

PLAN VALPARAISO RECONVERSION BORDE COSTERO

ALUMNOS: Patricio De Carlos / Elizabeth Piwonka / Juan Carlos Ruiz / Juliane Welz

PROFESOR: Iván Poduje

AYUDANTE: David Assael

FECHA: Primer Semestre 2005

INDICE

RESUMEN	3
1_ INTRODUCCIÓN.....	3
2.1 Tendencias	4
2.2 Acciones para enfrentar el deterioro.....	4
3_ COHERENCIA ENTRE TENDENCIAS, IMPACTOS Y VISIÓN – OBJETIVO	5
3.1 Estancamiento de Valparaíso y el Borde Costero	5
3.2 Visión de Ciudad y Objetivos del Proyecto	5
3.3 Actores involucrados y participación	6
3.4 Tendencias Urbanas y Borde Costero.....	7
4_ PROYECTO BORDE COSTERO DE VALPARAÍSO	7
4.1 Actores del Proyecto.....	7
4.2 Componentes del Plan	9
5_ BIBLIOGRAFÍA	13

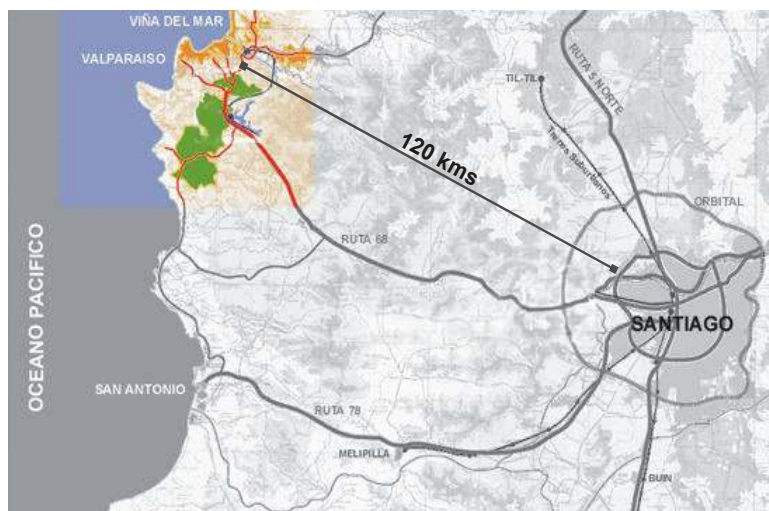
RESUMEN

Valparaíso se encuentra en una encrucijada para salir del estancamiento social, económico y urbano en que se encuentra. El Proyecto del Borde Costero es un intento de parte del gobierno por mejorar esta situación, aumentando la competitividad del puerto, integrando suelo urbano a la trama de la ciudad, y atrayendo inversiones para dinamizar la economía de Valparaíso. La gestión de éste Proyecto ha sido difusa, sin participación de todos los actores involucrados y con una fuerte oposición de los movimientos ciudadanos.

1 _ INTRODUCCIÓN

Valparaíso es la capital del imaginario bohemio y cultural de Chile, por su fuerte identidad porteña, su pasado encapsulado a lo largo del tiempo en sus casas y cerros, y su fuerte espesor cultural, a base de distintas migraciones que lo han enriquecido. Valparaíso es objeto de nostalgia, canciones y poemas, admiración por su autoconstrucción y su conjuro a la geografía que lo soporta. Hoy en día se quiere revitalizar la ciudad, en continuo estancamiento social y económico hace décadas, y darle un rostro moderno y productivo, que se compatibilice con su patrimonio y su imaginario. Es esta marca del Valparaíso misterioso y literario que está en juego hoy.

Valparaíso es uno de los principales puertos de Chile, con más de 4 siglos de antigüedad, y se encuentra a 120 kilómetros de Santiago, la capital de Chile. Es capital de la V Región de Valparaíso, tercera en importancia a nivel nacional. Posee 401.000 km² de superficie, y tiene 275.141 habitantes, de los cuales un 99.5% vive en el área urbana. Su población representa un 1.82% del total del país, a su vez, el Gran Valparaíso, que corresponde a las



FUENTE: elaboración propia

comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpúe, Villa Alemana y Con Con, tiene 815.325 habitantes, lo que representa un 5.39% de la población total del país. Un 60 % de la actividad económica está representada por la actividad comercial, un 16 % por los servicios financieros, y el turismo ha tenido un crecimiento del 30% anual. La V Región ha decrecido su aporte al PIB nacional, de un 9% en 1986, a cerca del 7% en 1997. a su vez, en el mismo período creció a un promedio del 6%, por bajo el 7.7% nacional. El desempleo llega hoy al 9.9%, uno de los mas altos del país.

El gran desafío de Valparaíso hoy es dinamizar su actividad económica y social en torno a nuevos ejes productivos, que le permitan capitalizar sus activos y potenciarse como un puerto a nivel mundial, como centro de innovación y resguardo del patrimonio tangible e intangible. En este contexto se inserta el Proyecto de Renovación del Borde Costero, que intenta atraer inversión a la ciudad, revitalizarla y mixturar los usos económicos y sociales donde hoy existen sólo usos portuarios. ¿Logrará el Proyecto integrarse a la ciudad y revitalizarla?, ¿Generará el Proyecto un círculo virtuoso de inversión y competitividad para Valparaíso?, ¿En suma, será un aporte el Proyecto para mejorar las condiciones de vida de sus habitantes, de todo sus habitantes, y a la vez mejorar las condiciones de desarrollo de la ciudad? Estas son algunas preguntas que intentaremos abordar a lo largo del presente trabajo.

2 _ DIAGNOSTICO URBANO, TENDENCIAS E IMPACTOS

2.1 Tendencias

Valparaíso se encuentra hoy en una situación de estancamiento, despoblamiento y deterioro económico, social y urbano, situación que se arrastra desde mediados del siglo XX. Esta situación se produce por dos fenómenos paralelos; por un lado, debido a la creciente concentración de los capitales y las actividades industriales y de manufactura en Santiago (en desmedro no sólo de Valparaíso, sino también de muchas otras ciudades chilenas), y la concentración de decisiones políticas y administrativas en la capital, proceso que la descentralización político-administrativa impulsada por el Estado no ha logrado contrarrestar (Municipalidad de Valparaíso, 2003b).



FUENTE: www.rutavalparaiso.cl

El primer fenómeno va produciendo una creciente pérdida de competitividad de la ciudad, pues en el puerto ya no se almacena, embala o certifica, procesos que son realizados con anterioridad en la cadena productiva, en las distribuidoras o packings, restando dinamismo al sector servicios del puerto. Con respecto al poder político, las categorías de primer puerto militar de Chile, sede del Poder Legislativo, Capital Cultural del país y cabeza de la tercera Región más importante del país no han contribuido a revertir la situación descrita.

Junto con ello, desde el año 1968 a la fecha se caracteriza Valparaíso por un crecimiento urbano espontáneo, limitado por las características geográficas de la ciudad, y sin planificación (Municipalidad de Valparaíso, 2003a). Esta situación se resolvió en parte con la formulación del Plan Regulador Comunal en 1984, y recientemente con el Plan de Desarrollo Comunal del año 2003.

Uno de principales indicadores del estancamiento de la ciudad se refieren a su población. Entre 1960 y 1980 se observó un crecimiento poblacional muy menor de Valparaíso: de 252.865 a 271.051 habitantes, en circunstancias que Viña del Mar lo hizo de 115.467 a 263.302 habitantes. Este mismo fenómeno se observó a nivel de Valparaíso metropolitano que creció un 114%. En 1940 la comuna representaba el 64,5% de la población de la provincia de Valparaíso y hoy en día ha bajado su participación a menos de un 40% (Municipalidad de Valparaíso, 2003b). El despoblamiento ha traído consigo un significativo deterioro urbano, y se relaciona estrechamente con la dificultad de expansión urbana dada su geografía de cerros y quebradas (Municipalidad de Valparaíso, 2003a: 49).

2.2 Acciones para enfrentar el deterioro

Si bien es manifiesta la preocupación de ciudadanos y autoridades por enfrentar el deterioro de Valparaíso, no se ha llegado a concretar un Plan Estratégico para la ciudad, ni se han concertado esfuerzos de los actores involucrados. Se han realizado iniciativas puntuales, como el traslado de la sede del Poder Legislativo el año 1992 y la postulación y obtención ante la UNESCO de la categoría de Patrimonio Cultural de la Humanidad el año 2002. La evaluación de ambas intervenciones es negativa, porque no se ha producido una revitalización creciente de la ciudad a partir de ellas, ni se entroncan con otros planes o iniciativas públicas o privadas, quedando principalmente



FUENTE: www.rutavalparaiso.cl

la construcción del Congreso Nacional en Av. Argentina, como una intervención aislada y descontextualizada de lo que el puerto necesita. En el caso del premio de la UNESCO, no se trasluce esta certificación en un plan de inversiones, sino que es más bien fuente de controversia por los sectores que quedan fuera de la denominación.

Debido a lo anterior, el año 2001 se crea la Comisión Presidencial Valparaíso, como un conjunto de 'notables' nombrados por el Presidente de la República. A partir de esta comisión se generó la idea de la Reconversión del Borde Costero de Valparaíso, como estrategia para enfrentar el deterioro de la ciudad. Si bien en un principio este plan contemplaba el cambio de uso de suelo del Sector Barón-Yolanda, para la atracción de capitales y la revitalización de la ciudad, se hizo necesario también un nuevo acceso al puerto, para descongestionar el flujo de carga pesada de los ejes viales, y el sobrealmacenamiento de carga en el puerto, lo que ha llevado a potenciar la ruta vial del Acceso Sur, Camino la Pólvora, acompañando este proceso el cambio de uso de suelo.

Posteriormente se fueron incorporando proyectos como la Remodelación de la Caleta Portales, afectada por el encallamiento de un buque el año 2000, y el mejoramiento integral y modernización de servicios de transporte entre Valparaíso y Limache, transformando el actual servicio ferroviario de pasajeros en un modo estructurante del sistema de transporte público. Hoy en día se trabaja en el Paseo Wheelwright, que unirá peatonalmente el sector Barón y la Caleta Portales.

El Proyecto del Borde Costero de Valparaíso se inserta en 2 de las 3 estrategias para el desarrollo de Valparaíso planeadas por el PLADECO comunal; su vocación turística ligada al sector servicios, y su carácter de puerto y las actividades relacionadas con dichos procesos (Municipalidad de Valparaíso, 2003b).

3_ COHERENCIA ENTRE TENDENCIAS, IMPACTOS Y VISIÓN – OBJETIVO

3.1 Estancamiento de Valparaíso y el Borde Costero

La apertura y reconversión del Borde Costero de Valparaíso es un proyecto ambicioso y, al mismo tiempo, un gran desafío para la ciudad. No sólo pretende generar un impulso para el desarrollo de Valparaíso, sino que integrar el Borde Costero a la trama urbana, permitiendo que la relación puerto y ciudad sean posibles en el largo plazo. Esta incorporación permitirá –según sus impulsores- disfrutar a sus habitantes de un entorno que le es propio, y que íntimamente relacionado con su historia y con la marca que Valparaíso tiene como ciudad.

Valparaíso es una marca reconocida en el mundo, asociada a lugar remoto, misterioso, mitológico y a evocación literaria (Municipalidad de Valparaíso, 1993b: 3). La ausencia de la huella del modernismo del siglo XX, ha permitido que la ciudad se conserve diferente a otras grandes ciudades de Chile, con una identidad por oposición, centrada en su pasado esplendor, su trazado urbano, calles, escaleras, ascensores, miradores, la fachada continua y su arquitectura espontánea. En suma, como una ciudad patrimonial, testigo de viejas glorias que lucha por desarrollarse sin perder su identidad.

3.2 Visión de Ciudad y Objetivos del Proyecto

En relación a su identidad, y la necesidad de orientar su desarrollo futuro, Valparaíso ha generado una **Visión de Ciudad como Centro innovador, integrado al mundo, abierto al conocimiento, la cultura y el patrimonio y fundado en su capital humano.** (Municipalidad de Valparaíso, 2003a). En paralelo, se plantea como un centro turístico asociado a lo cultural ya que se constata la existencia de una serie de complejos culturales propios de la ciudad que resultan atractivos al mundo entero. Por lo anterior, se debería desarrollar una cultura orientada a la protección del propio patrimonio



FUENTE: web Municipalidad de Valparaíso

de la ciudad, y también del cuidado del medio ambiente como condicionantes mínimas necesarias para este nuevo escenario. Esta Visión surge a partir del PLADECOC del año 2003.

En el contexto presentado se inserta la apertura del Borde Costero, **“como aporte al crecimiento y desarrollo de Valparaíso, en armonía con su patrimonio histórico. Una ciudad integrada a su borde costero con estándares de calidad para una mejor ciudad en beneficio de todos los porteños”** (EPV, 2004). Este plan intenta resumir los anhelos históricos de la ciudad de alcanzar los márgenes del Borde Costero de un modo pleno, con la apertura de la ciudad hacia el mar, construyendo un nuevo escenario urbano de futuro para desarrollar sus actividades.

Las metas propuestas por actores públicos y privados apuntan a:

- Agregar en el sector nuevos usos a los ya permitidos.
- Procurar un desarrollo armónico de los nuevos usos con los vigentes.
- Delimitar una red vial interna relacionadora con la vialidad estructurante de la ciudad y que tenga la característica de ser red alternativa de circulación.
- Incrementar los paseos costeros urbanos y las áreas verdes existentes.
- Dotar a la ciudad de Valparaíso de un sector de recreación y esparcimiento que contenga un núcleo urbano que cree una interrelación de la comunidad con el borde costero, como parte un programa de tratamiento de los recursos de dicho borde.
- Proveer condiciones favorables para la inversión privada.



FUENTE: web EPV

3.3 Actores involucrados y participación

Lamentablemente este proceso no tiene un órgano ejecutivo que lo lidere, mas allá de las críticas de los movimientos ciudadanos a la voluntad del Presidente de la República y la gestión estatal por llevarlo adelante. Diversos actores han intervenido en el desarrollo del Proyecto, desde la Comisión Presidencial Plan Valparaíso el 2001, que define su actuación en torno al Proyecto del Borde Costero, el MINVU, para la modificación del Plan Regulador Intercomunal y Comunal de Valparaíso el año 2004 y el diseño del paseo Wheelright y la aprobación de las obras que se construyen, el MOP para la ejecución de obras de remodelación de Caleta Portales, Paseo Wheelright, Paseo Altamirano, el Acceso Sur y camino La Pólvora; y la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) licitando el sector de Barón – Yolanda para la concreción de un proyecto urbano que integre espacios públicos, vivienda, centros de convenciones y terminal de pasajeros. También han participado, a nivel de consultores, URBE, CADE, IDEPE y SISPLADE, para definir las alternativas de usos del Borde Costero. El Municipio ha servido como escenario de debate sobre el proyecto, entre las autoridades públicas, y los movimientos ciudadanos que se oponen. Sin embargo, el Municipio ha tenido sólo un rol dentro de la elaboración formal de la Visión, sin inversión o gestión dada su falta de capacidad financiera y humana para participar en un proyecto como éste.

Junto con la falta de coordinación de los organismo públicos que participan en el Proyecto, destaca la baja integración de la participación ciudadana en la elaboración de la Visión de Ciudad y la Reconversión del Borde Costero. Los movimientos ciudadanos se han manifestado en desacuerdo con el proyecto, específicamente con el cambio de uso de suelo del sector Barón – Yolanda (núcleo de la intervención). Plantean por un lado la falta de relación entre la propuestas planteadas y la trama urbana del plan, la destrucción de patrimonio tangible (Estación Bellavista) e intangible (Derecho a Vista). En suma, para ellos, no es más que una operación desde el estado para hacer disponible más suelo urbano para la inversión inmobiliaria, sin solucionar los problemas sociales, económicos y urbanos de Valparaíso (Entrevista con Juan Mastrantonio, Ciudadanos por Valparaíso, 2005). A su vez, plantean que el verdadero desarrollo de Valparaíso no está en el turismo de gran escala, centros de

convenciones y transatlánticos, sino que en el patrimonio de sus cerros, su densidad cultural y su vida porteña. Proyectos como éste deteriorarían la marca de Valparaíso, su misterio y su patrimonio (Entrevista con Irene Tapia, Cooperativa Territorio Sur, 2004).

En suma, **el Proyecto de Borde Costero se inserta dentro de una intención estatal en orden a permitir un mas y mejor desarrollo de la ciudad, a partir de una Visión como Centro innovador y Capital Cultural y Turística que rescate la identidad del puerto. Esta visión no tiene un agente único que la formule, ni coordinación entre los actores tanto públicos, privados y ciudadanos.**

3.4 Tendencias Urbanas y Borde Costero

El objetivo central detrás de las propuestas para el Borde Costero, tanto del Plan Valparaíso, la Municipalidad, el MINVU, y EPV, se relaciona con potenciar un mejor desarrollo para Valparaíso. Junto con destacar su vocación portuaria, se quiere gestionar la ciudad para un desarrollo de los servicios centrado tanto en el puerto (Innovación, tecnología, negocios), como en el turismo y el patrimonio. Por último, existe una expectativa ciudadana de tener acceso directo al borde costero, que el porteño se identifique y reconozca ahí.

Lamentablemente el Proyecto tal como lo conocemos hoy nos abre más preguntas que respuestas, y nos genera más intuiciones que datos con los cuales responder. La memoria de la modificación al Plan Regulador no plantean como ni en que medida el turismo y el patrimonio se verá favorecido por el Proyecto actual. Tampoco se sabe que tan ‘públicos’ serán los espacios, sobre todo en el sector Barón – Yolanda y como beneficiará concretamente a los habitantes de los cerros los centros de convenciones y museos que se piensan. **¿Logra efectivamente el proyecto del Borde Costero tal como está planteado un desarrollo armónico de Valparaíso, centrado tanto en su futuro como en su patrimonio?** No lo creemos así, por lo que evaluamos con una nota 3.5 la coherencia del proyecto con las tendencias urbanas de la ciudad y los impactos que provocará. El problema es la inserción de éste nuevo espacio corresponda a las características tanto geométricas, de trama urbana como arquitectónicas de lo ya existente en Valparaíso.

4_ PROYECTO BORDE COSTERO DE VALPARAÍSO



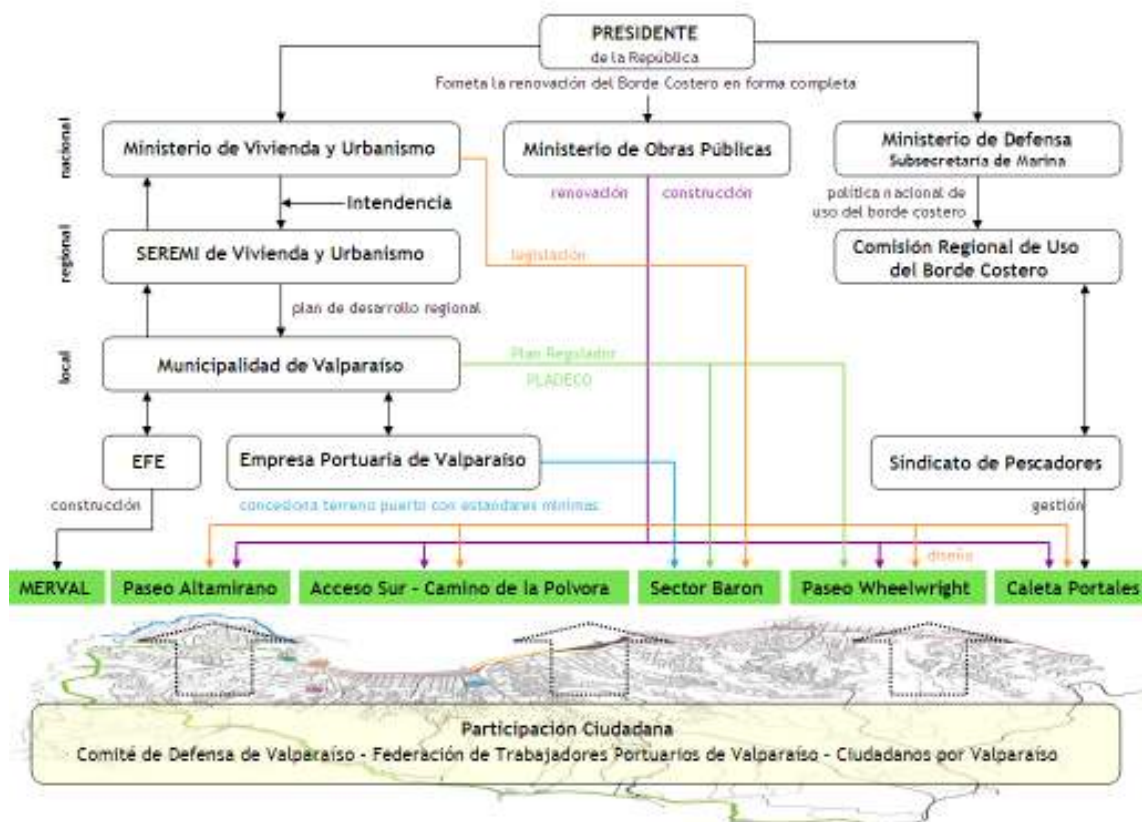
4.1 Actores del Proyecto

FUENTE: elaboración propia.

Para llevar a cabo un proyecto con un fin exitoso, se requiere una buena coordinación entre los actores involucrados. En el caso del Borde Costero del Valparaíso esta “coordinación” se presenta en forma difusa y difícil de comprender. La explicación para esta situación es la posible ausencia de una institucionalidad, como una corporación creada para el proyecto, que

se encarga de llevar a cabo dicho proyecto. El siguiente esquema presenta el resumen de los actores principales del proyecto y intenta ordenar los vínculos entre ellos.

ESQUEMA N° 1
Organigrama de Actores del Proyecto de Reconversión del Borde Costero



FUENTE: elaboración propia.

Un rol significativo en la renovación del Borde Costero de Valparaíso en su extensión total tiene el actual Presidente de la República, Ricardo Lagos. Pero, hay que tener en cuenta, que por otro lado no representa el liderazgo del proyecto ni tiene una cara visible en él. En general se trata de proyectos individuales, que tienen su propio desarrollo y gestor. No obstante, la mayoría de los proyectos está relacionado con actores públicos, como el Ministerio de Obras Públicas (MOP), el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) y su SEREMI de la V. Región, y la Empresa de Ferrocarriles de Estado (EFE). Dentro de ellos, el MOP juega un papel importante, porque sin la construcción del Acceso Sur no hubiera sido posible descongestionar del tránsito de camiones el sector portuario, y en especial el sector Barón, que ha estimulado el resto de los proyectos. La Municipalidad de Valparaíso, como representante de los intereses de la ciudad, se involucra solamente a través de las modificaciones del Plan Regulador para efectuar los proyectos, es decir, a nivel normativo más que de gestión.

Dentro de los actores privados destaca la presencia de la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), que es dueño de los terrenos del Sector Barón. Es importante resaltar que si bien EPV es privada, es una empresa del Estado por controlar la mayoría del directorio. Debido al cambio de Uso de Suelo de los terrenos portuarios, que fueron trasladados al Sector de Placilla - Antepuerto Curauma - y permitiendo la conexión directa al Puerto, vía el Acceso Sur, facilitó la renovación del sector Barón. EPV lleva a cabo el desarrollo del proyecto inmobiliario y propone las estándares mínimas en dicho sector, que se elaboran en conjunto con la Municipalidad de Valparaíso. A través de concesionar el Sector Barón hasta por 30 años (Art. 14, Ley 19.542), EPV asegura el cumplimiento de una renta mínima, que exige la Ley de Puertos. (Art. 7, Ley 19.542)

En cuanto a los actores sociales la mayor influencia tiene el Sindicato de los Pescadores en el Sector de Caleta Portales, que gestionarán las actividades y el uso de la Caleta. Ellos están

vinculados con el MOP y la Comisión Regional de Uso del Borde Costero, que depende del Ministerio de Defensa.

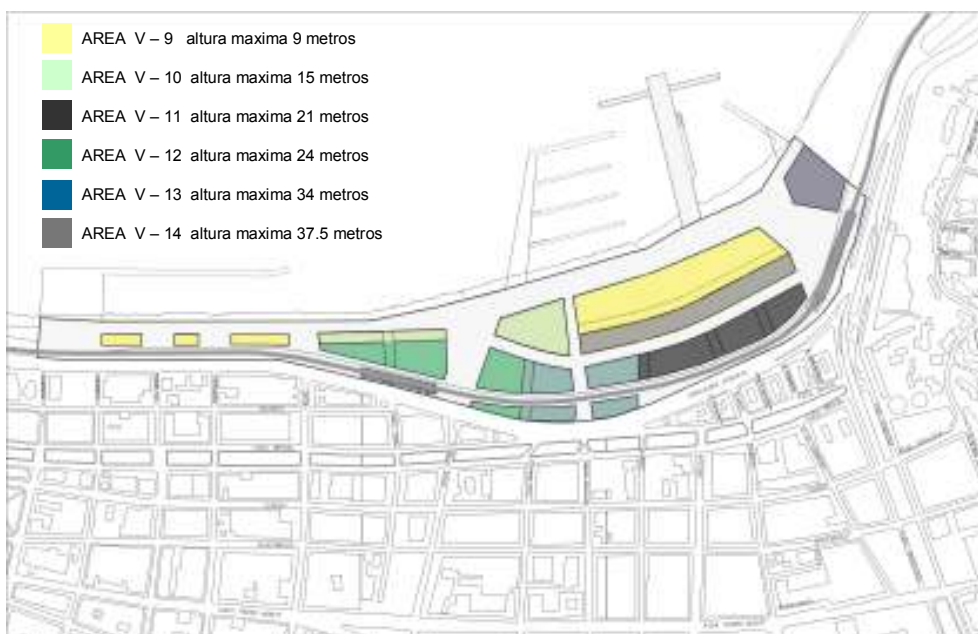
El tema de la participación ciudadana resulta de poca influencia en el desarrollo de los distintos proyectos. La participación de los actores sociales aparece después del desarrollo de los planes de los proyectos. Se trata de reuniones para discutir el proyecto, sin tomar en cuenta sus observaciones. Por lo tanto, resulta, que los movimientos ciudadanos existentes no se sientan identificados con los proyectos que se están desarrollando, sobre todo en el Sector Barón.

4.2 Componentes del Plan

Al describir los componentes del Plan es importante presentar las distintas dimensiones que lo abarca. En el caso de la renovación del Borde Costero de Valparaíso se encuentra distintas normativas, planes y proyectos que están relacionados con el proyecto de renovación. A nivel regional el Plan Regional de Desarrollo presenta la estrategia de ordenamiento de las distintas formas de asentamiento humano surgida de los planes y políticas de desarrollo regional definidos por el Gobierno Regional y orienta, fomenta y regula el desarrollo de las construcciones y división del suelo en el territorio de la región. Este plan formula las guías de acción para el ordenamiento de los usos del suelo a nivel regional.

A nivel local el Plan Regulador Intercomunal y Comunal es una normativa que regula el desarrollo físico de las áreas urbanas y rurales de diversas comunas que, por sus relaciones, se integran en una unidad urbana. La planificación urbana comunal se realiza por medio del Plan Regulador Comunal, que se refiere al uso del suelo o zonificación, localización del equipamiento comunitario, estacionamiento, jerarquización de la estructura vial, fijación de límites urbanos, densidades y determinación de prioridades en la urbanización de terrenos para la expansión de la ciudad, en función de la factibilidad de ampliar o dotar de redes sanitarias y energéticas, y demás aspectos urbanísticos.

MAPA N° 1
Plan Seccional, Sector Barón. Alturas propuestas



FUENTE: elaboración propia a partir de Memoria Explicativa, modificación al Seccional, Sector Barón.

En el caso del sector del Borde Costero fue necesario de modificar el Plan Regulador, en el sector Barón. Dada la jerarquía de las normativas, fue necesario primero modificar el Plan Intercomunal. La modificación se enfocó al cambio de la zona de uso portuario a zona de uso mixto urbano. Esta modificación requirió de estudios más detallados, que se hizo a través de un Plan Seccional, en

que se fijó con exactitud en los usos permitidos y prohibidos, como equipamiento, uso residencial, infraestructura, espacios públicos y áreas verdes.

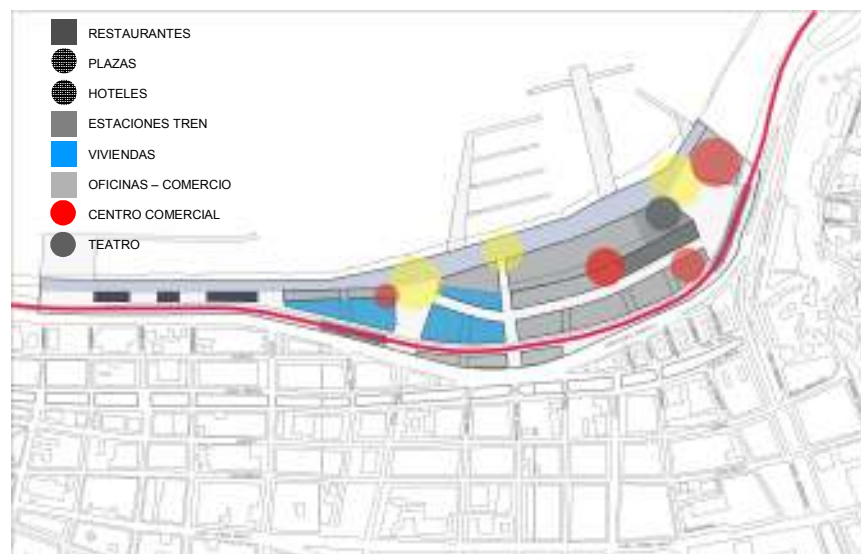
TABLA N° 1
Uso de suelo modificado. Plan Seccional, Sector Barón

Tipo	Zona A3-1		Zona B1-1	
	Usos permitidos	Usos prohibidos	Usos permitidos	Usos prohibidos
Equipamiento	Clases, Culto y Cultura, Científico, Comercio, Deporte, Esparcimiento, Servicios.	Clase Seguridad; clase Social; clase Educación y clase Salud. Clase Comercio: estaciones de servicios o centros de servicio automotor.	Educación, Culto y Cultura, Científico, Comercio, Servicios profesionales, Deporte, Esparcimiento, Social.	Clase Salud, clase Seguridad, clase Educación: básica, media, especial.
Residencial	Hoteles y servicios conexos (bares, restaurantes y otros).	Vivienda	Hoteles, hospedajes y servicios conexos. La vivienda sólo se permitirá a partir del segundo nivel, siendo obligatorio en primer nivel el comercio y equipamientos de servicios relacionados con ella tales como parvularios, servicios profesionales, artesanales, y otros de nivel menor.	Vivienda en 1er piso.
Infraestructura	Transporte ferroviario, portuario, pesquero y sus servicios.	Aeroportuaria; sanitaria de mayor envergadura.	Portuaria, ferroviaria y estaciones, de transporte terrestre y marítimo, helipuertos.	Aeroportuaria y sanitaria mayor.
Espacios públicos y áreas verdes	si		si	
Actividades productivas		si		Molestas y peligrosas

FUENTE: elaboración propia en base a datos proporcionados por Municipalidad de Valparaíso

MA

PA N° 2
Uso de suelo modificado. Plan Seccional, Sector Barón



FUENTE: elaboración propia a partir de Memoria Explicativa, modificación al Seccional, Sector Barón.

Por último, el tercer componente del Proyecto son las inversiones realizadas, las cuales finalmente reflejan la calidad del proyecto. Dentro de los actores, que financian el proyecto, destacan tres: el MOP, EFE y concesionario del sector Barón. En el caso e los terrenos portuarios del sector Barón, serán licitados para la gestión de un proyecto urbano. A su vez, en el caso del paseo Wheelright, fue diseñado por el MINVU, pero es ejecutado por el MOP.

TABLA N° 2
Inversión estimada en Proyecto de Borde Costero de Valparaíso, por actor.

	Infraestructura	Inmobiliarias	Diseño Urbano - Espacios Públicos
CALETA PORTALES			
inversion marítima	1.250		
inversion terrestre		2.400	
PASEO WHEELWRIGHT			
inversion tramo I	640		
inversion tramo II	900		
SECTOR BARON	1.560	65.770	
Urbanización espacios públicos			2.690
Mantenición espacios públicos			1.615
CAMINO LA POLVORA etapa I	4.060		
ACCESO SUR etapa II	6.960		
etapa III	25.680		
PASEO ALTAMIRANO	4.000		
MERVAL _ CUARTA ETAPA	191.400		
TOTALES PARCIALES	236.450	68.170	4.305

MOP Ministerio de Obras Públicas

EPV Empresa Portuaria de Valparaíso

EFE Empresa de Ferrocarriles del Estado

TOTAL	\$ 308.925
--------------	-------------------

FUENTE: elaboración propia, a base de datos del MOP, EFE y EPV.
La inversión de EPV son cifras estimadas, pues se consecionará el proyecto final del sector Barón.

Como se aprecia en la Tabla N° 2, toda la inversión del Proyecto se realiza con fondos fiscales, ya sea a través de ministerios o la EPV (Empresa del Estado). A su vez, la gran mayoría de las inversiones están relacionadas con infraestructura (a cerca de 77% de la suma total). Un quinto de todas las inversiones a realizar son para inversión inmobiliaria. Un 1.5% del Proyecto son inversiones en diseño urbano. Resalta por su inexistencia la inversión en vivienda social o vivienda económica.

4.3 Gestión del Proyecto

La gestión del Proyecto ha ido complementando diversas inversiones sectoriales desde el 1999. Algunas, como el Acceso Sur y camino La Pólvora han permitido la germinación y continuidad del proyecto, pues permite descongestionar a la ciudad del tránsito de camiones que utilizan el puerto, permitiendo el cambio de uso de suelo del sector Barón, y la relocalización de actividades portuarias en el molo de abrigo, mas al sur (Municipalidad de Valparaíso, 2003b). Otros proyectos, como la reposición de infraestructura en caleta Portales y el paseo Wheelright, se relacionan con el proyecto inmobiliario del Sector Barón. Como puede verse en la Tabla N° 3, recién durante el 2005 se podrá comenzar a apreciar los primeros cambios en el Borde Costero, quedando pendiente aún el más publicitado, en el sector Barón.

Recien durante el 2004 comienzan a cristalizarse los estudios para modificar el plan Regulador en el sector Barón, y la Municipalidad genera una Vision de la Ciudad a través de su Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO).

TABLA N° 3

Gestión del Proyecto de Reconversión del Borde Costero. Valparaíso (1999 - 2005)							
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Formulación de Visión de Ciudad					Visión de Ciudad. PLADECO		
Planes Reguladores				Estudios para Modificación de Plan Regulador Intercomunal y Comunal de Valparaíso (MINVU)	Estudios para Modificación de Plan Regulador Intercomunal y Comunal de Valparaíso (MINVU)	Modificación de Plan Regulador Intercomunal y Comunal de Valparaíso (MINVU)	
Inversión en Infraestructura	Entrega I Etapa Camino La Pólvora (MOP)	Inicio IV Etapa (MERVAL)	Entrega II Etapa Camino La Pólvora (MOP) Inicio III Etapa Camino La Pólvora. Tuneles (MOP)		Inicio Reposición Infraestructura Marítima Caleta Portales (MOP)	Inicio Obras Paseo Wheelwright (MOP)	Entrega Reposición Infraestructura Marítima Caleta Portales (MOP) Inicio y Entrega Reposición Infraestructura Terrestre Caleta Portales (MOP) Entrega Paseo Wheelwright (MOP) Entrega IV Etapa (MERVAL)
Inversión Inmobiliaria							Licitación Proyecto Inmobiliario Sector Barón (EPV)
Diseño Urbano							Licitación Proyecto Inmobiliario Sector Barón (EPV)

FUENTE: elaboración propia.

5 _ BIBLIOGRAFÍA

Empresa Portuaria de Valparaíso EPV. (2004), "**Video promocional Borde Costero**". Box Image. Valparaíso.

Empresa Portuaria de Valparaíso EPV. (S/F), "**Memoria explicativa. Modificación plan regulador comunal de Valparaíso**". Valparaíso.

Gobierno de Chile. (2002), "**Calama. Primer Encuentro Internacional. Gestión Estratégica del Desarrollo Urbano**". Santiago.

Ley de Puertos n°19.542. Gobierno de Chile.

Municipalidad de Valparaíso. (2003a), "**Plan de Desarrollo Comunal**". CGP Consultores, Valparaíso. Recuperado el 30 de Mayo del 2005 en

Municipalidad de Valparaíso. (2003b), "**Memoria explicativa. Modificación Plan Regulador de la comuna de Valparaíso, Sector Barón**". Valparaíso.

Entrevista con Alfredo Schilling R., Arquitecto Urbanista, Gerencia Desarrollo y Concesiones, EPV. (2005).

Entrevista con Irene Tapia, Directora de Cooperativa Territorio Sur. (2004).

Entrevista con Juan Mastrantonio, Presidente del Movimiento "Ciudadanos por Valparaíso". (2005).

Entrevista con Marcelo Baeza, Secretario Técnico de la Comisión Regional de Uso del Borde Costero, Subsecretaría de Marina, Ministerio de Defensa. (2005).

Entrevista con Sandra Horn, Directora del Movimiento "Ciudadanos por Valparaíso". (2005).

FUENTES INTERNET

Ministerio de Obras Publicas. MOP.
www.moptt.cl

Ministerio de Vivienda y Urbanismo. MINVU
www.minvu.cl

Municipalidad de Valparaíso
<http://www.municipalidaddevalparaiso.cl/area.php?id=14>

Proyecto IV Etapa Merval.
<http://www.cuartaetapa.cl/>

Radio 91 FM.
<http://www.la91fmchile.cl/histvalp/>

Red chilena.com
<http://www.redchilena.com/Patrimonios.asp>

Ruta de Valparaíso.
<http://www.rutavalpo.cl/>

Valparaíso On Line.
<http://www.valparaisonline.cl/>

Comisión Presidencial Plan Valparaíso
<http://www.planvalparaiso.cl/>

Empresa Portuaria de Valparaíso
http://www.portvalparaiso.cl/contenido/desarrollo_proyectos/borde_costero03.asp

Este trabajo fue desarrollado en la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica, y ha sido puesto en Internet por [Plataforma Urbana](#) , bajo la siguiente licencia Creative Commons:



Atribución-NoComercial-SinDerivadas 2.0 (Chile)

Usted es libre de:

- copiar, distribuir, exhibir, y ejecutar la obra

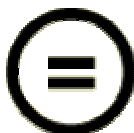
Bajo las siguientes condiciones:



Atribución. Usted debe atribuir la obra en la forma especificada por el autor o el licenciante.



No Comercial. Usted no puede usar esta obra con fines comerciales.



Sin Derivadas. Usted no puede alterar, transformar o crear sobre esta obra.

- Ante cualquier reutilización o distribución, usted debe dejar claro a los otros los términos de la licencia de esta obra.
- Cualquiera de estas condiciones se puede dispensar si usted obtiene permiso del titular de los derechos de autor.

Sus usos legítimos u otros derechos no son afectados de ninguna manera por lo dispuesto precedentemente.

Este es un resumen legible-por-humanos del [Código Legal \(la licencia completa\)](#).

[Limitación de Responsabilidad](#) 