



Informe Final

Resumen Ejecutivo

Junio 2021

PRESENTACIÓN

- Este documento es de responsabilidad de la Fundación Casa de la Paz y corresponde a una síntesis de la memoria del proceso que apunta a recoger los mensajes principales que se plantearon en la conversación.
- Como síntesis, sacrifica especificidad. No es una transcripción de todo lo conversado, pero aspira a rescatar las principales aristas del diálogo.
- El documento no busca ser representativo de las distintas posturas expresadas o ponderarlas, sino ser un registro lo más fiel posible de lo conversado.
- En la sesión de Plenario Final realizada el 11 de mayo de 2021, se presentó una primera versión de esta síntesis a los y las participantes del proceso, quienes aportaron comentarios y sugerencias, que fueron consideradas para la elaboración de esta versión final de este documento.

CONTENIDOS

1. Descripción del proceso y resultados generales

2. Temas planteados en los diálogos

2.1. Vocación portuaria

- Complementariedad y sinergia con otras vocaciones
- Contribución del puerto a la ciudad y mecanismos de diálogo
- Planificación y gobernanza ciudad-puerto

2.2. Ampliación portuaria y aguas abrigadas

- Aguas abrigadas
- Condiciones para la ampliación portuaria
- Relación con San Antonio

2.3. Borde costero y ciudad

- Convivencia de múltiples usos
- Puerto y patrimonio
- Turismo de cruceros



1. Descripción del proceso y resultados generales

Cronograma



Resultados



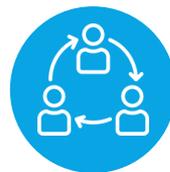
5 mesas de trabajo



3 ciclos de diálogo



1 sesión de plenario final



79 grupos de conversación



100 horas de conversaciones grupales



Más de 2.300 comentarios escritos

Participación

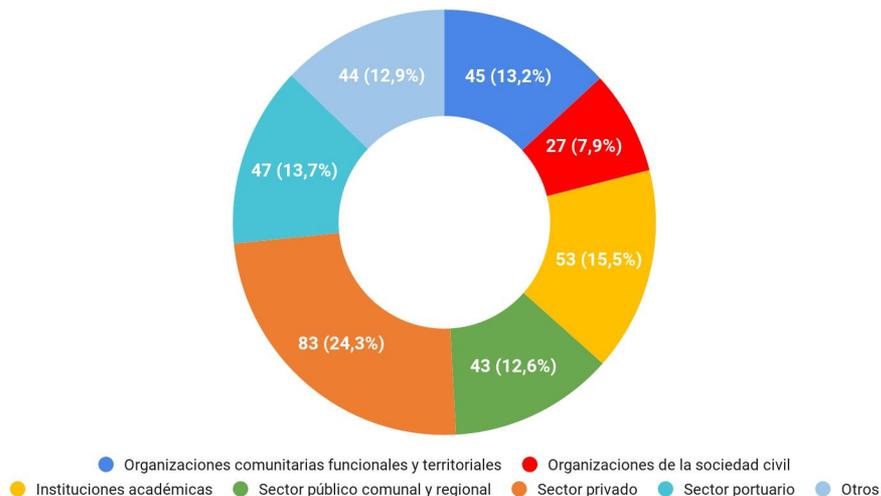
Participantes únicos proceso completo

Hombres	228	67%
Mujeres	114	33%
Total	342	100%

Total de asistentes por actividad

Apertura	Ciclo 1	Ciclo 2	Ciclo 3	Plenario
115	125	173	120	130

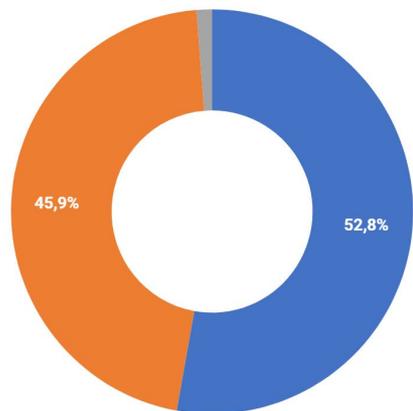
Distribución de participantes únicos por tipo de actor



Disposición de participantes y evaluación de las jornadas

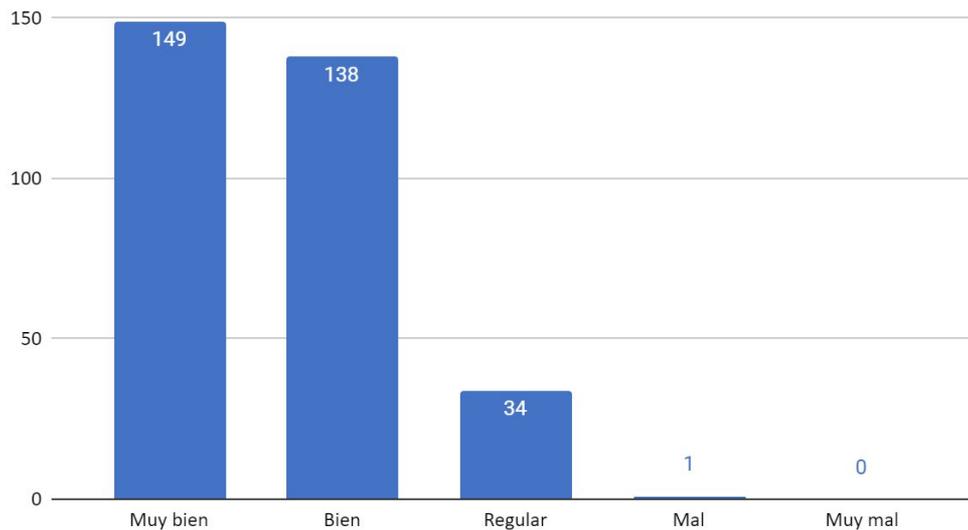
3 Ciclos de diálogo

¿Cómo me enfrento a esta jornada?



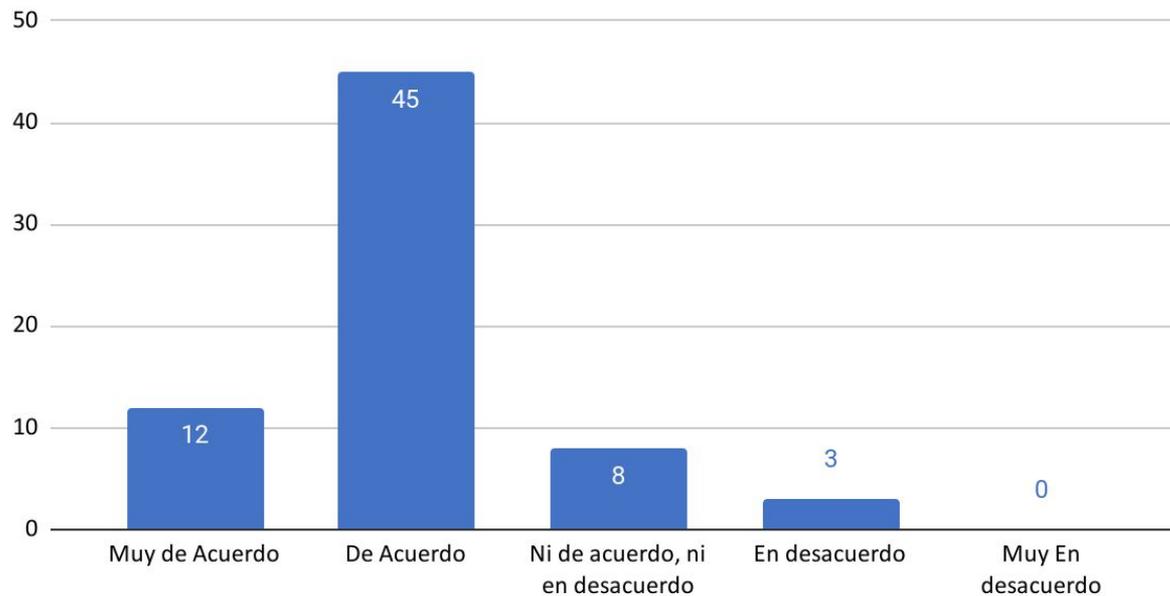
- Optimista. Mucho entusiasmo por este proceso
- Optimista moderado. Creo que se puede avanzar, pero no lo suficiente
- Pesimista. No creo en este tipo de procesos participativos

¿Cómo evaluó esta jornada?



Evaluación de síntesis de resultados del proceso Plenario

"La síntesis presentada refleja las posturas planteadas en las conversaciones en las que participé"





2. Temas planteados en los diálogos

CONTENIDOS

1. Descripción del proceso y resultados generales

2. Temas planteados en los diálogos

2.1. Vocación portuaria

- Complementariedad y sinergia con otras vocaciones
- Contribución del puerto a la ciudad y mecanismos de diálogo
- Planificación y gobernanza ciudad-puerto

2.2. Ampliación portuaria y aguas abrigadas

- Aguas abrigadas
- Condiciones para la ampliación portuaria
- Relación con San Antonio

2.3. Borde costero y ciudad

- Convivencia de múltiples usos
- Puerto y patrimonio
- Turismo de cruceros

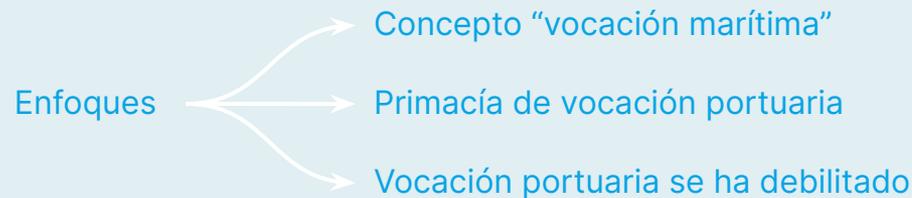


1. VOCACIÓN PORTUARIA

1.1. Complementariedad y sinergia con otras vocaciones



**Vigencia de la
vocación
portuaria ✓**



1.1. Complementariedad y sinergia con otras vocaciones

Para muchos, lo más importante es que la vocación portuaria conviva con las otras vocaciones y las potencie.

Se plantean los vínculos con las siguientes vocaciones:

- Patrimonial. Potenciar la vocación portuaria en **armonía con la preservación del patrimonio material e inmaterial de Valparaíso**. El patrimonio está vinculado a ser puerto (y al mar) y no debería entenderse la industria portuaria como algo contrapuesto al patrimonio. El patrimonio integra todas las vocaciones de la ciudad. También se releva la potencialidad económica del patrimonio (reactivación de Valparaíso).
- Turística. La ciudad completa y sus dinámicas son base del atractivo turístico. En ese sentido, el puerto es parte del atractivo para el turismo y es una ventana hacia esa industria, pero se debe actuar con mayor flexibilidad para **que puerto y turismo convivan en el borde costero**.
- Universitaria. Se plantea que es necesario mayor desarrollo de educación superior y **formación de capital humano en temas turísticos y portuarios**. 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.

1.1. Complementariedad y sinergia con otras vocaciones

Consenso general en la vigencia de la vocación portuaria.

Se plantean algunos enfoques diferenciados:

- Debe ampliarse el concepto a “**vocación marítima** u oceánica”
- **La vocación portuaria es la más relevante** por su importancia económica y su arraigo histórico e identitario. Se menciona la importancia de la migración y consecuente riqueza arquitectónica, culinaria, cultural. También se releva la proyección de Valparaíso a Sudamérica, siendo la puerta de entrada tradicional a mercancías, cultura y tecnología.

- La vocación portuaria **se ha debilitado**. Se menciona que ha sido relegada a un rol secundario en la región, que el desarrollo portuario no se ve reflejado en el desarrollo de la ciudad y se cuestiona que la vocación hoy no se manifieste más allá de la actividad empresarial.

1.1. Complementariedad y sinergia con otras vocaciones

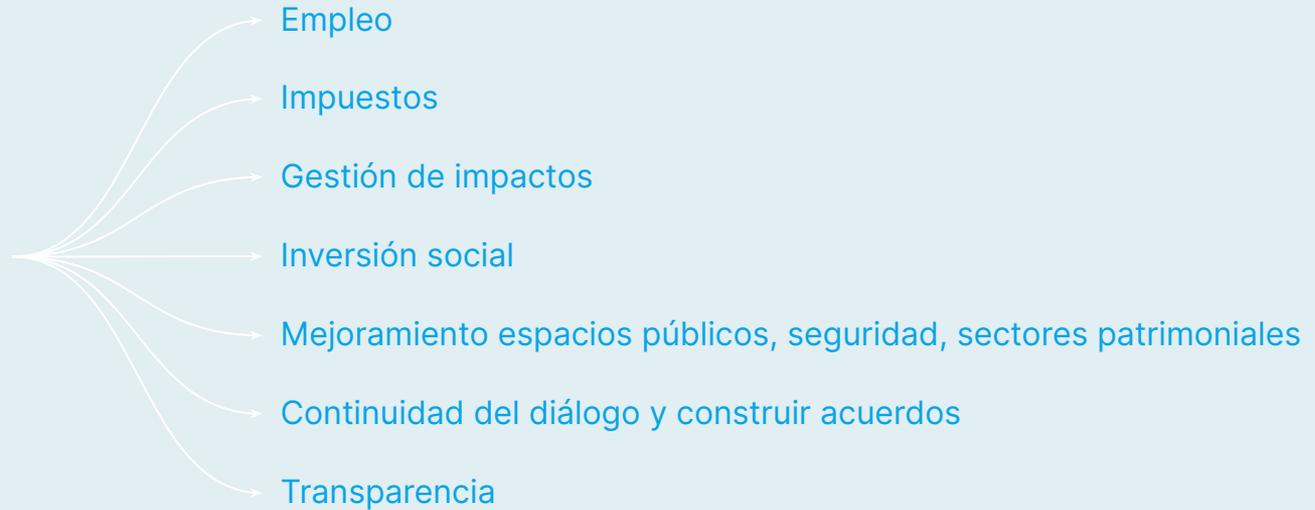
Los comentarios en relación a las sinergias con otras actividades productivas fueron de nivel general y se agrupan en dos temas:

- Potenciar **encadenamientos productivos**. Se proponen medidas tales como: fomentar el desarrollo de la cadena de valor portuaria, desde el mar hacia el “hinterland” (zona de influencia) y exportaciones (por ejemplo, industria de alimentos, comercio con Argentina); fortalecer la cadena logística (extraportuarios, áreas adyacentes 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.
- Sinergias con la **industria turística**. Si bien hay diferentes posturas sobre el aporte del turismo a la economía local, en diversas ocasiones se plantea que debe fomentarse la convivencia entre el puerto y el turismo, en particular de cruceros. En este sentido, se identifica como ámbito clave 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.).

1.2. Contribución del puerto a la ciudad y mecanismos de diálogo



Ámbitos en los que se espera mayor contribución



1.2. Contribución del puerto a la ciudad y mecanismos de diálogo

Existe consenso general sobre la necesidad de que la actividad portuaria debe contribuir más al desarrollo de la ciudad y dar a conocer los aportes que actualmente realiza EPV.

Los ámbitos de contribución a la ciudad mencionados son:

- **Empleo.** Ofrecer más y mejor empleo para los habitantes de la ciudad y promover desarrollo de competencias en temas portuarios para nuevas generaciones.
- **Impuestos.** Existe bastante crítica al centralismo fiscal y se mencionan iniciativas como royalty portuario y Ley de Puertos.
- **Gestión de impactos.** aportar a la sustentabilidad de la industria mejorando las compensaciones por los impactos generados.
- **Inversión social.** A través de diversas iniciativas como: apoyo a organizaciones sin fines de lucro, desarrollar una estrategia de inversión comunitaria, fomento de patrimonio portuario y cultura oceánica, revitalización Barrio Puerto, entre otros.
- **Apertura del borde costero y acceso al mar.** Ver apartado n°3 de este documento (“Borde costero y ciudad”).

1.2. Contribución del puerto a la ciudad y mecanismos de diálogo

- Se reconoce de manera transversal el deterioro de los **espacios públicos** de la ciudad (situación cuya responsabilidad recae en diversos actores) y se espera mayor contribución del puerto en desarrollo de nueva infraestructura para servicios turísticos y renovación de espacios públicos y sectores patrimoniales de la ciudad, en especial de sectores aledaños a la operación portuaria como Muelle Prat y Barrio Puerto.
- Algunos critican la ausencia de apertura al **diálogo** por parte de EPV hasta antes de la realización de este proceso. Muchos participantes plantean que esperan que se continúe el diálogo y la participación ciudadana de forma sostenida en el tiempo y se generen acuerdos, garantizando **transparencia y buenas prácticas**, junto con una participación más diversa y que se cuente con información transparente, completa y oportuna.

1.3. Planificación y gobernanza ciudad-puerto



Consenso en un diagnóstico que destaca los siguientes desafíos

Planificación estratégica y visión integral de la ciudad a largo plazo.

- Falta un plan que integre al puerto y la ciudad, que trascienda los cambios de autoridades y que genere certezas con zonas claramente definidas (borde costero).

Generar una gobernanza colaborativa y multiactor para la ciudad puerto.

- Algunos participantes critican el funcionamiento del Consejo de Coordinación Ciudad Puerto (CCCP) y proponen que se reactive, ampliando su representatividad (trabajadores portuarios, sociedad civil) y con participación ciudadana. Se menciona que este proceso debería haber sido convocado por el CCCP.

1.3. Planificación y gobernanza 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. 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). También se menciona la necesidad de agilidad en la forma de abordar desafíos y encontrar soluciones.
- Se proponen algunas iniciativas como: fortalecer el Pladeco, actualizar el Plan Regulador Comunal, generar un Plan Maestro Portuario y que se coordine con los instrumentos de planificación territorial. Se plantea la necesidad de un **rol más activo del Municipio y el Estado**.
- 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.

1.3. Planificación y gobernanza ciudad-puerto

- En relación a lo anterior, se comparte la idea de contar con **mayor articulación y colaboración multiactor** para abordar los desafíos de Valparaíso y la relación ciudad-puerto. Se vincula con que EPV es una empresa estatal. Algunas de las iniciativas mencionadas fueron:
 - Se requiere de la **presencia y sinergia entre todos los actores institucionales involucrados**, con co-responsabilidad: Municipalidad, Gobierno Regional, Poder Ejecutivo, empresas, gremios, sociedad civil, para orientar la planificación y los planes de inversión pública sobre la base de los recursos existentes.
 - Se debe generar una **gobernanza colaborativa y multiactor para la ciudad puerto**. Algunos proponen que EPV debe ser proactivo en promover dicha gobernanza. Otros plantean que debe haber una gobernanza específica para el borde costero (que las zonas de borde fluido y poroso deben gestionarse de forma coordinada con otros actores presentes, no solo EPV).
 - Se critica el funcionamiento del **Consejo de Coordinación Ciudad Puerto** y proponen que se reactive, ampliando su representatividad (trabajadores portuarios, sociedad civil) y con participación ciudadana.
 - Generar un órgano especializado en patrimonio dentro de la gobernanza del puerto para administrar la **Zona Típica**.

CONTENIDOS

1. Descripción del proceso y resultados generales

2. Temas planteados en los diálogos

2.1. Vocación portuaria

- Complementariedad y sinergia con otras vocaciones
- Contribución del puerto a la ciudad y mecanismos de diálogo
- Planificación y gobernanza ciudad-puerto

2.2. Ampliación portuaria y aguas abrigadas

- Aguas abrigadas
- Condiciones para la ampliación portuaria
- Relación con San Antonio

2.3. Borde costero y ciudad

- Convivencia de múltiples usos
- Puerto y patrimonio
- Turismo de cruceros



2. AMPLIACIÓN PORTUARIA Y AGUAS ABRIGADAS

2.1. Aguas abrigadas

Uno de los puntos centrales 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. Los aspectos destacados fueron:

[Aguas abrigadas actuales]



Ventajas:

- Maximiza el número de días/año que es posible mover la carga (seguridad y competitividad)
- Menor 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

[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
- Mayores tiempos de ejecución
- Requiere inversión y construir nuevos accesos
- Genera impactos en otros sectores de la ciudad

2.2. Condiciones para la ampliación portuaria



Consenso en la necesidad de ampliación portuaria,

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

pero posturas muy diversas en torno al **dónde y cómo.**

Referencias alternativas de ampliación portuaria

Apoya proyecto de ampliación vigente

Soluciones en las aguas abrigadas actuales

Ampliación hacia San Mateo

Ampliación hacia Yolanda

Ampliar el espigón para generar nuevos frentes de atraque

Ampliar la línea de atraque hasta la costanera

Crear aguas abrigadas

Expandir zona de acopio

Solo apostadero Naval y Marina

Crear aguas abrigadas

2.2. Condiciones para la ampliación portuaria

Durante todo el proceso de diálogo los participantes se refirieron a opciones de **emplazamiento para futuras expansiones** del Puerto, no se profundizó en este tema ni se revisaron alternativas. Algunos criticaron la falta de presentación de mayor información por parte de EPV. Las referencias realizadas son las siguientes:

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** hacia costanera en las actuales aguas abrigadas. Se planteó la opción de ampliar la línea de atraque, permitiendo abordar los objetivos de crecimiento en esta etapa.
4. **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 Sitio de Patrimonio Mundial, proponen como opción la construcción de un nuevo molo de abrigo en la zona de San Mateo.
5. **San Mateo (solo zona de acopio).** Varios plantean 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 Sitio de Patrimonio Mundial y borde costero.
6. **San Mateo (solo apostadero naval y marina).** Se 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.

2.2. Condiciones para la ampliación portuaria

7. **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.

Otros 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.

2.2. Condiciones para la ampliación portuaria



En relación al **cómo**,
los elementos
mencionados fueron:

Usos del espacio portuario

- Separación o mixtura de movimiento de carga y pasajeros.
- Incluir otros usos: pesca, deportes, lancheros.
- Áreas de respaldo: distintas posturas sobre ubicación e impactos.
- Frentes de atraque: distintas posturas sobre ubicación y disposición
- Otras propuestas: mover buques de la Armada, edificios administrativos EPV.

Accesos y logística

- Se solicita más información sobre las soluciones de acceso del proyecto de ampliación.
- 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 transporte y almacenamiento de cargas peligrosas.

Enfoques

- Gestión de riesgos (desastres naturales y crisis climática)
- Estrategia de sustentabilidad (Puerto Verde).
- Eficiencia operacional

2.2. Condiciones para la ampliación portuaria



En relación al **cómo**, los elementos mencionados fueron:

Con respecto al proyecto actual de ampliación, las posturas planteadas se organizan en 3 ámbitos:

Referencias a Impactos negativos de significancia

- Afectación al Sitio Patrimonio Mundial.
- Barrera significativa para el acceso al borde costero.
- Limitaciones importantes a las vistas del paisaje marino.
- No considera integralmente usos y actores de actividades distintas al transporte de carga.
- Impacto vial.
- Contaminación del aire y acústica.
- Impactos temporales en la fase de construcción.
- Para algunos participantes, menoscaba el valor urbano de la ciudad, aumentando el deterioro actual y coarta sus posibilidades de desarrollo.

Medidas de mitigación identificadas por los participantes.

- Planificación estratégica que permita compatibilizar el crecimiento de la actividad Portuaria con el desarrollo urbano.
- Considerar en el diseño elementos y acciones que le den mayor porosidad al acceso al borde costero y transparencia.
- Gestión operacional y logística que limite la altura del apilamiento 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.

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.

2.2. Condiciones para la ampliación portuaria

Existe un amplio consenso en la necesidad de expandir física y operacionalmente el Puerto, para lo cual se plantearon diversos temas referidos a las **condiciones asociadas a una futura ampliación:**

1) Sobre los usos del espacio portuario:

- Sobre los terminales de carga y pasajeros: algunos participantes opinan que deben separarse claramente; otros plantean que pueden tener usos mixtos.
- Algunos plantean que las actuales aguas abrigadas solo deben permitir el movimiento de carga y de pasajeros, no el acopio de contenedores. Otros señalan que el movimiento de carga y las áreas de acopio deben estar lo más cerca posible.
- 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.
- Edificios administrativos localizarlos en la ciudad.
- Mover buques de la armada para liberar espacio

2.2. Condiciones para la ampliación portuaria

2) Áreas de respaldo (acopio)

- Necesitan estar lo más cerca de los sitios de atraque para optimizar la operación.
- Se requiere más espacio para acopio por el aumento del tamaño de 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.

3) Frentes de atraque

- Nuevos frentes de atraque dentro de aguas abrigadas.
- Frente de atraque más largo y lineal extendiendo el T1.
- Ampliar el espigón hacia el molo y ubicar ahí los frentes de atraque.

2.2. Condiciones para la ampliación portuaria

4) Accesos y logística de transporte.

- Se solicita más información sobre las soluciones de acceso del proyecto de ampliación.
- 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.

5) Enfoques generales mencionados:

- Gestión de riesgos por desastres naturales y la crisis climática
- Adoptar una estrategia de sustentabilidad en su gestión (Puerto Verde).
- 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.

2.2. Condiciones para la ampliación portuaria

- 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.

2.2. Condiciones para la ampliación portuaria

6) Referencias a Impactos negativos de significancia

Quienes se refirieron a impactos negativos, lo hicieron en su mayoría a los siguientes temas:

- Afectación al Sitio Patrimonio Mundial.
- Barrera significativa para el acceso al borde costero.
- Limitaciones importantes a las vistas del paisaje marino.
- No considera integralmente los usos y actores de actividades distinta al transporte de carga.
- Impacto vial.

Algunos también se refirieron a:

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

2.2. Condiciones para la ampliación portuaria

7) 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. Se mencionan ideas tales como construcción de playas artificiales, liberación de áreas que hoy no son accesibles a la comunidad y habilitación de acceso a lancheros.
- Gestión operacional y logística que contenga y limite la altura del apilamiento de contenedores.

- Algunos participantes consideran que el impacto en el Sitio de Patrimonio Mundial 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.

8) 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.

2.3. Relación con San Antonio

Estrategias planteadas



Competitividad.

Que Valparaíso adquiera o recupere una posición de liderazgo.



Complementariedad.

Valparaíso como respaldo o apoyo de San Antonio, incluyendo coordinar y facilitar el movimiento de cruceros. Se plantea que esta estrategia puede abrir la puerta para redistribuir la inversión estatal.

2.3. Relación con San Antonio

Una referencia recurrente en el diálogo sostenido fue 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.

CONTENIDOS

1. Descripción del proceso y resultados generales

2. Temas planteados en los diálogos

2.1. Vocación portuaria

- Complementariedad y sinergia con otras vocaciones
- Contribución del puerto a la ciudad y mecanismos de diálogo
- Planificación y gobernanza ciudad-puerto

2.2. Ampliación portuaria y aguas abrigadas

- Aguas abrigadas
- Condiciones para la ampliación portuaria
- Relación con San Antonio

2.3. Borde costero y ciudad

- Convivencia de múltiples usos
- Puerto y patrimonio
- Turismo de cruceros



3. BORDE COSTERO Y CIUDAD

3.1. Convivencia de múltiples usos



Reconocimiento
de diversidad de
usos

Portuario

Deportivo

Turístico

Científico

Artístico - cultural

Patrimonial

3.1. Convivencia de múltiples usos

Mejorar accesibilidad al borde costero

- Permeabilidad: diseño amigable en zonas rígidas y puntos de conexión con la actividad portuaria en zonas fluidas.
- Continuidad al borde costero: diferenciando las áreas de acceso al puerto, pero integrándolas al borde de manera armónica.
- 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.
- Optimización de áreas: renovar o activar zonas subutilizadas.

Posturas sobre el borde "rígido"

- Algunos indicaron que las áreas rígidas deberían movilizarse 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.
- 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.

3.1. Convivencia de múltiples usos

- Existe consenso sobre 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 identificaron diversos usos en el borde costero como:
 - Uso portuario
 - Uso deportivo
 - Uso turismo
 - Uso científico
 - Uso artístico - cultural
 - Uso patrimonial
 - Uso educativo
- Junto con reconocer los diversos usos, existe amplio consenso en la necesidad de

mejorar la accesibilidad en las zonas fluidas del borde costero, para lo cual se debe considerar elementos como:

- Permeabilidad: diseño amigable en zonas rígidas y puntos de conexión con la actividad portuaria en zonas fluidas.
- Continuidad al borde costero: diferenciando las áreas de acceso al recinto portuario, pero integrándolas al borde de manera armónica.
- 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. Se propone la construcción de marinas deportivas públicas.
- Optimización de áreas: renovar o activar zonas subutilizadas.

3.1. Convivencia de múltiples usos

- Respecto de la manera de abordar el borde rígido se identificaron dos posturas:
 - De manera minoritaria se indicó que las áreas rígidas deberían tender a movilizarse 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.
 - 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.

3.2. Puerto y patrimonio

Ampliar la definición de patrimonio

- No es sólo “terrestre”, sino también marítimo/portuario y subacuático. Vinculado a ser puerto.
- Es material e inmaterial, natural y construido.
- No es solo el Sitio de Patrimonio Mundial, sino toda la ciudad.
- Es motor de desarrollo: activo clave para la revitalización de Valparaíso (repoblamiento, turismo).

Patrimonio y ampliación portuaria

- Un grupo en desacuerdo con la ampliación en el centro de la bahía porque sería incompatible con el resguardo y proyección del patrimonio (vistas y acceso al mar) y tendría impactos irreversibles. Preocupación por impactos en actores y zonas claves en términos patrimoniales (lancheros, Muelle Prat, dique flotante).
- 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).

3.2. Puerto y patrimonio

Rol de EPV en la protección del patrimonio

Puede colaborar, pero es responsabilidad compartida con otros.

Debe tener rol más activo en fomentar (educación, información, recuperación) el desarrollo del patrimonio portuario y aquel directamente vinculado a sus operaciones. Se mencionaron diversas propuestas específicas.

Un participante propone generar un órgano especializado en patrimonio dentro de la gobernanza del puerto, para administrar la Zona Típica.

3.2. 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 y reactivación económica de Valparaíso (replamamiento, 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).

3.2. Puerto y patrimonio

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.
- Un participante propone generar un órgano especializado en patrimonio dentro de la gobernanza del puerto, para administrar la Zona Típica, con foco en su desarrollo integral y presidido por el Municipio.

3.3. Turismo de cruceros



- Capacidad de carga de la ciudad y oferta de servicios para turistas: ¿cuál es el turismo que Valparaíso quiere y es capaz de sostener?
- Tamaño de mercado y contribución a la ciudad de la industria de cruceros: diferentes posturas en cuanto al potencial y contribución al desarrollo.
- En relación a los muelles de cruceros: posturas distintas sobre separar o combinar carga y pasajeros.
- En relación al terminal de pasajeros: se plantean distintas alternativas de emplazamiento, para algunos siendo esencial la ubicación en el centro de la ciudad. Algunos proponen que se ubique en Plaza Sotomayor, otros que se quede en Barón.

3.3. Turismo de cruceros

Gran número de participantes coinciden en que el turismo de cruceros ha tenido una baja significativa y esperan que el proyecto de ampliación incluya a la industria. Los aspectos que más se mencionaron respecto de este tópico fueron:

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

- Algunos plantean que es necesario que la ciudad defina cuál es el turismo que se quiere y que la ciudad es capaz de integrar y acoger.
- Muchos expresan preocupación por las brechas que hay para acoger adecuadamente una mayor demanda. Se menciona con mucha preocupación la seguridad y el aseo, y también la infraestructura (hoteles, restaurantes, museos), servicios para el turista, competencias de trabajadores del turismo, etc.

- Algunos plantean que la relación entre el turismo y la ciudad debe sostenerse en un vínculo con el borde costero como un total (circuito 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, es un mercado pequeño, específico y concentrado, con pocas posibilidades de crecimiento y se estima un futuro incierto post pandemia.
- Para otros, tiene un enorme potencial y se deben realizar las inversiones necesarias para que esa oportunidad se pueda aprovechar.
- Respecto de su contribución al desarrollo de la ciudad se constatan dos visiones. Algunos sostienen que el aporte a la economía es muy bajo (turistas de crucero no realizan actividades en Valparaíso y las compañías no trabajan con empresas locales). Otros, por el contrario, argumentan que existen un mercado integrado localmente que genera gran cantidad de empleo e ingresos importantes a la ciudad y que su potencial es aún mayor.

3.3. Turismo de cruceros

3) En relación a los terminales de cruceros, se registran las siguientes perspectivas:

- Separar terminales de carga y pasajeros. Participantes interesados en proteger las necesidades del movimiento de carga y de pasajeros, plantean 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.
- 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.
- Algunos participantes proponen ubicar el muelle de pasajeros donde hoy está el espigón.

4) En relación al terminal de pasajeros.

- Algunos señalan que debe estar cerca del terminal de cruceros. Para algunos es esencial la ubicación en el centro de la ciudad. Se requiere 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.

VAL
PAL
RA
ÍSO

Rumbo a los 500 años

Dialoga

SOBRE EL DESARROLLO
DE LA CIUDAD PUERTO



Fundación
Casa de la Paz

Gracias