

**IMAGEN URBANA DE VALPARAÍSO: ENTRE  
PATRIMONIO, PUERTO Y TURISMO ¿QUÉ QUEDA?**

**Camila Hernández Vargas\***

\*Socióloga de la Universidad de Valparaíso. Directora de Proyectos, Intermedia Consultores Ltda.

[camila.h@intermediaconsultores.cl](mailto:camila.h@intermediaconsultores.cl)

## RESUMEN

La renovación urbana de Valparaíso, ha sido paulatina desde los '90 tomando impulso en la primera década del 2000. La declaratoria patrimonial Unesco; los planes de desarrollo turístico; y la apuesta por diversificar o ampliar los terrenos fiscales que bordean el mar, son transformaciones que han desarrollado una imagen urbana que, sin embargo, visibiliza un conflicto de intereses, anteriormente obviado. Por tanto, urge entonces, no solo el interés de establecer cuáles son los espacios de mayor inversión y promoción a nivel urbano, sino también, esbozar un modelo inclusivo de gestión que permita proyectar los otros territorios de la ciudad, atendiendo a su contexto topográfico..

**Palabras clave:** Valparaíso - gestión urbana - imagen urbana – cerrismo.

## ABSTRACT

The tendency for urban renewal of Valparaiso was gradually growing since the 90s with strongest impuls in the first decade of 2000. The declaration of Unesco heritage, tourism development plans and the commitment to diversify or expand public areas by the sea are all transformations that have developed an urban image which, however, makes previously overlooked conflict of interest highly visible. Therefore it is urgent not only to show interest in establishing which spaces at urban level have higher investment and promotion value, but also to outline an inclusive management model that would allow projecting of the other areas of the city according to their topographical context.

**Key words:** Valparaiso - urban management - urban image - cerrismo.

## INTRODUCCIÓN

En 1941 se dicta el Plan Regulador de Valparaíso, primera regulación global en toda la planta urbana de la ciudad. Este plan definía los usos de suelos, demarcaba la extensión urbana y consolidaba la estructura vial, defendiendo su trazado y las líneas oficiales de propiedad. Sin embargo, la oleada de éxodos, principalmente de familias inversoras en el desarrollo económico de la ciudad, junto a la transformación de Valparaíso como ciudad-puerto a ciudad con Puerto, durante gran parte el siglo XX, ciertamente produjo una baja en la tasa de crecimiento de la población y, con ello, un estancamiento del desarrollo urbano<sup>1</sup>.

Con todo ello, en 1965, se aprueba el Plan Intercomunal de Valparaíso y, ese mismo año, se inicia el proyecto de Remodelación Urbana que tenía como objetivo la configuración del 'Nuevo Centro Cívico' para la ciudad. Así, se construyen edificios en altura como la Torre Barroso, el Edificio SERVIU (Servicio de Vivienda y Urbanismo) y la Intendencia Regional, entre otros. De manera consecuente, la reformulación del Plan Regulador Comunal, en 1988<sup>2</sup>, termina sustituyendo el 'tejido unificado' por la construcción en altura.

Posteriormente, a mediados de los 90s, se impulsaron inversiones que pudiesen **recobrar el desarrollo económico y social de Valparaíso**. Se desarrollan programas de pavimentación y vivienda social en los cerros de la ciudad; se diseñan y construyen calles que conectan las cimas de la ciudad con el mar; se mejora la Ruta que une Valparaíso y Santiago y la pavimentación de la cuesta de 'La Dormida'; y por último, en el conjunto de la ciudad se diseña "un plan de optimización de la estructura vial, replanteando el sentido del tránsito en las principales calles, renovando el sistema de semáforos, mejorando los pavimentos y rediseñando los radios de giro y anchos de calzada" (MINVU; Gobierno de Chile & Junta de Andalucía; Embajada de España, 2005: p. 383).

La imagen que se levanta sobre la ciudad busca reorientarse. Por un lado, se profundizan actividades que desde años se venían tratando en la ciudad, como por ejemplo, el turismo y la vida universitaria. Y, por otro, la re-visibilización de este

<sup>1</sup> Desde 1960 esta fue inferior al 1%, incluyendo períodos en que no hubo crecimiento, de 1960 a 1970 (Informe SUBDERE, 2005: p. 17).

<sup>2</sup> Este Plan no recibirá modificación alguna, hasta el año 2005.

territorio a nivel nacional e internacional se justifica y concretiza a través de la anhelada declaratoria patrimonial de UNESCO en el año 2003.

Con ambas iniciativas, lo que se busca es regenerar el tejido social y readecuar la actividad laboral. De manera que, tanto los sectores que se desea impulsar económicamente, como la rehabilitación de viviendas, entornos y vías de acceso a la ciudad, obedecen a un **proceso de renovación urbana**.

Mientras se tramita la postulación de Valparaíso como ciudad patrimonial (desde 1999 hasta 2003), la incipiente política de atracción de inversores y residentes es efectiva, si se considera la gran demanda por suelos que -fruto del *boom* patrimonial en curso- suben más del 100% en los sectores de El Almendral y Borde Costero (datos de Informe SUBDERE, 2005: p. 63). Desde entonces, se aprecia que **la especulación de los suelos en algunos sectores de la ciudad comienza con la postulación de Valparaíso a la UNESCO** (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura), cuestión que hace situar este hecho como uno de los elementos que gatilla en modo constante la llamada renovación urbana.

De otra parte, desde hace 11 años se comienza a implementar el Plan de Desarrollo de Puerto Valparaíso (**PDPV**), ambicioso proyecto que aspira integrar o adjudicarse la constitución del megapuerto para Chile.

Este plan, cumpliendo o no con sus aspiraciones, de igual manera advierte que la ampliación de la infraestructura portuaria es necesaria, si se aprecia que "la Empresa Portuaria de Valparaíso (**EPV**) y sus concesionarios TCVL y TPS durante los doce meses de 2014, movilizaron un total de 11.080.861 toneladas de carga, una cifra inédita a la fecha<sup>3</sup>.

Según declaraciones de Harald Jaeger, gerente general de EPV, "el PDPV se entiende a partir de dos necesidades básicas: el puerto debe crecer y, al mismo

<sup>3</sup> EPV logra récord histórico al movilizar 11 millones de toneladas en 2014, Puerto Valparaíso, 15 de enero 2015, en línea <http://www.puertovalparaiso.cl/weblectorrealinfo/shnoti.aspx?noticia=3513&edicion=75&sitio=49> [consulta 19 de enero de 2015]

tiempo, abrir el borde costero a la ciudadanía. Al primer eje, apunta la ampliación del Terminal 1 y las obras del Terminal 2, actualmente en ejecución, mientras que en el segundo tenemos el proyecto Puerto Barón<sup>4</sup>. Y, es precisamente esto, lo que nos advierte que el **desarrollo portuario** si bien ya no es el **protagónico** en materia laboral, si lo es, **dentro de la renovación urbana** de Valparaíso.

Ciertamente, "las disputas dentro de lo que percibimos como ciudad pasa por criterios de política pública y privada que determinan el cómo hacer y proyectar una ciudad, y al mismo tiempo, a sus ciudadanos" (Lacarrière, 2007: p. 55).

Paralelo a los dichos del alcalde en cuanto a, como comuna "nos proponemos enfrentar el porvenir en torno a tres grande ejes: La Ciudad Patrimonial, el Rol Portuario y la Sociedad del Conocimiento"<sup>5</sup>, existe debate entre los otros organismos que administran el territorio, en tanto, unos señalan que 'no podemos transformar Valparaíso en un museo' 'Valparaíso es una ciudad puerto no una ciudad mall' o 'la ciudad no se puede acotar a los intereses inmobiliarios'. Como se verá a continuación, los intereses en entorno al Patrimonio, el Turismo y el Puerto, actualmente, están en conflicto.

Desde allí, este artículo parte del supuesto de que: del proceso de renovación, deviene la construcción de una imagen urbana de Valparaíso que propone un desarrollo e inversiones hacia sectores muy específicos de la ciudad, en completa desatención de otros.

## MATERIALES Y MÉTODOS

Durante el 2011, en el marco de un estudio para la tesis de pre-grado, se realizaron treinta y cuatro entrevistas en profundidad (semiestructuradas) a los

<sup>4</sup> "Puerto en Yolanda no será posible si la gente no lo quiere", Mundo Marítimo, 24 de marzo de 2014, el línea <http://mundomaritimo.cl/noticias/puerto-en-yolanda-no-sera-posible-si-la-gente-no-lo-quiere> [consulta: 20 de diciembre 2014]

<sup>5</sup> Los tres ejes que marcarán el futuro. Diario El Mercurio de Valparaíso, 23 de abril de 2012, en línea <http://www.mercuriovalpo.cl/impres/2012/04/23/full/12/> [consulta: 20 de Diciembre de 2015]

residentes de los Cerros Alegre y Concepción<sup>6</sup>. Paralelo a ello, se hizo un 'barrido teórico' sobre investigaciones anteriores con estrecha relación a los objetivos del estudio. Y por último, se analizaron algunos documentos oficiales de las administraciones públicas relacionadas al patrimonio y turismo.

En aquella oportunidad, el análisis de contenido realizado a través del programa Nvivo, intentó respetar lo más posible las expresiones y lógicas discursivas de los entrevistados, creando muchas veces, categorías a partir de códigos *in vivo* que sintetizaban opiniones.

Las conclusiones derivadas de aquel estudio, hoy, se re-analizan y comparan con nuevos datos. A la vez que, se incorpora información referente a los proyectos en torno a los terrenos fiscales-portuarios, también, se analizan los sucesos ocurridos años posteriores al 2011, por medio de la revisión sistemática de periódicos locales y otros medios de información que mencionan los proyectos de desarrollo urbano-portuario en Valparaíso.

Tanto para el primer estudio, como para el realizado actualmente, la búsqueda de datos e información se orientó por el criterio de saturación de los datos, esto es: hasta el punto en que ya no se obtiene nueva información y ésta comienza a ser redundante, el estudio finaliza.

A modo de traducir la información, para algunos casos, se recurrió al diseño de planos que sintetizan conclusiones en torno a la gestión patrimonial, turística y portuaria de la ciudad.

## Área de Estudio

En primer término podríamos mencionar que la definición y construcción del espacio, según Timms Duncan, está dada "por el equipamiento funcional y programático lo que determina una función y uso variable a cada momento en la ciudad" (Duncan citado en Ruiz, 2001: p. 140). Pol y Valera (en Reyes & Novoa, 2010),

<sup>6</sup> El tipo de muestro fue no-probabilístico y dado el carácter cualitativo del estudio se utilizó el procedimiento de bola de nieve.

en tanto, destacan la relevancia que cobra la **planificación urbana** con respecto a si “permite su uso para actividades de carácter social, formales e informales” (p. 44), según el tipo y cantidad de servicios que provea o la planeación que se le ha otorgado: sector comercial, bancario o residencial, por ejemplo.

En razón a lo anterior, la política pública de la ciudad, sea a partir del propio gobierno local o bien central, privilegia una determinada **proyección de ciudad**, y con ello, implementa a través de sus programas de inversiones, una imagen que determina aspectos visibles o físicos que a su vez modifican las prácticas de los habitantes.

Según Lacarrieu (2007), la imagen urbana se puede construir a partir de **arreglos espaciales, sociales y culturales** “que tienden a la comprensión en un determinado tipo de mirada sobre los espacios y comportamientos según los trazos urbanos que se quieren exhibir e iluminar, frente a otros que se procura silenciar (p. 51)

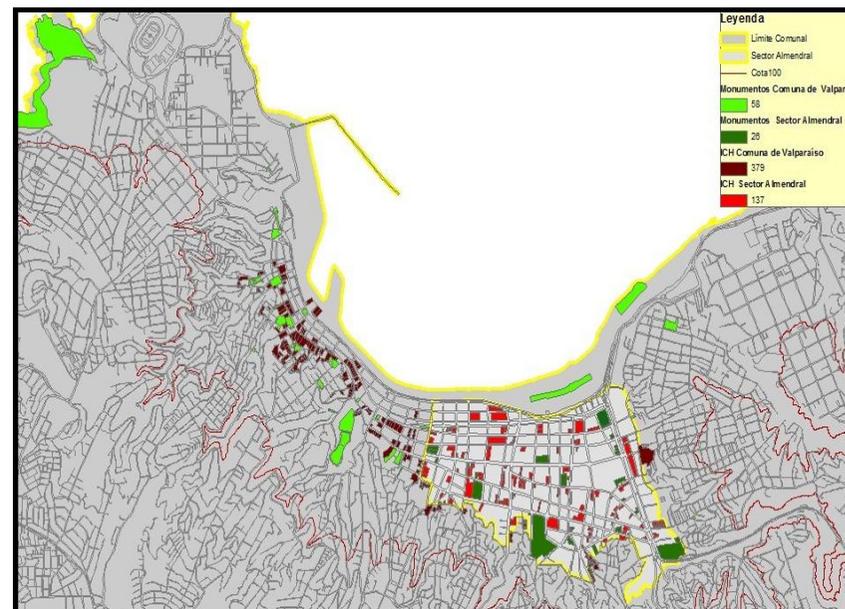
Dada las transformaciones que han ocurrido en la ciudad de Valparaíso, tratadas aquí, como parte de una renovación urbana, se torna interesante identificar cómo se ha ido gestando la imagen urbana y a qué sectores de la ciudad refiere concretamente, pues solo así, se podrá determinar qué sectores de la ciudad carecen de inversión y promoción dentro del desarrollo de ciudad. Y en última instancia, qué visión o modelo sería oportuno utilizar para integrarlos a futuros programas propios de la gestión urbana.

## RESULTADOS

Patrimonio ¿qué sector(es)?

El patrimonio material protegido en Valparaíso (Ver Figura N°1) lo constituyen los 437 Monumentos e Inmuebles con Conservación Histórica (ICH) que se concentran en el Plan (el 37,3% de los atributos patrimoniales de la comuna los concentra el barrio El Almendral). Desde los pies de los cerros que recorre la Avenida Argentina, pasando por los cerros que miran al mar (desde la Avenida Alemania), hasta llegar al rincón de la Caleta El Membrillo. Como zonas aisladas, aparecen los inmuebles de Cerro Barón, Cerro Playa Ancha y Borde Costero, respectivamente.

**Figura N°1:** Plano Inmuebles de Conservación Histórica.



[Fuente: *Presentación Valparaíso, Cómo vamos, 2012*]

Tal como advierte el geógrafo Luis Álvarez, “el espacio areolar de la planificación tradicional en Valparaíso no es constatable: lo dominante es una **‘territorialidad reticular’**, con claros y precisos nodos de desarrollo urbano” (Álvarez, 2001: p. 13). Y, en concordancia a ello, los ICH se sitúan principalmente en ‘El Plan’ de la ciudad, es decir, en el diseño planimétrico que se configuró a partir de rellenos sobre la línea de costa para ampliar las áreas planas tanto de la zona Puerto como la zona de El Almendral, hacia fines del siglo XIX.

No obstante a ello, la declaración de Valparaíso por parte de Unesco, se acota a la **Zona Protegida y de Amortiguación**, considerando, así: el entorno de la Iglesia La Matriz, Plazuela Santo Domingo, Plaza Echaurren, Calle Serrano, Muelle Prat, Plazas Sotomayor y Justicia, Museo del Mar, Calle Prat, Plazuela Turri, Cerros Concepción y parte de Cerro Alegre.

No obstante, la nominación de Valparaíso como Patrimonio de la Humanidad se realiza en torno a una confusa categoría de '**Paisaje Cultural**' que reconoce: "el carácter de la ciudad está dado por una continua respuesta al paisaje, la mantención del anfiteatro natural de su emplazamiento, la mezcla de diferentes tipos de edificaciones, y la persistencia de los rasgos urbanos característicos (escaleras, pasajes, etc). [Resaltando]. [...]. La manera en que el diseño urbanístico de Valparaíso se ha adaptado a los requerimientos del sitio es completamente única en Latinoamérica, y que su arquitectura es muy diversa y rica, presentando desde grandes edificios públicos hasta edificaciones vernaculares"<sup>7</sup>

Así, esta categoría, no solo fue objeto de dudas entre los habitantes, sino incluso, en las autoridades encargadas de implementar y dirigir las inversiones en material de renovación y gestión patrimonial. La Oficina de Gestión Patrimonial, el Programa de Renovación y Desarrollo Urbano de Valparaíso (**PRDUV**), o la propia Municipalidad, al menos en principio, no tenían claridad sobre qué zonas, recursos y beneficios refería la gestión, en tanto si, aludía a un paisaje que abarca toda la ciudad o a zonas protegidas que más bien la sectorizan.

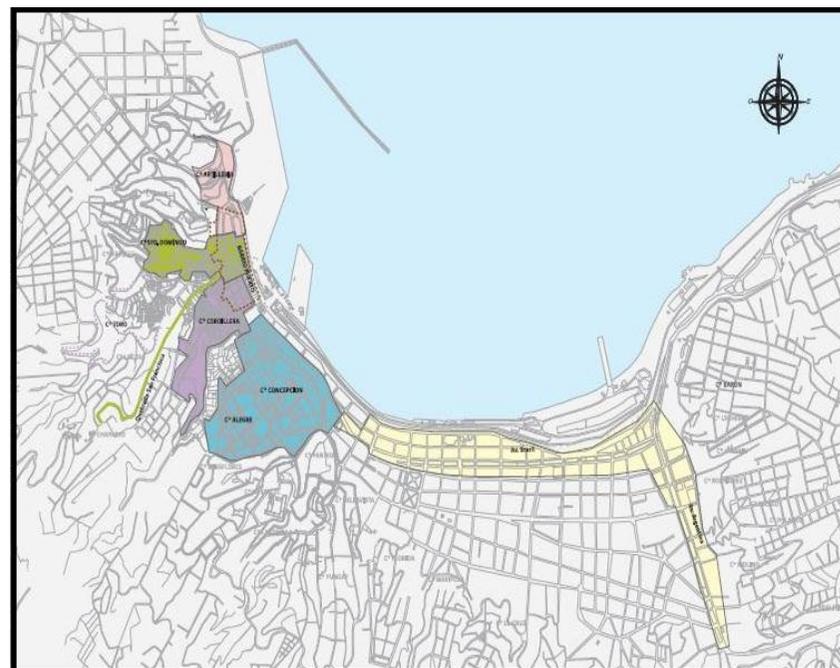
El PRDUV, propiamente tal, se crea con 48 millones de dólares que puso el Estado chileno más los 25 millones de dólares que aprobó como crédito el Banco Interamericano del Desarrollo (BID) en el año 2007. Los 73 millones de dólares se utilizaron para iniciar mejoras que fueron, desde aumentar, capacitar y sistematizar el cuerpo administrativo municipal, hasta materializar las mejoras urbanas en los llamados Entornos Patrimoniales Integrados (**EPI**).

Esto, dado que el propio Consejo Internacional de Monumentos y Sitios de Unesco (**Icomos**), recomendó ajustar el Plan de Manejo diseñado por el municipio para tomar los aspectos del paisaje cultural del patrimonio de la ciudad que, no son necesariamente, parte de la declaratoria oficial de Patrimonio, pero que sí conforman el conjunto de ciudad incorporando a la misma estructura de gestión otros atributos de la ciudad.

<sup>7</sup>¿Cómo llegó Valparaíso a ser patrimonio de la humanidad?, Educar Chile, 23 de Junio de 2003 en línea <http://www.educarchile.cl/Portal.Base/Web/VerContenido.aspx?ID=76661> [consulta: 27 Noviembre 2011]

En tal caso, como se muestra en Figura N°2, los cinco EPI conformados, de izquierda a derecha, fueron: Cerro Artillería-Plaza Aduana; Barrio Puerto-Cerro Santo Domingo; Plaza Justicia-Cerro Cordillera; Barrio Financiero-Cerros Alegre y Concepción; y finalmente, Avenida Brasil-Barrio Barón.

**Figura N°2:** Plano Entornos Patrimoniales Integrados.



[Fuente: Plano PRDUV, Sistema de Monitoreo. Valparaíso, Cómo vamos]

Es en estas zonas donde, para el año 2009 se invierte primordialmente en equipamiento de la ciudad y para el 2010 en la disminución de residuos sólidos, siendo muy bajos los montos de inversión en 'recuperación de bienes de inmuebles privados', 'desarrollo económico' y 'comunicación y participación' (Según Indicador de Gestión Pública y Planificación, Sistema de Monitoreo Participativo, Valparaíso Cómo Vamos, 2012).

Si bien es cierto, como aclara Denis Ricard (secretario general de la Organización de Ciudades Patrimonio del Mundo) que “la primera obligación a partir del nombramiento de la Unesco, es con el territorio muy preciso, muy delimitado”<sup>8</sup>, las 70 hectáreas inscritas por Unesco el año 2003 dejan fuera el área de puerto y los demás cerros. Estas áreas, desprovistas de un Plan Director que las regulara, resultaron ser un espacio de disputa para proyectos de diversa índole.

La gran confusión en torno a las zonas de inversión que ejecutaron los programas originados tras la declaración, es clarificada por el Secretario Ejecutivo del Consejo de Monumentos Nacionales (CMN), Emilio de la Cerda, cuando afirma que: “la planificación en materia de conservación patrimonial no debe acotarse sólo a las áreas protegidas”<sup>9</sup>.

Esto, precisamente, lo ratifica el **informe de Icomos** en 2014, al advertir que “el sitio de patrimonio mundial y su zona de amortiguamiento se rigen por las disposiciones de la normativa que establece el Plan Regulador de Valparaíso –en vigencia desde el 17 de abril de 1984– y sus enmiendas, entre las que cabe mencionar la declaración de ‘Inmuebles y zonas de conservación histórica, cerros del anfiteatro, plan borde mar y acantilados’, incorporada en 2004, y la declaración de ‘Zonas de conservación histórica Almendral y Cerros Placeres y Esperanza’, incorporada en 2005”<sup>10</sup>.

Precisando de una vez, dentro los residentes entrevistados en año 2011, se visualiza una controversia con respecto a la renovación urbana porque para muchos habitantes de la ciudad no quedó claro si los programas de inversión tras la declaratoria patrimonial aludían al ‘Paisaje Cultural’ en atención a integrar los diversos sectores de la ciudad, o bien se privilegian las llamadas ‘Zonas Protegidas’ por interés de reacondicionar el valor histórico propio que concentran, a través de la inversión focalizada en zonas donde, por cierto, existe un alto nivel socioeconómico (con una mayor expectativa de conservación y mantención de tipo privado), en detrimento de

<sup>8</sup> Experto en patrimonio afirma que conflictos por malls son comunes. Diario El Mercurio de Valparaíso, 26 de febrero de 2014. p. 7.

<sup>9</sup> Proyectos Fuera de la Zona Patrimonial pueden afectarla, Diario El Mercurio de Valparaíso, 19 de Febrero de 2014.

<sup>10</sup> Informe Icomos 2014 En: <http://www.valparaisopatrimonio.cl/index.php/noticias/173-informe-unesco-sobre-patrimonio-de-valparaiso> [consulta 20 de Diciembre]

otras zonas, con alta desocupación de inmuebles o deterioro acentuado de los mismos.

Las cuestiones planteadas anteriormente, han incidido de manera directa en la sensación que algunos habitantes tienen respecto a que no se les ayuda para mejorar sus viviendas, iniciar inversiones, ni tampoco se les informa y hace partícipes de los beneficios que tienen por estar dentro del ‘Paisaje’ o anfiteatro que, a fin de cuentas, es Valparaíso.

Turismo ¿qué lugar son?

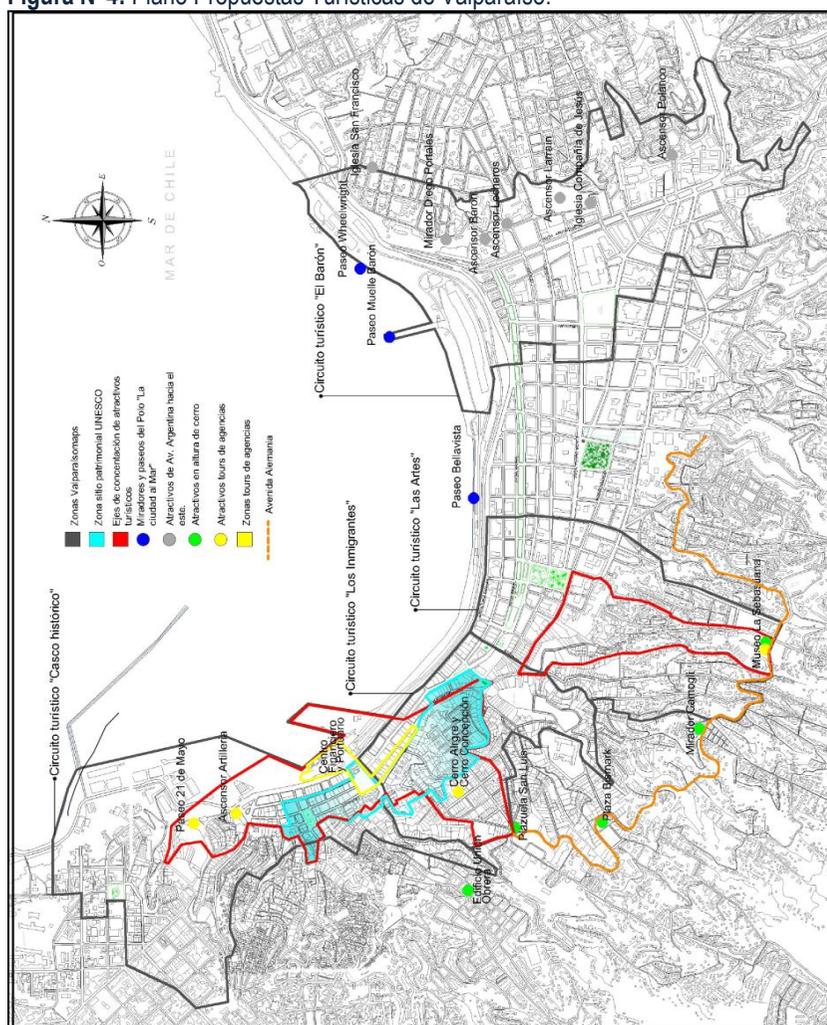
Algo similar a la gestión patrimonial, ocurrió con la gestión turística. La planificación del turismo en Valparaíso a cargo de la Dirección Técnica del **Plan RUMBO**, licitó estudio a la consultora catalana Chías Marketing<sup>11</sup> para que identificara los atractivos turísticos de la ciudad, como: miradores y paseos; ascensores; museos; edificios patrimoniales; monumentos; espacios públicos; iglesias y mercados.

Evidenciando el impacto económico que ha tenido el sitio patrimonial definido por UNESCO, el plano de Plan Rumbo (ver Figura n° 3), se resume en dos zonas: una, desde el plano de Cerro Artillería y Cerro Santo Domingo hasta el límite oriente de Zona Típica, y la otra, es el Cerro Bellavista. Agregándose a este panorama, algunos puntos de atracción ubicados a lo largo del lado este de la Avenida Argentina

<sup>11</sup> Esta consultora a cargo de Joseph Chías, ha implementado planes estratégicos de turismo y posicionamiento de destinos en diferentes ciudades, como Barcelona; Valencia; Buenos Aires; Quito; Río de Janeiro; Sao Paulo; Belo Horizonte; Andalucía; Paraná, entre otras.



Figura N°4: Plano Propuestas Turísticas de Valparaíso.



[Fuente: Elaboración propia del estudio con colaboración del arquitecto Hernán Farmer. El Borde Costero ¿puerto y ciudad?]

En 1997, se concreta la modernización del puerto bajo la ley que convierte los diez puertos chilenos administrados hasta ese entonces por Emporchi, en una empresa autónoma habilitada para otorgar concesiones. Así, la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), resolvió en 1999, la licitación del primer frente de atraque, compuesto por los sitios 1, 2, 3, 4 y 5, donde se concentra cerca del 80% del movimiento de carga y, con el correr de los años, ha continuado licitando los otros cinco sitios. En este sentido, cabe señalar que EPV, no figura como institución que deba someterse a las estructuras administrativas, como las demás empresas del Estado.

Aun cuando el impacto laboral del puerto es mínimo, según informes de 2008: dos de cada 10 porteños tiene una actividad vinculada al puerto; la actividad portuaria aporta un 22 % de las contribuciones y derechos municipales y; representa el 15 % del presupuesto municipal<sup>12</sup>, es también cierto, que los volúmenes de transferencia de carga, desde 2003 a 2013 se han duplicado, pasando de 5.103.507 a 10.257.623 toneladas<sup>13</sup>.

Este crecimiento de la actividad portuaria, para muchos, torna urgente la ampliación de la infraestructura del puerto hacia otros terrenos que bordean el mar. De esta manera, el Plan de Desarrollo de Puerto Valparaíso (PDPV), comprende o busca las siguientes áreas de infraestructura que, no obstante, involucran otro tipo de actividades económicas y de uso (ver Figura n° 5):

- Terminal 1: Terminal Pacífico Sur (TPS) pertenece a la empresa Ultramar (del Grupo Von Appen), a futuro, contempla la extensión del Sitio 3 hacia el nororienté. Este proyecto dice no afectar las condiciones de operación del Sitio 6 del Terminal 2 ni tampoco la operación de la actividad turística del Muelle Prat.

<sup>12</sup> Diario El Mostrador, 29 de Enero de 2013, en línea <http://www.elmostradormercados.cl/destacados/von-appen-urenda-y-licitacion-del-puerto-el-culebron-de-dinero-y-poder-que-sacude-valparaiso/#sthash.eH6mkyMv.dpuf> [consulta 20 de Diciembre de 2014]

<sup>13</sup> Datos Empresa Puerto Valparaíso, Sección Estadística, en línea <http://www.puertovalparaiso.cl/WebLectorReallInfo/Tapa.aspx?sitio=49&edicion=75&cuerpo=502> [Fecha de consulta: 30 de abril de 2014].

- Terminal 2, incluyendo Espigón: corresponde a la empresa española OHL<sup>14</sup>. Sin embargo, es su filial, Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) quien estará a cargo de ampliar el terminal, (la construcción de un nuevo terminal de operaciones y contenedores que dispondrá de un frente de atraque con un calado de 16 metros)<sup>15</sup>.

- VTP (Valparaíso Terminal de Pasajeros) es coordinado por la empresa Agunsa (del grupo Urenda). La actual concesión se emplaza en Bodega Simón Bolívar. Pero, si se aprueba el Proyecto Puerto Barón, VTP se trasladaría a un costado de Terminal 2.

- Puerto Barón<sup>16</sup>: atañe a Plaza Valparaíso S.A. (PVSA), del grupo Falabella. Este proyecto considera un área de 12 hectáreas de terreno, para habilitar un mall, una biblioteca, un museo, y espacios públicos abiertos a la comunidad (paseo peatonal y dos plazas).

Terminal Yolanda y Terminal San Mateo, son proyectos que están siendo analizados, y por tanto, aun no tienen concesionario. Sobre los contratos fijados por EPV sobre los proyectos 'Puerto Barón' y 'Terminal 2', la empresa señala que estas iniciativas "fueron impulsadas tras desarrollarse a lo largo de tres gobiernos, tres alcaldías y tres directorios de la Empresa Portuaria<sup>17</sup>.

Figura N°5: Plan General de Infraestructura Portuaria<sup>18</sup>.



"Con esa definición los sectores poniente y oriente de la bahía de Valparaíso quedarían para actividades portuarias -que precisan de aguas abrigadas-, y la apertura urbana hacia el centro, tal como lo han desarrollado puertos importantes en el mundo como Melbourne Docklands, en Australia; Cape Town, en Sudáfrica; Gunwharf Quays, en Inglaterra; Barcelona, en España; entre otros"<sup>19</sup>, indicó Harald Jaeger, gerente general de EPV.

<sup>14</sup> En 2013, esta empresa gana la concesión, dejando de lado al consorcio liderado por el grupo Urenda que opera a través del Grupo de Empresas Navieras (GEN)

<sup>15</sup> Tcval dio a conocer impacto económico que tendrá ampliación del Terminal 2, Portal Mundo Marítimo, 27 de octubre de 2014, en línea <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/tcval-dio-a-conocer-impacto-economico-que-tendra-ampliacion-del-terminal-2> [consulta: 20 de diciembre de 2014]

<sup>16</sup> El grupo Urenda era el concesionario de la Bodega Simón Bolívar, mas EPV, licita ese terreno a Plaza S.A.

<sup>17</sup> "Unesco: PV valora informe pero advierte que existen contratos vigentes". Diario El Mercurio de Valparaíso, 19 de febrero de 2014, en línea: <http://www.mercuriovalpo.cl/impresa/2014/02/19/full/4/> [consulta 30 de mayo, 2014].

<sup>18</sup> Empresa Puerto Valparaíso, Sección Desarrollo, en línea <http://www.puertovalparaiso.cl/WebLectorReallInfo/Tapa.aspx?sitio=49&edicion=75&cuerpo=493> [Fecha de consulta: 30 de abril de 2014].

<sup>19</sup> "Puerto en Yolanda no será posible si la gente no lo quiere", Portal Mundo Marítimo, 24 de Marzo de 2014, en línea <http://mundomaritimo.cl/noticias/puerto-en-yolanda-no-sera-posible-si-la-gente-no-lo-quiere> [consulta: 20 de diciembre 2014]

Ciertamente, hay diferencias entre el municipio, EPV y el gobierno central. Sobre la construcción de este megapuerto, el Alcalde Jorge Castro señala que “la empresa puerto nos tiró esto que supuestamente iba a ser para 50 años más, y ahora, descubrieron que era para el 2024”<sup>20</sup>.

Respecto al transporte de carga, con la inevitable saturación del acceso sur, el gerente de logística de EPV, Gonzalo Davagnino, señaló que “los proyectos en el corto y mediano plazo responden a la demanda estimada hasta la próxima década”<sup>21</sup>. El MOP, por su parte, estaría invirtiendo en un estudio para definir las condiciones que mejoren el Camino La Pólvara y evaluando el nuevo acceso a la ciudad a través de Quebrada Cabritería.

No habiéndose considerado inversión alguna del PRDUV en la zona portuaria, algunas organizaciones de Valparaíso a través de una carta enviada a la Unesco solicitaron en el año 2012 que se revisara el manejo del terreno portuario.

Sin embargo, el Informe Icomos 2014, da cuenta de que este tema fue discutido antes, en la **27ª reunión del Comité del Patrimonio Mundial, UNESCO (París, 2003)**, donde se le recomendó al Estado chileno “proseguir los esfuerzos para realizar un inventario y proteger la infraestructura relativa a las funciones históricas de la zona del puerto y de los sistemas de transporte; y elaborar planes de gestión de conservación en toda el área del puerto marítimo”<sup>22</sup>

Tal como concluyó el geógrafo, Hoyle (1998)<sup>23</sup> en su recorrido teórico sobre la relación puerto-ciudad, la separación del puerto respecto al tejido urbano y sucesivamente el tejido social, es debido a su propia grandeza. Dicha transformación,

está estrechamente vinculada con el cambio de la economía global, por la cual, algunas viejas zonas de actividad portuaria son abandonadas, otras son trasladadas, y la clásica actividad tiende a diversificarse en sus funciones.

Esto genera, entonces, un **crisol** compuesto: a) la diversificación y especialización de las viejas funciones marítimas, b) la modernización portuaria para las demandas globales, c) el impulso de la actividad de cruceros, d) la revitalización residencial-inmobiliaria de ex – zonas marítimas, y e) la revitalización ciudadana de nuevos espacios “públicos” y comerciales<sup>24</sup>.

Si bien una encuesta elaborada por el Programa de Estudios Sociales y Desarrollo de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (PUCV) dio a conocer en septiembre de 2011, que “un 44% de los encuestados considera ‘positiva’ la construcción de *Mall Plaza Barón* y, así mismo, constató que el 70% cree que el borde costero de la ciudad no debe estar reservado únicamente para actividades portuarias”<sup>25</sup>, las controversias que ha tenido la construcción del *mall* replican la disputa general de optimizar los terrenos fiscales vinculados al puerto.

El Proyecto *Mall Plaza Barón* (ver Figura nº 6) contempla la construcción de un centro comercial de más de 120 mil m<sup>2</sup> con cuatro pisos de altura, que ocupará el 41% de las 12 hectáreas del paseo costero e incluye, además, un muelle de 840 metros. Esta construcción estimada entre la línea férrea de propiedad de EFE y el Océano Pacífico, no cuenta con acceso a ninguna vía pública, y plantea comunicarse con la ciudad, a través de una servidumbre en un paso bajo nivel y otra que se ubicará en calle Simón Bolívar<sup>26</sup>.

<sup>20</sup>Alcalde de Valparaíso critica plan de megapuerto en sector Yolanda, Portal Mundo Marítimo, 07 de Marzo de 2014, en línea, <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/alcalde-de-valparaiso-critica-plan-de-megapuerto-en-sector-yolanda> [consulta: 30 de Mayo, 2014]

<sup>21</sup> Para EPV nuevos accesos en Valparaíso no son prioritarios, Portal Mundo Marítimo, 15 de marzo de 2013, en línea <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/para-epv-nuevos-accesos-en-valparaiso-no-son-prioritarios> [consulta: 30 de Mayo, 2014]

<sup>22</sup> Informe Icomos 2014, cit. ant.

<sup>23</sup> En: Bailey, G., *Un waterfront para Valparaíso y el sacrificio de su imagen portuaria*, Revista El Topo, junio 2011, en línea <http://www.eltopo.cl/un-waterfront-para-valparaiso-y-el-sacrificio-de-su-imagen-portuaria> [consulta: 30 de mayo de 2014]

<sup>24</sup> Ibid.

<sup>25</sup> Proyecto Puerto Barón: Un proyecto acorde a la visión y necesidades de la comunidad, en línea <http://www.proyectopuertobaron.cl/portada-interior/un-proyecto-acorde-a-la-vision-y-necesidades-de-la-comunidad> [consulta: 30 de mayo de 2014]

<sup>26</sup> Por qué el mall Barón es inviable. Ciper Chile, 17 de Junio de 2014, en línea <http://ciperchile.cl/2014/06/17/el-mall-del-muelle-baron-es-inviable/> [consulta: 20 de Diciembre 2014]

**Figura N°6:** Maqueta de Proyecto Mall Puerto Barón<sup>27</sup>.



La propuesta de la empresa Plaza Valparaíso, hace referencia a la regeneración urbana de la ciudad, pero, paradójicamente, el informe de ICOMOS citado anteriormente, advierte que “el nuevo estilo del mall Puerto Barón, a pesar de estar dentro de la legalidad según el Plan Regulador Comunal de la ciudad, significa una ruptura con el paisaje urbano de Valparaíso”<sup>28</sup>.

En tanto al proyecto mega puerto, el mismo informe Icomos señala que “la plataforma, las grúas, y los contenedores apilados representarán un obstáculo para poder ver el mar. Esta obstrucción será enorme si el punto de observación está en la

<sup>27</sup> Proyecto Puerto Barón: Galería de fotos, en línea <http://www.proyectopuertobaron.cl/el-proyecto/el-proyecto> [consulta: 30 de mayo de 2014]

<sup>28</sup> Informe Icomos 2014, cit. ant.

parte plana de la ciudad, frente al recinto portuario, y en los cerros. [...] Se producirá un cambio en el uso del suelo y una depreciación de las propiedades en la parte plana de la ciudad, especialmente aquellas ubicadas en las avenidas Errázuriz, Blanco y Esmeralda, que desde la inscripción del sitio en la Lista del Patrimonio Mundial han sido sometidas a importantes mejoras urbanísticas en sus espacios públicos y a inversiones en la restauración y recuperación de varios edificios históricos emblemáticos”<sup>29</sup>.

Luego, en mayo de 2014, Unesco pide al Estado frenar la ampliación del terminal 2 del puerto y el centro comercial Puerto Barón, hasta determinar su impacto ambiental y patrimonial, y así mismo, le encarga al Estado de Chile que establezca medidas para preservar el patrimonio del sitio protegido para ser evaluadas en la 39ª Sesión del Comité de Patrimonio Mundial que se realizará el 1 de febrero de 2015.

En razón a los hechos anteriores, como contraparte al proyecto Puerto Barón, la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, a fines de octubre de 2014, presentó el anteproyecto Parque de Mar Puerto Barón, basándose en que la ciudad de Valparaíso tiene 0,5 m<sup>2</sup> de áreas verdes por habitante, uno de los índices más bajos de Chile, si se las compara con otras comunas, como Vitacura y Viña del Mar que tienen 12 m<sup>2</sup>.

La propuesta consiste en un parque marítimo (ver Figura n° 7) que cuenta con áreas verdes de recreación, deportes y cultura, y permite la entrada controlada del mar, generando espacios aptos de navegación, baño y competencias náuticas,” con edificios que ocuparían entre un 10 y un 15 por ciento del espacio, planteándose por lo demás, el rescate de la Bodega Simón Bolívar al convertirla en un “palacio de cristal”, hecho con vidrio y conservando sólo la estructura, para que no sea un obstáculo visual para el mar”<sup>30</sup>.

<sup>29</sup> Ibid.

<sup>30</sup> Arquitectos presentan contrapropuesta a mega centro comercial en Valparaíso, Plataforma Arquitectura, en línea <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/756429/arquitectos-presentan-contrapropuesta-a-mega-centro-comercial-en-valparaiso> [consulta: 20 de Diciembre]

Figura N°7: Maquetas Parque de Mar Puerto Barón.



[Fuente: Imágenes extraídas de Prensa UCV31 y PlataformaArquitectura<sup>32</sup>]

## DISCUSIÓN

La renovación urbana de Valparaíso, parece expresar el llamado **urbanismo escenográfico**, donde más allá de la zonificación por funciones, lo que importa es la 'convocatoria de los sentidos' a través de una puesta de escena de lo visual y teatral de la urbe, o de lo que se supone novedoso (Lacarrière, Caman & Girola, citado en Matus, 2010: p. 61).

<sup>31</sup> Arquitectos PUCV presentan anteproyecto como alternativa a mall Puerto Barón, Portal Noticias Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 10 de octubre de 2014, en línea <http://prensa.ucv.cl/?p=36961> [consulta: 20 de diciembre 2014]

<sup>32</sup> Arquitectos presentan contrapropuesta a mega centro comercial en Valparaíso, Plataforma Arquitectura, cit. ant.

Aludiendo a la declaración del alcalde de la ciudad "paulatinamente aparecen nuevas realidades urbanas, culturales y artísticas que dan cuenta de otro clima de ciudad. Y así, vamos identificando nuestros objetivos de futuro"<sup>33</sup>. Al parecer, el 'paisaje' es uno de los conceptos que, hoy en día, determina el valor de las ciudades. Como tal, este valor urbano en torno a lo característico de una ciudad, se construye como una imagen que intenta cautivar la mirada de lo global, a través del turismo; la conservación patrimonial certificada por alguna organización internacional, como es Unesco; o la promoción de inversionistas que apuestan por un *waterfront*, o espacio frente al mar.

Sin embargo, la gestión urbana desarrollada por los organismos que gestionan la ciudad, no ha tomado lo suficientemente en cuenta a los habitantes. El mismo informe de Icomos (citado anteriormente), concluye que el plan de manejo patrimonial "carece de ciertas características relativas a la interpretación del Valor Universal Excepcional del sitio de patrimonio mundial y a la participación de los principales actores de la ciudad".

A partir de las entrevistas realizadas en año 2011, los residentes tienden en coincidir que **las actividades económicas propuestas, no guardan coherencia entre sí**. Por un lado, el turismo patrimonial y el comercio de grandes tiendas (*malls*) degradan la imagen y estética patrimonial que, se supone, debe ser protegida. Y, por otro lado, el fuerte impulso inmobiliario conflictúa la relación de la ciudad con el puerto<sup>34</sup> pues, la pérdida de la actividad portuaria no es sólo es vista en términos económico-laborales, sino también en términos espaciales y visuales.

Aun reconociendo que dentro el desarrollo de ciudad surgen siempre los conflictos entre tiempos burocráticos, tiempos comerciales y tiempos de los habitantes, resulta inaudito, la ausencia de un Plan Director que regulara la fuerte inversión inmobiliaria incluso antes de la declaratoria 2003.

En respuesta a esta situación, el propio Estado chileno, respondiendo a los requerimientos planteados por Icomos, ha creado un Comité de Conservación del Sitio Área Histórica de la Ciudad Puerto de Valparaíso. La administración local, por su parte,

<sup>33</sup> Los tres ejes que marcarán el futuro. Diario El Mercurio de Valparaíso, cit. ant.

<sup>34</sup> Una de las medidas que resulta pertinente destacar en materia de participación, lo es la mesa de diálogo establecida en torno al proyecto Terminal 2, integrada por TCVL, Municipalidad de Valparaíso y EPV, con el objeto de favorecer la relación comunidad-actividad portuaria.

contando ahora, con el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso (PREMVAL) que sustituye al de 1965, ha podido evidenciar la gran expansión urbana a Placilla y Curauma, cuya superficie se duplicó en 10 años, llegando a 629 hectáreas. Fenómeno tal, que no expresa tanta sorpresa, pues no se precisa de un estudio para dar cuenta de que “hacia abajo del Camino Cintura [que es la cota 100] la ciudad está bien hecha en estructura y vialidad, pero, hacia arriba, se ha ido generando un crecimiento espontáneo con algunas excepciones como Playa Ancha” como señala Harken Jensen, ex asesor de obras del municipio, tras el gigantesco incendio ocurrida el 12 de abril de 2014<sup>35</sup>.

En lo que a los terrenos fiscales portuarios refiere, de acuerdo a las resoluciones de Unesco, adoptadas en Doha Qatar, con ocasión de la 38ª Asamblea General del Centro Mundial del Patrimonio, el 30 de noviembre de 2014, el Gobierno de Chile, deberá remitir a dicho Centro las alternativas de diseño al Proyecto Mall Plaza Barón, las que deben considerar los atributos del Sitio de Valparaíso.

Habiendo emergido el conflicto en torno a cómo y hacia donde gestionar el desarrollo de Valparaíso, a modo de ir coordinando las distintas administraciones que operan la ciudad, entre algunos representante del congreso, se levanta la propuesta de un **observatorio urbano** que, presente en otras zonas con valor patrimonial en el mundo, permite que proyectos de gran impacto urbano tengan un tratamiento especial. Algo así como una prolongación del PRDUV que, con más atribuciones y autonomía, pueda ser de contralor urbano en Valparaíso.

## CONCLUSIONES

### ¿Valparaíso, para quién?

La imagen urbana, alude a los paradigmas que se imponen a través de los modelos urbanos y las estrategias publicitarias. Y, justamente, para gran parte de las ciudades, el **marketing territorial** “se ha convertido en una realidad de la vida económica, política y social, incluso alterando la representación espacial e influyendo en nuestra

<sup>35</sup> Alertas no oídas que dejaron a Valparaíso en llamas. Diario El Mercurio de Valparaíso, 20 de abril de 2014, en línea <http://www.mercuriovalpo.cl/impresa/2014/04/20/full/37/> [consulta: 30 de mayo de 2014]

percepción de la realidad geográfica” (Benko citado en Parraguez, Rodríguez & Santander, 2006: p. 139).

Como ocurre en toda renovación urbana surge “un conflicto entre proteger el pasado a la manera ideal y el desarrollo que espera la población”<sup>36</sup>. No obstante, lo particular en Valparaíso, es que este proceso ha generado quiebres en sus decisiones, más que, un modo definido de encaminar el futuro de la ciudad.

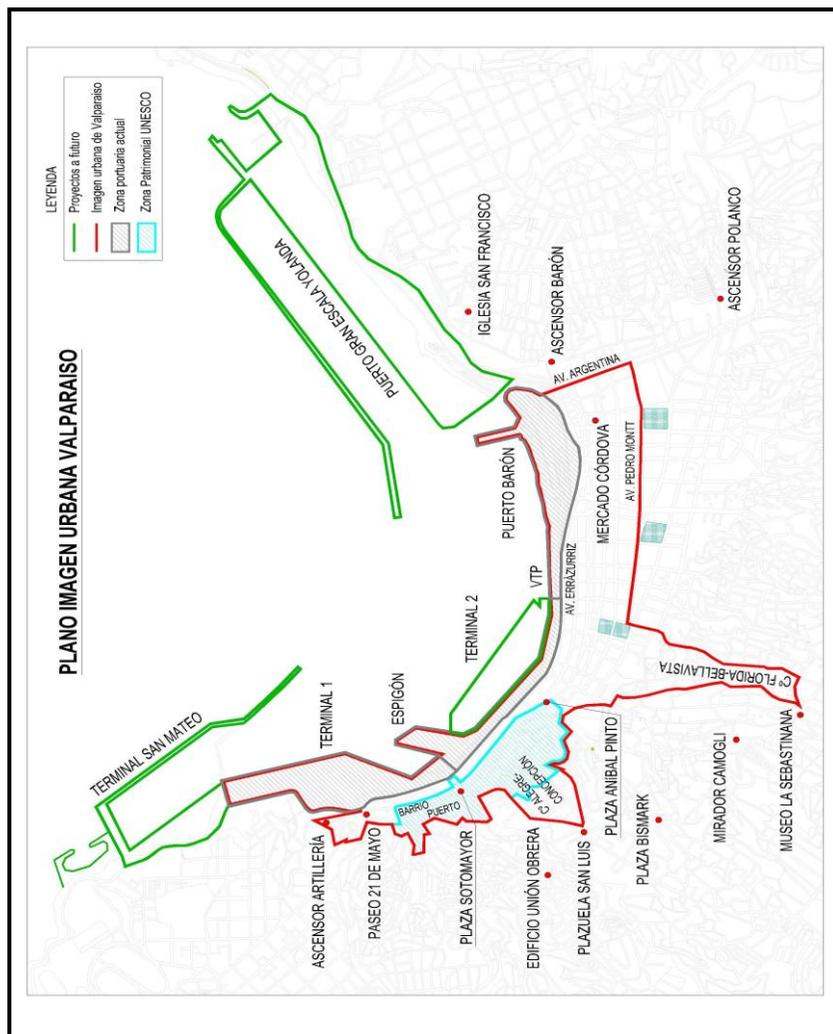
Las transformaciones llevadas a cabo, a través de subsidios estatales o inversiones privadas apostando por una mejora en los servicios y el comercio para atraer capital humano y turistas, ha socavado la vida de los residentes que, en general, tienen la sensación de que **la ciudad se desarrolla más para quien la visita, que para quien la habita**.

Tomando en cuenta la totalidad de los instrumentos implicados en la renovación, se puede constatar que la **imagen urbana promovida** (Figura N°8) comprende (de derecha a izquierda): Avenida Argentina (pasando por los cerros Lecheros, Larrain y Polanco) hasta llegar a Avenida Pedro Montt. De aquí, se desplaza hasta Cerro Bellavista (comprendiendo todo su perímetro) y, bajando, retoma la calle Esmeralda más la zona de los Cerros Concepción y Alegre (hasta plazuela San Luis), y parte de los cerros Cordillera, Santo Domingo y Artillería, para finalmente, considerar la Avenida Errázuriz (tomando en cuenta el Terminal 1, el Espigón, el Terminal 2, el VTP y el Puerto Barón). De construirse en el futuro, se agregarían a esta imagen urbana los proyectos de Terminal San Mateo y el Puerto Gran Escala Yolanda.

Los atractivos turísticos aislados a esta imagen urbana, son: el Edificio Unión Obrera, la Plaza Bismark, el Mirador Camogli, el Ascensores Polanco, el Ascensor Barón, y la Iglesia San Francisco.

<sup>36</sup> Denis Ricard, Secretario general de la Organización de Ciudades Patrimonio del Mundo, en: Experto en patrimonio afirma que conflictos por malls son comunes. Diario El Mercurio de Valparaíso, 26 de febrero de 2014, en línea: <http://www.mercuriovalpo.cl/impresa/2014/02/26/full/7/> [consulta: 30 de mayo de 2014]

Figura N°8: Plano Imagen Urbana de Valparaíso.



Fuente: Elaboración propia del estudio con colaboración del arquitecto Luis Fernández]

En lo que respecta al borde mar, si bien EPV funciona como organismo autónomo, ciertamente, resulta irrisorio que articule licitaciones sin coordinación con el municipio (u otros organismos a cargo de la gestión urbana), ni tampoco realice sondeos ciudadanos para proyectos de gran envergadura e impacto. De ejecutarse los proyectos Terminal San Mateo, es prudente aclarar qué sucederá con los lancheros de Prat o la playa San Mateo? en tanto, difícilmente podrán ser usados. Si bien el proyecto Gran Escala Yolanda, tal como señaló el alcalde Jorge Castro “debe encuadrarse con otras obras que se generarán en el sector como la renovación de la avenida España, la nueva avenida Alemania que confluirá en Portales, el soterramiento del metro, el nudo Pellé y el acceso por Cabritería”<sup>37</sup>, todavía nos hay alcances sobre el impacto a nivel residencial que tendrá para los Cerros Barón Y Esperanza. Ciertamente, EPV debiera tener una mayor coordinación y transparencia con los otros organismos que gestionan la ciudad, por lo que sería óptimo, por ejemplo, que publique el registro de los montos y las personas que firman los contratos de licitación.

Respecto a la inversión llevada a cabo en los EPI, es pertinente cuestionar, qué ha pasado con las zonas de conservación histórica de Almendral<sup>38</sup>, Cerros Placeres y Esperanza que, como enmiendas, en el año 2005 se suman al Plan Reglador y, por tanto, debieran integrarse al sitio de patrimonio mundial y a su zona de amortiguamiento (tal como advirtió Icomos, en informe citado antes).

De otra parte, si se trata de acervo cultural y arquitectónico, habría que preguntarse qué reconocimiento tienen los sectores que (antes de los años '70) más que constituirse por clases sociales, se conformaron más bien por agrupaciones de familias cuyo común denominador era la actividad económica que realizaban. Por ejemplo,

<sup>37</sup> Senador Chahuán asegura que proyecto Yolanda se modificará para viabilizarlo, Revista Nuestro Mar, 08 de Enero de 2015, en línea <http://www.revistanuestromar.cl/nm/senador-chahuan-asegura-que-proyecto-yolanda-se-modificara-para-viabilizarlo/> [consulta: 19 de enero de 2015]

<sup>38</sup> De estos instrumentos normativos que amparan una legítima extensión de la zona de inversión, hasta ahora, solo podría hablarse de algunas iniciativas respecto al Almendral, que se acotan a mesas territoriales realizadas entre comerciantes, autoridades locales y residentes del sector.

barrios marcados por la actividad ferroviaria en el cerro Barón, o por la actividad marítima y pesquera en el cerro Cordillera<sup>39</sup>.

Sumado a lo anterior, es preciso advertir que "Valparaíso hace mucho tiempo que tiene congelado el proyecto de construcción del Camino Cintura (o avenida Alemania) en Santos Ossa. Y esta, es una necesaria circunvalación intermedia que, de llevarse a cabo, permitiría integrar todos los cerros de El Almendral junto con los del Barrio Puerto.

En consideración a lo planteado durante este artículo, llenado más allá de los resultados surge la inquietud respecto a ¿cómo se pueden visibilizar aquellas demandas de sectores desplazados u oscurecidos de la imagen urbana? y, en base a ello, ¿cómo gestionar un modelo de inclusión territorial?

En términos sociales y de experiencia sobre el territorio, *'la vida de los cerros es distinta a la del Plan'*. Y, entendiendo que la renovación urbana, no sólo atiende a una forma funcional de ver el espacio (sea por el equipamiento, servicios, o estructura vial), sino se extiende a modos simbólicos homogeneizantes y no ajeno a disputas, como pueden ser la historia, las costumbres, u hábitos de tránsito de los habitantes, el modelo de inclusión territorial de Valparaíso, debiese estar apoyado en el **fenómeno de 'cerrismo'**, cuestión urbana y cultural, que se supedita a las condiciones topográficas 'de anfiteatro' y al carácter polifacético de la ciudad.

La razones que argumentan este fenómeno son: por un lado, la formación territorial 'reticular' que ha tenido la ciudad o el 'Plan' como espacio donde convergen y se agregan actores de diversos cerros que por servicios, compras o acceso al mar, inevitablemente, deben transitar los habitantes, y por otro lado, las 'identidades micro-locales de los cerros'<sup>40</sup> (Browne, 2006; p. 96) que según su distancia al 'Plan' generan una dinámica propia, de manera que cada uno es diferenciado por el habitante de la ciudad, al mismo tiempo que éste es identificado según su lugar de residencia.

---

<sup>39</sup> Conclusiones a partir de entrevista realizada al sociólogo Manuel Baeza, 6 de octubre, 2011.

<sup>40</sup> Similar a la visión de espacialidad construida a partir de fragmentos sociales fruto de la "constante manufacturación del espacio que realizan las personas en interacción unas con otras, orientando sus prácticas espaciales a través de una trama de sentido" (Lindón, 2007b: p. 32).

Así como "las **imágenes urbanas organizan paisajes** que no serían otra cosa que producto de una política de lugares" (Delgado citado en Lacarrieu, 2007: p. 54), la importancia del fenómeno de cerrismo que se desarrolla en Valparaíso, es **fuerza poderosa de contra-paisajes**. Esta metodología de integración permitiría visibilizar la riqueza patrimonial y simbólica de cada sector, y también, realizar un diagnóstico de base para la planificación urbana según el tipo y cantidad de servicios que provee uno o varios cerros, así como su proyección a futuro en términos de desarrollo micro-local.

Finalmente, hay muchos imaginarios residuales que podrían integrarse a la imagen urbana y a este 'paisaje de imaginarios', guardando cuidado de que este "no se convierta en un paraguas del cual se pierde el espectro diverso de temas y abordajes" (Lindón, 2007a: p. 8).

## AGRADECIMIENTOS

Este trabajo es una actualización de la investigación presentada en el 4to Encuentro de la Sociedad Chilena de Políticas Públicas (realizado en la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, en Enero de 2013), a partir del cual, se recogieron propuestas y miradas interesantes sobre las que ahondar. Destacando, de esta manera, los aportes realizados por los académicos Pablo Andueza, Patricio Valdivieso y público general asistente.

Anteriormente, en el marco de la tesis para optar al grado de Licenciatura en Sociología, se agradece a los treinta y cuatro residentes de los Cerros Alegre y Concepción entrevistados en 2011 y, la oportuna colaboración, del arquitecto Hernán Farmer, quien se involucró para la elaboración del Plano 'Propuestas Turísticas de Valparaíso'

Finalmente, en este periodo de actualización y re-planteamiento de anterior estudio, se reconoce muy cordialmente, la colaboración del arquitecto Luis Fernández, quien realizó el Plano de Imagen Urbana Valparaíso.

## BIBLIOGRAFÍA

Alvarez, L. (2001). Origen de los espacios públicos en Valparaíso: el discurso higienista y las condiciones ambientales en el siglo XIX. *Revista de Urbanismo*. n° 4, Santiago de Chile. 1-22 pp.

Hernandez, C. (2012). *Imagen urbana e imaginarios del barrio Cerro Alegre y Cerro Concepción: el quehacer de los habitantes y el qué hacer de Valparaíso*, Universidad de Valparaíso, 231 pp.

Lacarrieu, M. (2007). La "insoponible levedad" de lo urbano en *Revista Eure*. Vol. XXXIII, n° 99. Santiago de Chile. 47-64 pp.

Lindón, A. (2007a). La ciudad y la ida urbana a través de los imaginarios urbanos en *Revista Eure*. Vol. XXXIII, n° 99. Santiago de Chile. 7-16 pp.

Lindón, A. (2007b). Los imaginarios urbanos y el constructivismo geográfico: los hologramas espaciales en *Revista Eure*. Vol. XXXIII, n° 99. Santiago de Chile. 31-46 pp.

Lindón, A., Aguilar, M. A. Hiernaux, D. (Coord.). (2006). *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. España. Editorial Anthropos.

Márquez, F. (2007). Imaginarios urbanos en el Gran Santiago: huellas de una metamorfosis en *Revista Eure*, Vol. XXXIII, n° 99. Santiago, Chile. 79-88 pp.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Gobierno de Chile; Junta de Andalucía, Embajada de España. 2005. Valparaíso, una ciudad, su historia y su gente. Guía de Arquitectura de Valparaíso. Sevilla, España. Edición Consejería Obras Públicas y Transportes. Vol. I-Vol. II.

Parraguez, L., Rodríguez, G. y Santander, M. (2006). ¿Cómo se piensa la ciudad? Análisis crítico de Gestión y Planificación Urbana. *Revista Eure*. n° 96. Vol. XXXII. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales; Pontificia Universidad Católica. Santiago de Chile. 135-140 pp.

Plan Rumbo, *Plan Estratégico para el destino turístico de Valparaíso*. [http://www.planrumbo.cl/upload/gl\\_down.php?id=15](http://www.planrumbo.cl/upload/gl_down.php?id=15).

Ruiz, I. (2001). *Centro Urbano: elementos de identidad territorial, espacial y social para el habitante en la ciudad*. Tesis de pregrado en Arquitectura. Universidad de Valparaíso, Facultad de Arquitectura. Valparaíso, Chile

Subsecretaría de Desarrollo Regional (SUBDERE). (2005). *Segundo informe de avance: Diagnóstico para Proyecto Programa de Recuperación y Desarrollo Urbano de Valparaíso* presentado al Banco Interamericano del Desarrollo (BID). Jorge Ducci; Jefe de Proyecto. Carla González, Ana María Icaza, Catalina Céspedes, Carlos Díaz,

Hernán Domínguez, Sebastián Sepúlveda, Alex Sandoval, Pablo Quintanilla y Paulina Romero; Colaboradores.

Valparaíso Nuestro. Indicadores, *Sistema de Monitoreo Participativo, Valparaíso, Cómo Vamos*. Disponible en <http://www.nuestrovalparaiso.cl/indicadores/> (fecha de consulta: 12 de noviembre del 2012)

Vargas, D. (2009). *Revisión de metodologías de sustentabilidad hacia la Planificación Urbana: Propuestas conceptuales y metodológicas para un sistema de indicadores de desarrollo sustentable de la ciudad de Valparaíso*. Tesis de pregrado Escuela de Ingeniería Ambiental. Facultad de Ciencias. Universidad de Valparaíso. Valparaíso, Chile.

Diario El Mercurio de Valparaíso. <http://www.mercuriovalpo.cl/>

Diario Ciper Chile. <http://ciperchile.cl/>

Diario El Mostrador. <http://www.elmostradormercados.cl/>

Revista El Topo. <http://www.eltopo.cl/>

Revista Nuestro Mar. <http://www.revistanuestromar.cl/>

Portal de Prensa UCV. <http://prensa.ucv.cl/>

Portal Plataforma Arquitectura. <http://www.plataformaarquitectura.cl/>

Portal Valparaíso Patrimonio. <http://www.valparaisopatrimonio.cl/>

Portal Proyecto Barón. <http://www.proyectopuertobaron.cl/>

Portal Mundo Marino. <http://www.mundomaritimo.cl/>

Portal Empresa Portuaria Valparaíso. <http://www.puertovalparaiso.cl/>

Portal Educar Chile. <http://www.educarchile.cl/>