distintos matices y énfasis que se describen a continuación.

1) Concepto de vocación portuaria.

Varios participantes, en diversas mesas de trabajo, plantean que debe ampliarse el concepto de vocación portuaria y proponen hablar de vocación marítima u oceánica. Se menciona que no debe pensarse solo como mover carga, que la vocación portuaria es histórica, diversa y compleja: carga, turismo de cruceros y local, pesca, defensa nacional y deportes náuticos.

2) Vocación portuaria como la más relevante.

Varios participantes expresan que, en su opinión, la vocación portuaria es la más importante para Valparaíso. Se plantean las siguientes razones para ello:

- Es la actividad económica basal (un participante menciona que “es la única industria que queda”), el motor y la principal oportunidad de desarrollo y reactivación económica para Valparaíso. “Con ciertos cambios necesarios, el puerto va a salvar a Valparaíso”.
- La vocación portuaria está arraigada en la historia e identidad de Valparaíso, genera orgullo en los porteños. Se menciona la importancia de la migración y consecuente riqueza arquitectónica, culinaria, cultural. Nadie se imagina a Valparaíso sin puerto.
- Es aspecto clave de la proyección de Valparaíso a Sudamérica, siendo la puerta de entrada tradicional a mercancías, cultura y tecnología.

3) Vocación portuaria debilitada.

En distintas mesas, se expresan varias razones por las cuales la vocación portuaria estaría deslegitimada o en crisis:

¹ Se incluyen incluyen ajustes realizados en función de los comentarios emitidos por los y las participantes del Plenario Final y sus observaciones a la síntesis presentada en dicha instancia.

- La actividad portuaria está debilitada y tiene cada vez menos peso económico real, ya que Valparaíso como puerto ha sido relegado a un rol secundario en la región. Para revitalizarla se mencionan ideas como la nueva ley de puertos, actualizar la normativa aduanera, mayor innovación e incorporación de tecnologías en la industria portuaria e integrarse mejor con la ciudad.
- El puerto se ha desarrollado de espaldas a la ciudad, es necesario integrarse de mejor forma a la ciudad y viceversa. Hay actores portuarios que se sienten excluidos del desarrollo del puerto (por ejemplo, los lancheros) y el puerto debería conectarse mejor con ellos y con la ciudadanía en general.
- En un grupo se califica al puerto como solo “un giro empresarial de EPV” y que no tendría una vocación portuaria propiamente tal. Otro participante opina que sería una vocación “impuesta” a la ciudad y plantea la pregunta de por qué habría que seguir siendo puerto.

4) Complementariedad de vocación portuaria con otras vocaciones.

En prácticamente todos los grupos se comentó la relevancia de las otras vocaciones de la ciudad y la importancia de que la vocación portuaria conviva con ellas y las potencie. Muchos participantes priorizan este ámbito por sobre otros temas relacionados a la vocación portuaria. En un grupo se plantea que las decisiones de crecimiento o rentabilidad de terrenos portuarios no debe afectar a otras vocaciones (se da como ejemplo el Mall y el comercio local).

En particular, se mencionaron los vínculos de la vocación portuaria con las siguientes vocaciones:

- Patrimonial. El gran desafío es potenciar la vocación portuaria en armonía con la preservación y potenciación del patrimonio material e inmaterial de Valparaíso. El patrimonio de Valparaíso está vinculado a ser puerto (se reconoce como tal en declaratoria UNESCO) y debería entenderse “la industria portuaria como parte del patrimonio heredado, no como algo contrapuesto al patrimonio”. El patrimonio no está solo en la ciudad, sino también en el mar, y el patrimonio portuario es diverso, material e inmaterial. También se releva la vocación económica del patrimonio.
- Turística. La ciudad completa y sus dinámicas son base del atractivo turístico. En ese sentido, el puerto forma parte del atractivo para el turismo y es una ventana hacia esa industria, pero se deben superar tensiones para que puerto y turismo convivan en el borde costero.
- Universitaria. Se necesita mayor desarrollo de educación superior y formación de capital humano en ámbitos relacionados al turismo y puerto. Se espera un mayor aporte de las universidades locales al estudio y desarrollo de la actividad portuaria. Más allá de lo universitario, se menciona que la vocación portuaria debe promoverse mediante la educación en todos sus niveles, incluyendo las escuelas, a través de las cuales se puede potenciar cariño hacia el puerto y deportes náuticos.

II.2. Contribución del puerto a la ciudad

Una de las principales críticas a la actividad portuaria, planteada transversalmente a lo largo de todo el proceso de diálogo, fue que ésta debería hacer una mayor contribución a la ciudad y que el desarrollo portuario debería ser sinónimo con el desarrollo de Valparaíso. Algunos plantearon que el puerto debiera comunicar mejor sus aportes, ya que son relevantes y se conocen poco, y otros también mencionan que no se pueden achacar todos los males de la ciudad al puerto y que el desarrollo económico no es solo responsabilidad de EPV.

Las expectativas sobre la forma en que el puerto podría contribuir más a Valparaíso, se concentraron en los ámbitos que se describen a continuación.

1) Empleo

Es consistente la preocupación por el empleo a lo largo de los tres ciclos del proceso de diálogo. Diversos participantes mencionan que el puerto debería generar más y mejor empleo local, por ejemplo, a través de una cuota mínima. Un participante plantea que “que EPV cumpla con sus obligaciones no es necesariamente un aporte a la ciudad”. Se menciona que hay poca claridad sobre la cantidad y tipo de empleo que efectivamente genera el puerto, debería transparentarse.

En varios grupos se expresó preocupación por el impacto que tendrá en el empleo la automatización (habrá menos oferta de empleo y/o se necesitarán nuevas competencias). En un grupo se plantea que la automatización genera una disyuntiva: por un lado, mejores servicios portuarios, tarifas más bajas, mejores empleos, pero, por otro, menos empleos.

Relacionado al empleo se menciona el tema de promover el desarrollo de competencias en temas portuarios, por ejemplo, generando una escuela de oficios portuarios, programas de integración laboral y fortalecimiento de la educación técnica a través de programas de educación dual (articulación sector productivo – educación superior).

2) Impuestos

Otro de los temas que más se mencionó a lo largo de todo el proceso, fue el tributario. En varios grupos se critica el centralismo fiscal de nuestro país y el problema que significa que la mayoría de los impuestos que pagan las industrias no queden en las localidades donde éstas se insertan (y donde generan impactos negativos), como se plantea que sería el caso del puerto. Algunos participantes proponen la idea de un royalty portuario y en varios grupos se menciona la Ley de Puertos como un aporte en este tema.

3) Gestión de impactos

En general, no se identifican con exactitud o en profundidad los impactos percibidos, pero se plantea en términos generales que debe implementarse un enfoque de sustentabilidad y de no generar ningún daño a la ciudad ni al medioambiente, mejorando las compensaciones. Se menciona que el puerto genera menos impactos que antes (ejemplo camino La Pólvora y tránsito de camiones).

Algunos impactos negativos actuales mencionados son el traslado de cargas peligrosas y los ruidos.

4) Inversión social

No se expresa una demanda articulada en este ámbito, no obstante, surge una amplia gama de propuestas:

- Apoyar a organizaciones sin fines de lucro locales, generar red solidaria, facilitar espacios.
- No caer en el asistencialismo.
- Fomentar el desarrollo del patrimonio portuario (educación, información, recuperación). Desarrollar un museo del patrimonio y cultura portuaria. Recuperar el museo del sitio.
- Fomentar la cultura oceánica (no solo portuaria, sino de todo lo marítimo).
- Aportar a la revitalización del Barrio Puerto.
- Transparentar gestión de Mesa de Responsabilidad Social.
- Incluir aportes en licitaciones de los terminales, para que los concesionarios “estén obligados”.

5) Otros

- Invertir más en I+D vinculándose a centros de estudio regionales.
- Fondo para el aseo municipal.
- Apoyar estrategia ciudad de tratamiento de residuos.
- Contribuir a la regeneración urbana.
- Desarrollo de infraestructura ferroviaria y vial.
- Dar mayor accesibilidad al borde costero. Un participante plantea que un borde costero accesible y permeable en el centro de la bahía “reactivará la reconstrucción de Valparaíso porque será un atributo que estimulará la inversión en Valparaíso (...) El puerto per se no da ese estímulo”.

II.3. Sinergia del puerto con otras actividades productivas

Si bien los participantes se refirieron a la sinergia de la actividad portuaria con otras actividades productivas en distintos momentos del proceso, el tema nunca fue abordado en profundidad. Los comentarios en este ámbito fueron de nivel general y se agrupan en dos temas:

1) Potenciar encadenamientos productivos

En varios grupos se propone que el puerto fomente el desarrollo de su cadena de valor, desde el mar hacia el “hinterland” y exportaciones (por ejemplo, industria de alimentos, comercio con Argentina). Se visualizan como oportunidades: fortalecer la cadena logística, los extraportuarios, áreas adyacentes a o subutilizadas de la ZEAL, proveedores locales. El ferrocarril se menciona como una oportunidad y ventaja. Se propone también generar y recuperar industrias hacia los cerros.

2) Sinergias con la industria turística

No obstante se expresan distintas posturas respecto de la relevancia que tiene el turismo para el empleo local (algunos participantes dicen que es menor y que será aún menos en el futuro, otros que representa más empleo que la actividad portuaria y que habrá un renacimiento post-pandemia), en diversas ocasiones a lo largo de los diálogos se plantea que debiese fomentarse la convivencia entre el puerto y el turismo, en particular de cruceros. En este sentido, se plantea como relevante el acceso al borde costero y que el “futuro portuario se visualiza vinculado al turismo y actividades asociadas” (gastronomía, comercio, arte y cultura, deportes, etc.).

II.4. Planificación integrada ciudad-puerto

La falta de planificación estratégica y visión integral de la ciudad a largo plazo es un diagnóstico compartido en gran parte de los grupos de trabajo a lo largo del proceso de diálogo. Si bien se reconoce que es un déficit en Chile en general, se critica que no existe un plan que realmente integre al puerto y la ciudad, que trascienda los cambios de autoridades y que genere certezas con zonas claramente definidas (borde costero). Se plantean las siguientes propuestas:

- Ya existe el Pladeco y que habría que fortalecerlo.
- Actualizar el Plan Regulador Comunal.
- Nuevo Plan Maestro portuario que compatibilice las distintas vocaciones y usos del borde costero.
- Coordinación entre instrumentos de planificación territorial y el Plan Maestro del puerto.
- Generar un instrumento específico de ordenamiento territorial del borde costero.
- Se necesita un rol más activo del Municipio y del Estado, no es solo responsabilidad del puerto.

Otro aspecto destacado por varios participantes dice relación con la escala o el contexto territorial para la planificación ciudad-puerto: la necesidad de establecer una mirada regional, ver a Valparaíso dentro de Macrozona de puertos en contexto de complementariedad y asumir la relación del puerto sobre su área de influencia directa e indirecta (ampliada).

II.5. Gobernanza multiactor de la ciudad-puerto

Diversos participantes, a lo largo de los tres ciclos de diálogo, identificaron la necesidad de contar con mayor colaboración y articulación multiactor como un aspecto clave para enfrentar adecuadamente los desafíos que tiene hoy Valparaíso y la relación ciudad-puerto. Se menciona la importancia del rol de EPV como empresa del Estado y en cuanto articuladora de una buena gestión del puerto en diálogo con la ciudad y sus ciudadanos.

Los elementos mencionados en este ámbito son:

- Diversos participantes plantean que se requiere de presencia de y sinergia entre todos los actores institucionales involucrados, con co-responsabilidad: municipalidad (se critica su ausencia en el proceso de diálogo), Gobierno Regional, poder ejecutivo, empresas, gremios, sociedad civil, “de manera de definir y orientar de mejor manera la planificación y los planes de inversión pública, sobre la base de los recursos existentes, creación de emprendimientos público-privados y generar conocimiento sobre nuestro patrimonio”.
- Se menciona la necesidad de agilidad en la forma de abordar desafíos y encontrar soluciones.
- Algunos plantean que se debe generar una gobernanza colaborativa y multiactor para la ciudad puerto. “Un espacio de diálogo social, participación ciudadana y capacidad de toma de decisión real”. Dentro de este grupo, algunos proponen que EPV debe ser proactivo en promover dicha gobernanza.
- Varios participantes critican el funcionamiento del Consejo de Coordinación Ciudad Puerto y proponen que se reactive, ampliando su representatividad (trabajadores portuarios, sociedad civil) y con participación ciudadana. “Es la instancia formal que puede armonizar la relación ciudad-puerto patrimonial”.
- En diversas ocasiones se menciona que la actual legislación portuaria está obsoleta y que una adecuada gobernanza ciudad-puerto debe articularse con los avances que hagan para una nueva Ley de Puertos.
- Un participante plantea generar un órgano especializado en patrimonio dentro de la gobernanza del puerto, para administrar la Zona Típica: “un espacio de gobernanza intermedio, con directorio compuesto por los actores principales de la ciudad, presidido por la alcaldía de turno, con recursos propios y territorio delimitado, con foco en el desarrollo integral de la Zona Típica”.
- Otros participantes proponen generar una gobernanza colaborativa del borde costero (postura que las zonas de borde fluido y poroso deben gestionarse de forma coordinada con otros actores presentes, no solo EPV).

II.6. Mecanismos de diálogo permanente con representación amplia

Algunos actores critican la ausencia de apertura al diálogo por parte de EPV hasta este proceso. Un participante menciona que se ha instrumentalizado la participación ciudadana para viabilizar proyectos de inversión (no se especifica si referido a EPV o como comentario general). “Uno de los desafíos más grandes que tiene el puerto es el relacionarse con su gente y sus necesidades”.

En todas las mesas se expresa una alta valoración de esta instancia de diálogo y se propone que exista continuidad, que el diálogo y la participación ciudadana deben ser permanente y sostenido en el tiempo para poder llegar a acuerdos.

Algunos participantes mencionan que las instancias de diálogo que se generen deben ser vinculantes, es decir, con incidencia real.

Diversos participantes, a lo largo de todo el proceso, criticaron la ausencia de ciertos actores y plantean incorporarlos en el futuro. Entre ellos, se menciona a jóvenes, sindicatos, otras industrias no portuarias, el Municipio, gremios, sector comercio, etc. Un participante destaca que el diálogo con las organizaciones de la sociedad civil es muy relevante para aportar continuidad a los procesos, independiente de las administraciones de turno.

El tema de la información en el contexto de la participación ciudadana se menciona en algunos grupos en dos sentidos. En primer lugar, se releva que la transparencia es clave para sostener la confianza. En segundo lugar, se menciona que en este proceso no se contó con suficiente información previa como para pronunciarse sobre las principales disyuntivas o temas críticos y que este debe ser un aspecto considerado en futuras etapas.

Un participante relevó la importancia de que EPV atienda adecuadamente los posibles conflictos de interés que puedan afectar a la empresa o se puedan dar en el contexto de iniciativas que ésta lidere, enfatizando los temas de probidad y transparencia.

II.7. Deterioro de espacios públicos y seguridad ciudadana

Los participantes en todos los ciclos, de manera transversal, compartieron el diagnóstico respecto del deterioro de los espacios públicos de la ciudad (cuya responsabilidad recae en una diversidad de actores) y del entorno de las instalaciones portuarias, específicamente en el Barrio Puerto. En este sentido, se valora mayoritariamente la posibilidad de que el proyecto de ampliación portuaria permitiría desarrollar proyectos urbanísticos en el corto plazo.

“Bueno está bien todo lo que dicen, pero aquí en nuestro Valparaíso los porteños de verdad no quieren seguir viendo a Valparaíso más destruido, nosotros queremos a Valparaíso para más colorido, más turístico... el proyecto puede ayudar a tirar para arriba a Valparaíso”.

De esta manera, de acuerdo a lo expresado por los participantes, el aporte de la ampliación urbana se puede expresar en las siguientes dimensiones:

- 1) Aportar en la gestión del mantenimiento de sectores aledaños a sus operaciones.
- 2) Desarrollo de nueva infraestructura portuaria que permita la activación de servicios turísticos, por ejemplo, mejorar infraestructura que permita mayor recalada de cruceros o bien, generar un nuevo muelle de cruceros.
- 3) Regenerar y renovar espacios públicos y sectores patrimoniales importantes para la ciudad.
- 4) Generar nuevos espacios públicos que pongan en valor la actividad portuaria y su historia, permitiendo encadenar otros polos de desarrollo, por ejemplo, paseos urbanos en el borde costero que ofrezca nuevos servicios a visitantes y habitantes.

Si bien los participantes comparten que, para mejorar los espacios públicos y hacer más atractiva la ciudad se requiere de la coordinación e inversión de varios actores, se espera que desde la Empresa Portuaria se impulsen proyectos que permitan activar la ciudad con nuevos proyectos de inversión, como parte de las compensaciones de la expansión portuaria.

Un elemento central, compartido ampliamente por los participantes, es la necesidad de invertir en seguridad ciudadana como condición para abordar el deterioro urbano de la ciudad. En este punto, se reconoce que la seguridad se debe abordar en las siguientes dimensiones:

- Mejorar infraestructura con el desarrollo de proyectos urbanos que revitalicen y recuperen espacios públicos e involucrándose en su mantención.
- Coordinar la gestión en temas de seguridad en espacios públicos del entorno de las operaciones de puerto y, especialmente, en el Barrio Puerto.

Con ello, lo que se indica es que la seguridad ciudadana y la mantención de los espacios públicos son elementos centrales para revitalizar la ciudad y asegurar el acceso habitantes y turistas.

II.8. Borde costero: convivencia de múltiples usos

El borde costero es un punto central en la discusión a través de los ciclos de diálogo y en ellos se pudo constatar el consenso generalizado respecto de la necesidad de generar una planificación que permita distintos usos en el borde costero, por lo cual el proyecto de ampliación portuaria representa una oportunidad de generar una visión integrada del borde costero.

Algunos plantean un enfoque que priorice la seguridad y sustentabilidad de cualquier proyecto en el borde costero.

Se comparte la idea de que “en el diseño del territorio costero está el valor agregado de la ciudad”, dando cuenta de que los proyectos de intervención en el borde costero representan una oportunidad de activar la ciudad en la medida que se potencien diversos usos en el borde costero y con ello recuperar de espacios públicos y propiciar el desarrollo de nuevas actividades productivas. Entre los usos identificados para el borde costero se mencionaron:

- 1) Uso portuario, asociado a las zonas rígidas en las que no hay acceso al borde costero. Se espera que se genere infraestructura que otorgue continuidad, aun cuando no pueda accederse directamente al borde costero pero que se permita interactuar visualmente con instalaciones portuarias.
- 2) Uso deportivo, ya sea terrestre o náuticos/acuáticos. Se espera contar con espacios como ciclovías o paseos peatonales y desarrollar los deportes náuticos que permitan reconectar a los habitantes con el mar. Se propone la construcción de marinas deportivas públicas.
- 3) Uso turismo, con infraestructura para servicios y actividades gastronómicas y culturales que permitan consolidar el borde costero como un nuevo polo de desarrollo para la ciudad.
- 4) Uso científico, en tanto se permita acceder al mar y al patrimonio acuático de la ciudad.
- 5) Uso artístico - cultural, con una oferta de programas que permitan activar el borde costero y sirva de plataforma para las exposiciones de artistas y artesanos locales.
- 6) Uso patrimonial, que en primer término se refiere al acceso a zonas patrimoniales existentes, pero también se indica que la actividad portuaria puede constituirse en nuevo patrimonio que permita nuevos desarrollos turísticos.
- 7) Uso educativo. Se menciona la importancia de “traducir” todo lo conversado en este tipo de instancias a la cotidianeidad de los habitantes de Valparaíso.

Consolidar el borde costero un espacio atractivo y dinámico implica volver a conectar el mar con la ciudad con espacios de acceso público y universal. En este contexto, algunos participantes indicaron que corresponde hablar de “zona costera” como un espacio de armonización de distintos usos que conecta el puerto con la ciudad desde una visión integrada.

Se reportaron casos donde se planteó la necesidad de generar nuevas aguas abrigadas de manera de que el borde costero tenga uso exclusivo como espacio público y turístico, considerando que las operaciones portuarias pueden trasladarse a otros lugares mientras que eso no es posible para la ciudad y su anfiteatro natural.

II.9. Borde costero: accesibilidad y desarrollo de zonas fluidas

Junto con reconocer los diversos usos, existe amplio consenso en la necesidad de mejorar la accesibilidad en la mayor parte del borde costero que representa a las zonas fluidas.

A través de la discusión en todos los ciclos, se plantea que el proyecto de ampliación portuaria debe traducirse en una mejora significativa para el acceso de los ciudadanos al borde costero y en ningún término puede significar mayores restricciones para acceder a él. Por lo tanto, se debe velar por no coartar el uso y acceso al borde costero sino ampliarlo.

Dentro de la discusión inicial, algunos actores plantearon que la ampliación se realizara en otro lugar para privilegiar el uso del borde costero para los habitantes de Valparaíso. Sin embargo, la mayor parte de quienes expresaron una opinión al respecto plantearon la postura de que la accesibilidad al borde costero puede generarse si el proyecto no implica mayores restricciones de acceso.

Respecto de las dimensiones que deben considerarse para mejorar la accesibilidad se mencionaron:

- 1) Permeabilidad: diseño amigable en zonas rígidas y puntos de conexión con la actividad portuaria en zonas fluidas. Adicionalmente el diseño debe ser “transparente” de manera que la actividad portuaria sea una atracción al borde costero y esté conectado con la ciudad.
- 2) Continuidad al borde costero: diferenciando las áreas de acceso al recinto portuario, pero integrándolas al borde de manera armónica. Se proponen paseos peatonales elevados o ciclovías como elementos unificadores del borde costero.
- 3) Acceso al mar: la accesibilidad al borde costero debe contemplar acceso al mar y al patrimonio subacuático para el desarrollo de actividades deportivas náuticas y recreativas.
- 4) Optimización de áreas: renovar o activar zonas subutilizadas, como Torpederas o el Paseo Wheelwright que requieren de programas y servicios que activen el lugar.

Por otra parte, se identificaron los siguientes puntos de interés en los cuales se puede potenciar el uso y acceso al borde costero:

- Bodega Simón Bolívar: para el desarrollo de actividades culturales y sociales.
- Muelle Barón: como espacio recreativo y deportivo.
- Sector almacenes de la Armada: para transformación en espacio de acercamiento de la actividad portuaria y otras actividades y programas culturales y recreativos.

Lo que se espera de la ampliación portuaria es que impulse la generación de un ordenamiento del borde costero, que logre conectar el puerto con la ciudad de manera de recuperar el vínculo de los habitantes y visitantes con el borde costero.

II.10. Borde costero: mejoramiento en zonas de borde rígido

Respecto de la manera de abordar el borde rígido se identificaron dos posturas:

- 1) De manera minoritaria se indicó que las áreas rígidas deberían tender a moverse hacia el sur o bien, avanzar en transformarse en un borde poroso, ya que se afecta fuertemente el acceso al borde costero y áreas patrimoniales.
- 2) Con mayor consenso se expresó que aun cuando existen áreas de borde rígido, esto no significa que el borde deba ser hostil de cara a la ciudad, por lo cual es necesario un diseño urbano que permita el acceso y otorgue continuidad a todo el borde costero.

Sobre esta última postura, se espera que el puerto y su expansión avancen hacia un desarrollo de un borde costero poroso habilitando mayores espacios de conexión ciudad – puerto, y que en ningún caso la ampliación signifique rigidizar más áreas de las actuales.

Para abordar las zonas rígidas resulta de gran importancia el diseño urbano, para ello se debe contemplar:

- Concebir una organización espacial que permita o preserve aperturas visuales hacia el agua y el puerto. En las zonas de borde rígido mejorar el acceso visual panorámico controlando alturas y espacios libres de bodegas y contenedores.
- Las zonas rígidas no implican que no exista convivencia con la ciudad por lo tanto es importante que en las zonas rígidas se asegure la continuidad y la conectividad en todo el borde costero.

II.11. Emplazamiento de la ampliación portuaria

Se constata que existe un amplio consenso en la necesidad de expandir física y operacionalmente el Puerto. Si bien en la discusión no se profundizó en los argumentos a favor de la necesidad de ampliación, se mencionaron:

- Generación de empleo local
- Beneficios para la economía local
- Potenciar rol y competitividad de Valparaíso en comercio internacional
- Beneficios para la economía nacional

En el transcurso del diálogo, en distintos momentos, los participantes se refirieron a opciones de emplazamiento de futuras expansiones del Puerto. El diálogo no profundizó en la materia. No se compararon alternativas ni se establecieron horizontes temporales de implementación. Algunos participantes criticaron que no se presentara mayor información – una visión completa de la propuesta de ampliación portuaria – por parte de EPV.

Lo que se presenta a continuación corresponde estrictamente a las referencias que realizaron los participantes y -en los casos que se identificaron- se detallan los atributos de los posibles emplazamientos, positivos o negativos.

Ocho fueron las opciones mencionadas.

- 1) El propuesto en el proyecto de ampliación vigente.

Varios participantes manifestaron su conformidad con el alcance y localización del Proyecto de ampliación.

- 2) Ampliar el espigón en las aguas abrigadas existentes.

Un participante plantea evaluar la suficiencia de resolver los objetivos de la expansión, a través de la ampliación del espigón actual, para generar nuevos frentes de atraque.

- 3) Ampliar línea de atraque de T1 hasta costanera en las actuales aguas abrigadas.

Bajo el mismo espíritu que la propuesta anterior, se planteó la opción de ampliar la línea de atraque, permitiendo abordar los objetivos de crecimiento en esta etapa.

- 4) Ampliación del espigón.

Varios participantes manifestaron la incompatibilidad del Proyecto de Ampliación con las garantías de resguardos que el país ha comprometido con el Sitio Patrimonio Mundial. Consideran indispensable el cambio en la localización de la expansión y manifiestan su preferencia de que se realice hacia el sur de la ciudad.

5) San Mateo (nuevas aguas abrigadas).

Algunos participantes, que sostienen la necesidad de que el Puerto cuente con nuevas abrigadas o que plantean la incompatibilidad con el SPM, proponen como opción la construcción de un nuevo molo de abrigo en la zona de San Mateo.

6) San Mateo (solo zona de acopio).

Una variante de la alternativa anterior fue planteada por varios participantes, que plantea la posibilidad de expandir hacia el sur solo la zona de acopio, como una manera de reducir en forma significativa los potenciales impactos del proyecto de ampliación en el SPM y borde costero.

7) San Mateo (solo apostadero naval y marina)

Una tercera alternativa fue considerada en el sector de San Mateo. Plantea que podría localizarse el apostadero naval, junto a una marina. Con ello se podría ampliar la capacidad del Puerto en las actuales aguas abrigadas. Se señala que este proyecto no se ejecutó antes por falta de recursos. De desarrollarse esta opción se debe respetar y mantener el molo Duprat.

8) Yolanda (nuevas Aguas abrigadas).

Entre los participantes que sostienen que se requieren nuevas áreas de abrigo y dotar al Puerto de mayores capacidades, ven como una opción la expansión hacia esta zona del norte de la ciudad.

Es importante señalar que algunos participantes manifestaron su posición contraria a cualquier opción que implique la expansión del Puerto hacia el sur de la ciudad, por los impactos potenciales negativos en el desarrollo de este sector de la ciudad.

A su vez, entre quienes apoyan la expansión hacia el sur, se señala que cualquier afectación a la playa San Mateo debe ser compensada con la recuperación y habilitación de otra playa cercana o la construcción de una playa artificial.

Respecto de la ampliación en el sector Yolanda, se indicó que es una alternativa con menores impactos urbanos, pero implicaría una pérdida mayor en el borde costero y por lo tanto se requiere un acuerdo amplio para su implementación.

En otro ámbito, varios participantes manifestaron que la construcción de nuevas aguas abrigadas es la opción menos costo eficiente, por los altos costos de inversión y tiempo implicados.

II.12. Diseño del proyecto de ampliación portuaria

Los temas planteados respecto del diseño de la ampliación se presentan a continuación.

1) Áreas de respaldo (acopio)

- Las áreas de respaldo necesitan estar lo más cerca de los sitios de atraque para que la operación del terminal sea competitiva
- Se requiere más espacio para acopio, por el sostenido aumento del tamaño de las naves.
- Impacto significativo: la acumulación de bloques de contenedores y grúas que actúan como barrera visual para la ciudad. Algunos participantes estiman que ya son parte del paisaje y que los porteños están habituados a ello. Otros indican que son parte del atractivo turístico de la ciudad si se mantiene una escala y proporción adecuada.
- Emplazamientos alternativos sugeridos para mitigar este impacto: Playa de San Mateo y Barón.

2) Espigón.

- Algunos participantes plantean ampliar el espigón hacia el molo, más allá de los 20 m de profundidad.

3) Frentes de atraques

- Nuevos frentes de atraque dentro de aguas abrigadas.
- Frente de atraque más largo y lineal.

4) Nuevas tecnologías de rompeolas

Se sugiere incorporar rompeolas flotantes. Se plantea que estos solo funcionan con olas cortas y en la bahía hay olas largas.

5) Accesos y logística de transporte.

- Se solicita más información sobre las soluciones de acceso del proyecto de ampliación: ¿optimiza los actuales o crea nuevos?
- Se plantea que el aumento de la carga requiere mejoras en la logística de transporte. Se considera que el uso del ferrocarril permite disminuir impacto vial, emisiones y ruidos.
- Preocupación por el transporte y almacenamiento de cargas peligrosas.

6) Seguridad operacional

- Mantener los estándares de seguridad ya establecidos

- Se plantea que proyecto de ampliación tiene un problema porque uno de sus extremos expone a oleaje incidente a las naves.
- 7) Usos:
- Sobre los terminales de carga y pasajeros: algunos participantes opinan que deben separarse claramente; otros plantean que pueden tener usos mixtos.
 - Se debe reconocer en el diseño del proyecto de ampliación otros usos, distintos a la carga de contenedores, tales como: cruceros, pesca, deportes náuticos, lancheros.
- 8) Organización física del espacio.
- Edificios administrativos localizarlos en la ciudad.
 - Desarrollo T4: mover buques de la armada para liberar espacio
 - Algunos participantes plantean que las actuales aguas abrigadas solo deben permitir el movimiento de carga y entrada y salida de pasajeros, no para el acopio de contenedores. Otros señalan que el movimiento de carga y las áreas de acopio deben estar lo más cerca posible.
- 9) Se propone incluir un enfoque de gestión de riesgos por desastres naturales y la crisis climática y adoptar una estrategia de sustentabilidad en su gestión (Puerto Verde).
- 10) Eficiencia Operacional
- Se evalúa positivamente la eficiencia operacional actual y se sugiere seguir avanzando en esa línea. Se identifica como desafío crecer con el menor impacto posible y según las posibilidades de inversión. Al respecto se propone:
 - Potenciar el desarrollo logístico, junto con terminales extraportuarios
 - Mejorar procesos de la transferencia de carga para disminuir el impacto de bloques de contenedores.
 - Incorporar innovación tecnológica para optimizar, entre ellas la automatización. , porque permite mejores servicios, tarifas más bajas y mejores empleos. Pero preocupa la menor generación de empleo.
- 11) Referencias a Impactos negativos de significancia
- Afectación al Sitio Patrimonio Mundial.
 - Barrera significativa para el acceso al borde coterero.
 - Limitaciones importantes a las vistas del paisaje marino.
 - No considera integralmente los usos y actores de actividades distinta al transporte de carga.

- Impacto vial.
- Contaminación del aire y acústica.
- Impactos temporales en la fase de construcción.
- Para alguno de los participantes menoscaba el valor urbano de la ciudad, aumentando el deterioro actual y coarta sus posibilidades de desarrollo.

12) Medidas de mitigación identificadas por los participantes.

- Planificación estratégica que permita compatibilizar el crecimiento de la actividad Portuaria con el desarrollo urbano. Se sugiere recurrir a casos de buenas prácticas internacionales posibles de adaptar a la realidad de Valparaíso.
- Considerar en el diseño elementos y acciones que le den mayor porosidad al acceso al borde costero y transparencia para garantizar la vista desde el centro de la ciudad.
- Gestión operacional y logística que contenga y limite la altura de los bloques de contenedores.
- Algunos participantes consideran que el impacto en la SPM es alto, permanente, irreversible y no mitigable, conforme a lo señalado por el Informe Isaza, por lo que la única alternativa es modificar el emplazamiento, al menos de las áreas de acopio.

13) Sobre los estudios y respaldos técnicos que fundamentan el proyecto de ampliación.

- Algunos participantes solicitan más información sobre las alternativas que fueron revisadas antes de la selección final que propone el proyecto de ampliación y cuáles son los estudios y respaldos técnicos que lo fundamentan.
- Se plantean ciertas dudas de si el proyecto optimiza el uso del espacio considerado en la ampliación.

II.13. Relación con puerto de San Antonio

Una referencia recurrente en el diálogo sostenido es la relación del puerto de Valparaíso con el puerto de San Antonio.

- Para algunos participantes la estrategia a adoptar es de competitividad entre ambos puertos y que Valparaíso se proyecte o recupere una posición de liderazgo.
- Para otros, la estrategia debe ser de complementariedad. En esta línea Valparaíso debe situarse como “back up” de San Antonio, procurando mantener la operación del comercio internacional en el caso de que alguno de los puertos falle. Esta coordinación incluye coordinar y facilitar el movimiento de cruceros. Se plantea que esta estrategia de complementariedad puede abrir la puerta para redistribuir la inversión estatal.
- Otros, plantean que es necesario definir áreas tanto de cooperación, complementariedad como de competencia con San Antonio en torno a una visión estratégica.

II.14. Desarrollo de nuevas aguas abrigadas

Uno de los puntos importantes que analizados en el proceso de diálogo fue la factibilidad y alcance de desarrollar el proyecto de ampliación dentro de las actuales aguas abrigadas o generar nuevas aguas abrigadas. A continuación, se presentan los aspectos destacados por los participantes, respecto de ambas opciones.

1) Aguas abrigadas actuales

Ventajas:

- Maximiza el número de días/año que es posible mover la carga (seguridad y competitividad)
- Baja inversión
- Menor tiempo para la ejecución de infraestructura
- Optimiza uso de accesos existentes

Desventajas

- Afectación al Sitio Patrimonio Mundial
- Limita el acceso al Borde costero
- Barrera visual (pilas de contenedores y grúas)
- Mirada cortoplacista

2) Nuevas aguas abrigadas

Ventajas:

- Faltan aguas abrigadas en la macrozona central
- Más días de usos al año
- Posibilita el desarrollo del Puerto en el largo plazo
- Reduce el impacto actual y potencial en el centro del anfiteatro.

Desventajas:

- Mayores costos
- Más tiempo
- Requiere inversión y construir nuevos accesos
- Genera impactos en otros sectores de la ciudad

Algunos participantes también señalaron la importancia de considerar la elaboración de una nueva constitución, los potenciales nuevos marcos regulatorios y mayor descentralización como aspectos que pueden fomentar la inversión en nuevas aguas abrigadas.

II.15. Turismo de cruceros

Los participantes coinciden el turismo de cruceros ha tenido una baja significativa y que se espera que el proyecto de ampliación garantice la sostenibilidad de la industria, a través de su diseño y operatividad. Los aspectos que mayores recurrencias tuvieron en las opiniones vertidas por los participantes fueron:

1) En relación con la capacidad de carga turística de Valparaíso y la oferta de servicios para el turista de cruceros

- Una pregunta planteada por algunos participantes es cuál es el turismo que se quiere y que la ciudad es capaz de integrar y acoger. Para algunos existe una oferta de servicios suficiente para el turista de cruceros y para otros existe una importante brecha de capacidades para acoger la demanda. Se mencionan necesidades en lo cultural (teatros, orquesta, algún elemento de prestigio) y en infraestructura (hotel de calidad, museo, restaurantes de calidad).
- Algunos plantean que la relación entre el turismo y la ciudad debe sostenerse en un vínculo con el borde costero como un total (circuitos regional), integrando lo urbano con el puerto.

2) En relación al tamaño de mercado y contribución a la ciudad de la industria de cruceros.

- Para algunos participantes es un mercado pequeño, específico y concentrado, con pocas posibilidades de crecimiento y que se estima tiene un futuro incierto post pandemia.
- Para otros tiene un enorme potencial y se debe realizar las inversiones necesarias para que esa oportunidad se pueda aprovechar.
- Respecto de su contribución al desarrollo de la ciudad se constata la existencia de dos visiones. Algunos participantes sostienen que los turistas de crucero no tienen actividades en Valparaíso y que las compañías de crucero no trabajan con empresas locales, por lo que el aporte a la economía de la ciudad es muy bajo. Otro grupo de participantes, por el contrario, argumenta que existen un mercado integrado localmente que genera ingresos importantes a la ciudad y que su potencial es mucho mayor.

3) En relación a los terminales de cruceros

Se registran las siguientes perspectivas para su abordaje.

- Separar terminales de carga y pasajeros. Participantes interesados en proteger las necesidades del movimiento de carga y de pasajeros, con argumentos diferentes, arriban a la conclusión de que ambos usos requieren exclusividad y espacios diferenciados.

- Otro grupo de participantes señala que es posible el uso mixto de los terminales, pero dando prioridad al transporte de cruceros para recalar y según temporadas.
- Se coincide que el tamaño de las naves está aumentando y que no hay capacidad para recibir 2 o 3 cruceros a la vez, por lo que se requiere invertir en instalaciones adecuadas.

4) En relación al terminal de pasajeros.

- Algunos participantes señalan que el terminal de pasajeros debe estar cerca del terminal de cruceros. Para algunos es esencial la ubicación en el centro de la ciudad. Se privilegiaría una salida directa a Plaza Sotomayor que permita una salida directa a la ciudad.
- Para otros no hay inconveniente en que se establezcan en el sector Barón.

III. 16. Puerto y patrimonio

El patrimonio se abordó transversalmente en los tres ciclos y en todas las mesas de trabajo. Los comentarios se centraron en tres ámbitos:

1) Definición del concepto de patrimonio:

- No es solo lo “terrestre”, sino también lo marítimo/portuario y subacuático. El patrimonio de Valparaíso está vinculado a ser puerto.
- Es material e inmaterial, natural y construido.
- No es solo el Sitio de Patrimonio Mundial, es toda la ciudad.
- Para muchos, el patrimonio es motor de desarrollo: es un activo clave para la revitalización de Valparaíso (re poblamiento, turismo).

2) Relación de la ampliación portuaria con el patrimonio

- Un grupo de participantes se expresa en desacuerdo con el proyecto T2 porque sería incompatible con el resguardo y proyección del patrimonio (vistas y acceso al mar) y tendría impactos irreversibles (informe Isaza). También se expresa preocupación por impactos en actores y zonas claves en términos patrimoniales (lancheros, Muelle Prat, dique flotante, caleta Portales, caleta El Membrillo).
- Otros participantes plantean que sería posible compatibilizar la ampliación portuaria con la preservación del patrimonio, adecuando el diseño del proyecto (se mencionan las diversas opciones detalladas en sección sobre ampliación).

3) Rol de EPV

- Algunos destacan que el puerto puede colaborar en proteger el patrimonio, pero es una responsabilidad compartida con otras entidades de diversas áreas.
- Otros declaran que EPV debe tener un rol más activo en fomentar (educación, información, recuperación) el desarrollo del patrimonio portuario y aquel directamente vinculado a sus operaciones. Se mencionaron diversas propuestas en relación a espacios tales como Barrio Puerto, almacenes fiscales, embarcación Christiansen, museo del sitio, desarrollar un museo del patrimonio y cultura portuaria.

IV. Resultados por sector del borde costero

La siguiente sección presenta los resultados globales de los grupos de diálogo que se generaron en el marco del tercer ciclo del proceso, en particular las propuestas y comentarios emitidos en relación a los cuatro tramos establecidos para el borde costero.

IV.1. Torpederas – Molo

Diagnóstico.

Sector muy abandonado, pero de mucho potencial.

Entre sus atributos principales destacan la playa San Mateo; su paseo peatonal y que constituye una vitrina para mirar y conocer el trabajo portuario.

El acceso principal es el acceso sur y debe también conectarse con nueva zona industrial en el camino la pólvora para generar otras opciones de desarrollo y empleo

Potenciales aportes de EPV

Ámbito con mayores sugerencias: Recuperación Urbana.

- Mejorar la calidad y seguridad de los paseos peatonales del borde costero de esta zona. Ciclovías; áreas verdes, iluminación, entre otros.
- Mejorar las condiciones de movilidad: paraderos y refugios peatonales.
- Facilitar la conectividad con el paseo 21 de mayo y sector de Torpederas
- Mejorar los miradores entre Torpederas y Membrillo

En segundo lugar, mejorar las condiciones de usos de la Playa San Mateo ², potenciándola para el uso de los vecinos. Se sugiere rellenarla y construir un rompeolas.

En tercer lugar, se espera inversión en infraestructura para el desarrollo de la actividad deportiva y turística del borde costero del sector.

Aportes esperados de actores distintos a EPV.

Reapertura de línea de trole por el borde costero hasta Torpederas

Posiciones respecto del proyecto de ampliación

- Algunos participantes se manifestaron **a favor de ampliar el Puerto hacia San Mateo**. Entre los principales argumentos expresados se encuentra la posibilidad de liberar la zona del caso histórico y que puede generar una oportunidad para el desarrollo del sector sur de la ciudad.

² La playa San Mateo se vuelve abordar en la sistematización de las sugerencias sobre el proyecto de ampliación.

Para algunos³, el T2 debe corresponder al proyecto que contempla el Plan de Desarrollo Portuario para la expansión en esta Zona.

- Algunos participantes se manifestaron **a favor de ampliar el Puerto hacia San Mateo, pero con condiciones**. La principal, es establecer como compensación el mejoramiento de alguna playa en otro sector o crear una playa artificial.
- Otro grupo de participantes se manifestaron a favor de **ampliar solo algunas actividades portuarias hacia el sur de la ciudad**. Entre las actividades identificadas se señala la instalación de una zona de extensión de la actividad logística de carga, para el acopio temporal de contenedores, hasta la rasante del cerro.
- Otro grupo de participantes plantean una propuesta alternativa: que **en San Mateo debiera instalarse el apostadero naval, junto a una marina y playa**. Se señala que este proyecto no se ejecutó antes por falta de recursos. Se agrega que esta alternativa debe desarrollarse sin botar el molo Duprat.
- Otro grupo de participantes se **oponen tajantemente al desplazamiento de la actividad portuaria hacia San Mateo, ya sea total o parcial**. El argumento principal es el impacto negativo que tendría en el desarrollo futuro del área.

³ Medida 1, pág. 9 (Nast, Ilabaca, & Gómez, 2021).

IV.2. Molo – Muelle Prat⁴

Gran parte de las sugerencias se concentraron en la **recuperación de los almacenes fiscales para el uso de la ciudad y mejorar su entono.**

Entre los usos o destinos identificados, se encuentra:

- Que parte de los edificios se destine a uso habitacional y otra a actividades comunitarias.
- Habilitar un distrito de innovación y emprendimiento multioperador por varias universidades, incluyendo la Academia Politécnica Naval (APOLINAV). Considerar una planta para talleres de artes y oficios para emprendedoras/es de la ciudad, otorgándole acceso a herramientas para producir solidariamente.
- Se especifica que esta alternativa no puede incluir los cuatro edificios, pues hay algunos que son para el uso estratégico de la Armada Nacional. Sí es posible recuperar el antiguo edificio de Sanidad de la Armada que está en desuso.

La recuperación de los Almacenes Fiscales se encuentra asociada, según los proponentes, a una segunda iniciativa: **la construcción de una vía, por detrás de los talleres fiscales, de uso exclusivo del Puerto.**

- Se trata de una caletería interna portuaria, paralela a Antonio Varas y que se extiende en una segunda franja por el perfil costero para carga proyecto, dejando libre la primera línea al mar.
- Se busca dar soporte a carga proyecto (permanente) y emergencias, teniendo como acceso principal el túnel acceso sur, con mejoras tecnológicas para disminuir tiempos de traslado de camiones.
- Nuevo diseño del viaducto de ingreso del acceso sur⁵.

Otra medida de mejoramiento vial se refiere a que el **acceso sur debe también conectarse con la nueva zona industrial en el camino La Pólvora**, para generar otras opciones de desarrollo y empleo.

Propuestas Muelle Prat y Plaza Sotomayor.

- Muelle Prat data de 1850, pero ya desde mucho antes se tenía la concepción de un puerto global, por tanto, el aspecto patrimonial es anterior y parte de nuestra historia dinámica.
- Se requiere una modernización y renovación de infraestructura del Muelle. Se vio muy afectado por terremoto. Se le percibe muy desorganizado con déficit de infraestructura y seguridad para usos ciudadanos y accesos poco expeditos con muchos estacionamientos.

⁴ Todas las sugerencias relacionadas al Muelle Prat que se mencionaron en el sector 3, fueron integradas en este acápite.

⁵ Medida 2, pág. 9 (Nast, Ilabaca, & Gómez, 2021).

- Es necesario potenciar el trabajo de los lancheros y aumentar sus estándares de seguridad.
- En caso de reubicar a los lancheros, se debe considerar compensar o reinstalar en mejores espacios a lancheros, artesanos y bote salvavidas, hacia un espacio a pocos metros y en mejores condiciones.
- Propiciar oferta de arte y cultura en este sector por la llegada de turistas.
- Gestión de programas y visitas guiadas, que permitan relacionar a la ciudadanía con la actividad portuaria, especialmente dirigidos a universidades y colegios. Se indica que permitiría darle porosidad al borde rígido.
- Se podría ampliar su porosidad con un nuevo espacio para cruceros, concebida como espacio de transición.
- En Plaza Sotomayor se requiere una mejor señalización

Se propone la creación de un **PORT CENTER**⁶, una iniciativa que sugiere adaptar de las propuestas de AIVP. Se concibe como un espacio físico entre el espacio portuario y la ciudad, que permite a los habitantes conocer más la actividad portuaria y que ponga en valor de lo que hace la singularidad de la ciudad puerto de Valparaíso.

Propuestas relacionadas con los Miradores y Paseos de la Zona.

- Favorecer creación de mirador en calle Waddington, sobre ASMAR
- Potenciar el paseo 21 de Mayo: está bien conectado (ascensor artillería), pero carece de señaléticas, para otorgar servicios al turista.

Propuestas específicas sobre el diseño de la ampliación:

- Crecimiento hacia el sur, consolidando zonas contiguas de almacenes fiscales
- Ampliar plataforma del T1 para acopio de contenedores y dos sitios de atraque.
- Que el espigón reciba el nuevo terminal de pasajeros que requiere la ciudad, con dos frentes de recalada y conexión directa a Plaza Sotomayor⁷.

⁶ Se proponen dos alternativas de localización de Port Center: en el sector 2 o en el 3.

⁷ Medida 4, pág. 9 (Nast, Ilabaca, & Gómez, 2021).

IV.3. Muelle Prat – Edwards

Los comentarios o sugerencias de los participantes respecto de este tramo se centraron en dos temas: la posibilidad de que parte del proyecto de ampliación se emplace en este sector y el impacto urbano del Metro de Valparaíso en el borde costero.

Sobre el emplazamiento de la ampliación portuaria en esta dirección, se plantearon las siguientes posiciones:

- i) Varios participantes, manifestaron que está debe realizarse hacia el sur de la ciudad⁸, no hacia este sector.
- ii) Otros participantes consideran que es posible que, parte del proyecto de ampliación, se emplace en esta zona. Al respecto se indicó:
 - Para algunos participantes, el uso portuario en este sector no se ve complejo, dado que ya está abandonado. Se agrega que el argumento que el T2 va a afectar las vistas en este sector no es exacto, dado que ya existen barreras visuales por la línea del tren y los edificios en la zona. Al respecto, se señala que el principal impacto es el muro de contenedores y, por lo tanto, para mitigar ese impacto se debe optimizar la transferencia de carga.
 - Varias participantes manifestaron que este tramo debiera ser más poroso, fluido y no rígido. Una propuesta específica de cómo hacer efectiva esta posibilidad es la siguiente:

Dejar una vía franca aérea a la operación de un buque/mar, que se proyecte desde Plaza Sotomayor hasta el nuevo borde de operaciones portuarias. Es una franja libre de contenedores, no de operación portuaria. En ese espacio, conectando las dos torres de aduana y estación, por medio de un tipo museo de vidrio que permita visualizar la operación portuaria y segura. (Considerando que este espacio es aún considerado en el informe Isaza).

Sobre MERVAL

- Cuidar los entornos de las estaciones que están en muy malas condiciones
- Se plantea la necesidad de soterrar el metro en este sector.⁹

⁸ Ver Sistematización Tramo 1 Torpederas- San Mateo.

⁹ Esta propuesta también se incluye en el documento entregado por Nast, Ilabaca, & Gómez, 2021.

IV.4. Edwards – El Sauce

Si se aumenta la capacidad de acopio más cerca de los sitios, entregar toda esta área como acceso peatonal a la comunidad. También se indica que en esta zona se debe garantizar el borde fluido para usos complementarios del sector Barón.

Varios participantes manifestaron que las Bodegas Simón Bolívar deben ser espacios dedicados principalmente a la cultura.

Respecto la zona de Barón:

- Se expresa un alta valoración y expectativas en torno al Parque Barón, por las actividades que podrán desarrollarse y el impacto que tendrá en el contexto urbano en que se inserta.
- Se indica que esta área es una unidad con tres componentes (plataforma; bodegas y muelle) y que no se esté gestionando de manera integrada.
- Se propone que devuelva el mar a su línea original, mediante dársenas deportivas¹⁰.

Se proponen dos intervenciones urbanas importantes:

- Unir el paseo Wheelwright con el Puerto Barón y el paseo peatonal hasta avenida Francia
- Eliminar la vialidad en desuso en el extremo de Av. Argentina y se habilite una plaza de acceso al borde costero, abierta al mar¹¹.

Respecto del sector Tornamesa:

Se indica que hay una gran cantidad de espacio perdido que podría ser ocupada por actividades deportivas. Se plantea la posibilidad de establecer un recinto deportivo de alcance internacional.

Propuesta en torno al Metro de Valparaíso:

- Desplazar la línea del Metro de Valparaíso hacia Av. España, para recuperar estructuras patrimoniales y habilitar un parque público en el borde costero¹².
- Estación Intermodal en islote ubicado frente a Quebrada de Cabritería¹³
- Nueva Estación Merval en ex bodega patrimonial

¹⁰ Medidas aportadas por Nast, Ilabaca, & Gómez, 2021.

¹¹ Medidas aportadas por Nast, Ilabaca, & Gómez, 2021.

¹² Medidas aportadas por Nast, Ilabaca, & Gómez, 2021.

¹³ Medidas aportadas por Nast, Ilabaca, & Gómez, 2021.

V. Conclusiones

Al finalizar el proceso, por parte del equipo de Casa de la Paz es posible realizar un balance positivo del proceso. Creemos que existe, entre los y las participantes, mayor conciencia de las implicancias de la complejidad de enfrentar los desafíos de ciudad-puerto. Las experiencias previas daban cuenta de una conversación fragmentada, con grupos que se reafirman con los que piensan lo mismo, y desde nuestra perspectiva, este proceso aportó en dar un paso hacia el ejercicio de contrastar las posiciones, mostrar la diversidad y los distintos énfasis.

En primer lugar, destaca la positiva disposición al diálogo de los actores participantes y el compromiso sostenido con la asistencia a las jornadas de conversación. Si bien la cantidad de participantes fue menor a la esperada inicialmente, la diversidad de actores participantes, el interés y valoración que tuvieron del proceso de diálogo, la calidad de sus aportes y comentarios, y la positiva evaluación que los mismos participantes hacen del proceso, son, en nuestra opinión, una muy buena señal de que se avanzó en construir confianza y generar una apertura que estaba en el centro de lo buscado con esta primera etapa de diálogo. El desafío para las próximas etapas es estar a la altura de la confianza que se ha expresado en el proceso.

En relación a los resultados de los grupos de conversación, es posible concluir que, en la gran mayoría de los temas abordados, las posiciones de los y las participantes no presentan grandes diferencias y más bien se evidencian, o bien convergencias o consensos, o matices distintos sobre un mismo punto. Se infiere un diagnóstico común en cuanto a la situación actual de Valparaíso en el plano económico y urbano, y a los desafíos que esto plantea al puerto en términos de su contribución a la ciudad y su rol en contribuir a una planificación y gobernanza de la ciudad-puerto.

Con respecto a los contenidos expresados durante el proceso, se vio que el tema de cada ciclo permitió ir avanzando desde lo más general (vocación portuaria) hasta propuestas más concretas (ampliación portuaria, borde costero). No obstante, los participantes no profundizaron en una gran cantidad de propuestas detalladas o específicas para abordar los desafíos identificados ni tampoco en relación a los 11kms del borde costero.

Donde se expresaron propuestas o enfoques más concretos y con perspectivas muchas veces distintas o, en varios casos, contrapuestas o excluyentes, fue en los temas relativos a la ampliación portuaria, tanto en términos del emplazamiento (dentro de aguas abrigadas o generando un nuevo molo de abrigo) como del diseño mismo del terminal (fueron diversas las propuestas alternativas a la conocida actualmente).

Sumado a la ampliación portuaria, es posible identificar otros temas surgidos en la discusión y que plantean disyuntivas relevantes para la empresa: el terminal de cruceros, la contribución económica del puerto a la ciudad (impuestos y empleo), los proyectos de acceso al borde costero y el aporte de EPV a la reactivación y revitalización de Valparaíso. Esperamos que este informe entregue insumos valiosos para la ponderación de alternativas y la elaboración de propuestas para la próxima etapa de este proceso.

VI. Anexos

Los anexos se encuentran disponibles en [Google drive](#).

Anexo 1: Catastro de actores.

Anexo 2: Respuestas Mentimeter global.

Anexo 3: Documento propuestas grupo Nast, Ilabaca y Gómez.

Anexo 4: Resumen ejecutivo de Informe Final.

Anexo 5: Reportes de avance.

Anexo 6: Registro de trabajo grupal.

Anexo 7: Listas de asistencia.

Anexo 8: Registro audiovisual.