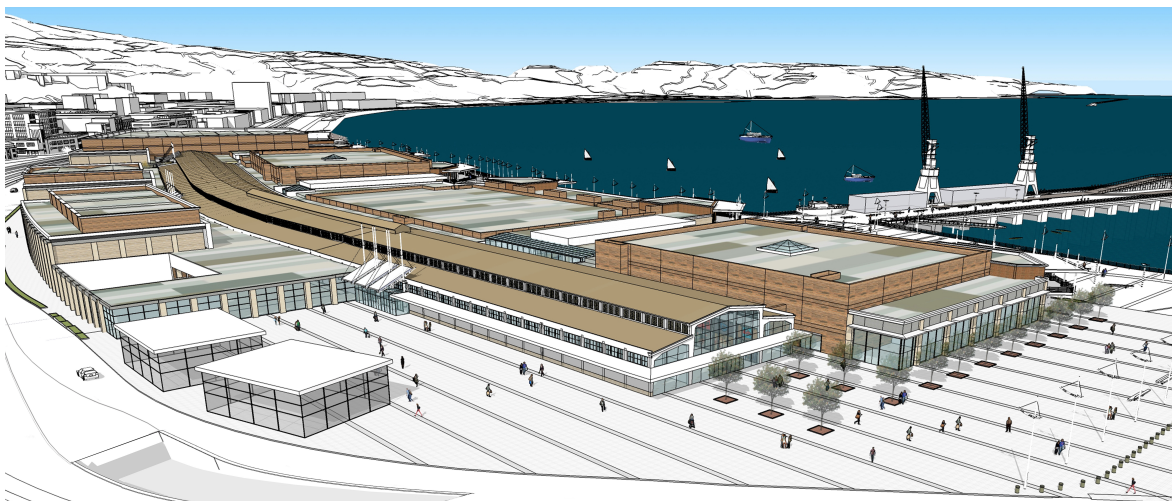


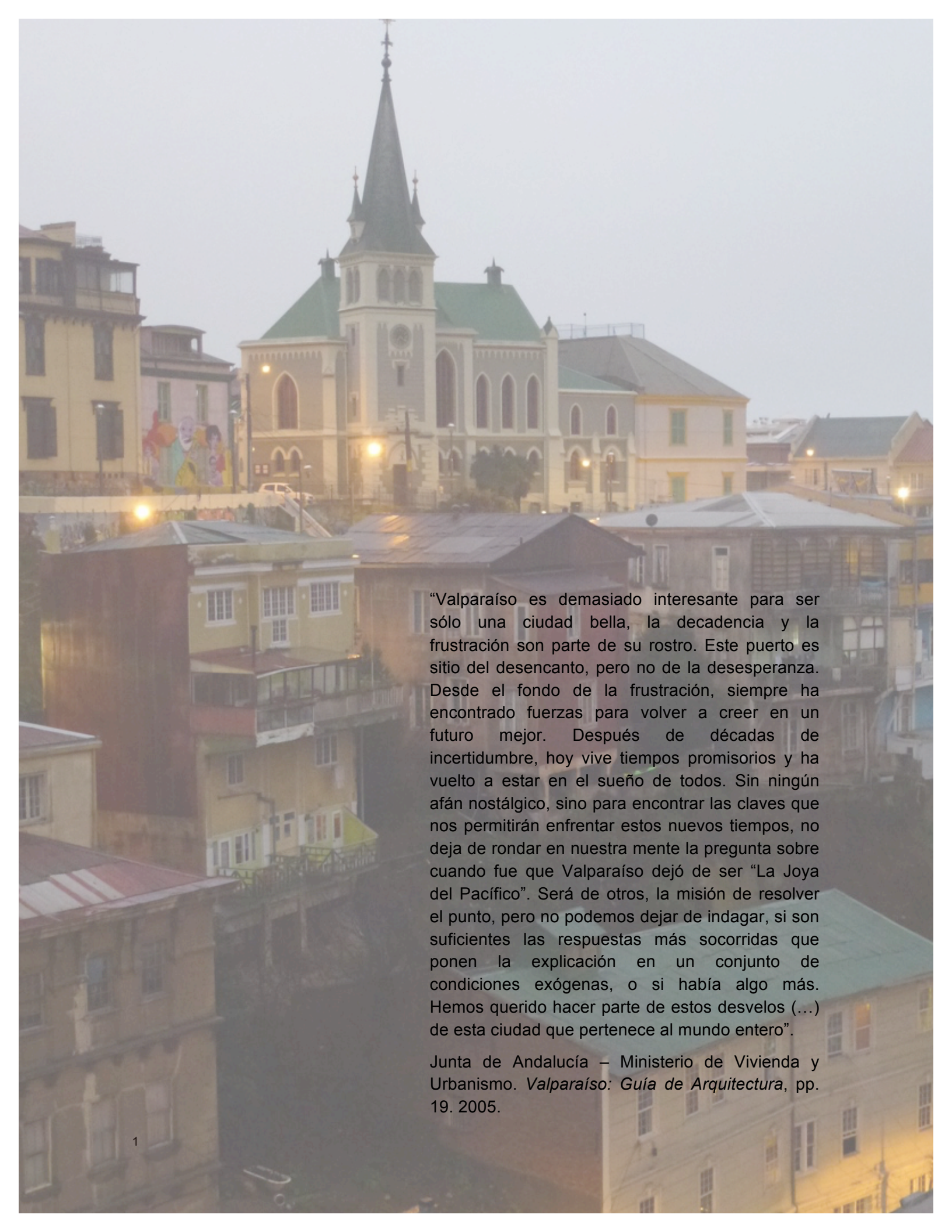
**ESTUDIO DE IMPACTO PATRIMONIAL, EIP, PARA EL SITIO DENOMINADO
ÁREA HISTÓRICA DE LA CIUDAD PUERTO DE VALPARAÍSO, CHILE, INSCRITO EN
LA LISTA DEL PATRIMONIO MUNDIAL DE LA UNESCO, RELACIONADO CON LOS
PROYECTOS TERMINAL CERROS DE VALPARAÍSO, TCVAL, Y PUERTO BARÓN**



JUAN LUIS ISAZA LONDOÑO

MARTÍN ANDRADE PÉREZ

ABRIL DE 2016



“Valparaíso es demasiado interesante para ser sólo una ciudad bella, la decadencia y la frustración son parte de su rostro. Este puerto es sitio del desencanto, pero no de la desesperanza. Desde el fondo de la frustración, siempre ha encontrado fuerzas para volver a creer en un futuro mejor. Después de décadas de incertidumbre, hoy vive tiempos promisorios y ha vuelto a estar en el sueño de todos. Sin ningún afán nostálgico, sino para encontrar las claves que nos permitirán enfrentar estos nuevos tiempos, no deja de rondar en nuestra mente la pregunta sobre cuando fue que Valparaíso dejó de ser “La Joya del Pacífico”. Será de otros, la misión de resolver el punto, pero no podemos dejar de indagar, si son suficientes las respuestas más socorridas que ponen la explicación en un conjunto de condiciones exógenas, o si había algo más. Hemos querido hacer parte de estos desvelos (...) de esta ciudad que pertenece al mundo entero”.

Junta de Andalucía – Ministerio de Vivienda y Urbanismo. *Valparaíso: Guía de Arquitectura*, pp. 19. 2005.

**ESTUDIO DE IMPACTO PATRIMONIAL, EIP, PARA EL SITIO DENOMINADO
ÁREA HISTÓRICA DE LA CIUDAD PUERTO DE VALPARAÍSO, CHILE, INSCRITO EN
LA LISTA DEL PATRIMONIO MUNDIAL DE LA UNESCO, RELACIONADO CON LOS
PROYECTOS TERMINAL CERROS DE VALPARAÍSO, TCVAL, Y PUERTO BARÓN**

Tabla de contenido

1.	RESUMEN EJECUTIVO	4
2.	AGRADECIMIENTOS	6
3.	PRESENTACIÓN	8
4.	INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES DEL ESTUDIO DE IMPACTO PATRIMONIAL	9
5.	METODOLOGÍA Y DESARROLLO DEL ESTUDIO	17
A.	LA METODOLOGÍA DE ICOMOS PARA LA EVALUACIÓN DE IMPACTO PATRIMONIAL	17
B.	METODOLOGÍA UTILIZADA	18
C.	LA REVISIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN: FUENTES Y DATOS ANALIZADOS	20
D.	LAS REUNIONES CON LAS INSTITUCIONES, PERSONAS Y EMPRESAS INVOLUCRADAS CON LA GESTIÓN DEL PATRIMONIO	20
E.	LAS REUNIONES CON LA COMUNIDAD	22
F.	LAS REUNIONES CON LAS EMPRESAS ENCARGADAS DE LOS PROYECTOS T2 TCVAL Y PUERTO BARÓN	24
G.	EL RECONOCIMIENTO DEL SITIO Y LA EVALUACIÓN DE LOS IMPACTOS <i>IN SITU</i>	26
6.	HISTORIA Y DESCRIPCIÓN DEL “ÁREA HISTÓRICA DE LA CIUDAD-PUERTO DE VALPARAÍSO” ..	34
7.	LA INCLUSIÓN EN LA LISTA DEL PATRIMONIO MUNDIAL: INTEGRIDAD Y DELIMITACIÓN DEL SITIO	36
A.	LA INSCRIPCIÓN DEL “ÁREA HISTÓRICA DE LA CIUDAD PUERTO DE VALPARAÍSO” EN LA LISTA DEL PATRIMONIO MUNDIAL	36
B.	ANÁLISIS DE LA INTEGRIDAD Y DELIMITACIÓN ACTUAL DEL SITIO	39
C.	ATRIBUTOS DEL SITIO DE PATRIMONIO MUNDIAL	40
D.	VALORES, ASOCIADOS A LOS ATRIBUTOS, QUE CONTRIBUYEN AL VALOR UNIVERSAL EXCEPCIONAL, VUE, DEL SITIO DENOMINADO ÁREA HISTÓRICA DE LA CIUDAD PUERTO DE VALPARAÍSO	43
8.	MANEJO DEL PATRIMONIO CULTURAL EN CHILE Y EN EL ÁREA HISTÓRICA DE LA CIUDAD PUERTO DE VALPARAÍSO	47
A.	LEGISLACIÓN RELATIVA AL ÁREA PROTEGIDA	47
B.	MARCO INSTITUCIONAL	47
C.	LA PLANIFICACIÓN DEL SITIO DE PATRIMONIO MUNDIAL Y SU ZONA DE AMORTIGUAMIENTO: DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS	48
9.	LOS PROYECTOS T2 TCVAL Y PUERTO BARÓN	52
A.	EL PROYECTO TERMINAL CERROS DE VALPARAÍSO, T2 TCVAL	52
B.	EL PROYECTO PUERTO BARÓN	55
10.	IMPACTOS DE LOS PROYECTOS TCVAL Y PUERTO BARÓN: DESCRIPCIÓN Y EVALUACIÓN	58
A.	IMPACTOS GLOBALES CAUSADOS POR LOS PROYECTOS TCVAL Y PUERTO BARÓN SOBRE EL ÁREA HISTÓRICA DE LA CIUDAD PUERTO DE VALPARAÍSO	58

B.	IMPACTOS DEL PROYECTO T2 TCVAL SOBRE EL ÁREA HISTÓRICA DE LA CIUDAD-PUERTO DE VALPARAÍSO, A PARTIR DE SUS ATRIBUTOS.	61
C.	IMPACTOS DEL PROYECTO PUERTO BARÓN SOBRE EL ÁREA HISTÓRICA DE LA CIUDAD PUERTO DE VALPARAÍSO, A PARTIR DE SUS ATRIBUTOS.	65
11.	MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y COMPENSACIÓN PLANTEADAS.....	69
A.	MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y COMPENSACIÓN PROPUESTAS POR TCVAL DURANTE EL DESARROLLO DEL PRESENTE ESTUDIO.....	69
B.	MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y COMPENSACIÓN PROPUESTAS POR EL PROYECTO PUERTO BARÓN.	72
12.	CONCLUSIONES.....	73
A.	GENERALES	73
B.	RESPECTO A LA SOCIEDAD CIVIL.....	75
C.	RESPECTO AL SITIO DE PATRIMONIO MUNDIAL.....	76
D.	RESPECTO AL BORDE COSTERO	80
E.	RESPECTO AL PROYECTO TERMINAL CERROS DE VALPARAÍSO, T2 TCVAL.....	83
F.	RESPECTO A LA BODEGA SIMÓN BOLÍVAR Y AL PROYECTO PUERTO BARÓN.....	86
13.	RECOMENDACIONES	89
A.	RECOMENDACIONES GENERALES	89
B.	RECOMENDACIONES ESPECÍFICAS RESPECTO AL PROYECTO T2 TCVAL	93
C.	RECOMENDACIONES ESPECÍFICAS RESPECTO AL PROYECTO PUERTO BARÓN	96
16.	COLOFÓN.....	100
17.	BIBLIOGRAFÍA BÁSICA	103
	ANEXO 1: CRONOLOGÍA DEL ÁREA HISTÓRICA DE LA CIUDAD – PUERTO DE VALPARAÍSO	104
	ANEXO 2: DOCUMENTOS REVISADOS PARA EL ESTUDIO DE IMPACTO PATRIMONIAL DE VALPARAÍSO.....	116
	ANEXO 3: LISTA DE PROYECTOS PRESENTADOS COMO POSIBLES MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y/O COMPENSACIÓN.....	127

1. RESUMEN EJECUTIVO

El Área histórica de la ciudad Puerto de Valparaíso (Chile) fue inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial en 2003 (27COM 8C.41) bajo el criterio (iii):

“Valparaíso es un testimonio excepcional de la fase temprana de globalización, a fines del siglo XIX, cuando se convirtió en el puerto líder de las rutas marítimas de la costa de Pacífico de Sudamérica.”

Hoy la ciudad se enfrenta a la construcción de dos importantes proyectos inmuebles, de naturaleza y condición diferente; en primer lugar, la ampliación de su puerto, para mantener la competitividad en contextos nacional, regional y mundial, que le permita estar acondicionado y adecuado a los retos y determinantes que implican la ampliación del Canal de Panamá, y la entrada en circulación de los barcos denominados Post – Panamax. En segundo lugar, la ejecución de un proyecto denominado Puerto Barón, que incluye el reciclaje arquitectónico de la Bodega Simón Bolívar, la construcción un centro comercial, *Mall* - que incorpora dicha bodega - así como la urbanización y adecuación de un amplio espacio urbano, hoy subutilizado y de acceso restringido. Dichos proyectos incluidos, a nivel de usos y zonificación dentro del Plan Maestro de Puerto Valparaíso, documento que en su momento hizo parte del expediente de nominación del Sitio de Patrimonio Mundial y que, por lo tanto, fue de conocimiento del Centro de Patrimonio Mundial, del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios, ICOMOS, y del Comité de Patrimonio Mundial, han generado una amplia discusión y controversia debido a su posible afectación del Valor Universal Excepcional del Sitio, entre otros aspectos. Ambos proyectos han sido adjudicados, mediante licitaciones públicas, a empresas privadas que los construirán, gestionarán y explotarán económicamente hasta el año 2045. Sin lugar a dudas se trata de las más altas inversiones económicas realizadas en Valparaíso en los últimos años, ciudad que atraviesa por un evidente proceso de depresión económica, social y patrimonial.

Según la legislación chilena vigente, Terminal Cerros de Valparaíso, TCVAL, debe elaborar un Estudio de Impacto Ambiental que, entre otras cosas, debe plantear medidas de mitigación y/o compensación de las obras, mientras que Puerto Barón no requiere de dicho trámite. TCVAL ha propuesto, medidas de mitigación y/o compensación que, en concepto del presente estudio, no están aún lo suficientemente articuladas y estructuradas, razón por la cual bien deben ser mejoradas; hasta el momento existen siete iniciativas que se encuentra a nivel de anteproyectos, con sus respectivos montos y responsables de inversión, y plazos de implementación; adicionalmente, existen otras tres iniciativas que aún no cuentan con dichos niveles de definición. Complementario a éstas medidas propias del concesionario, la Empresa Portuaria Valparaíso, EPV, plantea varias iniciativas compensatorias a desarrollar, por ella misma, en el borde costero que disponen de financiación y plazos de ejecución definidos.

A raíz de las denuncias ciudadanas elevadas al Centro de Patrimonio Mundial, el Comité de Patrimonio Mundial ha analizado el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, y estos dos proyectos en particular, durante sus últimas sesiones ordinarias (37 – 39COM) y ha recomendado que se realice un Estudio de Impacto Patrimonial, EIP.

El presente EIP, después de hacer un minucioso análisis de la documentación y circunstancias, así como de múltiples reuniones y entrevistas llevadas a cabo con el mayor y más diverso número de actores, concluye que el proyecto Terminal 2, cuyo concesionario es Terminal Cerros de Valparaíso, TCVAL, colindante con la Zona de Amortiguamiento del Sitio de Patrimonio Mundial, generará un impacto alto, permanente e irreversible el mismo que, en concepto del presente Estudio de Impacto Patrimonial, no es posible mitigar; hoy se discuten y negocian medidas de compensación entre las partes, que bien deben estar a la altura de los impactos que se generarán. Por su parte, el proyecto Puerto Barón, generará un impacto leve, cuando no neutro, sobre el Sitio de Patrimonio Mundial.

Estos dos proyectos se suman a las condiciones de un Sitio de Patrimonio Mundial que actualmente presenta unas muy desfavorables condiciones de conservación y gestión, con evidencias de abandono y de un muy avanzado y continuo deterioro, sin contar con un Plan de Gestión, lo cual, evidentemente, va en desmedro de su Valor Universal Excepcional; resulta fundamental señalar que las condiciones actuales del Sitio, que no son imputables a la Empresa Portuaria Valparaíso ni a sus concesionarios, hacen más drásticos los impactos de las obras planteadas, requeridas para su competitividad, crecimiento y desarrollo.

Como fue expresamente solicitado por la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos de Chile, este estudio no se restringe a evaluar los dos proyectos en cuestión, sino que realiza un análisis más holístico y tiene en cuenta otras variables que afectan el Sitio.

2. AGRADECIMIENTOS

Queremos expresar nuestro reconocimiento y gratitud por la plena cooperación que hemos recibido por parte de las autoridades nacionales y locales, de Chile y Valparaíso. A todas las instituciones y equipos encargados de la organización general de nuestras visitas por su generosidad, hospitalidad y receptividad; particularmente quisiéramos agradecer a Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos del Ministerio de Educación, DIBAM; al Ministerio de Vivienda y Urbanismo; al Sistema de Empresas Públicas, SEP; al Consejo de Monumentos Nacionales de Chile, CMN; a la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, y a la Empresa Portuaria Valparaíso.

También queremos manifestar un especial agradecimiento al Director de Bibliotecas, Archivos y Museos, DIBAM, Ángel Cabeza Monteiro, y a su asesor José Piga Giles; al Jefe de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Pablo Contrucci Lira; al Presidente del Sistema de Empresas Públicas, SEP, Carlos Álvarez Voullième; al a la Secretaria del CMN, Ana Paz Cárdenas Hernández; al Intendente Regional de Valparaíso, Gabriel Aldoney Vargas; al Gobernador Provincial de Valparaíso, Omar Jara Aravena; al Alcalde de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, Jorge Castro Muñoz; a los Consejeros del CMN Fidel Angulo Mancilla, Mireya Danilo Brzovic, María Loreto Torres Alcoholado, Paz Undurraga Castelblanco y María Paz Valenzuela Blossin; a Claudia Pardo Berlien, María Andrea Margotta Ruiz, Susana Simonetti de Groote, Rodrigo Órdenes Álvarez y Marcela Barría Díaz del CMN; a la Directora de Gestión Patrimonial de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, Paulina Kaplan Depolo; al Gerente General de la Empresa Portuaria Valparaíso, Gonzalo Davagnino Vergara; al Gerente de Desarrollo y Negocios, Franco Gandolfo Costa y al Arquitecto Urbanista Cristian Moreno Díaz, de la misma Empresa.

Asimismo, estamos particularmente agradecidos con el Presidente del Comité Chileno del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios, ICOMOS – CHILE, Mario Ferrada Aguilar; con la Presidenta Nacional del Colegio de Arquitectos de Chile, Pilar Urrejola Dittborn; con los miembros de las muy diversas instituciones académicas y organizaciones de la sociedad civil que aportaron sus valiosos puntos de vista y perspectivas sobre la conservación del Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, la problemática y el futuro de la ciudad.

Sin la franca, abierta y cordial participación de las distintas personas de las empresas Terminal Cerros de Valparaíso, TCVAL y Mall Plaza habría resultado supremamente difícil la comprensión plena de los proyectos a su cargo; a todos ellos nuestro sentimiento de gratitud.

También quisiéramos agradecer a los ex Secretarios Ejecutivos del Consejo de Monumentos Nacionales de Chile, José de Nordenflych Concha y Emilio de la Cerda Errázuriz por su amistad y valiosos aportes.

A Alberto Acuña, Juan Aguilera, Evelyn Álamos, Juan Pablo Almazora, Juan Alvarado, Daniel Álvarez, Pablo Andueza, Eduardo Araya, Sara Arenas, Nicole Aris, Marcela Artigas, Gonzalo Baciero, Luciano Bahamoras, Beatriz Balmaceda, Marcela Barria, Lorenzo Berg, Michael Bier, Aldo Boteselle, Tomás Caballero, Ángel Cabra,

Patricio Camargo, Mario Canales, Macarena Carranza, Carolina Castellanos, Silvia Castillo, Víctor Chávez, Sergio Chirivella, Esteban Collins, Fernando Contreras, Pablo Contrucci, Martín Cortés, Ricardo Cuevas, Gonzalo Davagnino, José De La Cruz, Salvador Donghi, Miguel Dueñas, Álvaro Espinosa, José Francisco Echavarría, Tomás Elizalde, Fidel Erudolffi, Tania Estaly, Roberto Fantuzzi, Cristian Figueroa, Jaime Fontana, Camila Fuenzalida, Manuel Galcea, Polanco Gamo, Patricio García, Catalina García, Rodolfo García Yus, Laura Garrido, Francisco González, Patricio Gross, Manuel Guerrero, Álvaro Gutiérrez, Manuel Hernández, Sandra Horn, Gonzalo Ilabaca, Manuel Ibarra, Solveig Iochum, Oswaldo Jamba, Cecilia Jiménez, Pedro Lagos, Tomás Lamer, Carlos Lemos, Miriam Lleras, Patricio Lussaillaní, Claudia Mantilla, Carmen Mayorga, Carla Mayui, Ángela María Medellín, Alessandra Méndez, Luis Merino, Arturo Alejandro Michell, Iñaki Mola, Lorena Monroy, Daniel Morales, Jaime Muñoz, Ricardo Muñoz, Chantal Naudon, Alejandro Navarrete, Carmen Núñez, Manuela Olivares, Ana María Ojeda, Rodolfo Onnega, Daniel Ortiz, Archibaldo Peralta, Milton Pérez, Enrique Piroino, Rafael Posada, Ignacio Quezada, Paula Quintana, Cecilia Ramírez, Nicolás Reitre, Cristian Rejano, Ximena Reyes, Claudio Rey, Orlando Reyes, Fraulic Richard, Jaime Rodillo, Alberto Rodríguez, Rogelio Rojei, Sergio Román, Frez Ronald, Miguel Saldivia, Rodrigo Salgar, Orieta Sánchez, Alexandra Saria, Carolina Sepúlveda, Hernán Silva, Cristian Somarriva, Paulina Soriano, Günter Suhrcke, Álvaro Testari, Alberto Texido, Monika Therrien, Nicolás Tugas, Constanza Valdebenito, Oswaldo Valdebenito, Matías Valdez, Iván Varas, Luis Varas, Cristian Vega, Rodrigo Vega, Joaquín Velazco, Nicolás Vergara, Enrique Vial, Virginia Vicencio, Carlos Villalobos, Clarita Woywood, Diego Zañoa, Mauricio Zuleta y a Alexis.

Todas estas personas, naturales y jurídicas, han contribuido a la comprensión amplia de las diversas problemáticas que aquejan a Valparaíso; a una visión holística del Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, y al análisis concienzudo de los impactos, positivos y negativos, de los proyectos relacionados con la ciudad y su borde costero. Todos han permitido la creación de un clima de trabajo abierto y constructivo, y a facilitar nuestra labor en todos los aspectos que estuvieron a su alcance.

JUAN LUIS ISAZA LONDOÑO

MARTÍN ANDRADE PÉREZ

Bogotá, abril de 2016

3. PRESENTACIÓN

El presente Estudio de Impacto Patrimonial, EIP, se realizó con base en las metodologías establecidas en el documento desarrollado por ICOMOS, denominado *Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural World Heritage Properties*.¹

Al ser un documento general que pretende servir para cualquier Sitio de Patrimonio Mundial, la base metodológica, si bien se considera, respeta y sigue, ha sufrido importantes variaciones, así como aportes particulares de acuerdo a las especificidades y singularidades del Área histórica de la ciudad – puerto de Valparaíso y de su expediente, y a los proyectos específicos objeto de análisis denominados Terminal Cerros de Valparaíso, TCVAl, y Puerto Barón.

La complejidad de un Sitio de Patrimonio Mundial, en general, y la profundización en el estudio particular del Área histórica de la ciudad - puerto de Valparaíso hacen que sea prácticamente imposible deslindar u omitir otra serie de consideraciones que no necesariamente están contenidas en un Estudio de Impacto Patrimonial; es así como el presente documento también aborda asuntos relacionados con la historia y desarrollo mismo del Sitio; su proceso de inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial; su Valor Universal Excepcional; su autenticidad e integridad; sus atributos; su conservación y gestión, y con la percepción que tiene la ciudadanía del mismo. Sobre muchos de estos tópicos se ha realizado un análisis, se hacen comentarios, recomendaciones o sugerencias.

En un primer momento, quizás, se pueda entender que lo contenido en este texto supera los límites y alcances de un Estudio de Impacto Patrimonial; sin embargo, tal como se ha señalado, resulta imposible deslindar unas componentes de las otras, razón por la cual se aborda como un todo complejo, en donde confluye una infinidad de variables, miradas e intereses. Este abordaje responde a una respuesta profesional y ética, y coincide con los lineamientos adoptados por el Comité de Patrimonio Mundial respecto a los Paisajes Históricos Urbanos que, si bien no se trata en ningún momento de una “categoría”, si invita a realizar análisis más amplio e incluyente, y a una comprensión y manejo más holístico.

¹ ICOMOS - Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural World Heritage Properties, 2011. Disponible en http://www.icomos.org/world_heritage/HIA_20110201.pdf

4. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES DEL ESTUDIO DE IMPACTO PATRIMONIAL

El Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso (Chile) fue inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial en 2003 (27COM 8C.41) bajo el criterio cultural (iii):

“Valparaíso es un testimonio excepcional de la fase temprana de globalización, a fines del siglo XIX, cuando se convirtió en el puerto líder de las rutas marítimas de la costa de Pacífico de Sudamérica.”

En esa misma ocasión el Comité del Patrimonio Mundial alentó al Estado Parte a “continuar sus 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; elaborar planes de gestión de conservación en toda el área del puerto marítimo.”

Así mismo, el Comité solicitó al Estado Parte “aclarar con mayor precisión las normativas y directrices con respecto a áreas que son adyacentes a las zonas protegidas, por ejemplo, la Plaza de la Intendencia, el Cementerio y la Plaza San Francisco.”

Resulta importante y pertinente señalar que dentro del expediente de nominación del Sitio de Patrimonio Mundial, de manera clara y explícita, se incluyó un acápite denominado **Plan de transformación urbana del borde costero**² en donde se señala que “El gran objetivo de este Plan es desarrollar todas las potencialidades del borde costero de la ciudad, combinando su uso portuario con los usos turísticos, culturales y de recreación.”³ También se describe la zonificación de dicho borde costero, “de acuerdo a su destino a largo plazo.” Se señala que “El sector que media entre el sector Barón y la calle Edwards del plan de Valparaíso es el que se destinará a desarrollos urbanos; a usos culturales, turísticos, recreativos o a servicios. Es, en pocas palabras, el área que se integrará plenamente a la ciudad, y comprende unas 18 hectáreas.”⁴ Así mismo, se acota que “En la zona 3, que va desde la calle Edwards hasta el Molo de Abrigo – área que comprende la parte de postulación correspondiente al Muelle Prat – el uso será, como hoy, netamente portuario.”⁵ El expediente de nominación del sitio de Patrimonio Mundial también consigna que “está la conciencia de la posibilidad efectiva de armonizar todos los imperativos de desarrollo material y económico del puerto con la protección del medio ambiente, la calidad de vida de los porteños y la protección de su patrimonio tangible e intangible.”⁶ Como se puede constatar, los proyectos TCVAL y Puerto Barón corresponden claramente con la información y zonificación descrita, presentadas por el Estado chileno ante el Centro de Patrimonio Mundial, evaluadas por ICOMOS, y adoptadas por el Comité de Patrimonio Mundial en 2003.

El 31 de enero de 2012 el Centro del Patrimonio Mundial recibió una carta suscrita por 24 instituciones locales (entidades académicas, organizaciones de la sociedad civil y sindicatos) y 1.000 ciudadanos de Valparaíso que expresaba su oposición a las

² POSTULACIÓN DE VALPARAÍSO COMO SITIO DEL PATRIMONIO MUNDIAL UNESCO. Segunda Serie. Cuaderno del Consejo de Monumentos Nacionales N° 70, 1ª Edición 2004. Pág. 95 – 96.

³ *Ibidem*. Pág. 95.

⁴ *Ibidem*. Pág. 95.

⁵ *Ibidem*. Págs. 95 – 96.

⁶ *Ibidem*. Pág. 96.

intervenciones que estaban previstas en el puerto: la ampliación del Terminal 2, mediante el proyecto TCVAl, y el Proyecto Puerto Barón, además de instalaciones turísticas e inmuebles. El Centro solicitó al Estado Parte información sobre las intervenciones previstas; cuando esta información fue entregada, ICOMOS realizó una evaluación y luego solicitó información adicional, que el Estado Parte proporcionó.

En noviembre de 2012 la empresa privada *Mall Plaza* solicitó una reunión con el Centro del Patrimonio Mundial para explicar el proyecto Puerto Barón, a la que asistieron representantes de la Delegación Permanente de Chile ante la Unesco y personal del Centro de Patrimonio Mundial.

Algunas semanas después, en ocasión de la reunión final del informe periódico sobre América Latina y el Caribe, el Consejo de Monumentos Nacionales convocó a una sesión de trabajo de un día que se llevó a cabo el 6 de diciembre de 2012 entre representantes del Gobierno de Chile, organizaciones de la sociedad civil, el sector privado, el gabinete del Presidente de Chile, el Centro de Patrimonio Mundial e ICOMOS. Según lo acordado en ese encuentro, el Centro del Patrimonio Mundial le solicitó al Gobierno de Chile información adicional sobre el Plan de Manejo actualizado y todo el proyecto técnico de la intervención en el área del puerto.

El 12 de marzo de 2013 el Estado Parte le presentó al Centro del Patrimonio Mundial un documento con información sobre los cuatro puntos de interés respecto a la conservación del Sitio de Patrimonio Mundial. El informe contenía, específicamente, el Plan Director de Gestión Patrimonial en Valparaíso en su fase II, el Plan de Gestión para la ciudad puerto de Valparaíso elaborado por la Empresa Portuaria Valparaíso, EPV, y una cartografía integral que incluía los parámetros, la zonificación y las intervenciones previstas dentro del Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento. También se proporcionó una completa documentación sobre el proyecto Puerto Barón. En paralelo, el Estado Parte aprobó el proyecto de Declaración Retrospectiva de Valor Universal Excepcional. El 14 de marzo de 2013 el Centro del Patrimonio Mundial, después de mantener conversaciones con ICOMOS, envió una carta oficial para comunicar que se debía presentar un informe de estado de conservación al Comité del Patrimonio Mundial antes del 1 de febrero de 2014.

En 2013 el Centro del Patrimonio Mundial recibió cartas de instituciones como el Colegio de Arquitectos de Valparaíso, entidades académicas y organizaciones de la sociedad civil, que expresaban inquietud sobre la transformación del área del puerto.

Ese mismo año, en su 37ª reunión ordinaria, llevada a cabo en Nom Pen, Camboya, el Comité adoptó la Declaración Retrospectiva de Valor Universal Excepcional del Sitio de Patrimonio Mundial Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso y decidió (Decisión: 37 COM 8E):

1. Después de examinar el documento WHC-13/37COM/7B,
2. Toma nota de la reunión de coordinación organizada por el CMN el 6 de diciembre de 2012 con las partes interesadas y toma nota además de los esfuerzos realizados por las autoridades nacionales y municipales para presentar los planos y la documentación técnica completa;

3. Toma nota además del papel activo de la sociedad civil en la preservación de los valores de la ciudad portuaria de Valparaíso y su contribución a la creación de un diálogo social para la conservación del sitio;
4. Observa la complejidad de los procedimientos legales para las intervenciones, así como la distribución de responsabilidades entre las autoridades nacionales y locales y los ministerios y organismos nacionales involucrados en la conservación y desarrollo de la ciudad;
5. Acoge con beneplácito la invitación cursada por el Estado Parte para que una Misión de Asesoramiento financiada por él evalúe el actual estado de conservación, la gestión y protección integral del bien y los proyectos en curso y programados en relación con el valor universal excepcional del sitio;
6. Adicionalmente solicita al Estado Parte que retrase cualquier intervención irreversible en el Puerto Barón hasta que la Misión de Asesoramiento haga sus recomendaciones.
7. Asimismo solicita al Estado Parte que presente al Centro del Patrimonio Mundial, antes del 1 de febrero de 2014, un informe actualizado sobre el estado de conservación del sitio y de la aplicación de lo anterior, para su revisión por parte del Comité del Patrimonio Mundial en su 38° sesión en 2014.

En 2014, en su 38ª reunión ordinaria, llevada a cabo en Doha, Qatar, el Comité del Patrimonio Mundial decidió (Decisión: 38 COM 7B.41):

1. Después de examinar el documento WHC-14/38.COM/7B,
2. Recordando la Decisión 37 COM 7B.95, adoptada en su 37ª sesión (Phnom Penh, 2013),
3. Aprecia los esfuerzos del Estado Parte para financiar y organizar la misión de asesoramiento realizada en noviembre 2013 y lo alienta a implementar las recomendaciones del informe de la misión;
4. Toma nota del trabajo realizado por autoridades nacionales y municipales, y la contribución de sectores de la sociedad civil, para elaborar el Plan de Manejo y promover la conservación del bien y alienta al Estado Parte para adoptar una estrategia más amplia en la formulación de herramientas de planificación en relación al Valor Universal Excepcional (OUV) del bien, tomando en consideración el concepto de Paisaje Urbano Histórico (HUL) en la formulación de políticas integrales para la conservación y el desarrollo;
5. Asimismo alienta al Estado Parte para revisar el Plan de Manejo para incorporar disposiciones sobre atributos en relación a los aspectos de paisaje cultural de la ciudad (tal como el borde costero, el anfiteatro geográfico, los ascensores, las Bodegas Bolívar, muelle Espigón y Barón, edificios importantes en el plano de la ciudad y restos del antiguo sistema de vías férreas);
6. Considerando que las disposiciones para el manejo son insuficientes, urge al Estado Parte de crear una estructura de gestión para asegurar la coordinación entre las principales entidades con mandato y el bien y realzar la toma de decisión sobre el bien;

7. **Solicita al Estado Parte de efectuar, antes de comenzar obras para la expansión prevista del Terminal 2, un Estudio de Impacto Ambiental y Patrimonial para identificar potenciales impactos y definir medidas de mitigación para asegurar que el Valor Universal Excepcional (OUV) del bien no se vea impactado negativamente, y someter estos documentos al Centro de Patrimonio Mundial para revisión de los Órganos Asesores antes del 30 de noviembre de 2014;**⁷
8. Nota con preocupación que la propuesta del proyecto Mall Puerto Barón podría afectar el Valor Universal Excepcional del sitio y solicita al Estado Parte definir en un grupo multisectorial constituido por todos los actores relevantes, y en particular el Administrador del Sitio, el Consejo de Monumentos Nacionales y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, diseños arquitectónicos alternativos que tomen en cuenta los atributos del bien, y someterlos al Centro de Patrimonio Mundial para revisión de los Órganos Asesores antes del **30 de noviembre**, antes de comprometerse con la implementación;
9. Solicita además al Estado Parte de entregar al Centro de Patrimonio Mundial, antes del 1 de febrero de 2015, un informe actualizado, que incluye un resumen ejecutivo de 1 página, sobre el estado de conservación del sitio y la implementación de lo mencionado más arriba, para ser examinado por el Comité de Patrimonio Mundial en su 39ª sesión en 2015.

El 8 de agosto de 2014 las decisiones del Comité de Patrimonio Mundial de la Unesco llevaron a la Presidenta de la República, Michelle Bachelet, a crear el Comité de Conservación del Sitio Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso.⁸ Este comité desarrolló directrices y criterios de intervención para diseños arquitectónicos alternativos al proyecto Puerto Barón, a fin de alcanzar el balance necesario entre la protección del patrimonio y los legítimos requerimientos de desarrollo del puerto; el Comité está integrado por el gobernador de la Provincia de Valparaíso, quien lo preside; un representante del Ministerio de Educación, quien actúa como su vicepresidente; el Secretario Ejecutivo del Consejo de Monumentos Nacionales, quien actúa como Secretario Técnico del Comité; un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores; un representante del Ministerio de Transporte y de Telecomunicaciones, y un representante de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso.

El 28 de noviembre del mismo año el Estado Parte presentó un informe de avance sobre el estado de conservación referido al Proyecto de Ampliación del Puerto (Terminal 2) y al Proyecto Puerto Barón. El proyecto Terminal Cerros de Valparaíso, TCVAl, ha estado bajo evaluación desde septiembre del 2014, por medio del Sistema de Evaluación Ambiental, requerida por Ley N° 19.300 de Bases Generales del Medio Ambiente. En este contexto, el Consejo de Monumentos Nacionales realizó estudios y emitió observaciones sobre la base de las Directrices de ICOMOS referentes a las Evaluaciones de Impacto

⁷ Negritas fuera del texto original.

⁸ Documento GAB.PRES. N° 008 del 8 de agosto de 2014, firmado por Rodolfo Peñailillo Briceño, Vicepresidente de la República.

Patrimonial, EIP, para Sitios culturales del Patrimonio Mundial y de la Recomendación sobre Paisajes Urbanos Históricos, PUH.

Al respecto, el 9 de febrero de 2015, el Estado Parte presentó un informe de estado de conservación.

El 26 de marzo el Estado chileno entregó información adicional sobre los resultados de la revisión del proyecto, disponibles en <http://whc.unesco.org/en/list/959/documents/> Este EIP reitera que Chile está implementando una nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano, gobernada por el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano, del cual forma parte el Consejo de Monumentos Nacionales, y uno de sus objetivos clave es la integración de identidad y patrimonio dentro de los planes territoriales a través de una herramienta única de regulación de planificación urbana, conocida como Plan Regulador Comunal. En el caso de Valparaíso, este plan debe cubrir la ciudad completa y debe proporcionar una única carta de navegación; dos de las seis etapas del proceso han sido terminadas a la fecha. El Plan Maestro para el área del Patrimonio Mundial será conectado al Plan Regulador Comunal, así también con el Plan de Desarrollo Comunal, PLADECO. Se espera que esto genere una planificación y estructura de gestión más coherente y coordinada.

En abril de 2015, el Estado Parte presentó al Centro de Patrimonio Mundial un Plan de Gestión Arqueológica actualizado, que fue evaluado y, como se anota más adelante en el documento, fue revisado por el Centro del Patrimonio Mundial, ICOMOS e ICCROM, cuyos análisis y conclusiones fueron las siguientes⁹:

“El Estado Parte proporcionó una respuesta sistemática a cada una de las recomendaciones de los Comités e información adicional relevante sobre varios proyectos específicos de conservación, incluyendo ascensores, edificios emblemáticos y espacios urbanos. Se recomienda que el Comité felicite al Estado Parte por estos esfuerzos, en un contexto en el cual tuvo que abordar la situación de emergencia causada por el incendio masivo de abril del 2014.

Se observa que la Política Nacional de Desarrollo Urbano tiene como uno de sus objetivos principales la integración de identidad y patrimonio dentro de la planificación territorial a través de Reguladores Locales y Planes de Desarrollo. La conexión completa e interacción del Plan Maestro de Gestión Patrimonial para el área de Patrimonio Mundial con estos instrumentos debe dar la debida atención a los aspectos del PUH del área de Patrimonio Mundial y su contexto más amplio.

Los instrumentos indicados también deben proporcionar mecanismos apropiados para la gestión integrada. Además, la creación del Ministerio de Cultura, así como la creación de un Programa Nacional interministerial para

⁹ Proyecto de decisión 39COM 7B.90. WHC-15/39.COM/7B.Add. Item 7B de la Agenda Provisional. Estado de Conservación de las propiedades inscritas en la Lista del Patrimonio Mundial. P. 103.

Sitios de Patrimonio Mundial, podría reforzar el marco institucional para el patrimonio cultural.

Sin embargo, existe algo de preocupación acerca de los posibles plazos prolongados que serán necesarios para implementar la política y sus instrumentos de planificación y la presentación de un informe completo sobre los mecanismos de planificación territorial y local del Sitio de Patrimonio Mundial y su integración podría ser bienvenida, junto con un análisis de su efectividad para la preservación del Valor Universal Excepcional (VUE) y sus atributos y las estructuras de gestión integradas que serían puestas en marcha.

La respuesta entregada por el Estado Parte sobre el proyecto de Terminal es destacada y es bienvenido que se están realizando acciones para aplicar las Directrices de ICOMOS sobre EEIIPP para Sitios de Patrimonio Mundial culturales y las recomendaciones de PUH en la evaluación de impacto. Se recomienda que el Comité solicite al Estado Parte presentar los estudios concluidos al Centro de Patrimonio Mundial y al Organismo Consultivo para evaluación, junto con un análisis de cómo estos estudios y diseño de proyecto responden a las recomendaciones de la Misión de Asesoramiento del año 2013.

En cuanto al *Mall* Puerto Barón, el compromiso del Estado Parte está demostrado por la creación de un Comité de Conservación del Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, y por las importantes y valiosas modificaciones con respecto a la conservación dimensional, espacial e integral de la Bodega Simón Bolívar y los volúmenes que serán permitidos para la mejor visibilidad de la Bodega desde el anfiteatro. Aunque no se le puede solicitar a la empresa emprender una Evaluación de Impacto Ambiental, considerando la gran escala del proyecto, el cual tendrá impacto indirecto en toda la ciudad de Valparaíso y especialmente en el bien, sería conveniente una EIP para definir cualquier impacto en el VUE del sitio, y en particular en la vitalidad del puerto sobre la cual se ha basado la prosperidad de Valparaíso y el emplazamiento de anfiteatro de la ciudad.

El Plan de Gestión Arqueológica corregido asegurará el tratamiento adecuado de hallazgos arqueológicos en el área del proyecto Puerto Barón. Los antecedentes históricos han sido documentados y servirán como una base para interpretar el contexto de los objetos que podrían ser encontrados y también los hallazgos descubiertos durante las primeras excavaciones (octubre del 2013), producto de lo cual las obras de construcción fueron detenidas hasta que el plan de gestión arqueológica fuera puesto en marcha.”

Finalmente, en la 39^a Reunión Ordinaria, realizada en Bonn, Alemania, en junio de 2015, el Comité de Patrimonio Mundial decidió (Decisión: 39 COM 7B.90):

1. Habiendo examinado el Documento WHC-15/39.COM/7B.Add

2. Recordando la Decisión 38 COM 7B.41, adoptada en su 38ª sesión (Doha, 2014);
3. Felicita al Estado Parte por sus esfuerzos en avanzar en la elaboración de los mecanismos de planificación para la ciudad y por el gran número de obras de conservación, incluyendo los ascensores, que están siendo realizados en una situación en la que también se hizo frente a la emergencia causada por el masivo incendio de abril del 2014;
4. Solicita al Estado Parte presentar:
 - una línea de tiempo para la implementación de la Política de Desarrollo Urbano y sus instrumentos en la ciudad de Valparaíso
 - un informe completo sobre los mecanismos de planificación locales, territoriales y del Sitio del Patrimonio Mundial y su integración
 - un análisis de la efectividad de lo anterior para la preservación de Valor Universal Excepcional (VUE) y sus atributos y las estructuras de gestión integradas que serían puestas en marcha
5. Toma nota de la respuesta entregada por el Estado Parte sobre el proyecto de Terminal 2, acoge con satisfacción las acciones realizadas para aplicar las Directrices de ICOMOS sobre la Evaluación de Impacto Patrimonial (EIP) para Sitios de Patrimonio Mundial culturales y las recomendaciones de Paisaje Urbano Histórico (PUH) en la evaluación de impacto y también solicita al Estado Parte presentar los estudios terminados, tan pronto como estén disponibles, junto con un análisis de cómo estos estudios y el diseño del proyecto responden a las recomendaciones de la Misión de Asesoramiento del 2013;
6. También acoge los esfuerzos del Estado Parte para revisar el Proyecto de Mall Puerto Barón, y también felicita el progreso realizado hasta ahora con modificaciones a los planes y el desarrollo del Plan de Gestión Arqueológica y, reconociendo que no se puede realizar una Evaluación de Impacto Ambiental completa, recomienda altamente que el Estado Parte realice un EIP para definir formalmente cualquier impacto del proyecto sobre el VUE del sitio, y en particular sobre el diseño de “anfiteatro” de la ciudad y la vitalidad del puerto sobre el cual se basó la prosperidad de Valparaíso, para presentarlo cuando esté finalizado al Centro de Patrimonio Mundial.
7. Además solicita que el Estado Parte presente al Centro de Patrimonio Mundial, antes del 1 de diciembre del 2016, un informe actualizado, incluyendo 1 página de resumen ejecutivo, sobre el estado de conservación del bien y la implementación de lo anterior, para el análisis por el Comité de Patrimonio Mundial en su 41ª sesión en 2017.

En ese marco, el 3 de agosto de 2015 el Estado chileno suscribe un Convenio con el especialista internacional Juan Luis Isaza Londoño (Colombia) para realizar un Estudio de Impacto Patrimonial del Terminal 2 de Valparaíso y de Mall Puerto Barón, que permitan analizar las implicancias de dichos proyectos sobre el VUE (Valor Universal Excepcional) del Sitio de Patrimonio Mundial Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso.

En ese contexto, el Gobierno de Chile acoge la Decisión 38.COM 7B 41, y se lleva a cabo el presente Estudio de Impacto Patrimonial, en el que se aplicó la metodología planteada por ICOMOS para realizar este tipo de estudios.

5. METODOLOGÍA Y DESARROLLO DEL ESTUDIO

a. La metodología de ICOMOS para la evaluación de impacto patrimonial

Para realizar este estudio nos basamos en la metodología planteada por el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios – ICOMOS, para la evaluación de impactos. En ese sentido, y como ya se señaló, la guía metodológica de la evaluación fue el documento *Guidance on Heritage Impact Assessments for World Heritage Cultural Properties* (ICOMOS, 2011).¹⁰ Sin embargo, si bien el equipo de trabajo ya conocía el documento, fue necesario hacer una relectura con el fin de adaptar la metodología al contexto de Valparaíso y a las condicionantes físicas y temporales de la consultoría, tal como lo indica esta guía.

La metodología fue, así, adaptada al contexto de Valparaíso y a dos limitantes particulares. La primera de ellas fue el tiempo de ejecución del estudio, pues el objetivo del Estado de Chile era tener el estudio finalizado en diciembre de 2015.¹¹ La segunda fue que los consultores tuvieron tiempos concretos para visitar Chile y recoger en campo la información necesaria. Se definieron entonces dos visitas específicas a Chile, de una semana de duración aproximadamente cada una¹², en las que se concentró todo el trabajo de campo, se recogió información y se habló con el mayor número de personas involucradas en el proceso. Al respecto, es necesario hacer claridad en que las agendas y recorridos de esas visitas fueron coordinados y elaborados por la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, DIBAM.

Adicionalmente, de acuerdo a las recomendaciones del Comité de Patrimonio Mundial, se tuvieron en cuenta las recomendaciones de Paisaje Urbano Histórico y la Declaración de Xi'an sobre la conservación del entorno de las estructuras, sitios y entornos patrimoniales¹³ para tener una visión más sistémica del Sitio incluido en la Lista del Patrimonio Mundial. Eso generó una metodología más abierta, que no se centró únicamente en el objeto de estudio sino que abordó más problemas del Sitio inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial.

Finalmente, teniendo en cuenta que en el expediente de nominación a la Lista del Patrimonio Mundial de la Unesco no están descritos los atributos con la claridad y precisión con la que se hace actualmente, fue necesario realizar una lectura detallada del expediente, enriquecida por las visitas a campo, para tratar de entender cuáles fueron dichos atributos y valores asociados del Sitio en el momento de su inscripción en la mencionada Lista, elementos determinantes del presente EIP.

¹⁰ ICOMOS - *Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural World Heritage Properties*, 2011. Disponible en http://www.icomos.org/world_heritage/HIA_20110201.pdf

¹¹ El convenio suscrito entre la DIBAM y Juan Luis Isaza Londoño tuvo dos modificaciones de plazo. La primera, del 19.10.2015, y la segunda, del 01.12.2015, determinando que la entrega de la versión final se realizaría, a más tardar, el 31.01.2016. Dicho plazo se amplió con el fin de poder evaluar e incorporar medidas de mitigación y/o compensación planteadas por las empresas TCVAl y Mall Plaza. Posteriormente, el 14.03.2016, se realizó una modificación, en valor y en plazo, determinando que una nueva entrega se realizará el 24.04.2016.

¹² La primera visita se realizó entre los días 03.08.15 y 09.08.15; la segunda entre los días 05.09.15 y 13.09.15 y la tercera entre los días 08.03.2016 y 16.03.2016.

¹³ ICOMOS - Declaración de Xi'an sobre la conservación del entorno de las estructuras, sitios y áreas patrimoniales. (Versión de 22.10.05) Disponible en español en <http://www.icomos.org/charters/xian-declaration-sp.pdf>

b. Metodología utilizada

Con esos marcos, y de acuerdo al Apéndice 1 del documento citado de ICOMOS (“Stages of HIA”), la metodología utilizada se dividió en las siguientes fases:

- A. **Diseño y desarrollo inicial.** La formulación y el desarrollo inicial del proyecto se realizaron de la mano con los miembros de la DIBAM, a partir del estudio de documentos preliminares. En principio se estableció que se seguiría la metodología planteada por ICOMOS, pero con las limitantes nombradas anteriormente.
- B. **Consultas tempranas.** El proyecto inicial, sus tiempos y su metodología fueron establecidos a distancia, vía correo electrónico, con la DIBAM. Con ellos se definieron los pormenores del contrato a realizar, incluyendo los tiempos, las fechas de las visitas a Chile y los alcances del estudio.
- C. **Identificación y contacto de organizaciones pertinentes para llevar a cabo las consultas.** Se estableció que las entrevistas, diálogos y mesas de trabajo se realizarían con las instituciones públicas, las empresas que llevan a cabo las obras objeto de estudio y con las organizaciones civiles que critican y apoyan el proceso de realización de las obras. La tarea de identificación específica de cada uno de los actores estuvo a cargo de la DIBAM, sin embargo los consultores sugirieron reuniones específicas y solicitaron a la DIBAM realizar las acciones para poder llevar a cabo estas reuniones. Al respecto, es importante anotar que, desde un principio, se definió que sería la DIBAM la única encargada de comunicarse con los diferentes actores y que los consultores no tendrían contacto directo con ellos.
- D. **Establecimiento del área de estudio.** Aunque el área de estudio estaba definida desde el primer momento, el proyecto se centró en el Sitio inscrito en Lista del Patrimonio Mundial de la Unesco y en su Zona de Amortiguamiento. Sin embargo, de acuerdo a lo establecido por el Comité de Patrimonio Mundial, el estudio tuvo en cuenta el enfoque de Paisajes Urbanos Históricos, y realizó un análisis mucho más holístico del Sitio.
- E. **Establecimiento de los alcances del trabajo.** Los alcances se establecieron con el equipo de la DIBAM y se centraron básicamente en seguir la metodología definida por ICOMOS, evaluando los impactos¹⁴ de los dos proyectos en el Sitio inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial y evaluar las posibles medidas de mitigación o compensación de estos proyectos presentadas por los distintos actores.
- F. **Recolección de datos.** La recolección de datos se centró, en un primer momento, en estudiar y analizar una serie de documentos suministrados por la DIBAM, que consistieron en descripciones de los proyectos, documentos de gestión del patrimonio, en Chile y en Valparaíso, y otros que fueron de gran utilidad para la evaluación.
- G. **Recolección de datos en campo.** La recolección de datos en campo tuvo dos componentes principales. Por un lado las, visitas a Valparaíso se centraron en entrevistas y reuniones con los actores mencionados anteriormente. Por otro, se hizo

¹⁴ Para todos los efectos, el presente EIP entiende y asume que los impactos pueden ser positivos, negativos o neutros.

un reconocimiento de campo en los lugares en los que se tiene prevista la construcción de los proyectos TCVAL y Puerto Barón.

- H. **Consolidación de datos.** La información recogida se ha consolidado teniendo en cuenta las diferentes categorías de análisis que se han definido para el estudio. Estas se remiten a los atributos del Sitio inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial y a los dos proyectos en cuestión.
- I. **Caracterización del recurso patrimonial, identificando, especialmente, los atributos que le confieren el Valor Universal Excepcional al sitio.** Si bien el expediente de nominación de este no define explícitamente unos atributos, sí deja ver cuatro elementos principales que se pueden reconocer como tal. Sin embargo, al contrario de lo que ocurre actualmente, los atributos no están relacionados directamente con la valoración del Sitio dentro del texto ni con la justificación del Valor Universal Excepcional. En ese sentido se tuvieron que definir mejor los atributos y hacer el análisis de los impactos de los dos proyectos identificando la manera en que estos podrían afectarlos. Así mismo, teniendo en cuenta que el Comité de Patrimonio Mundial recomendó considerar la Declaración de Xi'an y el enfoque de Paisajes Urbanos Históricos, se tuvieron en cuenta estos aspectos dentro de los atributos, así como otros problemas que permitieron generar una visión más sistémica y holística del Sitio.
- J. **Definición y evaluación de impactos directos e indirectos.** Con base en la información recogida se definieron los impactos que afectarán al Sitio inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial. Estos se analizaron de acuerdo a la metodología establecida por ICOMOS que permite determinar su nivel de importancia.
- K. **Definición de medidas de mitigación y compensación.** Las medidas de mitigación y compensación fueron conocidas en discusiones con las empresas encargadas de cada uno de los proyectos. Más que proponer medidas, este estudio analiza y da recomendaciones sobre las medidas propuestas por los distintos actores, públicos y privados.
- L. **Realización del documento preliminar.** El documento preliminar se realizó con base en las etapas antes descritas y fue enviado, el 30.10.2015, a la DIBAM, quien aportó valiosos y oportunos comentarios de forma. Una segunda versión, revisada y complementada, fue enviada, el 25.11.2015, a la DIBAM, y fue revisada por la misma y la Empresa Puerto Valparaíso, quienes realizaron observaciones y comentarios pertinentes que, en su mayoría, fueron incorporados dentro del documento. Finalmente una última serie de observaciones fueron realizadas en el marco de la segunda ampliación del contrato, que fue hasta el 24.04.2016.
- M. **Observaciones y consultas con la DIBAM para sobre los documentos preliminares.** Se realizaron múltiples consultas sobre los documentos recibidos, que oportunamente fueron atendidas, y que contribuyeron a una comprensión plena de la problemática en cuestión.
- N. **Ajustes y entrega del documento final.** Por solicitud expresa de la DIBAM, el plazo de entrega de este documento, establecido inicialmente para el 25.10.2015, tuvo una primera ampliación hasta el 30.11.2015, una segunda hasta el 31.01.2016 y una última hasta el 24.04.2016.

c. La revisión de la documentación: fuentes y datos analizados

Una vez definida la metodología de trabajo y establecidos los alcances, se designaron dos interlocutoras para el proyecto por parte de la DIBAM: arqueóloga Claudia Prado Berlien y arquitecta María Andrea Margotta Ruiz. El estudio empezó, entonces, con el envío de una serie de documentos en formato digital, que se convirtieron en los insumos iniciales para comenzar a aproximarse al territorio y a la problemática que implica la construcción de los proyectos Terminal 2 TCVAL y Puerto Barón.

Estos documentos, que luego fueron entregados al equipo de la consultoría en formato físico, fueron la base inicial de la evaluación. Comprendían, entre otros, leyes y políticas nacionales sobre patrimonio y ciudades; documentos sobre Valparaíso como su nominación, la declaración retrospectiva de Valor Universal Excepcional o el informe de la misión de ICOMOS sobre los proyectos en cuestión; y los documentos descriptivos oficiales de los proyectos Terminal 2 TCVAL y Puerto Barón, entregados directamente por la Empresa Portuaria Valparaíso. Este corpus documental fue complementado luego por documentos entregados por la sociedad civil y muy diversos actores, durante las visitas a Chile; consisten, básicamente, en análisis de los proyectos desde un punto de vista más crítico y en comunicaciones formales que incluyen los puntos de vista de diferentes grupos y ciudadanos interesados en participar en este estudio. Adicionalmente, se revisaron y tuvieron en cuenta las presentaciones entregadas durante las reuniones y otros insumos hallados en internet.

Toda esta información fue analizada y categorizada de acuerdo a su nivel de importancia y pertinencia para el estudio.¹⁵

d. Las reuniones con las instituciones, personas y empresas involucradas con la gestión del patrimonio

Las reuniones con las instituciones, personas y empresas involucradas con la gestión del patrimonio, en Chile y en Valparaíso, fueron el primer insumo para comprender y poner en contexto lo revisado en los documentos. Las reuniones se enfocaron, entonces, a entender la gestión del patrimonio cultural en los mencionados ámbitos, y también a conocer los detalles de las diferentes etapas de los dos proyectos en cuestión.

En ese sentido se llevó a cabo una reunión con la Dirección de Gestión Patrimonial de la Municipalidad de Valparaíso y con los funcionarios de la Dirección de Obras Municipales y el Departamento de Asesoría Urbana quienes, de manera directa, tienen que ver con el desarrollo urbano de la ciudad o con el otorgamiento de los permisos necesarios para que los proyectos se lleven a cabo. En esta se expuso y discutió el Plan Director de Gestión Patrimonial de Valparaíso, no aprobado a la fecha y que pretende ser principal herramienta de planificación del patrimonio cultural en la ciudad; se describió el proceso que siguió el proyecto Puerto Barón para obtener el correspondiente permiso de edificación y se resolvieron dudas sobre la coordinación entre la municipalidad y la Empresa Portuaria Valparaíso.

¹⁵ El resumen de esta información se observa en el Anexo 2: "Documentos revisados para el Estudio de Impacto Patrimonial de Valparaíso."

Así mismo, una reunión de enorme importancia, se llevó a cabo en la Secretaría Regional Ministerial del Ministerio de Vivienda y Urbanismo en Valparaíso, SEREMI – MINVU; en ella se expuso el Plan Regulador Comunal, PRC, vigente de la ciudad, las modificaciones que se están proponiendo para este y se conocieron los procedimientos necesarios para la obtención de un permiso de edificación en la ciudad, haciendo énfasis en el proceso del proyecto Puerto Barón.



Imagen 1: reunión con funcionarios de la municipalidad de Valparaíso (04.08.2015)



Imagen 2: reunión en la SEREMI – MINVU de Valparaíso (04.08.2015)

Otra reunión de gran importancia fue en el Servicio de Evaluación Ambiental, SEA, donde se explicó el proceso necesario para que los proyectos de construcción obtengan una licencia ambiental, haciendo especial énfasis en el estado del proceso del proyecto Terminal 2 TCVAL. Al respecto, es importante señalar que, dentro de la legislación chilena vigente, el proyecto Puerto Barón no requiere evaluación dentro del Sistema de Evaluación Ambiental, por lo que no se incluyó dentro de los temas de esta reunión.

Dentro de las reuniones realizadas con funcionarios institucionales, cobra una relevancia mayor la realizada en la Empresa Portuaria Valparaíso para conocer la evolución del puerto de Valparaíso, indispensable para entender su emplazamiento actual, y para discutir el Plan Maestro de Desarrollo Portuario, en el que se tiene previsto la realización, en un corto plazo, de los proyectos T2 TCVAL y Puerto Barón, y que contempla otra serie de proyectos de infraestructura, a mediano y largo plazo.



Imagen 3: reunión en el Servicio de Evaluación Ambiental de Valparaíso (06.08.2015)



Imagen 4: presentación de la Empresa Puerto Valparaíso (06.08.2015)

Finalmente, las reuniones con un amplio número de funcionarios públicos, de los distintos ámbitos de gobierno, fueron indispensables para entender mejor el contexto en el que se han dado estos proyectos y para conocer las posiciones del Estado frente a ellos. En ese sentido, tanto el Alcalde de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, Jorge Castro Muñoz; el Gobernador provincial de Valparaíso, Omar Jara Aravena, y el Intendente regional de Valparaíso, Gabriel Aldoney Vargas, concordaron en señalar la importancia de ambos proyectos para la ciudad, para la Comuna y para la Región, y presentaron sus visiones y argumentos alrededor de esta posición.



Imagen 5: reunión con el Gobernador Provincial de Valparaíso, Omar Jara Aravena (05.08.2015)



Imagen 6: reunión con el Alcalde de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, Jorge Castro Muñoz (04.08.2015)

Aunque las reuniones aquí señaladas fueron una fuente indispensable de información y conocimiento, necesarios para realizar el EIP, no fueron las únicas; también es importante señalar la presentación del Plan de Desarrollo Comunal de Valparaíso, PLADECO, en el marco de una visita a la reunión de la Mesa Técnica Urbana, además de las reuniones de trabajo llevadas a cabo con instituciones del nivel central como el Consejo de Monumentos de Chile, en particular con la Comisión de Arquitectura y Patrimonio Urbano; con Pablo Contrucci Lira, Jefe de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, y con la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas y la Subsecretaría de Desarrollo Regional, a la que asistieron el Consejeros Fidel Angulo y Rodrigo Vega en representación del Ministerio de Obras Públicas.

e. Las reuniones con la comunidad

Teniendo en cuenta que las enormes y acaloradas controversias, observaciones, objeciones y críticas a los proyectos han surgido desde las comunidades que habitan y trabajan en Valparaíso, uno de los pasos importantes en el proceso metodológico consistió en reunirse con el mayor número posible de miembros de la comunidad interesados en el tema, que han manifestado expresado sus distintos puntos de vista; se realizaron, entonces, dos reuniones en la Biblioteca Santiago Severín de Valparaíso, a las que se convocaron todos los miembros de la comunidad que han participado o que se han manifestado durante este proceso; dicha convocatoria, así como la logística de las reuniones, fueron realizadas por la DIBAM.

En las primeras reuniones la comunidad se manifestó, amplia y negativamente, respecto al estado y manejo del sitio de Patrimonio Mundial; sirvieron adicionalmente, para

identificar los posibles impactos de los dos proyectos, pues dentro de los muchos asistentes se encontraban personas naturales y voceros de agrupaciones ciudadanas que firmaron la carta que en su momento fue enviada a la Unesco, así como colectivos que se han construido recientemente, con el fin de oponerse la forma como están propuestos los proyectos T2 TCVAL o Puerto Barón, o ambos, bajo campañas de la sociedad civil denominadas *Mar para Valparaíso* o *Puerto para Ciudadanos*, entre otras. Es importante, y justo, señalar que también hay personas y voceros de agrupaciones ciudadanas que respaldan la realización de los uno o ambos proyectos en cuestión.



Imagen 7: reunión con miembros de la comunidad en la Biblioteca Santiago Severín; presentación de Daniel Morales, de *Puerto para Ciudadanos*.(07.08.2015).



Imagen 8: reunión con miembros de la comunidad en la Biblioteca Santiago Severín; intervención de Gonzalo Ilabaca, de *Pacto Urbano La Matriz*. (07.08.2015).

En ese sentido se observaron dos escenarios distintos. A la primera reunión, el 7 de agosto de 2015, asistieron e intervinieron, sobre todo, ciudadanos que están en contra de los dos proyectos, tanto de las organizaciones que se han formado para hacerles frente, como vinculados a universidades, asociaciones civiles y prestigiosas organizaciones como ICOMOS Chile o el Colegio de Arquitectos de Chile; así mismo, intervinieron representantes de las juntas de vecinos y una concejal, que dejaron expresaron su malestar por los procedimientos utilizados para poder llevar a cabo los proyectos.



Imagen 9: reunión con miembros de la comunidad en la Biblioteca Santiago Severín; intervención de Jaime Rodillo, de *Mar para Valparaíso*. (07.08.2015).



Imagen 10: reunión con miembros de la comunidad en la Biblioteca Santiago Severín; intervención de Marina Huertas, Concejal de Valparaíso. (07.08.2015).

Por el contrario, durante la reunión llevada a cabo el 10 de septiembre de 2015, participaron, sobre todo, miembros de la comunidad y de organizaciones como el Consejo de Inmigrantes Históricos de Valparaíso, algunas Juntas de Vecinos y organizaciones de trabajadores portuarios, que respaldan los proyectos y que expusieron los puntos favorables y las ventajas que pueden generar para la ciudad; también estuvieron presentes los detractores de los proyectos, algunos representantes de juntas de vecinos y de asociaciones de trabajadores portuarios que hicieron uso de la palabra para insistir en la urgencia de que se realicen estos proyectos a Valparaíso, una ciudad en la que, según algunos de ellos, “hace mucho no pasa nada”.



Imagen 11: reunión con miembros de la comunidad en la Biblioteca Santiago Severín; intervención de Esteban Collins Dupouy, Presidente del Consejo de Colectividades e Inmigrantes Históricos de Valparaíso (10.09.2015).



Imagen 12: reunión con miembros de la comunidad en la Biblioteca Santiago Severín; mesa de diálogo y discusión sobre los proyectos (10.09.2015).

Finalmente, se realizaron reuniones específicas con la Presidenta del Colegio de Arquitectos de Chile, Pilar Urrejola Dittborn, y con la Comisión de Patrimonio de esta organización, y con el Presidente del Comité Chileno del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios, ICOMOS - CHILE, Mario Ferrada Aguilar, y su vicepresidente, Lorenzo Berg Costa, por solicitud expresa de ellos a la DIBAM; en estas, los voceros de ambos cuerpos colegiados expusieron sus puntos de vista sobre los proyectos, dejando claro su total desacuerdo, y manifestaron los impactos negativos que, en su concepto, estos tendrán sobre el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, y sobre toda la ciudad.

f. Las reuniones con las empresas encargadas de los proyectos T2 TCVAl y Puerto Barón.

Otro insumo importante del estudio surgió en las reuniones realizadas con las empresas responsables de los proyectos TCVAl y Puerto Barón; estas sirvieron, sobre todo, para conocer en detalle cada uno de los proyectos y resolver dudas específicas sobre los diseños, sobre la importancia de estos para la ciudad o sobre su relevancia dentro del contexto urbano. También sirvieron para discutir sobre los impactos negativos y positivos que podrían tener ambos proyectos, y sobre las posibles medidas de mitigación y compensación que se podrían plantear.

A estas reuniones asistieron los directores ambos de proyectos, directivos de las empresas que los están realizando y los arquitectos encargados de los diseños.

Adicionalmente, a las reuniones del proyecto TCVAL asistieron los encargados de desarrollar el Estudio de Impacto Ambiental. Contaron, además, con la presencia de Franco Gandolfo Costa, Gerente de Desarrollo y Negocios de la Empresa Puerto Valparaíso, quien explicó siempre el contexto de los proyectos y facilitó, enormemente, su comprensión.



Imagen 13: reunión con los responsables del proyecto TCVAL, en la sede de la Empresa Puerto Valparaíso (06.08.2015).



Imagen 14: reunión con los responsables del proyecto Puerto Barón, en la sede de la Empresa Puerto Valparaíso (03.08.2015).

Fue, entonces, importante realizar reuniones en cada una de las visitas realizadas, pues en la primera de ellas surgieron preguntas, solicitudes y recomendaciones que fueron resueltas, en su mayoría, durante la segunda visita; adicionalmente, para la segunda reunión ya se tenían mejor analizados los proyectos en cuestión, por lo que fue posible acercarse más críticamente a los mismos.

g. El reconocimiento del sitio y la evaluación de los impactos *in situ*

Reconocimiento del área en la que se construirá el proyecto TCVAL y análisis de los impactos de este



Imagen 15. Dimensión de las naves de tipo carga general, de dimensiones muy inferiores a las de los portacontenedores que hoy pueden atracar en el puerto de Valparaíso. Los buques denominados Post Panamax los superan ampliamente en todas sus dimensiones (09.09.2015).



Imagen 16. Área portuaria que se proyecta rellenar para construir el proyecto TCVAL (09.09.2015).



Imagen 17. Área portuaria que se proyecta rellenar para construir el proyecto TCVAL (09.09.2015).



Imagen 18. Apilamiento de contenedores vistos desde el mar. En un futuro, esa zona quedará despejada para circulación y estos se ubicarán sobre la plataforma ganada al mar, superando, en algunos casos la altura que se observa actualmente (09.09.2015).



Imagen 19. Vista del sector puerto desde la bahía de Valparaíso. Nótese la barrera visual que ya existe por el apilamiento de contenedores; se estima que una vez se construya el proyecto T2 TCVAl, duplique su altura (09.09.2015).



Imagen 20. Antiguas instalaciones ferroviarias conocidas como La Torna mesa; sitios relacionados con el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso. Estas se encuentran por fuera del recinto portuario administrado por la EPV y no se relacionan con los proyectos TCVAl y Puerto Barón (09.09.2015)



Imagen 21. Ruinas de la antigua caseta de control de la Estación Puerto de la ciudad de Valparaíso; sitio relacionado con el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso que amerita una valoración y protección patrimonial, así como una restauración integral. (09.09.2015)



Imagen 22. Desarrollos arquitectónicos que, en su momento, rompieron completamente con el denominado “derecho a vista” y con la relación visual entre los cerros y la bahía de Valparaíso (06.08.2015)



Imagen 23. Desarrollos arquitectónicos que, en su momento, rompieron el denominado “derecho a vista” y la relación visual entre los cerros y la bahía. Algunos de ellos, como el que alberga el Hotel Ibis Valparaíso, son de muy reciente construcción (06.08.2015)



Imagen 24. Vista del puerto de Valparaíso en las cercanías del Muelle Prat; se puede aún apreciar la diversidad de usos y embarcaciones, y cómo estos coexisten simultáneamente en la actualidad (06.08.2015).

Reconocimiento de la Bodega Simón Bolívar y de su entorno inmediato



Imagen 25. Bodega Simón Bolívar y área urbana en donde se tiene previsto desarrollar el proyecto Puerto Barón, vista desde el Mirador Cerro Barón; se aprecia su dimensión y longitud, y su relación con el borde costero (05.08.2015).



Imagen 26. Vista interior de la Bodega Simón Bolívar en donde se puede apreciar su estructura compuesta por marcos tri articulados (05.08.2015).



Imagen 27. Aspecto exterior de la Bodega Simón Bolívar; se aprecia el componente longitudinal del inmueble y sus aleros exteriores, que son parte integral de su estructura (05.08.2015).



Imagen 28. Aspecto exterior de la Bodega Simón Bolívar; se aprecia el componente longitudinal del inmueble y sus aleros exteriores, que son parte integral de su estructura (05.08.2015).



Imagen 29. Oleaje generado por el temporal de lluvias y vientos el pasado 08.08.15. Nótase la dimensión y el impacto de dicho oleaje sobre el borde costero en el sector urbano de El Almendral (08.08.2015).



Imagen 30. Oleaje generado por el temporal de lluvias y vientos el pasado 08.08.15. Nótase la dimensión y el impacto de dicho oleaje sobre el borde costero en el sector urbano de El Almendral (08.08.2015).



Imagen 31. Sector en donde se proyecta construir el Proyecto Puerto Barón. Nótase en la valla que Puerto Barón es una marca registrada por la Empresa Portuaria Valparaíso (05.08.2015).

Reconocimiento de las protestas ciudadanas contra los proyectos TCVAL y Puerto Barón, en Valparaíso.



Imagen 32. Protestas ciudadanas en contra de la realización del proyecto TCVAL (06.08.2015).



Imagen 33. Protestas ciudadanas en contra de la realización del proyecto TCVAL (06.08.2015).



Imagen 34. Protestas ciudadanas en contra de la realización de los proyectos TCVAL y PB (06.08.2015).



Imagen 35. Protestas ciudadanas en contra del proyecto PB (06.08.2015).

Identificación de espacios deteriorados en el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso



Imagen 36. Estado actual del Edificio *Subercaseaux*, casi nueve años después de la trágica explosión e incendio (06.08.2015).



Imagen 37. Estado actual del Edificio *Subercaseaux*, casi nueve años después de la trágica explosión e incendio (06.08.2015).



Imagen 38. Edificio *Astoreca*, excelente y fundamental pieza arquitectónica próxima a ser irreversiblemente alterada, debido al concepto erróneo del Contralor General de la República. Actuaciones como ésta afectan, sin lugar a dudas, el Valor Universal del Sitio, así como su autenticidad e integridad (06.08.2015).



Imagen 39. Edificio del *Mercado Puerto* severamente afectado por el sismo de 2010. Debe recuperarse, con carácter urgente, el edificio y su uso tradicional como mercado público (06.08.2015).



Imagen 40. Estado de conservación de ciertas edificaciones; ruinas arquitectónicas en el Sitio de Patrimonio Mundial (06.08.2015).



Imagen 41. Estado de conservación de ciertas edificaciones; ruinas arquitectónicas en el Sitio de Patrimonio Mundial (06.08.2015).



Imagen 42. Estado de conservación de ciertas edificaciones; ruinas arquitectónicas en el Sitio de Patrimonio Mundial. Se prevé la construcción de un edificio de estacionamientos vehiculares, haciendo, además, una modificación del trazado urbano del Sitio de Patrimonio Mundial (06.08.2015).



Imagen 43. Construcción en adobe, modesta y contextual, situada en la parte baja de la Plaza de La Matriz, dentro del Sitio de Patrimonio Mundial; ya está autorizada su demolición total y sustitución por un edificio de nueva planta. Dicha construcción debería ser objeto de una restauración integral, lo cual es perfectamente posible desde un punto de vista técnico (06.08.2015).

6. HISTORIA Y DESCRIPCIÓN DEL “ÁREA HISTÓRICA DE LA CIUDAD-PUERTO DE VALPARAÍSO”

De acuerdo al expediente de nominación de Valparaíso en la Lista del Patrimonio Mundial¹⁶:

“Las condiciones naturales para el desarrollo de esta ciudad-puerto fueron la bahía –que producto de los cerros aledaños cobró forma de anfiteatro–, una estrecha planicie entre el borde mar y el pie de los cerros, los cerros en sí mismos –surcados por una red de quebradas orientadas hacia el mar–, las mesetas a diferente altura dentro del cordón de cerros, la cambiante luminosidad y los vientos dominantes.

Todo ello, dentro de un marco dado por la inmensidad del Océano Pacífico y de la Cordillera de los Andes, visible desde el anfiteatro.

La ciudad nace en el siglo XVI sin fundación formal, sin trazado planificado, sin la formalidad, zonificación y regularidad geométrica de las ciudades del interior, establecidas de acuerdo a los parámetros fijados tempranamente por la Colonia Española para las urbes del Nuevo Mundo. Sus orígenes están marcados por la precariedad; sus dos primeros siglos de existencia, por la modestia de su condición y por la adversidad determinada por los terremotos, los incendios y los saqueos perpetrados por los piratas.

Su crecimiento sigue dos patrones: uno radial en torno a su núcleo original (Iglesia Matriz), y la ampliación persistente hacia el noreste. Su desarrollo y conformación se da en función de sus condicionantes naturales e históricas, alcanzando su configuración definitiva en la segunda mitad del siglo XIX, con la densificación de los cerros aledaños a su núcleo original y del sector de El Almendral, y con el poblamiento de los cerros septentrionales.

Este desarrollo urbano está marcado desde el punto de vista geográfico por la escasez de espacio, que se traduce en dos procesos. Uno es el constante esfuerzo por aumentar la superficie del plan, ganándole el terreno al mar, a través de rellenos y del escarpe de los cerros, proceso que entre 1832 y 1930 cuadruplicó la superficie de plan de la zona del puerto. El otro es el proceso de poblamiento y densificación de los cerros, que por el carácter abrupto de los mismos se traduciría en un trazado y construcción muy singular.

Desde el punto de vista histórico, el sello de la ciudad vendría dado por la preeminencia que alcanza durante el siglo XIX. Luego de la independencia del país, en un contexto de modernización e integración universal, el puerto se convertiría en uno de los más importantes dentro de las rutas de navegación interoceánica, y hasta la construcción del Canal de Panamá será el puerto principal del Pacífico Suramericano.

Valparaíso es durante el siglo XIX el punto de contacto con el exterior de un país confinado por su ubicación en el extremo sur de América, por los hielos australes, los desiertos del norte y por la cordillera andina. La ciudad es un núcleo emprendedor y creativo, que recibe a la mayor parte de la inmigración extranjera al país, que es fundamental no sólo para su desarrollo económico, sino también para cruciales avances en el plano de las libertades fundamentales, particularmente la libertad de culto religioso.

Por su preeminencia, capacidad económica, y por la acción emprendedora de sus habitantes, esta ciudad se integraría plenamente a la era industrial. Emulará las

¹⁶ POSTULACIÓN DE VALPARAÍSO COMO SITIO DEL PATRIMONIO MUNDIAL UNESCO. Segunda Serie. Cuaderno del Consejo de Monumentos Nacionales N° 70, 1ª Edición 2004. Pág. 29 – 31

tendencias en boga en Europa y se beneficiará de los avances tecnológicos que contribuían a la calidad de vida en las ciudades. Por las peculiaridades de la ciudad, estos esquemas se aplicarán en una forma singular y original, que logró una armonía integral entre naturaleza y formas construidas.

Esta creatividad y carácter emprendedor no es sino fruto de la confluencia en el puerto de habitantes de los más diversos orígenes y condiciones, que compartieron sus habilidades, conocimientos y mentalidades, haciendo de la diversidad cultural, del pluralismo y de la heterogeneidad su riqueza más grande. Estas cualidades son, también, fruto de los embates que la historia impuso a la ciudad, y de la capacidad que desarrolló para enfrentar las condiciones adversas, encontrando en su propia diversidad la fuente de su dinamismo.

En Valparaíso no se dio sólo un contexto de tolerancia o una convivencia feliz, sino un diálogo creativo propiamente tal.

Estos factores constituyeron la riqueza esencial de la ciudad, riqueza que trascendió su época de auge: es parte esencial de la identidad actual de esta urbe, identidad de la que sólo el arte –el cine, la literatura y la plástica– ha sabido dar cuenta cabal. Valparaíso es hoy ciudad de diferencias, de múltiples facetas, de diversidad, las cuales se manifiestan en su patrimonio tangible tanto como en el intangible.

El resultado desde la perspectiva urbana de este diálogo intercultural, y del desafío de adaptación al medio, es una ciudad americana original, que se configura hacia la segunda mitad del siglo XIX, bajo parámetros en buena medida centroeuropeos. La originalidad viene dada por la adaptación creativa a un medio geográfico con fuertes condicionantes, lo que confiere a este bien la plena singularidad con respecto a las demás ciudades americanas de sello decimonónico.

La heterogeneidad y diversidad de la ciudad se aprecia materialmente en las marcadas diferencias entre sus sectores, entre sus cerros, entre sus tipologías arquitectónicas y entre sus peculiares espacios públicos. Ahora bien, esta heterogeneidad tiene como correlato la integración que se produce en la ciudad, integración que es tanto de los habitantes entre sí, como con el paisaje. Su configuración, la estrechez de sus calles, la irregularidad de sus vías y el diálogo entre el cerro y el plan hacen que sus habitantes siempre estén mirando las diferentes facetas de la ciudad, a sus vecinos más próximos, a los del plan o del cerro, a los del otro extremo de la rada. Esta integración espacial en la ciudad favorece no sólo su valoración por parte del habitante, sino el conocimiento entre los vecinos, el diálogo diario, el encuentro y la socialización.

Los valores patrimoniales de la ciudad están contenidos en ella como un todo, y no en un sector específico. En efecto, la diversidad de las soluciones arquitectónicas y urbanísticas, y el carácter multifacético de la ciudad han determinado una delimitación del sitio que comprende varios sectores, cada uno de los cuales tiene un carácter particular. Las formas de relación entre estas diferentes áreas, y en particular las formas de relación entre el plan y el cerro son también valiosas en sí mismas. Por otra parte, la ciudad de Valparaíso no tiene un centro histórico, en el sentido tradicional del término, sino que se desarrolló generando diversos núcleos en un proceso dinámico.

El bien que se postula como Sitio del Patrimonio Mundial es una porción del Área histórica de Valparaíso, donde se distinguen diversos sectores que dan cuenta de la multiplicidad y creatividad de las soluciones arquitectónicas y urbanísticas tomadas en ese desafío de la adaptación al medio, en una ciudad en la que el todo es más que la suma de las partes.”

7. LA INCLUSIÓN EN LA LISTA DEL PATRIMONIO MUNDIAL: INTEGRIDAD Y DELIMITACIÓN DEL SITIO

a. La inscripción del “Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso” en la Lista del Patrimonio Mundial

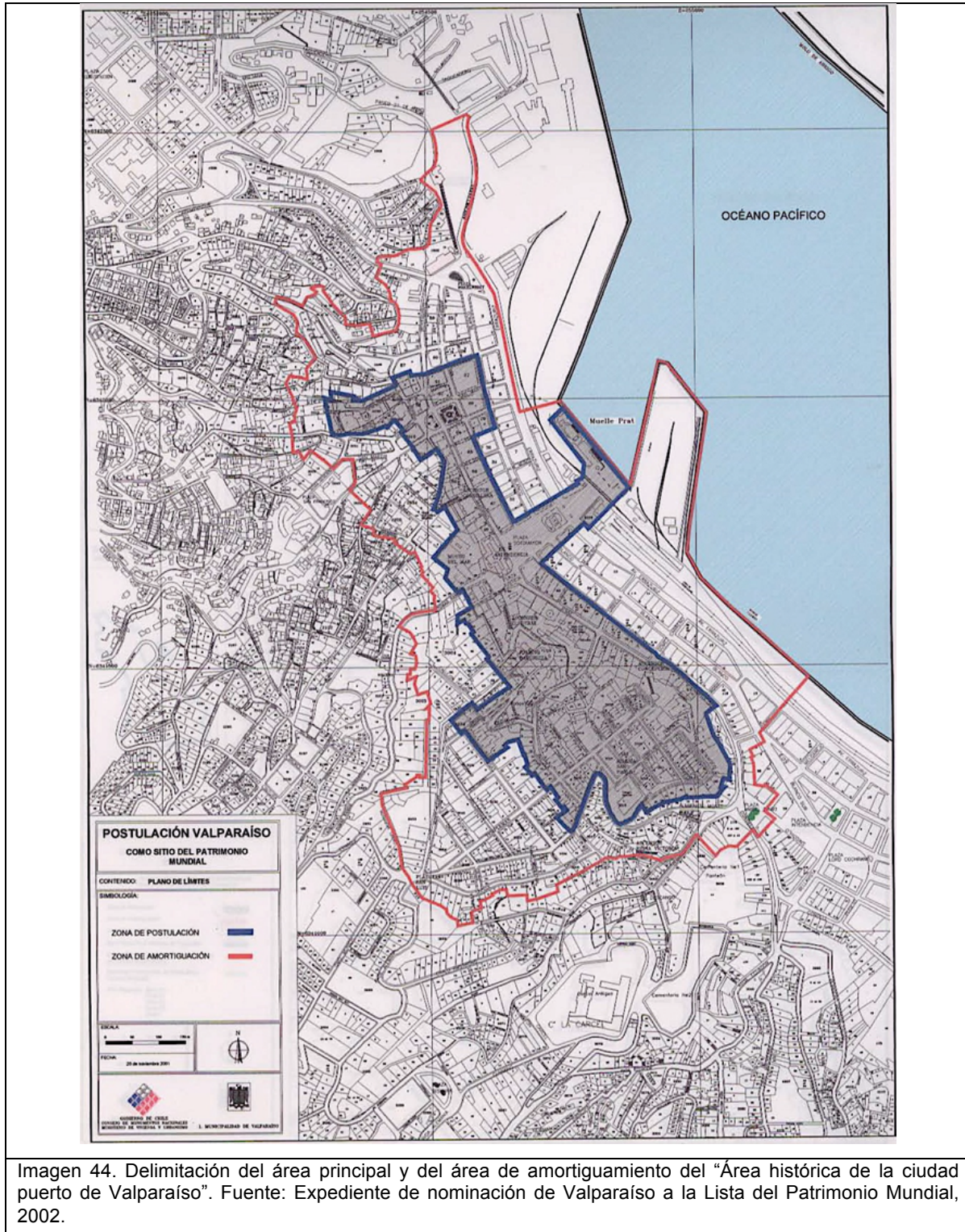


Imagen 44. Delimitación del área principal y del área de amortiguamiento del “Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso”. Fuente: Expediente de nominación de Valparaíso a la Lista del Patrimonio Mundial, 2002.

En el 2003, después de una importante gestión del Estado chileno, se incluyó el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso en la Lista del Patrimonio Mundial de la Unesco. La nominación fue un importante momento para la ciudad, que lo celebró con entusiasmo y expectativa. La inclusión en la Lista se vio como una oportunidad para revitalizar la ciudad, para generar nuevas posibilidades para sus habitantes y, sobre todo, para que el patrimonio cultural fuera el eje de un desarrollo que, para entonces, la ciudad deseaba y necesitaba.

La decisión 27COM 8C.41 del Comité de Patrimonio Mundial, en su 27ª reunión ordinaria, llevada a cabo en París en el 2003, consideró positivamente la importancia que tuvo Valparaíso para el comercio mundial a finales del siglo XIX y resaltó que la ciudad mantiene las huellas de esta importancia; como se lee a continuación, la decisión incluyó, además, algunas recomendaciones trascendentes, que sirven para entender la situación actual del Sitio.¹⁷

“El Comité del Patrimonio Mundial,

1. Inscribe el **Área Histórica de la ciudad puerto** de Valparaíso, Chile, en la Lista del Patrimonio Mundial, sobre la base del criterio iii):

Criterio (iii): Valparaíso es un testimonio excepcional de la fase temprana de globalización de avanzado el siglo XIX, cuando se convirtió en el puerto comercial líder de las rutas navieras de la costa del Pacífico de Sudamérica.

2. Estimula al Estado Parte a continuar sus esfuerzos en orden a inventariar y proteger la infraestructura relacionada a los usos históricos del sector portuario y de los sistemas de transporte;
3. Alienta al Estado Parte a desarrollar planes de manejo y conservación en toda el área marítimo – portuaria;
4. Solicita al Estado Parte clarificar con mayor precisión las normas y directrices en las áreas adyacentes a las zonas protegidas, como la Plaza de la Intendencia, el Cementerio y la Plaza de San Francisco.”

En el marco de este EIP, se indagó por el proceso de nominación que, en su momento, generó un gran esfuerzo de articulación entre la Municipalidad de Valparaíso y el Consejo de Monumentos Nacionales de Chile. En términos concretos, la información recabada tiene dos implicaciones de importancia para este estudio; la primera de ellas es que la delimitación del Sitio de Patrimonio Mundial se hizo teniendo en cuenta las limitaciones de la época, y significa que se incluyeron las áreas que ya contaban con una protección legal patrimonial en el ámbito nacional.

En segundo lugar, el expediente, en el capítulo de “Planes acordados relativos al Bien”, incluyó una descripción de una serie de instrumentos de planeación que, en principio, debían ser los que se implementarían en la ciudad: la Estrategia de Desarrollo Regional;

¹⁷ UNESCO, Comité de Patrimonio Mundial. Decisión 27COM 8C.41. Traducción libre del Consejo de Monumentos Nacionales de Chile.

el Plan de Desarrollo Comunal, PLADECO; el proyecto de mejoramiento de la gestión de tránsito en el plan de Valparaíso y el Plan de Transformación Urbana del Borde Costero; de estos planes vale la pena hacer énfasis en el último, pues ya incluía una zonificación y descripción somera de los proyectos que son objeto del presente EIP.

Sobre el proceso de nominación, finalmente, vale la pena transcribir el Valor Universal Excepcional de Valparaíso tal como se presentó en su momento¹⁸:

“Ubicado en la zona central de la costa de Chile, sobre el Océano Pacífico, el Área histórica de la ciudad-puerto de Valparaíso representa un ejemplo extraordinario de patrimonio de la era industrial vinculado al comercio internacional marítimo de fines del siglo XIX y principios del siglo XX. La ciudad fue el primer y mayor puerto mercante en las rutas marítimas de la costa del Pacífico de América del Sur que conectaban con el Atlántico a través del Estrecho de Magallanes.

El puerto tuvo gran incidencia en el comercio de la región desde la década de 1880 hasta la inauguración del Canal de Panamá en 1914. Después de esa fecha su desarrollo se desaceleró, permitiendo que el puerto y su tejido urbano característico se preservaran como un testimonio excepcional de la fase temprana de la globalización.

El centro histórico de Valparaíso se asienta en la planicie costera y en parte sobre los empinados cerros que lo rodean, donde nació la ciudad. Está compuesto por cinco sectores que se entrelazan: Iglesia La Matriz y Plazuela Santo Domingo, ubicado entre los cerros y el plan, que comprende la iglesia y edificios de fines del siglo XIX de típico estilo arquitectónico portuario; Plaza Echaurren y Calle Serrano, de naturaleza predominantemente comercial y marcado por la presencia del Mercado Puerto, negocios y ventas ambulantes; el Muelle Prat y las Plazas Sotomayor y Justicia, que componen el principal eje transversal del área y abarcan los mayores espacios públicos; la Calle Prat y la Plazuela Turri junto al pie de cerro, con numerosos ejemplos de arquitectura monumental; y los Cerros Alegre y Concepción, que conforman un solo barrio planificado y construido en gran medida por inmigrantes alemanes e ingleses, con plazas, miradores, explanadas, callejuelas, escaleras, y las principales estaciones de algunos de los ascensores funiculares típicos de Valparaíso.

La naturaleza excepcional del centro histórico de Valparaíso proviene de una combinación de tres factores, todos relacionados a su función de puerto: su particular entorno geográfico y topográfico; sus formas urbanas, trazado, infraestructura y arquitectura; y su atractivo e influencia con respecto a personas de todo el mundo. El carácter de Valparaíso fue fuertemente marcado por la geografía de su ubicación: la bahía, los estrechos terrenos llanos de la costa (en gran parte artificiales), y los escarpados cerros cruzados

¹⁸ POSTULACIÓN DE VALPARAÍSO COMO SITIO DEL PATRIMONIO MUNDIAL UNESCO. Segunda Serie. Cuaderno del Consejo de Monumentos Nacionales N° 70, 1ª Edición 2004. Pág. 29 – 31

por numerosas quebradas crearon el trazado en forma de anfiteatro. La adaptación de las construcciones a estas difíciles condiciones geográficas produjo un conjunto urbano innovador y creativo que destaca las particularidades de cada objeto arquitectónico, sobre la base de la mentalidad tecnológica y empresarial típica de la época. Debido a su preeminencia la ciudad fue poblada e influida por gente de todo el mundo. El tejido urbano y la identidad cultural de Valparaíso se distinguen por una diversidad que la diferencia de otras ciudades de América Latina. Desde una perspectiva urbana, el resultado de esta exigente geografía, impulso modernizador y diálogo intercultural es una ciudad americana totalmente original que posee la impronta de fines del siglo XIX.

Criterio (iii): Valparaíso es un testimonio excepcional de la fase temprana de globalización de avanzado el siglo XIX, cuando se convirtió en el puerto comercial líder de las rutas navieras de la costa del Pacífico de Sudamérica.”

b. Análisis de la integridad y delimitación actual del Sitio

En el momento en que el Estado Parte, Chile, toma la decisión de nominar el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso a la Lista del Patrimonio Mundial, por asuntos de conveniencia, agilidad y premura, se parte de un área ya declarada y protegida por la legislación nacional como Zona Típica. La legislación y normativa chilena, vigente entonces y hasta ahora, no contempla la noción de Zonas de Amortiguamiento o similar. Por lo tanto, partiendo de una realidad existente, y ante la falta de un concepto de Zona de Amortiguamiento, se decidió entrar a fragmentar y dividir en dos la Zona Típica, para establecer dentro de ella lo que es propiamente el Sitio y su correspondiente Zona de Amortiguamiento, haciendo coincidir la sumatoria de las mismas, dentro del área de Zona Típica ya protegida e incluyendo algunos sectores, como el espigón y un pequeño tramo de la costanera, dentro de la Zona de Amortiguamiento del Sitio de Patrimonio Mundial.

Esta decisión permitió avanzar en la formulación del expediente de nominación a la Lista del Patrimonio Mundial, pero el presente Estudio de Impacto Patrimonial considera que generó errores conceptuales y de delimitación, que han acarreado serios problemas de integridad y de manejo.

Si bien, en su momento, el Comité de Patrimonio Mundial, con el acompañamiento y evaluación directa del ICOMOS – Internacional, reconoció y asumió dicha delimitación, que fue aceptada como el Sitio y el Área de Amortiguamiento del Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, entrevistas y conversaciones con personal técnico chileno, de alto nivel, que en su momento contribuyó a la formulación del expediente y a la delimitación de sus áreas, deja claro que fue lo que, para entonces, “mejor se pudo hacer”, dentro de las limitaciones normativas y temporales, pero que no obedeció necesariamente a razones y análisis técnicos.

El EIP entiende que el Valor Universal Excepcional del bien no está totalmente contenido dentro de los límites establecidos, encontrando que existen contradicciones y omisiones que el Estado de Chile, en un plazo corto y prudencial, debería entrar a analizar técnicamente, y a realizar una redefinición de los límites del Sitio y de su Zona de

Amortiguamiento. Al existir problemas de límites, es claro que ellos arrastran y conllevan a problemas de apropiación, comprensión, gestión e integridad.

Las Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial, en su última versión, del 8 de julio de 2015, determinan que “La integridad mide el carácter unitario e intacto del patrimonio natural y/o cultural y de sus atributos. Por ello, para examinar las condiciones de integridad es preciso evaluar en qué medida el bien:

- a) posee todos los elementos necesarios para expresar su Valor Universal Excepcional;
- b) tiene un tamaño adecuado que permita la representación completa de las características y los procesos que transmiten la importancia del bien;
- c) Acusa los efectos adversos del desarrollo y/o las negligencias.”

Adicionalmente señala que “En el caso de los bienes propuestos para inscripción según los criterios (i) - (vi), (...) Debe incluirse una proporción importante de los elementos necesarios para transmitir la totalidad del valor que representa el bien”.

Muchísimos de los actuales problemas que aquejan al sitio, en cuanto su apropiación, comprensión y gestión, se originan en dos problemas:

- Un problema inicial de integridad y de delimitación del Sitio. En consideración del EIP, las áreas protegidas como Sitio y Zona de Amortiguamiento deben ser revisadas, puesto que no acogen los elementos necesarios para la comprensión plena del Valor Universal Excepcional. Al respecto, la revisión de esos límites no implica necesariamente una ampliación, pero es vital para garantizar la integridad del sitio a largo plazo.
- La ausencia de un Plan de Gestión.

c. Atributos del sitio de patrimonio mundial

Si bien es cierto que en ninguno de los documentos consultados están expresamente consignados los “Atributos” del Sitio Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, es posible interpretar que dentro del expediente de nominación del Sitio a la Lista del Patrimonio Mundial de la Unesco, éstos se identifican como “los elementos materiales constitutivos de la ciudad, que en virtud de esa adaptación al medio cobraron originalidad y valor universal.”¹⁹ De acuerdo con esta interpretación, los atributos que originalmente se definieron y se propusieron son:

- **Trazado:** se destaca la topografía tan característica del lugar, con su relación entre la parte plana de la ciudad, “El Plan”, en buena medida fruto de distintos procesos de relleno de la bahía de Valparaíso, con los diversos cerros escarpados, separados por cañadas. “Las situaciones creadas por los desniveles agregan la atracción de múltiples quiebres de las vistas, que relacionan cualquier punto de la ciudad con el paisaje natural y construido, próximo y lejano. Se enfatiza el carácter de “anfiteatro” de Valparaíso, con “graderías” que miran al mar desde las laderas de los cerros y

¹⁹ Ibidem. Pág. 31 - 35

viceversa. Pero es más que eso: producto de la topografía de sus cerros y sus múltiples quebradas, hay vista del plan al cerro, de los cerros al plan y al mar, de una ladera de la quebrada a la otra, de un extremo de la rada al opuesto. Eso en lo global, porque la sinuosidad de los pasajes, los quiebres de las calles, los recodos y encrucijadas ofrecen a nivel micro otra gama de perspectivas.”²⁰ Explícitamente, como bien se puede constatar, se hace énfasis en esas relaciones visuales, múltiples y variadas, entre lo lejano y lo cercano, y entre el mar, “El Plan” y los cerros, así como en el carácter de “anfiteatro” que tiene la ciudad y el Sitio de Patrimonio Mundial.

- **Espacios públicos:** sí bien se considera, analiza y destaca el sistema e interrelación de los espacios públicos, casi todos ellos ubicados en “El Plan”, también se caracteriza y distingue la particular, compleja y característica de los espacios públicos, de otra naturaleza y morfología completamente distinta, que existe en los cerros y sus quebradas. “En los cerros los espacios libres son más pequeños. Hay plazas públicas tradicionales, siempre pequeñas en función del escaso terreno plano disponible. Hay, además, paseos y miradores, originados en los ensanchamientos de las vías de borde de cerro, que dan lugar a balcones naturales, con perspectiva hacia el plan y la bahía.

Pero también hay espacios públicos menos tradicionales, como las escaleras y pasajes, y los espacios que resultan de la bifurcación de vías, o de las encrucijadas de la compleja red vial de los cerros. Ellos enriquecen espacial y socialmente estas áreas.

En los cerros de Valparaíso los límites entre el espacio público y el privado son difusos; ellos están totalmente confundidos en la estrechez. Los espacios públicos son extensiones naturales de la vivienda y a la vez vías de tránsito o recreación para toda la población.

Esta diversidad de las formas de engarce entre lo público y lo privado se traduce también en una multiplicidad de formas de “espacios intermedios” en las viviendas, es decir, de aquellos que tratan de prolongar el espacio interior, buscando capturar el paisaje exterior. Estos espacios, que toman la forma de balcones, tribunas, miradores, torreones, *bow windows* y galerías son escenario de actividad familiar, buscando el nexo con su entorno inmediato y con el paisaje más lejano: los cerros vecinos, el océano.”²¹

- **Arquitectura:** se destaca, muy enfáticamente, la diversidad arquitectónica de la ciudad y del Sitio de Patrimonio Mundial, que corresponde a diversos periodos históricos, fundamentalmente comprendidos entre el siglo XIX y XX, y a una variedad de “estilos”, morfologías y tipologías edilicias, que conviven, unos al lado de los otros, de una forma particular y armónica, imprimiendo, a su vez, un sello y aspecto muy particular y característico. También se destaca, como un elemento que le confiere una alta identidad, la relación de los distintos y variados componentes arquitectónicos con la particular y determinante topografía del lugar: “La arquitectura patrimonial de la

²⁰ *Ibidem*. Pág. 31 - 32.

²¹ *Ibidem*. Pág. 32 - 33.

ciudad presenta obras de las más variadas tipologías y estilos arquitectónicos, aplicados a construcciones que van desde viviendas muy sencillas hasta los exponentes de arquitectura relativamente monumental en el plan.

En la mayoría de los casos, su valor no radica tanto en su individualidad como en su situación de emplazamiento, en su integración a un conjunto y en su adaptación a la topografía.

El sitio da cuenta de toda esta diversidad. Comprende desde obras eruditas, diseñadas por arquitectos con formación académica, hasta obras de arquitectura espontánea o vernácula, pasando por una gran cantidad de edificaciones de excelente calidad, que son obra de diestros maestros constructores.”²²

- **Ascensores (como sus principales y más destacados elementos de conexión cerro-plan):** “Estos elementos vinculan el pie de cerro con el inicio de las mesetas, que se sitúan a una altura promedio de entre 40 y 50 metros sobre el nivel marino. La mayor parte de sus estaciones inferiores se ubica en espacios residuales entre edificios; desde el plan muchas de ellas carecen de gran presencia. Las estaciones superiores presentan mayor interés; son verdaderas torres de observación, de arquitectura escueta y austera, realizada bajo los patrones propios de la arquitectura de los cerros.

El valor principal de estos bienes no radica tanto en factores arquitectónicos o estéticos, sino en ser una solución óptima a un problema de transporte en un medio topográfico excepcional. Su significado está dado, por una parte, por su carácter de hito de referencia en una ciudad compleja, que conforma líneas o cortes dentro de una trama urbana de difícil lectura. Son, además, los miradores naturales de la ciudad, miradores que por ser móviles permiten apreciar un espectro diverso de realidades. Este carácter es enfatizado por los elementos que suelen asociarse a los ascensores: la escalera, y el paseo mirador formal en la cumbre. Los ascensores no son solamente medios de conexión entre el cerro y el plan, sino que son verdaderos ordenadores urbanos de esa conexión. Varios de ellos se relacionan entre sí formando subsistemas que marcan recorridos integrados, siendo elementos fundamentales en la conformación de la trama urbana de las laderas de los cerros.”²³

Como bien se puede constatar, en todos estos “Atributos” identificados y consignados en el expediente de nominación del Sitio denominado Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso a la Lista del Patrimonio Mundial de la Unesco, es posible detectar y rastrear una característica invariante y determinante, que es la relación visual de lo lejano y lo cercano, que se establece entre el mar, “El Plan”, los cerros y sus quebradas, con sus distintos elementos, vacíos y llenos, contruidos o constitutivos por el enmarañado, magnífico y muy característico sistema de espacios públicos. El componente y las distintas relaciones visuales son, por lo tanto, un importante valor a considerar, proteger y conservar.

²² *Ibidem*. Pág. 33 - 34.

²³ *Ibidem*. Pág. 35 - 36.

Es posible, entonces, considerar y asumir que los cuatro atributos señalados corresponden, de manera fundamental, a los ámbitos histórico y arquitectónico, entendidos como componentes separados o, aún mejor, como un único ámbito histórico – arquitectónico, al no poder deslindar lo uno de lo otro.

En el ámbito temático arqueológico, no aparece ningún tipo de mención en el documento denominado POSTULACIÓN DE VALPARAÍSO COMO SITIO DEL PATRIMONIO MUNDIAL UNESCO. Sin embargo, y a pesar de que no se señalan atributos propiamente arqueológicos del Sitio, hoy en día la arqueología, y la valoración y protección del patrimonio arqueológico, son componentes fundamentales de casi cualquier patrimonio urbano, esté este en la Lista del Patrimonio Mundial, o no.

En cuanto a los atributos asociativos, sí bien es cierto que se plantearon y contemplaron, no fueron considerados, en su momento, por el Comité de Patrimonio Mundial, pues el Sitio fue inscrito en la Lista única y exclusivamente por el criterio *iii*.

Los cuatro atributos a los cuales se ha hecho referencia, trazado, espacios públicos, arquitectura y ascensores, al estar contenidos dentro de la Zona Típica, están protegidos legalmente por la Ley 17.288 de 1970. Adicionalmente, los ascensores que están dentro del Sitio o su Zona de Amortiguamiento, cuentan con una declaratoria como Monumento Nacional, razón por la cual también están protegidos por la citada ley.

d. Valores, asociados a los atributos, que contribuyen al Valor Universal Excepcional, VUE, del Sitio denominado Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso.

Como se indicó anteriormente, los atributos no están descritos explícitamente en el expediente de nominación a la Lista del Patrimonio Mundial. Por lo tanto, no existe una valoración relacionada que permita, además, contribuir a fortalecer el Valor Universal Excepcional del Sitio. En ese sentido, fue necesario realizar un ejercicio de valoración a partir de los insumos presentes en el expediente y de documentos como el Plan Director de Gestión Patrimonial, así como de las entrevistas, reuniones y visitas realizadas en el marco del presente EIP; estos valores fueron relacionados con los atributos descritos en el capítulo anterior y se formulan para implementar la metodología planteada por ICOMOS para realizar el presente Estudio de Impacto Patrimonial.

Esta valoración busca contribuir a fortalecer el VUE del sitio, según el cual “Valparaíso es un testimonio excepcional de la fase temprana de globalización de avanzado el siglo XIX, cuando se convirtió en el puerto comercial líder de las rutas navieras de la costa del Pacífico de Sudamérica.”

ATRIBUTOS	VALORES RELACIONADOS QUE CONTRIBUYEN A FORTALECER EL VUE
Trazado: se destaca la topografía tan característica y propia del lugar, con su relación entre la parte plana de la ciudad, “El Plan”, en buena medida fruto de distintos procesos de relleno de la bahía de Valparaíso, y los diversos	El trazado urbano del Sitio de Patrimonio Mundial y de su Zona de Amortiguamiento puede leerse e interpretarse como un esfuerzo humano y colectivo por urbanizar y habitar una

<p>cerros escarpados, separados por cañadas. “Las situaciones creadas por los desniveles agregan la atracción de múltiples quiebres de las vistas, que relacionan cualquier punto de la ciudad con el paisaje natural y construido, próximo y lejano. Se enfatiza el carácter de "anfiteatro" de Valparaíso, con "graderías" que miran al mar desde las laderas de los cerros y viceversa. Pero es más que eso: producto de la topografía de sus cerros y sus múltiples quebradas, hay vista del plan al cerro, de los cerros al plan y al mar, de una ladera de la quebrada a la otra, de un extremo de la rada al opuesto. Eso en lo global, porque la sinuosidad de los pasajes, los quiebres de las calles, los recodos y encrucijadas ofrecen a nivel micro otra gama de perspectivas.”²⁴ Explícitamente, como bien se puede constatar, se hace énfasis en esas relaciones visuales, múltiples y variadas, entre lo lejano y lo cercano, y entre el mar, “El Plan” y los cerros, así como en el carácter de “anfiteatro” que tiene la ciudad y el Sitio de Patrimonio Mundial.</p>	<p>difícil, escarpada y característica conformación topográfica y geográfica de la bahía de Valparaíso que, como se puede constatar en las fuentes y cartografías históricas, fue un desembarcadero que surgió en las aguas abrigadas, escasa por demás, de la costa del Pacífico sur de Sudamérica. La actividad de puerto demandó un asentamiento humano que, con el tiempo, se fue complejizando y sofisticando, hasta dar origen a la ciudad de Valparaíso. Con la temprana globalización de finales del siglo XIX, al convertirse en un puerto comercial líder, en los ámbitos nacional e internacional, generó una pequeña burguesía que aspiró, gestionó, construyó y gozó de un espacio público higienizado y adecuado a los más altos estándares internacionales, en los que los distintos componentes urbanos, en donde no estuvieron ausentes los nuevos equipamientos urbanos, fueron creados para la prosperidad de la ciudad y su puerto. El trazado implicó una labor creativa, ingenieril y técnica compleja que aún estructura y alberga la vida de los porteños, con una alta calidad.</p>
<p>Espacios públicos: sí bien se considera, analiza y destaca el sistema e interrelación de los espacios públicos, casi todos ellos ubicados en “El Plan”, también se caracteriza y distingue la particular, compleja y característica de los espacios públicos, de otra naturaleza y morfología completamente distinta, que existe en los cerros y sus quebradas. “En los cerros los espacios libres son más pequeños. Hay plazas públicas tradicionales, siempre pequeñas en función del escaso terreno plano disponible. Hay, además, paseos y miradores, originados en los ensanchamientos de las vías de borde de cerro, que dan lugar a balcones naturales, con perspectiva hacia el plan y la bahía.</p> <p>Pero también hay espacios públicos menos</p>	<p>Los espacios públicos, en esa ciudad globalizada y cosmopolita, correspondieron a los usos portuarios y a los imaginarios colectivos de bienestar, salubridad, prosperidad, tan propios de las concepciones positivistas del momento: jardines arbolados decorados con esculturas, avenidas amplias que acogieron el creciente tráfico vehicular y peatonal, y que se constituyeron en los salones urbanos para ver y ser vistos. Estos espacios públicos, generados dentro de una difícil topografía, generó, entre muchas otras cosas, una constante histórica que bien se puede delinear y trazar desde épocas muy tempranas, que consistió en la modificación</p>

²⁴ Ibidem. Pág. 31 - 32.

<p>tradicionales, como las escaleras y pasajes, y los espacios que resultan de la bifurcación de vías, o de las encrucijadas de la compleja red vial de los cerros. Ellos enriquecen espacial y socialmente estas áreas.</p> <p>En los cerros de Valparaíso los límites entre el espacio público y el privado son difusos; ellos están totalmente confundidos en la estrechez. Los espacios públicos son extensiones naturales de la vivienda y a la vez vías de tránsito o recreación para toda la población.</p> <p>Esta diversidad de las formas de engarce entre lo público y lo privado se traduce también en una multiplicidad de formas de "espacios intermedios" en las viviendas, es decir, de aquellos que tratan de prolongar el espacio interior, buscando capturar el paisaje exterior. Estos espacios, que toman la forma de balcones, tribunas, miradores, torreones, bow windows y galerías son escenario de actividad familiar, buscando el nexo con su entorno inmediato y con el paisaje más lejano: los cerros vecinos, el océano."</p>	<p>drástica de la misma, mediante el relleno de la bahía de Valparaíso, y el acondicionamiento de los cerros y quebradas para ser construidos y habitados.</p>
<p>Arquitectura: se destaca, muy enfáticamente, la diversidad arquitectónica de la ciudad y del Sitio de Patrimonio Mundial, que corresponde a diversos periodos históricos, fundamentalmente comprendidos entre el siglo XIX y XX, y a una variedad de "estilos", morfologías y tipologías edilicias, que conviven, unos al lado de los otros, de una forma particular y armónica, imprimiendo, a su vez, un sello y aspecto muy particular y característico. También se destaca, como un elemento característico, la relación de los distintos y variados componentes arquitectónicos con la particular y determinante topografía del lugar: "La arquitectura patrimonial de la ciudad presenta obras de las más variadas tipologías y estilos arquitectónicos, aplicados a construcciones que van desde viviendas muy sencillas hasta los exponentes de arquitectura relativamente monumental en el plan.</p> <p>En la mayoría de los casos, su valor no radica tanto en su individualidad como en su situación de emplazamiento, en su integración a un conjunto y en su adaptación a la topografía.</p> <p>El sitio da cuenta de toda esta diversidad.</p>	<p>Debido al desarrollo e importancia portuario, a la temprana globalización, y al liderazgo regional dentro de un comercio y tráfico global, la ciudad contó con un ambiente y carácter cosmopolita que, a su vez, se vio reflejado en su arquitectura; a pesar de ello, aún se conservan algunos ejemplos de una arquitectura modesta y vernácula que también está marcada por nuevas tecnologías y materiales constructivos. Junto a la carga comercial, los barcos trajeron artesanos, alarifes, constructores, ingenieros y arquitectos, y toda suerte de conocedores de oficios que vertieron sus prácticas y saberes en la ciudad. Como se puede constatar las más variadas formas, tipologías y "estilos" se sumaron a los materiales, tan tradicionales como el adobe, hasta las nuevas estructuras metálicas o prefabricadas, sin dejar de lado las posibilidades casi infinitas que permitió el uso del cemento "tipo Portland". La variedad y diversidad arquitectónica</p>

<p>Comprende desde obras eruditas, diseñadas por arquitectos con formación académica, hasta obras de arquitectura espontánea o vernácula, pasando por una gran cantidad de edificaciones de excelente calidad, que son obra de diestros maestros constructores.”²⁵</p>	<p>existente en el Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento, dan perfecta cuenta de un momento de auge y gloria, de bonanza y prosperidad, que le otorga un carácter particular y excepcional a los mismos.</p>
<p>Ascensores (como sus principales y más destacados elementos de conexión cerro-plan): “Estos elementos vinculan el pie de cerro con el inicio de las mesetas, que se sitúan a una altura promedio de entre 40 y 50 metros sobre el nivel marino. La mayor parte de sus estaciones inferiores se ubica en espacios residuales entre edificios; desde el plan muchas de ellas carecen de gran presencia. Las estaciones superiores presentan mayor interés; son verdaderas torres de observación, de arquitectura escueta y austera, realizada bajo los patrones propios de la arquitectura de los cerros.</p> <p>El valor principal de estos bienes no radica tanto en factores arquitectónicos o estéticos, sino en ser una solución óptima a un problema de transporte en un medio topográfico excepcional. Su significado está dado, por una parte, por su carácter de hito de referencia en una ciudad compleja, que conforma líneas o cortes dentro de una trama urbana de difícil lectura. Son, además, los miradores naturales de la ciudad, miradores que por ser móviles permiten apreciar un espectro diverso de realidades. Este carácter es enfatizado por los elementos que suelen asociarse a los ascensores: la escalera, y el paseo mirador formal en la cumbre. Los ascensores no son solamente medios de conexión entre el cerro y el plan, sino que son verdaderos ordenadores urbanos de esa conexión. Varios de ellos se relacionan entre sí formando subsistemas que marcan recorridos integrados, siendo elementos fundamentales en la conformación de la trama urbana de las laderas de los cerros.”²⁶</p>	<p>Los denominados “ascensores”, que en verdad casi todos son funiculares, también van a reflejar claramente esas características de una ciudad cosmopolita y relacionada con un comercio global; por un lado, incorpora la que para entonces era tecnología de punta, con una solución técnica, moderna, eficiente y eficaz para integrar “El Plan” con los cerros y sus quebradas, permitiendo no solo la accesibilidad de la ciudadanía a las partes altas y bajas de la urbe, sino la extensión de la mancha urbana por la difícil y abrupta geografía. Éstos elementos, construidos y dotados al compás de los tiempos, han mantenido su vigencia, como sistema de transporte, hasta el día de hoy, y conservan su materialidad y maquinaria como un vestigio fundamental de esa fase temprana de la globalización de finales del siglo XIX y principios del XX, que va a tener en Valparaíso un ejemplo excepcional.</p>

²⁵ Ibidem. Pág. 33

²⁶ Ibidem. Pág. 34 – 35.

8. MANEJO DEL PATRIMONIO CULTURAL EN CHILE Y EN EL ÁREA HISTÓRICA DE LA CIUDAD PUERTO DE VALPARAÍSO.

a. Legislación relativa al área protegida

La legislación para la protección del patrimonio cultural en Chile está determinada por la Ley Nacional 17.288/1970.²⁷ Esta norma protege al Sitio de Patrimonio Mundial y a un sector de su Zona de Amortiguamiento al reconocerlos como Zona Típica, ZT, lo que implica que, dentro del marco legal chileno, el área inscrita dentro de la Lista del Patrimonio Mundial tiene un tratamiento igual al que tienen los Monumentos Nacionales, máximo ámbito de protección del patrimonio a nivel nacional.

Adicionalmente, la Ley General sobre Urbanismo y Construcciones - LGUC – DFL 458 (1975) abarca la protección del patrimonio en el ámbito local mediante la declaración de normas que rigen los inmuebles y las Zonas de Conservación Histórica. Estas se definen por medio de dos instrumentos denominados Planes Reguladores Comunales y Planos Seccionales.

Resulta importante señalar que la LGUC, en su artículo 60, señala que “el Plan Regulador señalará los inmuebles o zonas de conservación histórica, en cuyo caso los edificios existentes no podrán ser demolidos o refaccionados sin previa autorización de la Secretaría Regional de Vivienda y Urbanismo correspondiente.”²⁸

En cuanto a los Planos Seccionales, su función es determinar las características arquitectónicas de los elementos de valor patrimonial, por lo que cobran especial importancia en el sentido de que son herramientas que permitirían proteger con mayor rigor el Sitio inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial.

En ese sentido, el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso y su Zona de Amortiguamiento se rigen por las disposiciones de la normativa que establecen el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso –PREMVAL- y, sobre todo, el Plan Regulador Comunal de Valparaíso 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.

b. Marco institucional

La Municipalidad de Valparaíso, la Secretaría Regional Ministerial del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, SEREMI-MINVU y el Consejo de Monumentos Nacionales, CMN, son los principales órganos públicos que tienen competencias legales y ejercen su autoridad respecto al Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento.

El CMN supervisa el Sitio de Patrimonio Mundial y parte de su Zona de Amortiguamiento como Monumento Nacional; dicho Consejo es un órgano técnico colegiado que depende directamente del Ministerio de Educación; está adscrito a la Dirección Nacional de

²⁷ Ley N° 17.288 de Monumentos Nacionales y Normas Relacionadas. Ministerio de Educación – Consejo de Monumentos Nacionales. 2ª Edición, Santiago, 2006. 105 pp.

²⁸ Disponible en http://www.minvu.cl/opensite_20070404173759.aspx

Bibliotecas, Archivos y Museos, DIBAM, y cuenta con una Oficina Técnica en la Región de Valparaíso.

El Ministerio de Vivienda y Urbanismo, MINVU, también tiene funciones que le permiten supervisar el Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento, comprendida dentro de un área más amplia que se ha declarado como Zona de Conservación Histórica, ZCH. El MINVU cuenta con una Secretaría Regional Ministerial, SEREMI – MINVU, que se encarga de hacer cumplir las políticas de vivienda y desarrollo urbano en el ámbito territorial, además de participar en la emisión de regulaciones y permisos de construcción.

Finalmente, la institución más importante dentro de este marco es la Municipalidad de Valparaíso; se encarga de gestionar y administrar el Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento. Al interior de ella se ha creado, recientemente, la Dirección de Gestión Patrimonial, que cumple con estas funciones y coordina todos los proyectos e iniciativas que apuntan a la recuperación y el desarrollo sostenible del patrimonio material e inmaterial de la ciudad. Esta Dirección se encarga, entonces, de coordinar los diferentes temas relacionados con la protección y gestión del Sitio, para lo cual mantiene una relación permanente con otras instituciones municipales que tienen incidencia directa en estos temas.

También cabe mencionar a la Empresa Portuaria Valparaíso, EPV, persona jurídica pública que administra, mantiene y desarrolla el sistema portuario de Valparaíso y es propietaria de las instalaciones del puerto que están destinadas a las operaciones de carga, la gestión del tránsito de pasajeros y los espacios urbanos, fuera del Sitio de Patrimonio Mundial y colindantes con su Zona de Amortiguamiento; esto significa que la EPV es propietaria y administradora de toda la costa de Valparaíso, y todas las decisiones que tomen sus representantes inciden en el Sitio de Patrimonio Mundial y en su Zona de Amortiguamiento.

c. La planificación del Sitio de Patrimonio mundial y su Zona de Amortiguamiento: descripción y análisis

La segmentación observada en el sector público que tiene jurisdicción sobre el Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento se ve agravada por la falta de un Plan Director General para la ciudad de Valparaíso, que contemple e incluya, de manera articulada, un Plan de Gestión del Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, y que aborde, de forma integrada e integral, complejos problemas urbanos como el uso y ocupación del suelo, el transporte público, el espacio público y la rehabilitación de viviendas y otros edificios para usos diferentes, entre muchos otros.

Sin embargo, la Ilustre Municipalidad de Valparaíso sí ha hecho un importante esfuerzo para elaborar un Plan Director General de Patrimonio, PDGP, con el fin de conservar el Sitio de Patrimonio Mundial y crear instrumentos jurídicos que faciliten su administración; sin embargo, el PDGP, que fue presentado en el marco del presente estudio, no ha sido aprobado o reglamentado desde ninguna entidad del Estado, por lo que no tiene ningún poder vinculante ni ninguna implicación real para su implementación a corto, mediano o largo plazo.

Adicionalmente, desde la postulación del Sitio a la Lista del Patrimonio Mundial se han establecido las siguientes herramientas:

- 2006 - El Programa de Recuperación y Desarrollo Urbano de Valparaíso, PRDUV, vigente entre el 2006 y el 2012 y ejecutado gracias a un préstamo del BID por 73 millones de dólares. Algunos de sus resultados más importantes es la creación de una estructura institucional comunal para gestionar el Sitio de Patrimonio Mundial y en la implementación de varias obras destinadas a restaurar y rehabilitar edificaciones históricas.
- 2007 – 2015 - El PDGP para el Sitio de Patrimonio Mundial en la ciudad de Valparaíso – Fases I y II.
- Se han incluido en Plan Regulador de Valparaíso dos tipos de zonas históricas de conservación, ZCHLF y ZCHPYE, que protegen prácticamente la totalidad del anfiteatro y sus cerros con respecto a la existencia de edificios altos.
- 2009 - Se creó la Mesa Técnica Urbana, compuesta de representantes de la Municipalidad, la SEREMI - MINVU y el CMN.
- Dentro de la estructura de la Municipalidad se estableció una Dirección de Gestión Patrimonial con el fin de gestionar las acciones realizadas en el área protegida incluida en la Lista del Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento. Esta Dirección es la sucesora de la Oficina de Gestión Patrimonial que se creó al implementar el PRDUV.
- 2013 - Se estableció la Mesa Técnica para el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, con la participación de la Empresa Puerto Valparaíso, a fines de abordar la gestión del Sitio de Patrimonio Mundial y su relación con el puerto. De acuerdo al Decreto Alcaldicio N° 3155 de ese año, el objetivo de la mesa fue “coordinar y consultar los avances del Plan Director de Gestión Patrimonial del sitio de Patrimonio Mundial en conjunto con el Plan Maestro de Desarrollo del Puerto de Valparaíso”.

El PDGP, aún en proceso de elaboración, prevé un modelo interinstitucional compuesto por la Municipalidad de Valparaíso como elemento central (dimensión pública del modelo) y una Corporación Cultural para la Gestión Patrimonial de Valparaíso (dimensión privada del modelo, con participación municipal). No obstante, mediante esta propuesta, el presente EIP, al igual que la Misión de Asesoramiento ICOMOS – 2013, han considerado que no se resuelve la alarmante fragmentación que se ha detectado respecto a la toma de decisiones en el ámbito público. Se presume que la Municipalidad tendrá suficiente capacidad política para coordinar los procesos de planificación y toma de decisiones con organismos del gobierno nacional o empresas públicas (como la Empresa Puerto Valparaíso), cuando en realidad no cuenta con los recursos técnicos, humanos y económicos para hacerlo.

El PDGP contempla tres fases:

- La fase I, concluida, fue el diagnóstico del Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento.

- La fase II, concluida, elaboró normas de intervención en el Sitio de Patrimonio Mundial y de su Zona de Amortiguamiento, y propuestas para la gestión del PDGP.
- La fase III, no concluida, diagramará la implementación general del PDGP.

Es destacable que el PDGP comienza afirmando que el desarrollo futuro de la ciudad y del Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento está vinculado estructuralmente al desarrollo del puerto y a las actividades culturales y turísticas. En ese sentido, el PDGP asegura que existe un compromiso de conservar la significación cultural y el Valor Universal Excepcional del Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento.

El PDGP contiene propuestas, entre otras, para:

- La intervención en edificaciones públicas y privadas, y en el espacio público y su equipamiento urbano. Esto se lleva a cabo mediante:
 - a) la evaluación de la capacidad de carga del número actual de edificios y su entorno urbano;
 - b) el establecimiento de procedimientos para intervenir las características arquitectónicas de los edificios de acuerdo a los planos seccionales;
 - c) la identificación de cuáles vistas urbanas son importantes, si se van a mantener las principales características paisajísticas del Sitio.
- La estructura de gestión del PDGP, incluyendo los principios para la participación ciudadana.
- El sistema de financiamiento necesario para poner en marcha el PDGP.
- El sistema de monitoreo, que contenga indicadores de rendimiento, respecto a la implementación del PDGP.

A pesar de su complejidad, este estudio considera que el PDGP carece de algunas características importantes relativas a la interpretación del Valor Universal Excepcional, VUE, del Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento, así como a la participación de los principales actores de la ciudad.

En todos los documentos centrales del PDGP en los que se interpreta la significación cultural del Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento, incluyendo la Declaración Retrospectiva de Valor Universal Excepcional, se destaca la importancia del paisaje urbano, que fue definido por la tecnología específica que se necesitaba para ubicar el puerto y sus operaciones (tecnología de fines del siglo XIX y principios del siglo XX), el entorno geográfico y topográfico, y la infraestructura y el equipamiento urbanos, como los ascensores y el ferrocarril.

Las propuestas contenidas en el PDGP no trascienden los límites físicos del Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento, y enfocan sus acciones solamente en los edificios y en el espacio público. En esta perspectiva no se incluyen las importantes relaciones culturales que existen entre el Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento, y la ciudad, abarcando, por supuesto, al puerto y al borde costero. Esta

situación podría explicarse debido a la falta de propuestas o simples sugerencias para el futuro uso y ocupación del borde costero, las antiguas estructuras de Puerto Barón, el equipamiento ferroviario y las instalaciones de los ascensores. No parece haber una restricción institucional que haya provocado estos descuidos, ya que el consejo que se ha ofrecido sobre la naturaleza del PDGP es que debería constituir una suerte de pacto social entre la Municipalidad y todos los demás actores sociales que trabajan por el desarrollo de la ciudad y el Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento, tal como los mismos objetivos del propio PDGP lo señalan.

El complejo y difícil ámbito de la participación de los actores sociales en el PDGP es esencial para la conservación y el desarrollo del patrimonio urbano de Valparaíso, en general, y del Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento, en particular. El carácter de “ciudad puerto” implica que las autoridades encargadas del puerto y de la infraestructura deberían participar en las discusiones sobre el presente y el futuro del Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento, y al resto del área urbana de Valparaíso, una situación que se da de manera parcial pero no satisfactoria. Además, es importante que mediante el PDGP se establezca un espacio institucional adecuado, eficiente, efectivo y democrático, para que otros actores sociales puedan participar e invertir en servicios culturales, educativos y turísticos, y que los pequeños empresarios, los representantes de la sociedad civil, los propietarios y otros residentes puedan dialogar con las autoridades. El PDGP señala algunas acciones en este sentido, que no son muy enérgicas o convincentes, y que se concentran demasiado en el rendimiento económico; por ejemplo, la sugerencia de crear una Corporación de Desarrollo del Sitio de Patrimonio Mundial.

También el EIP nota con preocupación que el PDGP no identifica claramente los factores externos vinculados a la conservación del Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento; por ejemplo, las acciones del puerto y de la Empresa Portuaria Valparaíso, ya que sus decisiones inciden directamente en el Sitio y su Zona de Amortiguamiento, y a toda la ciudad de Valparaíso.

Además, los Planos Seccionales que se están trazando actualmente podrían carecer de validez jurídica e institucional si no se coordinan con el Plan Regulador Comunal, que está siendo revisado con el apoyo de la SEREMI-MINVU y está en su fase de diagnóstico.

Finalmente, cabe desatacar una instancia más amplia pero que tiene repercusiones en el Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento, que es el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso, PREMVAL, que está en vigencia desde el 2 de abril de 2014. El PREMVAL define las normativas que rigen las actividades productivas y la infraestructura de impacto intercomunal, entre las que se encuentra la infraestructura del puerto. En otras palabras, el uso del puerto de Valparaíso está sujeto al PREMVAL.

Por último, la falta de planificación urbana contrasta con la planificación, a corto, mediano y largo plazo, que logra la Empresa Portuaria Valparaíso gracias a una estructura centralizada que funciona de manera expedita y eficiente.

9. LOS PROYECTOS T2 TCVAL Y PUERTO BARÓN

a. El proyecto Terminal Cerros de Valparaíso, T2 TCVAL.

El Terminal Cerros de Valparaíso es la más ambiciosa obra de infraestructura que se ha proyectado para la ciudad en los últimos años. Con una inversión aproximada de 500 millones de dólares estadounidenses, el T2 TCVAL busca, básicamente, ampliar la capacidad de transferencia del puerto de Valparaíso para que este se adapte a los desarrollos y retos de la actividad portuaria. Eso significa lograr que una mayor cantidad de embarcaciones arriben a las instalaciones portuarias, pero también que el puerto logre recibir las embarcaciones tipo Post Panamax, de mayor capacidad y de mayores dimensiones que los barcos que están llegando actualmente a Valparaíso. Se busca, entonces, que la ciudad conserve un puesto importante dentro del escenario comercial del Pacífico sur, generando ventajas competitivas frente a otros puertos de la región.

Actualmente, el puerto de Valparaíso cuenta con ocho sitios de atraque distribuidos entre los Terminales 1 y 2. El Terminal 1 cuenta con 5 sitios de atraque con un total de 1.003 metros de longitud, con un calado máximo de 13,8 metros para los sitios 1,2 y 3; éste Terminal es operado por la empresa concesionaria Terminal Pacifico Sur Valparaíso S.A; TPS, especializándose en la atención de naves portacontenedores, buques de carga general y cruceros. El Terminal 2, por su parte, cuenta con 3 sitios de atraque con una longitud total de 605 metros y un calado máximo de 8,8 metros.

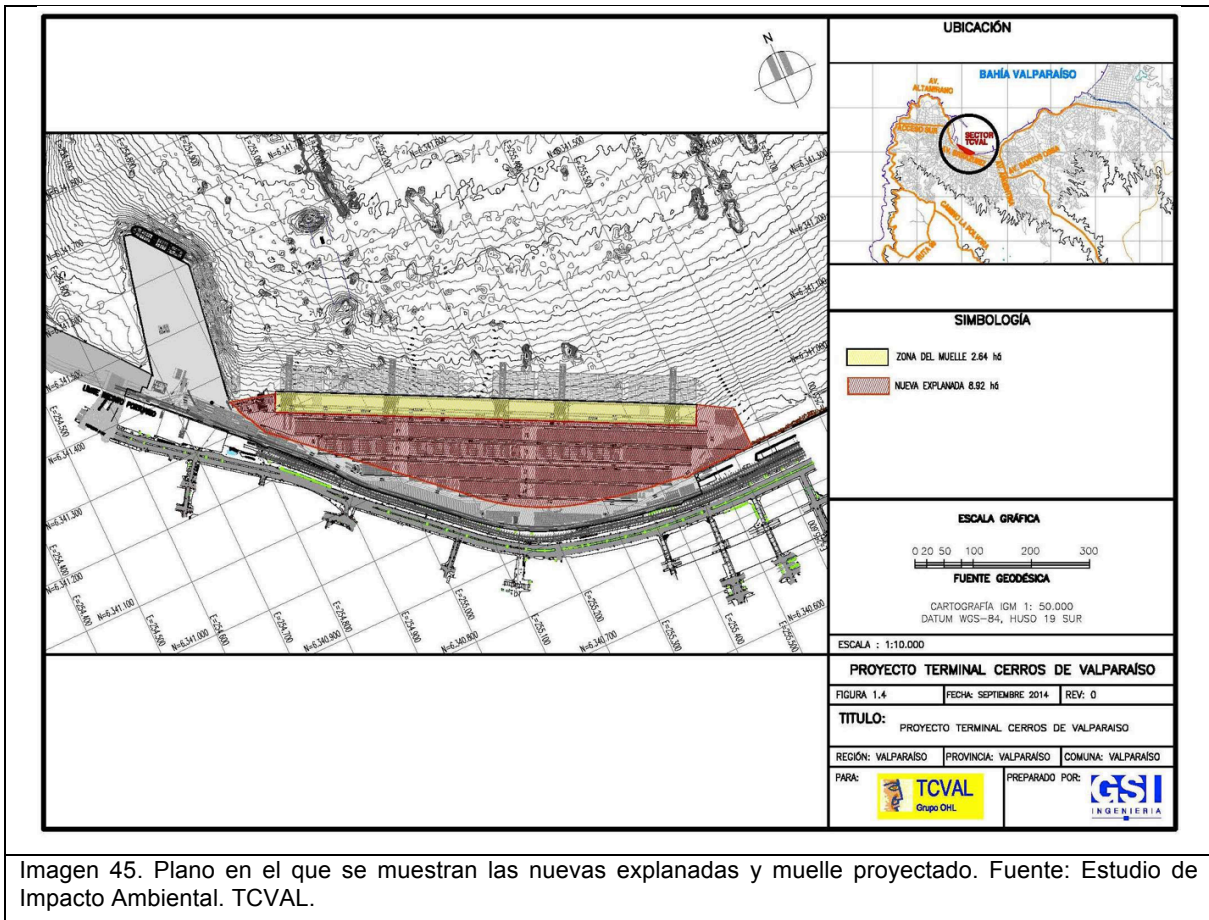


Imagen 45. Plano en el que se muestran las nuevas explanadas y muelle proyectado. Fuente: Estudio de Impacto Ambiental. TCVAL.

Después de que el primer proceso de licitación resultara desierto, el 29 de abril de 2011, la Empresa Portuaria Valparaíso inició un proceso de retroalimentación de los términos iniciales de contratación; luego de identificar los problemas de la misma, de discutirlo en juntas directivas, con actores del sector portuario y de exponerlo en el Concejo Municipal de Valparaíso, el 30 de abril de 2012 se abrió la nueva licitación pública internacional, que acogió una buena parte de las solicitudes y sugerencias de los distintos actores, como la conservación del actual espigón o el desarrollo de dos nuevos sitios de embarque para cruceros.

En abril del 2013, el Grupo Obrascón Huarte Lain, OHL, se adjudicó la licitación; mediante esta se obtuvo la concesión para la construcción, mantención y operación del Terminal 2. En diciembre del mismo año, en cumplimiento del contrato de concesión, OHL concesiones Chile creó la empresa de giro exclusivo Terminal Cerros de Valparaíso, TCVAL, dando inicio a las operaciones con los tres sitios de atraque existentes en la actualidad en el Terminal 2 TCVAL (Sitios 6, 7 y 8).

Con el fin de aumentar la capacidad de transferencia del puerto, T2 TCVAL construirá un nuevo terminal de contenedores, que incluirá un muelle con sus correspondientes áreas de respaldo e instalaciones de apoyo; dicho muelle es la obra que se está evaluando en el marco del Estudio de Impacto Patrimonial. Su tiempo de operación, por parte de TCVAL, será de 30 años, de acuerdo al contrato de concesión. Luego de este tiempo se deberá abrir una nueva licitación para otorgar la operación de nuevo.

Las principales actividades que T2 TCVAL realizará serán: atraque / desatraque de naves, carga / descarga en muelle (desde y hacia buque), transferencia, almacenamiento y entrega / recibo de carga, principalmente contenedores, acceso y salida de camiones vacíos y con carga, manejo de cargas en explanadas mediante grúas tipo *Rubber Tyred Gantry*, RTG,²⁹ transferencia de pasajeros de cruceros y otros. Respecto a la transferencia de pasajeros de cruceros, esta iniciativa duplicará la capacidad actual de frentes de atraque existentes en el puerto, por lo cual se prevé un aumento significativo de recaladas de naves turísticas, con el consiguiente aumento del número de visitantes que llegarán a Valparaíso; correctamente planeado y gestionado, el turismo puede generar impactos positivos. El nuevo terminal, al igual que el Terminal 1, T1, existente, permitirá el ingreso eventual y previamente programado de visitantes al interior del puerto, cumpliendo con los protocolos de seguridad vigentes.

²⁹ Es una Grúa Pórtico móvil diseñada para realizar su servicio en condiciones de trabajo duras, para servicio a la intemperie y durante períodos largos de uso ininterrumpido. La grúa RTG (Rubber Tyred Gantry) es un componente imprescindible para una explotación rentable de las terminales de contenedores. Se trata de un elemento seguro, eficiente, robusto y preciso. Su sencillo manejo y la disminución en los tiempos de apilamiento hacen de estas grúas un elemento esencial en terminales que pretendan competir por mantenerse en la vanguardia de las nuevas tecnologías. http://www.siglobal.org/negocio_8_grua-rtg.html Consultada el 22.01.16.



Imagen 46. Simulación del muelles propuesto para el Terminal TCVAL. Fuente: TCVAL.



Imagen 467. Simulación del muelles propuesto para el Terminal TCVAL. Fuente: TCVAL.



Imagen 48. Simulación del muelles propuesto para el Terminal TCVAL. Vista desde el Mirador Gervasoni, en Cerro Alegre. Fuente: TCVAL.



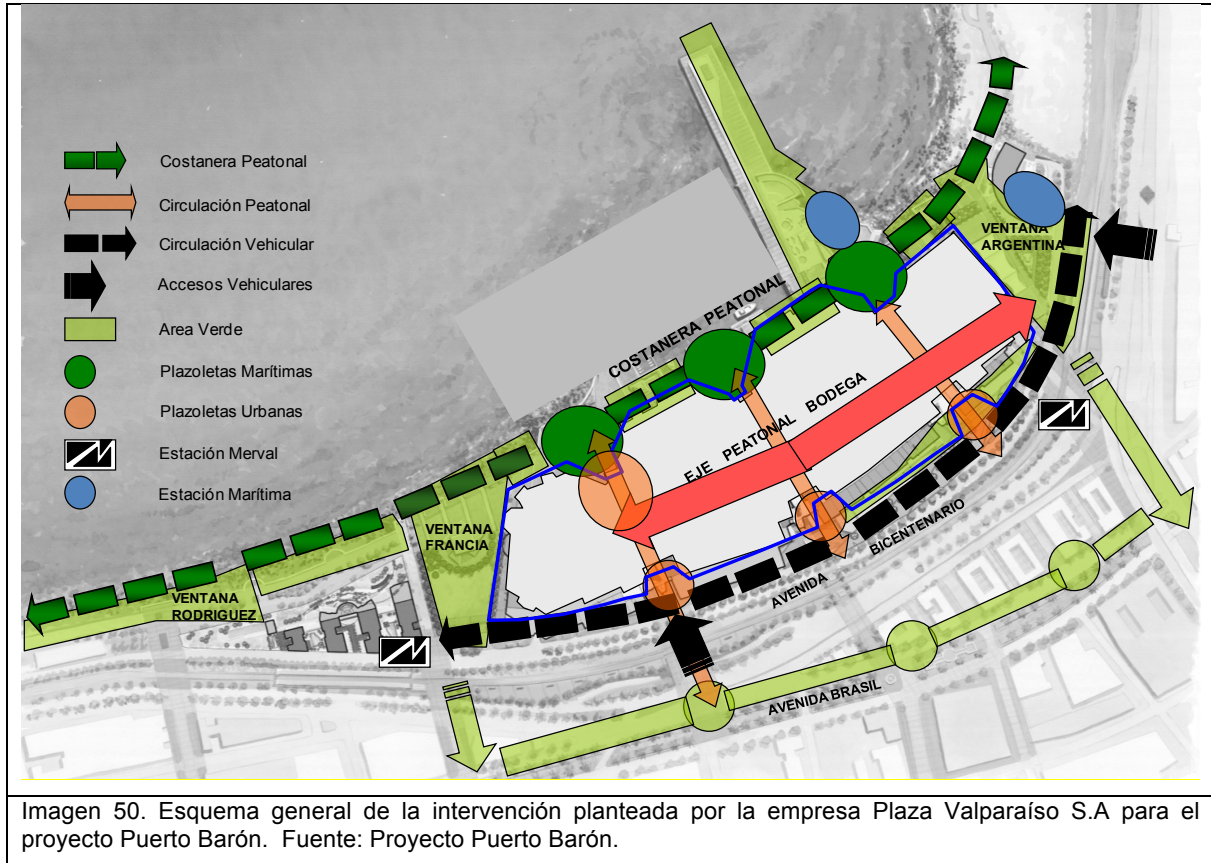
Imagen 49. Simulación del muelles propuesto para el Terminal TCVAL. Vista desde la Pasarela Bellavista. Fuente: TCVAL.

b. El proyecto Puerto Barón

Al igual que el nuevo terminal portuario, el proyecto Puerto Barón surge en el marco del Plan Maestro del Puerto de Valparaíso; se trata de una intervención urbana que busca rehabilitar y darle nuevos usos a un sector de 12 hectáreas, con un paseo costero de 840 metros de largo y 40 metros de ancho. El proyecto se ha planteado como una intervención urbana de gran escala, que incluye 7,5 hectáreas de espacio público, que incluyen 2 plazas urbanas, un paseo, una marina pública, una avenida pública, conexiones a dos estaciones ferroviarias y la renovación del Muelle Barón. Estos proyectos serán de uso público permanente y su mantenimiento estará a cargo del concesionario Puerto Valparaíso S.A. “En este contexto, Puerto Barón pretende aportar a la ciudad de Valparaíso un territorio recuperado de alta calidad urbana y su mantención, con una diversidad de usos y destinos recreacionales, turísticos, culturales y de servicios articulados por paseos peatonales y plazas que ayuden a la revitalización del sector Plan

de Valparaíso – Barrio El Almendral a través de la anhelada apertura de su borde costero en el sector Barón.”³⁰

También se propone la construcción de un centro comercial, *Mall*, que tendrá como eje la Bodega Simón Bolívar, un antiguo edificio que hacía parte de la infraestructura portuaria de la ciudad, que se complementará con dos edificios complementarios y adosados, de dos pisos cada uno; luego de una intervención bastante contemporánea, el *Mall* albergará una serie de tiendas comerciales, restaurantes y espacios para la circulación de los visitantes al nuevo centro comercial.



La inversión aproximada será de 200 millones de dólares estadounidenses, por lo que, junto al proyecto TCVL, la intervención del borde costero se ha planteado como el proyecto urbano más ambicioso para Valparaíso en los últimos 100 años.³¹

³⁰ Proyecto Puerto Barón. Reporte para el Centro de Patrimonio Mundial UNESCO. Febrero de 2015. Pág. 11.

³¹ Para mayor información, se recomienda visitar la página web del proyecto: <http://www.proyectopuertobaron.cl/>

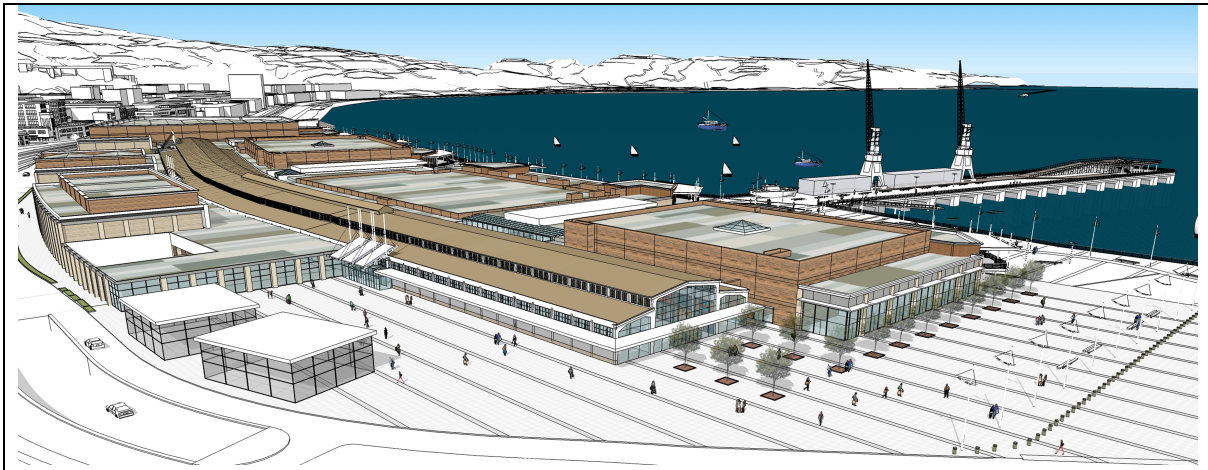


Imagen 51. *Render* del Proyecto Puerto Barón. Vista desde el anfiteatro. Fuente: Proyecto Puerto Barón.



Imagen 52. *Render* del Proyecto Puerto Barón. Vista del cabezal de la Bodega Simón Bolívar. Fuente: Proyecto Puerto Barón.



Imagen 53. *Render* del Proyecto Puerto Barón. Vista interior del Mall Puerto Barón. Fuente: Proyecto Puerto Barón.

10. IMPACTOS DE LOS PROYECTOS TCVAL Y PUERTO BARÓN: DESCRIPCIÓN Y EVALUACIÓN.

Siguiendo los lineamientos de la metodología establecida por ICOMOS para las evaluaciones de impacto patrimonial, y con base en la información recogida, se plantearon una serie de impactos generales para ambos proyectos; estos impactos surgieron luego de las visitas a campo y de las reuniones con la comunidad, que los expuso detalladamente. De acuerdo con la citada metodología, se han tenido en cuenta los impactos positivos y los impactos negativos.

Cada uno de los impactos relacionados a continuación están relacionados con los atributos del Sitio inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial, aunque vistos desde una mirada más holística, como establecen la Declaración de Xi'an³² y el enfoque de Paisaje Urbano Histórico. En ese sentido se consideraron prioritarios para el análisis que plantea ICOMOS.

Sin embargo, cabe aclarar que durante las reuniones que se llevaron a cabo en la Biblioteca Santiago Severín de Valparaíso se expusieron más problemas que los relacionados a continuación, en particular aspectos relacionados con la legalidad y transparencia de los trámites para la obtención de los permisos, dificultades en la relación con la Empresa Portuaria Valparaíso e incluso problemas de tipo político. Al respecto, el presente Estudio de Impacto Patrimonial se ha restringido a analizar impactos sobre el Sitio inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial y no busca, en ningún momento, evaluar o juzgar los procedimientos que se han seguido para la puesta en marcha de los proyectos T2 TCVAL y Puerto Barón.

Como es inherente a las ciencias sociales, que se diferencian claramente de las ciencias exactas, no podemos de dejar de reconocer la legitimidad de la combinación que indiscutiblemente se produce en cualquier tipo de proyecto entre el conocimiento objetivable y la sensibilidad de quien lo analiza o evalúa. Sin lugar a dudas, en la adecuada combinación entre ambas reside el éxito final de cualquier empresa donde se barajen aspectos creativos. El presente Estudio de Impacto Patrimonial, EIP, no puede ni pretende entrar en calificaciones subjetivas de las intervenciones propuestas, pero sí es cometido del mismo constatar pormenorizadamente las actuaciones propuestas, su incidencia sobre el Sitio de Patrimonio Mundial y sentar una posición clara respecto a sus impactos, basada en un análisis minucioso, un conocimiento amplio y una demostrada experiencia. La realización, por tanto, de juicios de valor, es un acto individual absolutamente legítimo.

a. Impactos globales causados por los proyectos TCVAL y Puerto Barón sobre el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso

La siguiente tabla recoge impactos positivos y negativos; las matrices de análisis se plantean por separado.

³² ICOMOS - Declaración de Xi'an sobre la conservación del entorno de las estructuras, sitios y áreas patrimoniales. (Versión de 22.10.05) Disponible en español en <http://www.icomos.org/charters/xian-declaration-sp.pdf>

IMPACTOS DE LOS PROYECTOS TCVAL Y PUERTO BARÓN SOBRE EL SITIO DE PATRIMONIO MUNDIAL		
IMPACTOS NEGATIVOS		
1	Ruido	
1a		Ruido durante la construcción
1b		Ruido durante la operación del proyecto
2	Contaminación del aire	
2a		Durante la construcción
2b		Durante la operación del proyecto
3	Contaminación de cuerpos de agua	
3a		Durante la construcción
3b		Durante la operación del proyecto
4	Contaminación visual	
5	Impacto sobre el Patrimonio Arqueológico	
6	Impacto sobre el Patrimonio Cultural Sumergido	
7	Impacto sobre el patrimonio industrial asociado a la actividad portuaria	
8	Cierre del borde costero: separar aún más a la ciudad del borde costero	
9	Impacto sobre el turismo cultural	
10	Deterioro social del entorno del puerto	
11	Impacto sobre las actividades tradicionales	
11a		Impactos sobre actos festivos (fiestas de fin de año)
11b		Impactos sobre el comercio tradicional
IMPACTOS POSITIVOS		
12	Reactivación económica de la ciudad	
13	Generación de una alta inversión privada	
14	Competitividad del puerto en relación con otros puertos chilenos y del mundo	
15	Impacto sobre el número de puestos de trabajo (generación de mano de obra)	
16	Impacto en los imaginarios colectivos de ciudad	
17	Impactos sobre el turismo	
18	Impactos en la calidad de vida de los ciudadanos (facilidad de acceso a nuevos y diversos bienes y servicios)	
19	Mayor acceso a un borde costero cualificado	
20	Revitalización urbana del sector del Almendral	
21	Contacto directo con el mar, hoy posible solo en el Muelle Prat y, parcialmente, en el Muelle Barón	
22	Puesta en valor del patrimonio industrial	

De los 15 impactos negativos mayores identificados, 3 generarán cambios mayores en el Sitio, específicamente en el patrimonio arqueológico y en el entorno visual. De los demás impactos cabe resaltar el deterioro del entorno social del puerto, que generará cambios moderados en el Sitio, siendo el impacto alto o muy alto. Sin embargo, este último no es

medible totalmente, pues los cambios sociales no se pueden establecer con seguridad. En conclusión, de acuerdo a la metodología establecida, los impactos negativos causados por los dos proyectos se consideran muy altos para el caso del Terminal 2 – TCVAL y leves para el caso de Puerto Barón, por lo que será importante determinar los pasos a seguir por parte del Estado chileno.

VALOR DEL ATRIBUTO PATRIMONIAL	ESCALA Y SEVERIDAD DE LOS CAMBIOS / IMPACTOS NEGATIVOS				
	SIN CAMBIOS	CAMBIOS INSIGNIFICANTES	CAMBIOS MENORES	CAMBIOS MODERADOS	CAMBIOS MAYORES
ATRIBUTOS RELACIONADOS CON EL VALOR UNIVERSAL EXCEPCIONAL		1b, 2b, 3a, 3b, 9	8, 11a	1a, 2a, 7, 10, 11b	4, 5, 6
	NEUTRO	LEVE	MODERADO / ALTO	ALTO / MUY ALTO	MUY ALTO

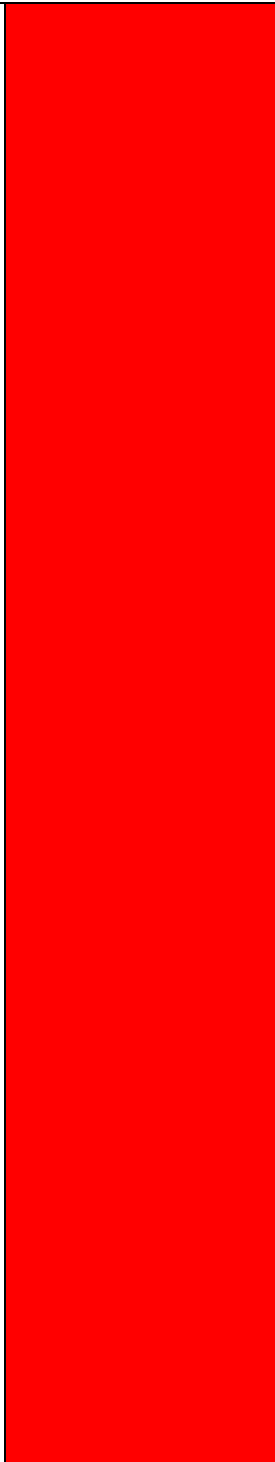
En cuanto a los impactos positivos, teniendo en cuenta lo analizado en los documentos y lo discutido durante las reuniones realizadas, estos también se pueden calificar como muy altos de acuerdo a la matriz de evaluación.

VALOR DEL ATRIBUTO PATRIMONIAL	ESCALA Y SEVERIDAD DE LOS CAMBIOS / IMPACTOS POSITIVOS				
	SIN CAMBIOS	CAMBIOS INSIGNIFICANTES	CAMBIOS MENORES	CAMBIOS MODERADOS	CAMBIOS MAYORES
ATRIBUTOS RELACIONADOS CON EL VALOR UNIVERSAL EXCEPCIONAL			17, 20, 22	12, 15, 16, 19	13, 14, 18
	NEUTRO	LEVE	MODERADO / ALTO	ALTO / MUY ALTO	MUY ALTO


Claramente el Sitio se enfrenta a un dilema por proyectos que generan impactos negativos e impactos positivos en igual medida. La priorización de estos dependerá del Gobierno de Chile; sin embargo, desde el punto de vista patrimonial, los impactos altos que generará el T2 – TCVAL deben ser mitigados o compensados, según corresponda. El presente EIP considera que solamente existe la posibilidad de compensar.

b. Impactos del proyecto T2 TCVAl sobre el Área histórica de la ciudad-puerto de Valparaíso, a partir de sus atributos.

ATRIBUTOS	VALORES ASOCIADOS	NATURALEZA DEL IMPACTO	MAGNITUD DEL IMPACTO
<p>Trazado, que incluye:</p> <p>La topografía característica del lugar.</p> <p>La relación entre la parte plana de la ciudad, "El Plan", fruto de distintos procesos de relleno de la bahía de Valparaíso, con los diversos cerros escarpados, separados por cañadas.</p> <p>El carácter de "anfiteatro" de Valparaíso, con "graderías" que miran al mar desde las laderas de los cerros y viceversa.</p> <p>Las vistas y relaciones visuales del plan al cerro, de los cerros al plan y al mar, de una ladera de la quebrada a la otra, de un extremo de la rada al opuesto.</p>	<p>Un esfuerzo humano y colectivo por urbanizar y habitar una difícil, escarpada y característica conformación topográfica y geográfica.</p> <p>Un asentamiento humano que, con el tiempo, se fue complejizando y sofisticando.</p> <p>La traza de un espacio público higienizado y adecuado a los más altos estándares internacionales.</p> <p>Una labor creativa, ingenieril y técnica compleja que aún estructura y alberga la vida de los porteños, mejorando la calidad de vida.</p>	<p>La alteración de las relaciones visuales, incidiendo en el carácter de "anfiteatro" con vista al mar.</p> <p>Se acentúa el rompimiento de la relación histórica de la ciudad y su trazado con el borde costero, mediante la definición de una franja de actividad netamente portuaria que modificó drásticamente las relaciones urbanas.</p> <p>La alteración de las relaciones visuales al interior del Sitio de Patrimonio Mundial.</p>	<p>IMPACTO EN EL VALOR UNIVERSAL EXCEPCIONAL:</p> <p>CAMBIO ADVERSO MODERADO:</p> <p>ALTO IMPACTO PERMANENTE E IRREVERSIBLE.</p>
<p>Espacios públicos, que incluyen:</p> <p>El sistema e interrelación de los espacios públicos, ubicados en "El Plan".</p> <p>La particular, compleja y característica traza de los espacios públicos, de otra naturaleza y morfología completamente distinta (paseos, miradores,</p>	<p>La huella de los usos portuarios y de los imaginarios colectivos de bienestar, salubridad, prosperidad, tan propios de las concepciones positivistas del momento: jardines arbolados decorados con esculturas, avenidas amplias</p>	<p>Se acentúa la alteración de los espacios públicos y los espacios "intermedios" mediante la eliminación de vistas, lo que generará una pérdida de los valores del Sitio.</p> <p>La generación</p>	<p>IMPACTO EN EL VALOR UNIVERSAL EXCEPCIONAL:</p> <p>CAMBIO ADVERSO MODERADO:</p> <p>ALTO IMPACTO PERMANENTE E IRREVERSIBLE.</p>

<p>etc...), que existe en los cerros y sus quebradas, que dan lugar a balcones naturales, con perspectiva hacia el plan y la bahía.</p> <p>Los espacios públicos menos tradicionales, como las escaleras y pasajes, y los espacios que resultan de la bifurcación de vías, o de las encrucijadas de la compleja red vial de los cerros.</p> <p>Los "espacios intermedios" en las viviendas, es decir, aquellos que tratan de prolongar el espacio interior, buscando capturar el paisaje exterior: balcones, tribunas, miradores, torreones, bow windows y galerías. Son escenario de actividad familiar, buscando el nexo con su entorno inmediato y con el paisaje más lejano: los cerros vecinos, el océano.</p>	<p>que acogieron el creciente tráfico vehicular y peatonal, y que se constituyeron en los salones urbanos para ver y ser vistos.</p> <p>La huella de una constante histórica que bien se puede delinear y trazar desde épocas muy tempranas, que consistió en una modificación drástica mediante el relleno de la bahía de Valparaíso, y el acondicionamiento de los cerros y quebradas para ser construidos y habitados.</p>	<p>de barreras infranqueables y de gran altura en las áreas cercanas al borde costero, que si bien son dinámicas, propiciará la aparición de un paisaje urbano poco amable con el ciudadano, que pueden acarrear subutilización, cambios de uso del suelo e inseguridad.</p> <p>Las fiestas y celebraciones en el espacio público se verán afectadas, en particular la fiesta de año nuevo. En ella, la observación de los fuegos artificiales desde el Plan perderá buena parte de su atractivo.</p> <p>El nexo de los habitantes con el mar se perderá parcialmente debido a la eliminación de muchas relaciones visuales.</p>	
---	---	--	--

<p>Arquitectura, que incluye:</p> <p>La diversidad arquitectónica, que corresponde a diversos periodos históricos, fundamentalmente comprendidos entre el siglo XIX y XX.</p> <p>La variedad de “estilos”, morfologías y tipologías edilicias, que conviven, unos al lado de los otros, de una forma particular y armónica.</p> <p>La relación de los distintos y variados componentes arquitectónicos con la particular y determinante topografía del lugar.</p> <p>La situación de emplazamiento, en su integración a un conjunto y en su adaptación a la topografía.</p>	<p>El reflejo del desarrollo e importancia portuarios, de la temprana globalización, y del liderazgo regional dentro de un comercio y tráfico global.</p> <p>La huella de la conjunción de técnicas de arquitectura modesta y vernácula con nuevas tecnologías y materiales constructivos.</p> <p>El reflejo de un momento de auge y gloria, de bonanza y prosperidad, que le otorga un carácter particular y excepcional al sitio.</p>	<p>La degradación de los sectores cercanos al puerto es un generador potencial de abandonos y cambios de uso de edificaciones de gran importancia; muy probablemente, al convertirse en zonas subutilizadas, se generará inseguridad.</p> <p>La escasa integración del proyecto TCVAl con las realidades arquitectónicas del sitio corta, aún más, la relación entre la ciudad y el borde costero.</p>	<p>IMPACTO EN EL VALOR UNIVERSAL EXCEPCIONAL:</p> <p>CAMBIO ADVERSO MENOR:</p> <p>MODERADO IMPACTO PERMANENTE E IRREVERSIBLE.</p>
<p>Ascensores (como sus principales y más destacados elementos de conexión cerro-plan), que incluyen:</p> <p>La vinculación del pie de cerro con el inicio de las mesetas, que se sitúan a una altura promedio de entre 40 y 50 metros sobre el nivel marino.</p> <p>El aprovechamiento de los espacios residuales entre edificios para la localización de las estaciones inferiores.</p> <p>Las estaciones superiores: verdaderas torres de observación, de arquitectura escueta y</p>	<p>La huella de una ciudad cosmopolita y relacionada con un comercio global, que incorpora la que para entonces era tecnología de punta, con una solución técnica, moderna, eficiente y eficaz.</p> <p>La vigencia de los ascensores como sistema de transporte hasta el día de hoy, conservando su materialidad y maquinaria como un vestigio fundamental de esa fase temprana de la globalización de</p>	<p>Si bien es cierto que existen unas construcciones que ya han afectado la vista al mar desde los ascensores, estos perderán, parcialmente, su cualidad de miradores dinámicos debido a la alteración e interferencia de las vistas al mar.</p> <p>Las estaciones superiores perderán, en buena medida, su calidad de “verdaderas</p>	<p>IMPACTO EN EL VALOR UNIVERSAL EXCEPCIONAL:</p> <p>CAMBIO ADVERSO INSIGNIFICANTE:</p> <p>LEVE IMPACTO PERMANENTE E IRREVERSIBLE.</p>

<p>austera, realizada bajo los patrones propios de la arquitectura de los cerros.</p> <p>La utilización de una solución óptima a un problema de transporte en un medio topográfico excepcional.</p> <p>Los ascensores como miradores naturales de la ciudad, que por ser móviles permiten apreciar un espectro diverso de realidades, carácter enfatizado por los elementos que suelen asociarse a los ascensores: la escalera, y el paseo mirador formal en la cumbre.</p> <p>Los ascensores como verdaderos ordenadores urbanos de la ciudad, que se relacionan entre sí formando subsistemas que marcan recorridos integrados, siendo elementos fundamentales en la conformación de la trama urbana de las laderas de los cerros.</p>	<p> finales del siglo XIX y principios del XX.</p>	<p>torres de observación”.</p> <p>El paseo mirador formal, en las cumbres, perderá buena parte de encanto y atractivo, tanto para el ciudadano como para el visitante.</p>	
--	--	--	--

c. Impactos del proyecto Puerto Barón sobre el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, a partir de sus atributos.

ATRIBUTOS	VALORES ASOCIADOS	NATURALEZA DEL IMPACTO	MAGNITUD DEL IMPACTO
<p>Trazado, que incluye:</p> <p>La topografía característica del lugar.</p> <p>La relación entre la parte plana de la ciudad, "El Plan", fruto de distintos procesos de relleno de la bahía de Valparaíso, con los diversos cerros escarpados, separados por cañadas.</p> <p>El carácter de "anfiteatro" de Valparaíso, con "graderías" que miran al mar desde las laderas de los cerros y viceversa.</p> <p>Las vistas y relaciones visuales del plan al cerro, de los cerros al plan y al mar, de una ladera de la quebrada a la otra, de un extremo de la rada al opuesto.</p>	<p>Un esfuerzo humano y colectivo por urbanizar y habitar una difícil, escarpada y característica conformación topográfica y geográfica.</p> <p>Un asentamiento humano que, con el tiempo, se fue complejizando y sofisticando.</p> <p>La traza de un espacio público higienizado y adecuado a los más altos estándares internacionales.</p> <p>Una labor creativa, ingenieril y técnica compleja que aún estructura y alberga la vida de los porteños, mejorando la calidad de vida.</p>	<p>La alteración de las relaciones visuales, incidiendo en el carácter de "anfiteatro" con vista al mar.</p> <p>Se acentúa el rompimiento de la relación histórica de la ciudad y su trazado con el borde costero, mediante la definición de una franja de actividad netamente portuaria que ya modificó drásticamente, y modificará, más aun, las relaciones urbanas.</p>	<p>IMPACTO EN EL VALOR UNIVERSAL EXCEPCIONAL:</p> <p>CAMBIO ADVERSO INSIGNIFICANTE:</p> <p>LEVE IMPACTO PERMANENTE E IRREVERSIBLE.</p>

<p>Espacios públicos, que incluyen:</p> <p>El sistema e interrelación de los espacios públicos, ubicados en “El Plan”.</p> <p>La particular, compleja y característica traza de los espacios públicos, de otra naturaleza y morfología completamente distinta (paseos, miradores, etc...), que existe en los cerros y sus quebradas, que dan lugar a balcones naturales, con perspectiva hacia el plan y la bahía.</p> <p>Los espacios públicos menos tradicionales, como las escaleras y pasajes, y los espacios que resultan de la bifurcación de vías, o de las encrucijadas de la compleja red vial de los cerros.</p> <p>Los "espacios intermedios" en las viviendas, es decir, aquellos que tratan de prolongar el espacio interior, buscando capturar el paisaje exterior: balcones, tribunas, miradores, torreones, bow windows y galerías. Son escenario de actividad familiar, buscando el nexo con su entorno inmediato y con el paisaje más lejano: los cerros vecinos, el océano.</p>	<p>La huella de los usos portuarios y de los imaginarios colectivos de bienestar, salubridad, prosperidad, tan propios de las concepciones positivistas del momento: jardines arbolados decorados con esculturas, avenidas amplias que acogieron el creciente tráfico vehicular y peatonal, y que se constituyeron en los salones urbanos para ver y ser vistos.</p> <p>La huella de una constante histórica que bien se puede delinear y trazar desde épocas muy tempranas, que consistió en una modificación drástica mediante el relleno de la bahía de Valparaíso, y el acondicionamiento de los cerros y quebradas para ser construidos y habitados.</p>	<p>Se generará un espacio público cualificado de grandes dimensiones que permitirá a la ciudadanía recobrar el ansiado acceso directo al borde costero.</p> <p>La aparición de nuevos espacios públicos puede generar una subutilización de los espacios urbanos tradicionales de la ciudad.</p>	<p>IMPACTO EN EL VALOR UNIVERSAL EXCEPCIONAL:</p> <p>NO HAY CAMBIOS:</p> <p>IMPACTO NEUTRO.</p>
---	---	--	--

<p>Arquitectura, que incluye:</p> <p>La diversidad arquitectónica, que corresponde a diversos periodos históricos, fundamentalmente comprendidos entre el siglo XIX y XX</p> <p>La variedad de “estilos”, morfologías y tipologías edilicias, que conviven, unos al lado de los otros, de una forma particular y armónica,</p> <p>La relación de los distintos y variados componentes arquitectónicos con la particular y determinante topografía del lugar.</p> <p>La situación de emplazamiento, en su integración a un conjunto y en su adaptación a la topografía.</p>	<p>El reflejo del desarrollo e importancia portuarios, de la temprana globalización, y del liderazgo regional dentro de un comercio y tráfico global,</p> <p>La huella de la conjunción de técnicas de arquitectura modesta y vernácula con nuevas tecnologías y materiales constructivos.</p> <p>El reflejo de un momento de auge y gloria, de bonanza y prosperidad, que le otorga un carácter particular y excepcional al sitio.</p>	<p>La Bodega Simón Bolívar, elemento arquitectónico asociado al sitio de patrimonio mundial, se verá alterado por las mutilaciones propuestas y la construcción de volúmenes contemporáneos de una arquitectura comercial del siglo XXI.</p>	<p>IMPACTO EN EL VALOR UNIVERSAL EXCEPCIONAL:</p> <p>NO HAY CAMBIOS:</p> <p>IMPACTO NEUTRO.</p>
<p>Ascensores (como sus principales y más destacados elementos de conexión cerro-plan), que incluyen:</p> <p>La vinculación del pie de cerro con el inicio de las mesetas, que se sitúan a una altura promedio de entre 40 y 50 metros sobre el nivel marino.</p> <p>El aprovechamiento de los espacios residuales entre edificios para la localización de las estaciones inferiores.</p> <p>Las estaciones superiores: verdaderas torres de observación, de arquitectura escueta y austera, realizada bajo los</p>	<p>La huella de una ciudad cosmopolita y relacionada con un comercio global, que incorpora la que para entonces era tecnología de punta, con una solución técnica, moderna, eficiente y eficaz.</p> <p>La vigencia de los ascensores como sistema de transporte hasta el día de hoy, conservando su materialidad y maquinaria como un vestigio fundamental de esa fase temprana de la globalización de</p>	<p>No hay impactos sobre este atributo.</p>	<p>IMPACTO EN EL VALOR UNIVERSAL EXCEPCIONAL:</p> <p>NO HAY CAMBIOS:</p> <p>IMPACTO NEUTRO.</p>

<p>patrones propios de la arquitectura de los cerros.</p> <p>La utilización de una solución óptima a un problema de transporte en un medio topográfico excepcional.</p> <p>Los ascensores como miradores naturales de la ciudad, que por ser móviles permiten apreciar un espectro diverso de realidades, carácter enfatizado por los elementos que suelen asociarse a los ascensores: la escalera, y el paseo mirador formal en la cumbre.</p> <p>Los ascensores como verdaderos ordenadores urbanos de la ciudad, que se relacionan entre sí formando subsistemas que marcan recorridos integrados, siendo elementos fundamentales en la conformación de la trama urbana de las laderas de los cerros.</p>	<p>finales del siglo XIX y principios del XX.</p>		
--	---	--	--

11. MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y COMPENSACIÓN PLANTEADAS

La Ley n° 19.300 / 94 sobre Bases Generales de Medio Ambiente establece, en su Artículo 10, las tipologías de proyectos o actividades que deberán someterse al sistema de evaluación de impacto ambiental.

De acuerdo con el citado artículo, el proyecto Terminal Cerros de Valparaíso, T2 TCVAL, debe someterse a dicha evaluación conforme a lo establecido en los siguientes literales del Artículo en cuestión: a) Que entre otras actividades, incluye **dragado**. f) que ente otras categorías incluye **puertos**. i) Que entre otras actividades incluye **extracción industrial de áridos**.

Por lo tanto, el proyecto T2 TCVAL ha presentado medidas de mitigación y compensación de los impactos que se estima puedan llegar a generar sus obras, tanto en el marco de la Evaluación de Impacto Ambiental, como en el desarrollo del presente EIP.

a. Medidas de mitigación y compensación propuestas por TCVAL durante el desarrollo del presente estudio

Durante la realización del presente estudio, la Empresa Portuaria Valparaíso y el concesionario TCVAL presentaron una serie de propuestas de compensación. De los 14 proyectos presentados, se considera que 5 son efectivamente medidas de compensación, mientras que los 9 restantes³³ son inherentes al desarrollo del puerto o hacen parte del Plan de Desarrollo Portuario, por lo que no se consideran como parte de las iniciativas de compensación. El conjunto de proyectos hace parte de una estrategia integrada de intervención en el borde costero, que responde a una planeación clara y definida, que contrasta con la falta de planificación de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso.

Las 5 medidas de compensación se presentan en la tabla siguiente:

Nombre de la iniciativa	Responsable Inversión	Monto estimado en dólares US dollar	Cronograma Inicio y Entrega	Estado de avance (fecha actual)	Descripción breve
Mejoramiento accesibilidad Puerto Valparaíso	EPV	36.000.000	I Semestre 2018 - I Semestre 2021	Se están finalizando los diseños de ingeniería y arquitectura. Se estima iniciar trámite medioambiental durante 2° semestre 2016.	Producto de la ampliación de los Terminales 1 y 2, se requiere mejorar la capacidad vial de acceso al puerto, e incorporar obras de integración urbana, en dos sectores; 1) Sector 1 (Viaducto - Plaza Wheelwright): construcción de un nuevo viaducto y paseo urbano para el Acceso Sur, una pasarela - mirador que conecta el viaducto con el Paseo 21 de Mayo, y un Mercado de Abastos bajo el viaducto.

³³ Los nueve proyectos en mención son: 1. Extensión Sitio 3 y Reforzamiento Estructural Sitios 4 y 5; 2. Centro de difusión de la actividad portuaria. Port Center; 3. Terminal 2; 4. Reconstrucción Escollera y Paseo Carrera; 5. Terminal de Pasajeros VTP; 6. Centro urbano Puerto Barón; 7. Terminal Intermodal Yolanda; 8. Reposición almacenamiento y respaldo Bodega Yolanda Puerto Valparaíso; 9. Nuevo edificio corporativo EPV en Barrio Puerto.

Mejoramiento accesibilidad Puerto Valparaíso. Proyectos de ámbito	Por definir	Por definir	I Semestre 2018 – I Semestre 2021	EPV elaboró los anteproyectos de las 9 iniciativas, las cuales ya fueron expuestas a la Mesa Técnica Urbana de la Municipalidad y a los diversos actores involucrados. EPV está comprometido con la gestión de estos proyectos.	Como parte de los requerimientos del Concurso Urbano de Accesibilidad, el arquitecto a cargo del proyecto, Mathias Klotz Germain, elaboró 9 anteproyectos en las zonas aledañas al proyecto de integración urbana a financiar por EPV.
Terminal 2: obra de Integración Urbana SECTOR 3 (Paseo - Mirador Prat)	TCVAL	3.300.000	I Semestre 2017 - I Semestre 2020	Se encuentra en etapa de Diseño de Arquitectura de Detalle.	Se construye un paseo elevado que enlaza el Muelle Prat con Avenida Errázuriz, rodeando el edificio comercial “Estación Puerto”; incluye una ciclo vía a lo largo del terminal por Avenida Errázuriz.
Terminal 2: obra de Integración Urbana SECTOR 4 (Pasarela Edwards)	Por definir	2.100.000	Por definir con base en el resultado del proceso del Estudio de Impacto Ambiental, EIA, en coordinación con el Estado de Chile	Se encuentra en etapa de anteproyecto, y el concesionario desarrollará y financiará el diseño a nivel de Arquitectura Básica.	Se propone implementar una pasarela que cruce sobre el metro, y dé acceso peatonal al borde costero, dando continuidad al flujo proveniente de las calles Edwards y Las Heras que se enraízan en los cerros y quebradas del Valparaíso, conectando este sector con el Paseo Costanera de Puerto Barón - VTP. Este borde, a futuro, prevé que tendrá espacio para el desarrollo de actividades turísticas, comerciales y náuticas, promoviendo una estación intermedia al circuito de lancheros existente.
Terminal 2: obra de Integración Urbana Quebrada Las Heras	Por definir	16.000.000	Por definir con base en el resultado del proceso del Estudio de Impacto Ambiental, EIA, en coordinación con el Estado de Chile	El concesionario financiará la etapa de Anteproyecto Preliminar. Su materialización se encuentra sin financiamiento, y corresponde a factibles medidas de Compensación de Impacto Urbano, en su componente Vistas.	Las medidas se componen de tres partes integrales: a) Plaza de Mar, b) Renovación de espacio público en el Eje Las Heras/Cerro Florida y c) Parque Urbano Osmán Pérez Freire (actual Auditorio). Se han distinguido 7 categorías para Infraestructuras y obras exteriores, aplicándose los valores de acuerdo a su pertenencia.

Como se observa, uno de los proyectos será financiado por EPV y otro por T2 TCVAL; sin embargo, los tres proyectos restantes aún no tienen una financiación asegurada y es poco probable que la Ilustre Municipalidad de Valparaíso los asuma, por lo que resulta aventurado hacer una evaluación de los mismos en este momento ya que nada asegura que se vayan a realizar.

De las dos medidas que están aseguradas, el “Mejoramiento de la accesibilidad al Puerto de Valparaíso” constituye una importante apuesta de la Empresa Portuaria Valparaíso por integrar de manera armónica los dos terminales con la ciudad, mejorando al mismo tiempo el espacio público; sin embargo, se considera que parte de este proyecto es inherente a la construcción del T2.

El principal proyecto presentado, propuesta exclusivamente con el fin de compensar, es el denominado “Pasarela – Mirador Prat”, diseñada por el prestigioso arquitecto Mathias Klotz Germaín; consiste, como se ve en las imágenes siguientes, en una estructura

peatonal elevada que acercará a la gente al mar, permitiendo, además, tener una visibilidad de las actividades portuarias que se realizarán en el nuevo terminal.

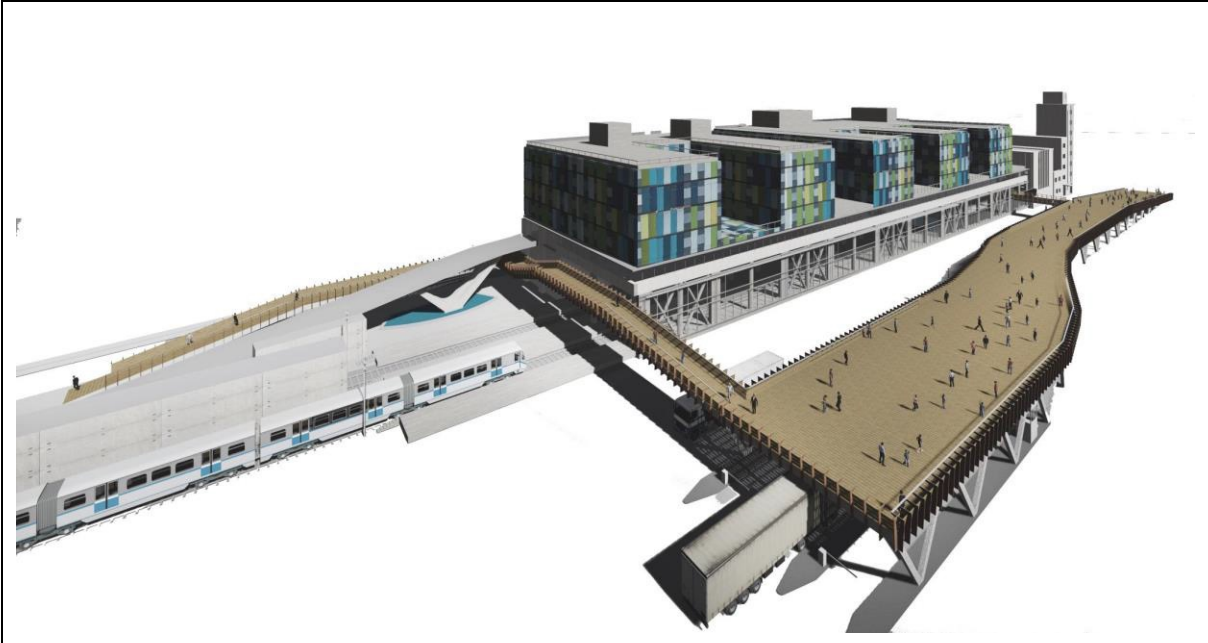
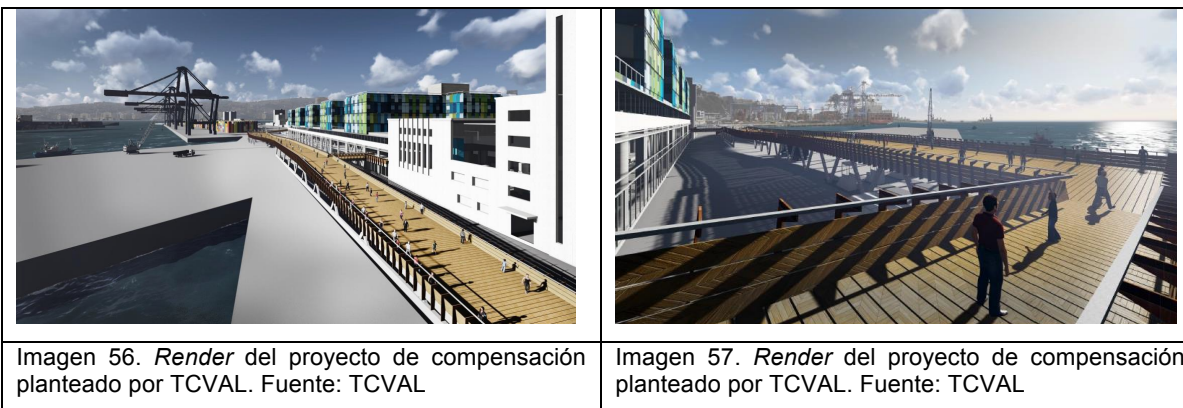


Imagen 54. *Render* de la propuesta de compensación planteada por TCVAL. El proyecto se encuentra a nivel de anteproyecto y deberá ser sometido a consideración del Servicio de Impacto Ambiental. Fuente: TCVAL.



Imagen 55. Vista de planta del proyecto de compensación planteado por TCVAL. Fuente: TCVAL.



b. Medidas de mitigación y compensación propuestas por el proyecto Puerto Barón.

Por el contrario, el Servicio de Evaluación Ambiental consideró que el proyecto Puerto Barón no incurre en las causales que, de acuerdo a la Ley n° 19.300 / 94 sobre Bases Generales de Medio Ambiente, determinan el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Un grupo de ciudadanos elevó un requerimiento para que se tuviera en cuenta que la Bodega Simón Bolívar es un Inmueble de Conservación Histórica, ICH, y, por lo tanto, requiere un Estudio de Impacto Ambiental; sin embargo, la Contraloría General de la República estableció que esa condición no es causal y ratificó la decisión del Servicio de Evaluación Ambiental.

Por esta razón los promotores de dicho proyecto no han presentado ningún tipo de medidas de mitigación y compensación de los impactos que se estima puedan llegar a generar sus obras. No obstante, Mall Plaza ha acogido positivamente las diversas solicitudes que se le han hecho respecto a aumentar la puesta en valor de la Bodega Simón Bolívar, y a abordar la elaboración de diseños alternativos, los cuales, a la fecha, se encuentran en etapa de anteproyectos, listos para ser remitidos por Estado Parte al Centro de Patrimonio Mundial de la Unesco para dar cumplimiento, extemporáneamente³⁴, a lo solicitado por el Comité de Patrimonio Mundial, en su decisión 38COM 7B.41.

³⁴ El plazo establecido por el Comité de Patrimonio Mundial en la decisión en cuestión fue 30 de noviembre de 2014.

12. CONCLUSIONES

a. Generales

1. Para el presente EIP, y de acuerdo al caso estudiado, es relevante indicar que el Estado de Chile presenta problemas para gestionar adecuadamente su patrimonio arquitectónico y urbano debido, en gran medida, a las carencias que existen en los ámbitos de gestión urbana patrimonial y a la existencia de una normativa específica con alto grado de obsolescencia conceptual e instrumental. Además, se observa dispersión institucional, insuficiente capacidad de planificación pública y escasa visión integrada, lo que hace que, por ejemplo, las iniciativas e inversiones públicas y privadas se realicen de manera aislada y no articulada. Estas carencias quedan de manifiesto en el manejo y gestión que se le ha dado, y se le da, al Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso y Zona de Amortiguamiento. La incapacidad de formular, adoptar e implementar un Plan de Gestión coherente da cuenta de ello.
2. El Sitio de Patrimonio Mundial denominado Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso y su Zona de Amortiguamiento brindan oportunidades excepcionales para pensar la gestión urbana y patrimonial de manera creativa e innovadora. En el lapso de los trece años, comprendido desde la nominación en 2003 hasta hoy, se han planteado diversas iniciativas, imaginativas, profundas e inteligentes, tendiendo a la integración y al trabajo conjunto de públicos y privados, las que se han encontrado con la situación antes descrita, que ha impedido su continuidad y consolidación.
3. La situación actual, expuesta y desarrollada a lo largo de este EIP, más que ser un problema, debe entenderse y asumirse como una oportunidad histórica, quizás irrepetible; se puede activar en la medida en que se reconozca y se asuma esta condición –administrativa, institucional, jurídica y normativa- que afecta las posibilidades de gestión de las ciudades y sus las Zonas Típicas y Pintorescas, con una impronta de mayor integración y perspectiva de futuro, y se busque un consenso para moverse en otra dirección, que permita entender el patrimonio cultural como un recurso y un activo fundamental, y no como una carga o un lastre.
4. Valparaíso se puede, y debe, entender como un lugar complejo donde confluyen múltiples variables e intereses diversos.
5. Valparaíso cuenta con numerosos análisis, diagnósticos, estudios y proyectos, que contienen propuestas coherentes, interesantes, sensatas y, aparentemente, viables. Estas provienen de diversos sectores de la sociedad e incluyen análisis de académicos que han estudiado con rigor el desarrollo urbano de la ciudad, de arquitectos que han reflexionado sobre los diferentes modelos de ciudad que podrían ser convenientes para los ciudadanos o de grupos de ciudadanos que no se han visto reflejados en las actuaciones de los diferentes ámbitos de gobierno.

6. En Valparaíso no se puede, ni se debe, desconocer el poder que tiene la sociedad civil. El patrimonio debe orientarse al servicio de la comunidad, es decir *para y con* la comunidad. No sólo como usuaria, sino básicamente como propietaria.³⁵
7. El 31 de enero de 2012, el Centro de Patrimonio Mundial recibió una carta firmada por 24 instituciones locales y organizaciones representativas de la sociedad civil, así como 1000 personas naturales manifestándose en contra de las intervenciones planeadas en el puerto, tales como el Terminal 2, T2 – TCVAL, y Puerto Barón, así como de las instalaciones turísticas y proyectos inmobiliarios.
8. El 11 de noviembre de 2015, el Centro de Patrimonio Mundial recibió una carta firmada por 74 instituciones locales y organizaciones representativas de la sociedad civil, así 235 personas naturales manifestándose a favor de las intervenciones planeadas en el puerto, tales como el Terminal 2, T2 – TCVAL, y Puerto Barón, así como de las instalaciones turísticas y proyectos inmobiliarios.³⁶
9. Sí bien la preocupación ciudadana es legítima, así como legítimas son sus formas de actuar y de manifestarse, tal como se ha señalado anteriormente, fundamentalmente, debido las complejas disputas existentes, a presiones económicas, políticas y sociales, y a muy tibias respuestas por parte del Administrador del Sitio y del propio Estado Parte, hoy, tanto el ICOMOS Internacional como el Comité de Patrimonio Mundial, están inmersos en la discusión sobre el borde costero, el puerto, la Bodega Simón Bolívar, y la construcción de los proyectos TCVAL y Puerto Barón, así como sus posibles impactos en el Sitio de Patrimonio Mundial y su Valor Universal excepcional, VUE.
10. El Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, reconocida como Patrimonio Mundial gracias a su Valor Universal Excepcional, debe ser entendida y valorada como un factor central e irrenunciable para el desarrollo de la ciudad, de la región y del país, cuestión que pareciera no ser completamente asumida en la actualidad: el patrimonio cultural es un activo de la memoria y no un pasivo de la nostalgia; es un haber y un recurso no renovable con el que cuenta el Estado de Chile y sus ciudadanos, tan importante como el cobre o cualesquiera otro renglón de su pujante desarrollo y economía.
11. El patrimonio cultural y urbano de la ciudad no es un “espectáculo efímero” para la contemplación de aquellos que pudieran saber admirarlo, ni un bien a ser consumido en la inmediatez. Es parte fundamental e irrenunciable de un cierto modo de vivir, comprendido entre los extremos poco sostenibles de un desarrollismo o un conservacionismo a ultranza; es imprescindible encontrar ese difícil, pero posible, punto medio.

³⁵ Somos Patrimonio. Convenio Andrés Bello. Bogotá, 1999.

³⁶ Esta carta surge como una actuación ciudadana realizada en el marco del presente EIP.

b. Respeto a la sociedad civil

A pesar de la legalidad institucional, existe una clara y profunda disputa pública entre las partes involucradas respecto al futuro de ambos proyectos. Los actores sociales tienen numerosas quejas por la insuficiente información brindada e inquietudes sobre las repercusiones de los proyectos en la ciudad y en el Sitio de Patrimonio Mundial; la mayor parte de ellas están relacionadas a interrogantes sobre el rumbo y desarrollo futuro de Valparaíso. Esta polémica pone en evidencia la necesidad de alcanzar un mínimo consenso social sobre el futuro desarrollo de la ciudad y su relación con el puerto.

Como se ha señalado a lo largo de este Estudio, Valparaíso debe ser entendido como un lugar complejo en el que confluyen múltiples y variados intereses sociales, culturales, económicos y políticos. La ciudad atraviesa por una crisis, de muy diversos orígenes, que se refleja en multitud de sus facetas.

Resultan muy destacados, notables y valiosos los movimientos ciudadanos en Chile, quizás generados por la historia política del país, a lo largo de las últimas décadas del siglo XX y las primeras del siglo XXI; es necesario destacar el impacto positivo que genera una sociedad civil beligerante, crítica, estructurada y participativa, como lo es la chilena, en general, y la porteña, en particular. Son múltiples las organizaciones ciudadanas, y las personas, que se manifiestan, día a día, respecto a lo que pasa y deja de pasar en su ciudad.

Los proyectos Terminal Cerros de Valparaíso, TCVAL, y Puerto Barón han desatado verdaderos ríos de tinta y múltiples, así como divergentes y polarizadas opiniones de la sociedad civil y de las personas; para un número considerable y significativo de ellas, estas obras no corresponden con sus imaginarios de lo que fue, es y debe ser Valparaíso; para otras tantas, estos proyectos se entienden como una gran oportunidad para paliar o salir de la actual crisis.

Al parecer, los espacios de participación ciudadana, que existen, no son suficientemente valorados por las Entidades Públicas y por la propia ciudadanía; recibimos múltiples quejas, provenientes de diversos sectores y estratos, en donde se señala claramente que la Administración Pública no los escucha, no los tiene en cuenta y los subestima.

La resistencia pacífica en Valparaíso está al orden del día, y se manifiesta de múltiples maneras que van de lo patético y dramático, hasta lo cómico. También, la beligerancia y una cierta agresividad contenida estuvieron presentes en nuestras visitas y reuniones.

Cada uno de los colectivos, grupos, organizaciones y sectores defiende sus propios intereses y son realmente pocos los que están tratando de encontrar una difícil línea media de conciliación, en la búsqueda de un bien común y de un futuro mejor; se hace evidente el desgaste, el cansancio y el hastío, así como un anhelo de cambio, muchas veces sin saber cómo lograrlo.

Algunos de los colectivos, grupos, organizaciones y sectores existentes han empezado a asociarse y a constituirse en unidades, en fuerzas de lucha e incluso, en movimientos con firmes aspiraciones políticas. Esta enorme fuerza y vitalidad ciudadana, ésta comunidad apoderada, analítica y participativa, bien podría tratar de organizarse para lograr mayores

impactos y efectos; así mismo, las entidades públicas, del orden Nacional y Municipal, deberían tratar de canalizar toda esa masa crítica y esa fuerza social para lograr acuerdos sociales, generar “**ilusiones colectivas**” y motores de desarrollo que permitan la construcción de un futuro mejor en Valparaíso.

c. Respeto al sitio de Patrimonio Mundial

Si bien el estado de conservación del Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso y su Zona de Amortiguamiento no se asocia, exclusivamente, a la actividad portuaria y a los proyectos objeto de este análisis, es de enorme importancia entregar al Gobierno de Chile la visión del presente Estudio de Impacto Patrimonial sobre el estado de conservación del Sitio y sobre los desafíos que afronta el Estado Parte en cuanto a su manejo y sostenibilidad.

1. Para este Estudio de Impacto Patrimonial resulta claro y evidente que existen enormes vacíos de conocimiento y gestión respecto a los alcances, límites, naturaleza y posibilidades del Sitio denominado Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, así como de los deberes y derechos del Estado chileno respecto a dicho bien y a la Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural, de 1972. Es muy importante aclarar, difundir, explicar y puntualizar que la ciudad de Valparaíso no es Patrimonio Mundial; lo es un pequeño fragmento de ella, un área que está perfectamente delimitada y acotada oficialmente, tanto por el Estado chileno como por la Unesco, y que corresponde al mapa 1 de este documento. Así mismo, su Valor Universal Excepcional, VUE, está claramente definido por el Comité de Patrimonio Mundial, así como su criterio de inscripción, que corresponde al Criterio *iii* única y exclusivamente³⁷. Por lo tanto, desde la óptica de compromisos, criterios, deberes y derechos establecidos en *Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural*, de 1972, de la cual el Estado chileno es Estado Parte, el Sitio de Patrimonio Mundial no incluye conceptos o valores inmateriales, que bien pueden ser reales y auténticos, tales como los que contempla el Criterio *vi*.³⁸ Por lo tanto, ni la totalidad del denominado “anfiteatro”, ni del puerto, ni del borde costero y sus distintos componentes se debe o puede asumir como “Patrimonio Mundial”; tampoco se puede asumir o entender el Sitio de Patrimonio Mundial como un Paisaje Cultural, pues no fue nominado ni inscrito bajo esa categoría.
2. El Valor Universal Excepcional, VUE, fue fijado por el Comité de Patrimonio Mundial en el momento de la inscripción y desde 2007 está encapsulado en la Declaración de VUE. El VUE define el pensamiento al momento de la inscripción y no es negociable.³⁹
3. El expediente preparado y presentado por el Estado chileno, así como la nominación misma, define y denomina y postula al Sitio, en idioma español, como Sector del Área histórica de la ciudad – puerto de Valparaíso, y fue inscrito en la Lista del Patrimonio

³⁷ iii) aportar un testimonio único, o al menos excepcional, sobre una tradición cultural o una civilización viva o desaparecida;
³⁸ vi) estar directa o materialmente asociado con acontecimientos o tradiciones vivas, ideas, creencias u obras artísticas y literarias que tengan una importancia universal excepcional. (El Comité considera que este criterio debería utilizarse preferentemente de modo conjunto con los otros criterios).

³⁹ Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural World Heritage Properties: A publication of the International Council on Monuments and Sites, January 2011. Pág. 3

Mundial, en inglés, como Historic Quarter of the Seaport City of Valparaíso; en francés Quartier historique de la ville portuaire de Valparaíso; en español Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso.⁴⁰

4. Al momento de la inscripción del Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, en 2003, se hizo referencia a un área específica, comprendido entre ciertos límites y se acotaron, definieron y establecieron claramente dichos límites, incluso con coordenadas geográficas y planos. El Estado chileno definió y propuso una superficie comprendida dentro de un perímetro, que fue verificada por ICOMOS internacional, y aceptada por el Comité de Patrimonio Mundial; así mismo, la extensión de dicha superficie fue consignada, expresada y aceptada en una determinada unidad de medida que es la de 23.20 hectáreas para el Sitio y 44.50 hectáreas para la Zona de Amortiguamiento; en consecuencia, no se debe ni puede asumir o entender que el Sitio de Patrimonio Mundial excede esos límites y dichas coordenadas.
5. En cuanto a la integridad, se señala claramente que dentro de los límites del Sitio están localizados los elementos necesarios para expresar el Valor Universal Excepcional del Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, incluyendo el trazado urbano, los espacios y edificios públicos que van desde casas muy simples hasta edificios monumentales en una variedad de técnicas constructivas, estilos y adaptaciones al paisaje;⁴¹ el puerto y el patrimonio naval están ejemplificados por el muelle Prat, y los edificios de servicios aduaneros y navales;⁴² la infraestructura de transporte, incluidos los funiculares y los trolebús sistemas típicos del periodo;⁴³ y una cantidad de expresiones de patrimonio inmaterial, que ilustran todas el rol del Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso en comercio global asociado la era industrial de finales del siglo XIX.⁴⁴ Sin minimizar los retos de conservación inherentes a una ciudad portuaria viva, el sitio ha mantenido su integridad.⁴⁵ Resulta entonces claro, deducible y evidente que el Estado chileno propuso la inscripción de un Sitio a la Lista del Patrimonio Mundial, de un perímetro o sector urbano delimitado y determinado, con características históricas particulares, y que, en consideración del ICOMOS Internacional y del Comité de Patrimonio Mundial, dicho perímetro están localizados los elementos necesarios para expresar el Valor Universal Excepcional del Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso.

⁴⁰ Pueden existir pequeñas diferencias en el nombre del Sitio de acuerdo a las diferentes traducciones hechas a varios idiomas; sin embargo, para efectos de este Estudio de Impacto Patrimonial se adopta la de "Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso" pues así fue nominada, en idioma español, por el Estado Parte.

⁴¹ "Within the boundaries of the property are located all the elements necessary to express the Outstanding Universal Value of the Historic Quarter of the Seaport City of Valparaíso, including the urban layout, public spaces and buildings, which range from very simple houses to monumental buildings in a variety of construction techniques, styles and adaptations to the landscape." Decisión 37.COM / 8E: traducción, no oficial, del EIP.

⁴² "the port and naval heritage as exemplified by Prat Pier and the customs and naval services buildings". Ibídem: traducción, no oficial, del EIP.

⁴³ "the transportation infrastructure, including funicular elevator and trolley systems typical of the period". Ibídem: traducción, no oficial, del EIP.

⁴⁴ "and a number of expressions of intangible heritage, all of which illustrate the historic quarter of the seaport city of Valparaíso's leading role in the global commercial trade associated with the late 19th century industrial era". Ibídem: traducción, no oficial, del EIP.

⁴⁵ "Without minimising the conservation challenges inherent to a living port city, the property has maintained its integrity". Ibídem: traducción, no oficial, del EIP.

6. Resulta entonces claro, deducible y evidente que, remitiéndonos a las fuentes primarias, al VUE, al texto del expediente de la nominación, a los aspectos, criterios y valores que fueron considerados por el Estado chileno, el ICOMOS Internacional y el Comité de Patrimonio Mundial, el Sitio no abarca la ciudad completa y entera de Valparaíso, sino un área determinada y específica de sus barrios históricos, perfectamente bien delimitada e identificada, denominada “Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso”.
7. Fundamentalmente, debido a las complejas disputas existentes, a las presiones económicas, políticas y sociales y, posiblemente, a las muy tibias respuestas por parte del Administrador del Sitio y del propio Estado Parte, hoy está dentro del imaginario colectivo, incluso institucional, que TODA la ciudad de Valparaíso está protegida por la *Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural*, de 1972, lo cual es un error y un exabrupto que genera muchísimos malos entendidos, conceptos dubitativos y problemas de administración, gestión e interpretación del Sitio.
8. Sí bien es cierto que, el 24 de enero de 2014, la Contraloría General de la República de Chile determinó que el Consejo de Monumentos Nacionales, CMN, no tiene competencia alguna para pronunciarse sobre aspectos relacionados con el interior de los edificios localizados en áreas urbanas declaradas como Zonas Típicas o Pintorescas, también es cierto que dicho ente público no tiene por qué saber de asuntos específicos relacionados con la conservación y protección del patrimonio cultural, y menos, específicamente, sobre *Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural*, de 1972. La decisión tomada es, a todas luces, errada y altísimamente nociva para el patrimonio cultural chileno, pero es inaceptable para un sitio de Patrimonio Mundial. Dicha decisión va en contravía de todos los preceptos, conceptos y directrices adoptados por la comunidad mundial, al menos desde la Carta de Venecia,⁴⁶ así como de la propia *Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural*, de 1972, que el Estado chileno, libre y soberanamente, decidió ratificar el 20 de febrero de 1980; abre la puerta para que se produzcan, entre otras cosas, alteraciones significativas y graves de la tipología y morfología edilicia en la zona delimitada como Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, y su Zona de Amortiguamiento, cuando no de vaciamientos completos de importantes y significativos edificios, piezas verdaderamente clave, como el que recientemente, y a raíz de la decisión tomada por la Contraloría General de la República, sentencia a una desfiguración total, y a una eliminación aberrante de muchos de los componentes fundamentales del Edificio Astoreca. La citada decisión afecta la autenticidad e integridad, y por tanto incide negativamente el Valor Universal Excepcional, VUE, poniendo en altísimo riesgo la permanencia del Área histórica de la ciudad – puerto de Valparaíso en la Lista del Patrimonio Mundial.
9. Como se ha señalado anteriormente, dentro del expediente preparado y presentado por el Estado chileno, se señala claramente que “dentro de los límites del Sitio están

⁴⁶ ICOMOS - International Charter for the Conservation and Restoration of Monuments and Sites (*The Venice Charter*) - 1964 Carta de Venecia. Disponible en español en http://www.icomos.org/charters/venice_e.pdf

localizados los elementos necesarios para expresar el Valor Universal Excepcional del Área histórica de la ciudad – puerto de Valparaíso , incluyendo el trazado urbano, los espacios y edificios públicos que van desde **casas muy simples hasta edificios monumentales en una variedad de técnicas constructivas, estilos y adaptaciones al paisaje**”.⁴⁷ Por lo tanto, para garantizar la permanencia del Valor Universal Excepcional, así como la autenticidad e integridad del Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso como Sitio de Patrimonio Mundial, es necesario desarrollar acciones y estrategias que, con el mismo celo y rigor, valores todas y cada una de las piezas arquitectónicas. No es admisible que, por ejemplo, se vaya a autorizar la demolición integral y sustitución total de una pequeña casa de adobes que está localizada en la parte baja de la Plaza de La Matriz, argumentando que presenta un deficiente estado de conservación; dicho inmueble es fundamental para la comprensión global del Sitio, es perfectamente recuperable desde un punto de vista técnico, y con su restauración y conservación no se estaría enviando y divulgando ese mensaje altísimamente nocivo que “premia” a los propietarios permitiéndoles una obra nueva, cuando han hecho caso omiso de su responsabilidad de mantener el inmueble en condiciones, como mínimo, aceptables. La gestión y manejo del Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, infortunadamente cuenta en su haber con varios casos como el que se trae a colación; baste recordar ahora la desafortunada intervención que se realizó en esa misma plaza para instalar el Mercado Santa Isabel, sustituyendo piezas muy importantes de arquitectura contextual. Se debe considerar y partir siempre de la premisa de que todos y cada uno de los elementos arquitectónicos contenidos en el Sitio y su Zona de Amortiguamiento pueden ser recuperables, a pesar de su aparente estado ruinoso. El Estado Parte no puede ser permisivo, como lo está siendo, ante casos como éste.

10. Si bien la Ilustre Municipalidad de Valparaíso ha hecho, y hace, los mayores y mejores esfuerzos para la conservación del Sitio de Patrimonio Mundial, su Zona de Amortiguamiento y su Valor Universal Excepcional - en su condición de Administrador del Sitio - resulta meridianamente claro y evidente, al juzgar el estado actual de conservación del Sitio, que dichas acciones son ineficaces e ineficientes.
11. Respecto al Plan de Manejo, varias veces requerido por el Comité de Patrimonio Mundial, cabe señalar que, a la fecha, no existe; el Gobierno de Chile, de manera recurrente y periódica, ha argumentado, desde 2003, que el mismo se encuentra en etapa de formulación y construcción: trece años después, resulta inadmisibles su inexistencia e inverosímiles las excusas; la ausencia de un Plan de Manejo genera muchísimos de los gravísimos problemas que hoy aquejan al Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso y su Zona de Amortiguamiento, puesto que no existen políticas, estrategias, planes y proyectos articulados y estructurados. En ésta situación, cualquier tipo de acción o intervención, sin importar su objetivo, resulta aceptable y válida, tal y como sucede hoy, sin que ninguna de ellas apunte o

⁴⁷ “Within the boundaries of the property are located all the elements necessary to express the Outstanding Universal Value of the Historic Quarter of the Seaport City of Valparaíso, including the urban layout, public spaces and buildings, which range from very simple houses to monumental buildings in a variety of construction techniques, styles and adaptations to the landscape.” *Ibidem*: traducción, no oficial, del EIP. Negritas fuera del texto.

contribuya a una solución estructural de dicha problemática. La formulación del Plan de Manejo es, a todas luces, un compromiso del Estado Parte que, reiteradamente, ha sido incumplido y su inexistencia está llevando al Sitio a una condición calamitosa, que ya se detecta en varios sectores urbanos del mismo.

d. Respeto al borde costero

1. La ciudad de Valparaíso no debe perder su función portuaria, origen y razón de su existencia; cabe recordar que Valparaíso fue primero puerto que ciudad, y que en su inclusión en la Lista del Patrimonio Mundial se denominó y aparece como “Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso”; sin embargo, la ciudad y la ciudadanía nunca deben renunciar a su natural derecho de disfrute de un borde costero de acceso universal, y de carácter público, urbano, ciudadano, paisajístico y recreativo que otorgue valor a la ciudad y a su Sitio de Patrimonio Mundial.
2. Resulta importante traer a colación, a pesar de lo extensa de la cita, el siguiente texto, que sintetiza y ayuda enormemente a entender las razones históricas que hay detrás de la actual situación que, a ojos de muchos de los ciudadanos e instituciones, resulta nueva e inexplicable:

“Como parte del proceso de instauración de un nuevo marco institucional en los más diversos planos de la vida nacional, en 1981 el régimen militar había promulgado una “Ley de Puertos”, según la cual de los 38 puertos existentes en Chile, 11 permanecerían bajo la administración de la empresa del Estado Emporchi y los restantes 27 serían privatizados. Fruto de ello los puertos administrados por Emporchi reciben inversiones significativas. Para el puerto de Valparaíso, esto significó la construcción de nuevos sitios de atraque, la compra de equipamiento y la incorporación del sector privado en el movimiento de carga. Para los habitantes de la ciudad esto significó el cierre definitivo de su acceso a la costanera. En 1985, un terremoto destruyó parte de la infraestructura portuaria que tardaría quince años en recuperar.

Tras el retorno a la democracia habría una segunda fase de este proceso de modernización portuaria. A finales de 1997 entra en vigor la ley que convierte los diez puertos chilenos administrados por Emporchi, en empresas autónomas habilitadas para otorgar concesiones. Por esa vía se conseguirá asegurar nuevas inversiones y garantizar eficiencia, incorporando a empresas privadas en la gestión portuaria. Nace así la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), la que posteriormente concesionó los cinco sitios de atraque que representaban el ochenta por ciento del movimiento de la carga, al consorcio chileno alemán Terminal Pacífico Sur Valparaíso (TPSV). El veinte por ciento restante, correspondiente a dos sitios de atraque (en el espigón), continuó siendo administrado por la empresa portuaria. Quedaban dos sitios aun sin uso, en los cuales a partir de 2000 se abriría la posibilidad de impulsar el proyecto Puerto Barón.”⁴⁸

⁴⁸ Junta de Andalucía – Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo; Guía de Arquitectura – Valparaíso, pág. 357

3. También es fundamental tener presente y recordar que, desde el mismo documento de postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial, el Estado chileno informó, tanto a Unesco, como a ICOMOS y al propio Comité de Patrimonio Mundial, sobre su plan de transformación urbana del borde costero; en dicho documento, se puede leer:

“El gran objetivo de este Plan es desarrollar todas las potencialidades del borde costero de la ciudad, combinando su uso portuario con los usos turísticos, culturales y de recreación. Se trata de posibilitar el acceso y disfrute pleno por parte de la población y de los visitantes de Valparaíso de esta área, sin limitar las posibilidades de expansión a largo plazo del puerto y, al revés, generando una positiva sinergia entre el desenvolvimiento urbano, portuario, económico y comercial de la ciudad, la calidad de vida de sus habitantes, y su oferta desde el punto de vista de la cultura, el turismo y la recreación.

Este Plan zonifica el borde costero de acuerdo a su destino en el largo plazo. Los dos sectores extremos, a saber, el sector Yolanda-Barón por el este, y el que va desde el Molo de Abrigo hasta la Caleta El Membrillo, por el oeste (zonas 1 y 4), se destinarán a reserva portuaria, es decir, quedarán reservados para la ampliación de la infraestructura propia del puerto. El sector que media entre el sector de Barón y la calle Edwards del plan de Valparaíso es el que se destinará a desarrollo urbano; a usos culturales, turísticos, recreativos o a servicios. Es, en pocas palabras, el área que se integrará plenamente a la ciudad, y comprende unas 18 hectáreas.

En la zona 3, que va desde la calle Edwards hasta el Molo de Abrigo –área que comprende la parte de la zona de postulación correspondiente al Muelle Prat– el uso será, como hoy, netamente portuario. Se contempla sin embargo un proyecto de remodelación del Muelle Prat que potencie su condición de atractivo turístico y centro recreacional de la ciudad.

La formulación del Plan de Transformación del Borde Costero es fruto de un consenso general entre la comunidad, la empresa privada y la autoridad, que fue antecedido por una larga y profunda discusión pública. Este consenso se refiere a una serie de premisas sobre la vocación y el destino de la ciudad, que inspiran y orientan la formulación de este proyecto. Entre ellas se cuenta la coexistencia de dos vocaciones del puerto que deben orientar su desarrollo: por una parte, su vocación cultural, patrimonial y turística, y por otra, la vocación portuaria de Valparaíso, que se mantiene plenamente vigente.

Existe por parte de la Empresa Portuaria Valparaíso la voluntad de desarrollar cabalmente todas las ventajas comparativas del puerto y potenciarlo plenamente, en un contexto de integración regional dentro del Cono Sur de América.

Otro aspecto básico de este consenso es la posibilidad efectiva de armonizar y, más aún, de lograr que se potencie y beneficie mutuamente la gran

diversidad de intereses y usos de esta área, que bien podrían combinar la pesca artesanal, la actividad naval, la portuaria, turística, comercial, deportiva, etc. Hay consenso también en la importancia del desarrollo del espacio público de la ciudad, y sobre la necesidad de que su borde costero acoja infraestructura y equipamiento para uso y goce de todos los habitantes. Por último, está la conciencia de la posibilidad efectiva de armonizar todos los imperativos del desarrollo material y económico del puerto con la protección del medio ambiente, la calidad de vida de los porteños, y la protección de su patrimonio tangible e intangible.

En el aspecto operativo, este Plan implica realizar una serie de modificaciones al Plan Regulador Comunal, y elaborar un Plan Maestro para el área del borde costero. El desarrollo del Plan se efectuará con el financiamiento del sector privado; los proyectos deberán ser autosustentables. Se calcula que el Plan demandará una inversión estimada en USD \$ 300.000.000.⁴⁹

El Proyecto denominado Nueva Accesibilidad a los Terminales del Puerto de Valparaíso está en etapa de ingeniería de detalle; es una iniciativa de la Empresa Portuaria Valparaíso que se está formulando con objetivos bien definidos entre los que se cuentan reforzar el carácter turístico del sector Plaza Wheelwright y Muelle Prat, optimizar la conexión vial entre los Terminales 1 y 2 con el resto del puerto, generando un propuesta urbanística innovadora. Este proyecto es fruto de un concurso público de arquitectura y urbanismo, convocado por la Empresa Portuaria de Valparaíso, cuyo ganador fue el arquitecto Klotz Germaín.

El Plan de Transformación Urbana del Borde Costero está íntimamente ligado a la construcción del acceso sur del puerto, unido a la Ruta 68 –la autopista que une a Valparaíso con Santiago– a través del Camino de La Pólvora. Este acceso sur permitió liberar a la ciudad de la pesada carga que implica el tráfico de camiones desde el acceso actual por Avda. Argentina, que deben desplazarse por un amplio sector del borde costero para llegar al puerto. El acceso fue complementado con una Zona Extra portuaria de Actividades Logísticas, ZEAL, que liberó áreas que hoy son utilizadas por la actividad portuaria.

El Plan está ligado también a la modernización del sistema ferroviario que surca el área, que será dotada de trenes livianos, con características que aminoren la condición de barrera que tienen actualmente las vías férreas.”⁵⁰

En resumidas cuentas, las modificaciones planteadas hoy, que afectan el borde costero, están planeadas, como mínimo, desde 2003, y tanto la Unesco, como el ICOMOS y el propio Comité de Patrimonio Mundial no solo están informados y enterados, sino que aceptaron implícitamente dicha zonificación y modelo de desarrollo, crecimiento, expansión y modificación, al estar contenidas dentro del documento de postulación de

⁴⁹ Según información suministrada por la Empresa Puerto de Valparaíso, la inversión estimada para estos proyectos, en una primera etapa, asciende a más de USD \$ 750.000.000.

⁵⁰ POSTULACIÓN DE VALPARAÍSO COMO SITIO DEL PATRIMONIO MUNDIAL UNESCO. Segunda Serie. Cuaderno del Consejo de Monumentos Nacionales N° 70, 1ª Edición 2004. Pág. 95 – 96.

Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial. No pueden, por lo tanto, objetar dicho Plan, de manera retroactiva, doce años después de la inscripción del Sitio Área histórica de la ciudad – puerto de Valparaíso.

e. Respecto al Proyecto Terminal Cerros de Valparaíso, T2 TCVAL

1. Es importante recordar y recalcar como, a lo largo de toda la historia, desde el siglo XVI hasta el XXI, ha existido en Valparaíso el interés y el afán de mantener su puerto como uno competitivo y moderno, entendiendo dicha modernidad como la mejora tecnológica de sus instalaciones e infraestructura, de acuerdo a cada uno de los momentos históricos; así mismo, es necesario reconocer como una **constante histórica secular**, el hecho de ir arrebatándole terreno al mar, en la bahía de Valparaíso, para permitir el crecimiento, competitividad y modernidad del puerto, generando el propio crecimiento de las áreas urbanas adyacentes al borde costero.⁵¹
2. El proyecto TCVAL está fuera del Sitio de Patrimonio Mundial y es colindante, en una parte, con su Zona de Amortiguamiento.
3. El Estado chileno informó oportunamente, tanto a Unesco, como a ICOMOS y al propio Comité de Patrimonio Mundial, sobre su plan de transformación urbana del borde costero.
4. Como bien se puede leer en el documento denominado “Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial UNESCO”⁵², el Plan de transformación urbana del borde determina que “En la zona 3, que va desde la calle Edwards hasta el Molo de Abrigo –área que comprende la parte de la zona de postulación correspondiente al Muelle Prat– el uso será, como hoy, netamente portuario. Se contempla sin embargo un proyecto de remodelación del Muelle Prat que potencie su condición de atractivo turístico y centro recreacional de la ciudad.” Por lo tanto, la actividad e infraestructura portuaria estuvo prevista desde el momento mismo de la postulación e inscripción del Sitio de Patrimonio Mundial, y la iniciativa que hoy se propone, de extender la zona portuaria actual, hasta la calle Edwards, no puede llamarse a engaño o novedad; tal como se ha señalado anteriormente, las modificaciones planteadas hoy, que afectan el borde costero, están planeadas, como mínimo, desde 2003, y tanto la Unesco, como el ICOMOS y el propio Comité de Patrimonio Mundial no solo están informados y enterados, sino que aceptaron implícitamente dicha zonificación y modelo de desarrollo, crecimiento, expansión y modificación, al estar contenidas dentro del documento de postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial. Por lo tanto, no es admisible hoy objetar dicho Plan, de manera retroactiva, doce años después de la inscripción del Sitio Área histórica de la ciudad – puerto de Valparaíso.
5. A este Estudio de Impacto Patrimonial le cabe suponer, pues no cuenta con información suficiente para afirmarlo, que ninguna de las personas, naturales y jurídicas, que en su momento formularon, redactaron y establecieron el Plan de

⁵¹ Resulta de enorme importancia el estudio y análisis pormenorizado de la excelente, abundante y rica cartografía y planimetría histórica de la ciudad, así como de la muy bien documentada historia de su crecimiento y desarrollo urbano.

⁵² POSTULACIÓN DE VALPARAÍSO COMO SITIO DEL PATRIMONIO MUNDIAL UNESCO. Segunda Serie. Cuaderno del Consejo de Monumentos Nacionales N° 70, 1ª Edición 2004.

transformación urbana del borde costero, así como la propia Unesco, el ICOMOS y el Comité de Patrimonio Mundial, alcanzaron a vislumbrar los retos y desarrollos que ha alcanzado la actividad portuaria en el siglo XXI, sobre todo con la ampliación del Canal de Panamá, y la entrada en funcionamiento de los denominados barcos Post Panamax.⁵³

6. Resulta absolutamente legítimo y lógico el afán e interés de la Empresa Portuaria Valparaíso y del Gobierno de Chile, de mantener la actividad portuaria y la competitividad del principal puerto chileno, Valparaíso, que en buena medida es y sigue siendo, desde el siglo XVI, el puerto de la ciudad de Santiago, de su Área Metropolitana, y de la V Región.
7. No sobra recordar cómo, en la 27° Sesión Ordinaria del Comité de Patrimonio Mundial UNESCO, celebrada entre el 29 de junio y el 5 de julio de 2003 en París, Francia, en donde se inscribió el Sitio Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso en la Lista del Patrimonio Mundial, contenidas en la Decisión 27COM.8C.41, El párrafo 1 de dicha Decisión, indica: ***“Inscribe el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, Chile, en la Lista del Patrimonio Mundial, sobre la base del criterio iii):***

Criterio iii): Valparaíso es un testimonio excepcional de la fase temprana de la globalización de avanzado el siglo XIX, cuando se convirtió en el puerto comercial líder de las rutas navieras de la costa del Pacífico de Suramérica.”

Resulta, por lo tanto, meridianamente claro que el liderazgo del puerto comercial de Valparaíso es una razón y condición *sine qua non* para su inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial de la Unesco.

8. Las obras propuestas por el Terminal Cerros de Valparaíso, T2 TCVAL, sin lugar a dudas corresponden la zonificación y ampliación prevista en el Plan de transformación urbana del borde costero, y a las nuevas necesidades mundiales de un puerto de contenedores actual, competitivo y moderno.
9. El presente Estudio de Impacto Patrimonial, después de analizar, contemplar, discutir, entender y sopesar los contextos, necesidades, requerimientos, anhelos y prioridades del Puerto de Valparaíso, así como las obras propuestas por el proyecto T2 TCVAL, y de las distintas consideraciones anteriormente expuestas en este mismo documento, afirma que el Estado chileno se enfrenta a una enorme disyuntiva, generada entre sus políticas públicas conservacionistas y desarrollistas, dentro de las cuales se encuentra la competitividad portuaria y la conservación de su valioso patrimonio cultural; dicha disyuntiva, posiblemente no se hubiese presentado, o se hubiese presentado de otra forma, si el Estado Parte ya hubiese resuelto el complejo, descoordinado, disperso y diverso sistema de toma de decisiones en la ciudad, el puerto, el patrimonio, y demás aspectos interrelacionados. Ya el Comité de Patrimonio Mundial urgía al Estado Parte,

⁵³ Para diferenciar las diferentes generaciones de barcos portacontenedores, tenemos los sub Panamax de primera generación con capacidad de 500 a 800 TEU y los de segunda generación para 1.000 a 2.500 TEU; les sigue la tercera generación de los Panamax para 3.000 a 4.000 TEU. Luego aparece la cuarta generación de los Post - Panamax con capacidad de 4.000 a 5.000 TEU, y los Súper – post Panamax con capacidad entre 5.000 y 8.000 TEU. Actualmente los barcos Plus superan esas capacidades. Panamax. (2015, 16 de noviembre). *Wikipedia, La enciclopedia libre*. Fecha de consulta: 19:56, enero 22, 2016 desde <https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Panamax&oldid=86918120>.

en 2014, a “**crear una estructura de gestión para asegurar la coordinación entre las principales entidades con mandato y (sic) el bien y realzar la toma de decisiones sobre el bien;**”⁵⁴

10. Resulta inoperante y preocupante, y altamente perjudicial para el Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento, la falta de articulación y coordinación entre las distintas instituciones públicas que, de acuerdo con sus competencias, estatutos y normativa, toman trascendentales decisiones de forma desinformada e inconexa; a pesar de los esfuerzos realizados en los últimos años por las distintas entidades públicas, la Ilustre Municipalidad de Valparaíso y la Empresa Portuaria Valparaíso cuentan con insuficientes canales de comunicación e de instancias conjuntas de planeación urbana, eficaces y eficientes, lo que provoca que tomen decisiones autónomamente, en algunos casos sin entender y asumir la ciudad como un todo. Esta situación se constituye en un factor de **alto riesgo** para el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso;

11. El presente EIP trae a consideración los siguientes análisis y conclusiones:

“El crecimiento y tecnificación de la actividad de origen de la ciudad, la actividad portuaria, ha ido conduciendo al cierre del borde mar, como espacio ordenador de Valparaíso, como espacio donde se apreciaban las actividades propias de la pesca artesanal, las piscinas de conservación de productos del mar, las lanchas de turismo, el paseo familiar por el borde, ese paseo lleno de recuerdos y anécdotas familiares.

Dada la alta tecnificación de la actividad portuaria de hoy, esta actividad ya no es compatible con la ciudad, su trama histórica y su paisaje. Requiere de más espacio para su desarrollo y aplicación tecnológica creciente, propia de un centro industrial, todo lo cual se traduce en la necesidad de disponer de mayor espacio para su desarrollo en el corto plazo.

Sin embargo, esta necesidad de más espacio que requiere la actividad portuaria para albergar un cada vez más intenso movimiento de camiones de carga y de grúas, que están llegando ya a una altura de 100 metros, junto con todos los vehículos menores de servicio, control y vigilancia para esta compleja actividad, y que requiere, además, de una rápida y eficiente conexión con las carreteras de comunicación para el resto de país, no puede satisfacerse a expensas de quitarle a la ciudad uno de sus más valiosos patrimonios como es el acceso a su histórico borde costero.

Por otro lado, las necesarias condiciones que hoy demanda la actividad del puerto de Valparaíso, y que lo hacen ser equivalente a una gran zona industrial, son argumentos válidos para plantear que la instalación del Terminal 2 es claramente incompatible con la ciudad, y muy en especial con su Centro Histórico. No es aceptable que desconecten a la ciudad del borde costero y que dejen a su Centro Histórico bloqueado por una zona industrial portuaria que crecerá con el proyecto T2, el que a todas luces contaminará el ambiente y producirá un evidente deterioro, desvalorización, emigración y pérdidas culturales en el área del Sitio Histórico, que

⁵⁴ Decisión 38COM 7B.41 Numeral 6. Resaltado del EIP.

debe estar especialmente protegida, de acuerdo a los compromisos que como país se han adquirido con la Unesco.⁵⁵

12. Es claro que el proyecto de ampliación del puerto, conocido como T2 TCVAL genera impactos en el valor universal excepcional (VUE) del Sitio de Patrimonio Mundial que este EIP caracteriza como altos, permanentes e irreversibles. Se ha señalado que estos impactos no se pueden mitigar y que es necesario generar un plan de compensaciones que pueda recomponer aquello que la ciudad pierde, así como colaborar en superar de manera positiva la situación desmedrada del SPM y de Valparaíso, la que claramente no es responsabilidad del puerto, y que en cuya transformación este puede hacer un aporte fundamental. Con toda seguridad, un primer paso es la profundización de las relaciones entre el puerto y la ciudad, al tiempo que se deben generar nuevos, mayores y mejores nexos, de manera de establecer una dinámica de mutuo beneficio y crecimiento. También se ha indicado que es imprescindible la creación de un ente gestor y un plan de manejo para el SPM en el contexto de la ciudad, capaz de articular, promover, invertir y, en general, de impulsar una dinámica de transformación y mejoramiento alrededor del patrimonio, siendo uno de sus componentes la actividad del puerto de Valparaíso.

f. Respeto a la Bodega Simón Bolívar y al proyecto Puerto Barón.

1. La ciudad de Valparaíso y los porteños no deben renunciar a la posibilidad de contar con un centro comercial de alto nivel y categoría.
2. El área urbana donde se pretende construir el proyecto Puerto Barón no hizo parte de la ciudad o el puerto de Valparaíso hasta bien entrado el siglo XIX. En la cartografía histórica se puede constatar cómo el puerto y la ciudad de Valparaíso son entidades urbanas, distintas y distantes de El Almendral que incluso, en el plano de 1826, se distingue y nombra como *“Town of the Almendral”*, diferente y distante del *“Harbor and town of Valparaíso”*; ambos asentamientos o lugares han de estar localizados en la Bahía o Rada de Valparaíso, entendido éste como un accidente geográfico que alberga, entre otros, la ciudad de Valparaíso, el Puerto de Valparaíso y la ciudad de El Almendral. De acuerdo con la cartografía histórica suministrada, consultada y analizada no es sino hasta 1871 cuando esos dos sectores se consideran y grafican como una unidad urbana, denominada ciudad de Valparaíso.
3. El área urbana donde se pretende construir el proyecto Puerto Barón se encuentra fuera del Sitio inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial y fuera de la Zona de Amortiguamiento definida y delimitada; además, se encuentra lo suficientemente distante (2.5 kilómetros, aproximadamente, de la Zona de Amortiguamiento) desde puntos de vista físico, funcional, histórico y visual de Sitio y de su Zona de Amortiguamiento caracterizada, definida y delimitada.

⁵⁵ AA.VV. S/F. Reflexiones en torno a los valores culturales del borde costero de Valparaíso (documento estudiado y elaborado por la Mesa de Diálogo, instancia creada en el contexto y conducción del Centro de Estudios y Gestión del Patrimonio de la Universidad de Valparaíso, y participantes externos, con el objetivo central de observar la situación del patrimonio de Valparaíso, destacando fortalezas y debilidades, y advirtiendo situaciones que pudieran incorporar hechos negativos respecto de la conservación y puesta en valor del patrimonio.) pág. 6

4. El inmueble denominado Bodega Simón Bolívar **no hace parte** del área ni del Sitio de Patrimonio Mundial, ni de su Zona de Amortiguamiento, y en el documento denominado “Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial UNESCO”⁵⁶ ni siquiera se menciona.
5. En septiembre de 2006 el Consejo de Monumentos Nacionales recibió la solicitud de declaratoria de la Bodega Simón Bolívar como Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico; en su sesión del 08.11.2006, dicho Consejo, a pesar de considerar que el inmueble reunía los valores para ser declarado, resolvió negativamente la solicitud, razón por la cual la bodega no cuenta con una protección del ámbito nacional.⁵⁷
6. Es muy importante recalcar, señalar y subrayar enfáticamente que la Bodega Simón Bolívar no es Patrimonio Mundial ni hace parte del Sitio de Patrimonio Mundial denominado “Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso” ni de su Zona de Amortiguamiento; la Bodega Simón Bolívar es, de acuerdo con la legislación y normativa chilena vigente, estricta, exclusiva y únicamente, un Inmueble de Conservación Histórica, ICH, catalogado y protegido, estricta, exclusiva y únicamente, en el ámbito municipal de Valparaíso; por lo tanto, pretender evaluarla, mirarla o someterla a un régimen diferente de protección, es un exabrupto. Por lo tanto, a pesar de las múltiples consideraciones, recomendaciones, cartas, documentos y herramientas conceptuales desarrolladas por ICOMOS Internacional y por la propia Unesco, tales como los Paisajes Culturales, los Paisajes Históricos Urbanos, la Declaración de Xi’an, *Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural Heritage Properties*, entre otros textos básicos de referencia, NO resulta aceptable, claro, legal, lógico, oportuno, pertinente o sensato la presunta incorporación o vinculación de la Bodega Simón Bolívar al Sitio de Patrimonio Mundial o su Zona de Amortiguamiento. En ese sentido, ni el ICOMOS internacional, ni el Comité de Patrimonio Mundial tiene argumentos o instrumentos conceptuales, normativos o legales para involucrar dicho inmueble a la discusión del Patrimonio Mundial, ni puede forzar u obligar al Estado chileno, como Estado Parte de la Convención, a incluir áreas o inmuebles que no hacen parte del Sitio ni de su Zona de Amortiguamiento dentro de las definidas, propuestas y aceptadas en las que se encuentran los atributos, criterios, valores del Valor Universal Excepcional de la denominado Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial en 2003.⁵⁸

⁵⁶ POSTULACIÓN DE VALPARAÍSO COMO SITIO DEL PATRIMONIO MUNDIAL UNESCO. Segunda Serie. Cuaderno del Consejo de Monumentos Nacionales N° 70, 1ª Edición 2004.

⁵⁷ Según el acta correspondiente a la sesión ordinaria del CMN del 08.11.2006: “En el marco de la iniciativa de recuperar el borde costero para la vida urbana, la Bodega Simón Bolívar fue objeto de una declaración como Inmueble de Conservación Histórica, que afecta una parte significativa del inmueble, y de un largo proceso que culminó en una licitación ya adjudicada, que tuvo por base las condiciones ya estipuladas en el Plan Regulador. Ese proceso contó con difusión e instancias de participación. Reconociendo los valores patrimoniales del inmueble, no procede declararlo ahora Monumento Histórico, descartando un trabajo y procesos formales ya culminados.”

⁵⁸ El EIP conoce y tiene en consideración recientes discusiones y polémicas desatadas en casos aparentemente similares, tales como el de la Torre Pelli, en Sevilla (España) donde algunas opiniones consideraban que su construcción supondría un verdadero atentado contra el paisaje histórico de la ciudad y argumentando que su construcción podría conllevar la inclusión del Sitio de Patrimonio Mundial (Catedral, Reales Alcázares de Sevilla y Archivo de Indias) en la Lista del Patrimonio Mundial en Peligro.

7. Desde el ámbito de la *Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural*, de 1972, es posible definir y entender a la Bodega Simón Bolívar como un *Sitio Relacionado*.⁵⁹
8. Sí bien es cierto que la correspondiente *Ficha Técnica de Inmueble de Conservación Histórica* de la Bodega Simón Bolívar hace una valoración del inmueble no deja de extrañar y sorprender, y de ser inconsecuente, lo contenido en su acápite ORIENTACIÓN AL DISEÑO en donde, entre otras cosas, permite la demolición de un 15% de la misma.
9. El desarrollo del borde costero de la bahía de Valparaíso está claramente regulado por la normativa y legislación chilena, donde se ha determinado el uso del suelo, las alturas permitidas, los índices de ocupación y construcción, los aislamientos y retiros, entre otros aspectos; el proyecto comercial y urbano inmobiliario en cuestión tiene la obligación de cumplir con todos y cada uno de dichos requerimientos normativos, así como todos los que se encuentren contemplados por las legislación y normativas vigentes al momento de su tramitación y construcción, tanto en los ámbitos municipal como nacional.
10. Con el objeto de implementar lo solicitado por el Comité del Patrimonio Mundial, se creó por Instructivo Presidencial del 8 de agosto de 2014, un grupo intersectorial denominado “Comité de Conservación del Sitio Área histórica de la Ciudad Puerto de Valparaíso”, presidido por el Gobernador Provincial de Valparaíso, Omar Jara Aravena; dicho Comité, a través del trabajo de un sub comité de arquitectos, convocado por su Presidente, elaboró lineamientos y criterios de intervención que permitieran guiar el desarrollo de diseños arquitectónicos alternativos para el proyecto Puerto Barón. Los criterios fueron informados a la Empresa Portuaria Valparaíso, al centro comercial Puerto Barón (Plaza Valparaíso, S.A.) y a sus arquitectos⁶⁰.
11. Respecto al proyecto Puerto Barón no puede ni debe analizarse bajo la óptica de la *Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural*, de 1972. El controvertido y polémico proyecto Puerto Barón no tiene impactos negativos físicos, de ninguna naturaleza, sobre el Sitio de Patrimonio Mundial denominado “Área histórica de la ciudad – puerto de Valparaíso” y su Zona de Amortiguamiento; por lo tanto, el proyecto en cuestión, como se ha señalado, tiene la obligación de cumplir a cabalidad, la totalidad de las normas municipales y nacionales que le afecten, y en el criterio del presente EIP, no se amerita dilación alguna en su proceso de autorización y construcción.

⁵⁹ Sitio relacionado significa un sitio que contribuye a la significación cultural de otro. Ver: ICOMOS – Burra Charter. Disponible en <http://australia.icomos.org/publications/burra-charter-practice-notes/burra-charter-archival-documents/>

⁶⁰ Ver: INFORME DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN. Área histórica de la Ciudad Puerto de Valparaíso, Chile (C 959rev) elaborado por el Consejo de Monumentos Nacionales, en 2015. Pág. 7 -9.

13. RECOMENDACIONES

a. Recomendaciones generales

1. Generar, de manera urgente y prioritaria, un **Plan de Manejo**, eficaz y eficiente, para el Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento, cumpliendo, además, con un requisito largamente exigido por la Unesco al Estado Parte. La protección y la gestión de los bienes declarados Patrimonio Mundial debe garantizar que el Valor universal Excepcional y las condiciones de integridad y/o autenticidad en el momento de la inscripción en la Lista se mantengan o mejoren en el futuro.⁶¹
2. Generar, de manera urgente y prioritaria, un **Ente Gestor**, eficaz y eficiente, para Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento. El Gobierno de Chile puede estudiar las distintas alternativas y posibilidades respecto a su naturaleza jurídica – pública, privada o mixta- así como todos los demás aspectos inherentes a su estructura orgánica y composición. Hoy en día, son varias las experiencias exitosas de recuperación de patrimonio urbano y centros históricos que bien pueden ser analizadas e incluso replicadas, atendiendo las especificidades de Chile y de Valparaíso, por supuesto.⁶² El Ente Gestor, con una asignación de recursos técnicos, humanos y económicos adecuados, y con el Plan de Manejo como bitácora, debe abordar, de inmediato, la crítica condición física, económica y social que presenta el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso y su Zona de Amortiguamiento, haciendo esfuerzos ingentes para revertir dicha condición, antes de que ciertas variables resulten irreversibles; la correcta articulación e implementación del Ente Gestor y el Plan de Manejo puede ser considerada como una **SOLUCIÓN ESTRUCTURAL** a la gravísima problemática existente, inaceptable dentro de los estándares internacionales y regionales para un Sitio de Patrimonio Mundial. T2 TCVAl puede contribuir significativamente en la puesta en marcha de dicha **SOLUCIÓN ESTRUCTURAL**.⁶³
3. En el corto, mediano y largo plazo se requiere del compromiso y la participación de todos los actores, públicos y privados, locales, regionales, nacionales e internacionales, que tengan injerencia en la ciudad puerto. En este ámbito es necesario señalar que es imprescindible una cuidadosa planificación con el fin de situar, espacial y temporalmente, las iniciativas y propuestas convertidas en proyectos viables, con cronogramas para inversiones identificadas y comprometidas por actores concretos y responsables; es evidente que no se podrá hacer todo de inmediato, por lo que se precisa definir, de manera científica, objetiva y comprobable, horizontes de intervención priorizadas que se encuentren contenidos y definidos dentro de políticas, planes y programas que podrán delinear estados futuros sostenibles y alcanzables. Es necesario planear estratégicamente las visiones de largo plazo (30 años o más), pero

⁶¹ Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention (2015). Numerales 108 - 118

⁶² El presente EIP recomienda estudiar detenidamente, entre otros, los siguientes: Programa Monumenta (Brasil); Plan Nacional de Recuperación de Centros Históricos, PNRCH (Colombia); Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana (Cuba); Fideicomiso del Centro Histórico de la Ciudad de Quito (Ecuador); Oficina Técnica del Centro Histórico de La Laguna y Consorcio de Santiago de Compostela (España); Fideicomiso del Centro Histórico de la Ciudad de México (México).

⁶³ T2 TCVAl cuenta con un fondo permanente y obligatorio para aportar a proyectos de relación puerto – ciudad de, aproximadamente, 200.000 dólares estadounidenses anuales.

también las actuaciones urgentes de corto y mediano plazo (10 años o menos) fundamentadas en acciones de sucesiva consolidación, alcanzando metas y transformaciones. El futuro promisorio, sostenible y sustentable de Valparaíso se empieza a construir hoy y esa es una obligación inaplazable e irrenunciable del Estado de Chile.

4. El vaciamiento de los edificios, consistente en la demolición parcial o total de sus interiores, para conservar únicamente la fachada de los mismos, debe ser tajantemente prohibida en el Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento; pueden existir casos en los que dichas acciones se justifiquen, pero estos casos deben ser la excepción y no la norma. Por lo tanto, de la manera más argumentada, clara, convincente y correcta, resulta absolutamente necesario y urgente modificar la determinación de la Contraloría General de la República de Chile, del 24 de enero de 2014, como mínimo, para los Sitios de Patrimonio Mundial de Chile, pues es una decisión que va en contravía de todos los conceptos, directrices, prácticas y preceptos adoptados por la comunidad mundial, al menos desde la Carta de Venecia, así como de la propia *Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural*, de 1972, que el Estado chileno, libre y soberanamente, decidió ratificar el 20 de febrero de 1980; con una exposición argumentada y razonada también es necesario hacerle ver las consecuencias catastróficas que dicha decisión acarreará para todas las Zonas Típicas o Pintorescas del país.
5. Se recomienda ampliamente al Estado chileno, en colaboración con el Administrador del Sitio, recomponer la situación actual entendiendo clara y exclusivamente que el Sitio inscrito en la Lista de Patrimonio Mundial, denominado Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso está perfectamente delimitado y que sus valores, consideraciones y atributos están también perfectamente definidos, y que en ningún caso se trata de la ciudad entera y completa de Valparaíso.
6. Se recomienda al Estado chileno, por intermedio de sus instancias competentes y correspondientes (CMN, DIBAM, Ministerio de Educación, Ministerio de Relaciones Exteriores, Delegación de Chile ante la Unesco, entre otras) cumplir cabalmente con los distintos asuntos solicitados, en la 38° Sesión del Comité de Patrimonio Mundial UNESCO, celebrada en junio de 2014 en Doha, Qatar, en donde se formularon diversas apreciaciones, observaciones, peticiones y recomendaciones relacionadas con el estado de conservación del Sitio Área histórica de la Ciudad Puerto de Valparaíso, contenidas en la Decisión 38 COM 7B.41. El párrafo 8 de dicha Decisión, indica: "*Observa con preocupación que el proyecto del centro comercial Puerto Barón pueda afectar el OUV del bien y pide al Estado Parte definir a través de un grupo multisectorial compuesto por todas las partes involucradas, en particular el Administrador del sitio, el Consejo de Monumentos Nacionales y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, **diseños arquitectónicos alternativos** que consideren las características propias del bien y los presenten al Centro de Patrimonio Mundial para ser revisados por los Órganos Asesores antes del 30 de noviembre de 2014, previo al establecimiento de compromisos de implementación*".⁶⁴ Si bien es

⁶⁴ Negritas fuera del texto original.

cierto que Plaza Valparaíso S.A. ha finalizado el diseño en detalle de la nueva alternativa y se ha modificado el contrato con EPV para llevarlos a cabo, aún es necesario que estos sean aprobados y viabilizados. Sin embargo este Estudio de Impacto Patrimonial reconoce la buena voluntad de la empresa para coger estas recomendaciones.

7. Se recomienda al Estado chileno, por intermedio de sus instancias competentes y correspondientes (CMN, DIBAM, Ministerio de Educación, Ministerio de Relaciones Exteriores, Delegación de Chile ante la Unesco, entre otras) cumplir cabalmente con los distintos asuntos solicitados, en la 39° Sesión del Comité de Patrimonio Mundial UNESCO, celebrada entre el 28 junio y el 8 de julio de 2015 en Bonn, Alemania, en donde se formularon diversas apreciaciones, observaciones, peticiones y recomendaciones relacionadas con el estado de conservación del Sitio Área histórica de la ciudad-puerto de Valparaíso, contenidas en la Decisión 39 COM 7B.90. El párrafo 4 de dicha Decisión, indica: *“Solicita al Estado Parte presentar:*
 - una línea de tiempo para la implementación de la Política de Desarrollo Urbano y sus instrumentos en la ciudad de Valparaíso
 - un informe completo sobre los mecanismos de planificación locales, territoriales y del Sitio del Patrimonio Mundial y su integración
 - un análisis de la efectividad de lo anterior para la preservación de Valor Universal Excepcional (VUE) y sus atributos y las estructuras de gestión integradas que serían puestas en marcha”.
8. Modificar, con carácter prioritario y urgente, la normativa actual que en la Zona Típica que coincide con el Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento, en los siguientes ámbitos o aspectos:
 - Eliminar la posibilidad de sobre elevar y adicionar de una planta, permitida hoy, a todas las edificaciones, sin excepción alguna.
 - Proteger el trazado urbano y el parcelario tradicional e histórico como una determinante patrimonial de primer nivel. Pueden existir casos en los que ciertas modificaciones menores del trazado urbano y el parcelario tradicionales e históricas se justifiquen, pero estos casos deben ser la excepción y no la norma. El trazado urbano del Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso es un componente fundamental del Sitio de Patrimonio Mundial, y uno de sus atributos.
 - Formular un Plan Maestro de Intervención del Espacio Público en el que se tenga siempre como referencia una “cartilla de espacio público” a construir, donde se determine el mobiliario urbano, los materiales, las secciones, y demás elementos, y su forma de uso e implementación dentro del Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento, como mínimo. Bien puede formularse esa “cartilla de espacio público” para todo el área urbana de Valparaíso, teniendo como eje estructurante el patrimonio cultural, y particularmente los requerimientos, particularidades y necesidades del Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento.
 - Desarrollar una normativa predio a predio, en dónde se determine claramente el valor y categoría de cada una de las piezas arquitectónicas, con su

correspondiente nivel de protección y, en consecuencia, con sus posibles niveles de intervención.

- Hacer una normativa de usos del suelo en donde se dé prioridad al uso residencial, evitando la tercerización de Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento, y tratando de controlar el aguzado proceso de *gentrificación*⁶⁵ que hoy se presenta.
 - Considerar las cubiertas constitutivas de la denominada “quinta fachada” como un elemento fundamental dentro de la valoración patrimonial y, por lo tanto, necesario de gestionar, proteger y conservar.
9. Abordar, con carácter prioritario y urgente, dentro de una valoración patrimonial del singular y valioso inmueble denominado Bodega Simón Bolívar, la modificación de su correspondiente ficha para obligar a una conservación de su integridad total, sin permitir los recortes de longitud. Así mismo, es muy importante la protección total de los marcos tri articulados elaborados en hormigón armado, tanto en sus componentes interiores como exteriores. Por lo tanto, este EIP recomienda altamente la valoración integral de la Bodega Simón Bolívar, en toda su extensión y dimensión, así como la terminante prohibición de la demolición de sus aleros exteriores. Toda intervención en la Bodega Simón Bolívar debe tener un carácter reversible, sin atentar contra la integridad, longitud, espacialidad, sistemas constructivos, morfología y tipología de misma.
 10. Hacer una investigación exhaustiva que permita, rápidamente, identificar, inventariar, catalogar y proteger los distintos *sitios relacionados*, elementos históricos y tradicionales que pueden tener valores asociados al “Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso”, dando continuidad a la protección de importantísimos vestigios y elementos tales como los Almacenes Fiscales, la Bodega Simón Bolívar, la Torna mesa, los elevadores y los trolebuses. Se deben considerar los bienes culturales muebles e inmuebles, los elementos, relictos o vestigios del patrimonio arqueológico e industrial, los elementos tradicionales del mobiliario urbano, entre otros.
 11. Evitar, a toda costa, el vaciamiento total del edificio Astoreca, tal y como está planteado y hoy aprobado. Piezas arquitectónicas como esta, de singular valor e importancia, deben ser objeto de restauraciones integrales, en lo morfológico y tipológico, y no de reciclaje.
 12. Intervenir los edificios Subercaseaux y Mercado Puerto, de tal manera que conserven íntegramente sus valores que aún perviven en cada uno de ellos. Se recomienda altamente que el edificio Mercado Puerto, después de su rigurosa intervención, conservando su morfología y tipología, también recupere su uso histórico y tradicional para el cual fue concebido y construido (mercado público).
 13. Llenar, con una o varias piezas arquitectónicas, el vacío urbano que hoy está en frente del edificio Subercaseaux, generado por la explosión de gas, en combinación con fallas eléctricas y posterior incendio, ocurrido el 3 de febrero de 2007. Pronto se

⁶⁵ Gentrificación (del inglés, *gentrification*) es un proceso de transformación urbana en el que la población original de un sector o barrio deteriorado y paupérrimo es progresivamente desplazada por otra de un mayor nivel adquisitivo a la vez que se renueva. Gentrificación. (2016, 1 de enero). *Wikipedia, La enciclopedia libre*. Fecha de consulta: 20:25, enero 22, 2016 desde <https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Gentrificaci%C3%B3n&oldid=88152875>.

cumplirán nueve años de tan trágico accidente, pero no es posible que después de tanto tiempo los restos del edificio Subercaseaux permanezcan como una ruina, de la cual solo se conserva su valiosa fachada, y el espacio abierto que se generó en frente del mismo, empiece a aparecer, dentro del imaginario colectivo, como una pequeña zona verde que altera profunda y drásticamente el paramento de dicha calle, y el trazado urbano del Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso.

14. Hacer uso correcto y adecuado del emblema de Patrimonio Mundial de la Unesco, de acuerdo con lo establecido en las Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial.⁶⁶ El administrador del sitio, Municipalidad de Valparaíso, cuenta con numerosas piezas informativas, material gráfico y publicaciones en donde se hace un uso erróneo del mismo.
15. Abordar un proceso metodológico, con criterios técnicos y objetivos, de modificaciones de los límites⁶⁷ del Área histórica de la ciudad – puerto de Valparaíso, de acuerdo con lo definido por las Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial en cuanto a modificaciones de escasa importancia de los límites.⁶⁸

b. Recomendaciones específicas respecto al Proyecto T2 TCVAL

1. Según lo informado y conocido, la Empresa Portuaria Valparaíso recibió cuatro proyectos alternativos y, finalmente, dos ofertas al proceso de licitación pública internacional de concesión para la construcción, mantención y operación del Terminal 2, T2. Dichas propuestas fueron presentadas por un consorcio compuesto por tres licitantes del proceso, integrado por Agunsa, Ports of America y Besalco, y por el grupo Obrascón Huarte Laín, OHL⁶⁹, a quien resultó adjudicada la licitación en cuestión, en abril de 2003. En diciembre del mismo año, en cumplimiento del contrato de concesión, OHL concesiones Chile creó la empresa de giro exclusivo Terminal Cerros de Valparaíso, TCVAL.
2. Son varias las personas, naturales y jurídicas, que en los últimos tiempos han desarrollado propuestas alternativas al T2 TCVAL que, a simple vista, parecen estructuradas y serias, que permiten el desarrollo portuario y que tienen un menor impacto sobre la ciudad. Sin embargo, Empresa Portuaria Valparaíso conceptúa y determina que dichas propuestas alternativas no son viables, por razones técnicas y/o económicas, que corresponden a aspiraciones legítimas, pero inalcanzables, y que se han presentado de manera extemporánea al proceso de desarrollo del T2 TCVAL.
3. Las obras e intervenciones planteadas por T2 TCVAL, si bien están fuera del Sitio de Patrimonio Mundial y de su Zona de Amortiguamiento, generarán un impacto alto, permanente e irreversible al mismo que, en concepto del presente Estudio de Impacto Patrimonial, no es posible mitigar. Como se ha señalado anteriormente, el problema

⁶⁶ Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention (2015). Numerales 258 - 279

⁶⁷ *Ibidem*. Numerales 163 - 164

⁶⁸ Una modificación de escasa importancia es aquella que no tiene un efecto importante en la extensión del bien ni afecta a su Valor Universal Excepcional. Si un Estado Parte desea solicitar una modificación de escasa importancia de los límites de un bien que ya forma parte de la Lista del Patrimonio Mundial, deberá presentarla al Comité antes del 1 de febrero a través de la Secretaría, que pedirá consejo a los organismos consultivos competentes. El Comité podrá aprobar esta modificación o considerar que la modificación del límite es suficientemente importante como para constituir una ampliación del bien.

⁶⁹ Grupo internacional de concesiones y construcción con más de 100 años de historia. Está presente en más de 30 países de los 5 continentes. <http://www.ohl.es/> Fecha de consulta: 22.01.16.

que se presenta nada tiene que ver en cuanto al uso y desarrollo portuario que, debe quedar muy claro que es aceptable y necesario; sin lugar a dudas, el problema que se presenta es de **escala, de tamaño**: grúas de más de cien metros de altura y una verdadera muralla, de altura y permanencia variable, pero que oscilará entre los 15.72 y los 17.52 metros, la correspondiente a la altura de seis contenedores apilados; hoy se discuten y negocian medidas de compensación entre las partes, que bien deben estar a la altura de los impactos que se generarán.

4. La topografía de Valparaíso y su particularísima condición geográfica, en esa especie de anfiteatro, como se ha denominado, hacen que el impacto visual de dicha infraestructura sea muy alto sobre el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso y su Zona de Amortiguamiento, y altera significativamente el paisaje urbano histórico, así como la relación que propios y extraños pueden hacer hoy entre el mar, su borde costero y la ciudad.
5. El EIP es consciente de las dificultades legales y las consecuencias económicas, que se convierten casi en impedimentos fácticos, de entrar a revisar y ajustar el proyecto T2 TCVAL; sin embargo, también recomienda altamente que se busque y encuentre la manera de llevar a cabo las mencionadas revisiones y ajustes correspondientes.
6. Tal como está planteado y desarrollado hoy el proyecto T2 TCVAL, genera alto impacto permanente e irreversible sobre el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso que no es mitigable, desde un punto de vista patrimonial; ahora bien, sí el Gobierno de Chile avanza en la construcción de dicho terminal, tal y como está planteado hoy, y sin contar con unas importantes medidas de compensación, en concepto de este EIP, podría poner riesgo la permanencia del Sitio en la Lista del Patrimonio Mundial de la Unesco.
7. Consciente de la dificultad, este EIP aboga por una línea intermedia en la cual se pueda llevar a cabo un desarrollo portuario y una conservación del Sitio de Patrimonio Mundial; alienta al Estado chileno a potenciar y asegurar el desarrollo, construcción y gestión de excelentes obras de compensación consistentes, entre otras, en la integración urbana del proyecto.
8. A la fecha, el proyecto T2 TCVAL ha presentado, en dos momentos diferentes, sus proyectos y alternativas de mitigación y compensación. En un primer momento, en el marco del Estudio de Impacto Ambiental, plantea modificar el color de las grúas, para reducir el contraste de estas con el paisaje y el mar mediante la aplicación de una pintura plástica; la instalación de estructuras informativas en los miradores de la ciudad, incorporando dispositivos electrónicos mediante los cuales los usuarios pueden obtener mayor información histórica y turística en sus dispositivos móviles de telefonía celular, y por último, plantea la implementación del “centro de Investigación de Arqueología Marítima / Subacuática sin fines de lucro” hasta por un valor de 5000 Unidades de Fomento, UF.⁷⁰ Este EIP retoma y hace suyas toda la argumentación,

⁷⁰ La unidad de fomento (UF) es una unidad de cuenta usada en Chile, reajutable de acuerdo con la inflación. Su código ISO 4217 es CLF. Fue creada durante el gobierno del presidente Eduardo Frei Montalva, mediante el decreto 40 del 20 de enero de 1967, del Ministerio de Hacienda. Su finalidad original era la revalorización de los ahorros de acuerdo con las variaciones de la inflación, permitiendo que el dinero ahorrado en bancos y cajas mantuvieran su poder adquisitivo. Posteriormente, su uso se extendió al sistema crediticio. Unidad de fomento. (2016, 5 de enero). *Wikipedia, La enciclopedia libre*. Fecha de consulta: 14:14, enero 25, 2016 desde:

consideraciones y conclusiones mediante las cuales el Consejo de Monumentos Nacionales se pronunció sobre el Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto Terminal Cerros de Valparaíso, T2 TCVAL.⁷¹ En un segundo momento, en el marco de este EIP, el proyecto T2 TCVAL ha presentado una serie de proyectos de integración urbana, liderados el arquitecto Klotz Germain, entre los cuales se encuentra el denominado “Paseo – Mirador Prat”; dichos proyectos se encuentra aún en etapa de diseño, faltando por estudiar toda su viabilidad legal y normativa, así como su factibilidad económica y técnica. Resulta claro el compromiso de T2 TCVAL respecto a estas iniciativas, desde un punto de vista fáctico, económico, financiero y técnico, de acuerdo con su Adenda Medioambiental.

9. El presente EIP considera que no hay maneras reales de mitigar el impacto visual que se generará con el proyecto T2 TCVAL al Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso; sin embargo, reconoce el esfuerzo realizado por T2 TCVAL mediante la apertura de ventanas urbanas, modificación del diseño operativo del proyecto y retranqueo de la línea de acopio de contenedores hacia el mar. Como se ha señalado, la alteración del paisaje, de las visuales, de la relación entre el mar, el borde costero y el Sitio de Patrimonio Mundial, por no entrar a considerar toda la ciudad de Valparaíso, será una determinante y condicionante alta, desde un punto de vista patrimonial, que estará omnipresente, al menos, durante los próximos treinta años.
10. El presente EIP ha recibido un listado relacionado con un importante número proyectos de inversión que se espera poder realizar en el Sitio de Patrimonio Mundial o su Zona de Amortiguamiento a lo largo de los próximos años;⁷² Los proyectos en cuestión no pasan de ser una enumeración enunciativa del cual se pueden desprender muy pocas conclusiones. La primera, y más evidente, es la carencia de un Plan de Manejo para el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso; la segunda, y es consecuencia de la primera, es que los proyectos son aleatorios y aislados, sin que ninguno de ellos, o la sumatoria de todos, resulte estructurador respecto al Sitio de Patrimonio Mundial. Bien se pueden abordar estos proyectos como otros, sin que vaya a cambiar la situación que hoy presenta el Sitio; la tercera, es que muchos de dichos proyectos hacen parte de las inversiones e intervenciones regulares que realizan los distintos ámbitos de gobierno chileno en el Sitio de Patrimonio Mundial, pero que no ostentan la fuerza y contundencia como para poder ser entendidos como “compensación” a los impactos altos permanentes e irreversibles que acarreará la construcción del proyecto T2 TCVAL sobre el patrimonio cultural. Por lo tanto, este EIP considera que, en general, aún no se ha definido, estructurado y viabilizado algún tipo de propuesta coherente y significativa que pueda evaluarse y considerarse como medida de compensación, haciendo una excepción respecto de los planteados por la Empresa Portuaria de Valparaíso; dicho listado de proyectos, bien puede servir de

https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Unidad_de_fomento&oldid=88233118

Al día de hoy, 25.01.16, corresponden a un poco más de ciento setenta y nueve mil dólares estadounidenses (US dólar \$ 179.066, 623).

⁷¹ Oficio **ORD N° 4283** del 20 de noviembre de 2014, dirigido a la señora Gabriel Pino Figueroa, Directora (S) del Servicio de Evaluación Ambiental, Región Valparaíso, por José De Nordenflycht Concha, Secretario Ejecutivo del Consejo de Monumentos Nacionales.

⁷² Ver anexo 3.

base para que T2 TCVAL construya una propuesta coherente y significativa e, incluso, como un insumo importante para el anhelado Plan de Manejo.

c. Recomendaciones específicas respecto al Proyecto Puerto Barón

1. Sentar una posición argumentada, clara, fuerte y razonada en donde se indique que la Bodega Simón Bolívar, así como el área en donde está previsto el desarrollo inmobiliario y urbano NO hacen parte del Sitio de Patrimonio Mundial ni de su Zona de Amortiguamiento, razones por las cuales el Estado chileno, como Estado Parte de la Convención de 1972, se reserva la autonomía y el derecho de hacer el manejo de dicho desarrollo e inmueble de acuerdo a sus criterios, leyes y normas nacionales, en donde no resulta aceptable ni políticamente correcto que el ICOMOS Internacional o el Centro de Patrimonio Mundial y/o el Comité de Patrimonio Mundial se inmiscuyan o involucren.
2. El presente EIP hace suyos, adopta y respalda íntegramente, los diecinueve lineamientos y criterios de intervención para considerar en la concepción y elaboración del diseño arquitectónico alternativo del proyecto Puerto Barón. Así mismo, destaca la disposición y voluntad del concesionario, Plaza Valparaíso S.A., y de la Empresa Portuaria Valparaíso de acoger estos lineamientos y realizar diseños alternativos sin existir obligación normativa alguna. Los lineamientos son:
 - a. Criterios referidos a la escala y el espacio urbano, teniendo presente el "paisaje del borde costero - sector portuario" y sus elementos que corresponden a la "infraestructura relacionada a los usos históricos y de los sistemas de transporte":
 1. Lograr la mayor visión integral de la bodega Simón Bolívar en su imagen urbana, tanto desde los cerros, como desde el plan.
 2. La propuesta de intervención también debe estar en escala armónica e integrarse con los inmuebles existentes en el entorno en cuanto a volumetría, masa, altura y forma de agrupamiento.
 3. Explorar la factibilidad de aumentar la fachada descubierta original de la bodega (despejada de adosamientos y edificaciones), a la vista, en sector cabezal hacia Plaza Barón, acceso principal al proyecto, con el objeto de potenciar la expresión de arquitectura industrial del edificio hacia fachada Av. Errázuriz.
 4. Integrar el proyecto Puerto Barón en distintas escalas, en su contorno inmediato (av. Errázuriz, av. Argentina, av. España y av. Brasil), y con las instalaciones del borde marítimo, especialmente con el Paseo Weelwright y Estación Barón.
 5. En una propuesta futura, el Estado generará ordenamiento global al sector en materia, que incluye una Estación intermodal, de modo de dar una solución integral, funcional y armónica en la conectividad vial entre las avenidas Argentina, España, Errázuriz y Brasil, despejando de la mejor forma los conos visuales.
 - b. Relación entre la bodega Simón Bolívar y la obra nueva:
 6. Evitar el falso histórico; debe existir claridad o lectura en las obras protegidas y preexistentes de las obras nuevas.

7. Las intervenciones en la bodega Simón Bolívar deben ser reversibles, y su eventual retiro pueda dañarlos elementos originales.
 8. La propuesta arquitectónica de la obra nueva debe ser de calidad para constituir aporte a la relevancia del sector a intervenir, y contemporánea, debe ser protagonista ni competir con la bodega Simón Bolívar.
 9. Explorar la factibilidad de generar espacios interiores libres de adosamiento, tanto hacia el mar como hacia la ciudad, que se constituyan como patios de luz de los nuevos volúmenes o espacios públicos vivos o vinculados a la bodega, donde se pudiese contemplar la fachada del edificio patrimonial.
 10. Estudiar la factibilidad técnica y económica de que algunos de los volúmenes de obra nueva puedan plantearse soterrados o semi soterrados para impactar lo menos posible a la bodega Simón Bolívar.
 11. Fundamentar la integridad de la propuesta de intervención de la bodega Simón Bolívar con el Muelle Barón. Esa relación además de ser espacial y funcional, debe ser respetuosa de su pasado histórico, en cuanto a uso, forma de relación Muelle / bodega Simón Bolívar, etc.
- c. Aspectos relacionados a programa, al uso y normativos:
12. La bodega Simón Bolívar se debe reforzar estructuralmente según informe de especialista, se debe restaurar, y hacer su puesta en valor.
 13. Se propenderá que bodega Simón Bolívar se conserve en su máxima integridad.
 14. Mejorar espacialmente las atravesas que se opten de realizar a la bodega Simón Bolívar procurando que no se pierda la continuidad estructural espacial de ellas como volumétrico.
 15. Sobre el uso del espacio central debe ser espacio versátil, debe permitir actividades variadas.
 16. Generar una ordenanza o plan de manejo en conjunto con el municipio para todos los elementos propios del mobiliario urbano (pavimentos, postaciones, escaños, basureros, etc.), tratamiento de áreas verdes, paisajismo, usos marítimos y espacios públicos, manejo de publicidad y propaganda, entre otros elementos, de modo que estos se integren al resto del entamo inmediato y a los del borde portuario.
 17. En relación al uso se debe generar el desarrollo integral del borde costero, reconociendo y mejorando las condiciones actuales en relación a las actividades habituales y al Puerto Deportivo.
 18. Se deberá procurar desarrollar la conexión con los paseos existentes a modo de integrar el borde.
 19. Se deberá desarrollar en detalle las llegadas al agua de las personas, considerando las condiciones actuales, las factibilidades técnicas y en particular la ubicación de los desagües de los canales de aguas lluvias.
3. Consultada la página web del proyecto Puerto Barón en diciembre de 2015, se señalaba clara y explícitamente que “el contrato de concesión efectivamente establece

que Plaza Valparaíso S.A. tiene una opción de compra sobre parte de los terrenos.⁷³ Una de las modificaciones al contrato estableció que la empresa Plaza Valparaíso S.A renunciaba a este derecho luego de las observaciones presentadas por diferentes sectores. El presente Estudio de Impacto Patrimonial reconoce la voluntad existente y recomienda continuar con todas las acciones que puedan responder a reclamos de la ciudadanía.

4. El área a intervenir, sin lugar a dudas, y como ya se ha hecho evidente, está llena de vestigios arqueológicos; es importantísimo recalcar el adecuado, científico, correcto y profesional manejo que se le debe dar a todo vestigio arqueológico que encuentre. Para ello, se debe contar con un riguroso Plan de Manejo Arqueológico que cumpla a cabalidad con la normativa chilena y con estándares nacionales e internacionales.
5. Se debe garantizar que todo el proyecto cuente con accesibilidad universal para todo tipo de personas.
6. Es un imperativo, requisito y una condición *sine qua non* que se implemente y cumpla con estándares y normas nacionales e internacionales respecto a la prevención y atención de desastres causados por tsunamis, sismos e inundaciones.
7. Como sugerencias adicionales a los promotores del proyecto, y a pesar de que el impacto sobre el Sitio y la Zona de Amortiguamiento del Sector del Área Histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, desde un punto de vista exclusivamente físico, es nula, y desde un punto de vista patrimonial, en su sentido más amplio, es muy menor, este EIP hace una serie de recomendaciones a los inversionistas, así:
 - a. Recomienda altamente denominar algunos de sus componentes, edificados o vacíos, con nombres que puedan constituirse como “activadores de memoria”. Dentro de los desarrollos urbanos y arquitectónicos previstos, se sugiere denominar a los mismos con nombres de personas vinculadas a la historia y desarrollo de la ciudad, que permitan servir como “activadores de la memoria”. Dentro del documento denominado “Postulación de Valparaíso como Sitio de Patrimonio Mundial UNESCO” se hace referencia a muchos de ellos. Quizás, mediante mecanismos participativos, de amplia, abierta y transparente convocatoria, se puedan definir los nombres “activadores de la memoria” que puedan sustituir los que hoy están planteados para algunos de los espacios fundamentales del proyecto, tales Plaza Barón y Plaza Francia, que ya tienen referentes reconocidos dentro de la toponimia urbana.⁷⁴ De especial trascendencia cultural, histórica y literaria, con “valor universal excepcional” está la reconocida y emblemática figura de Pablo Neruda, Premio Nobel de

⁷³ <http://www.proyectopuertobaron.cl/preguntas-frecuentes/preguntas-frecuentes> Fecha de consulta: 22.01.16

⁷⁴ Entre los nombres que se encuentran mencionados en el documento denominado “Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial UNESCO” están: Changos, Valle del Quintil, Juan de Saavedra, Diego de Almagro, Pedro de Valdivia, Aconcagua, María Graham, Charles Wood, Ernesto Charton de Treville, Mauricio Rugendas, *El Mercurio*, Blas Cuevas, Alfredo Helsby, Ramón Subercaseaux, Juan Camilo González, Camilo Mori, Joris Ivens, Renzo Peechenino – Lukas, Víctor Acosta, Joaquín Edwards Bello, Pablo Neruda u otros como Santiaguillo, Winnipeg, Los Marineros, Los Pescadores, Los Inmigrantes, La Perla del Pacífico, etc.

- Literatura, indisolublemente ligado a la ciudad. Se sugiere, altamente, considerar los nombres de Pablo Neruda⁷⁵ y Winnipeg⁷⁶ para algunos de ellos.
- b. Sin lugar a dudas que la entrada en funcionamiento del centro comercial Mall Plaza previsto por el proyecto Puerto Barón va a incidir fuertemente en muchos de los usos y costumbres tradicionales de los porteños (habitantes de Valparaíso), tales como el uso del tiempo libre, la recreación y el consumo. Este impacto es prácticamente imposible de calcular y de medir. Sin embargo, siendo los cambios en el consumo los que pueden generar un impacto negativo sobre el pequeño comercio barrial del Sitio de Patrimonio Mundial y su Zona de Amortiguamiento, y de la ciudad en general, se sugiere que el promotor inmobiliario, junto con el Municipio de Valparaíso, puedan generar estrategias de fortalecimiento del pequeño comerciante barrial, mediante estrategias de capacitación y formación que puedan incluir la asociación y el cooperativismo, entre otros aspectos. La Municipalidad puede fomentar el desarrollo de ferias barriales, generales o especializadas, que protejan y favorezcan la presencia de pequeños y medianos comerciantes.
 - c. Respecto de la intervención de la Bodega Simón Bolívar, se obtuvo la aprobación de una Memoria de Intervención por parte de la Secretaría Regional Ministerial del Ministerio Vivienda y Urbanismo, SEREMI MINVU, de Valparaíso, requisito necesario para el otorgamiento de dicho permiso de construcción; sin embargo, se recomienda no demoler, y por lo tanto conservar, los aleros externos existentes puesto que hacen parte fundamental de la morfología y de la estructura – marcos tri articulados - de la Bodega; dicha acción, una vez realizada, no es reversible.

⁷⁵ Pablo Neruda, seudónimo del poeta chileno Ricardo Eliécer Neftalí Reyes Basoalto (12 de julio de 1904 - 23 de septiembre de 1973). Premio Nobel de Literatura, 1963. Pablo Neruda. (2015, 13 de diciembre). *Wikipedia, La enciclopedia libre*. Fecha de consulta: 20:49, enero 22, 2016 desde https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Pablo_Neruda&oldid=87770943.

⁷⁶ El *Winnipeg* fue un barco francés que se comenzó a construir en 1918, y fue botado en 1919. Su importancia radica en haber realizado un viaje llevando a bordo a más de 2000 refugiados republicanos españoles que eligieron Chile como su país de asilo. Este viaje se convirtió en el de mayor contingente de pasajeros en toda la historia del exilio republicano español. La llegada del *Winnipeg* al puerto de Valparaíso fue la tarde-noche del 2 de septiembre de 1939, efectuando el desembarco el domingo 3 de septiembre de 1939. Tomado de: Winnipeg (barco). (2015, 27 de septiembre). *Wikipedia, La enciclopedia libre*. Fecha de consulta: 22:13, enero 22, 2016 desde [https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Winnipeg_\(barco\)&oldid=85407090](https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Winnipeg_(barco)&oldid=85407090).

16. COLOFÓN

A manera de colofón este Estudio de Impacto Patrimonial quiere resaltar algunos de los aspectos que, en el ámbito de la protección del patrimonio, contiene la muy reciente Política Nacional de Desarrollo Urbano:

“En Chile existen en total 3.728 declaratorias de protección de inmuebles bajo los regímenes de la Ley de Monumentos Nacionales y de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, en que parte mayoritaria de los inmuebles gravados está en manos de personas naturales o jurídicas de carácter privado. No obstante, pese a este despliegue considerable de patrimonio protegido, se constata que esta protección no involucra posibilidades efectivas de gestión y financiamiento, lo que provoca efectos contrarios al objetivo buscado, donde no son pocos los casos de inmuebles patrimoniales que se “dejan caer” para terminar con el gravamen y disponer libremente del suelo.

El concepto de patrimonio tiene alcances que van más allá de la mera conservación de un edificio o zona, incorporando también lo natural y la “identidad” de los lugares, la diversidad geográfica y la riqueza cultural propia de los diferentes pueblos y localidades, **aspectos que no recoge adecuadamente nuestra actual realidad institucional y normativa.**⁷⁷

Así mismo, y del mismo documento, trae a colación lo que señala respecto al sistema de gobierno de las ciudades y el territorio:

“Existe consenso en que nuestro sistema público en materia de desarrollo urbano se caracteriza por una toma de decisiones fragmentada, reactiva, centralizada y con mecanismos deficientes de participación.

A la antigua Ley General de Urbanismo y Construcciones se suman al menos otras 30 leyes que afectan directamente al territorio y resulta evidente que muchas de ellas son contradictorias, requieren ajustes y actualizaciones. Algo similar ocurre con las facultades relacionadas con “lo urbano”, que están dispersas en numerosas reparticiones públicas, muchas de ellas con un claro sesgo centralista.

Un ejemplo concreto, entre varios otros, es el grado de atraso y deterioro del espacio público de nuestras ciudades y la extrema dificultad que se presenta para implementar planes de diseño urbano para su remodelación o mejoramiento. Para soterrar el cableado aéreo, para construir un paseo peatonal o simplemente para trasladar unos postes es necesario lidiar con diferentes leyes, que entregan facultades a diversos servicios públicos, sin que exista la obligación de sumarse a una iniciativa de la municipalidad o del gobierno regional. Dispersión que incluso significa no tener un catastro de las instalaciones existentes en las calles, que obliga a actuar “a ciegas” ante cualquier intervención, sin poder calcular los costos ni el tiempo que ocuparán las obras. **Dicha dispersión es de carácter**

⁷⁷ PNUD y Ministerio de Vivienda y Urbanismo – Gobierno de Chile. Hacia una Nueva Política Urbana para Chile. Vol. 4 Política Nacional de Desarrollo Urbano: Ciudades Sustentables y Calidad de Vida. 2014, pág. 68. Negrillas fuera del texto.

estructural, por lo que no se resuelve con instancias voluntarias de “coordinación”.

Íntimamente relacionada con la institucionalidad está la planificación de las ciudades. La cobertura de los actuales instrumentos de planificación territorial de nivel local alcanza al 68% de las comunas del país. Sin embargo, dichos instrumentos tienen limitadas facultades para conducir el desarrollo urbano, que no les permiten ligar aspectos que debieran estarlo, como los usos de suelo con el transporte, o las obras públicas con sistemas de financiamiento. A ello se suman los extensos periodos de tramitación para la formulación o modificación de los planes reguladores, que en promedio tardan más de seis años.

Por otro lado, muchas de las decisiones de inversión pública en vivienda e infraestructura, pública y privada, en nuestro país se adoptan al margen de la planificación, mediante reglas que permiten subdividir libremente el territorio en parcelas de 5.000 m², lo que ha generado numerosas situaciones de ocupación del territorio, especialmente en la periferia de las grandes ciudades, sin los elementos mínimos de urbanización”.⁷⁸

Dentro del panorama expuesto a lo largo de este Estudio de Impacto Patrimonial, y teniendo en cuenta las dinámicas, estructuras y políticas existentes, es difícil augurar, a corto plazo, un futuro mejor para el Sitio Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial de la Unesco; las condiciones son adversas y críticas, y el estado de conservación actual del sitio es muy deficiente, llegando a ser calamitoso en ciertos lugares; sin embargo, la implementación de la **SOLUCIÓN ESTRUCTURAL** sugerida, consistente en la formulación de un Plan de Gestión y la creación de un Ente Gestor, puede contribuir de manera rápida, eficaz y eficientemente, a revertir los mismos. Se requiere un altísimo compromiso por parte de todas las instituciones del Estado, a todos los niveles, para que el Área Histórica de la ciudad puerto de Valparaíso recupere un estado de conservación aceptable dentro de los estándares internacionales y regionales, así como el esplendor que justificó su inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial; de no hacerlo ahora, en consideración del presente EIP, las consecuencias, en ámbitos diversos pero particularmente en el patrimonial, pueden llegar a ser muy graves e irreversibles.

El Gobierno de Chile seguramente se debate, todos los días, entre sus compromisos como Estado Parte que, libre y soberanamente, ratificó la *Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural*, de 1972, el 20 de febrero de 1980, y que gracias a ello hoy cuenta con seis Sitios inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial, dentro de los que se encuentra el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, y un verdadero nudo gordiano representado, como se ha visto en este mismo colofón, por una multitud de normas e instancias de decisión que atentan, en sí mismas, contra la conservación de su patrimonio cultural; así mismo, la sociedad chilena y sus instituciones se enfrentan a los difíciles retos que nos imponen los paradigmas desarrollistas y los conservacionistas, muy propios de las sociedades posmodernas en el siglo XXI.

⁷⁸ *Ibidem*. Pág. 69. Negrillas fuera del texto original.

Sin lugar a dudas, el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso cuenta con Valores Universales Excepcionales, y amerita hacer todos los esfuerzos en pro de su defensa y conservación.

Sí bien vemos con un enorme escepticismo la situación y consideramos que es muy difícil que pueda cambiar en un corto plazo, somos positivos y consideramos que la batalla contra el olvido aún se puede ganar; alentamos al Gobierno de Chile para que tome decisiones contundentes, drásticas e inaplazables que le permitan mantener dicho sitio en la Lista del Patrimonio Mundial de la Unesco y mejorar, a su vez, la calidad de vida de sus habitantes; esperamos que este EIP, con sus análisis críticos y a veces descarnados, pueda contribuir a la búsqueda de soluciones y a la construcción colectiva de un futuro mejor.



JUAN LUIS ISAZA LONDOÑO
Bogotá, 22 de abril de 2016

17. BIBLIOGRAFÍA BÁSICA

- CALVO, Luis María; MENDES ZANCHETTI, Silvio. Report on the Advisory Mission to Historic Quarter of the Seaport City of Valparaíso (Chile). (C959rev). From 26 to 30 november 2013. Existe una traducción, no oficial, realizada por el CMN.
- CONTI, Alfredo. *La conservación y la gestión de las ciudades históricas desde la perspectiva del Paisaje Urbano Histórico*. Ponencia presentada en el Encuentro Internacional "El paisaje urbano histórico como herramienta para el desarrollo humano sostenible". Quito, 8 al 11 de septiembre de 2015.
Disponible en <https://www.academia.edu/17016758/>
- ICOMOS – Burra Charter. Disponible en <http://australia.icomos.org/publications/burra-charter-practice-notes/burra-charter-archival-documents/>
- ICOMOS - Declaración de Xi'an sobre la conservación del entorno de las estructuras, sitios y áreas patrimoniales. (Versión de 22.10.05)
Disponible en español en <http://www.icomos.org/charters/xian-declaration-sp.pdf>
- ICOMOS - Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural World Heritage Properties, 2011.
Disponible en http://www.icomos.org/world_heritage/HIA_20110201.pdf
- ICOMOS - International Charter for the Conservation and Restoration of Monuments and Sites (*The Venice Charter*) - 1964 Carta de Venecia.
Disponible en español en http://www.icomos.org/charters/venice_e.pdf
- Junta de Andalucía; Ministerio de Vivienda y Urbanismo; VALPARAÍSO: Guía de Arquitectura. Disponible en español e inglés en https://ws147.juntadeandalucia.es/obraspublicasyvivienda/publicaciones/04%20COOPERACION%20INTERNACIONAL/guia_de_arquitectura_valparaiso/libro_electronico_valparaiso_/index.html
- Ministerio de Educación; Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, DIBAM; Consejo de Monumentos Nacional, CMN; Comité Chileno del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios, ICOMOS – CHILE. Documentos de Icomos. Cuadernos del Consejo de Monumentos Nacionales, segunda serie n° 111. Primera coedición, Santiago, 2015. 254 pp.
- Ministerio de Educación; Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, DIBAM; Consejo de Monumentos Nacional, CMN; Ley n° 17288 de Monumentos Nacionales y Normas Relacionadas. Sexta edición, Santiago, 2015. 139 pp.
- PNUD y Ministerio de Vivienda y Urbanismo – Gobierno de Chile. Hacia una Nueva Política Urbana para Chile. 2014. Vol. 1 - 4.
- UNESCO - Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural, 1972. Disponible en <http://whc.unesco.org/en/convention/>
- UNESCO - Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention (Versión de 08.07.15). Disponible en <http://whc.unesco.org/en/guidelines/>
- Vienna Memorandum on "World Heritage and Contemporary Architecture - Managing the Historic Urban Landscape". Disponible en español en <http://whc.unesco.org/archive/2005/whc05-15ga-inf7e.pdf>

ANEXO 1: CRONOLOGÍA DEL ÁREA HISTÓRICA DE LA CIUDAD – PUERTO DE VALPARAÍSO

- **1980** Ratificación por Chile de la *Convención del Patrimonio Mundial Cultural y Natural*, aprobada por la UNESCO en 1972.
- **1991** Realización del Cabildo Abierto Ciudadano de Valparaíso, donde se trazó una hoja de ruta participativa entre ciudadanos, instituciones públicas y empresas privadas de Valparaíso.
- **1997** El Consejo de Monumentos Nacionales inicia contactos con la I. Municipalidad de Valparaíso para postular el patrimonio porteño como Sitio del Patrimonio Mundial.
- **1998** El Consejo de Monumentos Nacionales elabora la *Lista Tentativa de Bienes Culturales de Chile a ser postulados como Sitio del Patrimonio Mundial ante la UNESCO*, que el Gobierno de Chile presenta oficialmente para su inscripción ese mismo año.
- **1998** El Consejo de Monumentos Nacionales traza sus prioridades en cuanto a las postulaciones, estableciendo las siguientes: Valparaíso, las Iglesias de Chiloé y las Oficinas Salitreras Humberstone y Santa Laura. Más tarde se incluiría al Campamento Sewell entre los bienes prioritarios a postular.
- **1998** Se elabora el primer Expediente de Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial, que es presentado oficialmente por el Gobierno de Chile en noviembre de ese año.
- **1999, julio** De acuerdo a los procedimientos internos de la UNESCO, se inicia la evaluación formal de la Postulación de Valparaíso.
- **2000, enero** Se realiza la Misión de Evaluación de la Postulación de Valparaíso, asignada por ICOMOS Internacional a la experta María de las Nieves Arias Incollá (Argentina).
- **2000, mayo** El Ministerio de Relaciones Exteriores, de cara a la siguiente reunión del Bureau del Patrimonio Mundial, a realizarse en París entre el 26 de junio y el 1 de julio de ese año, recaba el Informe de ICOMOS respecto de la Postulación de Valparaíso, cuya recomendación final es no inscribir al bien en la Lista del Patrimonio Mundial.
- **2000, junio** El Gobierno de Chile gestiona ante el Centro del Patrimonio Mundial la suspensión de la evaluación de la Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial.
- **2000, agosto** El Gobierno aprueba el *Plan de Trabajo: Postulación de los Barrios Históricos de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial*, que establece las líneas

de acción sobre las cuales trabajar, organizando tres Comités para realizar la labor y presentar nuevamente la Postulación, reformulada.

- **2001, marzo** Se emite el Plan de Trabajo: 2ª Fase, que precisa las labores a realizar, a fin de presentar la Postulación reformulada a fines de ese año.
- **2002, enero** El Estado de Chile presenta oficialmente el nuevo Expediente de Postulación de Valparaíso (sector del Área Histórica) como Sitio del Patrimonio Mundial.
- **2002, abril** El Centro del Patrimonio Mundial de la UNESCO informa que con la remisión de las copias del expediente de Valparaíso, éste se considera "total y completo". Lo anterior, habida cuenta de la decisión tomada previamente, en el sentido de que sólo las nominaciones en tal calidad –es decir, aquéllas con expediente completo– serían examinadas en la sesión del Comité del 2003. En abril del 2002 se realiza la 26ª Reunión del Bureau del Patrimonio Mundial en París, Francia.
- **2002, 24 – 29 de junio** 26ª Reunión del Comité del Patrimonio Mundial, realizada en Budapest, Hungría.
- **2002, julio** Se realiza la Misión de Evaluación de la Postulación de Valparaíso, asignada por ICOMOS Internacional a la experta Maria Adriana Almeida Couto de Castro (Brasil).
- **2002, 7 – 11 de octubre** Realización del Seminario Internacional *Conservación y Revitalización de la ciudad puerto de Valparaíso, Chile*, en la ciudad.
- **2002, diciembre** El Estado de Chile presenta la Información Complementaria de la Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial. Lo anterior, de forma voluntaria, por cuanto el expediente original fue considerado completo por el Centro del Patrimonio Mundial de la UNESCO.
- **2003, 20 – 21** Visita Oficial a Chile del Director General de la UNESCO, Koïchiro Matsuura, en el marco de la cual visita Valparaíso.
- **2003, 15 – 16 marzo** Panel de Expertos de Patrimonio Mundial de ICOMOS Internacional, realizado en París, Francia. En esta reunión se discutió y adoptó la decisión del organismo sobre la recomendación a dirigir al Comité del Patrimonio Mundial en torno a la eventual inscripción del bien en la Lista del Patrimonio Mundial.
- **2003, 17 – 22 marzo** 6ª Reunión Extraordinaria del Comité del Patrimonio Mundial, realizada en la sede de la UNESCO en París. Esta sesión extraordinaria se destinó al tratamiento de algunos temas que quedaron pendientes de la reunión de Budapest, relativos a la reforma de los procedimientos de aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural.

A raíz de la realización de esta reunión extraordinaria, el Bureau del Patrimonio Mundial no analizó ni se pronunció en principio sobre las nominaciones en proceso de evaluación, como es lo corriente en estos procesos.

- **2003, mayo** Se da a conocer el Informe de ICOMOS Internacional sobre la Postulación de Valparaíso, con su recomendación dirigida al Comité en torno a su inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial. La recomendación es positiva.
- **2003, 30 junio – 5 julio 27ª Reunión Ordinaria del Comité del Patrimonio Mundial. París, Francia. Decisión: 27 COM 8C.41**

El Comité del Patrimonio Mundial,

1. Inscribe el **Área Histórica de la ciudad-puerto de Valparaíso, Chile**, en la Lista del Patrimonio Mundial, sobre la base del criterio iii):

Criterio iii) Valparaíso es un testimonio excepcional de la fase temprana de globalización de avanzado el siglo XIX, cuando se convirtió en el puerto comercial líder de las rutas navieras de la costa del Pacífico de Sudamérica.

2. Estimula al Estado Parte a continuar sus esfuerzos en orden de inventariar y proteger la infraestructura relacionada a los usos históricos del sector portuario y de los sistemas de transporte;
 3. Alienta además al Estado Parte a desarrollar planes de manejo y conservación en todo el área marítimo – portuaria;
 4. Solicita al Estado Parte clarificar con mayor precisión las normas y directrices en las áreas adyacentes a las zonas protegidas, como Plaza de la Intendencia, el Cementerio y la Plaza de San Francisco.
- **2003, 26 septiembre** Por orden del Presidente de la República, el Ministro de Educación, Sergio Bitar Chacra, declara Monumento Histórico 16 Trolebuses, de Marca Pullman Standard, de la ciudad de Valparaíso.
 - **2004** Apertura del Muelle Barón a la ciudadanía y puesta en marcha del Puerto Deportivo Barón.
 - **2005** Modificación y aprobación del Plan Regulador Comunal de Valparaíso, que incorpora nuevas Zonas de Conservación Histórica en la ciudad y cambia el uso del suelo del borde costero, de netamente portuario a mixto.
 - **2006** Adjudicación del proyecto Puerto Barón al concesionario Plaza Valparaíso S.A.

- **2006 – 2012** Programa de Recuperación y Desarrollo Urbano de Valparaíso, como fruto de un contrato de préstamo entre el Gobierno de Chile y el Banco Interamericano de Desarrollo, BID, para intervenir de manera integral en el territorio urbano considerado área patrimonial de Valparaíso; se ejecutó sobre un universo presupuestado de setenta y tres millones de dólares estadounidenses (US \$73'000.000, 00) que proporcionaron el Gobierno de Chile (66%) y el BID (34%).
- **2007, 3 febrero** Explosión de gas, en combinación con fallas eléctricas y posterior incendio, dejó un saldo de cinco muertos y destruyó cinco edificios emblemáticos de la calle. La explosión, incendio y destrucción ocurren en el Sitio de Patrimonio Mundial, y lo afectan notablemente.
- **2009, 15 junio** Por una ordenanza municipal, el Consejo de la ciudad modificó el Plan Regulador Comunal de Valparaíso, PRCV, en el área del borde costero, zonas sectoriales A1- A3 y B1, Muelle Barón fijando la altura máxima de construcción en 10.8 metros, equivalente a un incremento del 20% sobre la altura máxima precedente.
- **2010, 27 febrero** Un terremoto de magnitud 8.8 en la Escala de Richter, seguido por un Tsunami destructor y mayor, afecta considerablemente a la ciudad de Valparaíso y al Sitio de Patrimonio Mundial. Es considerado como el segundo más fuerte en la historia de Chile y el octavo más fuerte registrado por la humanidad.
- **2010, 25 julio – 3 agosto** 34ª Reunión Ordinaria del Comité de Patrimonio Mundial. Brasilia, Brasil. Decisión: 34 COM 15.1 El Comité del Patrimonio Mundial,
 1. Habiendo analizado el documento WHC-10/34.COM/15,
 2. Tomando nota de que el párrafo 241 de las Directrices Operativas establece un plazo para la presentación de solicitudes de Asistencia de Emergencia al Comité del Patrimonio Mundial,
 3. Tomando nota también de que la necesidad de tal asistencia es por definición imprevisible,
 4. Decide que el plazo para la presentación de solicitudes de Asistencia de Emergencia al Comité del Patrimonio Mundial sea eliminado, y
 5. Solicita a la Secretaría modificar el párrafo 241 de las Directrices Operativas de acuerdo a lo anterior.
 6. También decide aprobar la siguiente solicitud:

Chile: Reparaciones de emergencia de la Iglesia de La Matriz y de otros edificios en Valparaíso, por un monto de USD\$ 140,688, en la categoría de Asistencia de Emergencia, para intervenciones prioritarias en la Iglesia de

La Matriz, el Edificio Guillermo Rivera, el Edificio Meyer y el edificio en calle Bustamante entre calles Márquez y Valdivia.

- **2012, 31 enero** El Centro de Patrimonio Mundial recibe una carta firmada por 24 instituciones locales (académicos, sociedad civil y unión de comerciantes) y 1000 ciudadanos de Valparaíso en contra de las intervenciones planeadas en el puerto, como el Puerto Barón y el Muelle Prat, así instalaciones turísticas y proyectos inmobiliarios. El Centro de Patrimonio Mundial solicitó del Estado Parte información sobre las intenciones de intervención y, y cuando sean suministrada, ICOMOS proveyó una evaluación y subsecuentemente requirió información adicional que fue proporcionada por Estado Parte.
- **2012, noviembre** La empresa privada *Mall Plaza* solicitó una entrevista para presentar el proyecto de Puerto Barón y la reunión fue atendida por representantes de la Delegación Permanente de Chile ante UNESCO, y personal del Centro de Patrimonio Mundial.
- **2012, 6 diciembre** El Consejo Nacional de Monumentos, con ocasión de la reunión final del Informe Periódico de la Región América Latina y el Caribe, convino una sesión de trabajo de un día entre las autoridades nacionales, asociaciones de la sociedad civil, sector privado, representantes del despacho del Presidente de Chile, el Centro de Patrimonio Mundial e ICOMOS. Como acuerdo de la reunión, fue requerida información adicional sobre la actualización del Plan de Manejo, así como los proyectos técnicos completos de intervención en área portuaria.

El Centro de Patrimonio mundial recibe cartas de instituciones públicas, como el Colegio de Arquitectos de Valparaíso, instituciones académicas y asociaciones de la sociedad civil en las que expresan su preocupación respecto a las transformaciones del área portuaria.

- **2013, 14 de febrero** Aprobación del permiso de edificación del Proyecto Puerto Barón. Este proceso requirió la aprobación adicional de la intervención de la bodega Simón Bolívar por la Seremi MINVU.
- **2013, 11 de marzo** Se inician las obras de construcción del Proyecto Puerto Barón, con un Plan de Sondeo Arqueológico aprobado por el Consejo de Monumentos Nacionales.
- **2013, 12 marzo** El Estado Parte envió un reporte incluyendo información respecto a los cuatro puntos de mayor preocupación relacionados con la conservación del Sitio. Más específicamente, el Plan Director de Gestión Patrimonial para el Sitio de Patrimonio Mundial en la ciudad de Valparaíso, fase II, el Plan de Manejo para el Puerto de Valparaíso finalizado por la Empresa Puerto Valparaíso, extensa cartografía con el entorno, zonificación e intervenciones planeadas en el Sitio y en su Zona de Amortiguamiento. Adicionalmente, una extensa documentación sobre el proyecto de

Puerto Barón fue provista. Paralelamente, el borrador del Informe del valor universal excepcional fue aprobado por el Estado Parte. Los archivos fueron completados con el Plan Comunal Regulador e información del sistema de transporte.

- **2013, 14 marzo** El Centro de Patrimonio Mundial, después de una discusión con ICOMOS, envió una carta oficial para comunicar que el Reporte del Estado de Conservación debería ser presentado al Comité de Patrimonio Mundial. El Reporte revela las dificultades en la articulación de las regulaciones de protección y sus agencias nacionales y Ministerios responsables para proveer al Sitio de instrumentos propios para el manejo de la preservación de la ciudad y su puerto como un todo.
- **2013, 17 – 27 junio 37ª** Reunión Ordinaria del Comité de Patrimonio Mundial. Nom Pen, Camboya.

Decisión: 37 COM 7B.95 El Comité del Patrimonio Mundial:

1. Después de examinar el documento WHC-13/37COM/7B,
2. Toma nota de la reunión de coordinación organizada por el CMN el 6 de diciembre de 2012 con las partes interesadas y toma nota además de los esfuerzos realizados por las autoridades nacionales y municipales para presentar los planos y la documentación técnica completa;
3. Toma nota además del papel activo de la sociedad civil en la preservación de los valores de la ciudad portuaria de Valparaíso y su contribución a la creación de un diálogo social para la conservación del sitio;
4. Observa la complejidad de los procedimientos legales para las intervenciones, así como la distribución de responsabilidades entre las autoridades nacionales y locales y los ministerios y organismos nacionales involucrados en la conservación y desarrollo de la ciudad;
5. Acoge con beneplácito la invitación cursada por el Estado Parte para que una Misión de Asesoramiento financiada por él evalúe el actual estado de conservación, la gestión y protección integral del bien y los proyectos en curso y programados en relación con el valor universal excepcional del sitio;
6. Adicionalmente solicita al Estado Parte que retrase cualquier intervención irreversible en el Puerto Barón hasta que la Misión de Asesoramiento haga sus recomendaciones;
7. Asimismo solicita al Estado Parte que presente al Centro del Patrimonio Mundial, antes del 1 de febrero de 2014, un informe actualizado sobre el estado de conservación del sitio y de la aplicación de lo anterior, para su

revisión por parte del Comité del Patrimonio Mundial en su 38° sesión en 2014.

Decisión: 37 COM 8E El Comité de Patrimonio Mundial,

1. Habiendo examinado los documentos WHC-13/37.COM/8E and WHC-13/37.COM/8E.Add;
 2. Felicita a los Estados Parte por el excelente trabajo realizado en la elaboración de las Declaraciones Retrospectivas de Valor Universal Excepcional para Sitios del Patrimonio Mundial de sus territorios;
 3. Adopta las Declaraciones Retrospectivas de Valor Universal Excepcional, tal como se incluyen en el Anexo del Documento WHC-13/37.COM/8E, para los siguientes Sitios del Patrimonio Mundial: (...) Oficinas salitreras Humberstone y Santa Laura; Parque Nacional Rapa Nui; Iglesias de Chiloé; Campamento Sewell; Área histórica de la ciudad-puerto de Valparaíso;
- **2013, 26 – 30 noviembre** Se realiza la Misión de Asesoramiento al Área Histórica de la ciudad-puerto de Valparaíso, Chile, asignada por ICOMOS Internacional a los expertos Luis María Calvo (Argentina) y Silvio Mendes Zancheti (Brasil).
 - **2014, 24 enero** El Contralor General de la República de Chile, Ramiro Mendoza Zúñiga, determina que el Consejo de Monumentos Nacionales no tiene competencia alguna para pronunciarse sobre aspectos relacionados con el interior de los edificios localizados en áreas urbanas declaradas como Zonas Típicas o Pintorescas.
 - **2014, 2 abril** Aprobación del Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso –PREMVAL
 - **2014, 12 abril** Un incendio masivo devasta la parte alta de la ciudad, fuera del Sitio de Patrimonio Mundial. Es considerado el mayor incendio urbano en la historia de Chile; dejó más de 2900 viviendas destruidas, 12500 personas damnificadas, 15 víctimas fatales y más de 500 heridos. Toda la ciudad, así como la vecina Viña del Mar, vivió varias jornadas en alerta roja y fue declarada “zona de catástrofe”.
 - **2014, 15 – 25 junio** 38ª Reunión Ordinaria del Comité de Patrimonio Mundial. Doha, Qatar.

Decisión: 38 COM 7B.41 El Comité del Patrimonio Mundial:

2. Después de examinar el documento WHC-14/38.COM/7B,
3. Recordando la Decisión 37 COM 7B.95, adoptada en su 37ª sesión (Phnom Penh, 2013),

4. Aprecia los esfuerzos del Estado Parte para financiar y organizar la misión de asesoramiento realizada en noviembre 2013 y lo alienta a implementar las recomendaciones del informe de la misión;
5. Toma nota del trabajo realizado por autoridades nacionales y municipales, y la contribución de sectores de la sociedad civil, para elaborar el Plan de Manejo y promover la conservación del bien y alienta al Estado Parte para adoptar una estrategia más amplia en la formulación de herramientas de planificación en relación al Valor Universal Excepcional (OUV) del bien, tomando en consideración el concepto de Paisaje Urbano Histórico (HUL) en la formulación de políticas integrales para la conservación y el desarrollo;
6. Asimismo alienta al Estado Parte para revisar el Plan de Manejo para incorporar disposiciones sobre atributos en relación a los aspectos de paisaje cultural de la ciudad (tal como el borde costero, el anfiteatro geográfico, los ascensores, las Bodegas Bolívar, muelle Espigón y Barón, edificios importantes en el plano de la ciudad y restos del antiguo sistema de vías férreas);
7. Considerando que las disposiciones para el manejo son insuficientes, urge al Estado Parte de crear una estructura de gestión para asegurar la coordinación entre las principales entidades con mandato y el bien y realizar la toma de decisión sobre el bien;
8. Solicita al Estado Parte de efectuar, antes de comenzar obras para la expansión prevista del Terminal 2, un Estudio de Impacto Ambiental y Patrimonial para identificar potenciales impactos y definir medidas de mitigación para asegurar que el Valor Universal Excepcional (OUV) del bien no se vea impactado negativamente, y someter estos documentos al Centro de Patrimonio Mundial para revisión de los Órganos Asesores antes del **30 de noviembre de 2014**;
9. Nota con preocupación que la propuesta del proyecto Mall Puerto Barón podría afectar el Valor Universal Excepcional del sitio y solicita al Estado Parte definir en un grupo multisectorial constituido por todos los actores relevantes, y en particular el Administrador del Sitio, el Consejo de Monumentos Nacionales y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, diseños arquitectónicos alternativos que tomen en cuenta los atributos del bien, y someterlos al Centro de Patrimonio Mundial para revisión de los Órganos Asesores antes del **30 de noviembre**, antes de comprometerse con la implementación;
10. Solicita además al Estado Parte de entregar al Centro de Patrimonio Mundial, antes del 1 de febrero de 2015, un informe actualizado, que

incluye un resumen ejecutivo de 1 página, sobre el estado de conservación del sitio y la implementación de lo mencionado más arriba, para ser examinado por el Comité de Patrimonio Mundial en su 39ª sesión en 2015.

- **2014, 8 agosto** Las decisiones del Comité de Patrimonio Mundial de la Unesco llevaron a la Presidenta de la República, Michelle Bachelet, a conformar el Comité de Conservación del Sitio Área Histórica de la Ciudad Puerto de Valparaíso; este comité desarrolló directrices y criterios de intervención para diseños arquitectónicos alternativos al proyecto Mall Plaza Barón, a fin de alcanzar el balance necesario entre la protección del patrimonio y los legítimos requerimientos de desarrollo del puerto; el Comité está integrado por el Consejo de Monumentos Nacionales (CMN), la Municipalidad de Valparaíso, el Ministerio de Transportes e Icomos Chile.
- **2014, 24 septiembre** El proyecto “Terminal Cerros de Valparaíso TCVAl” ingresa a tramitación ante el Servicio de Evaluación Ambiental (SEA).
- **2014, 28 de noviembre** El Estado Parte presentó un informe de avance sobre el estado de conservación referido al Proyecto de Ampliación del Puerto (Terminal 2) y al Mall Puerto Barón. El proyecto para el Terminal ha estado bajo evaluación desde septiembre del 2014, por medio de una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA), requerida por Ley No 19.300 de Bases Generales del Medio Ambiente. En este contexto, el Consejo de Monumentos Nacionales realizó estudios y emitió observaciones sobre la base de las Directrices de ICOMOS referentes a las Evaluaciones de Impacto Patrimonial (EIP) para Sitios del Patrimonio Mundial culturales y de la Recomendación sobre Paisaje Urbano Histórico (PUH).
- **2014, 19 diciembre** La Empresa TCVAl recibe el Informe Consolidado de Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones y/o Ampliaciones (ICSARA) al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto “Terminal Cerros de Valparaíso TCVAl”.
- **2015, 9 de febrero** El Estado Parte presentó un informe de estado de conservación.
- **2015, 19 febrero** Se recibe el Anexo Participación Ciudadana ICSARA al proyecto “Terminal Cerros de Valparaíso TCVAl”.
- **2015, 26 de marzo** entregó información adicional sobre los resultados de la revisión del proyecto, disponibles en <http://whc.unesco.org/en/list/959/documents/>. Este informe reitera que el país está implementando una nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano -gobernada por el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano, del cual forma parte el Consejo de Monumentos Nacionales- y uno de sus objetivos clave es la integración de identidad y patrimonio dentro de los planes territoriales a través de una herramienta única de regulación de planificación urbana, el Plan Regulador Local. En el caso de Valparaíso, este plan cubrirá la ciudad completa y debe proporcionar una única carta de navegación. Dos de las 6 etapas del proceso han sido terminadas a la fecha. El Plan Maestro para el área del Patrimonio Mundial será conectado al Plan

Regulador Local, así también con el Plan de Desarrollo local. Se espera que esto genere una planificación y estructura de gestión más coherente y coordinada.

- **2015 de abril** El Estado Parte presentó un Plan de Gestión Arqueológica actualizado.
- **2015 Análisis y Conclusiones del Centro de Patrimonio Mundial, ICOMOS e ICCROM:**

“El Estado Parte proporcionó una respuesta sistemática a cada una de las recomendaciones de los Comités e información adicional relevante sobre varios proyectos específicos de conservación, incluyendo ascensores, edificios emblemáticos y espacios urbanos. Se recomienda que el Comité felicite al Estado Parte por estos esfuerzos, en un contexto en el cual tuvo que abordar la situación de emergencia causada por el incendio masivo de abril del 2014.

Se observa que la Política Nacional de Desarrollo Urbano tiene como uno de sus objetivos principales la integración de identidad y patrimonio dentro de la planificación territorial a través de Reguladores Locales y Planes de Desarrollo. La conexión completa e interacción del Plan Maestro de Gestión Patrimonial para el área de Patrimonio Mundial con estos instrumentos debe dar la debida atención a los aspectos del PUH del área de Patrimonio Mundial y su contexto más amplio.

Los instrumentos indicados también deben proporcionar mecanismos apropiados para la gestión integrada. Además, la creación del Ministerio de Cultura, así como la creación de un Programa Nacional interministerial para Sitios de Patrimonio Mundial, podría reforzar el marco institucional para el patrimonio cultural.

Sin embargo, existe algo de preocupación acerca de los posibles plazos prolongados que serán necesarios para implementar la política y sus instrumentos de planificación y la presentación de un informe completo sobre los mecanismos de planificación territorial y local del Sitio de Patrimonio Mundial y su integración podría ser bienvenida, junto con un análisis de su efectividad para la preservación del Valor Universal Excepcional (VUE) y sus atributos y las estructuras de gestión integradas que serían puestas en marcha.

La respuesta entregada por el Estado Parte sobre el proyecto de Terminal es destacada y es bienvenido que se están realizando acciones para aplicar las Directrices de ICOMOS sobre EEIIPP para Sitios de Patrimonio Mundial culturales y las recomendaciones de PUH en la evaluación de impacto. Se recomienda que el Comité solicite al Estado Parte presentar los estudios concluidos al Centro de Patrimonio Mundial y al Organismo Consultivo para evaluación, junto con un análisis de cómo estos estudios y diseño de proyecto responden a las recomendaciones de la Misión de Asesoramiento del año 2013.

En cuanto al Proyecto Puerto Barón, el compromiso del Estado Parte está demostrado por la creación de un Comité de Conservación del Área Histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, y por las importantes y valiosas modificaciones con respecto a la conservación dimensional, espacial e integral de la Bodega Simón Bolívar y los

volúmenes que serán permitidos para la mejor visibilidad de la Bodega desde el anfiteatro. Aunque no se le puede solicitar a la empresa emprender una Evaluación de Impacto Ambiental, considerando la gran escala del proyecto, el cual tendrá impacto indirecto en toda la ciudad de Valparaíso y especialmente en el bien, sería conveniente una EIP para definir cualquier impacto en el VUE del sitio, y en particular en la vitalidad del puerto sobre la cual se ha basado la prosperidad de Valparaíso y el emplazamiento de anfiteatro de la ciudad.

El Plan de Gestión Arqueológica corregido asegurará el tratamiento adecuado de hallazgos arqueológicos en el área del proyecto Puerto Barón. Los antecedentes históricos han sido documentados y servirán como una base para interpretar el contexto de los objetos que podrían ser encontrados y también los hallazgos descubiertos durante las primeras excavaciones (octubre del 2013), producto de lo cual las obras de construcción fueron detenidas hasta que el plan de gestión arqueológica fuera puesto en marcha.”

2015, 28 junio – 8 julio 17 39^a Reunión Ordinaria del Comité de Patrimonio Mundial. Bonn, Alemania

Decisión: 39 COM 7B.90 El Comité del Patrimonio Mundial,

1. Habiendo examinado el Documento WHC-15/39.COM/7B.Add
2. Recordando la Decisión 38 COM 7B.41, adoptada en su 38ª sesión (Doha, 2014);
3. Felicita al Estado Parte por sus esfuerzos en avanzar en la elaboración de los mecanismos de planificación para la ciudad y por el gran número de obras de conservación, incluyendo los ascensores, que están siendo realizados en una situación en la que también se hizo frente a la emergencia causada por el masivo incendio de abril del 2014;
4. Solicita al Estado Parte presentar:
 - una línea de tiempo para la implementación de la Política de Desarrollo Urbano y sus instrumentos en la ciudad de Valparaíso
 - un informe completo sobre los mecanismos de planificación locales, territoriales y del Sitio del Patrimonio Mundial y su integración
 - un análisis de la efectividad de lo anterior para la preservación de Valor Universal Excepcional (VUE) y sus atributos y las estructuras de gestión integradas que serían puestas en marcha
5. Toma nota de la respuesta entregada por el Estado Parte sobre el proyecto de Terminal 2, acoge con satisfacción las acciones realizadas para aplicar las

Directrices de ICOMOS sobre la Evaluación de Impacto Patrimonial (EIP) para Sitios de Patrimonio Mundial culturales y las recomendaciones de Paisaje Urbano Histórico (PUH) en la evaluación de impacto y también solicita al Estado Parte presentar los estudios terminados, tan pronto como estén disponibles, junto con un análisis de cómo estos estudios y el diseño del proyecto responden a las recomendaciones de la Misión de Asesoramiento del 2013;

6. También acoge los esfuerzos del Estado Parte para revisar el Proyecto de Mall Puerto Barón, y también felicita el progreso realizado hasta ahora con modificaciones a los planes y el desarrollo del Plan de Gestión Arqueológica y, reconociendo que no se puede realizar una Evaluación de Impacto Ambiental completa, recomienda altamente que el Estado Parte realice un EIP para definir formalmente cualquier impacto del proyecto sobre el VUE del sitio, y en particular sobre el diseño de “anfiteatro” de la ciudad y la vitalidad del puerto sobre el cual se basó la prosperidad de Valparaíso, para presentarlo cuando esté finalizado al Centro de Patrimonio Mundial.
7. Además solicita que el Estado Parte presente al Centro de Patrimonio Mundial, antes del 1 de diciembre del 2016, un informe actualizado, incluyendo 1 página de resumen ejecutivo, sobre el estado de conservación del bien y la implementación de lo anterior, para el análisis por el Comité de Patrimonio Mundial en su 41ª sesión en 2017.

2015, 3 agosto El Estado Parte suscribe un Convenio con el especialista internacional Juan Luis Isaza Londoño (Colombia) para realizar un Estudio de Impacto Patrimonial del Terminal 2 de Valparaíso y de Proyecto Puerto Barón, que permitan analizar las implicancias de dichos proyectos sobre el VUE (Valor Universal Excepcional) del Sitio de Patrimonio Mundial Área Histórica de la ciudad – puerto de Valparaíso.

2015, 11 noviembre El Centro de Patrimonio Mundial recibió una carta firmada por 74 instituciones locales y organizaciones representativas de la sociedad civil, así 235 personas naturales manifestándose a favor de las intervenciones planeadas en el puerto, tales como el Terminal 2, T2 – TCVL, y Puerto Barón, así como de las instalaciones turísticas y proyectos inmobiliarios.⁷⁹

⁷⁹ Esta carta surge como una actuación ciudadana realizada en el marco del presente EIP.